

URBANISTICKÁ ŠTÚDIA SLOVENSKO-ČESKÉHO PRIHRANIČNÉHO ÚZEMIA

December 2006



Obstarávateľ

Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR
Oddelenie územného plánovania
Prievozská 2/B
825 25 Bratislava

Spracovateľ

AŽ PROJEKT s.r.o.

Toplianska 28
821 07 Bratislava
00421 2 45523896
atelier@azprojekt.sk

Hlavný riešiteľ

Mária Krumpolcová

Riešiteľský kolektív

Vojtech Krumpolec
Juraj Krumpolec
Peter Derevenec
Vladimír Vodný
Ľubomír Mateček
Soňa Smiešková
Jan Králik

Materiál vychádzal z „Projektu územného rozvoja prihraničného územia Slovenskej republiky a Českej republiky“ analytická časť, vypracovaný SAŽP – CISK, URBION, Bratislava 2004, Gestor úlohy - Jan Králik
Objednávateľ úlohy – Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja SR

Obsah

1. Úvod	5
1.1 Ciele riešenia Urbanistickej štúdie	5
1.2 Vymedzenie riešeného územia:	5
1.3 Východiskové podklady:	6
1.4 Východiská riešenia	6
1.4.1 Európska perspektíva priestorového rozvoja (ESDP)	8
1.4.2 VISION PLANET	9
1.4.3 Štúdiá podunajského priestoru	10
1.4.4 Širšie územné väzby	10
2. Návrh urbanistickej koncepcie riešenia	13
3. Osídlenie a sídelné štruktúry a ľudské zdroje	13
3.1 Osídlenie	13
3.1.1 Združenia obcí	14
3.2 Sídelné štruktúry	14
3.2.1 Centrá ťažísk osídlenia	14
3.2.2 Ťažiská osídlenia	15
3.2.3 Rozvojové osi	16
3.2.4 Hlavné priority riešenia	17
3.3 Ľudské zdroje	19
3.3.1 Obyvateľstvo a priestorová štruktúra	19
4. Ekonomická štruktúra	23
4.1 Súhrnné hodnotenie dotknutých regiónov z hľadiska lokalizácie ekonomických aktivít	23
4.2 Priemyselné parky	26
5. Dopravná infraštruktúra	27
5.1 Dopravná regionalizácia územia, dopravné koridory	27
5.2 Infraštruktúra cestnej dopravy	30
5.3 Infraštruktúra železničnej a kombinovanej dopravy	36
5.4 Infraštruktúra leteckej dopravy	40
5.5 Infraštruktúra vodnej dopravy	41
5.6 Nemotorové druhy dopravy	42
6. Kultúrne dedičstvo	43
7. Rekreačia, cestovný ruch a kúpeľníctvo	45
7.1 Potenciál pre rekreáciu a cestovný ruch	45
7.2 Prírodný potenciál pre cestovný ruch	46
7.3 Hlavné formy rekreačného využitia	46
7.3.1 Ubytovacie zariadenia a ubytovacie kapacity	50
8. Technická infraštruktúra	52
8.1 Zásobovanie elektrickou energiou	52
8.2 Zásobovanie plynom	54
8.3 Obnoviteľné zdroje energie	56
8.4 Infraštruktúra vodného hospodárstva	57
8.4.1 Zásobovanie pitnou vodou	57
8.4.2 Odkanalizovanie a čistenie odpadových vôd	58
9. Ochrana prírody a krajiny	58
9.1 Veľkoplošné chránené územia	58
9.2 Maloplošné chránené územia	59

9.3 Nadregionálny a regionálny územný systém ekologickej stability	59
9.4 NATURA 2000.....	60
10. Závery	62
10.1 Odporúčania.....	62

1. Úvod

Dňa 23. apríla 2002 bola podpísaná spolupráca medzi Ministerstvom životného prostredia SR a ministerstvom pro místní rozvoj ČR o spolupráci v oblasti územného plánovania a stavebného poriadku. Predmetom spolupráce sú predovšetkým územnoplánovacia činnosť v rámci cezhraničnej spolupráce, územnoplánovacia činnosť v rámci mnohostrannej medzinárodnej spolupráce a koordinácia koncepcii riešení územnoplánovacích materiálov v prihraničných oblastiach. Aj po prechode kompetencii z MŽP SR na Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja v máji 2003 spolupráca v oblasti územného plánovania naďalej pokračovala a vykazuje dobré výsledky. Jednou z foriem spolupráce je aj spoločný projekt v oblasti územného rozvoja – Urbanistická štúdia slovensko – českého prihraničného územia.

Práce na tomto materiály začali v ešte v roku 2004. Slovenská agentúra životného prostredia spracovala analýzy k Projektu územného rozvoja prihraničného územia Slovenskej republiky a Českej republiky. Na základe spracovanej analýzy a po dohode s českou stranou sa MVRR SR rozhodlo obstaráť urbanistickú štúdiu slovensko – českého prihraničného územia. Na spracovateľa urbanistickej štúdie vypísalo v roku 2005 verejnú súťaž. Úspešným uchádzačom na spracovanie sa stala spoločnosť AŽ PROJEKT s r.o. Bratislava.

Forma, obsah a riešené územie bolo stanovené súťažnými podmienkami. Vzhľadom na skutočnosť, že urbanistická štúdia sa spracúva v súčinnosti s českou stranou, museli byť niektoré podmienky rozšírené.

V roku 2005 bola dopracovaná SWOT analýza a následne sa spracovával vlastný návrh urbanistickej štúdie. V ČR je obstarávateľom urbanistickej štúdie Ministerstvo pro místní rozvoj a spracovateľom Ústav územního rozvoje v Brne so spoluriešiteľmi z Ateliéru T-plan, s.r.o a z ateliéru Ing. arch. Haluzu.

Veľké poďakovanie za spoluprácu na urbanistickej štúdii patrí pracovníkom dotknutých samosprávnych krajov – Trnavskému, Trenčianskemu a Žilinskému, ktorý poskytli cenné podklady, informácie a kontakty na potrebné organizácie a mesta a obce, ktoré sú rozhodujúce pri územnom rozvoji tohto prihraničného územia.

1.1 Ciele riešenia Urbanistickej štúdie

Cieľom urbanistickej štúdie slovensko – českého prihraničného územia je v spolupráci s českou stranou vypracovanie územnoplánovacieho podkladu pre účely koordinácie rozvojových zámerov a vytvorenie podmienok pre kooperáciu zámerov v riešenom území na princípe vzájomnej výhodnosti v súlade s princípmi udržateľného rozvoja.

Hlavným cieľom urbanistickej štúdie je:

- prehodnotenie zámerov a návrhov vyplývajúcich z územnoplánovacích dokumentácií, územnoplánovacích podkladov spracovaných na slovenskej a českej strane s cieľom ich vzájomnej koordinácie
- na základe stanovenia krajino-ekologického potenciálu, územno-technických podmienok, kultúrno – historických a sociálno – ekonomických podmienok vymedziť kontaktné územia v SR vo vzťahu na ČR
- stanoviť územia pre riešenie hlavných stretov záujmu,
- navrhnuť hlavné priority riešenia
- vymedzenie spoločných slovensko–českých „cieľových území“ územného rozvoja,
- návrhu požiadaviek/podmienok pre rozvoj osídlenia, sídelnej štruktúry, cestovného ruchu, dopravnej a technickej infraštruktúry.

1.2 Vymedzenie riešeného územia:

Na slovenskom území

Senica a Skalica v Trnavskom kraji,

Považská Bystrica, Púchov, Ilava, Trenčín, Nové Mesto nad Váhom a Myjava v Trenčianskom kraji,

Čadca, Kysucké Nové Mesto, Žilina a Bytča v Žilinskom kraji.

Na českom území je riešené územie vymedzené prihraničnými okresmi Karviná, Ostrava-město a Frýdek-Místek v Moravskoslezskom kraji, Vsetín, Zlín a Uherské Hradiště v Zlínskom kraji, Hodonín a Břeclav v Juhomoravskom kraji.

1.3 Východiskové podklady

Pri spracovaní urbanistickej štúdie sa vychádzalo predovšetkým z nasledovných materiálov a podkladov:

- Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001,
- Územný plán veľkého územného celku Trenčiansky kraj , v znení zmien a doplnkov,
- Územný plán veľkého územného celku Trnavský kraj v znení zmien a doplnkov,
- Územný plán veľkého územného celku Žilinský kraj v znení zmien a doplnkov,
- Regionálne súvislosti lokalizácie priemyselných parkov v ekonomike Slovenska, Doc. Ing. Jozef Tvrdoň, CSc.,
- Správy o stave životného prostredia Trenčianskeho, Trnavského a Žilinského kraja v roku 2002,
- Archeologický park Kopčany – Mikulčice – architektonicko – urbanistická štúdia (PC-ARCH Fakulta architektúry v Bratislave jún 2006)
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trnavského kraja (2003)
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trenčianskeho kraja (2003)
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského kraja (2003)
- Konceptia regionálneho rozvoja a cestovného ruchu pre programovacie obdobie 2007 – 2013 (2006)
- Konceptia rozvoja cestovného ruchu Žilinského kraja 2004
- Stratégia rozvoja mesta Skalica pre roky 2004 – 2020 (2004)
- Územné plány miest a obcí, Programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja miest a obcí a ostatné koncepcné materiály
- Podklady z ČR strany

1.4 Východiská riešenia

Prihraničné územie oboch štátov tak na slovenskej ako aj českej nebolo doteraz nikdy riešené v takomto komplexnom pohľade, v takom vymedzenom území a s takouto podrobnosťou. Existovali samozrejme čiastkové štúdie a dokumentácie, ktoré však vo svojich cieľoch boli zamerané na iné účely a neboli komplexnejšie riešené základné problémy a spoločné rozvojové aktivity v území.

Po rozdelení Československa v roku 1993 pokračovali oficiálne bilaterálne koordinácie v území slovensko- českého prihraničia na báze spoločných programových dokumentov cezhraničnej spolupráci pri využívaní programu Phare CBC (dnes INTERREG IIIA).

Významnú úlohu v rozvíjaní vzájomných vzťahov zohrávajú tiež činnosti spoločných euroregiónov. Euroregiónom ako vyššiemu typu cezhraničnej spolupráce založenej na občianskych iniciatívach a kompetenciách samospráv sa dostalo od Európskej únie a Rady Európy nielen morálnej podpory, ale boli vytvorené aj fondy na ich finančnú podporu. Táto forma cezhraničnej spolupráce sa osvedčila nielen ako prevencia etnických konfliktov, ale aj ako pružná a efektívna spolupráca eliminujúca centralistickú byrokraciu vládnych úradníkov.

V rámci Slovenska existujú Euroregióny, ktoré majú predpoklady aktívne ovplyvňovať aj sídelný a priestorový rozvoj prihraničných regiónov. Na území Slovenskej republiky sú zaregistrované tieto euroregióny:

- Euroregión „Beskydy“ (s Poľskom a Českou republikou)
- Euroregión „Pomoravie“ (s Rakúskom a Českou republikou)
- Euroregión „Biele – Bílé Karpaty“ (s Českou republikou)

Na slovenskej strane možno konštatovať, že základné územné vzťahy boli riešené z pohľadu celoštátnych väzieb. Konkrétne prejavy a snahy o usmerňovanie rozvoja osídlenia na tejto úrovni sa objavili v šesťdesiatych rokoch minulého storočia. Tieto snahy vyústili vo vytvorení Projektu urbanizácie SSR, ktorý bol vládou SSR prijatý v roku 1976. Projekt urbanizácie SSR bol pravidelne v päťročných etapách aktualizovaný. Prvá aktualizácia bola v roku 1983 a druhá v roku 1988. Na národnej úrovni sa po roku 1990 pokračovalo v spracúvaní celoštátnych územnoplánovacích nástrojov. Ich cieľom bolo vyjadriť územné súvislosti v nových hospodárskych podmienkach. V roku 1994 bol vládou SR prijatý územnotechnický podklad v podobe Konceptie územného rozvoja

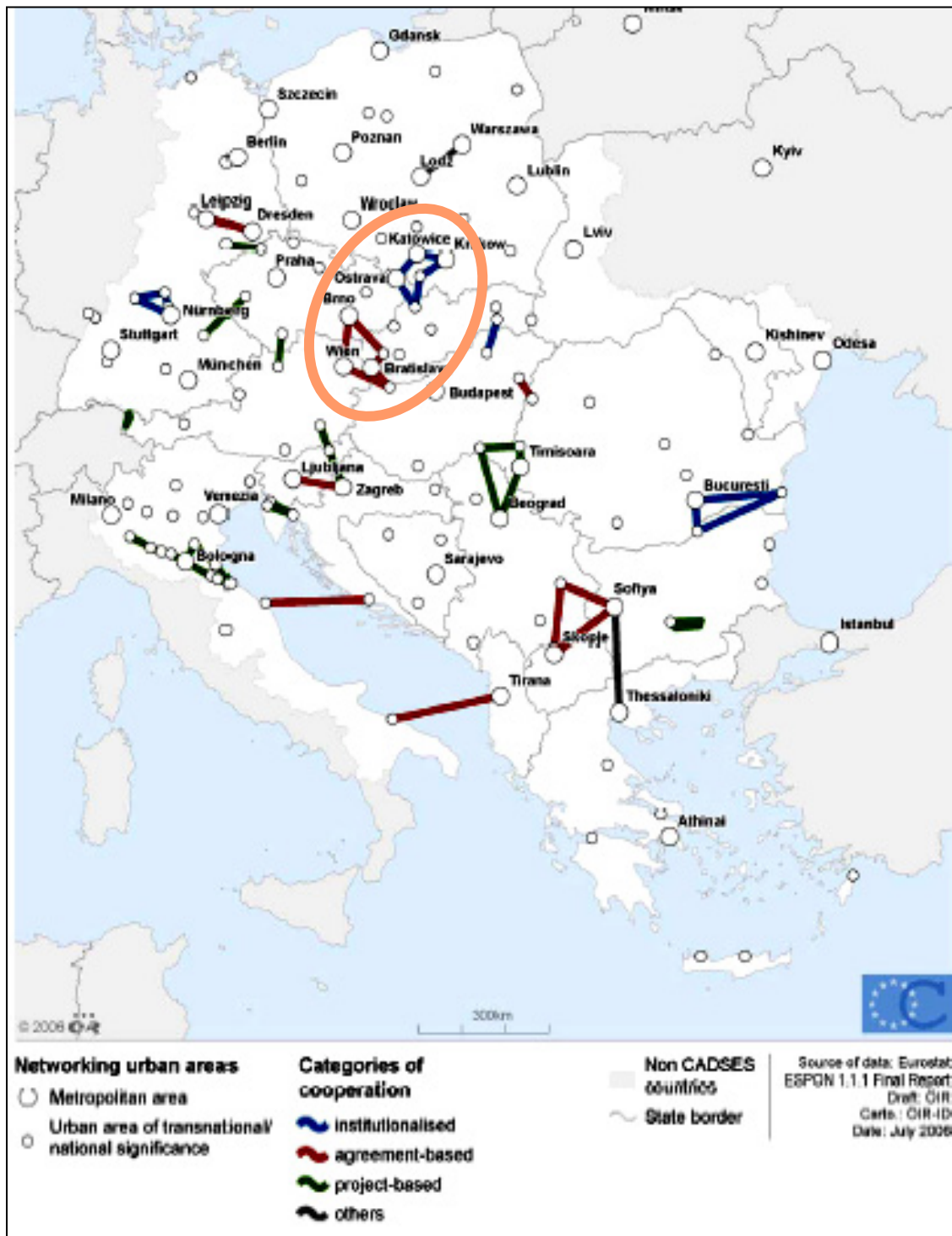
Slovenska – I. návrh a v roku 1997 v podobe koncepcie územného rozvoja Slovenska II. návrh a nakoniec koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, ktorá bola schválená vládou SR v roku 2001 a v jej záväznej časti, ktorá bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 528/2002 Z. z. definujú hlavné cezhraničné väzby aj na ČR.

Na úrovni územných plánov regiónov majú všetky samosprávne kraje spracované tieto územnoplánovacie dokumentácie, ktorá v rámci svojich úloh a cieľov z regionálneho hľadiska majú aj riešené základné vzťahy na susedné kraje v ČR. Samozrejme aj prihraničné obce, ktoré majú spracované územné plány riešia cezhraničné vzťahy, ale individuálne zo svojho pohľadu.

Z ďalších dôležitých iniciatív, ktoré riešia aj toto územie je potrebné spomenúť plánovacie projekty nadnárodného charakteru, ktoré môžu rozvoj riešeného priestoru významne podporiť. Dôležitým prvkom celkovej integrácie je aj integrácia priestorová (územná), ktorá v podobe politiky územného rozvoja prispieva ku konkurencieschopnosti, produktivite a rastu v jednotlivých regiónoch, k ekonomickej a sociálnej kompaktnosti v jednotlivých krajinách i medzi nimi, zabezpečuje budovanie komunikačnej i ostatnej technickej infraštruktúry, ale v neposlednom rade aj ochranu prírodného a kultúrneho dedičstva, ochranu životného prostredia a celkovú trvalú udržateľnosť rozvoja územia EÚ. V krajinách Európy sa vytvára rad koncepčných dokumentov, ktoré majú vyjadriť princípy a optimalizáciu rozvoja európskych a medzištátnych sídelných a priestorových štruktúr. Z nich viaceré obsahujú odporúčania, ktoré sú zaujímavé aj pre územný rozvoj Slovenska a ktoré je vhodné a žiaduce v ďalšej územnoplánovacej politike štátu sledovať a akceptovať.

Medzi projekty nadnárodného charakteru možno zaradiť ESPON, projekt ESDP, PlaNet CenSE (Interreg IIIB) a spoločne uplatnené návrhy na doplnenie stredoeurópskych významných kooperačných priestorov medzi mestami Brno – Bratislava – Győr – Wien a Ostrava – Katowice – Kraków – Žilina .

Obr. 1 – Vymedzenie kooperačných priestorov v projekte PlaNet CenSE



1.4.1 Európska perspektíva priestorového rozvoja (ESDP)

Základným cieľom ESDP, ktorý bol schválený na stretnutí v Postupimi v máji 1999, je trvale udržateľný rozvoj vyjadrený v 3 smerovaniach územného rozvoja, ktorými sú:

- ekonomická a sociálna súdržnosť,
- ochrana prírodných zdrojov a kultúrneho dedičstva, a
- vyváženejšia konkurencieschopnosť na území Európy.

Návrh cieľov politiky priestorového rozvoja je potom vyjadrený v nasledovných 3 integrovaných zásadách známych už z Lipského dokumentu:

- rozvoj vyváženého polycentrického systému miest a nový vzťah mestských a vidieckych oblastí,
- zabezpečenie rovnakého prístupu k infraštruktúre a vedomostiam a
- (trvale) udržateľný rozvoj, rozumné riadenie a ochrana prírodného a kultúrneho dedičstva.

Proces integrácie bude musieť byť v rozšírenom území podporovaný intenzívnejšou cezhraničnou a nadnárodnou spoluprácou, a to ako na súčasných vonkajších hraniciach EÚ, tak aj na jednotlivých hraniciach prístupových štátov.

Vzhľadom na organizáciu územia a sídelného systému SR možno prijať v politike územného rozvoja Slovenska nasledovné vybrané politické ciele a zásady rozvoja územia EÚ¹:

- polycentrický a vyvážený priestorový rozvoj
- dynamické, atraktívne a konkurencie schopné mestá a mestské regióny
- rázovitý rozvoj – rozmanité a produktívne vidiecke oblasti
- partnerstvo medzi mestom a vidiekom
- integrovaný prístup k vylepšeniu dopravných spojení a prístup k vedomostiam – polycentrický rozvojový model ako základ lepšej prístupnosti
- efektívne a (trvalo) udržateľné využitie infraštruktúry
- rozširovanie inovácií a vedomostí
- ochrana a rozvoj prírodného dedičstva
- riadenie rozvoja vodných zdrojov: zvláštna úloha pre územný rozvoj
- tvorivé riadenie rozvoja kultúrnej krajiny
- tvorivá ochrana kultúrneho dedičstva.

1.4.2 VISION PLANET

Jedným z projektov tvorivo rozvíjajúcich základné ciele ESDP v oblasti strednej Európy je aj VISION PLANET². Cieľom projektu bolo sformulovať spoločné stratégie, základné určujúce princípy a opatrenia pre územný rozvoj dvanástich štátov (medzi nimi aj Slovenska) a častí ďalších piatich európskych krajín.

Primárne úlohy vylepšenia územných štruktúr sú podľa VISION PLANET tieto:

- vytvoriť nový vzťah medzi mestom a vidiekom s cieľom zabezpečiť integrovaný rozvoj
- v rámci komplexnej regionálnej politiky venovať sa vznikajúcim rozdielom medzi regiónmi
- zmierniť zaostávanie a nevýhody periferálnosti otvorením väčšieho počtu hraničných priechodov
- diverzifikovať ekonomickú štruktúru a štruktúru zamestnanosti monokultúrnych poľnohospodárskych oblastí, miest a obcí
- vytvoriť ľahší prístup k poznatkom a informáciám vo všetkých oblastiach
- vytvoriť organické vzťahy medzi osídlením a pobrežnými oblasťami.
- Základné ciele územnej politiky v oblasti VISION by mali byť implementované v rôznych oblastiach činnosti v zmysle nasledovných vybraných odporúčaní (téz politiky):
- skvalitnenie územnej štruktúry
- vyrovnanie sa s rastúcimi územnými rozdielmi
- vytváranie nových vzťahov medzi mestami a vidiekom
- riešenie problému periferálnosti
- diverzifikácia regionálnych ekonomických štruktúr a mobilizácia vnútorných zdrojov
- vytvorenie lepšieho prístupu k informáciám a poznatkom vo všetkých oblastiach
- formovanie rozvoja sídel a miest
- priority v rozvoji mestského systému
- transformácia štruktúry miest
- rozvoj vidieckych oblastí
- rozvoj dopravy a telekomunikácií
- doprava
- telekomunikácie
- ochrana životného prostredia a manažment prírodného a kultúrneho dedičstva

¹ Cieľov je vo výslednom znení ESDP uvedených 60, z ktorých sa však viaceré netýkajú Slovenska alebo priamo organizácie územia, prípadne sa týkajú regionálneho plánovania, ochrany a tvorby životného prostredia, resp. organizačných opatrení .

² VISION PLANET – Strategies for Integrated Spatial Development of the Central European, Danubian and Adriatic Area, január-apríl 2000

- úlohy ochrany životného prostredia
- spravovanie prírodného dedičstva
- spravovanie kultúrneho dedičstva.

1.4.3 Štúdia podunajského priestoru

Ďalšou štúdiou, dotýkajúcou sa svojím riešením územia Slovenska, je Štúdia podunajského priestoru – Regionálne a územné aspekty rozvoja podunajských krajín vo vzťahu k EÚ3.

Podľa štúdie sú medzi mestami podunajského priestoru len Bukurešť, Budapešť a Viedeň/Bratislava považované za mestá „medzinárodného významu“, nakoľko všetky vytvárajú aglomerácie s viac ako 2 miliónmi obyvateľov.

Do druhej kategórie miest („nadmárodného Európskeho významu“) a tretej kategórie („celoštátneho významu“) neboli zo SR zaradené žiadne mestá.

V rámci projektu boli ako vzorové identifikované „sídlné jadrové územia“ (settlement core areas) v pohraničných oblastiach Slovenskej republiky, ktoré by mali byť rozvíjané v úzkej spolupráci s partnermi v susediacich štátoch. Takéto „sídlné jadrové územia“, ktoré majú podľa autorov štúdie najvýhodnejšie polohové predpoklady pre cezhraničnú spoluprácu, sú najmä tieto:

- Bratislava – Trnava
- Dunajská Streda
- Nové Zámky – Komárno
- Štúrovo
- Šahy
- Lučenec – Rimavská Sobota
- Košice – Prešov
- Snina
- Tvrdošín – Námestovo a
- Skalica – Holíč.

1.4.4 Širšie územné väzby

Najdôležitejšie schválené regulatívy vyplývajúce zo záväzných častí územnoplánovacích dokumentácií vyššieho stupňa viažuce sa konkrétnejšie na riešenie prihraničného územia

A- Zo záväznej časti Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001 podľa Nariadenia vlády č. 528/2002 Z.z.

1. V oblasti medzinárodných súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:

Upevňovať sídelné väzby považských ťažísk osídlenia a považského sídelného pásu na paralelný sídelný pás v Českej republike.

Vytvárať nadnárodnú sieť spolupráce medzi jednotlivými mestami, regiónmi a ostatnými aktérmi územného rozvoja v Slovenskej republike a okolitých štátoch, s využitím väzieb jednotlivých sídiel a sídelných systémov v euroregiónoch a ďalších oblastiach cezhraničnej spolupráce.

Rozvíjať dotknuté sídla na trasách multimodálnych koridorov, predovšetkým v uzloch križovania týchto koridorov v smere sever–juh a západ–východ.

2. V oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry:

Podporovať rozvoj centier prvej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu: Banská Bystrica, Nitra, Prešov, **Žilina**.

Podporovať rozvoj centier prvej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu: Martin, Poprad, **Trenčín**, **Trnava**.

2.11. Podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu: Bardejov, Čadca, Dunajská Streda, Humenné, Komárno, Levice, Liptovský Mikuláš, Lučenec, Michalovce, Nové Zámky, Piešťany, Považská Bystrica, Prievidza, Ružomberok, Spišská Nová Ves, Zvolen.

³ Danube Space Study – Regional and territorial aspects of development in the Danube Countries on the European Union, september 1999

- 2.12. Podporovať rozvoj centier druhej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu: Brezno, Kežmarok, Rimavská Sobota, Púchov, Topoľčany, Rožňava, Vranov nad Topľou, Trebišov.
- 2.13. Podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej prvú podskupinu: Bánovce nad Bebravou, Galanta, Hlohovec, Malacky, Levoča, Partizánske, Nové Mesto nad Váhom, Skalica, Pezinok, Stará Ľubovňa, **Senica**, Šafa, Snina, Žiar nad Hronom, Svidník, Dolný Kubín.
- 2.14. Podporovať rozvoj centier tretej skupiny, ktoré tvoria jej druhú podskupinu: Banská Štiavnica, Bojnice, Bytča, Detva, Dubnica nad Váhom, Gelnica, Handlová, Ilava, Kremnica, Kysucké Nové Mesto, Liptovský Hrádok, Medzilaborce, Modra, **Myjava**, Námestovo, Revúca, Sabinov, Senec, Sereď, Stropkov, Šamorín, Štúrovo, Trenčianske Teplice, Turčianske Teplice, Tvrdošín, Veľký Krtíš, Vysoké Tatry, Zlaté Moravce.
- 2.15. Podporovať rozvoj centier štvrtej skupiny: Dobšiná, Dudince, Filakovo, Hnúšťa, Holíč, Hriňová, Hurbanovo, Kolárovo, Kráľovský Chlmec, Krompachy, Krupina, Lipany, Moldava nad Bodvou, Nová Baňa, Nová Dubnica, Poltár, Rajec, Rajecké Teplice, Sečovce, Sobrance, Spišská Belá, Spišské Podhradie, Stará Turá, Stupava, Svit, Šahy, Šurany, Tisovec, Tornaľa, Trstená, Veľké Kapušany, Veľký Meder, Vráble, Vrútky, Žarnovica, Želiezovce.
- 2.16. Podporovať rozvoj centier piatej skupiny: Beluša, Brezová pod Bradlom, Čierna nad Tisou, Čierny Balog, Dvory nad Žitavou, Gbely, Giraltovec, Hanušovce nad Topľou, Jelšava, Krásno nad Kysucou, Leopoldov, Medzev, Modrý Kameň, Nemšová, Nováky, Oščadnica, Podolínec, Sládkovičovo, Sliač, Spišská Stará Ves, Spišské Vlasy, Strážske, Svätý Jur, Tlmače, Turzovka, Veľký Šariš, Vrbové.
- 2.18. Podporovať ako ťažiská osídlenia najvyššej úrovne:
- 2.18.4. nitrianske a trenčianske ťažisko osídlenia ako aglomerácie celoštátneho významu.**
- 2.21. Podporovať ako ťažiská osídlenia tretej úrovne druhej skupiny:
- 2.21.6. myjavské ťažisko osídlenia,**
- 2.21.8. senické ťažisko osídlenia,**
- 2.21.9. skalicko – holičske ťažisko osídlenia,**
- 2.22. Podporovať ťažiská osídlenia ako rozvojové sídelné priestory vytváraním ich funkčnej komplexnosti so zohľadnením ich regionálnych súvislostí.
- 2.23. Podporovať nástrojmi územného rozvoja diverzifikáciu ekonomickej základne ťažisk osídlenia pri využívaní špecifických daností a podmienok jednotlivých území.
- 2.24. Sledovať pri decentralizácii riadenia rozvoja územia vytváranie polycentrických systémov – sietí miest a aglomerácií, ktoré efektívne podporujú vytváranie vyššej funkčnej komplexnosti regionálnych celkov.
- 2.25. Formovať ťažiská osídlenia uplatňovaním princípov dekoncentrovanej koncentrácie.
- 2.26. Upevňovať vnútroštátne sídelné väzby medzi ťažiskami osídlenia.
- 2.27. Podporovať budovanie rozvojových osí v záujme tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry.
- Podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa:
- 2.27.1. povážskú rozvojovú os: Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina,**
- 2.27.3. žilinsko – kysucká rozvojová os: Žilina – Čadca – hranice Česká republika,**
- 2.27.9. záhorskú rozvojovú os: Bratislava – Malacky – Kúty – hranica Česká republika.**
- 2.29. Podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa:
- 2.29.1. záhorskú – trnavskú rozvojovú os: Skalica–Holič – Senica – Trnava,
- 2.29.2. dolnomoravskú rozvojovú os: Kúty – Skalica – Holič,
- 2.29.5. myjavskú rozvojovú os: Senica – Myjava – Stará Turá – Nové Mesto nad Váhom,
- 2.29.9. kysuckú rozvojovú os: Čadca – Turzovka – Makov,
- 2.29.10. kysucko – oravskú rozvojovú os: Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica – Námestovo – Oravská Polhora,
- 2.29.11. žilinskú rozvojovú os: Žilina – Varín – Terchová,

2.29.12. rajeckú rozvojovú os: Žilina – Rajec,

11. V oblasti rozvoja nadradeného dopravného vybavenia:

- 11.2. Rešpektovať prioritné postavenie intermodálnej infraštruktúry a sietí TINA.
- 11.3. Rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované v trasách multimodálnych koridorov (hlavná sieť TINA):
- 11.3.1. **multimodálny koridor č. IV.** Česká republika – Kúty – Bratislava/Rusovce – Maďarská republika (Bratislava/Jarovce - Rakúsko) lokalizovaný pre cestné komunikácie, Česká republika – Kúty – Bratislava/Rusovce – Nové Zámky – Štúrovo – Maďarská republika lokalizovaný pre trate železničnej a kombinovanej dopravy, Vážska vodná cesta v úseku Komárno – Sereď, vodná cesta Morava (v študijnej polohe, potreba vyjasnenia konfliktu so záväzkami dohovoru o mokradiach; vid'. oblasť 5. najmä body 5.2. a 5.5.),
 - 11.3.2. **multimodálny koridor č. V.a.** Bratislava – Žilina – Prešov/Košice – Záhор/Čierna nad Tisou – Ukrajina, lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy, vysokorýchlostná železničná trať juh - sever Rakúsko – Bratislava – Žilina – Poľsko s vetvou Čadca – Ostrava (v študijnej polohe), Vážska vodná cesta v úseku Sereď – Žilina, vodná cesta Bodrog/Tisa (potreba vyjasnenia konfliktu so záväzkami dohovoru o mokradiach; vid'. oblasť 5. najmä body 5.2. a 5.5.) v úseku Ladmovce – hranica Maďarskej republiky,
 - 11.3.3. **multimodálny koridor č. VI.** Žilina – Čadca – Skalité – Poľská republika lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy, Hričovské Podhradie – Žilina (Brodno) – Čadca – Skalité – Poľská republika a Višňové (Dubná Skala) diaľnica D1 – Žilina (Brodno) diaľnica D3 pre cestné komunikácie, vodná cesta Kysuca - Poľská republika/ Česká republika (v študijnej polohe, potreba vyjasnenia konfliktu so záväzkami dohovoru o mokradiach; vid'. oblasť 5. najmä body 5.2. a 5.5.),
 - 11.3.4. multimodálny koridor č. VII. Dunaj s verejnými prístavmi v Bratislave, Komárne a Štúrove,
 - 11.3.7. výhľadové prístavy na Vážskej vodnej ceste v Sereďi, Hlohovci, Novom Meste nad Váhom, Trenčíne, Dubnici nad Váhom, Púchove, Považskej Bystrici a Žiline,
- 11.4. Rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované v trasách doplnkových koridorov železničných tratí TINA:
- 11.4.4. Púchov – Strelenka – Česká republika,
 - 11.4.5. Čadca – Svrčinovec – Česká republika,
- 11.5. Rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované v trasách doplnkových koridorov cestných komunikácií TINA:
- 11.6. Rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované vo výhľadových trasách doplnkových koridorov cestných komunikácií TINA:
- 11.6.2. Púchov – Lysá pod Makytou – Česká republika,
 - 11.6.3. Trenčín – Drietoma – Česká republika,
 - 11.6.4. Svrčinovec – Česká republika.
- 11.8. Rešpektovať dopravné siete zaradené podľa európskych dohôd (AGR) – ako výhľadová súčasť siete cestných komunikácií:
- 11.8.1. **Česká republika – Holíč – Senica – Trnava – Sereď,**
- 11.15. Rešpektovať dopravné siete celoštátnej úrovne – cestné komunikácie:
- 11.15.4. **Česká republika – Makov – Čadca – Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica – Oravská Lesná – Námestovo – Trstená – Suchá Hora – Poľská republika s pokračovaním Poľská republika – Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Bardejov – Svidník,**
- 11.16. Rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne – železničné trate:
- 11.16.2. **Česká republika – Kúty – Jablonica – Trnava – Sereď,**

11.17. Rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne – cestné komunikácie:

11.17.1. Rakúsko – Moravský Svätý Ján – Šaštín Stráže – Senica – Nové Mesto nad Váhom,

2. Návrh urbanistickej koncepcie riešenia

Návrh urbanistickej koncepcie riešenia vychádza zo zadania pre vypracovanie štúdie, záverov projektu „Projekt územného rozvoja prihraničného územia Slovenskej republiky a Českej republiky“ zameraný na analýzu územia (vypracovaný v r. 2004 SAŽP) a SWOT analýzy (vypracovaná v r. 2005 AŽ PROJEKT s.r.o.).

