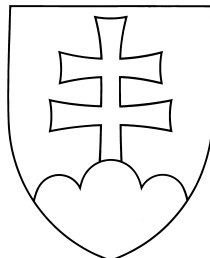


Číslo spisu
OU-MT-OSZP-2025/005518-Va

Martin
16. 05. 2025



Rozhodnutie

Výrok

Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 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 ako príslušný orgán štátnej správy na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 53 a 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), vydáva podľa § 7 ods. 5 zákona, na základe oznámenia o strategickom dokumente „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“, ktoré predložil obstarávateľ Mesto Martin, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 49 Martin, IČO: 00316792, po ukončení zisťovacieho konania toto rozhodnutie:

Navrhovaný strategický dokument „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“, uvedený v predložennom oznámení,

sa nebude posudzovať

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Uvedený dokument je preto možné schváliť v konaní podľa osobitných predpisov. Zo stanovísk doručených k oznámeniu vyplynuli nasledujúce pripomienky a požiadavky, na ktoré musí obstarávateľ prihliadať a rešpektovať ich v ďalšom procese schvaľovania strategického dokumentu:

- záväzné stanovisko Krajského pamiatkového úradu Žilina, z listu č. S-PUSR-001742/2025 zo dňa 07.02.2025, uvedené v odôvodnení tohto rozhodnutia,
- stanovisko Okresného úradu Žilina, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií, z listu č. OU-ZA-OCDPK-2025/021233/2/PLI zo dňa 31.01.2025, uvedené v odôvodnení tohto rozhodnutia,
- stanovisko Obvodného banského úradu v Banskej Bystrici, z listu č. OBUBB_459-330/2024-I zo dňa 06.02.2025,
- stanovisko Okresného úradu Martin, odboru starostlivosti o životné prostredie, orgánu ochrany ovzdušia, z listu č. OU-MT-OSZP-2025/005816-Ha zo dňa 04.02.2025, uvedené v odôvodnení tohto rozhodnutia,
- stanovisko Železníc Slovenskej republiky, Generálneho riaditeľstva, odboru stratégie a zahraničnej spolupráce, z listu č. 30234/2025/O210-25 zo dňa 30.01.2025, uvedené v odôvodnení tohto rozhodnutia.

Odôvodnenie

Obstarávateľ, Mesto Martin, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 49 Martin, IČO: 00316792, prostredníctvom oprávneného zástupcu obstarávateľa – Prof. MUDr. Ján Danko, CSc., primátora mesta, predložil Okresnému úradu Martin, odboru starostlivosti o životné prostredie (ďalej len „OÚ MT, OSŽP“) podľa § 5 ods. 1 zákona dňa 21.01.2025 oznámenie o strategickom dokumente „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“, ktorého zodpovedný riešiteľ je prof. Ing. Miloš Poliak, PhD. a Doc. Ing. Marián Gogola, PhD.

Základné údaje o strategickom dokumente

Plán udržateľnej mobility (ďalej len PUM) v sebe kombinuje ciele z existujúcich strategických dokumentov, ktoré boli doteraz vypracované pre funkčné územie, ako aj nových prístupov, ktoré sa presadzujú v rámci Metodických pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mobility Ministerstva dopravy a výstavby a regionálneho rozvoja SR. Svojou charakteristikou je to hlavne akčný plán, ktorý definuje, ktoré opatrenia a akcie sa majú realizovať, aby sa dosiahli ciele udržateľnosti. Tie jednak zadefinovala OSN ako aj EÚ. Hoci mobilita a doprava prináša používateľom mnoho výhod, má aj svoje nevýhody. Medzi najhlavnejšie patrí znečistenie životného prostredia, ovzdušia, emisie skleníkových plynov, hluk, znečistenie vody ale aj dopravné nehody, zápchy či strata biodiverzity - toto všetko ovplyvňuje naše zdravie a pocit šťastia. Túto záťaž sa zatiaľ nepodarilo dostatočne vyriešiť ani doterajším úsilím ani politickými opatreniami. Emisie skleníkových plynov v odvetví dopravy sa postupom času zvýšili a v súčasnosti predstavujú štvrtinu celkového objemu emisií v EÚ.

Jednoznačne najväčšou výzvou, ktorá stojí pred odvetvím dopravy, je výrazne znížiť emisie a zvýšiť udržateľnosť. Táto transformácia zároveň ponúka veľké príležitosti pre lepšiu kvalitu života a pre európsky priemysel v rámci hodnotových reťazcov, a to v podobe modernizácie, tvorby vysokokvalitných pracovných miest, vývoja nových výrobkov a služieb, posilnenia konkurencieschopnosti a vedúceho postavenia vo svete, keďže k mobilite s nulovými emisiami rýchlo smerujú iné trhy. Vzhľadom na vysoký podiel celkových emisií skleníkových plynov v EÚ sa cieľ EÚ znížiť tieto emisie do roku 2030 aspoň o 55 % a dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu podarí dosiahnuť len zavedením ambicióznějších politík, ktorými sa čo najskôr zníži závislosť dopravy od fosílnych palív, a v synergii s úsilím o nulové znečistenie. Úspech Európskej zelenej dohody závisí od našej schopnosti zabezpečiť udržateľnosť dopravného systému ako celku.

Hlavným cieľom Plánu udržateľnej mobility riešeného územia je návrh riešenia jednotlivých druhov dopravy a ich opatrení v oblasti organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej v kontexte dosiahnutia hlavných cieľov udržateľnej mobility. So zreteľom na udržateľnosť sa dokument zameriava hlavne na zlepšenie podmienok pre udržateľné formy dopravy ako je nemotorová a verejná osobná doprava s vymedzením základných pravidiel pre uvážené používanie individuálnej automobilovej dopravy. Samotná doprava a mobilita by tak mala rozvíjať podmienky vo všetkých sférach a oblastiach, preto môžeme hovoriť o prierezovom dopade na zlepšenie kvality života.

1. Požiadavky na vstupy

Vo fáze analýzy súčasného stavu sa vychádza z dostupných dopravno-plánovacích dokumentov a štúdií:

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Martin 2024-2031
- Územný plán mesta Martin vrátane zmien a doplnkov
- Územný generel dopravy mesta Martin
- Plán dopravnej obslužnosti mesta Martin

Vo fáze implementácie strategického dokumentu budú konkrétne stanovené opatrenia dopravnej infraštruktúry realizované na základe podrobnejších projektov, v ktorých budú stanovené a vyčíslené konkrétne požiadavky na vstupy a ich hodnotenie bude predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie (EIA) na úrovni jednotlivých projektov. Najväčšie požiadavky na vstupy budú spojené s výstavbou rýchlostných ciest a ciest I., II. a III. triedy. Menej s modernizáciou železničnej infraštruktúry.

Pôda

Výstavba nových dopravných stavieb, najmä na nových trasách, je spojená s trvalým záberom pôdy (poľnohospodárska pôda, lesné pozemky, ostatné plochy). Vopred nie je možné vylúčiť ani záber pôdy v chránených územiach a lokalitách NATURA 2000. Záber biotopov národného a európskeho významu, ako aj záber biotopov zvlášť chránených druhov sa nepredpokladá, no vzhľadom na stupeň spravovaného strategického dokumentu ho nie je možné vopred úplne vylúčiť. Počas výstavby nových, resp. pri rekonštrukcii stávajúcich dopravných stavieb, môže dôjsť k dočasnému záberu PP.

Voda

Počas realizácie jednotlivých projektov dopravnej infraštruktúry môžu byť kladené nároky na spotrebu vody pre technologické využitie. V dobe prevádzky vznikajú nároky pri údržbe a prevádzke stavieb dopravnej infraštruktúry.

Suroviny

Pri výstavbe líniových dopravných stavieb (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy, vrátane modernizácie železničnej trate) sú najväčšie nároky kladené na spotrebu zeminy, kameniva, štrkopiesku, asfaltu, cementu, železa a podobne. Pri prevádzke dopravných stavieb a ich údržbe vznikajú nároky na posypové materiály a materiály používané na ich opravu.

Energie

Najväčšie nároky na energiu vznikajú pri výstavbe jednotlivých dopravných stavieb, najmä na prevádzku techniky a strojov. Pri prevádzke dopravnej infraštruktúry vznikajú trvalé nároky na energiu pri prevádzke osvetlenia, svetelných signalizačných zariadení, zabezpečovacích zariadení, pri prevádzke dopravných vozidiel (PHM, elektrická energia), vykurovaní objektov a podobne. Realizáciou navrhovaných opatrení môže dôjsť k preskupeniu jednotlivých druhov energií, napr. navýšením potreby elektrickej energie na úkor zníženia spotreby nafty a benzínu (zmena organizácie VOD, presun dopravy z ciest na železnice, nové technológie) a podobne.

Doprava a nároky na pracovné sily

Pri realizácii opatrení navrhnutých v strategickom dokumente sa predpokladajú zvýšené nároky na dopravu, najmä na prepravu surovín, materiálov, odpadov i pracovníkov.

2. Údaje o výstupoch

V súčasnosti nemôžeme stanoviť konkrétne výstupy, pretože jednotlivé opatrenia a projekty, ktoré sú naplánované, sa budú realizovať v implementačnej fáze.

Na základe výstupov z analytickej časti bude navrhnutá celková vízia mobility pre 2030, 2040, 2050:

- trendy dopravných charakteristík územia,
- reálne možnosti ďalšieho rozvoja dopravnej politiky,
- zásady dopravnej regulácie územného rozvoja,
- priority v rozvoji dopravných subsystémov.

V rámci riešenia dopravných subsystémov sa bude riešiť:

- cestná sieť,
- sieť verejnej osobnej dopravy,
- statická doprava,
- pešia doprava,
- železničná doprava.

3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Plán udržateľnej mobility funkčného územia mesta Martin predpokladá zlepšenie kvality života ako aj priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie a to najmä efektívnym dopravným systémom umožňujúcim efektívnu prepravu osôb a materiálov s minimalizáciou negatívnych dopadov na životné prostredie.

CHARAKTERISTIKA HLAVNÝCH ASPEKTOV ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A VEREJNÉHO ZDRAVIA

Podľa Správy o stave životného prostredia SR v roku 2020, SAŽP je časť riešeného územia – mesto Martin zaradená do regiónu 2. environmentálnej kvality s nenarušeným prostredím (12 - Hornopovažský) a časť mesta patrí do regiónu 1. environmentálnej kvality.

OVZDUŠIE

Najviac zaťaženou zložkou životného prostredia v dôsledku dopravy je ovzdušie. Hlavnými zdrojmi znečisťovania ovzdušia v doprave sú spaľovacie motory (vznetové aj zážihové), spaľovacie turbíny pre pohon dopravných prostriedkov (cestných koľajových vozidiel, lodí a pod.), ale aj stavebných a poľnohospodárskych strojov. Druh a množstvo emisií závisí od použitého paliva, technického riešenia spaľovacieho zariadenia a od riadenia spaľovacieho procesu.

Emisná situácia

Emisie z dopravy predstavujú významný podiel z národnej emisnej bilancie, predovšetkým v prípade oxidov dusíka, suspendovaných častíc a na ne viazaných polycyklických aromatických uhlíkovodíkov. Postupnou modernizáciou vozového parku dochádza k znižovaniu množstva výfukových emisií z automobilových motorov. Okrem výfukových plynov sa však na celkových emisiách z dopravy významne podieľa aj resuspenzia prachov z vozovky a otery brzdového obloženia, pneumatík a povrchu komunikácie, na čo nemá modernizácia vozidiel prakticky žiadny vplyv. Dlhodobo dochádza k nárastu intenzity individuálnej automobilovej dopravy, čo smeruje k postupnému nárastu emisií. Tieto protichodné faktory v súhrne spôsobujú, že trend celkových dopravných emisií je možné charakterizovať v dlhodobom horizonte ako stagnujúci. Významné odchýlky od tohto celkového trendu nastávajú

na lokálnej úrovni, predovšetkým v dôsledku infraštruktúrnych opatrení s dopadom na miestnu intenzitu cestnej dopravy.

Imisná situácia

Rozhodujúcimi lokálnymi zdrojmi prašného znečistenia ovzdušia je v mestách a sídlach cestná doprava (abrázia – oter pneumatík, brzdových obložení a povrchov ciest, resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest - znečistené automobily, posypový materiál, prach, špina na krajnici ciest a výfukové emisie), minerálny prach zo stavebnej činnosti, veterná erózia z nespevnených povrchov, lokálne vykurovacie systémy na tuhé palivá, malé a stredné lokálne priemyselné zdroje bez náležitej odľučovanej techniky a prípadne aj niektoré poľnohospodárske práce (suchá orba, žatva alebo repná kampaň). Na tieto zdroje by sa mali orientovať lokálne opatrenia na znižovanie úrovne PM10, medzi ktoré je možné zaradiť zmeny v organizácii dopravy, pešie zóny, rozširovanie zelene, spevňovanie povrchov, znižovanie spotreby tuhých palív v lokálnom vykurovaní, kontrola technického stavu a znečistenia pneumatík vozidiel, čistenie ulíc a chodníkov miest a obcí, protierózne opatrenia na staveniskách, skládkach sypkých materiálov, skládkach odpadov, prísna kontrola lokálnych priemyselných zdrojov a podobne).

