



Výskumný ústav dopravný

Správa o hodnotení strategických dokumentov

Strategický plán rozvoja dopravnej
infraštruktúry SR do roku 2020

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a
nemotorovej dopravy SR do roku 2020



Číslo projektu:	1440/A301/2013, VÚD 115/2013
Odberateľ:	Ministerstvo dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR
Dátum publikovania:	25. február 2014 – Finálna verzia
Generálny riaditeľ:	Ing. Ľubomír Palčák
Zodpovedný riešiteľ:	Ing. Ján Bado

IDENTIFIKÁCIA SPRÁVY

Generálny riaditeľ:	Ing. Ľubomír Palčák
Vecný garant projektu:	Ing. Róbert Felcan
Riaditeľ divízie:	Ing. Pavol Kajánek, PhD.
Koordinátor úlohy:	Ing. Ľubomír Mateček, autorizovaný stavebný inžinier 0905 750 384, lubo.matecek@gmail.com
Riešitelia:	Ing. Ján Bado 041 5686 329, bado@vud.sk Ing. Gabriela Ligasová 041 5686 320, ligasova@vud.sk RNDr. Ivan Pirman 0903 548 882, pirman@enviconsult.sk RNDr. Anton Darnady 0903 548 881, darnady@enviconsult.sk Mgr. Peter Hujo 0904 191 885, hujo@enviconsult.sk Peter Hajnik 0903 550 412, petohajnik@gmail.com
Spolupracujúce organizácie:	ENVICONSULT spol. s r.o. Obežná 7, 010 08 Žilina
Spolupracujúce osoby:	Ing. Ľubomír Mateček, autorizovaný stavebný inžinier Smreková 11, 010 07 Žilina

Počet strán	497
Počet obrázkov	28
Počet tabuliek	67
Počet príloh	19
Charakter správy	Záverečná správa – finálna verzia

Generálny riaditeľ:

Riaditeľ divízie:

Koordinátor úlohy:

Človek je len pradený v sieti života a jeho bytie závisí od celého tkaniva.

*Ako najvyšší živočích, ktorý používa nástroje, musí pochopiť potrebu
rešpektovať jemu neznáme evolučné určenie ostatných foriem života.*

(Gary Snyder – Four Changes, 1969

environmentalista, americký básnik, esejista a lektor)

OBSAH

IDENTIFIKÁCIA SPRÁVY	I
OBSAH.....	III
ZOZNAM TABULIEK.....	VI
ZOZNAM GRAFOV A SCHÉM.....	IX
ZOZNAM OBRÁZKOV	X
ZOZNAM PRÍLOH A MAPOVÝCH SCHÉM	XI
ZOZNAM SKRATIEK	XII
ÚVOD	1
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI.....	5
1. OZNAČENIE	5
2. SÍDLO.....	5
3. OPRÁVNENÝ ZÁSTUPCA OBSTARÁVATEĽA	5
4. KONTAKTNÁ OSOBA A MIESTO KONZULTÁCII	5
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOCH	6
1. NÁZOV	6
2. ÚZEMIE.....	6
3. DOTKNUTÉ OBCE	6
4. DOTKNUTÉ ORGÁNY	6
5. SCHVAĽUJÚCI ORGÁN	7
6. OBSAH A HLAVNÉ CIELE POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV A ICH VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM.....	7
III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA.....	13
1. INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÉ DOKUMENTY NEBUDÚ REALIZOVAŤ	13
1.1 Dopravné aspekty vo vzťahu k osídlenému územiu	13
1.2 Zdravie ľudí	25
1.3 Kvalita ovzdušia a klimatické faktory	29
1.4 Pôda a horninové prostredie	31
1.5 Voda	33
1.6 Ochrana prírody a krajiny	36
1.7 Kultúrne dedičstvo	42
1.8 Materiálne zdroje	43
2. INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000) A CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI	45
2.1 Natura 2000	45
2.2 Národná sústava chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z.	46

2.3	Chránené oblasti určené na odber pitnej vody	48
3.	CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNE OVPLYVNENÉ	49
4.	ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV	56
5.	ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV, AKO AJ TO, AKO SA ZOHLADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	58
5.1	Strategické dokumenty EÚ	58
5.2	Strategické dokumenty a legislatíva na národnej úrovni	60
IV.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA	62
1.	VPLYVY DOPRAVY NA JEDNOTLIVÉ ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA	62
1.1	Vplyvy na osídlené územie	62
1.2	Vplyvy na obyvateľstvo a zdravie ľudí	63
1.3	Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy	65
1.4	Pôda a horninové prostredie	66
1.5	Voda	67
1.6	Ochrana prírody a krajiny	69
1.7	Kultúrne dedičstvo	71
1.8	Materiálne zdroje a vplyvy súvisiace s ich využitím	71
2.	STANOVENIE ENVIRONMENTALNÝCH CIEĽOV SOH	72
3.	VYMEDZENIE REALIZAČNÉHO VARIANTU POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV A POSTUPU ICH POSUDZOVANIA	73
4.	POSÚDENIE VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT HODNOTENÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV	83
4.1	Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít stabilného a efektívneho rozvoja dopravného sektora s environmentálnymi cieľmi SOH	83
4.2	Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH	83
4.3	Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH	85
4.4	Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi SOH	86
4.5	Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH	87
4.6	Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH	88

4.7	Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít verejnej osobnej a nemotorovej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH.....	88
5.	VYHODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV	90
6.	KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY	97
7.	NATURA 2000 - STAV HODNOTENIA PROJEKTOV PODĽA ČL. 6(3) A 6(4) SMERNICE O BIOTOPOCH	98
8.	SUMÁRNE ZHODNOTENIE SEA	110
9.	SUMÁRNE KUMULATÍVNE ZHODNOTENIE	129
V.	NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE	138
VI.	DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A POPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI	140
VII.	NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	142
VIII.	PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	143
IX.	NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ	144
X.	INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI	147
XI.	VYHODNOTENIE ŠPECIFICKÝCH POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA A PRIPOMIENOK DORUČENÝCH K OZNÁMENIU O STRATEGICKOM DOKUMENTE	149
XII.	POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE	181

ZOZNAM TABULIEK

Tab. 1 Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania v procese SEA SPRDI SR a SRVOND SR 2020	4
Tab. 2 Vývoj počtu obyvateľov v najväčších mestách Slovenska	15
Tab. 3 Usporiadanie sídelnej štruktúry Slovenska podľa KURS 2011	16
Tab. 4 Usporiadanie rozvojových osí Slovenska podľa KURS 2011	16
Tab. 5 Dostupnosť západu - východných diaľničných trás a trás rýchlostných komunikácií.....	17
Tab. 6 Dostupnosť západu - východných diaľničných trás a trás rýchlostných komunikácií.....	17
Tab. 7 Prognózovaná dopravná záťaž ciest v koridore nerealizovaných diaľnic a rýchlostných ciest, nulový variant, extravilánové úseky ciest.....	21
Tab. 8 Demografická nadväznosť hodnotenej dopravnej infraštruktúry SPRDI SR 2020 za hranicami Slovenska.....	24
Tab. 9 Vývoj dopravnej nehodovosti v cestnej doprave.....	29
Tab. 10 Produkcia celkových emisií vybraných znečisťujúcich látok z dopravy [v tis. t].....	30
Tab. 11 Celkové emisie z dopravnej prevádzky v roku 2011 podľa jednotlivých druhov dopravy (v tis. t)	30
Tab. 12 Následky povodní za obdobie rokov 2005-2011.....	36
Tab. 13 Vývoj štruktúry nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok (NKP) podľa druhov	42
Tab. 14 Prehľad chránených území v SR (stav k 31.12.2012)	47
Tab. 15 Prehľad vodárenských zdrojov a ich ochranných pásiem.....	48
Tab. 16 Vývoj delby prepravnej práce v SR (ako celok).....	52
Tab. 17 Prognóza vývoja automobilizácie v SR (ako celok)	53
Tab. 18 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na osídlené územie.....	63
Tab. 19 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí (kat. územia III).....	64
Tab. 20 Limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí podľa vyhlášky MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z.....	64
Tab. 21 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na obyvateľstvo a zdravie ľudí	65
Tab. 22 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy	66
Tab. 23 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na pôdy a horninové prostredie	67
Tab. 24 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na povrchové a podzemné vody	68
Tab. 25 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na biodiverzitu, ochranu prírody a krajinu.....	70
Tab. 26 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na kultúrne dedičstvo	71
Tab. 27 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na prírodné zdroje.....	72
Tab. 28 Environmentálne ciele SOH	73
Tab. 29 Predpokladaný stav po sprevádzkovaní dopravnej infraštruktúry realizačného variantu SPRDI SR 2020.....	74
Tab. 30 Opatrenia SPRDI SR 2020 a spôsob ich environmentálneho hodnotenia.....	77

