

OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie štátnej vodnej správy a vybraných zložiek životného prostredia kraja
Vysokoškolákov 8556/33B, 010 08 Žilina



ROZHODNUTIE

zo zisťovacieho konania

č.: OU-ZA-OSZP2-2021/006596-50/Gr

V Žiline, 22. 01. 2021

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako príslušný orgán štátnej správy v zmysle zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a § 55 písm. a) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) vydáva podľa § 7 ods. 5 zákona na základe oznámenia o aktualizácii strategického dokumentu „**Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja**“, ktoré predložil obstarávateľ: **Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina , IČO: 378 08 427** po ukončení zisťovacieho konania toto rozhodnutie:

Predložený strategický dokument „**Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja**“, obstarávateľa Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina , IČO: 378 08 427

s a n e b u d e p o s u d z o v a ť

podľa zákona v platnom znení. Uvedený dokument je preto možné schváliť podľa osobitných predpisov.

O d ô v o d n e n i e :

Obstarávateľ **Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina , IČO: 378 08 427**, predložil Okresnému úradu Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej vodnej správy a vybraných zložiek životného prostredia kraja podľa § 5 zákona dňa 20. 10. 2020 oznámenie o strategickom dokumente „**Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja**“ (ďalej len „**PDO ŽSK**“).

Plán dopravnej obslužnosti je strategický dokument, ktorý analyzuje súčasný stav verejnej dopravy v Žilinskom kraji a navrhuje opatrenia pre zvýšenie jej atraktívnosti pre cestujúcich. Tento dokument bude slúžiť objednávateľovi dopravy ako podklad pre

udeľovanie dopravných licencií, zostavovanie cestovných poriadkov, optimálne určovanie trás či kapacít vozidiel na jednotlivých spojoch a linkách vo verejnom záujme. V zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, podľa § 43 je Vyšší územný celok (samosprávny kraj), objednávateľom dopravných služieb v pravidelnej prímestskej autobusovej doprave vo verejnom záujme v územnom obvode kraja, zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja a uzaviera s dopravcami pravidelnej dopravy zmluvy o službách okrem mestskej hromadnej dopravy, kontroluje ich plnenie a poskytuje im príspevok. Objednávateľ musí vypracovať Plán dopravnej obslužnosti tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti, najmä racionálne usporiadanie pravidelnej dopravy s cieľom minimalizovať súbežné prepravy a vytvoriť funkčnú nadväznosť pravidelnej dopravy na železničnú dopravu a na mestskú hromadnú dopravu, aby podporoval integrované dopravné systémy.

Strategický dokument je vypracovaný v súlade so strategickými dokumentami, ktoré boli doposiaľ vypracované na úrovni kraja, na úrovni štátu a dokumentami Európskej únie pre obdobie 2014 – 2030.

Štruktúra a obsahová časť dokumentu „Plán dopravnej obslužnosti ŽSK“ pozostáva:

1. *Analytická časť*
2. *Návrhová časť*
3. *Odporúčacia časť*

Analytická časť obsahuje :

- analýzy prestupných uzlov medzi železničnou, autobusovou a mestskou dopravou z hľadiska koordinácie a nadväznosti jednotlivých spojov, vhodnosti prestupných terminálov a možnosti vybudovania nových prestupných uzlov s cieľom posilnenia nosných liniek,
- štruktúrovanú populačnú analýzu,
- analýzy očakávaných zmien v rozmiestnení aktivít v území (najmä distribúcie pracovných príležitostí a zariadení služieb),
- analýzy stavu statickej a mobilnej infraštruktúry
- príležitostí a zariadení služieb),
- analýzy stavu statickej a mobilnej infraštruktúry, najmä stavu ciest a dráh, vozidlového parku, zastávok a staníc a identifikácie úzkych miest, ktoré by mohli ohroziť plynulosť, pravidelnosť, spoľahlivosť alebo bezpečnosť verejnej osobnej dopravy,
- analýzy súčasného stavu dopravnej obsluhy, dopravných a prepravných prúdov, slabých miest, frekvencie a lokalít závažných mimoriadnych udalostí negatívne ovplyvňujúcich spoľahlivosť prevádzky,
- dopravné modelovanie a prognózovanie s cieľom určiť súčasnú celkovú deľbu prepravnej práce (v nadväznosti na Plán udržateľnej mobility Žilinského samosprávneho kraja).

Pri analýze staníc a zastávok je v analytickej časti v nevyhnutnej miere uvedený stav a odporúčania pre nemotorovú dopravu (najmä pešiu a cyklistickú dopravu) v okolí zdrojových, cieľových a prestupných bodov.

2. *Návrhová časť obsahuje:*

- vymedzenia spádových centier alebo prestupných bodov, ktoré sú východiskom na rozdelenie dopravnej obsluhy, a to spravidla do dvoch úrovní, pričom:
 - **prvú úroveň** predstavuje doprava medzi spádovými centrami a obcami, ktoré tvoria funkčný región centra a
 - **druhú úroveň** predstavuje spojenie spádových centier s centrom samosprávneho kraja a spojenie medzi jednotlivými spádovými centrami;
- vypracovanie štandardov dopravnej obslužnosti VOD, ktorých súčasťou je:
 - rozdelenie obcí do jednotlivých kategórií podľa odporúčaného rozsahu dopravnej obslužnosti,
 - štandardy minimálnej dopravnej obslužnosti (pracovný deň) a (sobota, nedeľa, sviatok),
 - štandardy optimálnej dopravnej obslužnosti (pracovný deň) a (sobota, nedeľa, sviatok),
 - štandardy týkajúce sa dostupnosti autobusových zastávok,
 - stanovenie základnej prevádzkovej doby a času prepravnej špičky a sedla podľa jednotlivých kategórií obcí,
 - určenie miery prestupovosti, resp. určenie garancie bez prestupových spojení,
 - výpočet rozsahu prepravných nárokov, smerovanie a deľbu prepravnej práce,
 - zostavenie ponuky dopravných a prepravných výkonov,
 - náklady, príjmy, ekonomiku jednotlivých módov verejnej dopravy,
 - súhrnný návrh postupu racionalizácie dopravnej obsluhy regiónu, smerujúcej k jej optimalizácii, so zreteľom na časovú dostupnosť prirodzených, spádových centier.