V riešenom území, potenciálne dotknutého realizáciou posudzovaného strategického dokumentu, má rozhodujúci vplyv na celkovú kvalitu ovzdušia vo väčších urbanizovaných sídlach s vysokou hustotou zaľudnenia a hustou dopravnou sieťou automobilová doprava, menej významný vplyv má priemyselná činnosť a individuálne vykurovanie domácností.

Prízemný ozón

Prízemný ozón je ľudskému zdraviu nebezpečný. Spôsobuje dráždenie a choroby dýchacích ciest, zvyšuje riziko astmatických záchvatov, podráždenie očí a bolesti hlavy. Až 95 % ozónu vdýchnutého do pľúc zostáva v organizme. Spôsobuje oslabenie organizmu a zvyšuje náchylnosť na infekcie dýchacích ciest. Chronické účinky je možné očakávať pri opakovanom a dlhodobom vystavovaní organizmu účinkom ozónu. K najcitlivejším skupinám populácie na ozón patria starí ľudia, osoby s ochoreniami dýchacej a srdcovocievnej sústavy, alergici a astmatici, veľmi malé deti a tehotné ženy.

Zvýšený vznik prízemného ozónu pozorujeme najmä počas horúcich letných dní v lokalitách s vysokou koncentráciou výfukových plynov spaľovacích motorov, kde dochádza k nárastu obsahu oxidov dusíka a plynných uhlíkovodíkov vo vzduchu. V posledných rokoch sú všetky novo vyrábané osobné automobily vybavené katalyzátormi, ktoré premieňajú oxidy dusíka na inertný plynný dusík a toxický oxid uhoľnatý na relatívne neškodný CO₂. Zavedením týchto opatrení sa podarilo znížiť koncentráciu prízemného ozónu vo veľkých priemyselných centrách o niekoľko desiatok percent.

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva

Doprava môže mať aj pozitívny ako aj negatívny dopad na zdravie obyvateľstva. Najčastejšie sú prítomné negatívne dopady ako výsledok najmä motorovej dopravy (znečistenie ovzdušia, hluk, vibrácie a pod.).

Znečistenie ovzdušia z dopravy tak výrazne prispieva k negatívnym dopadom na zdravie, ktoré sa potom prejavujú ďalším zhoršovaním zdravotného stavu obyvateľstva. Tu patrí napríklad alergia, ktorá postihuje jedného z troch ľudí a podľa odhadov ňou do roku 2025 bude trpieť až polovica svetovej populácie. Podľa Svetovej zdravotníckej organizácie sú alergické ochorenia štvrté najčastejšie sa vyskytujúce vo svete a v oblasti kvality života predstavujú nielen spoločenskú, ale aj ekonomickú záťaž. (Slovenská spoločnosť alergológie a klinickej imunológie (SSAKI)). Avšak udržateľné formy dopravy ako napríklad verejná osobná doprava, pešia chôdza, cyklistická doprava môžu mať ďalekosiahle benefity pre zdravie najmä z dôvodu aktívneho fyzického pohybu, ktorý veľkej časti populácie a najmä deťom chýba, čo sa potom prejavuje v obezite a finančných nárokoch na zdravotný systém.

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

Strategický dokument "Plán udržateľnej mobility funkčného územia mesta Martin" v sebe kombinuje ciele z existujúcich strategických dokumentov, ktoré boli doteraz vypracované pre funkčné územie, ako aj nových prístupov, ktoré sa presadzujú v rámci Metodických pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mobility Ministerstva dopravy a výstavby a regionálneho rozvoja SR. Svojou charakteristikou je to hlavne akčný plán, ktorý definuje, ktoré opatrenia a akcie sa majú realizovať, aby sa dosiahli ciele udržateľnosti. Hoci mobilita a doprava prináša používateľom mnoho výhod, má aj svoje nevýhody. Medzi najhlavnejšie patrí znečistenie životného prostredia, ovzdušia, emisie skleníkových plynov, hluk, znečistenie vody, ale aj dopravné nehody, zápchy či strata biodiverzity - toto všetko ovplyvňuje naše zdravie a pocit šťastia. Jednoznačne najväčšou výzvou, ktorá stojí pred odvetvím dopravy, je

výrazne znížiť emisie a zvýšiť udržateľnosť. Vzhľadom na vysoký podiel celkových emisií skleníkových plynov v EÚ sa cieľ EÚ znížiť tieto emisie do roku 2030 aspoň o 55 % a dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu podarí dosiahnuť len zavedením ambicióznejších politík, ktorými sa čo najskôr zníži závislosť dopravy od fosílnych palív, a v synergii s úsilím o nulové znečistenie. Úspech Európskej zelenej dohody závisí od našej schopnosti zabezpečiť udržateľnosť dopravného systému ako celku.

Hlavným cieľom Plánu udržateľnej mobility riešeného územia je návrh riešenia jednotlivých druhov dopravy a ich opatrení v oblasti organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej v kontexte dosiahnutia hlavných cieľov udržateľnej mobility. So zreteľom na udržateľnosť sa dokument zameriava hlavne na zlepšenie podmienok pre udržateľné formy dopravy ako je nemotorová a verejná osobná doprava s vymedzením základných pravidiel pre uvážené používanie individuálnej automobilovej dopravy. Samotná doprava a mobilita by tak mala rozvíjať podmienky vo všetkých sférach a oblastiach, preto môžeme hovoriť o prierezovom dopade na zlepšenie kvality života.

Pri riešení hodnotenej problematiky z hľadiska posúdenia vplyvov je potrebné klásť dôraz i na chránené územia nachádzajúce sa v strategickom dokumente riešenom území. Strategický dokument musí brať do úvahy prítomnosť nasledujúcich chránených území a k nim súvisiacu legislatívu, ich prehľad uvádzame v nasledujúcich kapitolách.

Národná sústava chránených území

Mesto Martin je východiskom do dvoch národných parkov, ktoré sa na území regiónu Turiec nachádzajú spoločne s 34 maloplošnými chránenými územiami. 70 % rozlohy obidvoch národných parkov tvoria lesné porasty.

Veľkoplošné chránené územia prírody v SR

Do územia okresu Martin zasahujú územia dvoch národných parkov (NP Malá Fatra a NP Veľká Fatra). Avšak obe územia nezasahujú do katastra mesta Martin a oblasti riešenia PUM mesta Martin.

Maloplošné chránené územia

Na území okresu Martin sa nachádzajú nižšie uvedené osobitne chránené časti prírody SR: <https://data.sopsr.sk/chrane-objekty/>

Ramsarská lokalita Mokrade Turca

SKCHVU033 CHVU Veľká Fatra 47 445,0100

SKCHVU013 CHVU Malá Fatra 67 142,6900

SKUEV0382 UEV Turiec a Blatnický potok 263,8090

SKUEV0381 UEV Dielnice 105,0034

SKUEV0238 UEV Veľká Fatra 46 405,4656

SKUEV0240 UEV Kľak 98,6356

SKUEV0252 UEV Malá Fatra 20 541,3708

SKUEV0664 UEV Uholníky 7,6066

SKUEV0665 UEV Strečnianske meandre Váhu 65,0312

SKUEV0930 UEV Lúčanská Fatra 1 466,1483

P44 NP NP Malá Fatra 22 630,0000

P31 NP NP Veľká Fatra 40 889,1328

274 NPR Chleb 412,8700

303 NPR Kľačianska Magura 204,4700

304 NPR Kľak 85,7100

447 PP Šútovská epigenéza 52,1936

249 PR Goľove mláky 6,8300

250 PR Hajasová 7,1700

261 PR Hrabinka 0,4000

267 PR Hrádok 6,7500

446 NPR Šútovská dolina 526,6500

305 NPR Kláštorské lúky 85,9915

337 NPR Lysec 70,0400

458 NPR Turiec 89,2899

773 NPP Kľacký vodopád 0,0000

1358 NPP Perlová jaskyňa 0,0000

300 PR Katova skala 46,6900

1180 PP Mažarná 0,0000

997 CHA Mošovské aleje 0,0000

RL09 RL Mokrade Turca 756,7095
 1306 PR Pralesy Slovenska – Kľak 27,7406
 6 CHS Lipa pri kostole
 12 CHS Lipa pred kláštorom
 7 CHS Lipa v kláštornej záhrade
 15 CHS Brest v kláštornej záhrade
 14 CHS Buk v kláštornej záhrade
 1 CHS Memorandové lipy v Martine
 476 CHS Lipy v Doline
 477 CHS Lipa v Starej Bôrovej

Natura 2000

Natura 2000 je názov sústavy chránených území členských krajín Európskej únie a hlavným cieľom jej vytvorenia je zachovanie prírodného dedičstva, ktoré je významné nielen pre príslušný členský štát, ale najmä pre EÚ ako celok. Táto sústava chránených území má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

Sústavu NATURA 2000 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

Chránené vtáčie územia

Na území okresu Martin sa nachádzajú chránené vtáčie územia:

SKCHVU033 CHVU Veľká Fatra 47 445,0100

SKCHVU013 CHVU Malá Fatra 67 142,6900

Do územia vymedzeného strategickým dokumentom z týchto chránených vtáčích území zasahuje iba SKCHVU033 Veľká Fatra.

SKCHVU033 Veľká Fatra (vyhláška MŽP SR č. 194/2010 Z. z.)

Územia európskeho významu

Na území okresu Martin sa nachádzajú Územia európskeho významu, z toho v území vymedzenom strategickým dokumentom sa z týchto území európskeho významu nachádzajú nasledujúce územia:

SKUEV0382 UEV Turiec a Blatnický potok 263,8090

SKUEV0381 UEV Dielnice 105,0034

SKUEV0238 UEV Veľká Fatra 46 405,4656

SKUEV0240 UEV Kľak 98,6356

SKUEV0252 UEV Malá Fatra 20 541,3708

SKUEV0664 UEV Uholníky 7,6066

SKUEV0665 UEV Strečnianske meandre Váhu 65,0312

SKUEV0930 UEV Lúčanská Fatra 1 466,1483

Územia chránené podľa medzinárodných dohovorov

Na území Slovenskej republiky platí niekoľko dôležitých medzinárodných zmlúv a dohovorov, ktoré majú za cieľ výraznejšie zachovanie svetového dedičstva na Zemi. Podľa nich sú vyčlenené chránené územia a lokality, ktoré nie sú kategóriou chráneného územia podľa zákona č. 543/2002 Z. z., ale tvoria významnú základňu pre rozvoj vedy a prezentácie ochrany prírody v zahraničí. Tieto územia môžu súčasne patriť aj do národnej sústavy chránených území, alebo do navrhovanej európskej súvislej sústavy chránených území NATURA 2000.

Územný systém ekologickej stability

Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je zákonom NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov definovaný ako celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky, ktoré môžu mať nadregionálny, regionálny, alebo miestny význam.

ÚSES Žilinského kraja nadväzuje na Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability (GNÚSES, 1992). Ten vyčlenil biocentrá a biokoridory vyššej úrovne - nadregionálneho, provincionálneho a biosférického významu.