Tab. 31 Predpokladaný stav po sprevádzkovaní dopravnej infraštruktúry realizačného variantu SRVOND SR 2020, spôsob environmentálneho hodnotenia opatrení	80
Tab. 32 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 1. Dostavba diaľnice D1	92
Tab. 33 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky	92
Tab. 34 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku, hodnovernejšie výsledky hodnotenia reprezentuje opatrenie bez úseku peáže rýchlostnej cesty R4 s diaľnicou D1.....	92
Tab. 35 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os	92
Tab. 36 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3	92
Tab. 37 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3-R1-R3.....	93
Tab. 38 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 6. Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii.....	93
Tab. 39 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 7. Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR.....	93
Tab. 40 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 8. Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T (rýchlostné cesty).....	93
Tab. 41 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: základná sieť TEN-T).....	93
Tab. 42 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: súhrnná sieť TEN-T).....	94
Tab. 43 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: železničné uzly)	94
Tab. 44 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spolu).....	94
Tab. 45 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Elektrifikácia dôležitých tratí	94
Tab. 46 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Technologické zaistenie interoperability.....	94
Tab. 47 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Terminály intermodálnej prepravy	95

Tab. 48 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T.....	95
Tab. 49 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	95
Tab. 50 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení verejnej osobnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Západnom, Východnom, Stredo-južnom a v Stredo-severnom funkčnom regióne	96
Tab. 51 Prehľad konfliktov opatrení (v rozlíšení územných sektorov) cestnej infraštruktúry s lokalitami Natura 2000	100
Tab. 52 Prehľad konfliktov opatrení (v rozlíšení územných sektorov) železničnej infraštruktúry s lokalitami Natura 2000	102
Tab. 53 Odporúčenia ďalšieho postupu hodnotenia dopadov na územia Natura 2000 - cestná doprava	103
Tab. 54 Odporúčenia ďalšieho postupu hodnotenia dopadov na územia Natura 2000 - železničná, doprava.....	108
Tab. 55 Základné zónovanie Slovenska podľa KURS 2011 s návrhom na úpravu pomenovania funkčných regiónov	111
Tab. 56 Sumárne hodnotenie súladu opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH.....	113
Tab. 57 Navýšenie RPDÍ v DIA v porovnaní s RPDÍ podľa platnej metodiky MP 1/2006, platné pre nulový variant.....	118
Tab. 58 Sumárne hodnotenie súladu opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH.....	125
Tab. 59 Sumárne hodnotenie súladu opatrení intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi SOH	126
Tab. 60 Sumárne hodnotenie súladu opatrení leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH	126
Tab. 61 Sumárne hodnotenie súladu opatrení vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH	128
Tab. 62 Sumárne hodnotenie súladu opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH.....	129
Tab. 63 Opatrenia a projekty s potenciálnymi cezhraničnými vplyvmi	143
Tab. 64 SPRDÍ SR 2020, plánované finančné zdroje – európske fondy	147
Tab. 65 SPRDÍ SR 2020, celkové finančné potreby na obdobie 2014 - 2023	148
Tab. 66 Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia a spôsoby ich riešenia	150
Tab. 67 Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente a k samotným strategickým dokumentom, s dosahom na SOH	155

ZOZNAM GRAFOV A SCHÉM

Graf 1 Špecifická úmrtnosť na 100 000 obyvateľov v dôsledku respiračných chorôb podľa jednotlivých krajov v SR	27
Graf 2 Emisie základných znečisťujúcich látok s delením podľa zdroja pre rok 2010	30
Graf 3 Emisie skleníkových plynov z dopravy	31
Graf 4 Vývoj výmery zastavaných plôch (Index 2000=100 %)	32
Graf 5 Ekologický stav útvarov povrchových vôd	34
Graf 6 Chemický stav útvarov povrchových vôd.....	35
Graf 7 Počet taxónov rastlín a ich ohrozenosť (počet, %)	37
Graf 8 Počet druhov stavovcov a ich ohrozenosť (počet, %).....	38
Graf 9 Konečná spotreba energie a palív v sektore dopravy	43
Graf 10 Spotreba palív a elektriny v sektore dopravy podľa druhu dopravy v roku 2011	44

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1 Rozloženie obyvateľstva v Slovenskej republike, hustota zaľudnenia a prírastok obyvateľstva	14
Obrázok 2 Súhrnné kooperačné vzťahy	18
Obrázok 3 Polycentrické sústavy sídiel na základe súhrnných kooperačných vzťahov	19
Obrázok 4 Priestorové rozmiestnenie zaostávajúcich regiónov (TYP I až TYP III).20	
Obrázok 5 Typológia priestorových štruktúr podľa hustoty osídlenia a dostupnosti MEGA a FUA v priestore CADSES	22
Obrázok 6 Scenár siete kooperujúcich MEGA a FUA v priestore CADSES	23
Obrázok 7 Oblasti riadenia kvality ovzdušia v roku 2011	26
Obrázok 8 Dopravná nehodovosť 2009-2010.....	28
Obrázok 9 Mapa zosuvného hazardu na území SR	33
Obrázok 10 Prehľad Ramsarských lokalít v SR.....	40
Obrázok 11 Aktualizovaný generel ÚSES	41
Obrázok 12 Aktualizovaný prehľad území európskeho významu v SR	46
Obrázok 13 Aktualizovaný prehľad chránených vtáčích území v SR.....	46
Obrázok 14 Prehľad veľkoplošných chránených území v SR.....	47
Obrázok 15 Ochrana vôd - chránené oblasti určené pre odber pitnej vody	49
Obrázok 16 Výkonnosť ciest I. triedy v roku 2005 v SR.....	51
Obrázok 17 Kvalita životného prostredia	54
Obrázok 18 Regióny environmentálnej kvality	55

ZOZNAM PRÍLOH A MAPOVÝCH SCHÉM

Príloha č. 1.1 – Hodnotenie vízií, cieľov a priorít SPRDI SR 2020

Príloha č. 1.2 – Hodnotenie vízií, cieľov a priorít SRVOND SR 2020

Príloha č. 2.1 – Hodnotenie opatrení cestnej dopravy SPRDI SR 2020

Príloha č. 2.2 – Hodnotenie opatrení železničnej, leteckej, vodnej, verejnej osobnej a nemotorovej dopravy, intermodálnej prepravy SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020

Príloha č. 3 – Hodnotenie kumulatívnych vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020

Príloha č. 4 – Hodnotenie vplyvov SPRDI 2020 na územia Natura 2000

Mapová schéma č.1 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Nulový variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy

Mapová schéma č.2 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy

Mapová schéma č.3 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Nulový variant, infraštruktúra cestnej dopravy

Mapová schéma č.4 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy

Mapová schéma č.5 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, situovanie cestnej siete vzhľadom k rozloženiu hustoty obyvateľov SR

Mapová schéma č.6 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, dostupnosť obyvateľov k trasám diaľnic a rýchlostných ciest v smeroch západ – východ a sever – juh do 15 min,

Mapová schéma č.7 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie so sídelnou štruktúrou

Mapová schéma č.8 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami Natura 2000

Mapová schéma č.9 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHU

Mapová schéma č.10 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – opatrenia

Mapová schéma č.11 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie so sídelnou štruktúrou

Mapová schéma č.12 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie s územiami Natura 2000

Mapová schéma č.13 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHU

ZOZNAM SKRATIEK

AGC	Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGR	Európska dohoda o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou
AGTC	Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch
BA-ZA-KE	Severný západo – východný koridor
BA-ZV-LC-KE	Stredný západo – východný koridor
BA-DS-NZ-LC-KE	Južný západo – východný koridor
BPEJ	Bonitované pôdno-ekologické jednotky
BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
BECEP	Bezpečnosť cestnej premávky
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
CADSES	Stredoeurópsky, jadranský, podunajský a juhovýchodoeurópsky priestor (<i>Central, Adriatic, Danubian and Southeastern Space</i>)
ČR	Česká republika
EC	Environmentálny cieľ
EEA Kodaň	Európska environmentálna agentúra Kodaň
EHS	Európske hospodárske spoločenstvo
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (<i>Environmental Impact Assessment</i>)
EK	Európska komisia
ESDP	Európske perspektívy územného rozvoja (<i>European Spatial Development Perspective</i>)
ESPON	Európska monitorovacia sieť územného rozvoja a súdržnosti (<i>European Spatial Planning Observation Network</i>)
EÚ	Európska únia
ERDF	Európsky fond regionálneho rozvoja
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy (<i>European Rail Traffic Management System</i>)
ETCS L2	Vlakový zabezpečovací systém aplikačnej úrovne L2
EUROSTAT	Štatistický úrad Európskeho spoločenstva
FUA	Funkčné urbanizované priestory (<i>Functional Urban Area</i>)
D1	Diaľnica D1 (ako príklad)
D	Dopravno – gravitačná os
DRC	Diaľnice a rýchlostné cesty
DI	Dopravná infraštruktúra
DIA	Správa o hodnotení strategického dokumentu: Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – doplnok č. 1, Príloha č. 2 Dopravno-inžinierska analýza
DN	Dopravná nehoda
D-P-S-I-R	Reťazec vzťahov dopravy a životného prostredia podľa EEA Kodaň (<i>D-driving force, P-pressure, S-state, I-impact, R-response</i>)
GIS	Geografický informačný systém
GNUSES	Generel územný systém ekologickej stability
GSM R	Medzinárodný štandard bezdrôtovej komunikácie určený pre železničné aplikácie
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
CHA	Chránený areál