3. *Odporúčacia časť plánu dopravnej obslužnosti pozostáva z:*

- odporúčaných zásahov do infraštruktúry s cieľom zvýšiť plynulosť, pravidelnosť, spoľahlivosť a bezpečnosť liniek v definovanej sieti a zabezpečiť navrhovaný podiel verejnej osobnej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce, pričom tieto zásahy môžu byť riešené variantne v nadväznosti na scenáre,
- odporúčaných zásahov do cestovných poriadkov (taktovosť, nadväznosť, optimalizácia, stanovenie systémových jazdných časov a pod.) s cieľom zvýšiť plynulosť, pravidelnosť, spoľahlivosť a bezpečnosť liniek v definovanej sieti a zabezpečiť navrhovaný podiel verejnej osobnej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce, pričom tieto zásahy môžu byť riešené variantne v nadväznosti na scenáre,
- odporúčanej štruktúry vozidlového parku s cieľom vytvorenia adekvátnej ponuky na zabezpečenie dopravnej obslužnosti v stanovenom časovom horizonte,

PDO ŽSK konkretizuje verejný záujem pre potreby samosprávneho kraja, zosúladuje ponuku dopravných služieb s prepravnými potrebami obyvateľstva v existujúcej a vytvárajúcej sa štruktúre verejných dopravných služieb s cieľom zvyšovania kvality, uspokojovania potrieb.

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

Požiadavky na vstupy

Vstupy pre dokument sú financované z vlastných finančných prostriedkov Žilinského samosprávneho kraja.

Údaje o výstupoch

Výstupom PDO ŽSK bude nastavenie dopravného systému na území Žilinského samosprávneho kraja s ohľadom na prepravné potreby obyvateľstva, efektívnosť vynakladania verejných zdrojov, zachovania verejnej osobnej dopravy, rešpektujúc nadväznosť spojov, dostupnosť dopravy, ekologické, bezpečnostné a dopravné štandardy a štandardy kvality.

Výstupy a výsledky implementácie PDO ŽSK budú hodnotené v rámci sledovania hodnôt merateľných ukazovateľov.

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Predložený realizovaný dokument nebude mať vplyv na životné prostredie. Výstupom spracovania dokumentu však bude stratégia pre tvorbu internovaného dopravného systému na území ŽSK, čo znamená dokonalejšie zosúladenie jednotlivých druhov verejnej dopravy, čím by sa mala dosiahnuť vyššia efektívnosť jednotlivých dopravných systémov. Až zavedenie takéhoto systému verejnej dopravy v kraji by malo mať pozitívny dopad na životné prostredie. Integrovaný systém je nástroj ako stabilizovať počet cestujúcich vo verejnej doprave, prípadne je jeho úlohou zatraktívniť verejnú dopravu pre cestujúcu verejnosť a tým prilákať ďalších potencionálnych zákazníkov. Čím väčšie množstvo cestujúcich bude využívať systém verejnej dopravy, tým viac sa zníži zaťaženie životného prostredia dopravou individuálnou (osobné automobily). To znamená, že v konečnom dôsledku a za predpokladu, že sa nezmení dopad na životné prostredie z pohľadu zaťaženia dopravnými prostriedkami, ktoré realizujú verejnú dopravu, zvýši sa jeho efektívnosť, zníži sa zaťaženie životného prostredia exhalátmi, ktoré produkuje individuálna doprava osobnými automobilmi. Taktiež súčasťou fungujúceho systému verejnej dopravy je neustále zvyšovanie kvality poskytovaných služieb v podobe plánu a realizácie obnovy vozidlových parkov dopravcov, čo v neposlednom rade bude mať priaznivý dopad na životné prostredie (novšie dopravné prostriedky spĺňajú omnoho vyššie emisné normy).

Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva

Vzhľadom na vyššie uvedený pozitívny dopad na životné prostredie bude mať zníženie exhalátov produkovaných či už verejnou alebo individuálnou dopravou jednoznačne pozitívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva ŽSK. Zo samotnej obsahovej náplne dokumentu je zrejmé, že cieľom PDO ŽSK je prispieť k zlepšeniu kvality života a zabezpečiť udržateľné poskytovanie verejných služieb s dopadom na vyvážený a udržateľný územný rozvoj, hospodársku, územnú a sociálnu súdržnosť regiónov, miest a obcí v ŽSK. Taktiež jednotlivé návrhy aktivít uvedených v dokumente si kladú za cieľ zlepšenie kvality života obyvateľov regiónu z pohľadu zabezpečenia dopravnej obslužnosti územia kraja verejnou dopravou.

Vplyvy na chránené územia

Prevádzkovanie dopravy nemá vplyv na chránené územia, pretože všetky linky sú realizované po existujúcich cestných a železničných telesách.

Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu

Nie sú známe.

Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice

Nie sú známe.

Strategický dokument svojimi parametrami podľa § 4 ods. 2 zákona, podlieha zisťovaciemu konaniu, ktoré Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, vykonal podľa § 7 zákona.

V rámci zisťovacieho konania OÚ Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, rozoslal oznámenie o strategickom dokumente podľa § 6 ods. 2 zákona na zaujatie stanoviska dotknutým orgánom, povoľujúcemu orgánu a dotknutej obci. Zároveň dokument zverejnil na webovom sídle : <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-dopravnej-obslužnosti-zilinskeho-samospravneho-kraja>

V súlade s § 6 ods. 4 zákona a do vydania tohto rozhodnutia doručili príslušnému orgánu písomné stanoviská tieto subjekty, ktorých stanoviská predkladáme v skrátenej forme. Vyhodnotenie pripomienky príslušným úradom je vyznačené kurzívou.