Okres Martin má vypracovaný dokument Regionálneho územného systému ekologickej stability 2012 (RÚSES). Na území okresu Martin sa nachádzajú tieto biocentrá a biokoridory:

Biocentrá v okrese Martin:

BBc 1 Krivánska Fatra

PBc 2 Bralná Fatra

NRBc 3 Turiec

NRBc 4 Kľak - Reváň – Partizán

NRBc 5 Pod Sokolom - Kopa – Korbeľka

NRBc 6 Hôľna Fatra - Lysec – Borišov – Madačov

NRBc 7 Zniev -Sokol – Chlieviská

RBc 8 Goľové mláky

RBc 9 Uholníky

RBc 10 Dielnice

RBc 11 Bukovina

RBc 12 Hradisko pri Nolčove - Ráztoka – Majkrabovo

RBc 13 Katová skala - Sklabinský hrad - Nad Baštou

RBc 14 Blatnický potok - Ďanovská terasa

RBc 15 Lúčanská Fatra

RBc 16 Končiar

RBc 17 Dutá skala

RBc 18 Pod Oselnou – Kúpeľ

RBc 19 Kľak - Tlstý diel

Biokoridory v okrese Martin:

NRBk 1 Rieka Váh

NRBk 2 Rieka Turiec

NRBk 3 Hrebeň Lúčanskej Fatry

NrBk 4 Hrebeň Veľkej Fatry Kopa - Hôľna Fatra - Bralná Fatra

NRBk 5 Dutá skala – Vyšehrad

RBk 6 ekotón Krivánskej Fatry

RBk 7 Trusalová – Podhradie

RBk 8 Černík - Kubiancovo – Rieka Váh

RBk 9 Sklabinský Podzámok – Bukovina

RBk 10 Trebostovo – Záborie

RBk 11 Kantorský potok

RBk 12 Blatnický potok

RBk 13 Ekotón Lúčanskej Fatry Vrútky – Kláštor pod Znievom

RBk 14 Potok Vríca

RBk 15 Ekotón Veľkej Fatry Krpeľany- Turčianska Štiavnička

RBk 16 Ekotón Veľkej Fatry Sklabiňa –Blatnica

RBk 17 Ekotón Veľkej Fatry Blatnica – Mošovce

RBk 18 Kláštor pod Znievom – Mošovce

Pamiatkovo chránené územia

V okrese Martin sa z pohľadu ochrany pamiatkového fondu v zmysle zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu nachádzajú dve pamiatkové zóny – Mesto Martin a Kláštor pod Znievom. Historické jadro mesta Martin bolo 20. októbra 1994 vyhlásené za pamiatkovú zónu mestského typu.

Prehľad evidovaných národných kultúrnych pamiatok v meste Martin podľa Registra NKP:

1. Rímskokatolícky kostol sv. Martina

2. Tolerančný evanjelický kostol a fara

3. Slovenské národné múzeum (prvá budova SNM v Martine – Múzeum Andreja Kmeťa a druhá budova SNM v Martine – sídelná budova a budova Etnografického múzea na Malej hore)

4. dve budovy Matice slovenskej

5. jedno z prvých slovenských gymnázií na Slovensku – Slovenské patronátne gymnázium

6. SNM v Martine – Múzeum Martina Benku
7. Župný dom/Turčianska galéria
8. Roľnícka vzájomná pokladnica
9. sídelná budova Tatra banky (ako miesto prijatia a signácie Martinskej deklarácie)
10. Memorandové námestie ako priestor realizácie Memorandového zhromaždenia v roku 1861 (pamätané miesto)
11. Divadlo SNP/Národný dom
12. Štátny ústav zveľaďovania živností a remesiel (neskoršie Generálne riaditeľstvo ZŤS Martin)
13. Štefánikov ústav (niekdajšia stredná zdravotná škola, dnes súčasť univerzitného kampusu JLF UK v Martine)
14. štátna meštianska škola, evanjelická cirkevná škola, budova Gymnázia Viliama Paulínyho-Tótha
15. Mestská sporiteľňa, Hasičský dom, Advokátska komora, Tatradojmy, Vila Dr. Kohúta, Živena/Sociálny dom, Mudroňov dom
16. Lilgovský dom (pôsobisko Jozefa Gregora Tajovského), Hronského vila (pôsobisko Jozefa Cígera Hronského), pôsobisko J. Škultétyho
17. Horákovský dom (SNM v Martine – Múzeum kultúry Čechov na Slovensku)
18. Národný cintorín (63 hrobových miest ako NKP)
19. lokalita Hrádok v mestskej časti Košúty (označovaná aj ako „Attilov hrob“)
20. Reichlovský kaštieľ
21. Dávidovská kúria

Chránené vodohospodárske oblasti, vodné zdroje a ich ochranné pásma

CHVO je územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd a môže sa v nej vykonávať činnosť, len ak sa zabezpečí všestranná ochrana povrchových a podzemných vôd, ochrana podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie a obnovy zásob.

Do riešeného územia zasahujú:

- CHVO Veľká Fatra

Vodohospodársky významné toky

V okrese Martin sa nachádzajú nižšie uvedené vodohospodársky významné vodné toky s uvedeným číslom hydrologického poradia a čísla toku:

- Turiec 4-21-05-020 č.t. 202
- Pivovarský potok 4-21-05-099 č.t. 236
- Sklabinský potok 4-21-05-106 č.t. 210
- Krpeliánsky kanál 4-21-05-004 č.t. 195
- Studenec 4-21-05-008 č.t. 678
- Kantorský potok 4-21-05-010 č.t. 639
- Biely potok 4-21-05-016 č.t. 623
- Vríca 4-21-05-065 č.t. 389
- Valčiansky potok 4-21-05-071 č.t. 365
- Blatnický potok 4-21-05-075 č.t. 324
- Trebostovský potok 4-21-05-084 č.t. 310
- Beliansky potok 4-21-05-086 č.t. 255
- Necpalský potok 4-21-05-091 č.t. 256

Ochranné pásma prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd

Vymedzenie hraníc ochranných pásiem prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojov minerálnych stolových vôd v Martine

Ochranné pásmo I. stupňa

Ochranné pásmo I. stupňa je vyznačené v mapovom podklade - Štátna mapa odvodená v mierke 1:5 000, listy Martin 2-3, Martin 2-4.

Ochranné pásmo I. stupňa chráni výverovú oblasť a má štyri časti:

Prvá časť tvorí uzavretý polygón okolo zdroja BJ-2 a predstavuje v plnom rozsahu územie plniarne ohraničenej oplotením.

Druhú časť tvorí štvorcové ohraničenie zdroja BJ-4 (približne 25x25 m). Hranica je totožná s rozsahom parcely č. 508/282.

Tretiu časť tvorí uzavretý polygón okolo Hájskeho medokýša. Západnú hranicu tvorí cesta vedúca z Jahodníkov ku skanzenu (ľavý okraj komunikácie), ktorá približne 75 m juhozápadne od Hájskeho medokýša pokračuje po

vrstevnici 430 v údolí potoka Medokýš. Vo vzdialenosti približne 125 m juhovýchodne od prameňa pokračuje východné ohraničenie rovnobežne pozdĺž potoka Medokýš vo vzdialenosti približne 60 m.

Aj štvrtú časť predstavuje uzavretý polygón. Východné a južné ohraničenie prebieha pozdĺž poľnej cesty vedenej južným okrajom mesta (časťou Jahodníky) smerom na západ až po vrstevnicu 420, pokračuje po vrstevnici 420 až po križovanie s poľnou cestou, kde sa spája s východným ohraničením.

Územie ochranného pásma I. stupňa zaberá plochu približne 0,103 km².

Ochranné pásmo II. stupňa

Ochranné pásmo II. stupňa je vyznačené v mapovom podklade - Vodohospodárska mapa Slovenskej republiky v mierke 1:50 000, listy Martin 26-33, Turčianske Teplice 36-11.

Citlivé a zraniteľné oblasti

Citlivé a zraniteľné oblasti ustanovuje nariadenie vlády SR č. 174/2017 Z. z. podľa § 33 a 35 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách. Podľa tohto nariadenia sú za citlivé oblasti vyhlásené vodné útvary povrchových vôd, v ktorých dochádza alebo môže dôjsť v dôsledku zvýšenej koncentrácie živín k nežiadúcemu stavu kvality vôd, ktoré sa využívajú ako vodárenské zdroje alebo sú využiteľné ako vodárenské zdroje a ktoré si vyžadujú v záujme zvýšenej ochrany vôd vyšší stupeň čistenia vypúšťaných odpadových vôd. Citlivé oblasti sú pravidelne vyhlasované a prehodnocované podľa kritérií uvedených v prílohe č. 3 vodného zákona. Podľa NV SR č. 174/2017 Z. z. sa za citlivé oblasti ustanovujú vodné útvary povrchových vôd, ktoré sa nachádzajú na území Slovenskej republiky, alebo týmto územím pretekajú.

Chránené ložiskové územia, dobývacie priestory a prieskumné územia

V riešenom a dotknutom území sa nachádzajú niektoré evidované prieskumné územia, chránené ložiskové územia a aj dobývacie priestory, na ktorých ochranu a využívanie nerastného bohatstva sa vzťahuje ochrana v zmysle zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov, zákon č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušnách a o štátnej správe v znení neskorších predpisov a nariadenie vlády SR č. 520/1991 Zb. o podmienkach využívania ložísk nevyhradených nerastov.

OBÚ v Banskej Bystrici v okrese Martin eviduje:

- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Martin pre organizáciu Brantner Fatra s.r.o., Ul. Robotnícka 20, 036 01 Martin, IČO – 31 578 861, na dobývanie tehliarskych surovín,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Sučany pre organizáciu PREFA invest, a. s., Podhradská cesta 2, 038 52 Sučany, IČO – 46 887 741, na dobývanie štrkopieskov,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Turčianska Štiavnička bez organizácie, na dobývanie tehliarskych surovín,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Vrcko pre organizáciu DOPRAVEX kameňolomy, s.r.o., Príbovce 175, 038 42 Príbovce, IČO – 48 081 655, na dobývanie vápenca.

6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického dokumentu

Samotný dokument PUM funkčného územia mesta Martin bol koncipovaný tak, aby boli prípadné riziká čo najviac eliminované, a preto sa nepredpokladajú významnejšie riziká spojené s uplatňovaním strategického dokumentu vo vzťahu k životnému prostrediu a verejnému zdraviu. Napĺňanie strategických cieľov, týkajúcich sa rozvojových aktivít v podobe konkrétnych investičných zámerov, bude podrobené posúdeniu vplyvov na životné prostredie (EIA) v zmysle platnej legislatívy pred ich povolením na základe vlastných projektov, čo prispeje k eliminácii prípadných rizík.

7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice

Vzhľadom na charakter predmetného strategického dokumentu i jeho polohu v rámci územia Slovenskej republiky (Martin a nadväzujúce okolie) sa vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice nepredpokladajú.

Strategický dokument svojimi parametrami podľa § 4 ods.2 písm. b) zákona podlieha zisťovaciemu konaniu, ktoré OÚ MT, OSŽP vykonal podľa § 7 zákona.

V rámci zisťovacieho konania OÚ MT, OSŽP rozposlal oznámenie o strategickom dokumente listami č. OU-MT-OSŽP-2025/005518-003-Va a OU-MT-OSŽP-2025/005518-004-Va zo dňa 22.01.2025 podľa § 6 ods. 2 zákona na zaujatie stanoviska dotknutým orgánom, schvaľujúcemu orgánu a dotknutým obciam. Dotknuté obce boli povinné

informovať verejnosť spôsobom v mieste obvyklým. Zároveň OÚ MT, OSŽP zverejnil oznámenie na webovom sídle ministerstva

<https://www.enviroportal.sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-mesta-martin>

V zmysle § 6 ods. 3 príslušný orgán oznámil miesto a čas konania konzultácie.

V súlade s § 6 ods. 6 zákona a do vydania tohto rozhodnutia doručili príslušnému orgánu tieto subjekty nasledovné písomné stanoviská, ktoré predkladáme v skrátenej forme:

Krajský pamiatkový úrad Žilina, z listu č. S-PUSR-001742/2025 zo dňa 07.02.2025:

K predmetnému oznámeniu o zaslaní strategického dokumentu si Krajský pamiatkový úrad Žilina uplatnil nasledovné POŽIADAVKY z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom:

1. V katastrálnych územiach mesta Martin sa nachádzajú plochy, ktoré boli pamiatkovými územiami vyhlásenými podľa pamiatkového zákona – plošne rozsiahle pamiatkové zóny – dve mestské pamiatkové zóny (hranice prvej v historickom centre Martina, ktorá bola vyhlásená v roku 1994, sú označené v prílohe červenou farbou, hranice druhej s názvom Malá hora a Hostihora, ktorá bola vyhlásená v roku 2018, sú označené v prílohe modrou farbou), v ktorých sa nachádzajú mnohé objekty areálov resp. samostatných národných kultúrnych pamiatok. Významnou súčasťou týchto pamiatkovo chránených území sú aj historické parky a záhrady, ktoré predstavujú architektonicko-vegetačnú kompozíciu dotvárajúcu stavebné nehnuteľné pamiatky v meste Martin (napríklad kostoly, fary, cintoríny, administratívne a kultúrne budovy, múzeá, školy...), alebo sú samostatnými dielami v mestskom urbanizme, skrásľujúcimi historické časti mesta (napríklad parky pri bytových súboroch, verejná zeleň v priestoroch ulíc, námestí a na návršiach Malej hory a Hostihory, pozdĺž východného okraja centra mesta...). Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné, aby pri úpravách akejkoľvek nehnuteľnosti v pamiatkových územiach, alebo obnove národných kultúrnych pamiatok, resp. úprav v ich bezprostrednej blízkosti, pri ktorých sa predpokladajú plošné, priestorové a funkčné zmeny, musí byť oslovený Krajský pamiatkový úrad Žilina, ktorého záväzné stanovisko bude podkladom pre ohlásenie resp. vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia, alebo pre rozhodnutia iných orgánov štátnej správy.