CHKO	Chránená krajinná oblasť
CHLÚ	Chránené ložiskové územie
CHVU	Chránené vtáčie územie
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
IntDS	Inteligentný dopravný systém
intrav.	Intravilán
IKD	Integrovaný dopravný systém osobnej koľajovej dopravy
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
JASPERS	Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch (<i>Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions</i>)
KF	Kohézny fond
KNL	Kritická nehodová lokalita
KSK	Košický samosprávny kraj
KURS 2001, 2011	Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, 2011
LPF	Lesný pôdny fond
MaB	Človek a biosféra (<i>Man and Biosphere</i>)
MDPT SR	Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií SR
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MEGA	Metropolitné rastové oblasti (<i>Metropolitan Growth Areas</i>),
MF SR	Ministerstvo financií SR
MHD	Mestská hromadná doprava
MCHU	Maloplošné chránené územie
mil.	milión
MPŽPRR SR	Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR
MR	Maďarská republika
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia SR
NAPANT	Národný park Nízke Tatry
NAP GPP	Národný akčný plán pre zelené verejné obstarávanie v SR na roky 2011 až 2015
NDS a.s.	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
NDIC	Národné dopravné a informačné centrum
NCS	Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
NP	Národný park
NPVDRC	Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest
NPVDRC 1	Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest – Doplnok č. 1
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
NRBc	Nadregionálne biocentrum
NRBk	Nadregionálny biokoridor
OECD	Organizácia pre ekonomickú spoluprácu a rozvoj
OP	Ochranné pásmo
OP17	Opatrenie číslo 17
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra
obyv.	Obyvateľ

os.	Osoba
osob.aut.	Osobný automobil
PD	Projektová dokumentácia
PHO	Pásmo hygienickej ochrany
PlaNet CenSE	Sieť národných územných orgánov a odborníkov zriadená ako dôsledok VISION PLANET projektu (<i>Planners Network for Central and South East Europe</i>)
PM ₁₀	Suspendované častice s priemerom 10 mikrometrov
PKO SR	Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni (výskumná úloha nadväzujúca na KURS 2001)
PP	Prírodná pamiatka
PPF	Poľnohospodársky pôdny fond
PR	Prírodná rezervácia
PR	Poľská republika
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PU SSR	Projekt urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky
R1	Rýchlostná cesta R1 (ako príklad)
R	Rozvojová sídelná os
RBc	Regionálne biocentrum
RBk	Regionálny biokoridor
r.km	Riečny kilometer
PPP	Verejno-súkromné partnerstvo (<i>Public Private Partnership</i>)
RIS	Riečne informačné služby
RO	Riadiaci orgán
RPDI	Ročný priemer denných intenzít [skut.voz./h]
RR	Rakúska republika
RVHP	Rada vzájomnej hospodárskej pomoci
RWY	Vzletová a pristávacia dráha
SAŽP	Slovenská agentúra životného prostredia (<i>Slovak Environmental Agency</i>)
SD	Strategický dokument
SD	Strategický cieľ verejnej osobnej dopravy alebo jeho priorita
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie (<i>Strategic Environmental Assessment</i>)
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy	Západný severo - južný koridor
SKCHVU	Chránené vtáčie územie
SKUEV	Územie európskeho významu
SOH	Správa o hodnotení
SPRDI SR 2020	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
SRVOND SR 2020	Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
Svidník-PO-KE-Milhost'	Východný severo - južný koridor
ŠGÚDŠ	Štátny geologický ústav Dionýza Štúra
ŠF	Štrukturálne fondy
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
TERM	Mechanizmus správ o doprave a životnom prostredí (<i>Transport and Environment Reporting</i>)

	<i>Mechanism)</i>
THÚ	Technicko-hygienická údržba
TINA	Projekt dopravnej siete krajín prístupového procesu EÚ (<i>Transport Infrastructure Needs Assessment</i>)
TIOP	Terminál integrovanej osobnej prepravy
TIP	Terminál integrovanej prepravy
tis.	tisíc
TNSK	Trenčiansky samosprávny kraj
Trstená-DK-RK-BB-ZV-Šahy	Stredný severo - južný koridor
TTSK	Trnavský samosprávny kraj
TWY	Rolovacia dráha (<i>Taxiway</i>)
UA	Ukrajina
UEV	Územie európskeho významu
UGCD SR	Územný generel cestnej dopravy Slovenskej republiky
ÚPN	Územný plán
ÚS	Územný sektor
UV SR	Uznesenie vlády SR
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
VD	Vízia
VOD	Verejná osobná doprava (prímestská autobusová a železničná osobná doprava, MHD)
VOND	Verejná osobná a nemotorová doprava (prímestská autobusová a železničná osobná doprava, MHD, cyklistická doprava)
VÚC	Vyšší územný celok
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a. s.
VÚVH	Výskumný ústav vodného hospodárstva
ZAKOS	Základný komunikačný systém
ŽKV	Železničné kofajové vozidlá
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj

Vysvetlenie pojmov

Procesom SEA (Strategické environmentálne hodnotenie) sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie proces posudzovania vplyvov strategických dokumentov, ktorý sa vykonáva podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v znení neskorších predpisov.

Procesom EIA (Posudzovanie vplyvov na životné prostredie) sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie proces posudzovania navrhovaných činností, ktorý sa vykonáva podľa tretej časti zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov.

Stavebným zákonom sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov.

Vodným zákonom sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 364/2006 Z. z. o vodách a o zmene a doplnení zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).

Zákomom EIA sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Zákonom o ochrane prírody a krajiny sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

ÚVOD

Prebiehajúci proces strategického environmentálneho hodnotenia (ďalej len „SEA“) sa dotýka dvoch, obsahovo a formálne previazaných, strategických dokumentov (ďalej len „SD“), Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (ďalej len „SPRDI SR 2020“) a Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (ďalej len „SRVOND SR 2020“). Predmetom posudzovania vplyvov SD na životné prostredie v predkladanej Správe o hodnotení (ďalej len „SOH“) je dopravná infraštruktúra SR, a to železničnej, cestnej, leteckej, vodnej, intermodálnej dopravy, ako aj verejná osobná a nemotorová doprava, ktorá je podrobnejšie rozpracovaná v SRVOND SR 2020.

Usporiadanie SOH preberá obsahové danosti začatého procesu SEA. V jednotlivých kapitolách SOH je okrem dopravnej infraštruktúry cestnej, železničnej, leteckej a vodnej dopravy, intermodálnej prepravy spracovaná problematika i verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Dosiahne sa tým kompletne posúdenie dvoch strategických dokumentov (SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020) v jednej SOH pod vyššie uvedeným označením procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. Zásadným dôvodom spoločného posudzovania a schvaľovania, v rámci procesu SEA dvoch strategických dokumentov (SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020), je postihnutie kumulatívnych a synergických vplyvov pôsobenia dopravnej infraštruktúry a verejnej osobnej a nemotorovej dopravy na životné prostredie.

SPRDI SR 2020

SPRDI SR 2020 predstavuje základný strategický dokument Slovenskej republiky dlhodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry. Hodnotený dokument v I. fáze možno vnímať ako jeho strednodobú etapu v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020.

Koncepcia návrhu SPRDI SR 2020 vychádza z analýzy sektoru a prognózy jeho vývoja, z hlavných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja identifikovaných na makroekonomickej národnej úrovni, ako aj tých, ktoré sú špecifické pre sektor dopravy. Investície do roku 2020 by mali slúžiť na dokončenie kľúčových dopravných prepojení hlavných ťažísk osídlenia na území a za hranicami Slovenska na adekvátnej kvalitatívnej úrovni, na postupné dopĺňanie chýbajúcich dopravných spojení na celoštátnej a nadregionálnej úrovni, s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickjšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru.

Intervencie do výstavby novej a modernizácie existujúcej dopravnej infraštruktúry by okrem riešenia naliehavých otázok na dopravnej sieti mali prispieť k hospodárskemu rastu a tvorbe pracovných miest.