1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Bratislava listom č.: 30291/2020/IDP/89356 zo dňa 16. 11. 2020. Strategický dokument berie na vedomie a žiada rešpektovať nasledovnú pripomienku :

- v návrhovej časti (str. 15, kap. 3.3 Stanovenie minimálneho a optimálneho rozsahu dopravnej obslužnosti jednotlivých kategórií obcí v jednotlivých prevádzkových režimoch) : navrhnuté intervaly obsluhy územia Žilinského samosprávneho kraja železničnou dopravou v závislosti od veľkosti prepravného prúdu sú nadhodnotené, odporúčame ich zväziť.
- *pripomienka sa berie na vedomie*

2. Slovenská autobusová doprava Žilina, a. s. Žilina listom č.: SGR/2020/4020 zo dňa 19. 11. 2020 s nasledovnými pripomienkami v návrhovej časti. Ide o nasledovné body, označené v dokumente číselne :

3.5.1.- Stanovenie systému chrbticových a obslužných liniek – navrhuje úpravy železničné a autobusové. V železničnej vypustiť Považská Bystrica – Bytča- Žilina a autobusové doplniť Žilina – Rajec a Bytča – Žilina.

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vnesené pripomienky doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie.

3.5.2 Stanovenie režimu prevádzky spojov pre jednotlivé mestá a obce v ŽSK – nastavený režim v počte 3 páry spojov považujeme za nedostatočný, požadujeme zvýšiť na 5 párov.

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie. Na základe uvedeného však konštatujeme, že ide o minimálne počty párov spojov, ktoré budú garantované v rámci dopravnej obslužnosti Žilinského kraja. V žiadnom prípade to neznamená, že uvedené počty párov spojov počas dní pracovného pokoja budú automaticky premietnuté do cestovných poriadkov, ktoré sú základom dopravnej obslužnosti prímestskou autobusovou dopravou v Žilinskom kraji. Pri samotnej tvorbe cestovného poriadku, ktorého podkladom bude aj predmetný strategický dokument, sú a budú rešpektované existujúce dopravné pomery a zohľadnená možnosť zatriktívnenia verejnej dopravy v danej lokalite kraja.

3.6 – Návrh riešenia statickej dopravy – navrhujeme doplniť autobusová stanica Žilina, autobusová stanica Čadca, autobusová a železničná stanica Vrútky.

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie.

4.3 – Spôsob výpočtu a poskytovania príspevku z verejného rozpočtu -

K pripomienke: „v odstavci Výber dopravcov a zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme - v treťom odseku doplniť text: „Vzhľadom na dlhoročné skúsenosti pre hospodárne a ucelené zaistenie dopravnej obslužnosti a vzájomne previazané vzťahy, je najefektívnejším vypísanie obstarávania pre poskytovanie služieb vo verejnom záujme s rozdelením ŽSK na dve oblasti:

- I. Kysuce, Horné Považie, Turiec,
- II. Orava, Liptov.

Delenie územia ŽSK pri obstarávaní na menšie oblasti/celky by malo za následok zníženie efektívnosti vykonávania služieb vo verejnom záujme s negatívnym dopadom na vyššie náklady na technológiu dopravy (najmä počet vozidiel a cestovného personálu).“

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ nie je možné akceptovať vznesenú pripomienku, nakoľko ide o strategický dokument, ktorý má slúžiť ako podklad k zadávaniu zmlúv o službách vo verejnom záujme. Strategický dokument vo svojej „analytickej časti, v kapitole 1.2 Vymedzenie riešeného územia“ analyzuje územie Žilinského kraja ako celok s členením na jednotlivé regióny či okresy. Strategický dokument nemôže striktne riešiť a určovať, akým spôsobom majú jednotlivé regióny v rámci ŽSK súťažiť. Ide o rozhodnutie samotného verejného obstarávateľa, aký spôsob a formu zabezpečenia dopravnej obslužnosti zvolí.

K pripomienke: „v odseku Ekonomický princíp zmluvných vzťahov“

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú pripomienky zapracované do jeho konečnej verzie.

3. Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce, Bratislava, listom č.: 32485/2020/O210-1 zo dňa 19. 11. 2020 s nasledovnými pripomienkami:

V rámci dokumentu zosúladiť a vziať do úvahy nasledovné zámery na železničnej infraštruktúre:

- a) Spracovaná „Štúdia realizovateľnosti – aktualizácia, úsek Žilina – Košice – Čierna nad Tisou štátna hranica“ (november 2015)
- b) „Štúdia realizovateľnosti – ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať (2019)
- c) Záverečné stanovisko č. OU-LM-OSZP-2020/425-89-Po vydané k oznámeniu o zmene „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry (mimo), 5. etapa“ (2020)
- d) „Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad – Tatry (mimo), 2.3.4. etapa“ zahŕňa traťový úsek Lučivná – Liptovský Hrádok
- e) „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“ na ktorú v súčasnosti prebieha posudzovanie zmeny navrhovanej činnosti (2020)
- f) Záverečné stanovisko č. 1796/2011-3.4/ml vydané MŽP SR dňa 8.4.2011 k zámeru „ŽSR, Modernizácia koridoru, štátna hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať“.

Do plánu zahrnúť aj traťové úseky :

- a) Čadca – Skalité- Zwardoň; Čadca Mosty u Jablunkova; Kraľovany – Trstená
- b) budúcu ŽST na infraštruktúre ŽSR Žilina predmestie
- c) zrušenie zastávky ŽSR Teplička nad Váhom
- d) navrhované zrušenie železničných zastávok Raková – Zemanov; Kraľovany zastávky (trať Kraľovany – Trstená)
- e) budúcu železničnú zastávku ŽSR Martin - Fatra

Stanovisko berieme na vedomie. Uvedené existujúce strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre uvedené v bodoch a) až f) predmetného stanoviska nie sú však predmetom riešenia „Plánu dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“. Tieto budú zohľadnené v Stratégii udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK a pripravovaného Územného plánu regiónu Žilinského kraja. Posudzovaný strategický dokument svojou povahou analyzuje, navrhuje a odporúča rozsah a režim verejnej dopravy na území Žilinského kraja.