Návrh urbanistickej štúdie sa orientuje na:

- prehodnotenie zámerov a návrhov vyplývajúcich z územnoplánovacích dokumentácií, územnoplánovacích podkladov spracovaných na slovenskej a českej strane s cieľom ich vzájomnej koordinácie
- na základe stanovenia krajinno-ekologického potenciálu, územno-technických podmienok, kultúrno – historických a sociálno – ekonomických podmienok vymedzenie kontaktných území v SR vo vzťahu na ČR
- stanovenie územia pre riešenie hlavných stretov záujmu,
- návrh hlavných priorít riešenia
- vymedzenie spoločných slovensko–českých „cieľových území“ územného rozvoja,
- návrh požiadaviek/podmienok pre rozvoj osídlenia, sídelnej štruktúry, cestovného ruchu, dopravnej a technickej infraštruktúry.

3. Osídlenie a sídelné štruktúry a ľudské zdroje

3.1 Osídlenie

Vo vymedzenom území sa nachádza 312 obcí, s takmer 800 000 trvalo bývajúcimi obyvateľmi. Necelých 50 % obyvateľstva vo vymedzenom území žije v mestách s počtom obyvateľov nad 10 000. Dominantnými, čo do počtu obyvateľov sú mestá Žilina a Trenčín, s počtom obyvateľov väčším ako 50 tisíc. Žije v nich 17,9 % z celkového počtu obyvateľov riešeného územia. V kategórií väčších sídiel (24) v rozmedzí od 5 do 50 000, žije ďalších 39 % obyvateľstva. Zvyšok trvalo bývajúcich obyvateľov (43,1 %) žije v 286 obciach. Z toho väčšia časť (164) sídiel patrí do kategórie menších obcí s počtom obyvateľov do 1 000 a žije v nich iba 12% z celkového počtu obyvateľov.

Veľkostná štruktúra obcí v celom riešenom území

Veľkostná skupina	Počet obyvateľov	Počet obcí	Podiel obyvateľov	Podiel obcí
nad 50 000	143 254	2	17,9	0,6
20 000 až 50 000	138 047	5	17,3	1,6
10 000 až 20 000	109 161	8	13,7	2,6
5 000 až 10 000	64 878	11	8,1	3,5
2 000 až 5 000	148 332	51	18,5	16,3
1 000 až 2 000	100 230	71	12,5	22,8
500 až 1 000	74 480	100	9,3	32,1
200 až 500	19 999	54	2,5	17,3
do 200	1 564	10	0,2	3,2
Spolu:	799 945	312	100,0	100,0

Zdroj: ŠÚ SR - Štatistický lexikón obcí SR 2002, SAŽP - Register ZSJ

3.1.1 Združenia obcí

Z hľadiska cezhraničnej spolupráce možno v riešenom území charakterizovať nasledovné euroregióny „Beskydy“, „Pomoravie“, „Biele – Bílé Karpaty“.

V 90 – tých rokoch minulého storočia na základe iniciatívy „zdola“ začali vznikať združenia obcí, ktorých cieľom je riešenie spoločných problémov. V riešenom území boli registrované nasledovné združenia (mikroregióny stav k 28.06.2005) :

Žilinský kraj:

- Bytčianska dolina, Javorníky východ, ZCR Dolných Kysúc, Terchovská dolina, Rajecká dolina, Lietavské panstvo,

Trenčiansky kraj:

- Veľká Javorina – Bradlo, Javorina, Bošáca, Hippokrates, Vlára – Váh, Združenie Bielych Karpát, Púchov, ZO MDA, ZO HMDA, Javorník,

Trnavský kraj:

- Viesky, Branč, Bokem

3.2 Sídlné štruktúry

3.2.1 Centrá ťažísk osídlenia

Dôležitú úlohu v medzinárodných súvislostiach budú zohrávať najvýznamnejšie centrá na Slovensku. Koncepcia územného rozvoja Slovenska v dotknutom území charakterizovala tieto skupiny centier, ktoré sú ďalej členené do podskupín:

Centrá osídlenia prvej skupiny

V týchto centrách sa odporúča podporovať rozvoj a dobudovanie adekvátnymi funkciami celoštátneho a medzinárodného významu predovšetkým v oblasti správy, vedy a výskumu, obchodných a hospodárskych zariadení a vytvárať podmienky a podporovať ich vzájomné prepojenie, ako aj prepojenie na ostatné centrá európskeho významu systémami rýchlej a výkonnej dopravy.

Do tejto skupiny patrí mesto Žilina, s medzinárodným a celoštátnym významom, ktoré plní aj funkciu krajského mesta. Z hľadiska medzinárodných súvislostí rozvoja centier má centrum dôležité postavenie v priestore stredného Slovenska. Predpoklady rozvoja centra sú predovšetkým spojené s jeho funkciou administratívneho centra, v posilnení rozvoja terciárnych služieb a kvartérnych funkcií.

Do druhej podskupiny patrí mesto Trenčín s celoštátnym významom, ktoré plní aj funkciu krajského mesta a Martin (v rámci širších vzťahov) .

Centrá osídlenia druhej skupiny

Centrá osídlenia druhej skupiny sú identifikované v dvoch podskupinách.

Prvú podskupinu tvoria mestá, ktoré sú všetky administratívnymi centrami súčasných okresov a ich veľkosť sa pohybuje v rozmedzí 25 - 50 tisíc obyvateľov. Sú to mestá, ktoré sú v zásade nadregionálneho až celoštátneho významu, pričom sú podporené špecifickými funkciami medzinárodného významu. V riešenom území ide o centrá: Čadca a Považská Bystrica, (Liptovský Mikuláš a Prievidza - v rámci širších vzťahov).

Medzi sídla druhej podskupiny - mestá nadregionálneho významu je zaradené mesto Púchov.

Centrá osídlenia tretej skupiny

Do tretej skupiny sú zaradené mestá v dvoch podskupinách:

Prvá podskupina je tvorená mestami, ktoré sú sídlami súčasných okresov a možno ich tiež charakterizovať ako centrá regionálneho až nadregionálneho významu s veľkosťou v rozmedzí 12 tis. až 25.tis. obyvateľov. Ide o mestá: Nové Mesto nad Váhom, Senica a Skalica, (Bánovce nad Bebravou, Partizánske, Dolný Kubín - v rámci širších vzťahov).

V druhej podskupine sa už začínajú prejavovať špecifické podmienky jednotlivých miest, čo je následne zrejme aj v ostatných skupinách. Asi 40% obcí sú sídlami súčasných okresov. Mestá tejto podskupiny možno vnímať ako centrá regionálneho významu s tým, že niektoré zabezpečujú niektoré špecifické funkcie až celoštátneho, resp. medzinárodného významu, vyplývajúce z ich špecifických daností. Ide o mestá: Bytča, Dubnica nad Váhom, Ilava, Kysucké Nové Mesto, Myjava a Trenčianske

Teplice, (Bojnice, Liptovský Hrádok, Námestovo, Turčianske Teplice, Tvrdošín - v rámci širších vzťahov).

Centrá osídlenia štvrtej skupiny

Predstavujú mestá, ktoré v zásade plnia funkciu regionálneho významu. V rámci riešeného územia ide o mestá: Holíč, Nová Dubnica, Rajec, Stará Turá, (Rajecké Teplice, Trstená, Vrútky - v rámci širších vzťahov). Tieto mestá predstavujú centrá s funkciou pracoviskových, obslužných a obytných centier vo svojom regióne. Ich ďalší rozvoj bude podmienený polohou v systéme regionálnych vzťahov. Vo všetkých centrách regionálneho významu sa očakáva posilnenie ich terciárnych služieb.

Centrá osídlenia piatej skupiny

Do tejto skupiny patria obce, ktoré v zásade plnia funkciu subregionálneho významu. V riešenom území ide o obce: Beluša, Brezová pod Bradlom, Nemšová, Oščadnica, Turzovka, Krásno nad Kysucou (Nováky - v rámci širších vzťahov). Ich rozvoj bude orientovaný predovšetkým na plnenie obytnej funkcie so zodpovedajúcim rozsahom terciárnych služieb aj pre bezprostredné zázemie.

Štvrtú a piatu skupinu tvoria sídla s počtom obyvateľov do 12 000. V oblasti Záhoria je vhodné podporovať rozvoj centier tak, aby tam vzniklo aspoň jedno nadregionálne centrum, ktoré by plnilo aj úlohu rovnovážneho centra voči najbližším centrá v zahraničí. Vhodné pre takéto centrum je mesto Senica.

Centrá osídlenia šiestej skupiny

Centrá osídlenia šiestej skupiny boli špecifikované v rámci záväzných častí ÚPN VÚC.

Pre územie Trenčianskeho kraja boli zadelené do dvoch podskupín, pričom v prvej podskupine ide o nasledovné obce: Nová Dubnica, Trenčianska Teplá, Svinná, Pruské, Ladce, Lednické Rovne, (Bošany, Nitrianske Pravno, Nitrianske Rudno mimo riešeného územia).

Druhú podskupinu predstavujú sídla, ktoré zabezpečujú komplexné základné vybavenie pre obyvateľov bezprostredného zázemia. Ide o sídla:

- v okrese Ilava: Košeca, Košecké Podhradie, Horná Poruba, Bolešov, Mikušovce a Zliechov
- v okrese Myjava: Krajné, Vrbovce a Brestovec,
- v okrese Nové Mesto nad Váhom: Bošáca, Zemianske Podhradie, Moravské Lieskové, Bzince pod Javorinou, Lubina, Kočovce, Považany, Lúka, Čachtice, Podolie a Horná Streda,
- v okrese Považská Bystrica: Horná Mariková, Dolná Mariková, Papradno, Udiča, Plevník-Drienové, Brvnište, Pružiná, Domaniža a Sverepec,
- v okrese Púchov: Lazy pod Makytou, Lysá pod Makytou, Dohňany, Lúky, Lednica, a Dolné Kočkovce,
- v okrese Trenčín: Horné Srnie, Horná Súča, Dolná Súča, Drietoma, Motešice, Trenčianske Jastrabie, Trenčianska Turná, Trenčianske Stankovce a Melčice-Lieskové.
- Pre územie Žilinského kraja v ide o nasledovné obce:
- v okrese Bytča: Štiavnik, Veľké Rovné,
- v okrese Čadca: Raková, Skalité, Stará Bystrica,
- v okrese Žilina: Varín, Terchová,

Pre územie Trnavského kraja v ide o nasledovné obce ako obce lokálneho významu:

- V okrese Skalica: Radošovce a Unín
- V okrese Senica: Smrdáky, Borský Mikuláš, Jablonica, Kúty, Moravský Svätý Ján, Sobotište.

3.2.2 Ťažiská osídlenia

Ťažiská osídlenia predstavujú sídelné systémy, ktoré zahŕňujú od aglomerovaných sústav osídlenia až po sídelné zoskupenia založených na jednoduchých sídelných vzťahoch na princípe polarizačných účinkov centier.

Z hľadiska budúceho rozvoja je v súčasnosti najmenej problémová situácia pri ťažiskách osídlenia v západnej časti Slovenska. Ich územie je najbližšie k štátom Európskej únie. V záujme celého Slovenska by sa mal využiť potenciál západnej časti Slovenska spôsobom, ktorý bude v prospech celého štátu. Je potrebná náležitá podpora v záujme zvýšenia konkurencieschopnosti voči podobným ambíciám v priľahlých územiach v Českej a najmä Maďarskej republike. Cezhraničná spolupráca v záujme posilnenia potenciálu tohto územia je samozrejماً.

V sídelnej sieti Slovenska sa navrhuje podporovať vytváranie ťažísk osídlenia v troch úrovniach, pričom v rámci úrovni sú modifikované podskupiny. V riešenom území sú vymedzené nasledovné ťažiská osídlenia:

Ťažisko osídlenia najvyššej úrovne

- žilinsko-martinské ťažisko osídlenia - ako aglomerácia najvyššej celoštátnej a medzinárodnej úrovne, tvorené okresmi Žilina, Bytča, Čadca, Kysucké Nové Mesto, Považská Bystrica, Púchov, Martin a Turčianske Teplice
- trenčianske ťažisko osídlenia - ako aglomerácia celoštátneho významu, tvorená okresmi Trenčín, Ilava, Nové Mesto nad Váhom s centrom Trenčín

Ťažisko osídlenia druhej úrovne

považsko-bystricko-púchovské ťažisko osídlenia.

Ťažisko osídlenia tretej úrovne

Prvá skupina:

- v riešenom území sa nenachádza.

Druhá skupina:

- myjavské ťažisko osídlenia,
- skalicko-holíčske ťažisko osídlenia.

Ako určité špecifické ťažiská osídlenia je potrebné sledovať ťažiská osídlenia s cezhraničnou pôsobnosťou aglomeračných aspektov. Tieto je potrebné študovať a rozvíjať v tesnej spolupráci s príslušnými partnermi zo susedných štátov. V zmysle KURS z pohľadu celého územia SR v riešenom území sú hlavné oblasti cezhraničnej spolupráce špecifikované ako druhej úrovne. V súčasnosti ide predovšetkým o nasledovné ťažiská osídlenia, ktoré majú najväčšie predpoklady cezhraničnej spolupráce:

- trenčianske ťažisko osídlenia,
- skalicko-holíčske ťažisko osídlenia,
- senické ťažisko osídlenia.

3.2.3 Rozvojové osi

V riešenom území možno identifikovať nasledovné sídelné rozvojové osi - urbanizačný pás, celoštátneho resp. nadregionálneho významu:

Sídelná rozvojová os prvého stupňa

Rozhodujúcimi rozvojovými osami v sídelnej štruktúre Slovenska sú rozvojové osi prvého stupňa. Prepájajú centrá osídlenia prvej skupiny a ťažiská osídlenia prvej úrovne v štáte a porovnateľné centrá mimo hraníc krajiny, pričom zahŕňajú minimálne jednu cestnú komunikáciu a jednu železnicu rýchlostného typu.

- považská sídelná rozvojová os: Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina,
- žilinsko-podtatranská sídelná rozvojová os: Žilina- Martin - Poprad - Prešov,
- žilinsko-kysucká sídelná rozvojová os: Žilina - Čadca - hranica ČR, resp. Poľskom,
- záhorská sídelná rozvojová os: Bratislava - Malacky - Kúty - hranica ČR.

Sídelná rozvojová os druhého stupňa

Prepája centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne s centrami osídlenia prvej úrovne, resp. prepájajú centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne medzi sebou, pričom zahŕňajú minimálne jednu cestnú komunikáciu a jednu železnicu nadregionálneho významu, alebo jednu rýchlostnú cestu.

- ponitrianska sídelná rozvojová os: Trenčín - Bánovce nad Bebravou - Topoľčany - Nitra - Nové Zámky - Komárno.

Sídelná rozvojová os tretieho stupňa

Prepája stredné centrá a ťažiská osídlenia tretej úrovne navzájom ako aj ostatné vyhodnocované centrá osídlenia s ostatnými centrami osídlenia druhej skupiny,
záhorsko-trnavská sídelná rozvojová os: Skalica - Holíč - Senica - Trnava
dolnomoravská sídelná rozvojová os: Kúty - Skalica - Holíč,
myjavská sídelná rozvojová os: Senica - Myjava - Stará Turá - Nové Mesto nad Váhom,
malokarpatská sídelná rozvojová os: Nové Mesto nad Váhom - Chtelnia - Smolenice - Modra

3.2.4 Hlavné priority riešenia

Vychádzajúc z existujúcich dokumentov na európskej ako aj celoštátnej úrovni, riešený priestor je súčasťou dvoch silných stredoeurópskych významných kooperačných priestorov, ktoré sú tvorené územiami medzi mestami Brno – Bratislava – Győr – Viedeň a Ostrava – Katowice – Kraków – Žilina. Priestor Brno – Bratislava – Győr – Viedeň tvorí južnú – vstupnú časť riešeného územia slovensko – českého prihraničného územia a priestor Ostrava – Katowice – Kraków – Žilina tvorí severnú – uzatváraciu časť riešeného územia. Spojnicu medzi týmito kooperačnými priestormi tvorí **považská rozvojová os: Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina**, ktorá má z pohľadu Slovenska mimoriadny význam vzhľadom na trasovanie významných dopravných koridorov - **multimodálny koridor č. V.a**. Bratislava – Žilina - Prešov/Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – v prepojení na Ukrajinu.

Na považskej rozvojovej osi leží trenčianske ťažisko osídlenia ako aglomerácia celoštátneho významu, tvorená okresmi Trenčín, Ilava, Nové Mesto nad Váhom s centrom Trenčín, ktorá vzhľadom na už spomínané súvislosti predstavuje významnú priestorovú štruktúru. Ide o väzby jednak na kooperačné priestory európskeho významu a na druhej strane väzby do vnútorného územia republiky (aglomerácia Prievidza, Banská Bystrica) a vzťahy na Českú republiku na rozvojovú oblasť **OB9** Zlín (ORP Holešov, Otrokovice, Vizovice, Zlín) a rozvojovú os **OS5** - republikového a medzinárodného významu Katowice/ hranice ČR – Ostrava – Břeclav – hranice ČR/Viedeň (v dvoch vetvách cez Olomouc a Brno resp. Otrokovice).

Dôležitý „uzol“ trenčianskeho ťažiska osídlenia tvorí mesto Trenčín ako jeho centrum, ktoré vzhľadom na jeho „strategickú“ polohu je potrebné chápať v širších súvislostiach, prekračujúcich hranice administratívneho územia mesta. Tieto súvislosti vyplývajú jednak už spomínanej polohy mesta, historických daností, sídelno-hospodárskych aktivít, urbanistických súvislostí a intenzity vzájomných vzťahov v bezprostrednom ako aj širšom okolí mesta. Vzhľadom na existujúce vplyvy mesta na jeho bezprostredné zázemie ako aj zvyšujúci sa vplyv okolitých obcí na mesto, má centrum osídlenia Trenčín tendenciu formovať sa ako priestorová štruktúra s nasledovným vymedzením: Trenčín v administratívnych hraniciach, obce Zamarovce, Soblahov, Veľké Bierovce, Trenčianska Turná, Opatovce, Kostolná-Záriečie, Trenčianska Teplá, Trenčianske Teplice, Nemšová, Skala, Dubnica nad Váhom. Predmetnú skutočnosť potvrdzuje aj Konceptia územného rozvoja Slovenska - KURS 2001 ako aj ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja.

Priestory na spoločné riešenie

(vymedzenie spoločných slovensko–českých „cieľových území“ územného rozvoja)

Na základe zhodnotenia prírodných, sídelných, kultúrno-historických, územno-technických, spoločenských, sociálno-ekonomických daností je možné konštatovať, že v území pozdĺž slovensko – českého prihraničného územia, sa priestor severného Záhoria (Skalicko) vyznačuje najsilnejšími sídelnými, dopravnými, hospodárskymi, kultúrno-historickými, spoločenskými vzťahmi s priestorom južnej Moravy. Priestor severného Záhoria (Skalicko) – tvoriaci základ cezhraničnej aglomerácie z pohľadu slovenskej časti riešeného územia by mal patriť medzi:

- hlavné priorit riešenia a
- návrh na vymedzenie spoločných slovensko–českých „cieľových území“ územného rozvoja,

Druhý priestor, ktorý sa z pohľadu slovenskej časti riešeného územia javí ako perspektívny je priestor Púchov v návaznosti na výstavbu R6

Vo väzbe na naznačené trendy v Konceptii územného rozvoja Slovenska 2001 a projekte nadnárodného charakteru PlaNet CenSE (Interreg IIIB) je potrebné spoločne uplatniť návrhy na doplnenie stredoeurópskych významných kooperačných priestorov medzi mestami Ostrava – Katowice – Kraków – Žilina. Riešenie problematiky si vyžaduje špecifické riešenie vzhľadom na trojstrannú spoluprácu.

Priestor severného Záhoria

Ako vyplýva z naznačených trendov v koncepcii územného rozvoja Slovenska 2001, centrá Skalica a Holíč v dôsledku ich predchádzajúceho spoločného vývoja s centrami na moravskej strane, by mali aj naďalej tvoriť rovnováhu voči týmto centram a spolu s nimi aj tvoriť základ cezhraničnej aglomerácie.

Územie aglomerácie na slovenskej strane možno v širších súvislostiach vymedziť ako región Záhoria (okresy Skalica, Senica), pričom práve centrá Skalica a Holíč môžu tvoriť bipolárne centrá cezhraničnej aglomerácie.

Centrum Skalica

V súlade s Stratégiou rozvoja mesta Skalica pre roky 2004 – 2020 má mesto Skalica predpoklady rozvoja ako kultúrno-spoločenské centrum prihraničného regiónu Záhorie, využívajúce významné historické danosti s významným podielom obchodných, finančných, informačných služieb, služieb cestovného ruchu, ktorý funkčne prepája región Záhoria s regiónom Moravy a vybuduje si konkurencieschopnú pozíciu mesta v rámci regiónu Viedeň – Bratislava – Győr.

Mesto Skalica leží v zázemí mesta Bratislava a v trojuholníku veľkých miest Viedeň – Brno – Bratislava, čo do budúcnosti predstavuje veľký potenciál v rozvoji regiónu. Región už v súčasnosti patrí medzi ekonomicky silnejšie v rámci SR.

Stanovené strategické ciele v rámci schválenej Stratégie rozvoja mesta Skalica pre roky 2004 – 2020 definujú základnú filozofiu mesta a príslušného regiónu:

- využitie existujúceho kultúrneho, prírodného a technického potenciálu pre budovanie podnikateľských aktivít a imidžu mesta v oblasti cestovného ruchu ako atraktívnej destinácie s dôrazom na históriu Skalice a jej tradície,
- budovanie ekonomicky stabilného prostredia, podpora existujúceho ekonomického potenciálu, rozvoj malého a stredného podnikania, rozvoj služieb v súkromnom a verejnom sektore, podpora domácich a zahraničných investícií,
- inštitucionálny rozvoj mesta a budovanie občianskej infraštruktúry s dôrazom na obyvateľstvo a jeho potreby

Medzi ciele v oblasti cezhraničnej a medzinárodnej spolupráce patrí demarginalizácia regiónu, tvorba a udržiavanie dobrých susedských vzťahov a partnerstiev, budovanie družobných vzťahov a tvorba integrovanej regionálnej politiky, rozvoj inštitucionálnej sféry, infraštruktúry a rozvoj cestovného ruchu s dôrazom na euroregión Pomoravie, ktorého je Skalica súčasťou. V súlade s uvedenými cieľmi pôjde o realizovanie opatrení v zmysle stanovených priorít:

1. Rozvoj v oblasti kultúry a športu
 - Opatrenie – Spolupráca v oblasti spoločenského súžitia a obnova tradícií
2. Rozvoj v oblasti infraštruktúry
 - Opatrenie – Napojenie a rozvoj dopravných komunikácií a cezhraničnej verejnej dopravy
3. Rozvoj v oblasti cestovného ruchu
 - Opatrenie – Rozvoj cezhraničnej regionálnej spolupráce v oblasti CR, rozvoj spolupráce v rámci euroregiónu, rozvoj cezhraničnej turistiky a aktivít voľného času
4. Rozvoj v oblasti hospodárskej spolupráce
 - Opatrenie – Podpora cezhraničných podnikateľských aktivít a podpora vývoja spoločného trhu práce

Centrum Holíč

Strategickým cieľom mesta Holíč je v zmysle Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta na roky 2007 – 2017 prispieť ku vyváženému sociálno-ekonomickému rozvoju mesta Holíč.

Špecifické ciele na dosiahnutie strategického cieľa definujú stratégiu rozvoja mesta v oblastiach:

1. Zvyšovať konkurencieschopnosť priemyslu a služieb
2. Rozvíjať ľudské zdroje a zvyšovať ich adaptabilitu
3. Zvyšovať efektívnosť produkcie a kvalitu života populácie
4. Rozvoj dopravnej a environmentálnej infraštruktúry
5. Rozvoj kvality sociálnych služieb, zdravotníctva, školstva, športu a kultúry
6. Zachovanie kultúrneho dedičstva mesta
7. Podporovať vyvážený regionálny rozvoj vo všetkých oblastiach

Priestor Púchov

Ťažisko osídlenia druhej úrovne povážsko-bystricko-púchovské ťažisko osídlenia predstavuje dynamicky sa rozvíjajúce územie, ležiaci na povážskej rozvojovej osi (rozvojová os: Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina.), ktorá je rozvojovou osou prvého stupňa, priestorom prechádza multimodálny koridor č. Va: Terst - Bratislava - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou - Užhorod - Lvov. Tento dopravný koridor patrí medzi najvýznamnejšie komunikačné osi v strednej Európe. Považsko-bystricko-púchovské ťažisko osídlenia je reprezentované dvoma rozvojovými centrami Považská Bystrica a Púchov.

Centrum Púchov

Priestor Púchov (Púchov, Dolné Kočkovce, Beluša) vo väzbe na existujúcu danosti - diaľnicu D1, modernizáciu železničnej trate č. 120 Bratislava – Žilina - Košice, sociálno-ekonomickou charakteristikou rozvoja mesta vyznačujúcou sa progresívnym trendom, uvažovanú rýchlostnú cestu R6, ktorá zabezpečí prepojenie s rýchlostnou cestou R49 na českej strane, (rýchlostné prepojenie na trase Zlín-Púchov), má všetky predpoklady pre lokalizáciu aktivít na báze cezhraničnej až medzinárodnej spolupráce.

Uvedené trendy boli naznačené v dokumentáciách - Zmenách a doplnkoch ÚPN VÚC trenčianskeho kraja (2004), v pripravovanom ÚPN mesta Púchov, v ktorých na základe vyššie uvedených daností sa predpokladá s lokalizáciou priemyselného parku celoštátneho a medzinárodného (Púchov - Luh, Predsigoť, Podzábrh) a priemyselných parkov regionálneho významu (Beluša – Podbrezie, Dohňany – Horné prúdy – na trase budúcej R6 v smere na ČR).

Túto víziu potvrdzuje aj Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Púchov a špecifikuje mesto „Púchov ako progresívne mesto, ktoré sa prioritne zameriava na potreby svojich obyvateľov ako aj obyvateľov jeho regiónu a intenzívne podporuje trvalo udržateľný rozvoj v záujmovom priestore“.

Hlavné dlhodobé zámery mesta sú:

- trvalo udržateľný a komplexný rozvoj mesta,
- riešenie súčasných a predpokladaných problémov mesta zo zreteľom na dlhodobý rozvoj,
- zvýšenie atraktívnosti mesta.

3.3 Ľudské zdroje

3.3.1 Obyvateľstvo a priestorová štruktúra

Do riešeného územia bolo zahrnutých deväť okresov, ktoré sú situované priamo na hraniciach s Českou republikou (Senica, Skalica, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Ilava, Púchov, Považská Bystrica, Čadca), ako aj tri okresy, ktorých územie sa nachádza vo vzdialenosti menšej ako 20 km od hranice s Českou republikou (Bytča, Kysucké Nové Mesto, Žilina) z troch krajov Slovenska.

Celé takto vymedzené územie zaberá 11,93 % plochy Slovenskej republiky a počet obyvateľov na tomto území predstavuje 14,87 % z celkového počtu jej obyvateľov. Priemerná hustota osídlenia na vymedzenom území (136,72 obyvateľov na km²) značne prevyšuje celkovú priemernú hustotu SR (109,71 obyvateľov na km²).

Z hľadiska dlhodobejšieho vývoja možno riešené územie charakterizovať nasledovne: počet obyvateľov v rokoch 1970 – 1980 dynamicky vzrastal vo väčšine sledovaných okresov a celkový prírastok bol viac ako 60 tisíc obyvateľov (index rastu 108,7). V rokoch osemdesiatych bol prírastok obyvateľstva takmer polovičný (35 332 obyvateľov, index rastu 104,7) a v poslednom decéniu (1991 – 2001) už iba necelých 14 tisíc obyvateľov (index rastu 101,8). Pritom v okresoch Myjava a Nové Mesto nad Váhom zaznamenávame úbytok počtu obyvateľov už po roku 1980 (index rastu 1991 - 2001 tam dosiahol hodnoty 96,8 a 98,3).

Z hodnotenia dlhodobého vývoja možno usúdiť, že počet obyvateľov v prihraničnom území sa bude v budúcom decéniu meniť iba mierne, a pokiaľ nenastane oživenie migračných pohybov, možno predpokladať vo viacerých bilancovaných okresoch skôr úbytok počtu obyvateľov.

Podiel produktívneho obyvateľstva (vrátane osôb nezisteného veku) na riešenom území tvorí takmer 63% z celkového počtu obyvateľov a je v jednotlivých okresoch vcelku vyrovnaný (viď. tabuľka). Dosť rozdielne sú však údaje indexu vitality (podiel predproduktívnej a poproduktívnej zložky obyvateľstva v %) charakterizujúce typ populácie. Podľa hodnôt tohto indexu možno iba v okresoch Čadca a Kysucké Nové Mesto označiť populáciu ako stabilizovanú s priaznivým pomerom zložiek predproduktívneho a poproduktívneho obyvateľstva. Naopak v okresoch Myjava, Nové Mesto n. Váhom i Trenčín

dosahujú hodnoty indexu značne pod 100 %, čo poukazuje na regresívny typ populácie s nepriaznivými predpokladmi vývoja štruktúry obyvateľov. Vo zvyšných 7 okresoch možno označiť populáciu ako stagnujúcu (index vitality v rozmedzí 100 až 120 %). Rovnakú charakteristiku populácie udáva i priemerná hodnota indexu vitality (104,1 %) pre celé riešené územie.

Trenčiansky kraj

Riešené územie Trenčianskeho kraja zaberá 9,18 % plochy Slovenskej republiky a počet obyvateľov predstavuje 11,29 % obyvateľov štátu. Rozlohou najväčší je okres Trenčín, najmenší je okres Myjava. Aj podľa počtu obyvateľov okres Trenčín vysoko prevyšuje ostatné okresy, naopak najmenej obyvateľov žije v okresoch Myjava a Púchov.

Okresmi s najmenším počtom obcí sú Myjava – 17, Ilava a Púchov s 21 obcami. V skladbe obyvateľstva podľa pohlavia prevládajú vo všetkých okresoch ženy (51,02 %), pričom najviac v okrese Myjava (51,43 %). Najmenej obyvateľov má okres Myjava – 29 170, t.j. 4,84 %.