V zmysle tohto zamerania SPRDI SR 2020 nerieši ďalšie parciálne otázky dopravnej politiky, ktorými sú napr. ekologizácia dopravy, rozvoj nemotorizovaných druhov dopravy (predovšetkým cyklistická doprava), harmonizácia podmienok na dopravnom trhu, bezpečnosť dopravy a pod. Tieto témy sú riešené na úrovni hierarchicky vyššej úrovni v Dopravnej politike SR do roku 2015 a sú podrobnejšie rozpracované prostredníctvom samostatných dokumentov.

SRVOND SR 2020

Cieľom predloženej stratégie je popísať reálny, aktuálny stav v oblasti verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy, identifikovať príčiny tohto stavu a určiť opatrenia na rozvoj uvedených módov dopravy. Stratégia sa venuje pohľadu na verejnú osobnú dopravu a nemotorovú dopravu z miestneho a regionálneho hľadiska, v záujme zabezpečenia trvalo udržateľnej mestskej a regionálnej mobility. V kontexte regionálnych väzieb sa dokument zaoberá Slovenskom rozdeleným na štyri funkčné regióny. Predmetom riešenia dokumentu sú taktiež mestá veľkosti nad 70 tis. obyvateľov (Bratislava, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Košice a Prešov), ktoré sú prirodzenými spádovými centrami uvedených regiónov.

Diaľková doprava je predmetom samostatných sektorových analýz príslušných dopravných módov. Dokument sa venuje aj otázkam nemotorovej dopravy, ktorá má resp. má potenciál mať významný vplyv nielen na mestskú a regionálnu mobilitu, ale aj na využitie verejnej osobnej dopravy, s ktorou (z komplexného pohľadu podpory efektívnejšej mobility) tvorí integrálny celok.

Variantnosť posudzovania

Proces strategického plánovania dopravnej infraštruktúry Slovenska (medzinárodný až nadregionálny význam) má dlhodobý charakter. Po roku 1989 tvoria jeho základy štúdie a projekty spracované pre dopravný sektor, zaoberajúce sa víziami a scenármi rozvoja dopravy v kontexte nových sociálnych, hospodárskych a environmentálnych súvislostí. V predvstupovom období sa procesu tvorby stratégie dopravy zúčastňovali, okrem slovenských a českých projektových ústavov a autorít, i subjekty zo štátov vtedajšej EÚ. (Ako príklad možno uviesť prvý analytický, variantný, strategický materiál rozvoja diaľničnej siete na Slovensku, ktorý v rokoch 1994 až 1995 spracovala firma DORSCH Consult Mníchov). Analogickým spôsobom – vo väčšine prípadov s variantným prístupom k riešeniu scenárov rozvoja – pokračovalo formulovanie vízií s prípravou stratégie rozvoja všetkých dopravných módov Slovenskej republiky. Výsledky variantných študijných dokumentov boli následne zapracované do oficiálnych koncepcií jednotlivých druhov dopravy Slovenskej republiky, garantovaných rezortom dopravy.

Oficiálne strategické a koncepcné dokumenty dopravných módov SR sa v otázke rozsahu a závažnosti vplyvu na územie podstatne líšia. Najvýraznejší zásah do územia predstavujú dopravné systémy vedené v nových súvislých trasách, s taxatívne vymedzenými stavebno-technickými parametrami¹ a špeciálnymi požiadavkami na dopravnú prevádzku². V týchto súvislostiach sa javí ako najdôležitejší dopravný systém - komplexná sieť diaľnic a rýchlостných ciest SR. Do roku 2001 parciálne pripravovaný systém diaľnic a rýchlостných ciest bol zjednotený a premietnutý do dokumentu zásadného koncepcného charakteru: Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest (ďalej len „NPVDRC“)³. V roku 2008 vykonaná aktualizácia NPVDRC⁴ definuje predĺženú sieť diaľnic a rýchlостných ciest. Popis siete diaľnic a rýchlостných ciest sa nachádza v kapitolách SOH venovaných cestnej doprave.

V prípade koncepcií a stratégií iných druhov dopravy ide prevažne o stavebné realizácie infraštruktúry v pôvodných trasách dopravných komunikácií a na pôvodných plochách dopravných zariadení.

Od doby vstupu Slovenska do EÚ v roku 2004 je v procese strategického formovania jeho dopravnej sústavy uplatňovaná legislatíva a normatívne postupy EÚ, vrátane environmentálnych. SPRDI SR 2020, I. fáza už obsahuje vykonané variantné postupy, schémy a rozhodnutia. Predmetom strategického environmentálneho posudzovania SPRDI SR 2020 preto bude variant realizačný (stav s realizáciou opatrení a ich prostredníctvom projektov, ktoré sú strategickom dokumente naprogramované) a variant nulový (stav ak naprogramované opatrenia a projekty nebudú realizované). Pripravovaná II. fáza strategického dokumentu SPRDI SR 2020, ktorý bude mať charakter dlhodobého dokumentu a bude obsahovať komplexný dopravný model všetkých druhov dopravy Slovenska, vnesie do procesu exaktný revízný prvok doterajšieho postupu, pričom znovu umožní variantný pohľad na strategické napredovanie rozvoja komplexnej dopravnej sústavy Slovenskej republiky.

Legislatívny rámec a postup strategického environmentálneho posudzovania

V zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) je SPRDI SR 2020 strategickým dokumentom s dosahom presahujúcim štátne hranice SR. Postup posudzovania návrhov strategických dokumentov a strategických dokumentov s cezhraničným vplyvom upravuje štvrtá časť zákona. Zákon zohľadňuje požiadavky Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (tzv. smernica SEA).

Cieľom procesu SEA predmetných dokumentov je zahrnúť do rozhodovacieho procesu na úrovni vlády SR, výsledky posudzovania dopadov strategických dokumentov na životné prostredie a zdravie

1 STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic - odseky platné pre diaľnice a rýchlостné cesty, STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách – odseky platné pre diaľnice a rýchlостné cesty

2 Zákon o cestnej premávke - Zákon č. 8/2009 Z. z. aktualizované znenie k 25.01.2014, - odseky platné pre diaľnice a rýchlостné cesty (obzvlášť § 35 Osobitosti premávky na diaľnici a rýchlостnej ceste až § 37 a § 39 Obmedzenie jazdy niektorých druhov vozidiel)

3 schválený uznesením Vlády SR č. 162/2001 z 21. februára 2001 k Novému projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest

4 schválená uznesením vlády SR č. 882/2008 z 3. decembra 2008 k Správe o plnení programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 - 2010

ľudí, založených na výsledkoch hodnotiacej správy a so zohľadnením stanovísk dotknutých orgánov, organizácií a verejnosti.

Postup strategického environmentálneho posudzovania zohľadnil požiadavky vyššie uvedených dokumentov na národnej a regionálnej úrovni. Pri postupe bola zohľadnená metodika použitia indikátorov Transport and Environment Reporting Mechanism (ďalej len „TERM“, vypracované EEA Kodaň za účelom zabezpečenia efektívnosti integračných stratégií v rámci dopravy a životného prostredia) a metodika SEA pre štrukturálne fondy „Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013“ (2006).

V súlade s uvedenými požiadavkami na strategické environmentálne posudzovanie, bol súbežne - so spracovaním návrhu posudzovaných SD - zahájený i proces samotného strategického environmentálneho posudzovania. V prípravnej fáze boli realizované tieto práce:

- zhromažďovanie podkladov pre posúdenie súčasného stavu životného prostredia a zdravia a problémových miest vo vzťahu k hlavným cieľom SD;
- spracovanie zoznamu a rešerše cieľov iných strategických dokumentov na národnej a medzinárodnej úrovni, ktoré majú vzťah k cieľom SD;
- stanovenie oblastí, environmentálnych cieľov a indikátorov relevantných vo vzťahu k následnému hodnoteniu cieľov a priorit SD.

V rámci prípravnej fázy procesu SEA prebiehala priebežná komunikácia so spracovateľmi SD o potrebách zohľadnenia environmentálnych cieľov pri spracovaní návrhu uvedených strategických dokumentov. Týmto spôsobom sa postupne kreovala aj metodika a rozsah hodnotenia oboch dokumentov a súčasne sa odhadovala významnosť ich vplyvov.

Proces oboznamovania verejnosti a iných zainteresovaných subjektov so SD začal vypracovaním a zverejnením Oznámenia o strategickom dokumente, v súlade s požiadavkou § 7 a 17 zákona. Oznámenie bolo zverejnené dňa 08.07.2013 na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) www.enviroportal.sk, na webovom sídle MDVRR SR www.mindop.sk a zároveň MDVRR SR zverejnilo informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku, dňa 09.07.2013 v Hospodárskych novinách.

MŽP SR súčasne so zverejnením dokumentu oznámilo verejnosti, že stanoviská k Oznámeniu je možné predkladať do 23.7.2013. Do uvedenej doby bolo na MDVRR SR doručených 11 stanovísk od zainteresovaných subjektov, po určenom termíne bolo doručených 6 stanovísk.