K odporúčaniu ohľadne zahrnutia medzi železničné chrbticové linky železničné trate (traťové úseky) Čadca – Skalité, Čadca - /Mosty u Jablunkova), Kraľovany – Trstená:

Strategický dokument „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ stanovuje minimálny základný štandard pre železničnú dopravu v IDS ŽSK aj na uvedených tratiach (traťových úsekoch) v režime, ktorý je podstatne vyšší ako ten súčasný. To znamená, že predmetný strategický dokument navrhuje a odporúča, aby na daných traťových úsekoch bol stanovený interval obsluhy územia ŽSK takým režimom, ktorý zabezpečí, aby sa aj inkriminované traťové úseky mohli stať nosnými v rámci dopravnej obslužnosti ŽSK. Avšak

do okamihu, kým nedôjde k naplneniu uvedeného požadovaného min. štandardu v oblasti regionálnej železničnej dopravy, musí ju dopĺňať, resp. suplovať autobusová doprava. Samozrejme, aby mohlo na uvedených traťových úsekoch dôjsť k navýšeniu intervalu obsluhy železničnou dopravou na požadovanú úroveň, budú v niektorých z nich nevyhnutné zásahy do dopravnej infraštruktúry. Posudzovaný strategický dokument svojou povahou analyzuje, navrhuje a odporúča rozsah a režim verejnej dopravy na území Žilinského kraja. Strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre budú zohľadnené v Stratégii udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK a pripravovaného Územného plánu regiónu Žilinského kraja.

K odporúčaniam zahrnutia požiadaviek v bodoch b) až e) stanoviska - ohľadne akceptovania vybudovania alebo zrušenia ŽST na vybraných traťových úsekoch:

Strategický dokument „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ nerieši obsluhu územia až do podrobnosti jednotlivých obcí, či konkrétnych zastávok. Uvedené ŽST a ich existencia nijakým zásadným spôsobom nezasahuje do koncepcie dopravnej obslužnosti ŽSK. Uvedené skutočnosti nemajú zásadný vplyv na stanovené prestupné uzly v rámci organizácie verejnej osobnej dopravy na území kraja. Posudzovaný strategický dokument svojou povahou analyzuje, navrhuje a odporúča rozsah a režim verejnej dopravy na území Žilinského kraja. Strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre v podrobnosti jednotlivých ŽST na území miest a obcí, by mali byť zohľadnené v rámci Plánu dopravnej obslužnosti príslušného mesta alebo obce, resp. v rámci Územného plánu príslušnej obce. Pripomienku berieme na vedomie.

4. ARRIVA Liorbus, a.s., Bystrická cesta 62, 034 01 Ružomberok listom zo dňa 03.12.2020 s nasledovnými pripomienkami:

K analytickej časti v Kap. 2.2.1.2. – analýza stredných a vysokých škôl v ŽSK – na prvej strane stanoviska sa uvádza, ktoré školy nie sú uvedené v dokumente.

V Kap.2.2.1.4. - vybavenosť kraja zdravotníckymi zariadeniami, chýba Poliklinika v Liptovskom Hrádku.

K pripomienkam ohľadne „analytickej časti“ dokumentu – 2.2.1.2 Analýza školských zariadení:

K pripomienke: odst. c) Analýza stredných a vysokých škôl v ŽSK

- Pri analýze počtu študentov stredných škôl v okrese Tvrdošín nie sú uvedené:

Spojená škola Nižná

Gymnázium M. Hattalu Trstená

Obidve stredné školy majú po viac ako 700 žiakov, ktorí významne ovplyvňujú prepravné prúdy žiackych spojov v okrese Tvrdošín. Preprava stredoškolákov nie je sústredená iba na Tvrdošín, ale je rozdelená aj na Nižnú a Trstenú. Taktiež na obidve tieto školy dochádzajú žiaci z okresov Dolný Kubín a Námestovo.

- Pri analýze počtu študentov stredných škôl v okrese Námestovo nie sú uvedené:

Súkromná Spojená škola EDUCO, Slanická osada cca 420 študentov

Väčšina stredných škôl v Ružomberku neposkytla údaje o dochádzaní žiakov, údaje za Ružomberok sú preto skreslené - Gymnázium sv. Andreja, Spojená škola Ružomberok, Stredná zdravotnícka škola M.T. Scherrerovej, Škola umeleckého priemyslu. (do r. 2019 Škola úžitkového výtvarníctva).“

Strategický dokument „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ musí zosúladiť ponuku dopravných služieb s prepravnými potrebami obyvateľstva s cieľom zvyšovania kvality, uspokojovania potrieb a zároveň musí byť podkladom pre zostavovanie cestovných poriadkov v prímestskej autobusovej doprave. Študenti stredných škôl predstavujú významný prúd cestujúcich, nakoľko prevažná väčšina nebýva na internáte, ale denne dochádza do školy. Pretože dochádzanie študentov spôsobuje a ovplyvňuje dopyt po preprave aj verejnou osobnou dopravou, bol realizovaný prieskum v oblasti identifikácie prepravných prúdov študentov. Poznanie správania sa tejto skupiny cestujúcich môže napomôcť k zabezpečeniu vhodnej ponuky a kvality dopravnej obslužnosti, čo môže následne stabilizovať dopyt po verejnej osobnej doprave. Oslovené boli priamo stredné školy v Žilinskom samosprávnom kraji. Prieskum bol realizovaný formou e-mailu so žiadosťou o informáciu o časovom rozpätí vyučovania a o vyplnenie tabuľky, z ktorej je zrejmé, z akej obce a aký počet študentov dochádza do danej školy. Na žiadosť o poskytnutie informácií (od 25.11.2019 do 6.12.2019) odpovedalo 46 stredných škôl z celkovo oslovených 58 škôl z 11 okresov. Školy, ktoré nezaslali svoje podklady, nie sú súčasťou analytickej časti strategického dokumentu. Pri tvorbe návrhovej časti PDO boli za účelom získania potrebných informácií dodatočne oslovené aj vybrané SŠ, ktoré neposkytli údaje pri tvorbe analytickej časti. V tejto súvislosti si taktiež dovoľíme uviesť, že išlo o podpornú analýzu žiakov stredných škôl (ide o doplnkové informácie k prúdom cestujúcich z lístkových dát jednotlivých zmluvných dopravcov, kde tieto informácie zahŕňajú aj toky študentov stredných škôl na území ŽSK), ktorá bola podkladom k návrhovej časti strategického dokumentu pre určenie štandardov dopravnej obslužnosti ŽSK. Neposkytnutie údajov niektorými strednými školami nijakým spôsobom neovplyvní nastavené základné štandardy dopravnej obslužnosti ŽSK v návrhovej časti strategického dokumentu.