2. Riešené územie v pamiatkových zónach i mimo nich má aj archeologický potenciál, nakoľko je v ňom identifikovaný významný počet archeologických národných kultúrnych pamiatok a archeologických lokalít, preto je veľký predpoklad, že sa tu nachádzajú doteraz neevidované a nám neznáme archeologické náleziská, ktoré môžu byť narušené akoukoľvek stavebnou činnosťou. Z uvedeného dôvodu je nevyhnutné, aby v územných a stavebných konaniach akejkoľvek stavby, pri ktorej sa predpokladá zásah do terénu (zakladanie stavieb všetkého druhu, líniové podzemné vedenia, komunikácie, hrubé terénne úpravy, rekultivácie a pod.), musí byť oslovený Krajský pamiatkový úrad Žilina, ktorého záväzné stanovisko bude podkladom pre vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia. V opodstatnených prípadoch Krajský pamiatkový úrad Žilina stanoví požiadavku na zabezpečenie archeologického výskumu.

Podľa § 30 pamiatkového zákona každý je povinný správať sa tak, aby svojím konaním neohrozil základnú ochranu kultúrnych pamiatok podľa § 27 a základnú ochranu pamiatkových území podľa § 29 a nespôsobil nepriaznivé zmeny stavu pamiatkového fondu a stavu archeologických nálezísk. Pri realizácii nasledovných plánovaných stavebných alebo hospodárskych činností v riešenom území strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“ je podľa § 30 ods. 4 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov a úprav (ďalej len „pamiatkový zákon“) potrebné osloviť Krajský pamiatkový úrad Žilina, ktorého záväzné stanovisko bude podkladom pre vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia, resp. pre rozhodnutia iných orgánov štátnej správy.

Podľa § 40 ods. 4 pamiatkového zákona a § 127 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov v prípade zistenia, resp. narušenia archeologických nálezov počas stavby musí nálezca alebo osoba zodpovedná za vykonávanie prác ihneď ohlásiť nález Krajskému pamiatkovému úradu Žilina. Nález sa musí ponechať bez zmeny až do obhliadky krajským pamiatkovým úradom alebo ním poverenou odborne spôsobilou osobou. Do obhliadky krajským pamiatkovým úradom je nálezca povinný vykonať všetky nevyhnutné opatrenia na záchranu nálezu, najmä zabezpečiť ho proti poškodeniu, znehodnoteniu, zničeniu a odcudzeniu, pokiaľ o ňom nerozhodne stavebný úrad po dohode s krajským pamiatkovým úradom. Podľa § 40 pamiatkového zákona archeologický nález môže vyzdvihnúť a premiestniť z pôvodného miesta a z nálezových súvislostí iba oprávnená osoba metódami. Podľa § 41 ods. 4 pamiatkového zákona krajský pamiatkový úrad v spolupráci s príslušným stavebným úradom zabezpečuje podmienky ochrany archeologických nálezov a nálezísk.

Krajský pamiatkový úrad Žilina stanovil podmienky, splnením ktorých zostanú zachované pamiatkové hodnoty riešeného územia. Podmienky ďalšieho postupu určil vzhľadom k stavu zachovania pamiatkových hodnôt riešeného územia. Krajský pamiatkový úrad Žilina požiadavky rovnako stanovil z dôvodu plánovanej stavebnej činnosti v zemi riešeného územia.

Z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom si Krajský pamiatkový úrad Žilina v zisťovacom konaní Okresného úradu Martin, odboru starostlivosti o životné prostredie o rozhodnutí, či sa uvedený strategický dokument bude, alebo nebude posudzovať podľa zákona (č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie) neuplatňuje žiadne ďalšie požiadavky.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Podmienky boli vyhodnotené ako relevantné, opodstatnené a odôvodnené. Správny orgán uvedené podmienky zohľadnil premietnutím do výrokovej časti tohto rozhodnutia. K potrebe posudzovania strategického dokumentu podľa zákona sa dotknutý orgán nevyjadril, príslušný orgán má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Martine, z listu č. RÚVZMT/OHŽPaZ/5/88/1001/2025 zo dňa 04.02.2025:

V predmetnom Oznámení o strategickom dokumente, zverejnenom na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR, vypracovanom Žilinskou Univerzitou, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy sa uvádza nasledovné, výber citácií:

„Hlavným cieľom Plánu udržateľnej mobility riešeného územia je návrh riešenia jednotlivých druhov dopravy a ich opatrení v oblasti organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej v kontexte dosiahnutia hlavných cieľov udržateľnej mobility. So zreteľom na udržateľnosť sa dokument zameriava hlavne na zlepšenie podmienok pre udržateľné formy dopravy ako je nemotorová a verejná osobná doprava s vymedzením základných pravidiel pre uvážené používanie individuálnej automobilovej dopravy. Samotná doprava a mobilita by tak mala rozvíjať podmienky vo všetkých sférach a oblastiach, preto môžeme hovoriť o prierezovom dopade na zlepšenie kvality života.

Z tohto dôvodu by Plán udržateľnej mobility (ďalej len „PUM“) mal:

- Navrhnuť a nastaviť efektívny dopravný systém v riešenom území.
- Zvýšiť podiel používania ekologických druhov dopravy so zreteľom najmä prepravy veľkých dopravných prúdov osôb a materiálu v území.
- Eliminovať a znížiť znečistenie ovzdušia z dopravy, znížiť hluk, vibrácie, skleníkové plyny a nároky na spotrebu energie apod.
- Zvýšiť atraktivitu verejného priestoru vytvorením vhodných podmienok v oblasti dopravy, mobility.
- Pozvať občanov na spoluvytváraní spoločných udržateľných cieľov formou participácie.

Medzi strategické ciele PUM patrí:

- Zmena v dopravnom správaní a prechodu od individuálneho motorizmu k udržateľným ekologickým druhom dopravy (verejná osobná doprava, pešia a cyklistická doprava, zdieľané služby).
- Efektívne používanie dopravnej siete a verejného priestoru.
- Zníženie negatívnych dopadov z dopravy (redukcia emisií a skleníkových plynov, zníženie energetickej náročnosti dopravy).
- Zlepšenie bezpečnosti dopravy a zníženie dopravnej nehodovosti.
- Zlepšenie manažovania dopravy a zabezpečenie udržateľnej mobility.

Hlavný cieľ:

1. Návrh udržateľného dopravného systému.

Špecifické ciele:

- 1.1 Dobudovanie dopravnej siete nadregionálneho a regionálneho významu.

- Cieľom je umožniť rýchle a kvalitné prepojenie mesta Martin s ostatnými významnými sídlami bez negatívnych dopadov na samotné územie mesta a eliminácie tranzitnej dopravy.

- 1.2 Dobudovanie zberných a obslužných komunikácií.

- Cieľom je vytvorenie kvalitnej cestnej siete, ktorá bude prepájať jednotlivé časti mesta Martin vzhľadom na súčasné a budúce požiadavky územia.

- 1.3 Upokojuvanie dopravy.

- Cieľom je zrealizovať prvky a opatrenia upokojenia dopravy najmä v rezidentských oblastiach za účelom ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

1.4 Dobudovanie kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov.

- Vybudovanie ucelenej, bezpečnej, bezbariérovej a kvalitnej infraštruktúry pre peších a cyklistov s prepojením jednotlivých mestských častí a napojenia na nadradenú sieť cyklotrás.

1.5 Vytvorenie Smart city architektúry pre efektívne manažovanie dopravy a koordinované riadenie dopravy.

- Zavedenie nových technológií, ktoré uľahčia monitorovanie, riadenie a organizáciu dopravy s prvkami preferencie VOD na svetelných križovatkách.

1.6 Personálne a finančné zázemie pre realizáciu opatrení udržateľnej mobility.

- Cieľom je vytvorenie dostatočného personálneho, finančného a odborného zázemia pre realizáciu plánovaných opatrení pri dosahovaní cieľov udržateľnej mobility.

Hlavný cieľ:

2. Riešenie problematiky statickej dopravy.

Špecifické ciele:

2.1 Systematická parkovacia politika (centrálna mestská zóna + rezidentské parkovanie).

- Zavedenie a realizácia systematickej parkovacej politiky, ktorá zlepši podmienky pre parkovanie v centre mesta ako aj ostatných častiach mesta, najmä na sídliskách.

2.2 Dobudovanie parkovísk P+R, B+R, P+G.

- S cieľom minimalizácie parkovania automobilov v centre mesta vybudovať záchytné parkoviská typu Park and Ride, Bike and Ride a Park and Go.

2.3 Vybudovanie veľkokapacitných parkovísk, parkovacích domov.

- Dobudovať kapacitu parkovacích miest v hromadných veľkokapacitných garážach a zníženie parkovania na uliciach.

Hlavný cieľ:

3. Zvýšenie podielu ciest verejnou osobnou dopravou.

Špecifické ciele:

3.1 Fungujúci Integrovaný dopravný systém.

- Integrovanie poskytovateľov služieb vo verejnej osobnej doprave (MHD, regionálnej) ako aj ostatné mobilitné služby do integrovaného dopravného systému ako aj podporovať intermodalitu.

3.2 Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu.

- Realizovať opatrenia na zvýšenie konkurencieschopnosti vozidiel VOD voči individuálnej automobilovej doprave najmä opatreniami umožňujúcimi preferenciu vozidiel VOD na svetelných križovatkách apod.

3.3 Modernizácia informačných a vybavovacích systémov VOD.

- Zmodernizovať informačný a vybavovací systém pre cestujúcich za účelom zlepšenia atraktivity VOD ako aj zrýchlenia procesu vybavovania a informovania cestujúcich.

3.4 Zvýšenie kvality infraštruktúry a vozidiel VOD.

- Kvalitné a atraktívne zázemie VOD má za cieľ prilákať nových cestujúcich tak, aby používali VOD namiesto individuálnej automobilovej dopravy.

Hlavný cieľ:

4. Zvýšenie podielu ciest ekologickou dopravou.

Špecifické ciele:

4.1 Integrovať cyklistov do VOD a vybudovanie bikesharingu.

- Cieľom je umožniť ekologickým druhom dopravy ich vzájomné prepojenie a používanie ako aj podporu zdieľaných služieb ako napr. bikesharing za účelom zvýšenia podielu ciest cyklistickou dopravou.

4.2 Vytvárať schémy a dotačné programy na podporu používania ekologických druhov dopravy.

- Cieľom je vytvoriť a podporiť schémy, ktoré umožnia obyvateľom používať ekologické druhy dopravy s možnosťou získania benefitu napr. pri kúpe bicykla a odmeny za používanie služby a pod.

Hlavný cieľ:

5. Zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov dopravnej prevádzky.

Špecifické ciele:

5.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy.

- Cieľom je zvýšiť bezpečnosť nemotorovej dopravy najmä segregáciou motorovej a nemotorovej dopravy, upokojuvaním a pod.

5.2 Prestavba križovatiek a úsekov ciest z dôvodu zvýšenia bezpečnosti.

- Cieľom je realizácia prestavby existujúcich križovatiek a úsekov ciest za účelom minimalizovania vzniku dopravných nehôd.

5.3 Informačné a osvetové kampane pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky.

- Podporovať a realizovať vzdelávacie, informačné kampane, ktoré majú cieľ na zlepšenie osvetu medzi jednotlivými účastníkmi cestnej premávky.

5.4 Zvýšiť dohľad nad bezpečnosťou premávky.

- Cieľom je v spolupráci s príslušnými organizáciami zlepšiť dohľad nad bezpečnosťou premávky. Zlepšiť zbieranie údajov o štatistike dopravnej nehodovosti v meste Martin s identifikáciou problematických nehodových a rizikových lokalít.

Hlavný cieľ:

6. Zníženie negatívnych dopadov z dopravy na životné prostredie.

Špecifické ciele:

6.1 Realizovať opatrenia na zníženie používania neekologických vozidiel.

- Cieľom je aplikovať opatrenia, ktoré pomôžu pri eliminácii používania neekologických druhov dopravy v mestskom prostredí a ich negatívnych dopadov.

6.2 Zaviesť transformáciu vozidlového parku VOD na ekologický.

- Zvýšenie podielu ekologických vozidiel VOD v meste Martin za účelom zníženia znečistenia ovzdušia ako aj životného prostredia.

6.3 Zavádzať opatrenia na transformáciu prechodu z fosílnych palív na bezemisné palivá a pohony.

- Cieľom je zavádzanie opatrení, ktoré pomôžu eliminácii používania fosílnych palív dopravnými prostriedkami v meste Martin.