V uplynulom období 1991 – 2001 došlo v kraji k poklesu obyvateľstva a spomaľovanie demografického vývoja sa tu prejavuje ešte výraznejšie ako v ostatných krajoch SR. Na celkovom úbytku obyvateľstva v roku 1999 sa v riešenom území podieľal jednak prirodzený úbytok obyvateľstva, ako aj pasívne saldo migrácie. Celkový úbytok obyvateľstva roku 1999 predstavoval 0,74 % (priemer SR je +0,97 %). Hrubá miera pôrodnosti v kraji dosiahla k 31.12.2001 9,16 ‰, čo je pod hranicou priemeru SR (10,41 ‰). Najvyššiu hrubú mieru pôrodnosti si dlhodobo udržuje okres Považská Bystrica (10,13 ‰), no i tak nedosahuje slovenský priemer. Najnižšia pôrodnosť v riešenom území bola zaznamenaná v okrese Myjava (r.2001 – 8,18 ‰).

Demografický vývoj na Slovensku je charakterizovaný postupným spomaľovaním reprodukcie obyvateľstva, najmä zásluhou znižovania pôrodnosti. Tento trend sa prejavuje veľmi výrazne v Trenčianskom kraji, kde dochádza v poslednom období k prirodzenému úbytku obyvateľstva.

Hrubá miera pôrodnosti v kraji poklesla od r. 1998 do r. 2002 z 9,23‰ na 7,93‰, pričom žiadny z okresov nedosahuje hranicu celoslovenského priemeru (SR – 9,45‰). Najmenej detí sa rodí v okresoch Myjava (2002 – 6,91‰) a Nové Mesto nad Váhom (7,29‰).

Úmrtnosť obyvateľstva vykazuje od r. 1990 – podobne ako na celom Slovensku aj v Trenčianskom kraji relatívnu stabilitu. Rozhodujúcimi faktormi, ktoré ju ovplyvňujú, sú veková štruktúra obyvateľstva a spôsob nášho života so sústavne sa zhoršujúcim životným prostredím. Z regionálneho hľadiska dosahuje najvyššiu úmrtnosť okres Myjava (11,45‰) a Nové Mesto nad Váhom (10,44‰) v dôsledku nepriaznivej vekovej štruktúry obyvateľstva. K 31.12.2002 predstavovala hrubá miera úmrtnosti v Trenčianskom kraji 9,42‰, čo je menej ako celoslovenský priemer (9,58‰).

V dôsledku nízkej natality aj napriek nižšej mortalite patrí Trenčiansky kraj k regiónom s úbytkom obyvateľstva prirodzenou menou (-1,49‰). Prirodzený prírastok obyvateľstva v r. 2002 zaznamenal jedine okres Bánovce nad Bebravou (0,52‰). Najvyšší prirodzený úbytok dlhodobo dosahujú okresy Myjava (r. 2002 – -4,54‰) a Nové Mesto nad Váhom (-3,16‰).

Popri poklese obyvateľstva prirodzenou menou je v Trenčianskom kraji aj nepriaznivá migračná situácia, nakoľko kraj od r. 1998 vykazuje ako celok pasívne saldo migrácie. V rámci okresov dochádza v posledných rokoch ku značným výkyvom v intenzite sťahovania. V r. 2002 dosiahli migračný prírastok obyvateľstva len 3 okresy – Púchov (0,48‰), Nové Mesto nad Váhom a Považská Bystrica.

Na celkovom úbytku obyvateľstva sa v roku 2002 v Trenčianskom kraji podieľal jednak prirodzený úbytok obyvateľstva, ako aj pasívne saldo migrácie. Celkový úbytok obyvateľstva v r. 2002 zaznamenali všetky okresy v kraji, pričom ich sumár predstavoval rekordnú hodnotu -2,36‰.

Pri pokračujúcom zhoršovaní reprodukčných charakteristík, t.j. pri dlhodobom znižovaní počtov narodených detí a so zmenami v úmrtnostných pomeroch sa menia aj hlavné tendencie vo vekovom zložení obyvateľstva. Vo vývoji vekovej skladby obyvateľstva pozorujeme pokles detskej zložky v prospech kategórie produktívneho a poproduktívneho veku. V súčasnosti je vekové zloženie Trenčianskeho kraja z hľadiska budúcej reprodukcie, ako aj z hľadiska podmienok pre tvorbu zdrojov pracovných síl nepriaznivé. Veková pyramída sa od roku 1991 postupne pretransformovala z progresívneho typu na regresívny.

Vzdelanostná úroveň v okresoch Trenčianskeho kraja je zhruba na celoslovenskej úrovni. Najväčší podiel majú obyvatelia so stredným vzdelaním. Podiel stredoškolsky vzdelaných obyvateľov bez maturity alebo s maturitou dosahuje viac ako 65%. V okresoch Myjava, Púchov a Nové Mesto nad Váhom je väčší podiel obyvateľov so základným vzdelaním a menší podiel vysokoškolsky vzdelaných obyvateľov, naopak okres Trenčín vykazuje podiel vysokoškolsky vzdelaných obyvateľov nad 11% čo

sú 1,5% nad celoslovenský priemer. V tabuľke nie sú zahrnutí obyvatelia, ktorý pri sčítaní neudali stupeň najvyššieho dosiahnutého vzdelania.

Ekonomická aktivita obyvateľstva je v hodnotených okresoch Trenčianskeho kraja nad celoslovenským priemerom. Celkovo bolo v sledovaných okresoch ekonomicky aktívnych 195 661 obyvateľov čo predstavuje 51,69% všetkých obyvateľov. U mužov bol tento podiel až 55,44% a žien 48,12%. Najvyšší podiel ekonomicky aktívnych obyvateľov dosiahli okresy Ilava a Myjava, nad 52 %.

ŠÚ SR evidoval na konci roka 2003 v riešenom území 89631 zamestnancov v podnikoch s počtom zamestnancov 20 a viac. V porovnaní s predchádzajúcim rokom sa počet zamestnancov zvýšil v okresoch Myjava a Nové Mesto nad Váhom, v ostatných okresoch došlo k poklesu zamestnanosti.

Podľa údajov zo SODB 2001 v sledovaných okresoch Trenčianskeho kraja dochádza do zamestnania 67 704 zamestnancov mimo svoje bydlisko, čo predstavuje podľa jednotlivých okresov podiel od 28,33% v okrese Považská Bystrica až po 42,03% v okrese Ilava. V ostatných okresoch je tento podiel na úrovni 35%

Trenčiansky kraj sa v porovnaní s ostatnými kraji vyznačuje podstatne nižšou mierou nezamestnanosti a dlhodobo zaujíma 2. priečku po Bratislavskom kraji.

V rámci okresov Trenčianskeho kraja sú v miere nezamestnanosti určité disproporcie. Dlhodobu sú najvyššou mierou nezamestnanosti zaťažované okresy Bánovce nad Bebravou a Partizánske (mimo riešené územie), ktoré však tiež nedosahujú hodnotu celoslovenského priemeru. Naopak jednu z najnižších mier nezamestnanosti v republike vykazujú v sledovanom období okresy Trenčín a Ilava.

Trnavský kraj

Riešené územie v rámci Trnavského kraja tvoria iba jeho dva najsevernejšie položené okresy Senica a Skalica. V tomto území žilo podľa sčítania obyvateľov v r. 2001 spolu takmer 108 tisíc (107 682) trvale bývajúcich obyvateľov. V oboch okresoch má prevahu ženská populácia (51,1 % obyvateľov). Rozlohou väčší okres Senica má najnižšiu hustotu obyvateľov (89 na km²) v celom riešenom území. Okres Skalica má pomerne husto osídlené územie (131 obyvateľov na km²).

V riešenom území kraja je 52 obcí, z toho má 5 štatút mesta (vrátane miest okresných).

V oboch dotknutých okresoch dochádza v posledných rokoch k miernemu poklesu počtu obyvateľov.

I údaje o pohybe obyvateľstva po r. 2000 naznačujú postupný pokles hodnôt prirodzeného prírastku obyvateľov, ktorý už nestačí vykryť mierny prírastok obyvateľov z migrácie, čo celkovo spôsobuje mierny úbytok obyvateľstva v oboch okresoch.

Na úbytku obyvateľstva, popri znižovaní počtov narodených detí, sa podieľa i úmrtnosť, pričom najvyšší podiel na príčinách smrti majú choroby obehovej sústavy (viac ako 50%), potom nádorové ochorenia (cca 20%).

Podiel produktívneho obyvateľstva tvorí na území oboch okresov viac ako 60 % z celkového počtu obyvateľov. Podiel detskej zložky obyvateľstva zatiaľ málo presahuje nad poproduktívnu zložku. Index vitality (podiel predproduktívnej a poproduktívnej skupiny obyvateľstva) pre oba okresy však už poukazuje na stagnujúci typ populácie (pre hodnoty indexu v rozmedzí 101 až 120). Pre budúci vývoj z hľadiska reprodukcie, ako aj z hľadiska podmienok pre tvorbu zdrojov pracovných síl je vekové zloženie menej priaznivé.

Priemerný vek obyvateľov oboch okresov (Senica 36,24 a Skalica 36,09) k dátumu sčítania sa pohybuje tesne okolo celoslovenského priemeru (36,17).

Dominujúcou zložkou obyvateľstva nad 16 rokov podľa dosiahnutého stupňa vzdelania sú stredoškólači (cez 60%). V tejto položke sú zahrnuté osoby s učňovským, odborným i všeobecným stredným vzdelaním. Podiel obyvateľov s vysokoškolským vzdelaním v oboch okresoch vykazuje hodnoty pod celoslovenským priemerom .

Podľa SODB r. 2001 bolo v riešených okresoch Trnavského kraja 55473 ekonomicky aktívnych obyvateľov, t.j. 51,5% z celkového počtu, čo je o niečo viac ako celoslovenský priemer. Z prezentovaných údajov je zrejmy nadpolovičný podiel mužov z celkového počtu ekonomicky aktívnych osôb, vyšší počet osôb činných v súkromnom sektore, viac ako 50 %-ný podiel osôb pracujúcich v robotníckych profesiách a viac ako tretina odchádzajúcich za prácou mimo obce bydliska najmä v obciach mimo okresného mesta. Relatívne nízky je podiel ekonomicky aktívnych osôb z obyvateľstva v poproduktívnom veku.

Detailnejšie členenie pohybu za prácou prezentujú nasledujúce údaje. Podľa SODB 2001 odchádza z oboch okresov za prácou celkom 19212 obyvateľov - z toho v rámci okresu 50,3%, mimo okres

39,0% a do zahraničia 10,7%. Vyššia odchádzka za prácou do zahraničia je z okresu Skalica – 15,5%, ktorého územie bezprostredne nadväzuje na moravský prihraničný okres Hodonín.

V rámci riešených okresov Trnavského kraja dochádzalo za prácou 9658 obyvateľov, z toho 71,3% v rámci okresu a 28,7% mimo okres. Dochádzka za prácou zo zahraničia v riešenom území nebola evidovaná. Saldo pohybu za prácou (odchádzajúci mínus dochádzajúci) pre oba okresy k dátumu sčítania bolo 5 666 osôb.

Priemerný evidenčný počet zamestnancov vo fyzických osobách za obdobie 1.- 4. štvrťrok 2003 v oboch bilancovaných okresoch bol 23249 osôb, čo predstavovalo 1,85 % -ný podiel na celkovej zamestnanosti SR. Napriek poklesu zamestnanosti v SR i v Trnavskom kraji v uvedenom období sa v posudzovanom území zamestnanosť medziročne zvýšila o 6 %.

Priemerná nominálna mesačná mzda podľa rovnakého zdroja dosiahla v r. 2003 v okrese Senica hodnotu 13 699 Sk a v okrese Skalica 15 307 Sk (údaj pre Trnavský kraj 14 197 Sk a SR 15 261 Sk).

Disponibilná miera nezamestnanosti v bilancovanom období vykazuje pokles nezamestnanosti, jej hodnota viac ako 11,45 % - okres Senica a 10,12 - okres Skalica (kraj 11,05) a sumárny počet evidovaných nezamestnaných (takmer 7 tisíc) poukazujú na ešte dostatočnú rezervu voľnej pracovnej sily.

Žilinský kraj

V riešenom území Žilinského kraja žilo k 31.12.2003 314 288 obyvateľov, z toho takmer 1/2 v okrese Žilina. Naopak najmenej obyvateľov má okres Bytča. Ženská populácia má dominantné postavenie vo všetkých okresoch, najviac však v okrese Žilina – 51,44%.

Najhustejšie osídlené sú okresy Kysucké Nové Mesto (194,59 obyv./km²) a Žilina (192,23 obyv./km²), najnižšiu hustotu dosahuje okres Bytča (109,23 obyv./km²).

V riešenom území Žilinského kraja sa nachádza 102 obcí, z ktorých má 8 štatút mesta – vrátane okresných miest. Počtom obcí 53 sa na prvé miesto zaraďuje okres Žilina, okresmi s najmenším počtom obcí sú Bytča – 12 a Kysucké Nové Mesto – 14.

Od r. 1991 do r. 2003 vzrástol celkový počet obyvateľov v riešenom území o 9 737 obyvateľov, t.j. o 3,20%. Mierny nárast obyvateľstva zaznamenali všetky okresy, najnižší však okres Bytča.

Demografický vývoj na Slovensku je charakterizovaný postupným spomaľovaním reprodukcie obyvateľstva, najmä zásluhou znižovania pôrodnosti. Tento trend sa prejavuje aj v riešenom území Žilinského kraja, kde dochádza neustále k poklesu prirodzeného prírastku obyvateľstva.

Najvyššiu pôrodnosť v riešenom území dosahuje okres Čadca aj napriek tomu, že od r. 1999 do r. 2003 poklesla z 11,78‰ na 11,05‰. Najmenej detí sa rodí v okrese Žilina (r. 2003 – 9,05‰).

Úmrtnosť obyvateľstva vykazuje od r. 1990 – podobne ako na celom Slovensku aj v riešenom území Žilinského kraja stúpajúcu tendenciu. Z regionálneho hľadiska dosahuje dlhodobo najvyššiu úmrtnosť okres Bytča (r. 2003 – 11,34‰).

V dôsledku znižujúcej sa natality a rastúcej mortality dochádza v riešenom území k znižovaniu prirodzeného prírastku, dokonca až k prirodzenému úbytku obyvateľstva. Najvyšší prírastok obyvateľstva prirodzenou menou v r. 2003 bol dosiahnutý v okrese Čadca (1,36‰), kým v okresoch Bytča a Žilina bol zaznamenaný prirodzený úbytok obyvateľstva.

Oproti r. 1999 došlo aj k výraznému zníženiu celkového prírastku obyvateľstva – dokonca v okrese Kysucké Nové Mesto došlo k celkovému úbytku obyvateľstva.

Napriek tomu, že priemerný vek sa v riešenom území neustále zvyšuje, je vo väčšine okresov nižší ako celoslovenský priemer (r. 2003 – 36,82 rokov). Najmladšie obyvateľstvo žije v okrese Čadca s vekovým priemerom 35,05 rokov, naopak najstaršie v okrese Žilina (36,90 rokov).

V budúcnosti sa v Žilinskom kraji, podobne ako v celej republike predpokladá ďalšie zhoršovanie vekovej skladby obyvateľstva, a to nielen vo vidieckych, ale aj v mestských sídlach, ktoré ešte donedávna profitovali zo značnej migrácie mladších vekových skupín z vidieckych sídiel.

Úroveň vzdelania obyvateľstva riešeného územia Žilinského kraja je nižšia ako priemerná úroveň Slovenskej republiky.

Vzdelanostná úroveň patrí medzi slabé stránky najmä v okresoch Čadca a Bytča. Podľa SODB r. 2001 dosiahol okres Čadca najvyšší podiel obyvateľov s ukončeným základným vzdelaním (31,05%) a spolu s okresom Bytča aj najvyšší podiel obyvateľov s ukončeným stredným vzdelaním bez maturity. V okrese Čadca je zároveň najvyšší podiel obyvateľov bez vzdelania.

Okresy Čadca a Bytča nedosahujú ani 5%-tnú hranicu vo vysokoškolskej vzdelanosti; niečo nad 6% vysokoškolsky vzdelaných obyvateľov je v okrese Kysucké Nové Mesto. Hranicu celoslovenského priemeru – 9,85% vysokoškolsky vzdelaných prekračuje len okres Žilina.

Podľa SODB r. 2001 bolo v riešenom území Žilinského kraja 159503 ekonomicky aktívnych obyvateľov, t.j. 50,8%, čo je o niečo viac ako celoslovenský priemer. Najvyšší podiel zapojenia obyvateľstva do pracovného procesu mal okres Žilina (51,7%) - a to celkovo, u mužov i u žien. Najnižšiu ekonomickú aktivitu obyvateľstva dosahuje okres Čadca.

ŠÚ SR evidoval v 1. polroku 2004 v riešenom území Žilinského kraja 60669 zamestnancov, čo predstavovalo podiel na celkovej zamestnanosti SR 4,9%. Vo všetkých okresoch s výnimkou okresu Kysucké Nové Mesto došlo k poklesu zamestnanosti oproti r. 2003 – najviac v okrese Bytča.

Podľa SODB 2001 odchádza z okresov riešeného územia za prácou celkom 54426 obyvateľov - z toho v rámci okresu 57,63%, mimo okres 27,46% a do zahraničia 14,91%. Najvyššia odchádzka za prácou do zahraničia je z okresu Čadca – 28,24% (prevažne Ostravsko, Valašsko, Olomouc).

Podľa SODB 2001 v rámci riešených okresov Žilinského kraja dochádzalo za prácou 45102 obyvateľov, z toho 69,54% v rámci okresu a 30,46% mimo okres. Najväčšiu dochádzku za prácou z ostatných okresov SR zaznamenal okres Žilina – 10331 obyvateľov. V riešenom území nebola zaznamenaná dochádzka za prácou zo zahraničia.

Najnižšiu nezamestnanosť v riešenom území dosahuje okres Žilina. K najvýraznejšiemu poklesu nezamestnanosti od r. 1999 došlo v okresoch Čadca a Kysucké Nové Mesto.

V r. 2003 sa na celkovom počte nezamestnaných v riešenom území Žilinského kraja ženy podieľali 52,5% (9230). Počet poberateľov podpory dosiahol 5135, t.j. 29,2% z celkového počtu evidovaných nezamestnaných.

4. Ekonomická štruktúra

4.1 Súhrnné hodnotenie dotknutých regiónov z hľadiska lokalizácie ekonomických aktivít

Súhrnné zhodnotenie možnosti potenciálnej alokácie ekonomických aktivít v jednotlivých krajoch možno uskutočniť na základe nasledujúcich ukazovateľov:

podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva s vysokoškolským vzdelaním,
podiel trhových služieb v hospodárskej štruktúre regiónu,
miera nezamestnanosti.

Uvedené ukazovatele z rôzneho hľadiska hovoria o tom, aké sú podmienky pre lokalizáciu ekonomických aktivít v jednotlivých okresoch riešeného územia. Vyjadrujú kvalitu a kvantitu ľudského potenciálu ako jednej zo základných podmienok, ktorá priťahuje kapitál do regiónu a jednak poukazujú na hospodársku štruktúru jednotlivých okresov ako významnej podmienky potenciálnej kooperácie nového investora, ktorý prichádza do regiónu. Pritom hodnotíme predovšetkým podiel trhových služieb v hospodárskej štruktúre regiónu.

Ako vyplýva z tabuľky podmienky na lokalizáciu ekonomických aktivít v jednotlivých okresoch riešeného územia (12 okresov) k priemerným hodnotám za Slovensko (čo je prísnejšie kritérium), potom výsledky sú nasledovné:

10 okresov dosahuje nižší podiel ekonomicky aktívneho obyvateľstva s vysokoškolským vzdelaním ako je priemer Slovenska (13,1 %), okrem okresov Trenčín a Žilina,

11 okresov má nižší podiel trhových služieb v svojej hospodárskej štruktúre ako je priemer Slovenska (35,8 %), okrem okresu Žilina,

1 okres dosahuje vyššiu mieru nezamestnanosti ako je priemer za Slovensko (17,4 %), okrem okresu Kysucké Nové Mesto.

Trenčiansky kraj

Z hľadiska veľkostnej štruktúry podnikov najväčšie zastúpenie na tržbách v roku 2002 z predaja zaznamenali podniky s počtom zamestnancov 500-999, kde tržby predstavovali 24,3 % z celkových tržieb kraja a podniky s 250 – 499 zamestnancami, ktorých podiel tvorí 13,6 %.

V priemyselných podnikoch pracovalo v roku 2002 priemerne 75 992 zamestnancov, čo bolo o 0,2 % menej v porovnaní s rokom 2001. Podľa druhu vlastníctva najviac zamestnancov evidovali súkromné tuzemské podniky (38 224) a štátne (13 805).

Priemerná nominálna mesačná mzda v priemysle dosiahla 13 450 Sk a medziročne vzrástla o 6,5 %. Produktivita práce dosiahla 1 229 937 Sk a v porovnaní s úrovňou roka 2001 vzrástla o 4,8 %.

Útlmom je postihnutá najmä výroba špeciálnej (zbrojárskej) techniky a textilný priemysel. V procese reštrukturalizácie priemyslu došlo k významným zmenám v štruktúre vlastníctva podnikov a vo veľkostnej štruktúre podnikov. Od roku 1999 je viac ako 90% podnikov v súkromnom vlastníctve. Na proces reštrukturalizácie negatívne pôsobí trend vo vývoji finančnej situácie podnikov, vysoké úverové zaťaženie, pokles zisku, rast podnikovej zadĺženosti, nedostatok zdrojov na investície potrebných na modernizáciu výroby a netransparentná privatizácia. Pre región ako celok je charakteristická mnohoozvetvosť priemyselnej základne.

Pribeh transformačného procesu v nadväznosti na doterajšiu ekonomickú základňu ovplyvnil hospodárstvo v jednotlivých okresoch kraja. Najväčšie problémy majú okresy Myjava a Považská Bystrica, čo dokazuje i miera nezamestnanosti. V okrese Považská Bystrica je prevažná časť produkcie sústredená v jednom veľkom strojárskom podniku, čo je pre ekonomickú situáciu nevýhodné. To dokazuje aj vývoj v okrese Myjava, kde nízky odbyt výrobkov v Slovenskej armatúrke a.s. Myjava a následné prepúšťanie pracovníkov spôsobilo prudký nárast nezamestnanosti v okrese, nakoľko takmer štvrtina ekonomicky aktívneho obyvateľstva bola zamestnaná v tejto akciovej spoločnosti. Preto je v týchto okresoch potrebné, okrem zachovania stabilných prvkov výroby možnými opatreniami podporovať vytváranie nových pracovných príležitostí. V okrese Považská Bystrica je možné rozvíjať aj nestrojársku výrobu na báze regionálnych surovín (štrkopiesky, minerálne pramene, drevné suroviny).

Priemyselná výroba je zastúpená odvetvami:

- strojárstvo (výroba obrábacích strojov, oceľových konštrukcií, poľnohospodárskej techniky, výrobkov farebnej metalurgie, zariadení na spracovanie gumy, špeciálneho náradia, prevodoviek, ložísk, zdravotníckej techniky, ...)
- gumársky priemysel (výroba pneumatík a iných gumárskych výrobkov)
- elektrotechnika (výskum, vývoj a výroba zariadení výkonovej elektrotechniky, riadiacich systémov, káblové zväzky pre osobné automobily)
- textilný a odevný priemysel (pánska, dámska konfekcia, pletené ošatenie a bielizeň, posteľná bielizeň,...)
- sklársky priemysel (obalové sklo, lisované sklo, žiarovky, dekorované sklo, brúsené a olovnaté krištáľové sklo, úžitkové sklo,...)
- drevospracujúci priemysel (výroba nábytku, rezivo, stavebné drevené prvky,...)
- chemický priemysel (výroba pracích prostriedkov, výroba tovarov na báze gumy, výroba náterových hmôt, liečiv, ...)
- kožiarsky priemysel (spracovanie usní, výroba obuvi)
- potravinársky priemysel (výroba liehovín, dezertných vín, tavených syrov, mliečnych výrobkov, chleba a pekárskych výrobkov, cukru, čajov, nealkoholických nápojov, minerálnych nápojov, spracovanie mäsa, spracovanie zemiakov, mlyny na múku, mraziarskych výrobkov, ...)
- výroba stavebných hmôt a stavebných prvkov (cement, tehla, umelý kameň, výplne otvorov – drevené a plastové, obklady, dlažby, pletivo, prefabrikáty, krby, ...).

Trnavský kraj

Priestorová a veľkostná štruktúra priemyslu v Trnavskom kraji sa odvíja najmä od zdrojov územia, reprezentovaných potenciálom surovínových zdrojov a distribúciou pracovných síl. Severná (územie okresov Senica a Skalica). Podľa analýz výkonnosti, efektívnosti a predpokladov rozvoja priemyslu v okresoch Senica a Skalica vyniká najmä perspektívne priemyselné centrum Senica, Skalica a Gbely s dominujúcim ťažobným priemyslom (zaradené medzi významnejšie stredné centrá s rozvinutejšou štruktúrou spolu s centrom Holíč). je v rámci celého Trnavského kraja rozsiahly a podieľa sa výraznou mierou na výkonoch priemyslu a celkovej výkonnosti hospodárstva kraja.

Priemyselná výroba je zastúpená odvetvami:

- priemysel ťažby nerastných surovín - ropa a zemný plyn, lignit ťažený v Uhoľných baniach Holíč, Baňa Záhorie
- chemický priemysel

- stavebný priemysel
- potravinársky priemysel

Mesto Senica je jedným z hospodárskych a priemyselných centier Záhoria. Význam mesta aj ako priemyselného centra sa datuje až od roku 1920, keď tu bol založený najväčší priemyselný podnik Továreň na umelé vlákna (dnes Slovenský hodváb, a.s.). Obdobie transformácie negatívne postihlo najskôr sektor poľnohospodárstva, ale nevyhlo sa ani najväčšiemu zamestnávateľovi v meste. Existencia jedného kľúčového zamestnávateľa, ktorá dovtedy prinášala výhody, sa stávala postupne nevýhodou. Slovenský hodváb, a.s., v rámci zefektívnenia vlastnej výroby za posledných päť rokov postupne zredukoval evidenčný počet zamestnancov o 25 %. Aj tento fakt sa výrazne podpísal pod zvyšujúcu sa nezamestnanosť v sledovanom mikroregióne.

Podľa územnej koncentrácie kapacít priemyslu, stavebnej výroby i skladového hospodárstva možno v meste Skalica vyčleniť dve územno-výrobné zoskupenia (ÚVZ) – severozápadné (INA, spol. s r.o., PROTHERM, spol. s r.o.) a ÚVZ juhozápadné. V rámci uvedených ÚVZ bude vo výhľade prebiehať hlavný rozvoj priemyselnej a stavebnej základne mesta i okresu Skalica.

Žilinský kraj

Priemysel sa svojím podielom na exporte, tvorbe hrubého domáceho produktu i zamestnanosti najvýraznejšie podpisuje na hospodárskych výsledkoch ako celej republiky, tak jednotlivých regiónov.

Podľa údajov publikovaných v Ročenke priemyslu bolo v riešenom území Žilinského kraja v r. 2001 evidovaných 134 priemyselných podnikov (organizácie s 20 a viac zamestnancami s prevažujúcou priemyselnou činnosťou bez ohľadu na vlastnícke pomery a organizácie s počtom osôb do 19 zamestnancov, ktoré mali v r. 2001 obrat vyšší ako 100 mil Sk), v ktorých pracovalo 26229 zamestnancov s priemernou mesačnou mzdou 11839 Sk.

Priemyselná výroba je zastúpená odvetvami:

- strojársky priemysel
- drevospracujúci priemysel,
- textilný priemysel
- energetický priemysel
- priemysel stavebných hmôt,
- chemický priemysel,
- automobilivý priemysel

Okres Bytča má málo diverzifikovanú priemyselnú základňu s výrazným podielom strojárkeho priemyslu. Nosným podnikom okresu je KINEX, a.s. Bytča, zameraný na výrobu ložísk, pracovné náradie, povrchovú úpravu kovov. Textilný priemysel reprezentuje Makyta, a.s. a Ľudová tvorba Veľké Rovné, potravinársky – Pivovar Popper. Tradičný drevospracujúci priemysel je v súčasnosti na ústupe – z 3 závodov Drevoindustrie zostal len závod Súľov (sane, lehátka, sedacie súpravy). Za účelom zvýšenia ekonomického potenciálu okresu sa predpokladá rozvíjať malé firmy v drevospracujúcom a kovospracujúcom priemysle, ktoré sú tradičnými odvetvami v území.

Okres Čadca má pomerne diverzifikovanú základňu. Štruktúra priemyslu okresu, ktorá tu bola umelo vsadená sa pri reštrukturalizácii dostáva do útlmu, zvyšuje sa nezamestnanosť. Nosným podnikom zostáva AVC, a.s. v Čadci a Rakovej, zameraný na výrobu prevodoviek. Z ďalších strojárskych podnikov sú zastúpené: ZŤS, a.s. Vysoká nad Kysucou, KOVOMONT a KOMAD, s r.o. v Krásne nad Kysucou. Z textilného priemyslu po skrachovaní firmy Pratex, a.s. Čadca priestory v súčasnosti využívajú firmy rôzneho zamerania, napr. textilná výroba (napr. BEL Ami), stolárska výroba, sklady. Textilná výroba je zastúpená aj v Turzovke firmou I.TRAN s r.o.

Vzhľadom k veľkým zásobám drevnej hmoty má drevospracujúci priemysel na Kysuciach stále významné postavenie. Prevádzky zaoberajúce sa spracovaním drevnej hmoty sa nachádzajú takmer v každej obci. Možnosti ďalšieho rozvoja sú v komplexnom spracovaní drevnej hmoty v podnikoch na území okresu, jeho minimálnom vývoze vo forme guľatiny a vytvorení trhu s drevom v tejto oblasti.

Okres Kysucké Nové Mesto je z hľadiska diverzifikácie priemyselných aktivít silne poddimenzovaný. Chýbajú malé a stredné podniky, ktoré by zamestnávali voľné pracovné sily. Priemysel je jednostranne zameraný na strojárstvo, reprezentované KINEX – KLF, a.s., ku ktorému v súčasnosti pribudol priemyselný park nemeckej firmy INA – Kysuce, a.s., opäť so strojárskym zameraním.

Štruktúru priemyslu dopĺňajú menšie prevádzky drevospracujúceho priemyslu: Drevotrend a Myotis v Kysuckom Novom Meste, odevné firmy HAMIKO a Axis v Kysuckom Novom Meste.

Rozvoj hospodárskej základne v okrese bude zameraný na rozšírenie priemyselného parku INA – Kysuce, ako aj na rozvoj spracovania drevnej suroviny na finálne výrobky. Potrebne by bolo vytvoriť podmienky pre malé a stredné podnikanie aj vo vidieckych sídlach.

Okres Žilina je charakterizovaný značnou odvetvovou diverzifikáciou výrobných základní s vysokým podielom energetiky, s primeraným zastúpením priemyslu stavebných hmôt, chemického, drevospracujúceho a strojárkeho priemyslu, pričom sú zastúpené i ďalšie odvetvia priemyslu.

Nosné priemyselné podniky v meste Žilina sú skoncentrované v 2 pásmach:

Východné priemyselné pásmo: chemický - Aquachemia (základná chemická výroba), Barlo Plastics (plasty), energetický – Tepláreň, celulózo-papierenský – TENTO, a.s.

Západné priemyselné pásmo – je reprezentované priemyselnými podnikmi KLF-ZVL OMNIA, a.s. (výroba ložísk), MONT-IRP a Tlakon (obidve zamerané na oceľové konštrukcie), Elektrovod, s.r.o. (zinkovanie oceľových konštrukcií), Elektrostav, a.s. (povrchová úprava kovov, drobný kovový nábytok), Feron, drevospracujúce firmy Vital a Fines zamerané na výrobu nábytku (bývalá Drevoindustria), mliekárne Laktis, a.s.

Nový priemyselný park - Kia Motors Slovakia s.r.o. s počtom 10 000 pracovných miest.

Z ďalších priemyselných podnikov v okrese Žilina treba spomenúť: Slovena (výroba vlnených látok), Makyta (odevná výroba), HYZA Mojšova Lúčka (hydínarne), VAS Mojšova Lúčka, DOLVAP Varín, Cementáreň Lietavská Lúčka.