K pripomienke: „Vybavenosť kraja zdravotníckymi a inými zariadeniami - doplniť Poliklinika v Liptovskom Hrádku :

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ bude vznesená pripomienka doplnená, resp. zapracovaná do jeho konečnej verzie.

K pripomienkam v návrhovej časti označené ako 3.2 :

Rozdelenie dopravnej obsluhy na základe vymedzenia spádových centier alebo prestupových bodov – navrhujeme zväziť počet cestujúcich vo vete (navrhujeme ho znížiť): Ak zistený priemerný počet cestujúcich z koncovej obce je menší ako päť v priemere na jeden párový spoj za sledované obdobie, objednávateľ zabezpečí „skrátene spoje“, t. j. prepravu z koncovej obce na nácestnú zastávku a späť, ktorá je súčasne zastávkou štandardných liniek.

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ nie je možné akceptovať vznesenú pripomienku, nakoľko ide o strategický dokument,

ktorý má slúžiť ako podklad pre tvorbu cestovných poriadkov v ŽSK. Z ekonomického pohľadu zabezpečovania dopravnej obslužnosti kraja verejnou dopravou, je z dlhodobého hľadiska neudržateľné, aby bola verejná doprava objednávaná aj v miestach, kde ide o nízky, resp. takmer neexistujúci počet, či prúd cestujúcich. Už hranica 5 cestujúcich na párový spoj (čo v tomto prípade znamená dva spoje, t. j. jeden v smere tam a druhý späť) je hranica akejkoľvek ekonomickej únosnosti objednávanie a financovanie verejnej dopravy. Počet 5 cestujúcich odzrkadľuje základný parameter, aký počet osôb je schopný prepraviť osobný automobil. Systém verejnej dopravy nemôže nahrádzať individuálne potreby cestujúcej verejnosti, resp. potreby jednotlivcov. Podľa nášho názoru, by sa mal systém verejnej dopravy rozvíjať na miestach, kde to je efektívne a hospodárne a na miestach, kde je záujem o túto verejnú službu minimálny, hľadať alternatívne riešenia zabezpečenia prepravných potrieb cestujúcej verejnosti.

K pripomienkam v návrhovej časti označené 3.3.3 Stanovenie minimálneho a optimálneho rozsahu dopravnej obslužnosti jednotlivých kategórií obcí v jednotlivých prevádzkových režimoch

- Základný štandard stanovuje 6 párov spojov v pracovných dňoch a 3 páry spojov v dňoch pracovného voľna a pracovného pokoja (Tab.3). K tomu sa pripočítajú ďalšie páry spojov, ktoré sú odvodené od ďalších definovaných premenných, ako je školská dochádzka či dostupnosť zdravotnej starostlivosti.
 - o doplniť kritérium pre obce na hranici okresov – prepravná potreba do dvoch okresných miest napr. Partizánska Ľupča do miest Ružomberok, Liptovský Mikuláš za prácou, k lekárom, do škôl a ďalší príklad sú obce na hranici medzi Liptovským Hrádkom a Liptovským Mikulášom ako Beňadiková, Liptovský Ondrej, Jakubovany, Kónská, Uhorská Ves.

Ak analýza prúdov cestujúcich zachytila potrebu cestujúcich na oba smery, danému smeru bol pridelený počet párov spojov podľa príslušného režimu, resp. pridelený aspoň minimálny štandard počtu spojov (s prihliadaním na podmienku potrebného denného počtu cestujúcich viac ako päť v jednom smere). Ide o strategický dokument, ktorý bude slúžiť dlhšie časové obdobie pre potreby tvorby a nastavovania dopravnej obslužnosti Žilinského kraja. Dokument nebol riešený až do detailu stanovenia samotného cestovného poriadku, ale bude slúžiť ako podklad pri jeho tvorbe. Pri reálnom zostavovaní cestovných poriadkov, tvoriacich obsluhu jednotlivých obcí a častí ŽSK, budú samozrejme vyhodnocované aj jednotlivé dielčie a špecifické potreby toho ktorého regiónu, či častí obcí. Požadované kritérium pre obce na hranici okresov je súčasťou návrhovej časti dokumentu v rámci skúmania a určovania prúdov cestujúcich na jednotlivé smery či oblasti.

- o nezohľadňuje sa sezónna potreba a prepravný prúd najmä v turistických oblastiach s množstvom hotelov, penziónov a chát, kde počet návštevníkov a turistov presahuje aj počet obyvateľov obce napr. Demänovská dolina, Liptovský Ján, Žiar a to najmä počas letnej sezóny jún – september a počas víkendov.

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ bude vznesená pripomienka doplnená, resp. zapracovaná do jeho konečnej verzie. Ide

o strategický dokument, ktorý bude slúžiť dlhšie časové obdobie pre potreby tvorby a nastavovania dopravnej obslužnosti Žilinského kraja. Dokument nebol riešený až do detailu stanovenia samotného cestovného poriadku, ale bude slúžiť ako podklad pri jeho tvorbe. Pri reálnom zostavovaní cestovných poriadkov, tvoriacich obsluhu jednotlivých obcí a častí ŽSK, budú samozrejme vyhodnocované aj jednotlivé dielčie a špecifické potreby toho ktorého regiónu, či častí obcí. Pri tvorbe konkrétneho cestovného poriadku bude sezónnosť zohľadnená.

- o 3-pármi spojov cez víkend nie je možné zabezpečiť obslužnosť ani mimo sezónu: dochádzanie do práce pre zdravotníkov (striedanie zmien 6.00 – 7.00 hod.), predavačky (začiatok práce od 7.00 hod - 9.00 hod. obchodné centrá), poobedné smeny.