Hlavný cieľ:

7. Znižovať podiel obyvateľov priamo zasiahnutých znečistením ovzdušia, hlukom a vibráciami.

Špecifické ciele:

7.1 Zníženie znečistenia, negatívnych vplyvov z dopravy.

- Cieľom je realizovať a podporovať opatrenia, ktoré povedú k zníženiu znečistenia z dopravy ako aj zníženiu ostatných negatívnych vplyvov z dopravy.

7.2 Znižovanie energetickej náročnosti dopravy.

- Cieľom je zníženie energetickej náročnosti dopravy v meste Martin.

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie

Plán udržateľnej mobility funkčného územia mesta Martin predpokladá zlepšenie kvality života ako aj priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie a to najmä efektívnym dopravným systémom umožňujúcim efektívnu prepravu osôb a materiálov s minimalizáciou negatívnych dopadov na životné prostredie. V prípade rozhodnutia príslušného orgánu bude vypracovaná Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa Prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorá podrobne vyhodnotí strategický dokument „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“ z hľadiska jej vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie a prípadne bude obsahovať detailný popis možných rizík a ich hodnotenie.

CHARAKTERISTIKA HLAVNÝCH ASPEKTOV ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A VEREJNÉHO ZDRAVIA

Podľa Správy o stave životného prostredia SR v roku 2020, SAŽP je časť riešeného územia – mesto Martin zaradená do regiónu 2. environmentálnej kvality s nenarušeným prostredím (12 - Hornopovažský) a časť mesta patrí do regiónu 1. environmentálnej kvality.

Ovzdušie

Najviac zaťaženou zložkou životného prostredia v dôsledku dopravy je ovzdušie. Hlavnými zdrojmi znečisťovania ovzdušia v doprave sú spaľovacie motory (vznetové aj zážihové), spaľovacie turbíny pre pohon dopravných prostriedkov (cestných koľajových vozidiel, lodí a pod.), ale aj stavebných a poľnohospodárskych strojov.

Emisná situácia

Druh a množstvo emisií závisí od použitého paliva, technického riešenia spaľovacieho zariadenia a od riadenia spaľovacieho procesu. Dlhodobou dochádza k nárastu intenzity individuálnej automobilovej dopravy, čo smeruje k postupnému nárastu emisií. Tieto protichodné faktory v súhrne spôsobujú, že trend celkových dopravných emisií je možné charakterizovať v dlhodobom horizonte ako stagnujúci. Významné odchýlky od tohto celkového trendu nastávajú na lokálnej úrovni, predovšetkým v dôsledku infraštruktúrnych opatrení s dopadom na miestnu intenzitu cestnej dopravy.

Vývoj produkcie emisií v cestnej doprave je v posledných rokoch ovplyvňovaný viacerými zásadnými faktormi. Negatívny vplyv rýchleho rastu environmentálne nepriaznivej cestnej dopravy, predovšetkým najnepriaznivejšej individuálnej automobilovej dopravy, jej zvyšujúcimi sa výkonmi a spotrebou pohonných látok, ktorý tlmi uplatňovanie generačne nových, environmentálne a energeticky vhodnejších vozidiel.

Imisná situácia

Rozhodujúcimi lokálnymi zdrojmi prašného znečistenia ovzdušia je v mestách a sídlach cestná doprava (abrázia – oter pneumatík, brzdových obložení a povrchov ciest, resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest - znečistené automobily, posypový materiál, prach, špina na krajnici ciest a výfukové emisie), minerálny prach zo stavebnej činnosti, veterná erózia z nespevnených povrchov, lokálne vykurovacie systémy na tuhé palivá, malé a stredné lokálne priemyselné zdroje bez náležitej odľučovanej techniky a prípadne aj niektoré poľnohospodárske práce (suchá orba, žatva alebo rečná kampaň). Na tieto zdroje by sa mali orientovať lokálne opatrenia na znižovanie úrovne PM₁₀, medzi ktoré je možné zaradiť zmeny v organizácii dopravy, pešie zóny, rozširovanie zelene, spevňovanie povrchov, znižovanie spotreby tuhých palív v lokálnom vykurovaní, kontrola technického stavu a znečistenia pneumatík vozidiel, čistenie ulíc a chodníkov miest a obcí, protierózne opatrenia na staveniskách, skládkach sypkých materiálov, skládkach odpadov, prísna kontrola lokálnych priemyselných zdrojov a podobne).

Prízemný ozón

Prízemný ozón je ľudskému zdraviu nebezpečný. Spôsobuje dráždenie a choroby dýchacích ciest, zvyšuje riziko astmatických záchvatov, podráždenie očí a bolesti hlavy. Až 95 % ozónu vdýchnutého do pľúc zostáva v organizme. Spôsobuje oslabenie organizmu a zvyšuje náchylnosť na infekcie dýchacích ciest. Chronické účinky je možné očakávať pri opakovanom a dlhodobom vystavovaní organizmu účinkom ozónu. K najcitlivejším skupinám populácie na ozón patria starí ľudia, osoby s ochoreniami dýchacej a srdcovocievnej sústavy, alergici a astmatici, veľmi malé deti a tehotné ženy.

Zvýšený vznik prízemného ozónu pozorujeme najmä počas horúcich letných dní v lokalitách s vysokou koncentráciou výfukových plynov spaľovacích motorov, kde dochádza k nárastu obsahu oxidov dusíka a plyných uhlíkov vo vzduchu. V posledných rokoch sú všetky novo vyrábané osobné automobily vybavené katalyzátormi, ktoré premieňajú oxidy dusíka na inertný plyný dusík a toxický oxid uhoľnatý na relatívne neškodný CO₂. Zavedením týchto opatrení sa podarilo znížiť koncentráciu prízemného ozónu vo veľkých priemyselných centrách o niekoľko desiatok percent.

Kvalita ovzdušia

Z údajov SHMÚ je zrejmý negatívny dopad cestnej dopravy. Napr. na mesto vplýva hlavný cestný ťah prepájajúci Žilinu a Ružomberok. Samotné znečistenie ovzdušia mesta Martin je vyhodnotené vo výročnej správe SHMÚ. Na monitorovacej stanici v Martine bola zaznamenaná najvyššia priemerná ročná koncentrácia PM₁₀ (20 µg/m³).

Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva

Doprava môže mať aj pozitívny ako aj negatívny dopad na zdravie obyvateľstva.

Najčastejšie sú prítomné negatívne dopady ako výsledok najmä motorovej dopravy (znečistenie ovzdušia, hluk, vibrácie a pod.).

Znečistenie ovzdušia z dopravy tak výrazne prispieva k negatívnym dopadom na zdravie, ktoré sa potom prejavujú ďalším zhoršovaním zdravotného stavu obyvateľstva.

Avšak udržateľné formy dopravy ako napríklad verejná osobná doprava, pešia chôdza, cyklistická doprava môžu mať ďalekosiahle benefity pre zdravie najmä z dôvodu aktívneho fyzického pohybu, ktorý veľkej časti populácie a najmä deťom chýba, čo sa potom prejavuje v obezite a finančných nárokoch na zdravotný systém.

Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického dokumentu

Samotný dokument PUM funkčného územia mesta Martin bol koncipovaný tak, aby boli prípadné riziká čo najviac eliminované, a preto sa nepredpokladajú významnejšie riziká spojené s uplatňovaním strategického dokumentu vo

vzťahu k životnému prostrediu a verejnému zdraviu. Napĺňanie strategických cieľov, týkajúcich sa rozvojových aktivít v podobe konkrétnych investičných zámerov, bude podrobené posúdeniu vplyvov na životné prostredie (EIA) v zmysle platnej legislatívy pred ich povolením na základe vlastných projektov, čo prispeje k eliminácii prípadných rizík.

V prípade rozhodnutia príslušného orgánu bude vypracovaná Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa Prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorá podrobne vyhodnotí strategický dokument „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“ z hľadiska jej vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie a prípadne bude obsahovať detailný popis možných rizík a ich hodnotenie.“ – koniec výberu citácií.

Predložené oznámenie o strategickom dokumente obsahuje len všeobecné informácie a návrhy udržateľnej mobility mesta Martin pre jednotlivé oblasti (chodníky, cyklistická doprava, cestná sieť, statická doprava, verejná osobná doprava). Z uvedeného dôvodu nie je možné posúdiť návrh pre jednotlivé oblasti, ich vzájomné nadväznosti z hľadiska možných dopadov na verejné zdravie.

Prípadná špecifická problematika z hľadiska ochrany verejného zdravia, ktorá by vyplynula počas ďalšieho spracovania dokumentu, bude riešená po predložení príslušných podkladov a podrobnej textovej časti.

Ku konkrétnym cieľom, návrhom plánu udržateľnej mobility mesta Martin z hľadiska ochrany verejného zdravia sa Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Martine môže vyjadriť až v ďalších stupňoch ich spracovania, resp. schvaľovania a po predložení podrobnejších údajov a príslušných podkladov (projektové dokumentácie, hlukové štúdie...).

Na základe uvedeného nemá RÚVZ so sídlom v Martine z hľadiska primárnej ochrany, podpory a rozvoja zdravia obyvateľstva na úseku verejného zdravotníctva v tomto štádiu spracovania oznámenia o strategickom dokumente „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“ pripomienky.

Z pohľadu ochrany, podpory a rozvoja verejného zdravia a verejného zdravotníctva a zabezpečenia zdravých životných a pracovných podmienok je potrebné komplexne akceptovať a rešpektovať ustanovenia zákona č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení a súvisiacich vykonávacích predpisov v oblasti ochrany, podpory a rozvoja verejného zdravia a verejného zdravotníctva, v zmysle ktorých o.i. pri návrhu, výstavbe alebo podstatnej rekonštrukcii dopravných stavieb a infraštruktúry hluk v súvisiacom vonkajšom alebo vnútornom prostredí nesmie prekročiť prípustné hodnoty pri predpokladanom dopravnom zaťažení.

Predložené oznámenie o vypracovaní strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“, ktorého obstarávateľom je Mesto Martin, Nám. S.H. Vajanského 1, 036 49 Martin, IČO: 00 316 792, nie je potrebné posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Správny orgán vyhodnotil stanovisko dotknutého orgánu ako stanovisko bez pripomienok. K potrebe posudzovania strategického dokumentu podľa zákona sa dotknutý orgán nevyjadril, príslušný orgán má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Okresný úrad Žilina, odbor starostlivosti o životné prostredie, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, z listu č. OU-ZA-OSZP1-2025/019743-004 zo dňa 17.02.2025:

Okresný úrad Žilina, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, nie je po novelizácii zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) kompetentný vyjadrovať sa podľa § 9 ods. 1 písm. w) zákona. Okresný úrad Žilina v prílohe tohto listu odosiela stanovisko Správy NP Veľká Fatra č. SNP VF 88-001/2025 zo dňa 10.02.2025 k Plánu udržateľnej mobility mesta Martin.

Stanovisko Správy Národného parku Veľká Fatra, z listu SNP VF 88-001/2025 zo dňa 10.02.2025

Identifikácia územia a charakter činnosti:

Predmetom žiadosti žiadateľa je vypracovanie odborného stanoviska pre vypracovanie stanoviska pre činnosti ustanovené v zákone NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Hodnotenie z hľadiska ochrany prírody a krajiny:

Kraj: Žilinský

Okres: Martin

Katastrálne územie: Martin

Predmetný zámer investora sa nachádza mimo NP VF.

Na predmetných parcelách platí prvý stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Návrh riešenia a odôvodnenie:

• Správa Národného parku Veľká Fatra so sídlom v Martine ako odborná organizácia ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona o ochrane prírody predpokladá negatívny vplyv strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“ na záujmy ochrany prírody. Náš názor je, predložený strategický dokument má byť posudzovaný podľa zákona o posudzovaní.

Stanovisko obstarávateľa k pripomienkam:

Problematické opatrenia, ku ktorým sú výhrady v PUM Martin, nepresahujú opatrenia, ktoré boli definované už v iných strategických dokumentoch z úrovne kraja alebo štátu, ktoré musí mesto Martin rešpektovať. Týka sa to návrhu na vylúčenie spomínaných opatrení:

- rýchlostná cesta R3 (Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK),
- východný mestský okruh,
- lanová dráha – UPN mesta Martin (zmeny a doplnky),
- rekonštrukcia účelových komunikácií z Kolónie Hviezda na Martinské hole.

S týmto návrhom nesúhlasíme, keďže tieto opatrenia sú už súčasťou iných strategických dokumentov rýchlostná cesta R3 (Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, ÚPN ŽSK), východný mestský okruh, lanová dráha, účelové komunikácie – UPN mesta Martin (zmeny a doplnky), Územný generel dopravy mesta Martin. Nehovoriac o tom, že Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK ako aj územný plán už boli hodnotené v procese SEA.