Výrobná štruktúra priemyslu v okrese Žilina nie je koncentrovaná do veľkých podnikov, čo vytvára dobré podmienky pre permanentnú štruktúrnu adaptáciu priemyslu. Rozvojové možnosti sa črtajú v oblasti spracovania dreva, papierenskej produkcie, kovospracujúceho priemyslu i potravinárstva.

Veľké rezervy v rozvoji priemyslu dotknutých regiónov sú v rozvoji malého a stredného podnikania. Je to najmä v rozvoji strojárkej, elektronickej výroby, gumárenskej výroby, výroby skla, textilu, obuvi, spracovania usní a pod., vzhľadom na profesionalitu pracovníkov, vybavenie technikou a technológiami, ďalej rozvoj drevárskej výroby pre nedostatok drevnej hmoty, ktorá dáva predpoklady na oživenie remeselnej výroby, stavebno-stolárskych výrobkov, perspektívny je rozvoj služieb, stavebníctva, poľnohospodárstva, cestovného ruchu a iných odvetví. Okresy dotknutého regiónu disponujú dostatočným množstvom voľných plôch pre priemyselné parky a zóny, resp. voľnými objektmi a technologickými zariadeniami s požadovanou infraštruktúrou pre investorov ako aj vysokou mierou kvalifikácie obyvateľstva potrebnou pre sofistikované výrobné činnosti a služby.

4.2 Priemyselné parky

V súvislosti s uplatňovaním zákona č. 193/2001 Z.z. o podpore na zriadenie priemyselných parkov a doplnení zákona NR SR č. 180/1995 Z.z. o niektorých opatreniach na usporiadanie vlastníctva k pozemkom v znení neskorších predpisov, boli v rámci Zmien a doplnkov ÚPN VÚC trenčianskeho, žilinského a trnavského kraja špecifikované územia na lokalizáciu priemyselných parkov.

Hlavnou úlohou priemyselných parkov je podporovať ekonomický rozvoj, prispievať k makroekonomickej adaptácii podnikateľskej sféry s cieľom jej realizácie na regionálnej a miestnej úrovni. Možno očakávať, že tie lokality kde sa vytvorí a bude fungovať priemyselný park, zaznamenajú hospodársky a sociálny pokrok, prispievajú k vytváraniu nových pracovných miest, napomôžu realizovať systémové zmeny územia prostredníctvom opatrení, ktoré vyplývajú z PHSR jednotlivých krajov riešeného územia.

Do urbanistickej štúdie boli premietnuté navrhované lokality priemyselných parkov, ktoré boli špecifikované v záväzných častiach zmien a doplnkov ÚPN VÚC trenčianskeho a žilinského kraja. Do urbanistickej štúdie boli premietnuté aj navrhované lokality PP špecifikované v Návrhu zmien a doplnkov ÚPN VÚC Trnavského kraja. Lokality boli podľa významu rozčlenené na dve kategórie:

1. priemyselné parky celoštátneho a medzinárodného významu:
 - Žilinský kraj - Teplička nad Váhom, Mojš, Nededza, Gbeľany, Varín
 - Trenčiansky kraj - Dubnica nad Váhom – Kolačín, Nové Mesto n/ Váhom – Dolné pole, Stará Turá - Chirana – Prema, Myjava – Javorinská, Púchov - Luh, Predsigoť, Podzábreh, Trenčín – Belá, Trenčín – Bratislavská, Trenčín – Bratislavská II
 - Trnavský kraj - Skalica – Dieliky v jazernom poli, Polišiny, Senica – Kaplinské pole, Holíč,
2. priemyselné parky regionálneho významu
 - Žilinský kraj - Bytča, Hliník nad Váhom, Krásno nad Kysucou, Oščadnica, Čadca, Svrčinovec, Kysucké Nové Mesto, Dolný Hričov, Varín,
 - Trenčiansky kraj – Slávnica – Farské, Ladce – medzi cementárňou a kameňolomom,

Brezová pod Bradlom – Davčové, Nové Mesto n/ Váhom – Milex, Lúka – Konopnica, Nová Ves nad Váhom - Pažiť, Považská Bystrica – Považská Teplá, Beluša – Podbrezie, Dohňany – Horné prúdy, Nemšová – Predná Sihof, Trenčianska Teplá – Sina osada, Nemšová – Niva

- Trnavský kraj – Kúty, Častkov

V rámci prípravnej fázy spracovávania zmien a doplnkov ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja bola vypracovaná „Urbanistická štúdia pre lokalizáciu priemyselných parkov v Trenčianskom kraji“, ktorá mapovala všetky požiadavky miest a obcí na lokalizáciu priemyselných parkov. Na základe zhodnotenia jednotlivých lokalít, boli priemyselné parky rozčlenené do troch kategórií a to celoštátneho významu, regionálneho významu a lokálneho významu.

Z hľadiska komplexnosti riešenia lokalizácie parkov sú v rámci smernej časti ÚPN VÚC uvádzané aj lokálne priemyselné parky, ktoré budú rozvíjané prevažne na komunálnej úrovni. V riešenom území UŠ slovensko – českého prihraničného územia ide celkovo o 67 lokalít.

Navrhované priemyselné parky celoštátneho až medzinárodného významu sú parky, ktoré sa predpokladá budovať viacerými krajinami a sú vhodné pre medzinárodnú kooperáciu. Z územného hľadiska predstavujú PP potenciál pre napĺňanie strategických cieľov deklarovaných v celoštátnych a regionálnych strategických dokumentoch.

5. Dopravná infraštruktúra

5.1 Dopravná regionalizácia územia, dopravné koridory

Dopravné regióny odrzkadľujú prirodzené členenie územia Slovenska odvodené z intenzity sídelných, regionálnych a hospodárskych väzieb. V tomto členení je zároveň premietnutý aspekt environmentálnej únosnosti sídelných vzťahov nakoľko súvislé neosídlené územia – ktoré sú na Slovensku vo väčšine prípadov chránenými prírodnými územiami – vytvárajú hraničné priestory jednotlivých dopravných regiónov. Pre trvaloudržateľný rozvoj spoločnosti na Slovensku je rozhodujúce aby všetky ľudské činnosti – generujúce nároky na fyzickú dopravu – boli harmonizované s dopravnou regionalizáciou. Dopravná regionalizácia predstavuje optimálnu územnú štruktúru pre trvaloudržateľný rozvoj na úrovni regiónov NUTS II.

Prostredníctvom vyššie uvedených kritérií bola zdokumentovaná a v záväznej časti KURS 2001 definovaná stabilizovaná štruktúra nasledovných dopravných regiónov Slovenska:

Bratislava (v území Bratislavského kraja) a Juhozápadné Slovensko (v území Trnavského a Nitrianskeho kraja)

Severozápadné Slovensko (v území Trenčianskeho a Žilinského kraja)

Stredné Slovensko (v území Banskobystrického kraja)

Východné Slovensko (v území Prešovského a Košického kraja)

Dopravná regionalizácia predstavuje optimálnu územnú štruktúru pre trvaloudržateľný rozvoj na úrovni regiónov NUTS 2. Skutočný stav regionalizácie NUTS 2 nekopíruje dopravnú regionalizáciu, Severozápadné Slovensko je rozdelené do územia regiónov Západné a Stredné Slovensko. Hospodársky, spoločenský a dopravný potenciál Považia je z tohto dôvodu marginalizovaný.

Riešeného územia projektu sa dotýkajú tri dopravné regióny – Bratislava, Juhozápadné Slovensko a Severozápadné Slovensko. Dopravno-gravitačnými a sídelnými centrami dopravných regiónov sú Bratislava, aglomerácie Trnava/Nitra a Žilina/Martin. Kontaktné územie projektu je súčasťou dopravných regiónov Juhozápadné Slovensko a Severozápadné Slovensko. Dopravné regióny Bratislava a Juhozápadné Slovensko sa navzájom prelínajú. Niektoré vyššie funkcie nadregionálnej vybavenosti je účelné umiestňovať pre dva regióny spoločne v Bratislave, niektoré funkcie je vhodné lokalizovať v Bratislave a v Trnave/Nitre.

V priestore medzi Bratislavou a Žilinou sa nachádza slovenský najintenzívnejšie osídlený koridor, ktorý je zároveň súčasťou siete dopravných koridorov TEN-T. Na juhozápadnom póle územia projektu sa nachádza dopravno-gravitačné a hlavné sídelné centrum Bratislava, ktoré je v medzinárodných súvislostiach klasifikované ako súčasť európskej metropolitnej aglomerácie Viedeň. Bratislava – a jej prostredníctvom i Slovensko – tak má priamy dosah na existujúcu najkvalitnejšiu dopravnú infraštruktúru európskej úrovne. Na väčšine riešeného územia slovenskej časti projektu sa prejavuje dominantný vplyv Bratislavy. Hlavné dopravné línie riešeného územia Trenčín – Bratislava, Kúty – Bratislava sú predovšetkým využívané na vonkajšiu radiálnu dopravu Bratislavy.

Na severnom póle riešeného územia projektu sa nachádza dopravno-gravitačné centrum Žilina/Martin, hodnotené ako slovenské ťažisko osídlenia celoštátneho a medzinárodného významu. Priestor aglomerácie Žilina/Martin je jedným zo štyroch slovenských území v ktorom sa budú prioritne rozvíjať kvartérne (veda, výskum, technológie, inovácie, vzdelanosť) aktivity a vybavenosť. Dopravný význam aglomerácie je daný jeho strategickou polohou. V oblasti dopravných väzieb sa naplno začína prejavovať multiplikačný efekt rozvoja hospodárskych clustrov priestoru i regionálneho zoskupenia Ostrava – Katowice – Žilina.

V strede línie Bratislava – Žilina má výrazný rozvojový potenciál zoskupenie sídiel Trenčín – Uherské Hradište – Zlín – Púchov, ktorému však chýba adekvátna kvalita prepájajúcej dopravnej infraštruktúry. Trenčín predstavuje ťažisko osídlenia celoštátneho významu. Púchov tvorí súčasť považskobystricko – púchovského ťažiska osídlenia. Spolu so sídlami nachádzajúcimi sa v priestore medzi Trenčínom a Považskou Bystricou – Dubnica, Nová Dubnica, Trenčianske Teplice, Ilava – vytvárajú hospodársky silnú strednopovažskú aglomeráciu s výraznými dopravným vplyvom.

Na južnom okraji riešeného územia, pozdĺž toku rieky Morava, sa nachádza skalicko – holičské ťažisko osídlenia tretej úrovne, generujúce lokálne sídelné a dopravné vzťahy. Dopravný význam tohto priestoru má tendenciu rásť v závislosti s rozvojom kooperácie so sídlami za riekou Morava – Břeclav a Hodonín.

Bratislava a Žilina (spolu s Košicami a Zvolenom) sú najdôležitejšími dopravnými centrami Slovenska v ktorých sú lokalizované (pripravované do výstavby) najdôležitejšie zariadenia a línie cestnej, železničnej a intermodálnej dopravy. Slovenské riešené územie je dopravne spádované k dopravnej infraštruktúre ležiacej na spojnici Bratislavy so Žilinou centráram. V úseku Nové Mesto nad Váhom – Žilina ide o priame spádovanie prípojnej infraštruktúry prostredníctvom priečne orientovaných dopravných línií z priestoru Bielych Karpát. V južnej časti riešeného územia, v priestore Záhoria, tvoria hlavné dopravné osi línie Kúty – Senica – Myjava – Nové Mesto nad Váhom a Holič – Senica – Trnava.

Lokalizácia dopravných koridorov TEN-T

Označenie koridoru/siete	Európske smerovanie koridoru/siete	Lokalizácia koridoru/siete	Cestná infraštruktúra	Železničná infraštruktúra	Infraštruktúra kombinov. dopravy	Infraštrukt. leteckej dopravy	Infraštrukt. vodnej dopravy
Koridor TEN-T č. IV	Severozápad-juhovýchod	Št. hranica SR/ČR-Kúty-Bratislava-št.hranica SR/MR	Diaľnica D2 Brodské-Kúty-Bratislava	Modern. žel. trať (trať) 110 Kúty-Bratislava	Základné verejné terminály Bratislava, Žilina	(Strategické letisko Bratislava), letiská hlavnej siete pre medzinárodnú dopravu Žilina, Piešťany	Alternatíva vodnej cesty D-O-L
Koridor TEN-T č. Va	Juhozápad-východ	(Št.hranica SR/A-Bratislava-Piešťany)-Žilina-Martin (-Košice-št.hranica SR/UA)	Diaľnica D1(cesty I/61, I/18) (Bratislava-Piešťany)-Žilina-Martin (Prešov-Košice-Záhor/Výš.Nemecké)	Modern. žel. trate (trate) 120, 180 (Bratislava-Piešťany)-Žilina-Martin (-Košice - Čierna n.Tisou)			Vážska vodná cesta
Koridor TEN-T č. VI	Sever-juh	Št. hranica SR/ČR – Skalité – Čadca – Žilina	Diaľnica D3 (cesty I/11 a I/12) Skalité-Čadca Žilina	Modern. žel. trate (trate) 127, 129 Skalité-Čadca Žilina			Študovaná alternatíva prepojenia Vážskej vodnej cesty s Odrou

Zdroj: Slovenská správa ciest, ŽSR, MDPaT SR

So štruktúrou multimodálnych koridorov korešponujú aj zámery realizácie vysokorýchlostných tratí (ďalej VRT). V trase koridorov TEN-T č. Va. a VI. je lokalizovaná územná rezerva pre VRT smeru sever – juh. Vážska vodná cesta od jej ústia do Dunaja až po Žilinu, vrátane spojenia Váh – Odra je a súčasťou dohody AGN s označením E81. Trasa prepojenia Váh – Odra je v šúdijnej a konzultačnej pozícii. V záväzných častiach relevantných územnoplánovacích dokumentov je územná rezerva pre VRT sever – juh (Bratislava – Žilina – Katowice) a vodnú cestu E81 legislatívne chránená.

Reálnosť plánov modernizácie a výstavby infraštruktúry v predpokladaných časových horizontoch napovedajú priority Operačného programu Doprava 2007 – 2013. Podľa indikatívneho zoznamu projektov navrhnutých do realizácie je možné očakávať spojznenie kompletnej diaľničnej siete riešeného územia do roku 2015. Zároveň je predpoklad využívanie modernizovaných železničných

trať na traťovú rýchlosť 160 km/hod. v prepojení Brodské – Kúty, Bratislava – Žilina a na traťovú rýchlosť 140/120 km/hod. v prepojení Žilina – Čadca. Medzi projekty Operačného programu doprava je zaradená výstavba kompletnej diaľnice D3 Hričovské Podhradie – Žilina – Čadca – Skalité ktorá má rozhodujúci vplyv na dopravné väzby severnej časti riešeného územia.

Projekty dopravnej infraštruktúry riešeného územia zaradené do Indikatívneho zoznamu projektov Operačného programu doprava 2007 – 2013

Prioritná os programu	Koridor TEN-T	Por. č. projektu	Názov projektu	Dĺžka rekonštruovanej infraštruktúry [km]	Predpokl. začiatok realizácie
Železničná infraštruktúra	Va.	1	Modernizácia žel.trate Nové Mesto nad Váhom-Púchov	58,60	2008
	Va.	2	Modernizácia trate Púchov-Žilina	33,73	2008
	Va.	3	Žilina Teplička, zriaďovacia stanica	36,00	2007
	VI.	4	Modernizácia trate Žilina-Krásno n.Kysucou	18,82	2007
	VI.	5	Modernizácia trate Krásno n.Kysucou-Čadca	11,21	2008
	IV.	6	Modernizácia trate IV. koridoru, úsek št.hr SR/ČR - Kúty	7,00	2009
Cestná infraštruktúra TEN-T	VI.	7	D3 Hričovské Podhradie - Žilina, Strážov	8,48	2005
	Va.	8	D1 Sverepec – Vrtižer	9,595	2007
	VI.	9	D3 Svrčinovec - Skalité	11,40	2008
	VI.	10	D3 Čadca Bukov - Svrčinovec	5,30	2009
	VI.	11	D3 Žilina Strážov – Žilina Brodno	4,65	2008
	VI.	12	D3 Kysucké N.Mesto - Osčadnica	11,50	2009
	VI.	13	D3 Žilina Brodno - Kysucké N.Mesto	9,72	2009
	Va.	14	*D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	11,317	2008
	Va.	15	*D1 Lietavská Lúčka - Višňové	5,400	2011
	Va.	16	*D1 Višňové - Dubná Skala	8,11	2008

* - zaradenie projektu bude závisieť od rozsahu prípravy systému PPP

Efektívna dopravná obsluha územia na nadregionálnej úrovni (úroveň vyššia ako krajská) je závislá od rozmiestnenia neštátnej a štátnej verejnej vybavenosti. Neštátna verejná vybavenosť podlieha regulatívom liberálneho tržného prostredia, jej alokácia je teda kompatibilná s dopravnou regionalizáciou. Pri lokalizácii štátnej verejnej vybavenosti, ktorá je určovaná mocenskými štruktúrami štátu, nie sú vždy dodržané princípy efektívnej alokácie v zmysle princípov dopravnej regionalizácie. Prvým a základným predpokladom aby tomu tak bolo je dosiahnutie kompatibility dopravnej regionalizácie a územnej štruktúry NUTS2. V prípade Považia tento predpoklad nie je splnený nakoľko región NUTS2 Severozápadné Slovensko neexistuje (Žilinský kraj je súčasťou regiónu Stred a Trenčiansky kraj je súčasťou regiónu Západ). Lokalizácia verejnej vybavenosti mimo spádového územia regiónu výrazne zhoršuje kvalitu života obyvateľov regiónu.

Strety záujmov dopravy a iných funkčných systémov

Stret záujmov	Druh stretu záujmu	Popis stretu záujmov	Územia stretov záujmov/okresy	Dopravná infraštruktúra	Dosah na územie ČR	Spoločné cieľové územia rozvoja/okres
Doprava – sídelná štruktúra	Reálny existujúci	Rozdelenie kompaktného regiónu Severozápadné Slovensko do dvoch regiónov NUTS2	Všetky okresy Žilinského a Trenčianskeho kraja	Kompletná dopravná infraštruktúra	Nepriamy	-

Druhy stretu záujmov: reálny existujúci, reálny očakávaný, koncepčný

Riešením efektívnosti dopravnej obsluhy Považia je zriadenie regiónu NUTS2 Severozápadné Slovensko, očakávaným prínosom ktorého bude koordinovaná lokalizačná politika verejnej vybavenosti.

5.2 Infraštruktúra cestnej dopravy

Predmetom záujmu projektu sú diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. triedy a cesty III. triedy s vplyvom na cezhraničné dopravné väzby.

Stav cestnej infraštruktúry riešeného územia k 1.1.2006

Okres/kraj	Cestná infraštruktúra [km]						Medzinárodná infraštruktúra [km]		Hustota cestnej siete	
	Diaľnice	DP	Cesty I.tr.	Cesty II.tr.	Cesty III.tr.	Spolu	„E“ ťahy	TEN-T	[km/km ²]	[km/1000 ob]
Ilava	15,87		20,01	28,62	82,20	146,70	15,87	15,87	0,41	1,34
Myjava				59,67	171,17	230,84			0,71	6,00
Nové Mesto n./Váhom	21,46	0,28	35,81	54,10	151,66	263,30	21,46	21,46	0,45	2,40
Pov. Bystrica	3,66		16,46	35,72	121,67	177,51	17,06	17,06	0,38	1,88
Púchov	7,82		40,90	16,78	86,77	152,27	7,82	7,82	0,41	1,90
Trenčín	25,63	2,18	69,26	55,42	175,82	328,30	58,93	25,63	0,49	1,56
Trenčiansky kraj spolu	74,44	2,45	182,44	250,31	789,28	1 298,93	121,13	87,83	0,47	3,46
Senica	13,39		40,65	97,17	157,29	308,45	13,34	13,34	0,45	5,07
Skalica	1,78		38,69	29,12	78,76	148,34	1,78	1,78	0,42	3,15
Trnavský kraj spolu	15,11	0,00	79,34	126,28	236,05	456,79	15,11	15,11	0,44	4,23
Bytča			25,67	29,59	41,43	96,69	25,67	8,23	0,34	3,13
Čadca			53,70	61,05	113,32	228,07	32,14	32,09	0,30	2,45
Kysucké Nové Mesto			11,23		56,10	67,33	11,23	11,23	0,39	1,98
Žilina			79,33	46,75	185,10	311,19	37,91	38,42	0,38	1,98
Žilinský kraj spolu	0,00	0,00	169,93	137,39	395,96	703,27	106,94	89,96	0,35	2,24
SPOLU	89,55	2,45	431,71	513,98	1 421,29	2 458,99	243,19	192,91	0,42	3,08

Zdroj: Slovenská správa ciest, DP – diaľničný privádzač

Pomerne riedko osídlený okres Myjava má najvyššiu hustotu cestnej siete na jedného obyvateľa ale aj na plošnú jednotku územia. V okrese bez ciest I. triedy sa nachádza hustá sieť ciest II. a III. triedy. Najnižšia hustota cestnej siete je v okrese Čadca vyznačujúcim sa vysokým podielom zastúpenia zalesneného horského územia. Hodnoty hustoty cestnej siete za celé riešené územie preukazujú osídleniu a charakteru územia (CHKO Malé a Biele Karpaty) primerané hodnoty.

Diaľnice a rýchlostné cesty budú tvoriť nosnú štruktúru nadradenej siete cestných komunikácií v navrhovanom stave. Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, doplnený Aktualizáciou nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest definuje rozsah diaľničnej siete a rozsah siete rýchlostných ciest na Slovensku. Na riešenom území bude realizovaná infraštruktúra definovaná projektom:

- Diaľnica D1 (Bratislava – Horná Streda) – Trenčín – Beluša – Hričovské Podhradie – Žilina - (Vrútky – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – Záhor – št. hranica SR/Ukrajina)
- Diaľnica D3 Hričovské Podhradie – Žilina – Čadca – Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR
- Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR
- Rýchlostná cesta R6 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR

Realizáciou cestných projektov transeurópskeho významu – výstavbou nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest – sa zvýši kvalita napojenia Slovenska na cestnú sieť susedných štátov, zároveň sa podporí dostupnosť jednotlivých slovenských regiónov. Podporí sa taktiež prílev zahraničných investícií, zvýši záujem v oblasti cestovného ruchu a vo všeobecnosti sa posilní konkurencieschopnosť vnútroštátnych i cezhraničných regiónov..

Údolie Váhu je kontinuálne osídlený priestor v ktorom je situovaný intermodálny koridor TEN-T č. Va. Považím je vedená trasa diaľnice D1, súběžný cestný ťah I/61 a I/18, ďalej súběžná cesta II/507. Diaľnica D1 je prevádzkovaná v úseku Bratislava – hranica riešeného územia Horná Streda – Sverepec. Podľa uznesení vlády SR mala byť diaľnica D1 zo Sverepca do Žiliny sprevádzkovaná do

konca roku 2006. Nové termíny a stav výstavby diaľnice dávajú predpoklad prevádzkovania kompletného úseku diaľnice do Žiliny v roku 2008 až 2009.

Najdôležitejšie cestné prepojenie južnej časti riešeného územia zabezpečuje diaľnica D2 Bratislava – Kúty – Brodské. Cesty I/51, II/426, II/499 a II/500 plošne pokrývajú dopravnú obsluhu Záhoria s vyústením na št. hranici SR/ČR.

V strednej časti riešeného priestoru hlavné spojnice Slovenska a Českej republiky cesty I/50 I/49 dopĺňajú cesty prevažne regionálneho až lokálneho významu I/54, I/57, III/50736 III/06124. V koridore cesty I/19 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou bol sprevádzkovaný prvý úsek rýchlostnej cesty R6 diaľnica D1 – Beluša – Púchov. Podľa bilaterálnych dohôd SR a ČR rýchlostná cesta R6 má na území ČR pokračovať ako rýchlostná cesta R49 čím sa vytvorí kontinuálne prepojenie diaľnice D1 na Slovensku s diaľnicou D1 a D47 na Morave.

V severnej časti riešeného priestoru hlavné spojnice Slovenska a Českej republiky cesty I/18 a I/11 dopĺňajú cesty regionálneho a lokálneho významu II/487, II/484 a III/01179. V koridore cesty I/11 sa započalo s prípravou a výstavbou diaľnice D3. V súčasnosti je prevádzkovaný úsek v polovičnom priečnom usporiadaní Oščadnica – Čadca. Pokračovanie slovenskej diaľnice D3 Hričovské Podhradie – Žilina – Čadca – Svrčinovec a rýchlostnej cesty R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR prepojí na území ČR slovenskú diaľnicu D1 (Žilina) s moravskou diaľnicou D47 (Ostrava). Cestný ťah D3 – R5 – R67 – R 68 bude potom vytvárať jednu stranu kooperačného trojuholníka Žilina – Ostrava – Katowice. Zostávajúce strany trojuholníka vytvoria moravská diaľnica D47 (Ostrava) – poľská diaľnica A1 (Katowice) a poľské rýchlostné cesty S1, S69 (Katowice, Bielsko Biala) – diaľnica D3 (Žilina).

Štruktúra najdôležitejších ciest riešeného územia vzhľadom k jeho dopravno-gravitačným a sídelným centráam.

Smer, funkcia	Číslo cesty/ťahu	Lokalizácia	Plánovaný stav
Juhozápad-sever spojnice hlavných gravitačných centier Bratislava – Žilina/Martin	D1, I/61, I/18	Bratislava – Piešťany – Trenčín – Žilina/Martin	Kompletná diaľnica D1
Severozápadná radiála Bratislavy	D2, I/2, II/426	Bratislava – Kúty – Brno s vetvou Kúty – Skalica – Zlín	Kompletný ťah D2 – R55
Severozápadná radiála Žiliny/Martina	D3, I/11	Žilina – Čadca – Český Tešín/Frydek Místek - Ostrava	Kompletný ťah D3 – R5 – R68 – R67
Spojnice Trenčín - Brno	I/50	Trenčín – Drietoma – Uherské Hradište - Brno	Cesta I/50
Spojnice Púchov – Zlín	I/49	Beluša – Púchov – Zlín	Kompletný ťah R5 – R49
Spojnice Žilina – Bytča - Olomouc	I/18	Žilina – Bytča – Valašské Meziříčí - Olomouc	I/18 – I/35 – D47 – R35
Spojnice Trnava – Hodonín	I/51	Trnava – Senica – Holíč – Hodonín	

Dopravná záťaž ucelených úsekov ciest charakterizuje intenzitu sídelných a hospodárskych väzieb regiónov a miest. Predpoklad silných dopravných väzieb v Považskom sídelnom koridore potvrdzujú výsledky sčítania dopravy. Podľa výsledkov z roku 2005 bola v úseku súbežných komunikácií diaľnice D1, ciest I/61 a II/507 zistená dopravná záťaž (24 000 + 11 000 + 6 000) 41 000 skut. voz./24 hod. Najvyšší priemer dopravných záťaží sčítacích úsekov bol zistený na diaľnici D1 medzi hranicou krajov Trnava/Trenčín a križovatkou Chocholná a na ceste I/18 (v koridore budúcej diaľnice D1) v Žilinskom kraji medzi Bytčou, Žilinou a Strečnianskou úžinou. V oboch prípadoch – diaľnica D1 a cesta I/18 – sa dopravná záťaž blíži k hodnote 24 000 skut.voz./24 hod. Druhá najvyššia priemerná záťaž sčítacích úsekov (14 500) bola zistená na ceste I/11 v koridore budúcej diaľnice D3 medzi Žilinou a Svrčinovcom. Priemer dopravných záťaží na sčítacích úsekoch diaľnice D2 v Trnavskom kraji (12 500) je približne polovičná zo záťaže diaľnice D1. V intravilánoch miest boli sčítaním zistené najzaťaženejšie úseky v Žiline, Trenčíne a Považskej Bystrici. Z ciest smerujúcich k hranici SR/ČR boli okrem diaľnice D2 a cesty I/11 zaznamenané najvyššie priemery dopravnej záťaže sčítacích úsekov na cestách č. I/50, I/51, II/426, I/18 a I/54.

Hodnoty dopravnej záťaže diaľnic a ciest podľa Celostátneho sčítania dopravy z roku 2005

Cesta	Úsek	Priemer.RPDI [skut.voz./24 hod.]	Maximálny RPDI [skut.voz./24 hod.]	Lokalita maxim. RPDI, mesto/úsek
D1	Horná Streda – Chocholná	23 789	25 970	
D1	Chocholná – Trenčín – Beluša	19 579	20 611	
D2	Št. hranica SR/ČR – Kúty – hr. kraja TT/BA	12 449	13 175	

Cesta	Úsek	Priemer.RPDI [skut.voz./24 hod.]	Maximálny RPDI [skut.voz./24 hod.]	Lokalita maxim. RPDI, mesto/úsek
I/61	Beluša – Pov. Bystrica – Bytča	19 798	23 188	Považská Bystrica
I/18	Bytča – Žilina – Strečno	23 520	29 126	Žilina
I/61	Horná Streda – Beluša	10 860	27 260	Trenčín
II/507	Hr. kraja TT/TN – Trenčín – hr. kraja TN/ZA	5 735	27 004	Trenčín
II/507	Hr. kraja TN/ZA – Žilina	5 981	8 021	Žilina
I/11	Žilina – Svrčinovec	14 380	31 253	Žilina
I/11	Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	5 772	5 772	
I/12	Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	2 023	2 789	Čierne
I/2	Hranica BA/TT – Kúty – Holíč	4 261	6 718	Holíč
I/51	Št. hranica SR/ČR – Holíč – Senica - Jablonica	6 915	13 926	Senica
I/54	Nové Mesto n.V. – št. hranica SR/ČR	5 081	10 851	Nové Mesto nad Váhom
I/50	Št. hranica SR/ČR – Drietoma – Chocholná – Svinna	8 575	11 612	Chocholná – Trenč. Turná
I/57	Nemšová – št. hranica SR/ČR	2 774	4 180	Nemšová
I/49	Beluša – Púchov – št. hranica SR/ČR	4 667	6 207	Púchov
I/18	Bytča – Makov – št. hranica SR/ČR	5 255	9 108	Bytča
II/426	Holíč – Skalica – št. hranica SR/ČR	6 407	9 840	Holíč – Skalica
II/499	Vrbové – Myjava – št. hranica SR/ČR	3 422	7 250	Myjava
II/500	Kúty – Senica – št. hranica SR/ČR	3 070	11 795	Senica
II/484	Turzovka – Klokočov - št. hranica SR/ČR	1 567	2 457	Turzovka
II/487	Čadca – Makov – št. hranica SR/ČR	5 061	17 809	Čadca
III/50736	Pruské – Červený Kameň – št. hranica SR/ČR	809	1 346	Pruské

Zdroj: Slovenská správa ciest, RPDI – ročný priemer denných intenzít [skut.voz./24 hod.]

Prognóza dopravnej záťaže ciest riešeného územia je vytvorená koeficientovou metódou (Slovenská správa ciest: Prognóza cestnej dopravy v SR, 2006). Výhľadové koeficienty dopravnej intenzity sú spracované v členení pre jednotlivé kraje Slovenska, ďalej pre jednotlivé diaľnice a rýchlostné cesty. Podľa krajov sú vyhodnotené rastové koeficienty pre siete ciest I. II. a III. Z celého územia Slovenska je najvyšší rast dopravy prognózovaný v Žilinskom kraji. Predpokladaný rozvoj dopravy sa prejaví vo veľkom náraste dopravných záťaží v krátkodobom a hlavne strednodobom horizonte v koridore diaľnice D1 na území Žilinského kraja predovšetkým v úsekoch Žilinskej aglomerácie. Druhou najsilnejšou dopravnou záťažou sa bude vyznačovať koridor pripravovanej diaľnice D3 Žilina – Svrčinovec. Z ostatných ciest smerujúcich k hranici SR/ČR sa predpokladá najvyššia dopravná záťaž na ceste I/50, ďalej s odstupom je predpokladaná približne rovnaká záťaž na cestách I/51, I/18 a II/426. Bez presmerovaných dopravných z iných cezhraničných ciest sa v koridore R5+I/49 predpokladá strednodobá záťaž nepresahujúca 10 000 skut. vozidiel/24hod.

Prognóza dopravnej záťaže na úsekoch hraničných priechodoch predpokladá najvyššiu dopravnú záťaž na diaľnici D2, ďalej pomerne rýchlo rastúcu dopravnú záťaž v koridore rýchlostnej cesty R5+I/11 (Svrčinovec). Z ostatných hraničných priechodov sa vyčlenila skupina štyroch priechodov s najvyššou pomerne vyrovnanou dopravnou záťažou (I/51 Holíč, I/50 Drietoma, R6+I/49 Lysá pod Makytou a I/18 Makov).