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie. Na základe uvedeného však konštatujeme, že ide o minimálne počty párov spojov, ktoré budú garantované v rámci dopravnej obslužnosti Žilinského kraja. V žiadnom prípade to neznamena, že uvedené počty párov spojov počas dní pracovného pokoja budú automaticky premietnuté do cestovných poriadkov, ktoré sú základom dopravnej obslužnosti prímestskou autobusovou dopravou v Žilinskom kraji. Pri samotnej tvorbe cestovného poriadku, ktorého podkladom bude aj predmetný strategický dokument, sú a budú rešpektované existujúce dopravné pomery a zohľadnená možnosť zatraktívnenia verejnej dopravy v danej lokalite kraja.

- a) Štandard počtu spojov pre prepravu žiakov ZŠ v obciach ŽSK v tomto bode sa hovorí o jednom páre spojov na 45/60 žiakov. Mali by sa zrejme uvažovať 2 páry spojov, jeden na začiatku a druhý na konci školského vyučovania. Tiež sa neuvažuje o spoji navyše pre prvých 45/60 žiakov – potreba spoja môže byť v inom čase alebo inom smere, ako pre spoje v rannej špičke pre pracujúcich.

Príklad: v tabuľke 13 nie je uvažovaný žiadny spoj navyše pre obec Kalameny. Tiež je potrebné uvažovať o potrebe spojov navyše v rámci veľkých obcí. V okrese Ružomberok (L. Lúžna, L. Revúce, L. Sliache) dnes existujú spoje navyše.

Návrh neberie do úvahy realitu, kde žiaci dochádzajú do ZŠ v inej obci napriek tomu, že je ZŠ aj v danej obci (príkladom sú žiaci dochádzajúci z Važca do Východnej) - čo je požiadavka spoja navyše priamo z Obce Važec, Východná.

Vid' Tab. 10 Počty párov spojov navyše pre prepravu žiakov ZŠ v okrese Liptovský Mikuláš. Kritériá návrhu sú iba počet obyvateľov v danom vekovom intervale, nie požiadavky a potreby žiakov (a ich zákonných zástupcov).

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie v podobe ujasnenia a spresnenia terminológie v tejto oblasti. V kontexte dokumentu bolo myslené, že na potrebný počet žiakov 45/60 je pár spojov v ponímaní spoj pre odvoz do školy a spoj pre odvoz zo školy. Pri tvorbe samotného cestovného poriadku a nevyhnutnosti prispôsobenia technológie dopravnej obsluhy (potreba obbehov vozidiel) budú uvedené skutočnosti samozrejme zohľadnené. Nie vždy však musí platiť pravidlo, že jeden pár spojov navezie žiakov do školy a druhý pár spojov žiakov odvezie zo školy. Pri tvorbe cestovného

poriadku budú uvedené skutočnosti zohľadňovať potrebu obehu vozidiel v dopravnom systéme. Okrem iného, ide o stanovenie minimálneho garantovaného štandardu počtu spojov pre jednotlivé obce v ŽSK. Nie o striktné určenie počtu párov spojov.

Čo sa týka pripomienky k spoju navyiac pre obec Kalameny, uvádzame nasledovné vysvetlenie:

So spojami navyiac sa uvažuje, ak je počet žiakov nad stanovenú hranicu 45/60 žiakov. Preprava žiakov pod túto hranicu (v prípade obce Kalameny ide o 38 žiakov), bude zabezpečená v rámci základného štandardu.

Problematika potreby spojov navyiac v rámci veľkých obcí je riešená v rámci PDO, v podkapitole 3.5.2. Konkrétne je tam uvedené, že v rámci procesu posudzovania počtu spojov a tvorby cestovných poriadkov, musí byť tiež zohľadnená potreba prepravy obyvateľov v rámci jednotlivých obcí. Vysoké prepravné požiadavky na prepravu v rámci obcí môžu vznikáť najmä pri rozľahlejších obciach a to hlavne z dôvodu dochádzky žiakov do ZŠ, prípadne z dôvodu iných prepravných potrieb obyvateľov obcí. Počty prepravených osôb v rámci jednotlivých obcí (vnútro-obecné prúdy) boli podkladom pri tvorbe dokumentu, ale s ohľadom na charakter obsahovaných údajov je táto príloha nezverejňovaná. V rámci uvedenej pripomienky tiež musíme upozorniť, že PDO ŽSK nemá za úlohu zohľadňovať dielčie potreby a požiadavky žiakov základných škôl a určite nie ich zákonných zástupcov. Ide o súhrn jasných a presne definovaných pravidiel pre stanovenie garantovanej minimálnej dopravnej obslužnosti, ktoré vychádzajú z konkrétnych analýz a štatistických údajov. PDO ako strategický dokument nemôže vo svojej podstate zohľadňovať miestne disproporčné požiadavky, napr. ak v obci existuje základná škola, ale rodičia sa rozhodnú svoje deti umiestniť na základnú školu v inej obci. V tomto prípade je možné riešiť uvedené požiadavky na prepravu žiakov do škôl, ale nie na úkor objednávateľa a garanta dopravnej obslužnosti celého územia ŽSK prímestskou dopravou.

- b) Štandard počtu spojov pre prepravu žiakov SŠ v obciach ŽSK v tomto bode sa uvádza:

Údaje o počte obyvateľov obce navštevujúcich SŠ v danej obci boli stanovené na základe údajov poskytnutých strednými školami v ŽSK. Za okres Ružomberok neposkytli údaje: Gymnázium sv. Andreja, Spojená škola Ružomberok, Stredná zdravotnícka škola M.T. Scherrerovej, Škola umeleckého priemyslu, preto sú údaje skreslené a závery nepresné.

Vid' odpoveď k pripomienke k bodu 2.2.1.2.

K pripomienkam ohľadne „návrhovej časti“ dokumentu –3.3.4 Štandardy dostupnosti autobusových zastávok :

Uvedené štandardy sú v súlade s Vyhláškou č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávania verejnej osobnej dopravy. Štandard dostupnosti autobusových zastávok jasne určuje maximálnu dochádzkovú vzdialenosť, ktorá musí byť garantovaná pri nastavovaní a objednávaní dopravných výkonov v rámci dopravnej obslužnosti Žilinského kraja. V kontexte ponímania maximálnej novej garantovanej dostupnosti verejnej dopravy v kraji. Je úplnou samozrejmosťou, že verejná doprava v prípade existujúcej, vybudovanej a schválenej autobusovej zastávky (ide o kompetenciu miest a obcí, ktoré sú v zmysle platnej legislatívy správnym orgánom pri zriaďovaní zastávok na svojom území) bude zabezpečená podľa miestnych pomerov a zvyklostí.