Ak by sa tam nedali, bol by dokument napadnuteľný zo strany ŽSK, prípadne iných inštitúcií, ktoré by požadovali tieto opatrenia v dokumente. To znamená, že v tomto dokumente museli byť uvedené z tohto dôvodu. Pokiaľ boli zásadné pripomienky proti týmto opatreniam, mali byť vznesené už dávno v procese vypracovania Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, UPN mesta Martin, Územného generelu dopravy mesta Martin.

Ak by sa tieto opatrenia dali preč, to by bol potom jeden dokument v rozpore s druhým.

Taktiež nesúhlasíme s tvrdením, že by bol dokument nedostatočne pripravený pre chýbajúcu víziu. Vízia v dokumente je, dôležité je však to, aby sa naplnila. Samotné požiadavky pre obsah dokumentu zadefinovalo mesto v spolupráci s DPMM. Boli takisto zohľadnené pripomienky občanov, ktorí sa podieľali na definovanie problematických oblastí. Dokument bol taktiež riadne schválený na MZ.

Záverom je nutné konštatovať, že v prípade stavebnej realizácie opatrení, PUMM nevie posúdiť, či sa dané opatrenia zrealizujú alebo nie, je to len strategický plánovací dokument. V prípade samotnej realizácie a výstavby sa proces musí riadiť príslušnými zákonmi, ktoré majú v sebe mechanizmy na ochranu životného prostredia.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Okresný úrad Martin sa stotožňuje so stanoviskom obstarávateľa.

Správa Národného parku Veľká Fatra so sídlom v Martine vo svojom stanovisku len vyjadrila názor, že strategický dokument má byť posudzovaný podľa zákona o posudzovaní vplyvov bez toho, aby sa vyjadrila, čo ju viedlo k tomuto vyjadreniu a aké pripomienky má k uvedenému strategickému dokumentu. Správa Národného parku Veľká Fatra so sídlom v Martine nevyjadrila názor, aké vplyvy majú byť ďalej vyhodnotené a neuviedla požiadavky na hodnotenie strategického dokumentu. Správny orgán sa stanoviskom Správy Národného parku Veľká Fatra so sídlom v Martine nezaoberal, nakoľko nebol stanovený rozsah hodnotenia.

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, z listu č. OU-ZA-OCDPK-2025/021233/2/PLI zo dňa 31.01.2025:

Okresný úrad Žilina, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií po preštudovaní oznámenia o strategickom dokumente „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“ nemá zásadné pripomienky, pričom z hľadiska nami sledovaných záujmov cestnej siete požaduje rešpektovať umiestnenie, funkciu, ako aj rozvojové zámery ciest I. triedy, ktoré je potrebné konzultovať s ich majetkovým správcou – Slovenskou správou ciest.

Uvedený strategický dokument z nášho hľadiska nemá negatívny dopad na krajinu a zhoršenie súčasného stavu životného prostredia, a preto ho nie je potrebné posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Podmienky boli vyhodnotené ako relevantné, opodstatnené a odôvodnené. Správny orgán uvedené podmienky zohľadnil premietnutím do výrokovej časti tohto rozhodnutia. Dotknutý orgán vo svojom stanovisku nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici, z listu č. OBUBB_459-330/2024-I zo dňa 06.02.2025:

OBÚ v Banskej Bystrici eviduje v okrese Martin štátom chránené záujmy podľa banských predpisov:

- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Martin pre organizáciu Brantner Fatra s.r.o., Ul. Robotnícka 20, 036 01 Martin, IČO – 31 578 861, na dobývanie tehliarskych surovín,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Sučany pre organizáciu PREFA invest, a. s., Podhradská cesta 2, 038 52 Sučany, IČO – 46 887 741, na dobývanie štrkopieskov,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Turčianska Štiavnička bez organizácie, na dobývanie tehliarskych surovín,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Vrúcko pre organizáciu DOPRAVEX kameňolomy, s.r.o., Pribovce 175, 038 42 Pribovce, IČO – 48 081 655, na dobývanie vápenca,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Vrútky pre organizáciu EUROVIA – Kameňolomy, s.r.o., Osloboditeľov 66, 040 17 Košice – Barca, IČO – 36 574 988, na dobývanie žuly,
- chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Vrútky I pre organizáciu BRA-VUR, a. s., Ulica za mostom 4, 038 61 Vrútky, IČO – 31 605 842, na dobývanie štrkopieskov.

OBÚ v Banskej Bystrici upozorňuje, že strategickým dokumentom Plán udržateľnej mobility mesta Martin nesmú byť dotknuté záujmy chránené podľa banských predpisov a navrhuje, aby sa územie v blízkosti chránených ložiskových území, resp. dobývacích priestorov nevyužívalo ako obytné, prípadne rekreačné územie s novými stavbami, aby sa tak v budúcnosti predišlo novej kolíznej situácii medzi zabezpečením ochrany ložiska a inými záujmami (§ 15 ods. 1 zákona č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v platnom znení).

OBÚ v Banskej Bystrici nemá námietky k strategickému dokumentu, ak tento nijako nest'azí, prípadne neobmedzí banskú činnosť v uvedených chránených ložiskových územiach a dobývacích priestoroch.

OBÚ v Banskej Bystrici nepovažuje za potrebné, aby sa tento strategický dokument posudzoval podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Podmienky boli vyhodnotené ako relevantné, opodstatnené a odôvodnené. Správny orgán uvedené podmienky zohľadnil premietnutím do výrokovej časti tohto rozhodnutia. Dotknutý orgán vo svojom stanovisku nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy odpadového hospodárstva, z listu č. OU-MT-OSZP-2025/007416-KI zo dňa 04.03.2025:

Nepožadujeme, aby bol vypracovaný strategický dokument – „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“ pre obstarávateľa Mesto Martin, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 49 Martin posudzovaný podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Správny orgán vyhodnotil stanovisko dotknutého orgánu ako stanovisko bez pripomienok. Dotknutý orgán vo svojom stanovisku nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej vodnej správy, z listu č. OU-MT-OSZP-2025/005752-Va zo dňa 31.01.2025:

Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, ako príslušný orgán štátnej vodnej správy podľa § 5 zák. č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako dotknutý orgán štátnej správy v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, k predloženému oznámeniu o vypracovaní strategického dokumentu „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“, nemá žiadne pripomienky.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Správny orgán vyhodnotil stanovisko dotknutého orgánu ako stanovisko bez pripomienok. K potrebe posudzovania strategického dokumentu podľa zákona sa dotknutý orgán nevyjadril, príslušný orgán má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, úsek štátnej správy ochrany ovzdušia, z listu č. OU-MT-OSŽP-2025/005816-Ha zo dňa 04.02.2025:

K predloženému strategickému dokumentu z pohľadu ochrany ovzdušia dávame do pozornosti ustanovenia § 46 ods. 1 písm. e), g), h), i) zákona č. 146/2023 Z. z. o ochrane ovzdušia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v ktorom sú uvedené vybrané kompetencie orgánu ochrany ovzdušia obce, v tomto prípade Mesta Martin (citujeme), ktoré je potrebné rešpektovať:

- ods. (1) Obec v oblasti riadenia kvality ovzdušia

- e) prijíma opatrenia na udržanie a zlepšenie kvality ovzdušia vo svojom územnom obvode, zapracováva ich do dokumentov vydávaných v rámci svojich kompetencií (Zákon NR SR č. 369/1990 Zb. v znení neskorších predpisov) a tieto opatrenia implementuje,

- g) všeobecne záväzným nariadením

1. zriaďuje, vymedzuje, mení alebo ruší zónu s obmedzením prevádzky mobilných zdrojov alebo nízkoemisnú zónu,

2. ustanovuje podľa § 10 ods. 4 podmienky prevádzkovania malých zdrojov a osobitných činností a obmedzuje alebo zakazuje ich prevádzku,

- h) povoľuje na základe žiadosti prevádzkovateľa vozidla dočasný vjazd a trvalý vjazd cestných motorových vozidiel do nízkoemisnej zóny,

- i) oznamuje ministerstvu zriadenie, vymedzenie, zmenu a zrušenie nízkoemisnej zóny.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Podmienky boli vyhodnotené ako relevantné, opodstatnené a odôvodnené. Správny orgán uvedené podmienky zohľadnil premietnutím do výrokovej časti tohto rozhodnutia. K potrebe posudzovania strategického dokumentu podľa zákona sa dotknutý orgán nevyjadril, príslušný orgán má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Okresný úrad Martin, odbor krízového riadenia, z listu č. OU-MT-OKR-2025/005934-002 zo dňa 29.01.2025:

Oznámený strategický dokument nemá negatívny vplyv na zabezpečovanie úloh civilnej ochrany, preto ho nepožadujeme ďalej posudzovať podľa hore uvedeného zákona.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Správny orgán vyhodnotil stanovisko dotknutého orgánu ako stanovisko bez pripomienok. Dotknutý orgán vo svojom stanovisku nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Okresný úrad Martin, pozemkový a lesný odbor, z listu č. OU-MT-OU-MT-PLO1-2025/005847-MEC zo dňa 27.01.2025:

Nemáme pripomienky k oznámeniu o vypracovaní strategického dokumentu, nakoľko ide o rozvojový dokument, ktorý by mal byť vypracovaný v súlade s cieľmi a prioritami ustanovenými v národnej stratégii a mal by zohľadňovať ciele a priority ustanovené v programe hospodárskeho a sociálneho rozvoja vyššieho územného celku, na území, na ktorom sa mesto nachádza a zároveň pri návrhoch použitia poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely, by mali byť zohľadnené zásady ochrany poľnohospodárskej pôdy.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Správny orgán vyhodnotil stanovisko dotknutého orgánu ako stanovisko bez pripomienok. K potrebe posudzovania strategického dokumentu podľa zákona sa dotknutý orgán nevyjadril, príslušný orgán má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Dotknutá verejnosť v zmysle § 6 ods. 6 zákona EIA:

Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce, z listu č. 30234/2025/O210-25 zo dňa 30.01.2025:

Na základe oznámenia o strategickom dokumente „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“ zverejneného na webovom sídle Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky (<https://www.enviroportal.sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-mesta-martin>) Železnice Slovenskej republiky ako verejnosť podľa § 6 zákona č. 24/2006 Z.

z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov po analýze dokumentu vydávajú nasledovné:

V rámci predmetného dokumentu žiadame zosúladiť a vziať do úvahy:

1. V prípade návrhu/podpory výsadby ochrannej a izolačnej zelene v blízkosti železničných tratí, tiež rešpektovať zákon o dráhach č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov, v zmysle ktorého je podľa § 4 v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry a podľa § 6 Vlastníci a užívatelia nehnuteľností a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v ochrannom pásme dráhy (ďalej len „OPD“) sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčasti, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre možno v OPD len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.
2. Upozorňujeme, že miesta výstavby nachádzajúce sa v ochrannom pásme dráhy, prípadne v blízkosti dráhy, môžu byť ohrozené negatívnymi vplyvmi a obmedzeniami (hluk, vibrácie) spôsobené bežnou železničnou prevádzkou. To znamená, že súčasťou akejkoľvek výstavby v blízkosti železničnej trate, prípadne v ochrannom pásme dráhy, musia byť navrhnuté aj opatrenia na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky z hľadiska hluku a vibrácií v zmysle zákona č. 355/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov a vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. na navrhovanú výstavbu. Pri navrhovaní týchto opatrení je potrebné vychádzať z maximálnej prevádzkovej kapacity železničnej trate. Náklady na realizáciu týchto opatrení hradí investor navrhovanej výstavby, a to aj v prípade, že predmetné opatrenia budú musieť byť vykonané priamo na zariadeniach železničnej trate. Po realizácii stavby v uvedenom území jej vlastníci nebudú môcť voči prevádzkovateľovi železničnej trate uplatňovať akékoľvek požiadavky na elimináciu nepriaznivých účinkov železničnej prevádzky, a to ani v prípade, že pred navrhovanou výstavbou nebolo potrebné v zmysle projektovej dokumentácie realizovať takéto opatrenia, pretože negatívne vplyvy železničnej dopravy v čase realizácie predmetnej navrhovanej činnosti výstavby boli známe.
3. Zabezpečenie prejazdnosti (obslužnosti) železničnej trate alebo núdzovej prevádzky trate č. 180 Žilina, Vrútky, Poprad, Margecany (HT -01) s využitím obchádzkových tratí hlavne (pre účely MO SR).
4. Upozorňujeme, že prestavba železničnej stanice Martin a jej prepojenie s navrhovanou autobusovou stanicou nie je predmetom žiadneho aktuálne známeho projektu ŽSR. V prípade doriešenia parkovania osobných vozidiel cestujúcich vo väzbe na železničnú stanicu Martin ŽSR súhlasí so súčinnosťou, avšak ani v tomto prípade sa tento návrh aktuálne nenachádza v investičnom pláne ŽSR.
5. Navrhovaná železničná zastávka v centre Košúty a terminál integrovanej dopravy Košúty nie sú projektovým zámerom ŽSR, nakoľko bola z našej strany spracovaná projektová dokumentácia pre výstavbu novej železničnej zastávky Martin-Sever, ktorá bude mať priaznivú polohu v oblasti sídliska Sever, Košúty a v blízkosti obchodných centier. Realizácia zámeru zastávky Martin-Sever bude však závisieť od alokácie finančných prostriedkov.
6. Upozorňujeme, že križovania železnice s cestnými komunikáciami budú v rámci výhľadových projektov ŽSR riešené v zmysle platných zákonov.
7. Existujúce strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre:
 - a) Pripravovaná štúdia uskutočniteľnosti „Modernizácia trate Turany - Vrútky - Varín (mimo)“, v rámci ktorej sa preverujú varianty vedenia trate s umožnením maximálnej rýchlosti 160 km/h. Okrem toho sa uvažuje v rámci variantov s vybudovaním novej železničnej zastávky Strečno, so stavbou nových dvojkoľajných železničných tunelov, s vybudovaním 2 dlhších železničných mostov cez rieku Váh a novej odbočky Potok pred ŽST Varín. Vo všeobecnosti dôjde k skvalitneniu technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov.
 - b) Výhľadový strategický zámer „Modernizácia trate Zvolen - Banská Bystrica -Vrútky“, v rámci ktorého sa výhľadovo v úseku Odb. Dolná Štubňa - Vrútky uvažuje s komplexnou rekonštrukciou železničného zvršku a zvýšením traťovej rýchlosti do 120 km/h. V rámci modernizácie bude uvažované aj s elektrifikáciou celého traťového úseku striedavou trakčnou napájacou sústavou 25 kV, 50 Hz a s modernizáciou oznamovacích a zabezpečovacích zariadení s možnosťou diaľkového riadenia.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Príslušný orgán berie uvedené stanovisko na vedomie. Podmienky boli vyhodnotené ako relevantné, opodstatnené a odôvodnené. Správny orgán uvedené podmienky zohľadnil premietnutím do výrokovej časti tohto rozhodnutia. K potrebe posudzovania strategického dokumentu podľa zákona sa Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce nevyjadrili, príslušný orgán má tak za to, že nepožaduje ďalšie posudzovanie dokumentu podľa tohto zákona.

Ing. Ján Topercer, CSc., nezávislý vedecký pracovník – ekolog, Zelená 10616/3, 036 08 Martin – Priekopa, písomným podaním zo dňa 24.02.2025, predložil stanovisko s navrhnutými zmenami:

Vychádzajúc z informácie pre verejnosť z 22. 1. 2025, z ustanovení § 6 ods. 6 a § 6a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon“) a z najnovších vedeckých poznatkov a poznatkov o stave prírody a životného prostredia dávam stanovisko ku kľúčovým častiam oznámenia o strategickom dokumente „Plán udržateľnej mobility mesta Martin“ (ďalej „PUMMM“) a dokumentu samotného (Poliak a kol. 2024).

1. Časti II.2. až II.7. považujem za nedostatočne pripravené o. i. pre chýbajúcu víziu PUMM i viaceré chýbajúce základné východiská, prístupy, ciele a prostriedky na ich dosiahnutie. V zmysle relevantných medzinárodných i národných strategických dokumentov, politík, platných právnych predpisov a najlepších dostupných vedeckých poznatkov (viac nižšie) žiadam, aby PUMMM:

i/ bol založený na včasných, spoľahlivých, úplných a presných informáciách, transparentnom, zodpovednom, preventívnom, adaptívnom, trans- i interdisciplinárnom prístupe a účasti zainteresovaných strán na všetkých úrovniach rozhodovania; ii/ využíval systematické a informované (na dôkazoch založené) rozhodovanie, vychádzajúce zo spoľahlivo zisteného stavu vecí a z najlepších dostupných vedeckých poznatkov, najlepšej dostupnej praxe i z tradičného ekologického poznania (zdravého „sedliackeho“ rozumu), ktoré zabezpečí najmä účinnú adaptáciu a mitigáciu klimatickej zmeny, zachovanie a/alebo obnovu prírodnej i historickej rozmanitosti, integrovaný manažment krajiny, udržateľný rozvoj a kvalitu života obyvateľstva, plnenie súvisiacich medzinárodných záväzkov, ako i informované riešenie sporov medzi zainteresovanými stranami a ich záujmami.

2. Zvlášť vymedzenie časti II.3. považujem za priveľmi hrubé, neúplné a nepresné a tým aj nezrozumiteľné, nepreskúmateľné a hlavne neudržateľné. V súlade s pripomienkami v predchádzajúcom i v nasledujúcom bode žiadam o doplnenie prinajmenej týchto hlavných cieľov PUMMM:

i/zabrániť ďalším stratám poľnohospodárskej pôdy, predovšetkým tej najbonitnejšej

ii/ zabrániť ďalšiemu narušovaniu kvality, výdatnosti i iných parametrov, režimov a bilancií povrchových i podzemných vôd

i/ zabrániť ďalšiemu rozširovaniu mestského tepelného a svetelného ostrova, pečataniu pôd a súvisiacim kumulatívnym či kaskádujúcim nepriaznivým vplyvom na miestnu i regionálnu klímu

iv/ zabrániť ďalším stratám biodiverzity (druhov, ich biotopov, segmentov prírodných biotopov i ekosystémov), zvlášť regionálne, národne i európsky významnej, ako i stratám dedičstiev využívania zeme, narušovaniu prvkov ÚSES a konektivity krajiny, rozširovaniu a posilňovaniu populácií inváznych a rozpínajúcich organizmov.

3. Do časti II.7. Vzt'ah k iným strategickým dokumentom žiadam doplniť prinajmenšom tieto medzinárodné a národné dokumenty, keďže PUMMM významne zasahuje aj do oblastí ich pôsobnosti:

- Smernica Rady č. 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín

- Smernica Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov

- Smernica 2009/128/ES o trvalo udržateľnom používaní pesticídov

- Európsky klimatický pakt

- aktualizovaná Stratégia adaptácie SR na zmenu klímy (MŽP SR 2018 [https://www.minzp.sk/files/odbor-politikV/Zmenv-kiimv/strategia-adaptacie-sr-zmenU"klmv-aktualizacia.pdf](https://www.minzp.sk/files/odbor-politikV/Zmenv-kiimv/strategia-adaptacie-sr-zmenU))

- akčný plán na jej implementáciu (MŽP SR 2021 <https://www.rninzp.sk/files/odbor-politikv-zmenv-klimy/akcnv-plan-implementaciju-nas.pdf>)

- návrh zákona o zmene klímy a nízkouhlíkovej transformácii SR (<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesv/SK/LP/2023/29>)

- zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon)

- zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon)

- Regionálny územný systém ekologickej stability okresu Martin (Hájnikova a kol. 2012). Zo základných ekologických či širších vedeckých východísk, ktoré treba rešpektovať aj pri koncipovaní a strategickom plánovaní udržateľnej mobility (zvlášť pri integrovanom, interdisciplinárnom a participatívnom), žiadam doplniť aj v Európe i vo svete široko prijímané koncepcie „žiadnej čistej straty“ biodiverzity (No Net Loss⁴) a „čistého pozitívneho vplyvu“ (Net Positive Impact⁵) so súvisiacimi poznatkami evolučnej biológie, biológie ochrany prírody a teórie ekologických a evolučných procesov, konkrétne s poznatkami o dynamike metapopulácií, rezervoári druhov (species pool), adaptívnom cykle a sukcesii, autologických nárokoch druhov, zdrojovo-poklesovej dynamike populácií (source-sink dynamics), ich rozptyle (dispersal) a konektivite, modifikácii biotopov, dynamike plôšok a režimoch disturbancií i o dynamických hrozbách^{6,7,8,9,10,11} a i. a z nich vyplývajúcimi strategickými prioritami, ako zabezpečiť rozmanitosť prírodnej krajiny Európy, ochranu medzinárodne i národne významných „horúcich miest“ biodiverzity, ekologických sietí, priestorových katalyzátorov (spatial catalysts) a integritu procesov vytvárajúcich a udržiavajúcich biodiverzitu ekosystémov a krajiny. Všetky tieto východiská žiadam primerane uplatniť aj v

časť III.1. Požiadavky na vstupy a v častiach III.3. až III.6., ktoré zväčša obsahujú len kusé všeobecné tvrdenia bez dôkazov či iných spoľahlivých podporných údajov.

4. Vo svetle vyššie uvedených zásadných pripomienok k hlavným cieľom PUMMM i k ďalším častiam žiadam z neho vylúčiť a ani v jeho minimálnom variante neuvažovať s týmito konkrétnymi najneudržateľnejšími zámermi:

i/ rýchlostná cesta R3 a jej privádzače, a to z dôvodov nedostatočných prieskumov pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie (chybne identifikované lokality, biotopy a p.), hrozacej silnej fragmentácie krajiny a bariérových vplyvov (najmä v priestore Rakovo -Martin), ďalšieho odvodňovania a zrýchľovania odtoku vody, ním vyvolaného vysušovania a/alebo záplav, šírenia invázných a rozpínavých organizmov i degradácie krajiny, ďalších záberov bonitnej pôdy, vyvolanej urbanizácie (často živelnej), nevyužívania trasy cesty I/65 (hoci sa má rekonštruovať na štvorpruhovú) a zvlášť nesúladow v koncepcných riešeniach severno-južného prepojenia (R1 vs R3 v transeurópskej dopravnej sieti TEN-T);

ii/ východný mestský okruh a radiálna komunikácia cez ul. Tehelná na jeho prepojenie s vnútorným mestským okruhom, a to najmä z dôvodov nedostatočných prieskumov pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie a stále aktuálnej petície proti jeho nepriaznivým vplyvom na prírodu i životné prostredie, ktorú podpísalo najmenej 2020 ľudí na petičných hárkoch a 141 online

<https://www.peticie.com/peticia-proti-vystavbe-obytneho-suboru-martinske-terasy-a-vychodneho-martinskeho-okruhu> (tam aj ďalšie argumenty).

iii/ „rekonštrukcia“ účelových komunikácií z Kolónie Hviezda na Martinské hole a na Stráne, a to pre riziko svahových deformácií, zvýšenej erózie pôdy i narušenia vodného režimu, výrazné a trvalé zásahy do prírodoochrane i krajinársky cenných celkov s viacerými prvkami USES, lesoparkom i inak významnými JPRL, súvisiace zosilnené nepriame negatívne vplyvy (vyrušovanie, znečisťovanie odpadom, rozširovanie invázných a rozpínavých organizmov a i.) a hrozbu ďalšej živelnej expanzie obytných plôch pozdĺž týchto komunikácií;

iv/ lanovka na Martinské hole, a to pre kapacitne (počty lôžok), priestorovo i funkčne neudržateľný „rozvoj“ Lyžiarskeho strediska Martinské hole i mestskej časti Stráne a s ním spojený komplex ekologických a environmentálnych problémov, ako sú silno limitované zdroje vody, veľká potenciálna i aktuálna erózia pôdy, silné vplyvy živelnej urbanizácie (urban sprawl) najmä vo vysokohorskom prostredí, výskyt viacerých typov biotopov európskeho významu v tesnej blízkosti trás, prílišná fragmentácia cenných horských lesných ekosystémov s environmentálnymi funkciami a i.

Všetky uvedené pripomienky považujte, prosím, za zásadné. Za porozumenie a kladné vybavenie vopred ďakujem.

Stanovisko obstarávateľa k pripomienkam:

Problematické opatrenia, ku ktorým sú výhrady v PUM Martin, nepresahujú opatrenia, ktoré boli definované už v iných strategických dokumentoch z úrovne kraja alebo štátu, ktoré musí mesto Martin rešpektovať. Týka sa to návrhu na vylúčenie spomínaných opatrení:

- rýchlostná cesta R3 (Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK),
- východný mestský okruh,
- lanová dráha – UPN mesta Martin (zmeny a doplnky),
- rekonštrukcia účelových komunikácií z Kolónie Hviezda na Martinské hole.