Nasledovala fáza stanovovania rozsahu hodnotenia, v rámci ktorej boli vyhodnotené všetky pripomienky dotknutých orgánov a verejnosti, ktoré boli doručené k Oznámeniu. Na základe ich vyhodnotenia MDVRR SR v spolupráci s MŽP SR vypracovalo návrh Rozsahu hodnotenia.

Návrh Rozsahu hodnotenia bol prerokovaný v dňoch 07.08.2013 a 15.08.2013 za účasti obstarávateľa MDVRR SR, zástupcov MŽP SR, dotknutých orgánov a zástupcov posudzovateľov SEA. Rozsah hodnotenia vydalo MDVRR SR v spolupráci s MŽP SR dňa 15.08.2013. Rozsah hodnotenia bol zverejnený dňa 19.08.2013 na webovom sídle MDVRR SR a na webovom sídle MŽP SR spolu s oznámením, že verejnosť sa môže k Rozsahu hodnotenia vyjadriť do 29.08.2013. Zároveň bola dňa 19.08.2013 zverejnená informácia v Hospodárskych novinách.

Nasledovalo samotné vypracovanie správy o hodnotení, ktoré v zmysle štruktúry požadovanej prílohou č. 4 zákona zahŕňalo predovšetkým:

- posúdenie súčasného stavu relevantných oblastí, ich trendov a vývoja v prípade, ak by sa ciele a opatrenia SD nere realizovali;
- posúdenie cieľov SD vo vzťahu k iným relevantným strategickým dokumentom na národnej a medzinárodnej úrovni;
- posúdenie významných účinkov SD na životné prostredie vrátane zdravia;
- posúdenie kumulatívnych vplyvov SD;
- posúdenie cezhraničných vplyvov;
- návrh opatrení na zmiernenie vplyvov;
- návrh monitorovania implementácie SD.

V rámci jednotlivých tematických okruhov boli rozpracované aj špecifické požiadavky Rozsahu hodnotenia. Spôsob ich zohľadnenia je prehľadne spracovaný v časti XI. správy.

Tab. 1 Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania v procese SEA SPRDI SR a SRVOND SR 2020

Akcia	Termín
Zasadnutia Horizontálnej pracovnej skupiny pre prípravu SPRDI SR 2020	19., 29. 04.2013
	10., 15., 27., 28. 05.2013
Dodanie 1. návrhu SD	20.06.2013
Vypracovanie Oznámenia o SD	18.06.2013
Konzultácie ohľadom významnosti a rozsahu vplyvov (screening)	09.06.2013 - 22.07.2013
Zverejnenie oznámenia o strategickom dokumente	08.07.2013, 09.07.2013
Priebežné informovanie verejnosti o návrhu SD	od 09.06.2013
Dodanie hodnoteného 2. návrhu SPRDI SR 2020	30.07.2013
Dodanie hodnoteného 2. návrhu SPRVOD SR 2020	august 2013
Stanovenie rozsahu hodnotenia SD	15.08.2013
Vypracovanie správy o hodnotení SD	10.12.2013
Predloženie a zverejnenie správy o hodnotení a návrhu SD	február 2014
Verejné prerokovanie správy o hodnotení s vypracovaním záznamu	marec 2014
Cezhraničné posudzovanie	marec – apríl 2014
Vypracovanie odborného posudku	apríl 2014
Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu	apríl 2014
Vypracovanie konečného znenia SD so zapracovaním pripomienok	máj 2014
Predloženie SD na rokovanie vlády Slovenskej republiky	máj 2014

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. OZNAČENIE

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVRR SR“)

2. SÍDLO

Námestie slobody 6

810 05 Bratislava

Slovenská republika

3. OPRAVNENÝ ZÁSTUPCA OBSTARÁVATEĽA

JUDr. Denisa Žiláková

generálna riaditeľka sekcie Operačného programu Doprava

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

tel.: +421 2 5949 4645

e-mail: denisa.zilakova@mindop.sk

4. KONTAKTNÁ OSOBA A MIESTO KONZULTÁCII

Ing. Róbert Felcan

riaditeľ odboru programovania a monitorovania dopravnej infraštruktúry

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

tel.: +421 2 5949 4449

e-mail: robert.felcan@mindop.sk

Miesto a čas na konzultácie

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody 6, Bratislava

Konzultovať vo veci posudzovaného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom podľa § 63 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. okrem konzultácií osobitne ustanovených v zákone, ktorými sú verejné prerokovanie a predkladanie písomných stanovísk k správe o hodnotení je možné počas celého procesu posudzovania strategického dokumentu.

Čas konzultácií sa určí prostredníctvom vyššie uvedených kontaktných osôb a podľa požiadavky a dohody subjektov, ktoré prejavia o konzultácie záujem.

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOCH

1. NÁZOV

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, (SPRDI SR 2020), verzia júl 2013 po medzirezortnom pripomienkovaní

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (SRVOND SR 2020), Návrh v1.14, november 2013

2. ÚZEMIE

SPRDI SR 2020 je strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom, ktorý zahŕňa celé územie Slovenskej republiky.

SRVOND SR 2020, je strategickým dokumentom s dosahom na celé územie Slovenskej republiky.

3. DOTKNUTÉ OBCE

Dotknutými obcami sú jednotlivé obce začlenené do 79 okresov a 8 krajov vyčlenených na území Slovenskej republiky.

4. DOTKNUTÉ ORGÁNY

Úrad vlády SR

Ministerstvo hospodárstva SR

Ministerstvo financií SR

Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR

Ministerstvo kultúry SR

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR

Ministerstvo obrany SR

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR

Ministerstvo vnútra SR

Ministerstvo zdravotníctva SR

Ministerstvo životného prostredia SR

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR

Bratislavský samosprávny kraj

Trnavský samosprávny kraj

Trenčiansky samosprávny kraj

Banskobystrický samosprávny kraj

Nitriansky samosprávny kraj

Žilinský samosprávny kraj

Prešovský samosprávny kraj

Košický samosprávny kraj

Združenie miest a obcí Slovenska

Únia miest Slovenska

Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Asociácia odborových zväzov, dopravy, pôšt a telekomunikácií

Slovenská obchodná a priemyselná komora

Zväz stavebných podnikateľov Slovenska

5. SCHVAĽUJÚCI ORGÁN

Na národnej úrovni bude návrh SD schválený vládou Slovenskej republiky.

6. OBSAH A HLAVNÉ CIELE POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV A ICH VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM

Vypracovanie SPRDI SR 2020 bolo jednou z najdôležitejších podmienok stanovených Európskou komisiou (ďalej len „EK“) pre rezort dopravy, ktorá je evidentnou súčasťou návrhov nariadení pre programové obdobie 2014 - 2020, ktorú je potrebné splniť pre prístup k fondom EÚ. SPRDI 2020 a SRVOND SR 2020 predstavujú strategické dokumenty, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Návrhy týchto dokumentov boli vypracované v júli a auguste 2013. Ako samostatný strategický dokument, s celoštátnym dosahom a vplyvom presahujúcim štátne hranice, podlieha SPRDI SR 2020 taktiež požiadavke strategického environmentálneho posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

SPRDI SR 2020

SPRDI SR 2020 je základný strategický dokument Slovenskej republiky strednodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020. Hodnotený dokument je výstupom I. fázy tvorby komplexnej dopravnej sektorovej stratégie SR. Nadväzuje a detailnejšie rozpracováva doteraz platné stratégie a zásady pre rozvoj dopravy, predovšetkým Dopravnú politiku SR do roku 2015 a Stratégiu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Konceptie rozvoja jednotlivých druhov dopravy, tzv. harmonogram prípravy a výstavby infraštruktúry, ktoré sú MDVRR SR a správcami infraštruktúry pripravované spravidla na obdobie 3 najbližších rokov, budú rešpektovať obsah identifikovaný v hodnotenom dokumente.

Materiál je rozdelený na dve samostatné časti – analytickú a strategickú. Analytická časť dokumentu predstavuje výstup analýz jednotlivých druhov dopravy, ktoré boli vypracované technickými pracovnými skupinami.

Strategická časť materiálu zahŕňa návrh konkrétnych vízií, cieľov, projektov a projektových zámerov so stanovením odporúčania na zabezpečenie ich finančného krytia. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že napĺňanie jednotlivých cieľov bude potrebné zabezpečiť viac zdrojom financovaním (fondy EÚ 2014 – 2020, štátny rozpočet, Fond „Spájame Európu“, inovatívne finančné nástroje, úvery, verejno-súkromné partnerstvá, vlastné zdroje žiadateľa).

EK pre programové obdobie 2014 - 2020 vypracovala 11 tematických cieľov, ktoré sú spoločné pre politiku súdržnosti, vidiecky rozvoj a pre námornú a rybársku politiku. Zabezpečujú, aby zásahy v rámci týchto politík smerovali k dosiahnutiu spoločných cieľov. Tieto tematické ciele prevádzajú stratégiu Európa 2020 na operačné ciele, ktoré budú podporované práve cez fondy Spoločného strategického rámca.