Prognóza dopravnej záťaže úsekov diaľnic a ciest, RPDI [skut.voz./24 hod.]

Cesta	Úsek	RPDI úseku		V tom RPDI na št. hranici	
		2010	2030	2010	2030
D1	Horná Streda - Chocholná	27 401	43 022		
D1	Chocholná – Trenčín - Beluša	22 490	35 114		

I/61	Horná Streda – Beluša	11 624	14 629		
D2	Št. hranica SR/ČR – Kúty – hr. kraja TT/BA	14 494	23 929	13 658	22 538
Koridor D1+I/61	Beluša – Pov. Bystrica - Plevník	25 239	48 674		
	Plevník - Bytča	25 942	49 798		
Koridor D1+I/18	Bytča - Žilina	30 613	59 642		
	Žilina - Martin	29 238	56 567		
Koridor D3+I/11*	Žilina – Svrčinovec	17 940	32 938		
Koridor R5+I/11*	Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	7 140	12 850	8 061	14 590
Koridor D3+I/12*	Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	2 530	4 688	1 914	3 539
I/2	Hranica BA/TT – Kúty – Holíč	4 762	6 632		
II/507	Hr. kraja TT/TN – Trenčín – hr. kraja TN/ZA	6 025	7 334		
II/507	Hr. kraja TN/ZA - Žilina	6 618	8 971		
I/51	Št. hranica SR/ČR – Holíč – Senica - Jablonica	7 751	10 771	5 932	8 273
I/54	Nové Mesto n.V. – št. hranica SR/ČR	5 426	6 816	1 501	1 892
I/50	Št. hranica SR/ČR – Drietoma – Chocholná – Svinna	9 466	12 810	4 705	5 824
I/57	Nemšová – št. hranica SR/ČR	2 954	3 701	1 135	1 428
Koridor R6+I/49	Beluša – Púchov – št. hranica SR/ČR	4 987	6 260	4 236	5 266
I/18	Bytča – Makov – št. hranica SR/ČR	5 847	8 118	3 970	5 498
II/426	Holíč – Skalica – št. hranica SR/ČR	6 938	8 792	1 800	2 257
II/499	Vrbové – Myjava – št. hranica SR/ČR	3 584	4 349	907	1 105
II/500	Kúty – Senica – št. hranica SR/ČR	3 305	4 177	897	1 083
II/484	Turzovka – Klokočov - št. hranica SR/ČR	1 724	2 346	1 257	1 714
II/487	Čadca – Makov – št. hranica SR/ČR	5 614	7 628	852	1 139
III/50736	Pruské – Červený Kameň – št. hranica SR/ČR	833	974	277	323

* bez presmerovanej dopravy z I/59 Trstena – Ružomberok a Bielsko Biala – Český Tešín – Svrčinovec – Čadca – Žilina

Stav trasovania medzinárodných ciest systému AGR v riešenom území kopíruje ich štruktúru z obdobia roku šesťdesiatych rokov minulého storočia. Trasovanie ciest sa v zásade nezmenilo, zohľadňuje však niektoré vývojom prekonané východiská (spoločenský a hospodársky systém, spoločný štát Československo, nízke oficiálne environmentálne povedomie). Prognóza dopravnej záťaže komunikácií zohľadňuje prostredníctvom spôsobu tvorby koeficientov rastu doterajší dlhodobý vývoj a nové – už pomerne stabilizované – rozvojové tendencie založené na liberálnom tržnom systéme a decentralizovanom demokratickom riadení spoločnosti. Prognóza dopravnej záťaže preukazuje priame súvislosti medzi najsilnejšími rozvojovými územiami (Bratislavská – Brnenská aglomerácia a Žilinská – Ostravská aglomerácia). Výhodou prepojení uvedených aglomerácií je nekonfliktnosť najťažšiejších dopravných spojnic diaľnice D2 a pripravovanej diaľnice D3+R5 s chránenými prírodnými územiami. Zložitejšia situácia nastáva v prípade stredného Považia a časti Záhoria kde zo štyroch najťažšiejších komunikácií len koridor rýchlostnej cesty R6 nie je v konflikte s chránenými prírodnými územiami. Cesta I/51 pretína CHKO Malé Karpaty, cesty I/50 (E50) a I/18 (E442) pretínajú CHKO Biele Karpaty a CHKO Kysuce. Z pohľadu ochrany prírody je žiaduce primeraným spôsobom presmerovať diaľkovú dopravu TIR na komunikáciách pretínajúcich CHKO. Ako jedno z možných riešení sa javí presmerovanie cesty E50 (hlavnej cesty triedy A) z koridoru Uherské Hradište – Trenčín do koridoru Zlín – Púchov (R49 – R6), pričom v koridore Uherské Hradište – Trenčín by bola predĺžená trasa cesty E572 (cesta triedy B), v súčasnosti končiaca v Trenčíne. Zníženie kategórie medzinárodnej cesty z A na B, avšak nie úplné vylúčenie cesty AGR, je podmienené dopravným a sídelným významom Trenčianskej aglomerácie. V prípade koridoru cesty I/18 nastáva odlišná situácia, na jej trase v prihraničnom priestore sa nenachádza žiadne významné sídlo. Terén CHKO Kysuce je v dotknutom priestore značne členitý s množstvom plôch kvalitnej chalupárskej rekreácie. Premiestnenie trasy cesty E442 (cesta triedy B) je z tohto dôvodu oprávnené, avšak možnosti lokalizácie novej trasy sú veľmi obmedzené.

Súčasný a navrhovaný stav lokalizácie cestných komunikácií dohody AGR

Úsek komunikácie	Súčasný stav		Navrhovaný stav	
	Komunikácia	AGR	Komunikácia	AGR
Horná Streda – Trenčín	D1	E75	D1	E75
Trenčín - Beluša	D1	E50, E75	D1	E75
Beluša – Sverepec	D1	E50, E75	D1	E50, E75
Sverepec- Bytča	I/61	E50, E75	D1	E50, E75

Bytča - Žilina	I/18	E50, E75, E442	D1	E50, E75, E442
Žilina – Vrútky	I/18	E50	D1	E50
Št. hranica SR/ČR – Svrčinovec	I/11	E75	R5	E75
Svrčinovec – Čadca - Žilina	I/11	E75	D3	E75
Št. hranica SR/PR – Skalité - Svrčinovec	I/12		D3	
Št. hranica SR/ČR – Makov – Bytča	I/18	E442	I/18	E442
Št. hranica SR/ČR – Drietoma – Chocholná (Trenčín)	I/50	E50	I/18	E572*
Št. hranica SR/ČR – Púchov - Beluša	I/49		R6	E50*
Št. hranica SR/ČR – Kúty – hr. kraja Bratislava	D2	E65	D2	E65

* námet na novú alokáciu trasy E

K infraštruktúre cestnej dopravy sa radia taktiež cestné hraničné priechody. S postupom integrácie Slovenska do EÚ sa ich význam mení. Po pristúpení Slovenska, Českej republiky a Poľska k Schengenskému dohovoru sa situácia v prevádzkovaní hraničných priechodov znovu zmení. Cestné hraničné priechody však budú i naďalej dôležitým faktorom v príprave cezhraničných projektov. Súčasné množstvo a štruktúra cestných hraničných priechodov zodpovedá požiadavkám na prekračovanie hraníc. Už v krátkodobom horizonte je predpokladaný dynamický nárast dopravy v koridore diaľnice D3 a rýchlostnej cesty R5 čo zrejme vyvolá tlak na zvýšenie kapacity priechodu Svrčinovec – Mosty u Jablunkova. Naopak, prognózovaná záťaž v koridore pripravovanej rýchlostnej cesty R6 si nevyžaduje realizáciu štvorpruhovej komunikácie a adekvátneho hraničného priechodu ani v horizonte roku 2030.

Cestné hraničné priechody

Cesta	Št. hranica	Okres	Lokalita priechodu	Stav	RPDI 2005	Kategória priechodu		Navrhovaný stav kategórie	
						Osoby	Doprava	Osoby	Doprava
I/11	SR-ČR	Čadca	Svrčinovec – Mosty u Jablunkova	Existujúci	5 772	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení
I/12	SR-PR	Čadca	Skalité - Zwardoň	Existujúci	1 537	VŠS	Osobná a nákladná 3,5t	VŠS	Osobná a nákladná 7,5t
III/01179	SR-ČR	Čadca	Milošová – Šance	Existujúci		VŠS	Osobná bez autobusov	VŠS	Osobná bez autobusov
II/484	SR-ČR	Čadca	Klokočov – Bíla	Existujúci	1 146	VŠS	Osobná a nákladná N4	VŠS	Osobná a nákladná N3
I/18,E442 II/487	SR-ČR	Čadca	Makov – Bumbálka Makov – Velké Karlovice	Existujúci	3 572 776	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení
I/49	SR-ČR	Púchov	Lysá pod Makytou – Střelná	Existujúci	4 005	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení
III/50736	SR-ČR	Ilava	Červený kameň – Nedešová Lhota	Existujúci	272	VŠS	Osobná s nákladná N4	VŠS	Osobná s nákladná N3
I/57	SR-ČR	Trenčín	Horné Srnie – Brumov Bilnice	Existujúci	1 062	VŠS	Osobná s nákladná N4	VŠS	Osobná s nákladná N3
I/50, E50	SR-ČR	Trenčín	Drietoma – Starý Hrozenkov	Existujúci	4 427	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení
III/06124	SR-ČR	Nové Mesto n. Váhom	Nová Bošáca – Březová	Existujúci	737	VŠS	Osobná s nákladná N4	VŠS	Osobná s nákladná N3
I/54	SR-ČR	Nové Mesto n. Váhom	Moravské Lieskové – Strání	Existujúci	1 400	VŠS	Osobná s nákladná N4	VŠS	Osobná s nákladná N3
II/499, II/500	SR-ČR	Myjava	Vrbovce – Velká nad Veličkou	Existujúci	861 880	VŠS	Osobná s nákladná N3	VŠS	Osobná a nákladná N2
II/426	SR-ČR	Skalica	Skalica – Sudoměřice	Existujúci	1 667	VŠS	Osobná s nákladná N3	VŠS	Osobná a nákladná N2
I/51	SR-ČR	Skalica	Holíč – Hodonín	Existujúci	5 293	VŠS	Osobná s nákladná N3	VŠS	Osobná a nákladná N2
II/425	SR-ČR	Senica	Brodské – Lanžhot	Existujúci	590	VŠS	Osobná s nákladná N4	VŠS	Osobná s nákladná N3
D2, E65	SR-ČR	Senica	Brodské - Břeclav	Existujúci	11722	VŠS	Osobná a nákladná N1	VŠS	Osobná a nákladná N1
III/00238	SR-A	Senica	Moravský Svätý Ján - Hohenau	Existujúci		EÚ	Osobná s nákladná N4	EÚ	Osobná s nákladná N4
II/426	SR-ČR	Skalica	Skalica – Sudoměřice / preložka cesty	Plánovaný		-	-	VŠS	Osobná a nákladná bez obmedzení

Cesta	Št. hranica	Okres	Lokalita priechodu	Stav	RPDI 2005	Kategória priechodu		Navrhovaný stav kategórie	
						Osoby	Doprava	Osoby	Doprava
D3	SR-PR	Čadca	Skalité – Zwardoň/diaľnica	Plánovaný		-	-	VŠS	Osobná a nákladná N1
R5	SR-ČR	Čadca	Svrčinovec – Mosty u Jablunkova	Plánovaný		-	-	VŠS	Osobná a nákladná N1
R6	SR-ČR	Púchov	Lysá pod Makytou – Střelná	Plánovaný		-	-	VŠS	Osobná a nákladná N1

Zdroj: MV SR, Slovenská správa ciest

VŠS – všetky štáty sveta, N1 - pre motorové vozidlá, ktorých najvyššia povolená rýchlosť nie je nižšia ako 50 km/h, N2 - motorové vozidlá bez obmedzenia tonáže, evidované v SR alebo v ČR, N3 - motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou do 7,5 ton, evidované v SR alebo v ČR, N4 - motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou do 3,5 ton, evidované v SR alebo v ČR, RPDI – ročný priemer denných intenzít [skut.voz./24 hod.]

Strety záujmov cestnej dopravy a iných funkčných systémov

Stret záujmov	Druh stretu záujmu	Popis stretu záujmov	Územia stretov záujmov/okresy	Dopravná infraštruktúra	Dosah na územie ČR	Spoločné cieľové územia rozvoja/okres	Číslo cezhraničného stretu záujmov
Doprava – sídelná štruktúra	Reálny existujúci	Kapacitná poddimenzovanosť cestnej siete	Považská Bystrica, Bytča, Žilina	Koridor D1 (cesty I/61, I/18, II/507)	Nepriamy	-	-
			Žilina, Kysucké Nové Mesto, Čadca	Koridor D3+R5 (cesta I/11)	Priamy	Čadca	1
Doprava – ochrana prírody	Reálny existujúci	Negatívne vplyvy tranzitujúcej cestnej dopravy na veľkoplošné CHKO	Senica	I/51	Nepriamy	-	-
			Trenčín	I/50 – E50	Priamy	Trenčín	2
			Čadca, Bytča	I/18 – E442	Priamy	Čadca	3
	Koncepčný	Nez súladenie možností trasovania ciest AGR	Púchov, Trenčín, Čadca, Bytča	R6 (I/49), E50, E442	Priamy	Púchov, Trenčín, Čadca	4

Druhy stretu záujmov: reálny existujúci, reálny očakávaný, koncepčný

Navrhovaný spôsob riešenia stretov záujmov

Číslo cezhraničného stretu záujmov	Rozhodujúce požiadavky na rozvoj infraštruktúry	Hlavné priority riešenia stretov záujmov
1	Stavebno-technické a prevádzkové parametre ciest AGR, rýchlostných ciest	Vzájomne koordinovaná realizácia ťahu D3 – R5 – R67 – R68 Čadca – št. hranica SR/ČR s pokračovaním na území ČR.
2, 3	Útlm tranzitujúcej dopravy cez územia CHKO, posilnenie infraštruktúry spájajúcej sídelné centrá	Spoločne koordinovaný nový návrh trasovania ciest AGR v slovensko – českom pohraničí
4	Požiadavky na kreovanie cestnej siete dohody AGR	

5.3 Infraštruktúra železničnej a kombinovanej dopravy

Infraštruktúra železničnej a kombinovanej dopravy je z funkčného, dopravno-urbanistického hľadiska členená na železničné trate/zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy medzinárodného (kategória č.1), celoštátneho/nadregionálneho (kategória č.2) a regionálneho (kategória č.3) významu. Do kategórie č. 1 sú zaradené trate medzinárodného významu ktoré sú definované v dokumentoch TEN-T, AGC a AGTC. Kategória č.1 sa člení na trate subkategórie 1a (trate súčasne AGC a AGTC) a subkategórie 1b (trate doplnkových tranzitných koridorov v AGTC). V kategórii č. 3 sú okrem regionálnych tratí zaradené i neefektívne trate. Predmetom záujmu projektu sú všetky trate železničnej a kombinovanej dopravy, železničné uzly a terminály kombinovanej dopravy. Kvalitatívna štruktúra železničných tratí je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Železničné trate riešeného územia k 1.1.2006

Číslo trate	Trať	Kategória	TEN-T	AGC	AGTC	Poznámka	Najvyššia trať. rýchlosť [km/hod]
110	Devínska Nová Ves – Kúty – št. hranica SR/ČR	1	IV.	E61	C-E61	Normálny rozchod, 2 koľajná, elektrifikovaná	140
120	Piešťany – Nové Mesto – Púchov – Žilina	1	Va.	E63	C-E63	Normálny rozchod, 2 koľajná, elektrifikovaná	100 – 140
125	Púchov – Lúky pod Makytou – št. hranica SR/PR	1	Doplnková sieť	E40	C-E40	Normálny rozchod, 2 koľajná, elektrifikovaná	80 - 90
180	Vrútky – Žilina	1	Va.	E40	C-E40	Normálny rozchod, 2 koľajná, elektrifikovaná	100 – 120
127	Žilina – Čadca	1	VI.	E40	C-E40	Normálny rozchod, 2 koľajná, elektrifikovaná	100
127	Čadca – št. hranica SR/ČR	1	Doplnková sieť	E40	C-E40	Normálny rozchod, 2 koľajná, elektrifikovaná	100
129	Čadca – Skalité št. hranica SR/PR	1	VI.			Normálny rozchod, 1 koľajná, elektrifikovaná	50 - 60
116	Trnava - Kúty	2				Normálny rozchod, 1 koľajná, elektrifikovaná	70 – 80
143	Trenčín - Chynorany	2				Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	60 - 80
128	Čadca – Makov	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	
126	Žilina - Rajec	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	
117	Brezová pod Bradlom – Jablonica	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	
121	Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce – št. hranica SR/ČR	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	
114	Kúty – Holíč	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, elektrifikovaná	
	Holíč – Skalica – št. hranica SR/ČR					Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	
115	Holíč nad Moravou – št. hranica SR/ČR	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, elektrifikovaná	
122	Trenčianska Teplá – Trenčianska Teplice	3				Úzky rozchod, 1 koľajná, elektrifikovaná	
124	Nemšová – Lednické Rovne	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	
123	Trenčianska Teplá – Nemšová – Horné Stnie – št. hranica SR/ČR	3				Normálny rozchod, 1 koľajná, neelektrifikovaná	

Zdroj: ŽSR

Najdôležitejším technickým nedostatkom železničnej infraštruktúry medzinárodného významu na Slovensku je nízka úroveň traťových rýchlostí, ktorá len výnimočne dosahuje štandardnú úroveň vyspelých európskych železníc. Rozhodujúcimi smermi pre zvýšenie kvality železničných tratí na úroveň definovanú v štandardoch dohôd AGC a AGTC sú modernizácia železničnej dopravnej cesty na traťovú rýchlosť 160 km/hod., modernizácia vybraných pohraničných prechodových staníc, modernizácia informačnej siete a železničných uzlov.

Rozvoj železničných tratí je zameraný na modernizáciu existujúcich tratí zaradených do dohody AGC a AGTC. Ide o tieto železničné trate prvej kategórie:

- Železničná trať č. 110 Brodské – Kúty – Bratislava, pripravuje sa modernizácia hraničného úseku trate na traťovú rýchlosť 160 km/hod.
- Železničná trať č. 120 Bratislava – Trenčín – Žilina, spolu s traťou č. 127 Žilina – Čadca –

Svrčinovec tvorí severo - južnú dopravnú os Považia medzinárodného významu. Prebieha sa modernizácia trate č. 120 a zvýšenie traťovej rýchlosti na 160 km/hod.

- Železničná trať č. 127 Žilina – Čadca, pripravuje sa modernizácia trate na traťovú rýchlosť 120 km/hod.

Pokračovanie železničnej trate č. 127 (C-E40) v úseku Čadca – Svrčinovec – št. hranica SR/ČR, ktorá je súčasťou doplnkovej siete TEN-T, nie je súčasťou programu modernizácie tratí Operačného programu Doprava 2007 – 2013. Kontaktným územím projektu prechádza i ďalšia železničná trať doplnkovej siete TEN-T č. 125 (C-E40) Púchov – Lúky pod Makytou – št. hranica SR/ČR, ktorá nie je súčasťou projektov modernizácie tratí Operačného programu doprava 2007 – 2013.

Súčasný a plánovaný stav lokalizácie železničných tratí podľa dohody AGC a AGTC.

Úsek trate	Súčasný stav			Plánovaný stav		
	Trať	AGC	AGTC	Trať	AGC	AGTC
Št. hranica SR/ČR – Kúty - Bratislava	110	E61	C-E61	Modernizovaná 110	E61	C-E61
Bratislava - Žilina	120	E63	C-E63	Modernizovaná 120	E63	C-E63
Št. hranica SR/PR - Púchov	125	E40	C-E40	Modernizovaná 125	E40	C-E40
Žilina – Čadca	127	E40	C-E40	Modernizovaná 127	E40	C-E40
Čadca – Skalité – št. hranica SR/PR	129			Modernizovaná 129		C-E

Zdroj: ŽSR

Z ostatných železničných tratí prechádzajúcich kontaktným územím projektu je len trať č. 116 Trnava – Kúty zaradená medzi trate druhej kategórie. Trať je jednokoľajná, elektrifikovaná, traťová rýchlosť jednotlivých úsekov je 70 – 80 km/hod. Ostatné trate sú zaradené medzi trate tretej kategórie, ich význam je lokálny. Z ekonomického hľadiska ide o trate ktoré sú neefektívne. Traťové rýchlosti týchto tratí sa pohybujú okolo hodnôt 40 – 60 km/hod.

Podľa uznesenia Vlády SR č. 830/2000 k projektu transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR boli na Slovensku vytypované neefektívne trate lokálneho významu. Do uvedenej kategórie neboli zaradené trate prekračujúce slovensko-českú hranicu. Budúcnosť neefektívnych tratí závisí od spôsobu ich transformácie podľa jedného z piatich predpokladaných scenárov, počínajúc od ich zrušenia až po ich prevod do majetku regionálnej samosprávy. V riešenom území ide o nasledovné trate:

- Nemšová – Lednické Rovne
- Čadca – Makov
- Žilina – Rajec
- Jablonica – Brezová pod Bradlom
- Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice

Trate I. kategórie sa zbiehajú v železničných uzloch Bratislava a Žilina, ktorý majú z tohto hľadiska strategicky výhodnú polohu. Dôležitou železničnou stanicou sú i prechodové stanice Čadca (kde sa zbiehajú trate I. kategórie č. 127 Žilina – Čadca – Bohumín a č. 129 Čadca – Zwardoň – Bielsko Biala) a Kúty.

Bratislavský železničný uzol leží mimo riešeného územia projektu, vzhľadom na jeho význam sa však celé riešené územie nachádza v jeho spádovom území. V rámci projektov zaradených do indikatívneho zoznamu Operačného programu Doprava 2007-2013 sa počíta s rozsiahlou rekonštrukciou a výstavbou nových železničných tratí v železničnom uzle.

Na riešenom území sa nachádza jedna zo štyroch hlavných zriaďovacích staníc Slovenska v Žiline. V súčasnosti je pripravovaná dostavba novej zriaďovacej stanice v Žiline – Tepličke nad Váhom. V jej blízkosti je pripravovaná výstavba terminálu kombinovanej dopravy a logistického centra. Zriaďovacia stanica, terminál kombinovanej dopravy s logistickým centrom onedlho vytvorí, v blízkosti areálu firmy Kia, veľmi silný dopravný a logistický okrsok. V južnej časti riešeného územia služby hlavnej zriaďovacej stanice zabezpečuje stanica Bratislava východ.

Na riešenom území sa nachádza 7 hraničných železničných priechodov.

Železničné hraničné priechody

Trať	Št. hranica	Okres	Lokalita priechodu	Stav priechodu	Poznámka
110	SR-ČR	Senica	Kúty - Lanžhot	existujúci	Osobná a nákladná doprava
114	SR-ČR		Skalica - Sudoměřice	existujúci	Osobná doprava, pre nákladnú dopravu uzavretý
115	SR-ČR	Skalica	Holíč nad Moravou - Hodonín	existujúci	Osobná doprava, pre nákladnú dopravu dočasne uzavretý
121	SR-ČR	Myjava	Vrbovce – Velká nad Veličkou	existujúci	Osobná doprava, v nákladnej doprave len pre prepravu mimoriadnych zásielok
123	SR-ČR	Trenčín	Nemšová – Vlársky průsmyk	existujúci	Osobná doprava, pre nákladnú dopravu uzavretý
125	SR-ČR	Púchov	Lúky pod Makytou – Horní Lideč	existujúci	Osobná a nákladná doprava
127	SR-ČR	Čadca	Čadca – Mosty u Jablunkova	existujúci	Osobná a nákladná doprava
129	SR-PR	Čadca	Skalité – Zwardoň	existujúci	Osobná a nákladná doprava

Zdroj: ŽSR

Súčasná množstvo a štruktúra železničných hraničných priechodov zodpovedá požiadavkám na prekračovanie hraníc. Do budúcnosti nie je plánované zriadenie nových železničných priechodov. Železničné pohraničné prechodové stanice Kúty a Čadca boli v týchto rokoch zrekonštruované.

V trase koridorov TEN-T č. Va. a VI. je lokalizovaná územná rezerva pre VRT smeru sever – juh. V záväznej časti KURS 2001 je okrem územnej rezervy pre VRT sever – juh (Rakúsko – Bratislava – Žilina – Katowice) uvedená i územná rezerva pre vetvu Čadca – Ostrava v študijnej polohe. Podkladom trasy vetvy je štúdia VRT Praha – Ostrava – Žilina – Košice, koncipovaná v rámci spoločného federálneho štátu na konci 80-tych rokov minulého storočia. Po rozdelení spoločného štátu nebola problematika vetvy VRT Čadca – Ostrava obojstranne odborne pertraktovaná, táto štúdia môže byť podnetom k uvedenému kroku.

Kompletné podmienky technického vybavenia, ktoré sú stanovené v dohode AGTC, v súčasnosti na Slovensku nespĺňa žiaden terminál kombinovanej dopravy. Na riešenom území nachádza iba jedno prekladisko kombinovanej dopravy v Žiline. V Bratislave sa nachádzajú dve prekladiská kombinovanej dopravy, Bratislava ÚNS a Bratislava Pálenisko (prístav).

Prioritou v oblasti rozvoja infraštruktúry kombinovanej prepravy z prostriedkov Kohézneho fondu je vybudovanie základnej siete verejných terminálov intermodálnej prepravy podľa parametrov Dohody AGTC. Sieť verejných terminálov z prostriedkov štátu sa buduje za účelom poskytovania kvalitných terminálových služieb založených na nediskriminačnom prístupe, v prepojení na efektívne lokalizované logistické centrá. V rámci modernizácie a dobudovania infraštruktúry intermodálnej prepravy v nasledujúcom programovom období rokov 2007 – 2013 bude prioritou vybudovanie siete 4 verejných terminálov intermodálnej prepravy, ktoré budú spĺňať parametre stanovené Dohodou AGTC vrátane kvalitného železničného a cestného napojenia na základnú dopravnú sieť. Uvedené 4 terminály budú vybudované v dopravno-gravitačných centrách Slovenska: Bratislave, Žiline, Zvolene a Košiciach.

Strety záujmov železničnej dopravy a iných funkčných systémov

Stret záujmov	Druh stretu záujmu	Popis stretu záujmov	Územia stretov záujmov/okresy	Dopravná infraštruktúra	Dosah na územie ČR	Spoločné cieľové územia rozvoja/okres	Číslo cezhraničného stretu záujmov
Doprava	Reálny existujúci	Nevyhovujúce stavebno-technické parametre tratí, nízka traťová rýchlosť	Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Púchov, Považská Bystrica, Bytča, Žilina	Trať č.120	Nepriamy	-	-
			Žilina, Kysucké Nové Mesto, Čadca	Trať č. 127	Priamy	Čadca	1
Doprava	Koncepčný	Nezoslúdenie problematiky vetvy VRT Čadca - Ostrava	Čadca	VRT	Priamy	Čadca	2

Druhy stretu záujmov: reálny existujúci, reálny očakávaný, koncepčný

Navrhovaný spôsob riešenia stretov záujmov

Číslo cezhraničného stretu záujmov	Rozhodujúce požiadavky na rozvoj infraštruktúry	Hlavné priority riešenia stretov záujmov
1	Technické a prevádzkové parametre tratí AGC, AGTC	Vzájomne koordinovaná modernizácia trate č. 127 v úseku Čadca – št. hranica SR/ČR s pokračovaním na území ČR.
2	Koncepty trasovania VRT v EÚ, technické parametre VRT	Štúdijný a koordinačný koncepčný proces, doporučená účasť SR, ČR, PR

5.4 Infraštruktúra leteckej dopravy

Letisko M.R. Štefánika Bratislava – spolu s letiskom Košice – patria do najvyššej kategórie slovenských letísk strategického významu. Do kategórie hlavných letísk pre medzinárodnú dopravu okrem uvedených letísk patria i letiská Poprad-Tatry, Piešťany, Sliač a Žilina. Sieť hlavných letísk svojimi atraktívnymi obvodmi dostatočne pokrýva celé územie Slovenska.

Na riešenom území projektu sa nachádza letisko hlavnej siete Žilina. Mimo riešeného územia avšak s dosahom na jeho územie sa nachádzajú letisko M.R. Štefánika Bratislava a letisko Piešťany.

Letisko M. R. Štefánika spĺňa podmienky vybavenia a prevádzkovania na štandardnej európskej úrovni. Prevádzku na letisku zabezpečuje Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava a.s. Areál letiska je od centra mesta vzdialený len 9 km. Na letisku sa nachádzajú dve na seba kolmé vzletové a pristávacie dráhy (3190 m x 45 m, 2900 m x 60 m). K vybavovaniu cestujúcich slúžia dva terminály, tretí terminál je v súčasnosti vo výstavbe. Bratislavské letisko vybavilo 1 696 854 cestujúcich za desať mesiacov roka 2006, čo znamená medziročný nárast o 46,7 %. Na celkovom počte cestujúcich sa pravidelná doprava podieľala prepravou 1,369 mil. pasažierov. Ich počet medziročne vzrástol takmer o 70 %. Najviac cestujúcich v rámci pravidelných liniek letelo do Londýna, Milána, Košíc, Paríža, Frankfurtu, Dublinu, Amsterdamu a Mníchova. Od začiatku roka do konca októbra lietalo z bratislavského letiska 12 leteckých spoločností do viac ako 70 destinácií v rámci Európy, Blízkeho Východu a Afriky. Z toho bolo deväť tzv. tradičných leteckých spoločností a tri nízkonákladové.

Polohu Letiska Žilina – v katastrálnom území Dolný Hričov – možno označiť za strategicky výhodnú, nachádza sa na križovatke koridorov TEN-T s priamym cestným pripojením areálu letiska do diaľničnej križovatky D1 a D3. Letisko Žilina je využívané pre pravidelnú a nepravidelnú leteckú dopravu slovenských a zahraničných leteckých spoločností, lety firemných a súkromných lietadiel, letecký výcvik a športové lietanie, sanitné lety, špeciálne letecké práce a činnosť letectva Armády SR. Obchodné využitie, zabezpečenie prevádzkových služieb a technickú obsluhu letiska Žilina vykonáva Letisková spoločnosť Žilina a.s. ktorá je prevádzkovateľom letiska. Na letisku sa nachádza jedna vzletová a pristávací dráha (1150 m x 30 m) s asphaltobetónovým povrchom. Letisko Žilina v Dolnom Hričove slúži pre potreby regiónu Severozápadné Slovensko, v spádovom území letiska žije približne 1,2 mil. obyvateľov.

Od 15. júla 2005 môžu cestujúci využívať pravidelnú leteckú linku Praha – Žilina – Praha, prevádzkovanú leteckou spoločnosťou České aerolinie a. s. Doprava je zabezpečená 46-miestnym 2-motorovým lietadlom ATR 42. Na spojenie zo Žiliny v Prahe nadväzujú ďalšie lety do európskych aj zámorských destinácií. Letisko Žilina prevádzkuje LSŽ, ktorej akcionármi sú mesto Žilina a Žilinský samosprávny kraj. V minulom roku sa cez letisko prepravilo 4 522 pasažierov. V súčasnosti sú pripravované projekty rozvoja letiska a pridruženého priestoru. V areáli sa bude nachádzať priemyselný park, areál rekreácie, vybavenosti a služieb. Súčasťou projektu je predĺženie dráhy letiska zo súčasných 1 150 metrov na 2 150 metrov, čo umožní vzlet a pristávanie lietadlám veľkosti Boeingu 737.

Letisko Piešťany v súčasnosti slúži pre pravidelné medzinárodné charterové lety pacientov piešťanských kúpeľov a nepravidelnú dopravu cestujúcich a carga. Na letisku sa nachádza vzletová a pristávací dráha (2000m x 30m) s asphaltobetónovým povrchom. Rekonštruovaný terminál a ostatná vybavenosť zodpovedá požiadavkám menšieho regionálneho letiska s možnosťou poskytnutia všetkých handlingových služieb pre lietadlá do 95 cestujúcich. Na letisku je v súčasnosti vykonávaná celoročná pravidelná charterová letecká doprava. Letisko je veľmi intenzívne využívané pre lety general aviation a zároveň je v menšej miere využívané pre lety carga.