S týmto návrhom nesúhlasíme, keďže tieto opatrenia sú už súčasťou iných strategických dokumentov rýchlostná cesta R3 (Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, ÚPN ŽSK), východný mestský okruh, lanová dráha, účelové komunikácie – UPN mesta Martin (zmeny a doplnky), Územný generel dopravy mesta Martin. Nehovoriac o tom, že Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK ako aj územný plán už boli hodnotené v procese SEA.

Ak by sa tam nedali, bol by dokument napadnuteľný zo strany ŽSK, prípadne iných inštitúcií, ktoré by požadovali tieto opatrenia v dokumente. To znamená, že v tomto dokumente museli byť uvedené z tohto dôvodu. Pokiaľ boli zásadné pripomienky proti týmto opatreniam, mali byť vznesené už dávno v procese vypracovania Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, UPN mesta Martin, Územného generelu dopravy mesta Martin.

Ak by sa tieto opatrenia dali preč, to by bol potom jeden dokument v rozpore s druhým.

Taktiež nesúhlasíme s tvrdením, že by bol dokument nedostatočne pripravený pre chýbajúcu víziu. Vízia v dokumente je, dôležité je však to, aby sa naplnila. Samotné požiadavky pre obsah dokumentu zadefinovalo mesto v spolupráci s DPMM. Boli takisto zohľadnené pripomienky občanov, ktorí sa podieľali na definovanie problematických oblastí. Dokument bol taktiež riadne schválený na MZ.

Záverom je nutné konštatovať, že v prípade stavebnej realizácie opatrení, PUMM nevie posúdiť, či sa dané opatrenia zrealizujú alebo nie, je to len strategický plánovací dokument. V prípade samotnej realizácie a výstavby sa proces musí riadiť príslušnými zákonmi, ktoré majú v sebe mechanizmy na ochranu životného prostredia.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Okresný úrad Martin sa stotožňuje so stanoviskom obstarávateľa.

Róbert Tomčík, Východná 12, 036 01 Martin, písomným podaním zo dňa 21.02.2025, predložil nesúhlasné stanovisko:

„Nesúhlasím a namietam proti vybudovaniu Východného obchvatu (okruhu).

Odôvodnenie Východný obchvat mesta Martin znehodnotí a zničí unikátne prírodno-krajinárske scenérie východnej časti Martina. Trasovanie V. obchvatu je v zátopovom území s mnohými biokoridormi a biocentrami z viacerými zákonom chránenými živočíchmi národného a európskeho významu. Napr. Ropucha bradavičnatá, Skokan hnedý, Kunka žltobruchá, Ropucha zelená, Rosnička zelená, Modlivka zelená, Jarabica poľná, Chrapáč poľný, Vretenica severná, Užovka obojková. Sú tu prvotriedne a veľmi kvalitné orné pôdy, ktoré by výstavbou V. obchvatu by boli znehodnotené. Budú zničené cenné oddychové zóny v Košútoch, na Veľkej hore, na Ľadovni.

Nesúhlasím s vybudovaním komunikácie, alebo cesty Tehelnou ulicou, lebo v trase plánovanej komunikácie sa nachádzajú významné liahniská a miesta rozmnožovania zákonom chránených živočíchov a obojživelníkov národného a európskeho významu. Ide o tieto druhy Kunka žltobruchá, Ropucha zelená, Ropucha bradavičnatá, Skokan hnedý, Užovka obojková, Rosnička zelená.

Nesúhlasím s vybudovaním rýchlostnej komunikácie R3 lebo by zničila v Turčianskej kotline cenné prírodno-krajinárske scenérie.

Nesúhlasím s vybudovaním lanovky na Martinské hole, lebo sa opäť spustí živelná urbanizácia na Martinských holiach, ktorá už dlhodobo má problém s pitnou vodou. Martinské hole sú už veľmi zdevastované živelnou urbanizáciou a už neni žiadúce aby sa tam opäť začali nejaké stavebné aktivity a aby príroda nedopadla tak ako v Jasnej pod Chopkom“.

Róbert Tomčík, Východná 12, 036 01 Martin, písomným podaním zo dňa 26.02.2025, predložil nesúhlasné stanovisko - doplnenie:

„Pred niekoľkými dňami som na Okresný úrad životného prostredia v Martine poslal stanovisko k plánu udržateľnej mobility mesta Martin. Dopĺňam k môjmu stanovisku ešte žiadosť, aby sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie urobilo v celom rozsahu, teda nie len zisťovacie konanie, ale aby sa urobilo aj povinné hodnotenie EIA. Chcel by som ešte doplniť, že nesúhlasím s rozširovaním tzv. Investičky v časti Martin – Stráne, Martin Kolónia Hviezda. Som proti akejkoľvek výstavbe v týchto lokalitách. K Východnému mestskému okruhu mesta Martin chcem ešte doplniť že Východný mestský okruh (obchvat) je naplánovaný v blízkosti genofondovej lokality Kapustné záhrady a Sklabinský potok, ktoré by táto stavba nenávratne poškodila a zničila. Proti výstavbe Východného obchvatu bola spísaná petícia ktorú podpísalo viac ako 2200 ľudí. Väčšina ľudí tento obchvat nechce. Východný mestský obchvat pretláča najmä primátor Martina Ján Danko, ktorý nerešpektuje názor občanov ani prírodu. Zábery vylievania sa Sklabinského potoka sú na stránke Google maps. Sklabinský potok, aj na stránke Martin-povodne“.

Stanovisko obstarávateľa k pripomienkam:

Problematické opatrenia, ku ktorým sú výhrady, v PUM Martin nepresahujú opatrenia, ktoré boli definované už v iných strategických dokumentoch z úrovne kraja alebo štátu, ktoré musí mesto Martin rešpektovať. Týka sa to návrhu na vylúčenie spomínaných opatrení:

- rýchlostná cesta R3 (Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK),
- východný mestský okruh,
- lanová dráha – UPN mesta Martin (zmeny a doplnky),
- rekonštrukcia účelových komunikácií z Kolónie Hviezda na Martinské hole.

S týmto návrhom nesúhlasíme, keďže tieto opatrenia sú už súčasťou iných strategických dokumentov rýchlostná cesta R3 (Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, ÚPN ŽSK), východný mestský okruh, lanová dráha, účelové komunikácie – UPN mesta Martin (zmeny a doplnky), Územný generel dopravy mesta Martin. Nehovoriac o tom, že Stratégia udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, ako aj územný plán, už boli hodnotené v procese SEA.

Ak by sa tam nedali, bol by dokument napadnuteľný zo strany ŽSK, prípadne iných inštitúcií, ktoré by požadovali tieto opatrenia v dokumente. To znamená, že v tomto dokumente museli byť uvedené z tohto dôvodu. Pokiaľ

boli zásadné pripomienky proti týmto opatreniam, mali byť vznesené už dávno v procese vypracovania Stratégie udržateľného rozvoja dopravy a mobility ŽSK, UPN mesta Martin, Územného generelu dopravy mesta Martin.

Ak by sa tieto opatrenia dali preč, to by bol potom jeden dokument v rozpore s druhým.

Taktiež nesúhlasíme s tvrdením, že by bol dokument nedostatočne pripravený pre chýbajúcu víziu. Vízia v dokumente je, dôležité je však to, aby sa naplňala. Samotné požiadavky pre obsah dokumentu zadefinovalo mesto v spolupráci s DPMM. Boli takisto zohľadnené pripomienky občanov, ktorí sa podieľali na definovanie problematických oblastí. Dokument bol taktiež riadne schválený na MZ.

Záverom je nutné konštatovať, že v prípade stavebnej realizácie opatrení, PUMM nevie posúdiť, či sa dané opatrenia zrealizujú alebo nie, je to len strategický plánovací dokument. V prípade samotnej realizácie a výstavby sa proces musí riadiť príslušnými zákonmi, ktoré majú v sebe mechanizmy na ochranu životného prostredia.

Stanovisko OÚ MT, OSŽP: Okresný úrad Martin sa stotožňuje so stanoviskom obstarávateľa.

Dotknutými obcami, ktoré zabezpečili zverejnenie oznámenia o strategickom dokumente, neboli doručené v stanovenom termíne v priebehu zisťovacieho konania žiadne pripomienky.

Záver

Okresný úrad Martin, odbor starostlivosti o životné prostredie, v rámci zisťovacieho konania posúdil oznámenie strategického dokumentu z hľadiska povahy, miesta vykonávania, najmä jeho únosného zaťaženia a ochrany poskytovanej podľa osobitných predpisov, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, úrovne spracovania strategického dokumentu a kritérií pre zisťovacie konanie podľa prílohy č. 3 k zákonu. Prihliadal pri tom na stanoviská k oznámeniu od zainteresovaných subjektov a rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Dotknuté orgány štátnej správy a organizácie, ktoré sa vyjadrili v priebehu zisťovacieho konania, nepožadovali ďalšie posudzovanie, resp. vyslovili názor ukončiť posudzovanie strategického dokumentu na úrovni zisťovacieho konania.

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 zosúladienie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v strategickom dokumente a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

Zo stanovísk doručených k strategickému dokumentu vyplynuli niektoré konkrétne podmienky a požiadavky, ktoré sú uvedené v rozhodnutí a je potrebné ich zohľadniť v procese schvaľovania dokumentu „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“ podľa osobitných predpisov.

OÚ MT, OSŽP na základe uvedených skutočností, informácií obsiahnutých v oznámení o strategickom dokumente a v doručených stanoviskách rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Upozornenie: „PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY MESTA MARTIN“ je dokument s miestnym dosahom, preto v súlade s § 7 ods. 7 zákona dotknutá obec bez zbytočného odkladu informuje verejnosť o tomto rozhodnutí spôsobom v mieste obvyklým.

Zverejnenie podľa § 7 ods. 7 zákona o posudzovaní:

Vyvesené dňa:..... Zvesené dňa:.....

.....
Pečiatka a podpis oprávnenej osoby Pečiatka a podpis oprávnenej osoby

Poučenie

Zisťovacie konanie sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov, a preto sa voči nemu nemožno odvolať.

Toto rozhodnutie možno preskúmať súdom.

Ing. Miroslav Matula
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10116

Doručuje sa

Mesto Martin, Nám. S. H. Vajanského 1, 036 49 Martin, Slovenská republika
Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina, Slovenská republika
Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Martine, Kuzmányho , 036 80 Martin, Slovenská republika
Útvár hlavného architekta mesta Martin, Námestie Vajanského 1, 036 01 Martin, Slovenská republika
Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky, Regionálny úrad pre územné plánovanie a výstavbu Žilina, Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Krajský pamiatkový úrad Žilina, Mariánske námestie , 010 01 Žilina, Slovenská republika
Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Martine, Komenského 2, 036 48 Martin, Slovenská republika
Obvodný banský úrad v Banskej Bystrici, 9. mája 2395/2, 975 90 Banská Bystrica, Slovenská republika
Mesto Vrútky, Nám. S. Zachara 3086/4, 038 61 Vrútky, Slovenská republika
Obec Bystrička, Bystrička 260, 038 04 Bystrička, Slovenská republika
Obec Košťany nad Turcom, Košťany nad Turcom 64, 038 41 Košťany nad Turcom, Slovenská republika
Obec Žabokreky, Žabokreky 145, 038 40 Žabokreky, Slovenská republika
Obec Dražkovce, Dražkovce 45, 038 02 Dražkovce, Slovenská republika
Obec Sučany, Nám. SNP 31, 038 52 Sučany, Slovenská republika
Obec Lipovec, okres Martin, Hrabiny 290, 038 61 Lipovec, Slovenská republika
Obec Diaková, Diaková 18, 038 02 Diaková, Slovenská republika
Obec Turčianske Kľačany, Turčianske Kľačany 179, 038 61 Turčianske Kľačany , Slovenská republika
Obec Turčiansky Peter, Turčiansky Peter 2, 038 41 Turčiansky Peter, Slovenská republika
Obec Kunerad, Kunerad , 013 13 Kunerad, Slovenská republika
Obec Stránske, Stránske 168, 013 13 Stránske, Slovenská republika
Obec Turie, Turie 214, 013 12 Turie, Slovenská republika
Obec Višňové, okres Žilina, Višňové 556, 013 23 Višňové, Slovenská republika
Obec Stráňavy, Stráňavy , 013 25 Stráňavy, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD MARTIN, ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, Nám. S.H.Vajanského 1, 036 58 Martin, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD MARTIN, ODBOR CESTNEJ DOPRAVY A POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ, Nám. S.H.Vajanského 1, 036 58 Martin, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD MARTIN, ODBOR KRÍZOVÉHO RIADENIA, Nám. S.H.Vajanského 1, 036 58 Martin, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD MARTIN, Pozemkové oddelenie, , , Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD ŽILINA, ODBOR CESTNEJ DOPRAVY A POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ, Vysokoškolákov 8556, 010 08 Žilina, Slovenská republika