Implementácia opatrení uvedených v hodnotenom dokumente proklamuje príspevok k dosiahnutiu nasledujúcich strategických cieľov:

- odstránením identifikovaných problémových miest infraštruktúry sa významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného, hospodárskeho environmentálneho hľadiska alebo ich kombináciou;

- vytvorenie podmienok na splnenie záväzkov vyplývajúcich SR z pripravovaného usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), tzn. dokončiť výstavbu základnej siete TEN-T do roku 2030 a súhrnnej siete najneskôr do roku 2050;
- zaistenie postupného navýšenia finančných prostriedkov na činnosti súvisiace s výkonom údržby a opráv sietí tak, aby nedochádzalo k ďalšiemu zvyšovaniu vnútorného dlhu;
- zefektívnenie vynakladania finančných prostriedkov na realizáciu dopravných stavieb a služieb verejnej osobnej a nemotorovej dopravy;
- nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy;
- príspevanie k zmenám v organizácii dopravy a zmenám inštitucionálneho charakteru vedúcim k zefektívneniu prevádzky jednotlivých druhov dopravy;
- budovanie kvalitnej databázy údajov pre plánovanie rozvoja dopravného sektora;
- budovanie informatizácie dopravy, telematiky, inteligentných dopravných systémov (ďalej len „IntDS“);
- zvyšovanie bezpečnosti dopravných systémov;
- znižovanie energetickej náročnosti, spotreby prírodných zdrojov, ochrany ekosystémov a v konečnom dôsledku rozvoj nízko uhlíkového hospodárstva;
- zníženie negatívnych socioekonomických a environmentálnych vplyvov dopravy a podpora ekologicky a energeticky efektívnej a bezpečnej dopravy, ktorá bude chrániť životné prostredie, s minimálnymi emisiami škodlivých plynov a zabezpečí zníženie dopravných nehôd s fatálnymi následkami.

Spracovanie II. fázy dokumentu, ktorej ukončenie sa predpokladá najneskôr do konca roku 2016, bude slúžiť na systémové nastavenie plánovania rozvoja dopravného systému v SR. V tejto fáze MDVRR SR zabezpečí vypracovanie funkčného dopravného modelu SR, ktorý prispeje k systémovému prístupu definovania potrieb rozvoja dopravnej infraštruktúry z viacerých hľadísk, ako aj k zberu dát pri následnom modelovaní prepravno-dopravných požiadaviek na sieť.

Ciele, priority, opatrenia a akčný plán riadenia v sektore rozvoja cestnej infraštruktúry v správe VÚC budú obsiahnuté v regionálnych strategických plánoch dopravy a v dokumente „Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy“.

Strategická časť SPRDI SR 2020 obsahuje návrh konkrétnych vízií, cieľov, priorít, projektov a projektových zámerov so stanovením odporúčania na zabezpečenie ich finančného krytia. Naplnenie uvádzaných vízií a cieľov dopravného sektora sa dosiahne prostredníctvom opatrení, ktoré priamo súvisia s problémami a potrebami identifikovanými v rámci vykonaných analýz SPRDI SR 2020. Definované opatrenia predstavujú strategický pohľad na riešenie jednotlivých čiastkových problémov a potrieb a tvoria kľúčový vstup pre návrh konkrétnych projektov. Z dôvodu zachovania konzistencie prístupu sú aj opatrenia rozdelené na oblasť systémovú, organizačnú, prevádzkovú, infraštruktúrnú, bezpečnostnú a environmentálnu a následne podľa jednotlivých dopravných subsektorov.

SRVOND SR 2020

Situáciu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy (ďalej len „VOND“) na Slovensku podrobnejšie opisuje SRVOND SR 2020 prostredníctvom princípov uplatňovania Európskej dopravnej politiky, Zásad štátnej dopravnej politiky SR a Stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020, ktorá tvorí prílohu SPRDI 2020. Dokument je v podstate rozdelený na dve obsahovo špecificky zamerané časti – na analýzu stavu a na návrhovú časť. Štruktúra dokumentu zohľadňuje jednotlivé módy VOND v regionálnom a sídelnom kontexte, s členením na organizačný, prevádzkový a infraštruktúrny aspekt problematiky.

Analytická časť vo svojom závere definuje hlavné problémy VOND na Slovensku

Organizovanie dopravy

- roztrieštenosť kompetencií v oblasti verejnej osobnej dopravy;
- nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných subsystémov;
- rôzny výklad pojmu „verejný záujem“;
- nedostatok údajov.

Prevádzka

- finančné problémy;
- zvyšujúci sa podiel individuálnej automobilovej dopravy na delbe prepravnej práce;

- nedostatočná frekvencia vlakov;
- nedostatočná kapacita;
- neprehľadnosť systému.

Infraštruktúra

- nedostatočná legislatíva a technické normy;
- slabá miera preferencie vozidiel VOD;
- zastaraný vozidlový park;
- nedobudovaná infraštruktúra;
- údržba.

Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja VOD navrhuje SRVOND SR 2020 zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Tie sa týkajú organizácie, prevádzky a infraštruktúry.

Návrhová časť stratégie definuje vízie a strategické ciele v organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej oblasti smerujúce k udržateľnej regionálnej a mestskej mobilite, k dostupnej, spoľahlivej a používateľsky jednoduchšej verejnej osobnej doprave a kvalitnej integrovanej verejnej osobnej doprave a nemotorovej doprave.

Vízie zlepšenia existujúceho stavu sú nasledujúce:

Na základe vízií SRVOND SR 2020 sú definované 3 strategické ciele v oblasti verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy. Pre každý cieľ sú definované priority v celkovom počte 17. Na dosiahnutie cieľov a priorít boli navrhnuté organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia v počte 56 položiek.

Organizačným cieľom je zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Prevádzkovým cieľom je zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií.

Infraštruktúrnym cieľom je zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy.

Opatrenia SRVOND SR 2020 sú aktivity, ktorými sa naplňajú strategické a špecifické ciele. Sú základom pre definovanie projektov, ktorých realizáciou dôjde k plneniu stanovených cieľov. Jedno opatrenie môže byť vykonané prostredníctvom viacerých projektov.

Počas prípravy SRVOND SR 2020 bola vytvorená technická pracovná skupina pre verejnú osobnú dopravu, ktorej členmi boli zástupcovia MDVRR SR, VÚC, najväčších miest, majoritného železničného dopravcu a externých expertov. Jednotliví členovia poskytli podkladové dáta, informácie pre analýzy a v rámci diskusií boli identifikované hlavné problémy regiónov a miest, ich vízie a predstavy o riešení. Súčasťou procesu boli aj rokovania priamo vo funkčných regiónoch so zástupcami VÚC, kľúčových miest a ich dopravných podnikov. Dôraz bol kladený na prístup „zdola nahor“, pretože v oblasti mestskej a regionálnej mobility majú hlavnú zodpovednosť a kompetencie práve mestá a VÚC.

Následne jednotliví členovia technickej pracovnej skupiny pre verejnú osobnú dopravu poskytli zásobník projektov a projektových zámerov, ktoré naplňajú vytýčené opatrenia. Vo viacerých prípadoch následne došlo k integrácii projektov a projektových zámerov do koncentrovaných celkov tak, aby bol v prípade ich realizácie dosiahnutý maximálny efekt, tzn. aby naplnili definované ciele v čo najväčšej miere.

Na základe 56 definovaných priorít je prostredníctvom zásobníku navrhnutá realizácia 179 projektov, ktoré sú rozdelené po regiónoch a podľa priorít (projekty „zelenozelené“, „zelené“, „žlté“ a „červené“).

Projekty sú taktiež označené návrhom, z ktorého operačného programu (OPII + IROP) sa odporúča ich európske spolufinancovanie v programovacom období 2014 – 2020. Rozdelenie bolo realizované podľa nasledujúcich oblastí: projekty na dráhovej infraštruktúre vrátane obnovy a rozšírenia súvisiaceho vozidlového parku (OPII), projekty v regionálnej autobusovej doprave, cyklistickej a pešej doprave, a projekty ekologizácie vozidlového parku autobusov (IROP).

Problematika hodnotenia opatrení SD je v SOH spracovaná v úvode kapitoly IV.