K pripomienkam ohľadne „návrhovej časti“ dokumentu –3.5 Návrh dopravného riešenia : navrhujeme doplniť „v rámci Žilinského kraja je nosným dopravným systémom autobusová doprava nadväzujúca na železničnú dopravu.

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky v prípade ich opodstatnenia doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie. Na základe uvedeného však konštatujeme, že ide v tejto kapitole o minimálne počty párov spojov, ktoré budú garantované v rámci dopravnej obslužnosti Žilinského kraja. V žiadnom prípade to neznamena, že uvedené počty párov spojov počas dní pracovného pokoja budú automaticky premietnuté do cestovných poriadkov, ktoré sú základom dopravnej obslužnosti prímestskou autobusovou dopravou v Žilinskom kraji. Pri samotnej tvorbe cestovného poriadku, ktorého podkladom bude aj predmetný strategický dokument sú a budú rešpektované existujúce dopravné pomery a zohľadnená možnosť atraktívneho verejnej dopravy v danej lokalite kraja. Ide o strategický dokument, ktorý bude slúžiť dlhšie časové obdobie pre potreby tvorby a nastavovania dopravnej obslužnosti Žilinského kraja. Dokument nebol riešený až do detailu stanovenia samotného cestovného poriadku, ale bude slúžiť ako podklad pri jeho tvorbe. Pri reálnom zostavovaní cestovných poriadkov tvoriacich obsluhu jednotlivých obcí a častí ŽSK, budú samozrejme vyhodnocované aj jednotlivé dielčie a špecifické potreby toho ktorého regiónu, či častí obcí. Pri tvorbe konkrétneho cestovného poriadku bude sezónnosť zohľadnená.

K tejto časti dokumentu bola vznesená i požiadavka vysvetliť zdroj použitých údajov v rámci stanovenia režimov. K uvedenej požiadavke uvádzame nasledujúce vysvetlenie: Priemerná frekvencia cestujúcich bola určená na základe reálnych prúdov cestujúcich z lístkových dát. Počet cestujúcich v priemere v jednom smere medzi mestami Ružomberok a Liptovský Mikuláš zahŕňa cestujúcich, ktorí nastúpili v Ružomberku a vystúpili v Liptovskom Mikuláši resp. nastúpili v Liptovskom Mikuláši a vystúpili v Ružomberku v opačnom smere. Uvedený počet nezahŕňa cestujúcich, prepravených na celej trase linky. Pre stanovenie režimu na celej linke budú smerodajné údaje o počte prepravených cestujúcich zo všetkých obcí, cez ktoré bude linka prechádzať. Počet spojov bude určený takým spôsobom, aby bol pre každú obec dodržaný minimálne taký režim, ktorý bol pre ňu stanovený.

K návrhovej časti dokumentu – 3.6 Návrh riešenia statickej dopravy :

Navrhujeme doplniť :

Autobusová stanica Žilina, Autobusová stanica Čadca, Autobusová a železničná stanica Vrútky

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky zapracované do jeho konečnej verzie.

K pripomienkam ohľadne návrhovej časti dokumentu - 4.3. Spôsob výpočtu a poskytovania príspevku z verejného rozpočtu :

K pripomienke: „v časti Výber dopravcov a zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme - navrhujeme doplnenie:

„Vzhľadom na prebiehajúci proces modernizácie a integrácie VOD v ŽSK v záujme jeho ukončenia pri dodržaní princípov hospodárnosti a pri maximálnej efektívnosti definovať budúce obstarávanie služieb dopravnej obslužnosti v dvoch oblastiach:

1) Liptov + Orava

2) Turiec + Horné Považie + Kysuce

- atomizovanie územia pri obstarávaní na menšie celky nezvýši iba počet obstarávaných území, ale v konečnom dôsledku nevyhnutne aj náklady na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia ŽSK.“

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ nie je možné akceptovať vznesenú pripomienku, nakoľko ide o strategický dokument, ktorý má slúžiť ako podklad k zadávaniu zmlúv o službách vo verejnom záujme. Strategický dokument vo svojej „analytickej časti, v kapitole 1.2 Vymedzenie riešeného územia“ analyzuje územie Žilinského kraja ako celok, s členením na jednotlivé regióny či okresy. Strategický dokument nemôže striktnie riešiť a určovať, akým spôsobom majú jednotlivé regióny v rámci ŽSK súťažiť. Ide o rozhodnutie samotného verejného obstarávateľa, aký spôsob a formu zabezpečenia dopravnej obslužnosti zvolí.

K pripomienke: „V časti Ekonomický princíp zmluvných vzťahov“ :

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie.

K pripomienkam v odporúčacej časti označené ako 6.4 Možnosti zavedenia nekonvenčnej dopravy v ŽSK :

V strategickom dokumente „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ budú vznesené pripomienky doplnené, resp. zapracované do jeho konečnej verzie.

K všeobecnej pripomienke ohľadne „Zákona o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a jeho vplyvu na požiadavky, ktoré budú musieť byť zapracované do Zmlúv vo verejnom záujme“ bude doplnené o požadované skutočnosti.