Tab. č.17/ Stav infraštruktúry leteckej dopravy riešeného územia k 1.1.2006

Por.č.	Okres	Názov letiska	Typ letiska	VPD	Druh prevádzky	Komerčné aktivity
1	Bratislava II.	Letisko M.R. Štefánika	Verejný letisko strategického významu	2 dráhy, betón. povrch	Verejná a neverejná	Pravidelná/nepravidelná, národná/medzinárodná preprava osôb, cargo

Por.č.	Okres	Názov letiska	Typ letiska	VPD	Druh prevádzky	Komerčné aktivity
2	Žilina	Letisko Žilina	Verejné letisko hlavnej siete	1 dráha, AB povrch	Verejná a neverejná	Pravidelná/nepravidelná, medzinárodná preprava osôb, cargo
3	Piešťany	Letisko Piešťany	Verejné letisko hlavnej siete	1 dráha, AB povrch	Verejná a neverejná	Nepravidelná medzinárodná preprava osôb
4	Trenčín	Letisko Trenčín	Verejné letisko	Betón, tráva	Verejná a neverejná	Letecké opravovne, aeroklubové letisko
5	Ilava	Letisko Dubnica	Verejné letisko	Tráva	Verejná a neverejná	Aeroklubové letisko
6	Senica	Letisko Senica	Verejné letisko	Asfalt, tráva	Verejná a neverejná	Aeroklubové letisko
7	Skalica	Letisko Holíč	Verejné letisko	Tráva	Verejná a neverejná	Aeroklubové letisko
8	Žilina	Rosina	Poľnohospodárske letisko	Asfalt		Poľnohospodárske práce
9	Žilina	NsP Žilina	Heliport – letecká záchranná služba			
10	Myjava	NsP Myjava	Heliport – letecká záchranná služba			

V oblasti leteckej dopravy nie sú identifikované žiadne stretý záujmov s inými funkčnými systémami na národnej a cezhraničnej úrovni riešeného projektu.

5.5 Infraštruktúra vodnej dopravy

Rieka Dunaj, pretekajúca v blízkosti južnej hranice riešeného územia, je klasifikovaná ako multimodálny koridor TEN-T č. VII. Prítokmi Dunaja sú rieky Morava a Váh, pretekajúce riešeným územím.

Vážska vodná cesta – súčasť intermodálnych dopravných koridorov č. V a č. VI a podľa Dohody AGN národná vodná cesta medzinárodného významu s označením E 81 predstavuje z hľadiska realizácie najvyšší stupeň rozpracovanosti. V roku 1999 a začala plavba v úseku riečnych kilometrov 0,000 – 78,850. Plavba je možná len s využitím prietokov vodného diela Kráľová a Selice. Vláda SR uznesením č. 463 z 29. mája 2002 vzala na vedomie návrh zámeru projektu Vážskej vodnej cesty, vrátane slovenskej časti jej prieplybného spojenia s Oderskou vodnou cestou. V bode B.1 predmetného uznesenia vláda SR uložila ministromi pôdohospodárstva SR a ministromi dopravy, pošt a telekomunikácií SR uskutočniť rokovanie s ministrom dopravy Českej republiky a ministrom dopravy Poľskej republiky o príprave a vypracovaní memoranda k predmetnému zámeru. Urobilo sa tak listom ministra pôdohospodárstva SR koncom roka 2002. V priebehu 1. polroka 2003 český aj poľský ministri dopravy odpovedali tak, že pred prijatím rozhodnutí vlád obidvoch štátov v záležitosti prieplybného spojenia je potrebné uskutočniť rokovania expertov na plavebné otázky a pripraviť podklady na také rozhodnutie. Rokovanie expertov ČR a SR sa uskutočnilo 26. júna 2003 v Bratislave s týmito závermi: obe strany si navzájom vymenia doteraz spracované dostupné podklady k predmetnej problematike, vymenené podklady obe strany preštudujú a závery analýz budú podkladom pre ďalšie rokovanie skupiny expertov, ďalší postup dohodnú obe strany na budúcom rokovaní expertov, ktoré sa uskutoční v Českej republike.

Vážska vodná cesta bude v celej svojej dĺžke od Komárna po Žilinu kanalizovaná a využije všetky už vybudované hydrotechnické stavby (tzv. vážska kaskáda). Jednotlivé, už vybudované vážske stupne a na nich umiestnené plavebné komory bude treba iba rekonštruovať, aby vyhoveli rozmerom lodných súprav stanoveným triedam tejto vodnej cesty Dohodou AGN, resp. vybaviť ich potrebnou technológiou.

Rieka Morava je súčasťou stratégie prípravy vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe, ktorá nepredstavuje konkurenčnú alternatívu vodnej cesty Váh – Odra, ale môže byť logickým spojením v rámci národných vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu Labe (E 20), Odry (E 30) a Dunaja (E 80). V súčasnom období predložila Česká republika zámer na napojenie južnej Moravy na Dunaj. Na stretnutí ministrov dopravy SR, ČR a Rakúska v októbri 2003, ktoré sa konalo v Židlochoviciach, ČR predložila tento zámer a požiadala o jeho podporu. Obaja ministri vyjadrili podporu tomuto zámeru s tým, že je žiaduce, aby bola predložená štúdia jeho vykonateľnosti. V súčasnosti ČR spracováva štúdiu reálnosti takéhoto prepojenia. V roku 2003 sa na základe aktivity Českej republiky začali rokovania o možnosti napojenia Južnej Moravy na Dunaj.

Projektové zámery Vodnej cesty Morava a prieplyného prepojenia Vážskej vodnej cesty s Oderskou vodnou cestou sa nachádzajú v štádiu hodnotenia medzinárodných expertných skupín zainteresovaných štátov. Na území Slovenska je pre uvedené projektové zámery a doteraz nerealizované úseky Vážskej vodnej cesty chránená územná rezerva.

Súčasný a študovaný stav infraštruktúry vodnej dopravy

Vodná cesta	Súčasný stav			Študovaný stav		
	Prevádzka v r.km	Okres	AGN	Prevádzka v r.km	Okres	AGN
Vážska vodná cesta (VVC)	Komárno 0,000 – 78,850 Sereď	Považie po Žilinu	E81	Komárno 0,000 – 250,000 Žilina		E81
Prepojenie VVC - Odra	-	Žilina, Kys. Nové Mesto, Čadca	-	Žilina 0,000 – š. hranica SR/ČR - ?		E81
Morava/ D- O - L	-	Senica, Skalica		?		E20, E30, E80

Zdroj: MDPaT

Spoločné riečne hraničné priechody SR a ČR

Vodný tok	Št. hranica	Okres	Lokalita priechodu	Stav priechodu	Rozsah prepravy	Prevádzková doba
Baťov kanál	SR - ČR	Skalica	Skalica prístavisko – Hodonín prístavišťa Skalica prístavisko – Rohatec prístavišťa Skalica prístav – Sudoměřice (Výklopník)	existujúci	Osobná preprava pre občanov všetkých štátov sveta	1. apríla – 31. októbra

Zdroj: Zmena prílohy Dohody medzi vládami SR a ČR o hraničných prechodoch na spoločných štátnych hraniciach podpísanej v Prahe 28. marca 2000

Strety záujmov vodnej dopravy a iných funkčných systémov

Stret záujmov	Druh stretu záujmu	Popis stretu záujmov	Územia stretov záujmov/okresy	Dopravná infraštruktúra	Dosah na územie ČR	Spoločné cieľové územia rozvoja/okres	Číslo cezhraničného stretu záujmov
Doprava, využitie územia	Konceptný	Nezosúladenie možností trasovania vodných ciest AGN	Žilina, Kysucké Nové Mesto, Čadca	Prepojenie VVC – Odra	Priamy	Čadca	1
		Nezosúladenie možností trasovania vodných ciest D-O-L	Senica, Skalica	Morava a prepojenie D-O-L	Priamy	Senica, Skalica	2

Druhy stretu záujmov: reálny existujúci, reálny očakávaný, konceptný

Navrhovaný spôsob riešenia stretov záujmov

Číslo cezhraničného stretu záujmov	Rozhodujúce požiadavky na rozvoj infraštruktúry	Hlavné priority riešenia stretov záujmov
1	Technické a prevádzkové parametre vodných ciest AGN, ekonomické posúdenie projektu, zosúladený územnoplánovací proces, SEA	Spoločný proces posudzovania reálnosti projektov
2		

5.6 Nemotorové druhy dopravy

Sieť vyznačených cykloturistických trás na Považí a Kysuciach dosahuje dĺžku viac ako 1000 km. Sú vedené dolinami riek Váh a Kysuca, horskými hrebeňmi Javorníkov, Strážovských vrchov, Súľovských skál, Kysuckej vrchoviny a Kysuckých Beskýd. Hlavnými trasami sú Kysucká, Vážska, Záhorská, Malokarpatská a Kopaničiarska cyklomagistrála. Hustá sieť trás je v okolí Považskej Bystrice, v Súľove a v okolí Starej Turej.

Strety záujmov cyklistickej dopravy

Stret záujmov	Druh stretu záujmu	Popis stretu záujmov	Územia stretov záujmov/okresy	Dopravná infraštruktúra	Dosah na územie ČR	Spoločné cieľové územia rozvoja/okres	Číslo cezhraničného stretu záujmov
Doprava – cestovný ruch	Reálny existujúci aj koncepčný	Kontinuita trasovania cyklistických komunikácií v SR a ČR	Všetky prihraničné okresy	Cyklomagistrály – hlavné cyklistické komunikácie, návazné cyklotrasy	Priamy	Všetky prihraničné okresy	1

Druhy stretu záujmov: reálny existujúci, reálny očakávaný, koncepčný

Navrhovaný spôsob riešenia stretov záujmov

Číslo cezhraničného stretu záujmov	Rozhodujúce požiadavky na rozvoj infraštruktúry	Hlavné priority riešenia stretov záujmov
1	Funkčné zaradenie cyklistických komunikácií a zodpovedajúce normové stavebnotechnické parametre cyklistických komunikácií	Kontinuita cyklistických komunikácií

6. Kultúrne dedičstvo

Riešené územie patrí vďaka výhodnej geografickej polohe a priaznivým klimatickým podmienkam k najstaršie osídleným územiám na Slovensku.

Stretávajú a prelínajú sa tu kultúrne vplyvy viacerých historických regiónov. Tie vytvárajú bohatý a rozmanitý kultúrno-historický potenciál územia. Časť riešeného územia - severné Záhorie predstavuje z hľadiska historického utvárania veľmi rozmanité osídlenie. V severnej časti sa vytvorilo rovnomernejšie osídlenie, rozložené na Chvojnickej a Myjavskej pahorkatine s väčšími sídlami na historickej Českej ceste - v slovenskom pohraničí dvojmiestie Holíč a Skalica a v centrálnejšej polohe Senica. V severovýchodnej časti smerom k Myjave sa zachovalo rozsiahle kopaničiarske osídlenie. Pevné tradičné väzby, najmä v kultúrnej oblasti, sa udržujú s Moravským Slováckom.

V strednej časti riešeného územia, najmä v údolí Váhu vznikli viaceré mestá, z ktorých slobodné kráľovské mesto Trenčín a výsadné mestečká Beckov, Beluša, Brezová pod Bradlom, Čachtice, Domaniža, Dubnica nad Váhom, Ilava, Nové Mesto nad Váhom, Košeca, Považská Bystrica, Púchov a Stará Turá vytvárali základnú sídelnú kostru. Najvýznamnejšia tradícia ranoslovenského osídlenia a kultúry kraja s atribútmi európskej kresťanskej kultúry a vzdelanosti je prvý staroslovenský štátny útvar Veľká Morava (9.-10. storočie), ktorého časťou bolo územie kraja (centrum a rotunda – kostol v Trenčíne, významné stredisko v Pobedime, a i.).

V severnej časti riešeného územia malo podstatný vplyv mesto Žilina, ktoré so svojou výhodnou strategickou polohou bolo vždy predovšetkým križovatkou ciest, strediskom remesiel a obchodu. Žilina patrí medzi najstaršie slovenské mestá. Prvá písomná zmienka je v latinských listinách z roku 1208 pod názvom "terra de Selinan".

Riešené územie je bohaté na výskyt národných kultúrnych pamiatok evidovaných v Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu.

Pamiatkové územia

Kraj	Okres	Lokalizácia/obec	Názov územia	Dátum vyhlásenia
Trenčiansky	Trenčín	Trenčín	Mestská pamiatková rezervácia (MPR)	11.09.1987
	Nové Mesto nad Váhom	Nové Mesto nad Váhom	Pamiatková zóna (PZ) a ochranné pásmo	1.10.1992
	Nové Mesto nad Váhom	Beckov	Pamiatková zóna (PZ)	1.09.1991
	Nové Mesto nad Váhom	Haluzice	Ochranné pásmo – zručanina kostola	26.08.1963
	Myjava	Myjava	Ochranné pásmo NKP Múzeum SNR	14.09.1963
	Myjava	Brezová pod Bradlom	Mohyla M.R. Štefánika - Ochranné pásmo NKP Bradlo	31.01.1968
Trnavský	Skalica	Skalica	Pamiatková zóna	14.09.1963
	Senica	Sobotište	Pamiatková zóna „Habánsky dvor“	2. 06. 1999
	Senica	Plavecký Peter	Pamiatková rezervácia ľudovej PRLA	23.05.1990

Kraj	Okres	Lokalizácia/obec	Názov územia	Dátum vyhlásenia
Žilinský	Žilina	Žilina	Mestská pamiatková rezervácia (MPR)	11.09.1987
	Žilina	Čičmany	Pamiatková rezervácia ľudovej architektúry (PZĽA) Čičmany	26.01.1977
	Žilina	Rajec	Pamiatková zóna (PZ) Rajec	10.05.1991
	Bytča	Bytča	Pamiatková zóna (PZ) Bytča	10.05.1991
	Čadca	Klokočov - Do Kršle	Pamiatková zóna Klokočov - Do Kršle	10.04.1995
	Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto	Pamiatková zóna (PZ) Kysucké Nové	11.04.1991

Zdroj: KPÚ Žilina, Trenčín, Trnava 2006

Národné kultúrne pamiatky evidované v Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR

Kraj	Okres	Lokalizácia/obec	Počet
Trenčiansky	Trenčín	Adamovské Kochanovce, Bobot, Dolná Súča, Drietoma, Dubodiel, Horná Súča, Ivanovce, Kostolná-Záriečie, Melčice-Lieskové, Mníchova Lehota, Motešice, nemšová, petrova Ves, Selec, Skalka nad Váhom, Soblahov, Trenčianska Teplá, Trenčianske Mitice, Trenčianske Stankovce, Trenčín,	206 vrátane 2 AG lokalít
	Ilava	Borčice, Dubnica nad Váhom, Ilava, Košeca, Košecké Podhradie, Ladce, Mikušovce, Pruské, Sedmerovec, Slavica, Vršatské Podhradie, Zliechov,	96
	Nové Mesto nad Váhom	Beckov, Brunovce, Bzince pod Javorinou, Čachtice, Častkovce, Dolné Srnie, Haluzice, Hrádok, Kočovce, Lubina, Lúka, Modrová, Moravské Lieskové, Nové Mesto nad Váhom, Nová Bošáca, Očkov, Pobedim, Podolie, Považany, Stará Lehota, Stará Turá, trenčianske Bohuslavice, Vaďovce, Višňové, Zemienske Podhradie,	191
	Myjava	Brezová pod Bradlom, Bukovec, Košariská, krajné, Myjava, Polianka, Poriadie, Vrbovce	48
	Považská Bystrica	Bodiná, Dolná Maríková, Dolný Lieskov, Domaníža, Hatné, Horný Lieskov, Jasenica, Papradno, Plevník-Drienové, Podskalie, Považská Bystrica, Prečín, Pružina, Sverepec, Udiča, Vrchteplá	91
	Púchov	Beluša, Dohňany, Horovce, Kvašov, Lazy pod Makytou, Lednica, lednické Rovne, Lúky, Púchov, Streženice, Visolaje, Záriečie	62
Trnavský	Skalica	Skalica, Gbely, Holíč, Kopčany, Letničie, Lopašov, Petrova Ves, Radošovce, Unín	137 vrátane 1 AG lokality
	Senica	Senica, Borský Mikuláš, Cerová, Dojč, Hlboké, Hradište pod Vrátnom, Jablonica, Kuklov, Kúty, Lakšárska Nová Ves, Moravský Svätý Ján, Osuské, Plavecký Peter, Podbranč, prietrž, Prievaly, Rohov, Sekule, Smrdáky, Sobotište, Šaštíň-Stráže, Štefanov	148
Žilinský	Žilina	Žilina, Belá, Bitarová, Čičmany, Divina, Divinka, Dlhé Pole, Dolná Tižina, Dolný Hričov, Ďurčiná, Fačkov, Gbeľany, Hričovské Podhradie, Kamenná Poruba, Kotrčiná Lúčka, Krasňany, Kunerad, Lietava, Lietavská Lúčka, Lysica, Nededza, Rajec, Rajecká Lesná, Rosina, Stráňany, Stránske, Stráža, Strečno, Teplička nad Váhom, Terchová, Turie, Varín, Višňové,	206 vrátane 9 AG lokalít
	Bytča	Bytča, Jablonové, Kolárovice, Kotešová, Maršová, Petrovice, Predmier, Súľov, Veľké Rovné, Štiavnik	40 vrátane 2 AG lokalít
	Čadca	Čadca, Čierne, Dlhá nad Kysucou, Klokočov, Klubina, Korňa, Krásna nad Kysucou, makov, Nová Bystrica, Olešná, Oščadnica, Podvysoká, Radôstka, Raková, Skalité, Stará Bystrica, Staškov, Turzovka, Vysoká nad Kysucou, Zákočie,	109

Kraj	Okres	Lokalizácia/obec	Počet
	Kysucké Nové Mesto	Kysucké Nové Mesto, Dolný Vadišov, Lodno, Povina, Radoľa, Rudinská	18 vrátane 1 AG lokality

V súčasnosti je v procese prípravy spoločná nominácia pamiatok Veľkej Moravy k zápisu do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO. Pre spoločné územie je rozpracovaný zámer Národného památkového ústavu v Prahe a Pamiatkového úradu SR v Bratislave vytvoriť česko-slovenský archeologický park Mikulčice-Kopčany, ktorý by prezentoval a chránil huteľné a nehnuteľné archeologické a stavebno-historické nálezy a urbanistické časti známej lokality NKP Mikulčice „Valy“ nachádzajúce sa na slovenskej a českej strane rieky Morava

Na slovenskej strane bolo územie stanovené Pamiatkovým úradom SR v Bratislave. Územie vymedzuje zrekonštruovaná veľkomoravská trasa spolu s kostolom sv. Margity (v súčasnosti v obnove) a príslušnými archeologickými náleziskami. Zahŕňa aj areál Kačenárne (v súčasnosti v stave ruiny) a areál rybníka (v súčasnosti nevyužívaný). Jeho vymedzenie bolo definované najvyššou koncentráciou výskytu archeologických nálezov v oblasti akropoly, predhradia a podhradi.

Pre územie bola vypracovaná architektonicko – urbanistická štúdia (PC-ARCH Fakulta architektúry v Bratislave jún 2006) - Archeologický park Kopčany – Mikulčice, ktorá riešila aj variantne dopravné sprístupnenie lokality.

7. Rekreačia, cestovný ruch a kúpeľníctvo

7.1 Potenciál pre rekreáciu a cestovný ruch

Užšie pohraničné územie a širšie zázemie riešeného územia vo vybraných okresoch Trenčianskeho, Trnavského a Žilinského kraja má výborné prírodné a kultúrno-historické podmienky, intenzívne využívané rôznymi formami a aktivitami cestovného ruchu, rekreácie a kúpeľníctva. Toto územie patrí medzi významné a atraktívne oblasti cestovného ruchu na Slovensku.

Súčasný funkčno-priestorový systém cestovného ruchu a rekreácie je lokalizovaný v prevažnej miere na území CHKO a národného parku, ktoré predstavujú najatraktívnejšie prírodné a krajinné prostredie. Rozvoj lokalít je však možný iba v súlade so záujmami ochrany prírody, pričom v mnohých prípadoch pôjde iba o skvalitnenie vybavenosti, nie o územné rozšírenie, resp. prírastok ubytovacích kapacít.

Prehľad lokalít vhodných pre rozvoj cestovného ruchu

Kraj ,okres, RÚ	Strediská CR a rekreácie	Základne CR a rekreácie	Výletné miesta	Ciele poznávacieho CR	Sídla - centrá turizmu	Liečebné kúpele
Trenčiansky kraj:						
Myjava	Stará Myjava - vodná nádrž	Brezová pod Bradlom - Matejkova dolina Brestovec		Bradlo		
Nové Mesto nad Váhom	Dubník I, II Zelená Voda Kalnická dolina	Lubina-Roh Hrubá Strana Kobyliče-Lubina Veľká Javorina Modrová dolina	Veľká Javorina Veľký Lopeník	Čachtický hrad Tematinský hrad Hrad Beckov	Beckov	
Trenčín	Soblahov-Pod Ostrým Vrchom Kubrická dolina Opatovská dolina Trenčianske Teplice Kamenická dolina Drietoma Liešna dolina, Bezovec	Trenčín-Ostrov Kubrica Trenčianska Teplá-Pod Hradiskom Omšenie vodná nádrž Baračka Dubodiel-Patrovec Pod Inovcom	Trenčín-Brezina Pod Inovcom Trenčianske Teplice	Trenčín Trenčianský hrad Skalka	Trenčín	Trenčianske Teplice
Ilava		Vršatecké Podhradie	Vršatecké Podhradie	Vršatecké Podhradie Lednica		
Púchov	Lazy pod Makytou-Čertov	Lysá pod Makytou Púchov-Cerov			Púchov	Nimnica
Považská Bystrica	Belušské Slatiny Maninská nížina Papradno-Podjavorník	Mojtín Podskalie Udiča	Manínska nížina Veľký Javorník	Považské Podhradie	Považská Bystrica	

Kraj ,okres, RÚ	Strediská CR a rekreácie	Základne CR a rekreácie	Výletné miesta	Ciele poznávacieho CR	Sídla - centrá turizmu	Liečebné kúpele
Trnavský kraj:						
Senica	Senica-Kunovská nádrž Šaštín-Stráže-Gazarka Borský Jur-Tomky	M.Sv.Ján-Sekule Lakšárska N.Ves- Pri Jazere		Šaštín-Stráže	Senica	Smrdáky
Skalica	Skalica-Zlatnícka dolina		Kopčany	Skalica Holíč	Skalica	
Žilinský kraj:						
Bytča	Súľov		Súľovské Skaly			
Žilina	Varín- Pod Jedľovinou Terchová- Štefanová Terchová- Vrátna dolina Párnica-Malá Lučivná	Žilina-Hradisko Strážov Mojšova Lúčka Rajecká Lesná Zástranie Straňany Varín D.Tižina Terchová-chata Vrátna	Žilina - VD Hričov - VD Mojšova Lúčka Terchová Jánošíkova krčma Terchová- Tiasňavy	Žilina Budatí Čičmany Strečno	Žilina	Rajecké Teplice Kunerád
Čadca	Makov-Kasárne Makov-Bumbálka Čadca-Husárik Oščadnica-Veľká Rača	Klokočov-Biely Križ Turzovka nová Bystrica- Vychylovka	Veľká Rača	Vychylovka	Čadca	
Kysucké Mesto Nové Mesto		Ochodnica-Šerkov Snežnica-Veľké Ostré Povina-Jedľovina				

7.2 Prírodný potenciál pre cestovný ruch

K rozvoju cestovného ruchu prispievajú priaznivé prírodné podmienky - vhodná členitosť terénu, mierne klimatické podmienky, zachovalosť a rozmanitosť prírodného potenciálu s možnosťou celoročného využitia. Ťažiskovými územiami v prihraničnom území sú pohoria, v ktorých prevažne sú vyhlásené chránené územia (CHKO) a na území Žilinského kraja aj Národný park.

V riešenom území **Trenčianskeho kraja** je to CHKO Biele Karpaty a časť územia CHKO Malé Karpaty a pohorie Javorníky v CHKO Kysuce. V pohorí Považský Inovec a Strážovské vrchy chránená krajinná oblasť vyhlásená nie je. Dôležitý je výskyt prírodných a umelých vodných nádrží v lokalitách Stará Myjava, Dubník I.,II., Zelená Voda, Opatovská dolina a pod. Mimoriadny význam má výskyt prírodných liečivých vôd v Trenčianskych Tepliciach a v Nimnici.

V riešenom území **Trnavského kraja** je to časť územia CHKO Záhorie, Malé Karpaty a Biele Karpaty. Prírodné vodné nádrže sú v lokalitách Šaštín - Stráže - Gazarka, Kunovská vodná nádrž, Borský Jur - Tomky. Prírodné liečivé vody sa nachádzajú v Smrdákoch.

V riešenom území **Žilinského kraja** sú horopisné celky (pohoria) v režime chránených území. Je tu vyhlásená CHKO Kysuce, CHKO Strážovské vrchy a národný park Malá Fatra. Potenciál vodných nádrží prezentuje nové vodné dielo Žilina, Nosická vodná nádrž a termálne kúpaliská v Rajci a v Rajeckých Tepliciach. Prírodné liečivé vody sa vyskytujú v kúpeľnom mieste Rajecké Teplice a klimatické liečivé zdroje v Kuneráde.

7.3 Hlavné formy rekreačného využitia

Horský turizmus

V trenčianskom kraji sa uplatňuje najmä v Bielych Karpatoch, Považskom Inovci, v pohorí Javorníky a v Strážovských vrchoch. Turisti tu majú k dispozícii sieť turistických značených chodníkov. Turisticky významnými lokalitami sú Veľká Javorina a Lopeník priamo na slovensko-českých hraniciach a ďalej Bezovec, Vršatecké Podhradie, Lazy pod Makytou - Čertov aj Púchov - Cerov. Vzhľadom na lokalizáciu v chránenom území majú charakter základní CR a rekreácie. Strediská horského CR sa nachádzajú v Považskom Inovci (stredisko Kalnická dolina, Opatovská dolina, Kubrická dolina) a v Strážovských vrchoch (Trenčianske Teplice - Kamenická dolina, Omšenie - Baračka).

V trnavskom kraji sa realizuje najmä v stredisku Zlatnícka dolina, na úpätí CHKO Biele Karpaty

V žilinskom kraji sú veľmi dobré podmienky v CHKO Kysuce a v NP Malá Fatra. Najvýznamnejšie strediská sú Terchová - Štefanová, Vrátna dolina, Párnica - Malá Lučivná, Makov - Kasárne, Bumbálka, Čadca - Husárik, Oščadnica - Veľká Rača.

Prevažná časť horských stredísk je využívaná aj pre zimné športy. Najvýznamnejšie strediská zimných športov sú Veľká Javorina, Bezovec, Kalnická dolina, Stará Myjava, Soblahov - Pod Ostrým Vrchom, Pod Inovcom, Lazy pod Makytou - Čertov, Púchov - Cerov, Makov- Bumbálka, Čadca - Husárik, Oščadnica - Veľká Rača, Klokočov - Biely kríž, Terchová - Vrátna dolina, Párnica - Malá Lučivná a ďalšie.

Pobyt pri vode – vodná turistika, golf

Pobyt pri vode je realizovaný najmä aktivitami na kúpanie a vodné športy. V trenčianskom kraji sú dobré podmienky v strediskách cestovného ruchu a rekreácie pri vodných nádržiach Stará Myjava, Dubník I., II., Zelená Voda, Opatovská dolina a v Nimnici.

Riešené územie trnavského kraja má pre pobyt pri vode veľmi vhodné podmienky (aj klimatické) v strediskách Šaštín - Stráže - Gazarka, Borský Jur - Tomky, Kunovská vodná nádrž pri Senici a základniach CR a R Moravský Svätý Ján - Sekule, Lakšárska Nová Ves - Pri jazere, Zlatnícka dolina – prírodné kúpalisko. Potenciálna rozvojová lokalita Adamovské jazerá.

Priestor pre vodnú turistiku poskytuje rieka Morava a na slovenskej strane doteraz nevyužívaný potenciál plavebného kanála – Baťov kanál. Na rieke Morava v blízkosti Mŕtveho ramena Lipa je vybudované prístavisko Skalica – Perúnska lúka pre pravidelnú rekreačnú plavbu Hodonín-Prístavisko Sklaica – Rohatec a späť.

V súčasnosti je vo výstavbe mestské prístavisko Skalica na Baťovom kanáli, ktoré zabezpečí oživenie dolnej časti Baťovho kanála, čím sa umožní napojenie (nástup a výstup) slovenskej časti pre rekreačné využitie kanála – Projekt bol financovaný z Európskej únie.

Združenie „Obce pre Baťov kanál“ na moravskej strane hranice financovali hlavne v prístav v Hodoníne a nové prístaviská v Uherskom Ostrohu a Otrokoviciach. Ďalším krokom k výraznému rozvoju plavby má byť predĺženie kanálu až do Hodonína, s novou plavebnou komorou v Rohatci a do rozšírenia asi kilometrového úseku zatiaľ nesplavnej hraničnej rieky Radějovky, pri ktorej budú musieť byť zvýšené dva mosty.

Riešené územie žilinského kraja má vhodné podmienky pri novom vodnom diele Žilina, kde sa počítá s vybudovaním rekreačno – športového areálu „ŽILINKA“ a pri Nosickej vodnej nádrži. Relizáciou výstavby areálu Žilinka sa rozšíri ponuka obyvateľov Žiliny a jeho blízkeho okolia o veľmi atraktívny fenomén „vodnej rekreácie“. Navrhované centrum rekreácie a športu Žilinka sa tak stane významným a atraktívnym strediskom rekreácie a cestovného ruchu celoslovenského a medzinárodného významu, k čomu prispeje výhodná poloha s Českou a Poľskou republikou.

Pre kúpanie sú využívané termálne kúpaliská v Rajci a v Rajeckých Tepliciach.

V riešenom území trnavského kraja sa v priestore Šajdíkových Humenec uvažuje s vybudovaním golfového areálu.

Kúpeľníctvo a kúpeľný turizmus

Kúpeľníctvo a kúpeľný turizmus má v riešenom území Trenčianskeho kraja výborné podmienky v kúpeľnom mieste Trenčianske Teplice medzinárodného významu a v kúpeľnom mieste Nimnica nadregionálneho významu.

V riešenom území Trnavského kraja je kúpeľné miesto Smrdáky ako jediné na Slovensku špecializované na liečenie kožných ochorení.

Riešené územie Žilinského kraja má kúpeľné miesto Rajecké Teplice s medzinárodným významom a kúpeľné miesto Kunerád s nadregionálnym významom.

Popri kúpeľnej funkcii sa v súčasnom období rozvíja kúpeľný turizmus na báze rôznych foriem ambulantomnej liečby a tiež formou samoplatcov.

Vidiecky turizmus a agroturizmus

Vidiecky turizmus je záujmovou oblasťou, ktorá usiluje o aktívnejšie zapojenie vidieckeho osídlenia a vidieckej krajiny do procesu turizmu a to:

- zabezpečením potrebnej vybavenosti a služieb pre turizmus priamo v obciach,
- zabezpečením v prípade daností aj rekreačného pobytu v obciach a ich osadách, s prípadným

zameraním sa aj na poznávanie vidieckeho spôsobu života a to dokonca aj aktívnou pracovnou účasťou v rámci tzv. agroturistiky.

Týmto bude možné dosiahnuť aj zníženie tlaku na výstavbu vo voľnej krajine, v ktorej by sa uskutočňovali len činnosti priamo viazané na prírodné prostredie.

Pre vidiecky turizmus majú predpoklady všeobecne všetky vidiecke obce, lebo jeho rozvoj závisí aj od aktivity orgánov obcí, miestnych podnikateľov a vlastných občanov. Výhodnejšie podmienky majú obce, ktoré ležia v blízkosti rekreačných cieľov.

V riešenom území Trenčianskeho kraja má vidiecky turizmus mimoriadne vhodné podmienky v území kopaničiarskeho osídlenia (Myjavská pahorkatina, Biele Karpaty, Javorníky), využívaného pre chalupársku rekreáciu.

Priaznivé predpoklady aj pre rozvoj agroturistiky vytvárajú zachovalé ľudové umenie, zvyky a folklór.

V riešenom území Trnavského kraja sú dobré podmienky na Záhorí. Ide napr. o využitie potenciálu existujúcej vinohradníckej oblasti s vytvorením nových ciest a chodníkov po „Vínnej ceste Záhoria“, s prepojením na susedné vinohradnícke oblasti, rozvoj hipoturizmu, využitie potenciálu skalických rybníkov pri rieke Morave pre turizmus zameraný na rybolov.