Vzťah SPRDI SR a SRVOND SR 2020 k iným strategickým dokumentom

Pri návrhu SPRDI SR a SRVOND SR 2020 a následne pri definovaní environmentálnych cieľov SOH boli zohľadnené nasledovné politiky, stratégie, programy a iné dokumenty strategického charakteru:

Strategické dokumenty a legislatíva EÚ

- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu⁵;
- návrhy integrovaných usmernení v rámci stratégie EURÓPA 2020⁶;
- strategické usmernenia Spoločenstva⁷;
- legislatíva ES / EÚ v oblasti kohéznej politiky⁸;
- legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže;
- legislatíva ES / EÚ v oblasti verejného obstarávania⁹;
- legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia¹⁰;
- legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 19. novembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete¹¹;
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete¹²;
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete¹³;
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje¹⁴;

5 KOM(2010) 2020 v konečnom znení

6 Návrh rozhodnutia Rady o usmerneniach pre politiky zamestnanosti členských štátov, Číslo dokumentu Rady 16220/13, 14. novembra 2013, Číslo dokumentu Komisie COM(2013)803, 13. novembra 2013

7 Odporúčanie Rady z 13. júla 2010 o hlavných smeroch hospodárskych politík členských štátov a Únie (Ú. v. EÚ L 191, 23.7.2010, s. 28) a rozhodnutie Rady z 21. októbra 2010 o usmerneniach pre politiky zamestnanosti členských štátov (Ú. v. EÚ L 308, 24.11.2010, s. 46).

8 2006/702/ES: Rozhodnutie Rady zo 6. októbra 2006 o strategických usmerneniach Spoločenstva o súdržnosti.

9 Interpretačné oznámenie Komisie zo 4. júla 2001 o legislatíve Spoločenstva aplikovateľnej na verejné obstarávanie a o možnostiach začlenenia environmentálnych hľadísk do verejného obstarávania (KOM(2002) 274 v konečnom znení)

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1251/2011 z 30. novembra 2011, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES, 2004/18/ES a 2009/81/ES, pokiaľ ide o uplatňovanie prahových hodnôt v oblasti postupov zadávania zákaziek

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 1177/2009 z 30. novembra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES, 2004/18/ES a 2009/81/ES, pokiaľ ide o uplatňovanie prahových hodnôt v oblasti postupov zadávania zákaziek

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2007/66/ES z 11. decembra 2007, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/665/EHS a 92/13/EHS, pokiaľ ide o zvýšenie účinnosti postupov preskúmania v oblasti zadávania verejných zákaziek

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb

Smernica 2004/18/ES Európskeho parlamentu a Rady z 31. marca 2004 o koordinácii postupov pri zadávaní verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (ďalej len smernica 2004/18/ES)

10 NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 1293/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení programu pre životné prostredie a ochranu klímy (LIFE) a o zrušení nariadenia (ES) č. 614/2007

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY č. 1386/2013/EÚ z 20. novembra 2013 o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2020 „Dobrý život v rámci možností našej planéty“

11 (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

12 č. 661/2010/EÚ

13 KOM (2011) 650 v konečnom znení

- ESDP, European Spatial Development Perspective, Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union, Luxembourg, Office for official publications of the European Communities, 1999;
- ESPON – European Spatial Planning Observation Network - Európska monitorovacia sieť územného rozvoja a súdržnosti;
- Komisia Európskych spoločenstiev: Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu o Tematickej stratégii pre životné prostredie v mestách¹⁵;
- Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (ES) o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave¹⁶;
- dohody AGR, AGC, AGTC, AGN;
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050¹⁷;
- Stratégia EÚ pre dunajský región;
- Európsky dohovor o krajine¹⁸.

Strategické dokumenty SR

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR;
- Dopravná politika SR do roku 2015;
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020;
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike;
- Konceptia územného rozvoja Slovenska (ďalej len KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (ďalej len KURS 2011), schválené Nariadením vlády SR č. 461 zo 16. novembra 2011, ktorým sa vyhlasujú zmeny a doplnky záväznej časti Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001;
- Územný generel cestnej dopravy SR, rozpracovanie KURS 2001 (ďalej len „UGCD SR“);
- Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni, výskumná úloha nadväzujúca na KURS 2001, (ďalej len „PKO SR“);
- Národný akčný plán pre zelené verejné obstarávanie v SR na roky 2011 až 2015;
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 - 2016;
- Národný program reforiem Slovenskej republiky 2011 - 2014
- Návrh štruktúry operačných programov financovaných z Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 – 2020.

Ostatné národné, sektorové strategické materiály:

- Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest z roku 2001;
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest 2008;
- Doplnky k Novému projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest - schválený Doplnok č. 1 (predĺženie rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok), Doplnok č. 2 (rýchlostná cesta R8 Nitra – križovatka R2); Doplnok č. 3 (diaľnica D4 hranica RR/SR Jarovce - Ivanka pri Dunaji - Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves - št. hranica SR/RR);
- Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 - 2014;
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest;
- Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry;
- Konceptia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (a jej aktualizácia);
- Generálny program implementácie NAIADES v SR;
- Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo;
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región;

14 KOM (2011) 144 v konečnom znení

15 KOM(2005) 718 v konečnom znení

16 č. 1370/2007

17 KOM (2011) 112 v konečnom znení

18 Florencia 20. 10. 2000, Rada Európy, European Treaty Series – No, 176

- Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy;
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou;
- Dokumentácie EIA a SEA projektov dopravnej infraštruktúry;
- Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020.

Okrem vyššie uvedených základných dokumentov boli použité tieto materiály:

- Operačný program Doprava 2007 - 2013;
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja;
- Návrh nariadenia CEF;
- Spoločný dokument územného rozvoja krajín V4+2 (Visegradská štvorka - V4, Bulharskej republiky a Rumunska +2);
- ADVANCE a QUEST, európske projekty pre vývoj auditu a procesu certifikácie európskych miest v oblasti tvorby plánov pre trvalo udržateľnú mobilitu;
- Návrhy nariadení v oblasti štrukturálnej politiky 2014 - 2020;
- Návrh štruktúry operačných programov financovaných z Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 - 2020 s pripomienkami prijatými na rokovaní vlády;
- Spôsob uplatnenia ex ante kondicionalít pri príprave implementačného mechanizmu politiky súdržnosti EÚ po roku 2013 v podmienkach Slovenskej republiky.

III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

1. INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÉ DOKUMENTY NEBUDÚ REALIZOVAŤ

Táto kapitola obsahuje analýzu súčasného stavu oblastí, ktoré sú relevantné z hľadiska posudzovania rozvoja dopravnej infraštruktúry, trend ich vývoja a pravdepodobný vývoj, ak by sa opatrenia SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 nerealizovali. Jej rozsah vychádza zo stanovených environmentálnych cieľov a indikátorov, ktoré umožňujú posúdenie vplyvov SD a následný monitoring realizácie opatrení. Informácie boli získané predovšetkým z celoštátnych databáz MŽP SR, SAŽP, SHMÚ, VÚVH, VÚD, ŠGÚDŠ a súvisiacich strategických dokumentov, plánov a programov.

Neistotami bol v niektorých prípadoch poznačený popis pravdepodobného vývoja bez realizácie opatrení SD, vzhľadom na neurčitosti budúceho trendu ekonomického rozvoja, technologického progresu, regulačných a legislatívnych rámcov, ktoré tieto trendy ovplyvňujú. Pri charakteristike budúceho vývoja nulového variantu sa spracovatelia SOH opierali predovšetkým o trendy vývoja jednotlivých oblastí v minulosti a súčasnosti.

1.1 Dopravné aspekty vo vzťahu k osídlenému územiu

Ciele

- *Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu*
- *Zabezpečiť efektívnu dopravnú obsluhu územia v celoslovenskom (SPRDI SR 2020), regionálnom a miestnom (SRVOND SR 2020) kontexte*
- *Prispieť ku kohézii osídlenia SR s významnými sídelnými sústavami za hranicami SR*
- *Akceptovať princípy efektívneho využitia kapacity navrhovanej dopravnej infraštruktúry (DI)*