K všeobecnej pripomienke ohľadne „Dokument sa v žiadnej časti nevenuje súbežnosti liniek prímestskej autobusovej dopravy súkromných dopravcov prevádzkujúcich linky na komerčnom základe s linkami prímestskej autobusovej dopravy dopravcov prevádzkujúcich dopravu vo verejnom záujme. Nastavenie cestovných poriadkov súkromných dopravcov prevádzkujúcich linky na „komerčnom základe“ predradením pred cestovný poriadok dopravcu prevádzkujúceho linky na základe Zmluvy vo verejnom záujme v dopade spôsobuje vykrádanie cestujúcich z liniek verejného dopravcu. Viditeľne nie sú nastavené rovnaké štandardy pre súkromných a verejných dopravcov“ :

Strategický dokument „Plán dopravnej obslužnosti Žilinského samosprávneho kraja“ rieši dopravnú obslužnosť územia Žilinského kraja komplexne ako celok. Ide o strategický dokument, ktorý nerozlišuje a neurčuje konkrétne dopravné spoločnosti. V rámci platnej legislatívy, či už slovenskej alebo európskej, je jasné dané, akým spôsobom je objednávateľ povinný zabezpečiť dopravnú obslužnosť svojho územia. Ide o problematiku výberu a určenia konkrétneho dopravcu na konkrétnej prepravnej relácii. PDO stanovuje štandardy dopravnej obslužnosti územia kraja bez rozlišovania komerčných dopravcov či dopravcov vo verejnom

záujme. PDO určuje jasné mantinely, ako má vyzerat' verejná doprava na území ŽSK. To, akým spôsobom ju zabezpečí objednávateľ vo svojej réžii, je na jeho rozhodnutí a zákonných možnostiach. O. i. v tomto prípade je objednávateľ prímestskej autobusovej dopravy zároveň aj správnym orgánom pre udeľovanie dopravných licencií a schvaľovanie cestovných poriadkov a preto je na jeho pleciach efektívnosť a hospodárnosť pri zabezpečovaní zverenej samosprávnej kompetencie.

5. **Úrad verejného zdravotníctva , odbor HŽP, Trnavská cesta 52, Bratislava** listom č.: OHŽP/9200/119715 zo dňa 20. 11. 2020. Po preštudovaní oznámenia vydáva súhlasné záväzné stanovisko, bez pripomienok.
6. **Prešovský samosprávny kraj, Námestie mieru 2, 080 01 Prešov,** listom č. 08288/2020/OD-2 zo dňa 20.11.2020. Po preštudovaní odbor dopravy nemá žiadne pripomienky k predloženému dokumentu.
7. **Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja,** listom č. OU-ZA-OSZP2-2020/047682/Nem zo dňa 01. 12. 2020, nemá z hľadiska záujmov ochrany ovzdušia pripomienky a nepožaduje ďalšie posudzovanie v zmysle zákona.
8. **Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 010 01 Žilina,** listom č.: 06656/2020/ORR-2 zo dňa 24. 11. 2020. Odbor regionálneho rozvoja nemá k dokumentu pripomienky a odporúča proces ukončiť v zisťovacom konaní.
9. **Obec Liesek 442, 027 12 Liesek** listom č.: OcÚL1183/2020 zo dňa 13. 11. 2020. Obec Liesek nemá pripomienky k strategickému dokumentu.
10. **Obec Lietavská Svinná – Babkov, 013 11** listom č.: 555/2020 zo dňa 13. 11. 2020. Obec zastúpená starostom obce nemá žiadne pripomienky k strategickému dokumentu.
11. **Mesto Bytča, oddelenie výstavby a životného prostredia, Nám. Slovenskej republiky 1/1, 014 01 Bytča** listom č. 17080/2020-VaŽP-Sk zo dňa 12.11.2020. Po oboznámení sa so strategickým dokumentom Mesto Bytča nemá námietky.
12. **Obec Kysucký Lieskovec 29,** listom č.: OKL782/2020 zo dňa 23. 11. 2020. Obec Kysucký Lieskovec oznamuje, že od obyvateľstva neboli doručené žiadne stanoviská ani pripomienky.
13. **Obec Benice 69, 038 42 Príbovce** listom č.: A/001879/2020/00211-3-TE6 zo dňa 01. 12. 2020. Obec Benice nemá pripomienky k zverejnenému dokumentu.

Ostatné obce na území Žilinského kraja, ktoré sa zapojili do procesu posudzovania zaslali na príslušný úrad informáciu potvrdzujúcu vyvesenie a zvesenie strategického dokumentu. Všetky tieto potvrdenia sú k dispozícii na príslušnom úrade. Žiadna z dotknutých obcí nepredložila stanovisko s pripomienkami. Od občanov v týchto obciach žiadne pripomienky vznesené neboli. Taktiež sa do procesu posudzovania nezapojila verejnosť, ktorá je definovaná v zmysle zákona.

Záver

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, v rámci zisťovacieho konania posúdil oznámenie strategického dokumentu z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti,

miesta vykonávania navrhovanej činnosti, najmä jeho únosného zaťaženia a ochranu poskytovanú podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a úrovne spracovania strategického dokumentu.

Dotknuté orgány štátnej správy, ktoré sa vyjadrili v priebehu zisťovacieho konania, požadovali zapracovať jednotlivé pripomienky a nepožadovali ďalšie posudzovanie.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy zmien strategického dokumentu budú väčšie, ako sa uvádza v strategickom dokumente, je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v strategickom dokumente v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Zo stanovísk doručených k strategickému dokumentu vyplynuli niektoré konkrétne požiadavky, ktoré sú zahrnuté vo vyššie uvedených stanoviskách dotknutých orgánov a organizácií a budú zapracované do strategického dokumentu.

Upozornenie: Podľa § 7 ods. 7 zákona dotknutá obec bezodkladne informuje o tomto rozhodnutí verejnosť spôsobom v mieste obvyklým.

Poučenie:

Zisťovacie konanie sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v platnom znení a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom.

Ing. arch. Pavel Kropitz
vedúci odboru

D o r u č í s a :

1. Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 49 Žilina

Na vedomie :

1. Ministerstvo hospodárstva SR, Mlynské Nivy 44/a, 827 15 Bratislava
2. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Bratislava
3. Úrad verejného zdravotníctva, odbor HŽP, Trnavská cesta 52, Bratislava
4. Okresný úrad Žilina – odbor výstavby a bytovej politiky, 010 08 Žilina

5. OÚ Žilina – odbor starostlivosti a životné prostredie, OSZP 1, OSZP 2, OSZP 3
6. OÚ Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, 010 08 Žilina
7. Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 50 Trenčín
8. Banskobystrický samosprávny kraj, SNP 23, 974 01 Banská Bystrica
9. Prešovský samosprávny kraj, Nám. Mieru 2, 080 01 Prešov
10. SAD Žilina a. s., Košická 2, 010 65 Žilina
11. ARRIVA Slovakia a. s., Štúrova 72, Nitra
12. Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
13. Obce a mestá v Žilinskom kraji