V riešenom území Žilinského kraja má veľmi dobré podmienky v kopaničiarskom osídlení predovšetkým v okrese Čadca. Väčšinu rekreačných chalúp na kysuckých kopaniciach vlastnili obyvatelia Ostravska, pre ktorých sú Kysuce rekreačným zázemím.

Do rekreačného potenciálu na báze vidieckeho turizmu – zachovanie tradícií možno zaradiť „kraj Drotária“ s obcami Veľké Rovné, Vysoká nad Kysucou, Kolárovice, Makov, Turzovka a Dlhé Pole.

Kultúrno - poznávací turizmus

Poznávací turizmus zahŕňa širokú štruktúru záujmov (kultúrny, náučný, spoločenský, obchodný, zábavný, nákupný, športový, služobný, vedecký atď). Poznávací turizmus sa realizuje v medzisezónnom období, čo prispieva k zmierneniu sezónnych výkyvov, zároveň vyvažuje zaťaženosť územia a znižuje tlak na prírodné prostredie.

V riešenom území Trenčianskeho kraja má dobré podmienky v meste Trenčín, Považská Bystrica, Púchov a Lednické Rovne. Významné postavenie majú kúpeľné miesta Trenčianske Teplice a Nimnica.

Z hľadiska hodnotenia historických objektov sú navštevované predovšetkým národné kultúrne pamiatky (NKP), niektoré technické kultúrne pamiatky vyhlásené pamiatkové zóny a z historických krajinných štruktúr pamiatkovo chránené parky.

V riešenom území **Trenčianskeho kraja** sú navštevované:

národné kultúrne pamiatky

- hlavne hrad Trenčín, Mohyla gen. M. R. Štefánika na Bradle v Brezovej pod Bradlom, pamätný dom SNR z r. 1848 v Myjave, Hrad Beckov

areály pamiatkovo chránených parkov (výber):

- Trenčianske Teplice, Kočovce, Čachtice, Zemianske Podhradie, Horovce

vyhlásené pamiatkové zóny:

- mestská pamiatková rezervácia Trenčín, pamiatková zóna Nové Mesto nad Váhom a Beckov.

Potenciálne je využitie nevyužitých kultúrnych pamiatok

- kaštieľ v Trenčianskych Miticiach, kaštieľ s areálom v Dubnici nad Váhom, kúria v Beckove, kaštieľ v Kočovciach-Radolúboch, Vodný mlyn v Pobeďíme, radnica v Starej Turej, hrad Považské Podhradie, kaštieľ v Jasenici a hostinec v obci Visolaje, Tematín, Považský hrad, Vršatec, Sivý kameň, Košeca, Lednica.

Návštevnosť kraja zvyšuje i výstavníctvo, ktoré je v kraji zabezpečované prevažne výstaviskom Trenčín mesto módy, a. s., Trenčín. Konajú sa tu rôzne výstavy i so zahraničnou účasťou.

V riešenom území **Trnavského kraja** sú navštevované :

národné kultúrne pamiatky:

- Kláštor Paulínov a bazilika v Šaštíne-Strážach, Holíčsky kaštieľ s areálom a Rotunda Sv. Juraja v Skalici,
- technické kultúrne pamiatky majú potenciál pre návštevnosť turistov
- Vodný mlyn v Hradišti pod Vrátnom, Elektrický mlyn v Plaveckom Petri, Vodný mlyn (habánsky) v Sobotišti a Kartúnka (továreň) v Šaštíne-Strážoch, Baťov kanál a viacero objektov v Holíči-Veterný mlyn, Manufaktúra na Majoliku, Pálenica a súbor mostov,

vyhlásené pamiatkové zóny

- Skalica, Sobotište-Habánsky dvor, Plavecký Peter - pamiatková rezervácia ľudovej PRLA pamiatkovo chránené parky (výber)
- Senica-kaštieľ a park, Smrdáky-Dom kúpeľný a park, Sobotište-kaštieľ a park, Holíč-kaštieľ s areálom

Potenciálne využiteľné pre cestovný ruch sú nevyužité kultúrne pamiatky:

- kaštieľ a park v Jablonici, kaštieľ a park v Holíči
- archeologický park - Územie plánovaného archeologického parku sa rozkladá na juhovýchodnej strane extravilánu obce Mikulčice na českej strane a v severozápadnom cípe extravilánu obce Kopčany na slovenskej strane. Územie je navrhnuté na nomináciu zápisu na Zoznam svetového kultúrneho dedičstva UNESCO. Na slovenskej strane bolo územie stanovené Pamiatkovým úradom SR v Bratislave. Územie vymedzuje zrekonštruovaná veľkomoravská trasa spolu s kostolom sv. Margity (v súčasnosti v obnove) a príslušnými archeologickými náleziskami. Zahŕňa aj areál Kačenárne (v súčasnosti v stave ruiny) a areál rybníka (v súčasnosti nevyužívaný).

V riešenom území **Žilinského kraja** sú navštevované predovšetkým národné kultúrne pamiatky

- Bytča-Kaštieľ s areálom, Čadca-Kysucko-Oravská lesná úvraťová železnica, Hrad Strečno, hrad Lietava v Hričovskom Podhradí

pamiatkovo chránené parky (výber)

- Bytča-park pri kaštieli, Gbeľany-park pri kaštieli, Kunerád-park pri kaštieli, Žilina-park pri kaštieli

pamiatkové zóny

- Žilina - Mestská pamiatková rezervácia, pamiatkové zóny - Rajec, Bytča, Kysucké Nové Mesto, Čadca,

pamiatková rezervácia ľudovej architektúry

- Čičmany

V riešenom území Žilinského kraja má predpoklady pre rozvoj hlavne mesto Žilina a v rázovité obce Malej Fatry. Významné sú kultúrne podujatia - folklórne slávnosti "Jánošíkove dni" v Terchovej a podobne. Známym pútnickým miestom v Žilinskom kraji je Turzovka.

S poznávacím turizmom sa najnovšie spája nákupný turizmus s výbornými podmienkami vo väčších mestách, najmä v Žiline po výstavbe hypermarketových areálov.

Tranzitný turizmus sa prejavuje na dvoch úrovniach. Na medzinárodnej úrovni tranzitným prechodom cez Slovensko a na vnútroštátnej úrovni smerovaním k cieľom cestovného ruchu aj zo zahraničia.

V riešenom území Trenčianskeho kraja sú to trasy ČR - Trenčín - Prievidza - Zvolen, ČR - Lysá pod Makytou - Púchov a ČR - Makov - Bytča.

V riešenom území Trnavského kraja je to trasa ČR (Hodonín) - Holíč - Senica - Skalica a v krátkom úseku diaľnica D2 ČR - Moravský Sv. Ján - Bratislava.

V riešenom území Žilinského kraja vychádza z dobrých podmienok pohraničného regiónu po medzinárodných trasách do Česka a Poľska, resp. na juh do Maďarska a Rakúska. Najviac osôb tranzituje z Poľska a Česka a najfrekventovanejšími hraničnými prechodmi sú Svrčinovec a Makov.

V rámci riešeného územia sú aktívne mikroregióny, ktoré sa snažia zachovať a obnoviť pôvodné tradície, majú vypracované stratégie rozvoja, ktoré sa orientujú na prezentáciu prírodných a kultúrnych daností a zlepšenie služieb v oblasti ponuky služieb a technickej infraštruktúry. Ide napr. o nasledovné aktivity: rozširovanie regiónu a spolupráca so Súľovským, Hričovským a Strečianskym hradom a prepojenie s ich starými historickými hradnými cestami (Jantárová a Perzská), dobudovanie skanzenu Lietavskej kultúry, vybudovanie kvalitného autocampingu a caravaningu európskeho štandardu pre lokalitu Terchová, realizácia klimatických kúpeľov Horského sanatória Fran, a.s., dobudovanie cesty III/01888 Makov - Kasárne, tak aby spĺňala parametre na zaradenie do siete štátnych ciest a výstavba spoločnej lanovky na slovensko – českom pomedzí v lokalite Makov-Kasárne z českej strany.

Cykloturizmus

Sieť vyznačených cykloturistických trás na Považí a Kysuciach dosahuje dĺžku viac ako 1000 km. Sú vedené dolinami riek Váh a Kysuca, horskými hrebeňmi Javorníkov, Strážovských vrchov, Súľovských skál, Kysuckej vrchoviny a Kysuckých Beskyd. Hlavnými trasami sú Kysucká a Vážska cyklomagistrála. Hustá sieť trás je v okolí Považskej Bystrice, v Súľove a v okolí Starej Turej.

Sieť cykloturistických trás na Záhorí dosahuje dĺžku 750 km. Trasy sú vedené zväčša po rovinách Záhorskej nížiny. Najdlhšími sú Záhorská cyklomagistrála, Malokarpatská cyklomagistrála a cyklotrasa okolo rieky Moravy.

V oblasti Rajeckej doliny bolo vyznačených 110 km cykloturistických trás určených pre horské a cestné bicykle.

Najznámejšie vyznačené diaľkové trasy riešeného územia:

Vážska cyklomagistrála je vyznačená v úseku Piešťany - Žilina. Po Nemšovu vedie po oboch brehoch Váhu, z nej do Žiliny už iba po pravom brehu. Trasy sú vedené po účelových asfaltových komunikáciách, hrádzach a po štátnych cestách. Sú zjazdne cestnými bicyklami. Celková dĺžka trás dosahuje okolo 250 km. Z miest je možné spoznávať pamiatky Piešťan, Nového Mesta nad Váhom, Trenčína, Nemšovej, Považskej Bystrice, Púchova, Bytče, Žiliny, na trase sa nachádza množstvo hradov a kaštieľov.

Kysucká cyklomagistrála je trasa spájajúca dolinu Váhu s Oravou tak, že prechádza celými Kysucami. Zdoláva sedlá Javorníkov, Kysuckej vrchoviny a Oravských Beskýd. Začína v Kotešovej a cez Turzovku, Čadcu a Oščadnicu prechádza ponad skanzen Vychylovka na sedlo Demänová. Je zjazdna na cestných bicykloch, dĺžka je 139 km.

Malokarpatská cyklomagistrála okolo Malých Karpát, v severnej časti po ich východnom úpätí, v južnej časti po západnom. Vychádza z Nového Mesta nad Váhom a cez Vrbové, Trstín, Bukovú, Rohožník prechádza až k Vysokej pri Morave. Jej dĺžka je 128 km, je zjazdna na cestných bicykloch. Putovaním po nej je možné spoznávať početné obce, kochať sa pohľadmi na malokarpatské vrcholy a navštíviť niekoľko hradov.

Záhorská cyklomagistrála je 110 km dlhá cyklotrasa. Cyklomagistrála je vedená tak, že pri putovaní po nej cykloturisti spoznávajú najvýznamnejšie pamiatky Záhoria. Trasa začína v Devíne, cez Veľké Leváre, Šaštín - Stráže, Holíč, Skalicu vedie do Senice. Na celom úseku je zjazdna cestnými bicyklami a vedie po štátnych cestách.

Kopaničiarska cyklomagistrála je krátka cyklotrasa spájajúca Považie so Záhorím. Začína v Považanoch na Vážskej cyklomagistrále, končí v Senici na Záhorskej cyklomagistrále. Vedie malebným kopaničiarskym krajom cez Starú Turú, Myjavu a Brezovú pod Bradlom. Jej dĺžka je 61 km.

Nadštandardný režim na hraniciach Slovenska a Českej republiky, platný pre občanov oboch štátov, umožňuje cykloturistom a chodcom prekračovať hranicu po označených cyklokomunikáciách. Z tohoto dôvodu nemožno existenciu hranice označiť ako obmedzujúci faktor rozvoja cykloturistiky. Plné využitie cykloturistiky je však limitované koncepčnou a realizačnou nekoordinovanosťou. Existujú rezervy v koncipovaní cezhranične trasovaných cyklistických komunikácií pohraničného územia hlavne na regionálnej a lokálnej úrovni.

7.3.1 Ubytovacie zariadenia a ubytovacie kapacity

Celková ubytovacia kapacita kúpeľných liečební podľa aktuálnych údajov Inšpektorátu kúpeľov a žriadiel

Riešené územie	Kúpeľné miesto	Celkový počet lôžok
Trenčiansky kraj	Trenčianske Teplice	1 158
	Nimnica	347
Trnavský kraj	Smrdáky	440
Žilinský kraj	Rajecké Teplice	590

Perspektívne je využitie atraktívneho objektu kúpeľnej liečebne v Kuneráde, ktorý je v súčasnom období mimo prevádzky.

Údaje o ubytovacích zariadeniach poskytuje oficiálna štatistika zo Štatistického úradu SR. Podrobnejšie údaje za okresy riešeného územia sú z Krajských správ Štatistického úradu.

Trenčiansky kraj

V celom Trenčianskom kraji bolo v roku 2000 142 ubytovacích zariadení¹ z toho 48 boli v zariadeniach hotely, penzióny s celkovou kapacitou 3 597 lôžok.

K 31. 12. 2001² sa v Trenčianskom kraji nachádzalo spolu 187 ubytovacích zariadení s 3 631 izbami a 9 612 lôžkami. V 70 zariadeniach hotelov (hotely, motely, botely) a penziónoch bolo návštevníkom k dispozícii 1 716 izieb so 4 074 lôžkami, 28 turistických ubytovní malo 549 izieb a 1 709 lôžok. V ostatných zariadeniach bolo 1 284 izieb s 3 534 lôžkami.

^{1/} Zdroj: Štatistická ročenka regiónov SR 1996-2000, ŠÚ SR,

^{2/} Regionálna stratégia trvalo udržateľného rozvoja Trenčianskeho kraja, Analýza, 2003

Trnavský kraj

V riešenom území Trnavského kraja bolo v roku 2001 pre návštevníkov k dispozícii

Okresy riešeného územia	Počet ubytovacích zariadení	Počet lôžok ubytovacích zariadení
Senica	19	1 199
Skalica	9	404

Zdroj: Krajská správa ŠÚ v Trnave

Žilinský kraj

V riešenom území Žilinského kraja bolo v roku 2001 pre návštevníkov k dispozícii

Okresy riešeného územia	Počet ubytovacích zariadení	Počet lôžok ubytovacích zariadení
Bytča	11	222
Čadca	32	1 055
Kysucké Nové Mesto	8	381
Žilina	90	3 662

Zdroj: Bulletin 4/2001 Štatistický úrad SR, Krajská správa ŠÚ v Žiline

Uvedené štatistické údaje poskytujú orientačné ukazovatele, nakoľko kapacitné údaje sa stále menia. Celoslovenský trend poukazuje na celkový rast počtu ubytovacích zariadení, čo môže byť aj z dôvodu ich postupnej lepšej evidencie.

Štatistické údaje nezahŕňajú veľký potenciál bývalých podnikových chát a rekreačných zariadení, ktoré sú mimo prevádzky, resp. sa nepreorientovali na zariadenie medzi "verejné ubytovacie zariadenia", zapísané v obchodnom registri.

8. Technická infraštruktúra

8.1 Zásobovanie elektrickou energiou

Trenčiansky kraj

Riešené územie Trenčianskeho kraja je na energetické siete republiky zapojený sústavou 66 ks 110 kV vedení napájaných z nadradených uzlov Križovany, Bystričany, Považská Bystrica, Senica, prepájaných dvomi 220 kV vedeniami. Okrem toho územím kraja prechádzajú tri 400 kV vedenia. Spoľahlivosť zásobovania sa zvýšila vybudovaním transformovne 400 kV/110 kV v Bošáci.

Infraštruktúru, ktorá utvára optimálne podmienky pre zabezpečenie súčasných, ako aj výhľadových potrieb predstavujú najmä :

- významné elektroenergetické uzly napájané sústavou vedení VVN – 110 kV,
- blízkosť najdôležitejšieho zdroja elektrickej energie nášho štátu – jadrová elektrárňa Jaslovské Bohunice,
- väzba na sústavu vodných elektrární nachádzajúcich sa na území regiónu,
- nadradený uzol 400 kV Bošáca, ktorý bol doplnený o transformáciu 400/110 kV, v dôsledku čoho bude možné posilniť existujúce stanice 110/22, resp. zapojiť nové.

K zásobovaniu Trenčianskeho kraja elektrickou energiou slúži sústava vedení :

- 3 linky 400 kV (Križovany – Bošáca, EBO 2 – Bošáca, Bošáca – Varín),
- 2 linky 220 kV (Križovany – Bystričany, Križovany – P. Bystrica, Bystričany – Sučany, P. Bystrica – Lieskovec)
- 58 liniek 110 kV.

Zdroje elektrickej energie na území SR pracujú do spoločnej elektroenergetickej sústavy. Na území Trenčianskeho kraja sa nachádzajú mnohé zdroje elektrickej energie, ktoré využívajú okrem vodnej energie aj hnedé uhlie.

Hlavným zdrojom elektrickej energie v riešenom území sú Elektrárne Nováky a Zemianske Kostolany (mimo riešeného územia) s celkovým inštalovaným elektrickým výkonom 522,4 MWe s orientáciou na spaľovanie hnedého uhlia zo slovenských uhoľných baní.

Okrem toho výrobu elektrickej energie zabezpečujú závodné elektrárne s celkovým inštalovaným výkonom 47,8 MWe (podniky si vyrábajú elektrinu len pre vlastnú spotrebu, v období poklesu vonkajších teplôt pod 0° C, pri zabezpečení dostatočného odberu tepla na vykurovanie) a vodné elektrárne. Na rieke Váh je na území kraja vybudovaných 9 vodných elektrární s celkovým inštalovaným výkonom 260,6 MWe.

Zdroje elektrickej energie

Na území riešeného územia výrobu elektrickej energie zabezpečujú vodné elektrárne a tepelné elektrárne. Najväčším výrobcom elektrickej energie sú SE, a.s. Riešené územie je deficitné z hľadiska potreby elektrickej energie, väčšina elektrickej energie pochádza so zdrojov mimo riešeného územia.

Na výrobu elektrickej energie vo vodných elektrárňach sa využíva hydroenergetický potenciál rieky Váh, ktorý je trvalo sa obnovujúcim, a preto nevyčerpatelným primárnym energetickým zdrojom - na rozdiel od všetkých druhov fosílnych palív. Vodné elektrárne svojimi veľmi pohyblivými výkonmi a prevádzkovou pružnosťou sú schopné pokrývať prudko meniace sa požiadavky na výkon v špičkovej časti denného diagramu zaťaženia.

Výrobu elektrickej energie dopĺňa výroba vo vodných mikroelektrárňach. Ich inštalovaný výkon je zanedbateľný, vyrobená elektrická energia sa spotrebuje v lokalite jej výroby.

Elektrárne v Trenčianskom kraji

Elektrárň	Názov	Inštalovaný výkon (MW)
Tepelná	Teplárň Dubnica	16,5
Tepelná	Teplárň ZŤS Dubnica	12,4
Tepelná	Teplárň Považské .strojárne	12,0
Vodná	VE Považská .Bystrica	55,2
Vodná	VE Nosice	67,5
Vodná	VE Ladce	13,8

Elektrárň	Názov	Inštalovaný výkon (MW)
Vodná	VE Ilava	15,0
Vodná	VE Dubnica	16,5
Vodná	VE Trenčín – Skala	16,0
Vodná	VE Kostolná – Záriečie	25,5
Vodná	VE Nové Mesto nad Váhom	25,5
Vodná	VE Horná Streda	25,5

Prenosová a distribučná sieť ZVN, VVN

Prenos elektrickej energie v riešenom území sa uskutočňuje po nadradenom systéme ZVN a distribučnej sieti VVN:

- 400 kV medzi energetickými uzlami
- 220 kV medzi uzlami
- rozvod elektrickej energie do centier jednotlivých regiónov sa prevádza vzdušnou 110-kV sieťou.
- 22 kV - ide prevažne o vzdušné siete pre distribučné transformovne 22 / 0,4 kV. Vychádzajú z transformovni 110 / 22.

Trenčiansky kraj je na energetické siete napojený sústavou 110 kV vedení odvinutých z nadradených uzlov Bošáca, Križovany, Bystričany, Považská Bystrica a Senica. Spoľahlivosť zásobovania elektrickou energiou sa ešte zvýši uvažovanou dostavbou TR 400/110 kV Považská Bystrica spolu s prívodmi 400 kV do nej. Z týchto nadradených transformovni sú napájané 110 kV vedeniami transformovne VVN/VN.

Územím trenčianskeho kraja je trasovaná navrhované 400 kV vedenie Bošáca – Nováky – Horná Ždaňa, pre ktoré je potrebné rezervovať koridor.

Trnavský kraj

Územie Trnavského kraja má z hľadisk zásobovania energiou dominantné a výlučné postavenie v Slovenskej republike. Na území kraja sú sústredené najväčšie zdroje na výrobu elektrickej energie v areáli Atómovej elektrárne Jaslovské Bohunice - 4 x 440,0 MW, vodných elektrární Gabčíkovo - výkon 720,0 MW, Kráľová - výkon 45,0 MW a Madunice 43,2 MW. Nakoľko spotreba elektrickej energie stúpa rýchlejšie ako sa uvažovalo, je potrebné hľadať vhodné riešenia na predĺženie životnosti JE V1 za rok 2005 v súlade s tým, ako to bude vyžadovať situácia so zabezpečením dostatku energie pre Slovenskú republiku.

Súčasná konfigurácia prenosovej sústavy v danej oblasti sieti 220,0 a 400,0 kV umožňuje vyvedenie výkonov pre všetky uvažované varianty vývoja dopytu elektrickej energie. Pri ďalšom využití hydroenergetického potenciálu je možné uvažovať s využitím úsekov medzi Sereďou a Hlohovcom s možnosťou získania ďalších 62,9 MW inštalovaného výkonu.

Podľa Aktualizácie energetickej koncepcie pre SR do roku 2005 ako i zákona o hospodárení s energiou, treba pri výstavbe nových blokových a okrskových kotolní pomerne veľký význam prikladať realizácii kogeneračných zdrojov. Napriek intenzívnej plynofikácii je možné očakávať ďalší rast spotreby elektrickej energie najmä zo strany malospotrebiteľov.

Rast využitia obnoviteľných zdrojov energií v Trnavskom kraji nie je možné očakávať najmä pre nedostatok finančných prostriedkov u obyvateľov a relatívne dlhú dobu návratnosti vložených prostriedkov.

Rozvod elektrickej energie

Prenos sa zabezpečuje nadradenou sústavou vedení VVN 400 a 220 kV, ktoré sú pripojené aj na príľahlé štáty. V okresoch riešeného územia je iba jedna elektrická stanica 110/22 kV, ktorá je lokalizovaná v Holíči. Hlavný úsek VVN sústavy je 220/110 kV transformovňa v Senici.

Územím okresov riešeného územia prechádzajú elektrické siete 400 kV

- č. 424 Sokolice - Križovany nad Dudváhom
- č. 497 Tvrdonice - Stupava

elektrické siete 220 KV

- č. 280 Senica - Sokolice

hlavné elektrické siete 110 kV

- č. 8202 Stupava - Tvrdonice
- č. 8205, 8206 Senica - Rohožník
- č. 8 205, 8742 Rohožník - Jablonica

- č. 8755 Senica - Hodonín
- č. 8825 Senica - Myjava
- č. 8830 Senica - Jablonica
- č. 8835 Jablonica - Smolenice
- č. 8890 Senica - Zohor

Žilinský kraj

Zdroje elektrickej energie

Územie Žilinského kraja je deficitné v základnej výrobe elektrickej energie. Vzhľadom na skutočnosť, že vodné elektrárne sú špičkové zdroje, je z hľadiska zabezpečenia spotreby elektriny v území potrebné dozásokovanie zo 400 a 220 kV prenosovej sústavy SR.

Doplňkovým zdrojom so základnou výrobou elektriny a tepla je v území kraja závodná tepláreň Žilina. Na výrobe elektrickej energie v kraji sa podieľajú aj vodné elektrárne, ktoré majú špičkový charakter výroby elektriny.

Výrobné zdroje elektrickej energie

Názov a miesto zdroja	Typ zdroja	Inštal. výkon (MW)	Poznámka
Základná výroba:			
Tp. Žilina	tepelná elektráreň	49,0	elektriny a tepla
Špičková výroba:			
VE Mikšová	vodná	93,6	prietočná
VE Žilina	vodná	62,0	prietočná
VE Hričov	vodná	31,5	prietočná

Zdroj: Prevádzkovateľ

Výroba elektrickej energie v území kraja podľa zdrojov v GWh/rok

Typ zdroja	rok 2000	rok 2001	Poznámka
Teplárne SSE a.s.	234,9	222,8	základná výroba
Závodné teplárne	194,2	207,8	základná výroba
VE + MVE	2140,6	2143,0	špičková výroba závislá na daždivom roku
Spolu	2569,7	2573,6	

Zdroj: SSE a.s. Žilina

Rozvod elektrickej energie

Riešené územie Žilinského kraja je na nadradenú prenosovú sústavu, z ktorej je krytý deficit výroby elektrickej energie pripojený prostredníctvom energetického uzla 400/110 kV Varín.

Prenosová 400 kV sústava prechádza riešeným územím kraja na smeroch:

Spišská Nová Ves – Liptovská Mara – Sučany – Varín – Nošovice (ČR)

Varín – Nové Mesto nad Váhom

Distribučne 110 kV vedenia slúžia pre rozdelenie elektrickej energie z nadradených uzlov prenosovej sústavy kraja a z výrobných zdrojov elektrickej energie v kraji do distribučných staníc 110/22 kV pre zásobovanie obyvateľstva a podnikateľského sektoru.

Krajské mesto Žilina je sídlom Slovenského energetického dispečingu, ktorý je riadiacim centrom pre riadenie výroby a prenosu elektrickej energie na celoštátnej úrovni na Slovensku v zmysle kompetencie SE a.s. Bratislava. Stredoslovenské energetické závody a.s. Žilina sú energetickým rozvodným podnikom, ktorý má pôsobnosť na území stredného Slovenska.

8.2 Zásobovanie plynom

Trenčiansky kraj

Riešené územie je zásobované nasledujúcimi plynovodmi:

- 500-64, ktorý sa z tranzitného plynovodu pri Špačinciach (okres Trnava) napája pri trasovom uzávere TU-39 a vedie hore Považím do Žiliny.
- 300/25, ktorý sa napája na medzištátny plynovod 700/55 cez prepúšťaciu stanicu pri Červeníku

(pri Leopoldove, okres Hlohovec).

- 300/25, pripojený na medzinárodný plynovod 700/55 cez prepúšťaciu stanicu Ľudovítov a (južne od Výčap – Opatoviec), vedúci v trase Topoľčany – Partizánske – Nováky – Prievidza s prepojením na Martin.
- 500/25 Jablonica – Senica (Brestovec) pripojený na prepojkú medzi tranzitným plynovodom (2 x 700/64) a medzištátnym plynovodom (700/55) cez prepúšťaciu stanicu Jablonica.
- 500/25 pokračuje dimenziou 300/25 do Myjavy, a z Myjavy je prepojený do Nového Mesta nad Váhom s považským plynovodom dimenziou 200/25.

Pre potrebu odberateľov ďalej slúžia nasledovné plynovody odvodené od základných:

- 200/25 Nové Mesto n. Váhom – Bzince pod Javorinou – Stará Turá
- 100/25 Bzince pod Javorinou – Kvetná (ČR)
- 150/25 Nová Dubnica – Trenčianske Teplice
- 150/25 Nová Dubnica – Horné Srnie
- 150/25 Ladce – Lednické Rovne
- 200/25 Beluša – Púchov

Z uvedených plynovodov sa napájajú regulačné stanice na STL. Niektoré sídla sú napojené na STL zo susednej obce, kde sa nachádza regulačná stanica.

V súčasnom období je dokončený VVTL plynovod Dúlov – Lednické Rovne – Horný Lideč. Plynovod je vedený nad obcami Púchovskej doliny.

Vo výhlade sa uvažuje s výstavbou magistralného severojužného plynovodu - Tranzitný plynovod Skalité – Plavecký Peter. Kompresorové stanice by mali byť v Skalitom a Kameničanoch. Trasovanie od Bošáče je v dvoch alternatívach – územím Myjavskej pahorkatiny s konfiguráciou plynovodu DN 1200/7,5 MPa alebo pozdĺž severných svahov Malých Karpát s konfiguráciou plynovodu DN 1400/7,5 Mpa.

Plynofikácia obcí podľa okresov

Okres	Počet obcí	Počet plynofikovaných obcí			% počtu plynofikovaných obcí		
		2001	2002	2005	2001	2002	2005
Ilava	21	15	16	16	74,42	76,19	76,19
Myjava	17	8	8	11	47,05	47,05	64,70
Nové Mesto Nad Váhom	34	29	30	30	85,29	88,23	88,23
Považská Bystrica	28	16	17	17	57,14	60,71	60,71
Púchov	21	8	10	10	38,09	47,61	47,61
Trenčín	37	34	34	34	91,89	91,89	91,89
Trenčiansky kraj	158	110	115	118	69,62	72,78	74,68
Senica	31	17		30	54,83		96,77
Skalica	21	13		21	61,90		100,00
Trnavský kraj	52	30		51	57,69		98,07
Bytča	12	10	12	12	83,30	100,00	100,00
Čadca	23	21	21	21	91,30	91,30	91,30
Kysucké. Nové Mesto	14	14	14	14	100,00	100,00	100,00
Žilina	53	47	48	48	88,67	90,57	90,57
Žilinský kraj	102	92	95	95	90,19	93,13	93,13

Trnavský kraj

Okresom Skalica vedie medzištátny plynovod RFR-SR DN 700; PN 64.

Treba dodržiavať ochranné pásma plynovodov:

Tranzitné plynovody koridor 500m

- VVTL plynovod DN 500: 50 – 100m
- VUTL plynovody DN 700: 90 – 180m
- VTL plynovody DN 300: 20m

Okresom Senica prechádzajú:

- Tranzitné plynovody pri Plaveckom Petri (Brodské (do ČR); Vysokú pri Morave (do Rakúska))
- VVTL plynovod pri Lakšárskej Novej Vsi vedený smerom na Vysokú pri Morave
- Medzištátny plynovod DN 700; PN 64 RFR-SR

- VTL plynovody: Bratislava – Moravský Ján – Brodské do ČR DN 500, PN 40; Bratislava – Moravský Ján – Brodské do ČR DN 300, PN 40; Jablonica – Prietrž – Senica DN 500, PN 40; Senica – Dojč DN 300; PN 40; Závod – Šaštín – Stráže DN 300; PN 40

Žilinský kraj

Z hľadiska nadradenej plynárenskej sústavy SR, je hlavný zdroj zemného plynu pre ŽK medzištátny VTL plynovod Bratstvo s prepojovacími VTL plynovodmi:

- Severné Slovensko
- Malženice – Považská Bystrica.

Celkovú dodávku a spotrebu zemného plynu v kraji zabezpečujú plynárenské zariadenia:

- Severné Slovensko DN 500 PN 64
- Kysucký plynovod DN 500 – DN 300 PN 40
- Považský plynovod DN 300 PN 25
- Odovzdávacia stanica plynu OS Strečno z VTL Severné Slovensko pre VTL Považský plynovod a VTL Žilina – Martin – Prievidza
- OS Varín z VTL Severné Slovensko do VTL Kysucký plynovod

Uvedené plynárenské zariadenia prostredníctvom VTL prípojok a sústavou regulačných staníc plynu RS, umožňujú využívanie ZPN vo všetkých formách spotreby v oblastiach Žilinského kraja.

8.3 Obnoviteľné zdroje energie

Podiel energetických zdrojov na výrobe elektrickej energie v slovenských elektrárnach predstavuje:

- 66,6% jadrové elektrárne
- 18,0 tepelné elektrárne
- 15,4 vodné elektrárne
- veterná energia roz distribuovaná Západoslovenskou energetickou spoločnosťou predstavuje 0,17%

Vyššie využitie obnoviteľných a druhotných zdrojov energie patrí k hlavným cieľom zlepšenia životného prostredia a zlepšenia energetickej samostatnosti riešeného územia.

Odlahlé časti kraja, menovite menšie obce a kopanice, kde z ekonomických dôvodov nie je možné zaviesť zemný plyn, má perspektívu moderného zásobovania teplom využívaním obnoviteľných zdrojov ako drevný odpad, slama, využívanie bioplynu a pod.

Lesná biomasa - vývoj ročnej produkcie využiteľných množstiev lesnej biomasy vhodnej na energetické účely (štiepky, kusové odpady a piliny z malých drevospracujúcich prevádzok, odpad po ťažbe v porastoch a z manipulácie v lesných skladoch, pne, korene po celoplošnej príprave pôdy) je závislý na výške ročných ťažieb, orientácii drevospracujúceho priemyslu a zmenách cien sortimentu dreva.

Enegetické lesy sú potenciálnym palivovým zdrojom. Ide o lesy s rubnou dobou 3 až 5 rokov. Na riešenom území sú možnosti na zakladanie takýchto lesov.

Biomasa v poľnohospodárstve - využitie slamy a poľnohospodárskeho odpadu je na nízkej úrovni.

Bioplyn - výroba je na riešenom území realizovaná len v ČOV. V súčasnosti zabezpečuje výrobu bioplynu 9 ČOV, z toho v 4-tich je spaľovaný v kogeneračných jednotkách, z ktorých sa čiastočne kryje vlastná spotreba tepla a elektriny. V 5-tich ČOV sa vyrobený bioplyn zatiaľ energeticky nevyužíva a vypúšťa sa do ovzdušia.

Veterná energia

- veterná elektrárň na Ostrom vrchu (Myjava) s výkonom 500 kW bola daná do skúšobnej prevádzky v júli 2004,
- prvý veterný park Cerová (Malé Karpaty) s výkonom 2,4 MW (4 x 660 kW) je v prevádzke od októbra 2003,
- veterný park Skalité (Kysuce), ktorý sa dokončuje o kapacite 4 x 500 kW.

Do roku 2013 sa predpokladá zvýšiť celkovú spotrebu veternej energie na 3%, pričom veterná energia bude vždy len ako doplnkový zdroj energie.

Vodná energia

Z obnoviteľných zdrojov energie sa v území (rovnako ako v celej SR) javí ako najperspektívnejšia vodná energia. Z pohľadu jej využitia je možné využiť potenciál rieky Váh pre MVE.

Solárna energia je využívaná ojedinele, má len lokálny charakter pri ohreve vody pre domácnosti a malé prevádzky.

Využitie obnoviteľných zdrojov energie, mimo hydroenergetického potenciálu vodných tokov je na Slovensku veľmi nízke - predovšetkým z dôvodu nerozvinutých technológií, vysokých investičných nárokov a nízkej návratnosti vložených prostriedkov.

8.4 Infraštruktúra vodného hospodárstva

8.4.1 Zásobovanie pitnou vodou

Počet obcí napojených na verejný vodovod v riešenom území zaznamenal najväčší nárast oproti roku 2002 v okresoch Púchov, Ilava, Nové Mesto nad Váhom. Najvyššie % napojených obcí je v okresoch Kysucké Nové Mesto (100%), Čadca (95,6%), Trenčín (94,5%), Myjava (94,1%). Najnižšie % napojených obcí je v okresoch Považská Bystrica (57,1%), Skalica (66,6), Senica (77,4).

Kraj, okres	Dĺžka vodovodnej siete bez pripojok v km		% počtu obcí zásobovaných vodou z verejných vodovodov		% počtu obyvateľov zásobovaných vodou z verejných vodovodov			
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2004	2005
Trenčiansky kraj								
Ilava	190	190	70,0	80,95	82,3	83,6	84,60	85,12
Myjava	230	207	94,1	94,1	82,1	79,1	82,45	82,30
Nové mesto nad Váhom	315	325	76,4	85,2	81,3	85,5	85,19	86,82
Považská Bystrica	195	194	57,1	57,1	79,8	79,7	80,33	80,78
Puchov	119	128	71,4	85,7	63,7	64,3	71,46	71,73
Trenčín	530	539	94,5	94,5	95,2	95,6	96,01	95,94
Trnavský kraj								
Senica	370	350	77,4	77,4	83,6	81,9	78,41	76,94
Skalica	179	237	66,6	66,6	81,3	84,6	85,82	85,69
Žilinský kraj								
Bytča	93	95	91,6	91,6	58,0	59,8	60,61	61,21
Čadca	352	364	95,6	95,6	66,8	67,8	68,48	68,90
Kysucké Nové Mesto	135	140	100,0	100,0	82,5	83,4	87,56	84,47
Zilina	619	632	88,6	88,6	89,6	88,8	90,62	90,91

Zdroj : VÚVH, 2003,2004, 2005

Okresy Trenčín a Nové Mesto nad Váhom sú zásobované pitnou vodou zo základných SKV Trenčianske Teplice, Trenčín, Nové Mesto nad Váhom - Čachtice - Stará Turá, Trenčianske Mitice - Svinná, Lúka - Modrovka, Štvrtok nad Váhom - Trenčín. Ich celková kapacita je cca 850 l/s. Zásobovanie obyvateľov pitnou vodou v týchto okresoch je výlučne zo zdrojov z podzemných vôd, ktoré sú zatiaľ kapacitne postačujúce. Územie v okolí Považskej Bystrice je v prevažnej miere v CHKO Strážovské vrchy, kde sú zachytené a využívané strategické vodné zdroje pre všetky tri terajšie okresy (Považská Bystrica, Púchov, Ilava). Medzi najvýznamnejšie patria: Sáčocné, Hodoň 1-3, Blatnica 1-5, Čertova skala, Kráľovka, Manínska tiesňava s celkovou kapacitou cca 230 l/s. Okres Myjava je zásobovaný z SKV Brezová - Košariská.). Vodovodná sieť je napojená len na podzemné vodné zdroje. Územie okresu Myjava je na dostatok zdrojov vody deficitné a mnohé z nich je potrebné upravovať. Územie Žilinského kraja (okresy Bytča, Čadca, Kysucké N. Mesto

Zásobovanie obyvateľov Trnavského kraja (okres Senica, Skalica) sa realizuje výlučne zo zdrojov podzemných vôd. Zásobovanie obyvateľov pitnou vodou z verejných vodovodov sa realizuje prostredníctvom skupinových alebo miestnych vodovodov. Na zásobovaní okresov Senec a Skalica sa podieľa Skupinový vodovod Senica, Plavecký Mikuláš-Senica, Jablonica-Senica. Územie Žilinského kraja (okresy Bytča, Čadca, Kysucké N. Mesto

8.4.2 Odkanalizovanie a čistenie odpadových vôd

Úroveň odkanalizovania obcí v záujmovom území sa pohybuje od 10 – 28%. Najvyššie % počtu obcí s verejnou kanalizáciou a ČOV je v okresoch Kysucké Nové Mesto (28,5), Senica (25,8), Čadca (26,0). Najnižšie % počtu obcí s verejnou kanalizáciou a ČOV je v okresoch Považská Bystrica (10,7), Nové Mesto nad Váhom (14,7%).

Kraj, okres	Dĺžka kanalizačnej siete bez prípojok v km		% počtu obcí s verejnou kanalizáciou + ČOV		% počtu obyvateľov s verejnou kanalizáciou + ČOV			
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2004	2005
Trenčiansky kraj:								
Ilava	70	68	19,0	19,0	63,1	64,6	65,90	66,52
Myjava	35	36	17,6	17,6	50,3	50,7	51,31	53,30
Nové mesto nad Váhom	74	79	8,8	14,7	45,7	47,8	48,57	49,28
Považská Bystrica	60	62	10,7	10,7	56,3	56,4	56,64	56,73
Púchov	38	44	14,2	23,8	35,5	36,9	41,73	42,26
Trenčín	169	173	27,0	27,0	46,9	48,8	59,28	60,28
Trnavský kraj:								
Senica	78	83	25,8	25,8	37,7	41,3	42,59	43,03
Skalica	70	83	19,0	23,8	62,7	61,9	65,29	65,19
Žilinský kraj:								
Bytča	18	17	25,0	16,6	33,7	29,8	29,94	29,99
Čadca	49	52	17,3	26,0	25,9	26,4	26,65	26,69
Kysucké Nové Mesto	36	36	21,4	28,5	46,8	47,0	61,85	62,07
Zilina	184	187	18,8	20,7	58,7	59,1	60,24	60,56

Zdroj : VÚVH, 2003,2004, 2005

9. Ochrana prírody a krajiny

9.1 Veľkoplošné chránené územia

Do riešeného územia Slovensko Českého pohraničia zasahuje šesť veľkoplošných chránených území (1 národný park a 5 chránených krajinných oblastí).

Prehľad veľkoplošných chránených území - stav

Názov chráneného územia	Kategória	Stupeň ochrany	Kraj	Okres - výmera v okrese	Výmera	
					Celková	Z toho v kraji
CHKO Biele Karpaty	CHKO	2	Trenčiansky Trnavský	Myjava Nové Mesto nad Váhom Trenčín Ilava Púchov Skalica Senica	44568	39696 8426
CHKO Kysuce	CHKO	2	Trnavský Trenčiansky Žilinský	Púchov - 4822 Považská Bystrica - 10655 Bytča - 10252 Čadca - 41428 Žilina 1619	65462	15444 53520
NP Malá Fatra	NP	3	Žilinský	Žilina - 8422	22630	22630
NP Malá Fatra – OP	OP	2	Žilinský	Žilina - 10355	23262	23262
CHKO Malé Karpaty	CHKO	2	Trenčiansky Trnavský	Nové Mesto nad Váhom- 3234 Myjava - 2344 Senica - 4309	64610	5578 23454

CHKO Strážovské vrchy	CHKO	2	Trenčiansky Žilinský	Považská Bystrica - 10370 Púchov - 1816 Ilava 8276 Žilina 4532 Bytča 2858	30979	23589 7390
CHKO Záhorie	CHKO	2	Trnavský	Senica	27522	15266

Zdroj: www.sopsr.sk., stav k 1.12.2006

9.2 Maloplošné chránené územia

Najprísnejšia ochrana prírody a krajiny je realizovaná 4. a 5. stupňom ochrany na maloplošných chránených územiach, ktorých bolo v riešenom území k 30.11.2004 vyhlásených 161 o celkovej rozlohe 7538,83 ha. Z tohto počtu podľa kategórií je to 24 NPR, 2 NPP, 46 PR, 74 PP a 15 CHA. V rámci CHKO sa nachádza 84 maloplošných chránených území s celkovou plochou 6003,55 ha a v rámci Národného parku Malá Fatra sa nachádza 11 maloplošných chránených území. Mimo CHKO a NP je vyhlásených 66 území s celkovou plochou 1535,28 ha.

Prehľad maloplošných chránených území - stav

Kategória ochrany RÚ podľa krajov	Národná prírodná rezervácia	Prírodná rezervácia	Chránený areál	Národná prírodná pamiatka	Prírodná pamiatka	Spolu
Trenčiansky	6	29	7	2	47	91
Trnavský	2	3	6	0	10	21
Žilinský	16	14	2	0	17	49

Zdroj: Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (stav k 2006)

Prehľad chránených území v zmysle Ramsarskej konvencie

Trnavský kraj	Rozloha (v ha)
Niva rieky Moravy	4 500

9.3 Nadregionálny a regionálny územný systém ekologickej stability

Územné systémy ekologickej stability predstavujú systémový prístup k riešeniu kvality krajinného priestoru. Územný systém ekologickej stability (ÚSES) je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine, ktorá je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami. Územný systém ekologickej stability rozdeľujeme aj podľa hierarchických úrovní: provinciónalnej, nadregionálnej, regionálnej a miestnej (lokálnej) úrovni. Okrem vymedzenia kostry ekologickej stability súčasťou ÚSES je aj systém opatrení na ekologicky vhodné a optimálne využívanie krajiny a jej potenciálu. Realizácia ÚSES v praxi je nevyhnutná z hľadiska trvaloudržateľného rozvoja.

Tvorba projektov ÚSES sa v Slovenskej republike realizovala systémom "zhora nadol", od Generelu nadregionálneho ÚSES-u (GNÚSES) cez regionálne až miestne ÚSES. Prvky nadregionálneho ÚSES boli charakterizované v Genereli nadregionálneho ÚSES SR (GNÚSES), ktorý vláda schválila uznesením vlády SR č. 319 27.4.1992. Projekty ÚSES na regionálnej (okresnej) úrovni boli v rokoch 1993 - 1994 spracované pre všetky bývalé okresy terajšieho Trenčianskeho, Trnavského i Žilinského kraja v mierke 1 : 50 000.

Prehľad o početnom vymedzení jednotlivých prvkov ekologickej siete v okresoch

Okres	Provinciónálne biocentrum	Biocentrá		Biokoridory	
		nadregionálne	regionálne	nadregionálne	regionálne
Ilava	-	5	4	4	8
Myjava	-	-	5	1	5
Nové Mesto nad Váhom	-	3	18	4	9
Považská Bystrica	-	4	6	4	6
Púchov	-	1	4	2	5
Trenčín	-	1	20	3	8
Senica	-	5	12	2	10
Skalica	-	3	2	1	1
Bytča	1	-	11	1	4

Čadca	1	3	9	4	8
Kysucké Nové Mesto	-	1	3	1	5
Žilina	2	5	19	3	8

V roku 1996 bol spracovaný v nadväznosti na túto koncepciu návrh Národnej ekologickej siete – NECONET. V rámci nej bolo na území Slovenska vyčlenených 35 jadrových území európskeho významu a 35 jadrových území národného významu. Mnohé z nich sa prekrývajú s prvkami ÚSES nadregionálneho a regionálneho významu.

Národná ekologická sieť (National Ecological Network - NECONET) predstavuje sieť významných, najmä chránených území, ktoré majú význam pre záchranu genofondu a biodiverzitu na úrovni národnej, prípadne v osobitných prípadoch viacnárrodnej úrovni. Jej základom je vyhraničenie jadrových areálov (obdoba biocentier v rámci ÚSES), biologických a ekologických koridorov (obdoba biokoridorov v rámci Územného systému ekologickej stability) a území rozvoja prírodných prvkov

V rámci siete NECONET bolo v riešenom území zaradených šesť jadrových území európskeho významu (Biele Karpaty, Malé Karpaty, Strážovské Vrchy, Kysuce, Pomoravie, CHKO Záhorie) a 7 jadrových území národného významu. Mnohé z nich sa prekrývajú s prvkami Územného systému ekologickej stability, nadregionálneho a regionálneho charakteru.

9.4 NATURA 2000

Chránené vtáčie územia a územia ochrany biotopov a druhov tvoria sústavu chránených území NATURA 2000. Táto sústava chránených území má zabezpečiť ochranu najzácnejších 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.

Základným dokumentom ochrany prírody je Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku. V rámci ochrany biodiverzity je potrebné dosiahnuť udržanie vybraných biotopov a druhov v priaznivom stave z hľadiska ich zachovania a ochrany ohrozených, endemických, zriedkavých a zraniteľných voľne žijúcich druhov fauny a flóry (prioritné druhy) v rámci každého štátu a zároveň v Európe ako celku.

Dňa 9.7.2003 bol vládou Slovenskej republiky schválený **Národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území**. Vedecký návrh národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území (nCHVÚ) obsahuje 45 území. Celková rozloha nCHVÚ predstavuje 1 393 580 ha, priemerná rozloha 30 968 ha a pokrytie rozlohy SR je 28,4 %. Prekrýv s existujúcou sústavou chránených území v Slovenskej republike predstavuje 48,4 %.

Zoznam vtáčích území Natura 2000 v riešenom území

Názov	výmera	okres	Prekrýv so sieťou CHU	Charakteristika	V pôsobnosti
Dubnické štrkovisko	60 ha	Ilava, Trenčín	86 %	Dubnické štrkovisko je jedným z piatich najvýznamnejších území na Slovensku pre hniezdenie rybára riečného (<i>Sterna hirundo</i>). Ďalej tu hniezdia <i>Sterna hirundo</i> , <i>Muscicapa striata</i> , <i>Porzana porzana</i> , <i>Ixobrychus minutus</i> , <i>Riparia riparia</i> , <i>Saxicola torquata</i> , <i>Lanius collurio</i>	-
Malé Karpaty	55 764	Bratislava III, IV, Malacky, Myjava, Pezinok, Piešťany, Senica, Trnava	86 %	Teplejšie oblasti listnatých lesov (hrabiny, dubiny, bučiny) v susedstve s lúkami a pasienkami s hojným zastúpením rozptýlenej zelene sú ideálnym prostredím pre výskyt európsky i národne chránených druhov vtákov sokol rároh (<i>Falco cherrug</i>) sokol sťahovavý (<i>Falco peregrinus</i>), včelár lesný (<i>Pernis apivorus</i>) a ďateľ prostredný (<i>Dendrocopos medius</i>). Okrem týchto lesných hnieďčov tu vhodné podmienky nachádzajú aj druhy viazané na krovinatú etáž ako sú muchárik bieločrý (<i>Ficedula albicollis</i>), muchárik červenohrdý (<i>Ficedula parva</i>), penica jarabá (<i>Sylvia nisoria</i>), prepelica poľná (<i>Coturnix coturnix</i>), muchár sivý (<i>Muscicapa striata</i>) a príhľaviar čiernohlavý (<i>Saxicola torquata</i>) haja tmavá (<i>Milvus migrans</i>) kaňa popolavá (<i>Circus pygargus</i>)	CHKO Malé Karpaty, CHKO Záhorie

Názov	výmera	okres	Prekryv so sieťou CHU	Charakteristika	V pôsobnosti
Morava	28 486	Bratislava IV, Malacky, Senica, Skalica	47 %	S hľadiska avifauny predstavuje niva Moravy jednu z najcennejších lokalít. Sústava zachovaných a rôzne vyvinutých mokradí (toky, ramená, kanály, močiare, mokré lúky, lužné lesy a periodické mláky) tvorí kvalitné podmienky pre hniezdenie druhov chriašteľ bodkovaný (<i>Porzana porzana</i>), bučiak trsťový (<i>Botaurus stellaris</i>), haja červená (<i>Milvus milvus</i>), sokol rároh (<i>Falco cherrug</i>), haja tmavá (<i>Milvus migrans</i>), bučiačík močiarny (<i>Ixobrychus minutus</i>), kačica chrapľavá (<i>Anas querquedula</i>), kačica chriplavá (<i>Anas strepera</i>), hrdzavka potápavá (<i>Netta rufina</i>) a kalužiak červenonohý (<i>Tringa totanus</i>).	CHKO Záhorie, RSOPK Bratislava
Horná Orava	66 162	Čadca, Dolný Kubín, Námesto vo Tvrdošín	95 %	Územie Hornej Oravy je z veľkej časti tvorené lesnými biotopmi, zvlášť ihličnatých lesov, s prechodmi k lúkam a pasienkom. Zabezpečenie ochrany si tu vyžaduje hlavne kuvik vrabčí (<i>Glaucidium passerinum</i>), chriašteľ poľný (<i>Crex crex</i>), ďateľ trojprstý (<i>Picoides tridactylus</i>), tetrov hlucháň (<i>Tetrao urogallus</i>), tetrov hoľniak (<i>Tetrao tetrix</i>), orol kriľavý (<i>Aquila pomarina</i>) a bocian biely (<i>Ciconia ciconia</i>). Mokrade Oravskej kotliny a okolie vodnej plochy Oravská priehrada sú významnými biotopmi pre hniezdenie rybárika riečneho (<i>Alcedo atthis</i>), bociana čierneho (<i>Ciconia nigra</i>), chriašteľa bodkovaného (<i>Porzana porzana</i>) a rybára riečneho (<i>Sterna hirundo</i>).	CHKO Horná Orava, TANAP
Malá Fatra	71 481	Čadca, Dolný Kubín, Martin, Námesto vo Prievidza, Ružomberok, Žilina	54 %	Malá Fatra je tvorená biotopmi listnatých, ihličnatých aj zmiešaných lesov, čím je zabezpečená vysoká diverzita vtáčích druhov. Vhodné podmienky na hniezdenie tu nachádzajú sokol sťahovavý (<i>Falco peregrinus</i>), orol skalný (<i>Aquila chrysaetos</i>), výr skalný (<i>Bubo bubo</i>), žlna sivá (<i>Picus canus</i>), kuvik kapcavý (<i>Aegolius funereus</i>), ďateľ bielochrbtý (<i>Dendrocopos leucotos</i>), ďateľ čierny (<i>Dryocopus martius</i>), muchárik bielokrký (<i>Ficedula albicollis</i>) a skaliar pestrý (<i>Monticola saxatilis</i>).	NP Malá Fatra, NP Veľká Fatra, TANAP
Strážovské vrchy	59 586	Bánovce nad Bebravou, Bytča, Ilava, Považská Bystrica, Prievidza, Púchov, Trenčín, Žilina	47 %	Územie je tvorené prevažne lesnými a skalnými biotopmi, približne polovica územia sa prekrýva s územím súčasnej CHKO. Je významné pre hniezdenie druhov dravcov a sov napr. sokol sťahovavý (<i>Falco peregrinus</i>) a kuvik kapcavý (<i>Aegolius funereus</i>). Plnú ochranu si tu zaslúžia aj bocian čierny (<i>Ciconia nigra</i>), tetrov hlucháň (<i>Tetrao urogallus</i>), a iné.	CHKO Strážovské vrchy, CHKO Ponitie, CHKO Biele Karpaty

Zdroj: www.sopsr.sk

Na území Trenčianskeho kraja sa nachádza, alebo do neho zasahujú 2 územia vtáčích území Natura 2000. Prevažná časť vtáčích území je vyhlásená na ochranu vodných a močiarnych biotopov, kde nachádza vhodné podmienky k prežívaniu vodné vtáctvo.

Na území Trnavského kraja sa nachádza, alebo do neho zasahuje 10 vtáčích území. Prevažná časť vtáčích území je vyhlásená na ochranu vodných a močiarnych biotopov, kde nachádza vhodné podmienky k prežívaniu vodné vtáctvo. Stepný, lesostepný a agrárny typ krajiny vyhovuje druhom vtákov, osídľujúcich poľnohospodársku krajinu.

V Žilinskom kraji sa úplne alebo čiastočne nachádza 6 vtáčích území o celkovej rozlohe 284 582 ha, čo je 41,89 % z územia kraja. Takmer všetky sa na viac ako 90 % prekrývajú so súčasnými národnými parkami a CHKO.

Napriek tomu, že chránené vtáčie územia sú navrhované na základe odlišných kritérií od kritérií uplatňovaných pri vyhlasovaní ostatných chránených území, je evidentné, že mnohé z nich sú vymedzované v územiach vyhlásených za chránené územia podľa našej národnej legislatívy.

10. Závěry

Na základe výsledkov doteraz vypracovaných parciálnych častí štúdie (vypracovaných samostatne za slovenskú a českú časť) komplexne zhodnocujúcich súčasne územnotechnické, prírodné, kultúrno-historické danosti, ich potenciály a vo vzťahu na budúci možný spoločný cezhraničný rozvoj, je možné špecifikovať nasledovné závery:

1. Pre rozvoj spoločne vymedzeného regiónu, s dôrazom na rozvoj CR, dopravy a sídelných väzieb, je potrebné posilniť a prepojiť sídelné väzby identifikovateľné v priestore:
 - o severného Záhoria - v skalicko-holíčskom ťažisku osídlenia tretej úrovne, druhej podskupiny a na záhorsko-trnavskej sídelnej rozvojovej osi tretieho stupňa: Skalica - Holíč - Senica – Trnava
 - o Priestor Púchov v návaznosti na Zlínsku aglomeráciu
2. koordinácia podmienok z pohľadu trilaterálnych vzťahov silných aglomerácií (urbanizačná oblasť) Ostrava – ČR, Katowice - PR, Žilina aglomerácia najvyššieho celoštátneho a medzinárodného významu. Riešenie problematiky si však vyžaduje špecifické riešenie vzhľadom na trojstrannú spoluprácu.

10.1 Odporúčania

Vychádzajúc z cieľov stanovených pre riešenie spoločného projektu je možné špecifikovať nasledovné cezhraničné problémy na riešenie:

1. Na základe záveru č. 1, riešiť spoločne „cieľové územia“ v týchto priestoroch:
 - Priestor severného Záhoria (Skalicko) – tvoriaci základ cezhraničnej aglomerácie Skalica – Holíč- Hodonín,
 - Priestor Púchov v naväznosti na R6, ktorý sa z pohľadu slovenskej časti riešeného územia javí ako perspektívny vo vzťahu na Zlínsku aglomeráciu,
 - Aglomeráciu Trenčín považovať za nosnú priestorovú štruktúru riešeného územia, ležiacu medzi kooperačnými priestormi európskeho významu
2. Pre spoločne riešené územie z hľadiska dopravných vzťahov je potrebné:
 - o spoločne koordinovať rozvoj dopravnej siete, ktorá vychádza z prognóz dopravnej záťaže preukazujúcej na priame súvislosti medzi najsilnejšími rozvojovými územiami (Bratislavská – Brnenská aglomerácia a Žilinská – Ostravská aglomerácia),
 - o koordinovať rozvoj rýchlostnej cesty R6 v koridore Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou s pokračovaním na území ČR ako rýchlostná cesta R49, s cieľom vytvorenia kontinuálneho prepojenia diaľnice D1 na Slovensku s diaľnicou D1 a D47 na Morave.
 - o podporovať výstavbu verejného terminálu intermodálnej prepravy, ktorý bude spĺňať parametre stanovené Dohodou AGTC vrátane kvalitného železničného a cestného napojenia na základnú dopravnú sieť v dopravno-gravitačnom centre Žilina,
 - o
 - o pokračovať v modernizácii železničnej dopravnej cesty na traťovú rýchlosť 160 km/hod., modernizácii vybraných pohraničných prechodových staníc, modernizácii informačnej siete a železničných uzlov, s cieľom zvýšenia kvality železničných tratí na úroveň definovaných v štandardoch dohôd AGC a AGTC,
 - o koordinácia v oblasti vedenia cesty R2 št. hranica SR/ČR Drietoma – Chocholná križovatka s D1 – Bánovce nad Bebravou – Nováky a Prievidza – Handlová – hranica Banskobystrického kraja.
 - o spoločná stratégia v rámci hraníc Európskej únie na zmenený hraničný režim, zmeny v smerovaní a intenzite prepravných prúdov, nové nároky na homogenizáciu dopravných sietí regionálneho a lokálneho významu
 - o spoločná postupy pri podpore investičnej výstavby a rekonštrukciách dopravnej sústavy – na celoštátnej až regionálnej úrovni – zo štrukturálnych fondov EÚ
 - o spoločná koordinácia v oblasti rekonštrukcií a doplnení dopravných sietí pohraničných oblastí s Českou republikou s vplyvom na zvýšenie dopravného a polohového potenciálu Kysúc,
 - o východiská
3. Pre spoločne riešené územie z hľadiska socioekonomických a hospodárskych vzťahov je potrebné:

- tvorba podmienok pre vznik regionálne diferencovanej vzdelávacej sústavy, vytvorením silného vzdelávacieho centra v Trenčíne a Žiline s možnosťou prepojenia na vzdelávacie centrá v českej časti riešeného územia, ktoré by súčasne bolo nositeľom inovatívnych inštitúcií, čím by sa vytvorili podmienky pre následnú lokalizáciu sofistikovaných výrob,
 - spoločne koordinovať zameranie a využitie navrhovaných lokalít priemyselných parkov, ktoré vzhľadom na územnotechnický potenciál sú vhodné pre medzinárodnú kooperáciu,
4. Pre spoločne riešené územie z hľadiska rekreácie a cestovného ruchu je potrebné:
- spoločne koordinovať a pokračovať v ďalšom rozvoji lodnej dopravy na „Baťovom kanáli“, s predĺžením kanála až do Hodonína, s napojením na Dunaj, s možnosťou splavnenia zatiaľ nesplavnenej hraničnej rieky Radějovky,
 - prepojenie existujúcich stredísk cestovného ruchu po oboch stranách hraníc,
 - spoločne postupovať pri riešení využitia priestoru na slovensko – českom pomedzí v lokalite Makov- Kasárne z českej strany,
 - zvýšiť úroveň stredísk CR, dobudovať infraštruktúru cestovného ruchu (Šaštín-Stráže, Stará Myjava, Dubník I., II., Zelená Voda, Borský Jur - Tomky, Kunovská vodná nádrž pri Senici, potenciálny rozvoj - lokalita Adamovské jazerá
 - spoločne koordinovať rozvoj turizmu na miestnej a regionálnej úrovni, budovanie spoločného informačného systému cestovného ruchu
 - presadzovať spoločné postupy pri vytváraní viacdenných komplexných produktov s doplnkovými aktivitami so zabezpečením kvalifikovaných sprievodcovských služieb
 - presadzovať spoločné postupy pri environmentálnej výchove a vzdelávaní občanov, zvýšenie environmentálneho povedomia miestneho obyvateľstva, oboznámenie ich s platnými právnymi normami v oblasti ochrany prírody
 - presadzovať spoločné postupy pri tvorbe nových produktov v oblasti agroturizmu a ekoturizmu (ubytovanie a strava v penziónoch, náučný chodník v obci, informačné stredisko, múzeum ľudových tradícií, sprístupnenie kultúrnych zaujímavostí, ukážka tradičných remesiel, požičovňa bicyklov a pod.),
 - tvorba spoločných programov pre rozvoj ekologicky orientovaného cestovného ruchu v oblasti Bielych Karpát, Javorníkov, Kysúc
 - spoločne koordinovať koncepciu cezhranične trasovaných cyklistických komunikácií pohraničného územia hlavne na regionálnej a lokálnej úrovni, s väzbou na cyklomagistrály po oboch stranách hraníc,
 - uvažovať s vybudovaním rekreačno – športového areálu „ŽILINKA“ pri novom vodnom diele Žilina, s využitím atraktívneho fenoménu „vodnej rekreácie“ s pôsobnosťou ako stredisko rekreácie a cestovného ruchu celoslovenského a medzinárodného významu, vzhľadom na výhodnú polohu s Českou a Poľskou republikou,
 - v lokalite Šajdíkové Humence uvažovať s vybudovaním golfového areálu,
 - posilňovať rozvoj kúpeľného turizmu v kúpeľných miestach Rajecké Teplice s medzinárodným významom a Kúnerád s nadregionálnym významom, Trenčianske Teplice medzinárodného významu, Nimnica nadregionálneho významu a kúpeľné miesto Smrdáky.
5. Vytvárať podmienky pre spoločné využitie kultúrneho dedičstva mimoriadneho významu na oboch stranách hraníc a presadzovať vytvorenie siete kultúrno - historických náučných poznávacích trás a ich vzájomné prepojenie:
- spoločnými postupmi presadiť nomináciu pamiatok Veľkej Moravy k zápisu do zoznamu svetového kultúrneho dedičstva UNESCO
 - spoločne vytvoriť česko-slovenský archeologický park Mikulčice-Kopčany, ktorý by prezentoval a chránil hnutelné a nehnuteľné archeologické a stavebno-historické nálezy a urbanistické časti známej lokality NKP Mikulčice „Valy“ nachádzajúce sa na slovenskej a českej strane rieky Morava
 - rozvíjať cezhraničné tematické cesty – európska iniciatíva – prepojenie starých historických hradných ciest medzi Súľovským, Hričovským a Strečianskym hradom (Jantárová a Perzská),
 - rozvíjať starú „Českú cestu“ Brno – Hodnín - Skalica
 - presadzovať spoločné využitie a prepojenie stavieb svetskej architektúry - kaštiele a kurie vrátane prislúchajúcich existujúcich návazných stavieb tvoriacich jeden urbanistický celok

- sprístupňovanie technických pamiatkach v riešenom území
 - spoločné postupy pri obnove a využití pamiatok ľudovej architektúry
6. Pre spoločne riešené územie z hľadiska technickej infraštruktúry je potrebné:
- spoločné programy pre intenzívnejšie využívanie obnoviteľných a druhotných zdrojov energie ako lokálnych doplnkových zdrojov v systémovej energetike - hlavne v podhorských oblastiach prihraničného územia
 - koordinácia v oblasti vedenia koridorov technickej infraštruktúry medzinárodného významu, pre (napr. 400 kV vedenie Bošáca-Otrokovice Česká republika...),
7. Koordinácia spoločných postupov v oblasti:
- tvorby spoločných webových stránok
 - plánovania projektov
 - vzdelávacích programov
 - vzájomného informovania o podujatiach a problémoch
 - spoločných centier internetového dátového informačného systému (informačné centrá) pre manažment trhu práce
 - vypracovanie a implementácia spoločných cezhraničných turistických programov, kultúrnych a turistických podujatí, festivalov a spoločných marketingových projektov,
 - posilnenie kooperácie medzi mikroregiónmi - cezhraničná kooperácia medzi samosprávami so špecifickým dôrazom na nové dopravné trasy