Stav sídelných sústav, východisková situácia a trendy

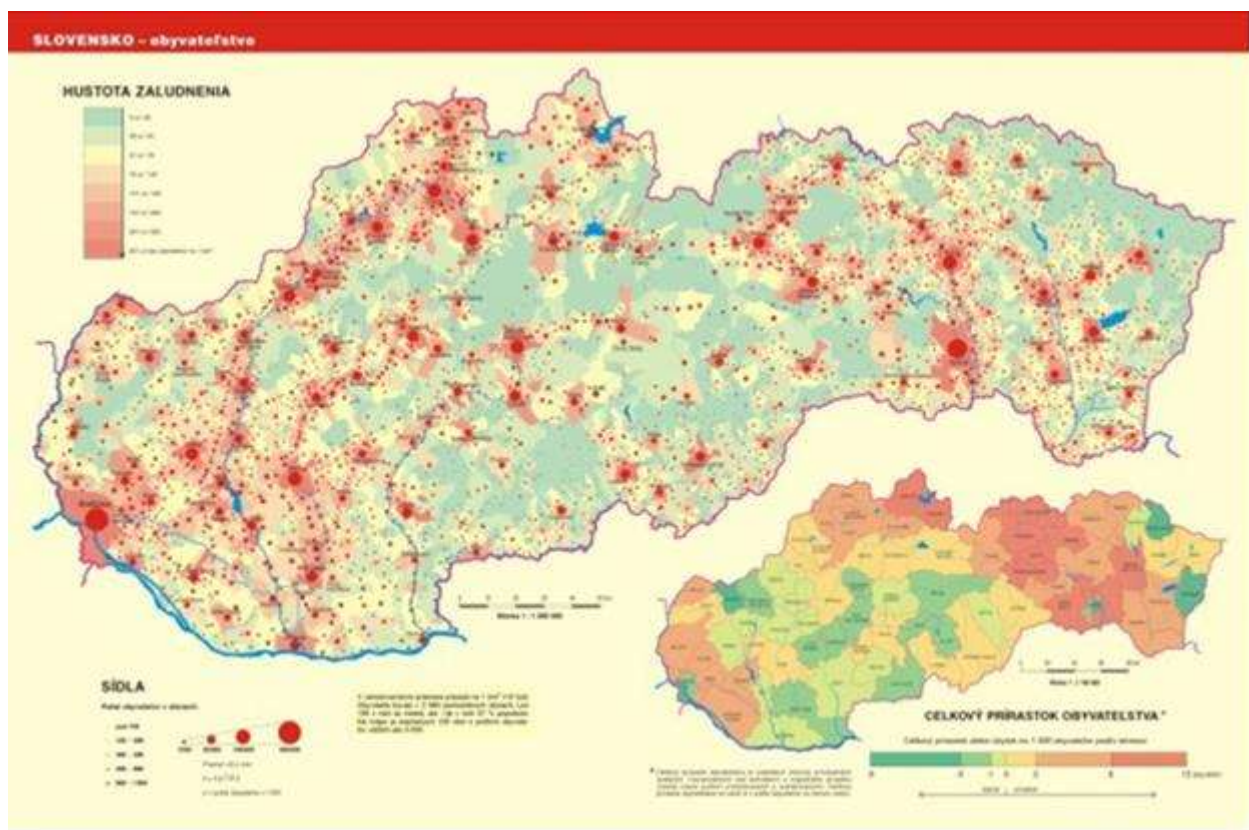
Doprava je jedným z kľúčových faktorov rozvoja každej modernej spoločnosti, pričom sama o sebe nie je cieľom, ale prostriedkom hospodárskeho rozvoja a predpokladom k dosiahnutiu sociálnej a regionálnej súdržnosti. Doprava vo svojej špecifickej funkcii pôsobí naprieč ekonomikou a spája rôzne sektory. Umožňuje prekonávať vzdialenosti, poskytuje možnosti na zlepšenie delby práce v rámci výroby, podporuje produktivitu výrobných pracovných síl a kapitálu, čím prispieva k rastu prosperity a konkurencieschopnosti ekonomiky. Programovanie dopravnej infraštruktúry teda primárne závisí od rozmiestnenia zdrojov a cieľov dopravy v území. Spádovanie obyvateľov k sídlam vytvára prirodzenú štruktúru nodálnych regiónov – premietnutú do základného zónovania Slovenska a do dopravnej regionalizácie.

Koncepcia územného rozvoja Slovenska, v znení zmien a doplnkov KURS 2011 (ďalej len „KURS 2001“), sa vo svojej záväznej časti zaoberá základným – spádovým zónovaním územia Slovenskej republiky. Základné zónovanie reprezentuje členenie Slovenska na najnižší možný počet funkčných, spádových regiónov. Rozdelenie územia do základných regiónov, založených na intenzite sídelných a dopravných väzieb, reflektuje všeobecne uznávané teórie dopravného plánovania a regionalistiky. Podľa nich sú dopravné a sídelné vzťahy formované na gravitačnom princípe, zohľadňujúcom intenzitu osídlenia a vzájomné vzdialenosti sídiel. Intenzita osídlenia pomerne presne kopíruje danosti a špecifiká územia, jeho vhodnosť na založenie a trvalé využívanie priestoru na bývanie. Neobývané, alebo veľmi riedko obývané územia negenerujú v dostatočnej miere intenzívne sídelné a dopravné väzby. Na Slovensku ide vo väčšine prípadov o hornaté územia, ktorých hodnoty a potenciál má nezriedka charakter chránených prírodných území. Uvedené priestory vytvárajú bariéry intenzifikácie sídelných väzieb, čím prirodzeným spôsobom vytvárajú regionálne hranice. Osídlenie Slovenska nadobúda svoju intenzitu v hustejšie osídlených nížinných priestoroch a v údoliach riek. V uvedených priestoroch sú vytvorené bodové a pásmové sústavy sídelných centier, vytvárajúce dopravno-

gravitačné jadrá regiónov a ich hlavné dopravné osi. Najvýraznejšie dopravné osi sa formovali v údoliach riek, s prirodzenou koncentráciou osídlenia, vzájomne podporovanou lokalizáciou najvýraznejších dopravných prvkov: cesty a železnice.

Skutočnosť, že hranice prirodzených regiónov Slovenska tvoria chránené prírodné priestory (národná sústava chránených území, Natura 2000) je príčinou veľmi silného environmentálneho aspektu v základnom spádovom zónovaní Slovenska.

Obrázok 1 Rozloženie obyvateľstva v Slovenskej republike, hustota zaľudnenia a prírastok obyvateľstva



Zdroj: SPRDI SR 2020

Dynamika vývoja najväčších miest ozrejmjuje ich vývojové štádiá prostredníctvom zmeny počtu obyvateľov. Absolútne najvyššie hodnoty rastu zaznamenalo mesto Banská Bystrica medzi rokmi 1950 až 1991 (koeficient 6,25). Mestá Žilina a Martin zaznamenali najvyšší rast (koeficient cca 4,0) v obdobiach spájaných s rozvojom priemyslu (1869 – 1921 – 1950). V období rokov 1999 až 2012 je možné pozorovať zníženie počtu obyvateľov uvedených miest, ktoré je možné do veľkej miery spájať i so suburbanizačným procesom (najviac Bratislava).

Tab. 2 Vývoj počtu obyvateľov v najväčších mestách Slovenska

	Mesto	1869	1921	1950	1991	1999	2012	1921/ 1869	1950/ 1921	1991/ 1950	1999/ 1991	2012/ 1999	2012- 1999
1	Bratislava	46 540	93 189	192 896	442 197	448 292	415 589	2,00	2,07	2,29	1,01	0,93	-32 703
2	Košice	21 742	52 898	62 729	235 160	241 874	240 164	2,43	1,19	3,75	1,03	0,99	-1 710
3	Prešov	10 772	17 577	22 947	87 765	93 977	91 352	1,63	1,31	3,82	1,07	0,97	-2 625
4	Nitra	10 683	19 118	22 203	89 969	87 591	78 607	1,79	1,16	4,05	0,97	0,90	-8 984
5	Žilina	2 870	12 073	26 034	83 911	86 818	81 382	4,21	2,16	3,22	1,03	0,94	-5 436
6	B. Bystrica	5 950	10 587	13 605	85 030	84 272	79 583	1,78	1,29	6,25	0,99	0,94	-4 689
7	Trnava	9 737	17 745	26 078	71 783	69 802	66 073	1,82	1,47	2,75	0,97	0,95	-3 729
8	Martin	1 844	5 657	24 383	58 393	60 870	57 023	3,08	4,31	2,39	1,04	0,94	-3 847
9	Trenčín	3 949	10 411	16 235	56 828	59 174	55 883	2,64	1,56	3,50	1,04	0,94	-3 291
10	Poprad	1 061	2 881	10 259	52 914	55 398	52 765	2,72	3,56	5,16	1,05	0,95	-2 633

Zdroje:

KOREC, P. Changing urban structure of Bratislava at the beginning of 21st century, AFRNUC, Geographica, 46, 141-159 (2006)

Retrospektivní lexikon obcí ČSSR, 1850-1970 I/2, FSÚ, Praha, 1978

Štatistický lexikón obcí SR 1992, ŠÚ SR, Bratislava, 1992

Štatistická ročenka Slovenskej republiky, Štatistický úrad Slovenskej republiky, Bratislava, 2000

Databáza mestskej a obecnej štatistiky, Štatistický úrad Slovenskej republiky, Bratislava, 2014

Podľa záväznej časti KURS 2011 je Slovensko rozdelené do nasledovných základných spádových regiónov:

- Bratislava, ako špecifické metropolitné územie štátu;
- Juhozápadné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Nitra/Trnava, tvorené priestormi Podunajskej nížiny, približne územie Trnavského a Nitrianskeho kraja;
- Severozápadné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Žilina/Martin, ide v podstate o Považie, vrátane subregiónov pozdĺž prítokov Váhu, nachádzajúce sa približne na území Trenčianskeho a Žilinského kraja;
- Stredné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Zvolen/Banská Bystrica, totožné s priestormi Pohronia a Poíplia, územie Banskobystrického kraja;
- Východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov, zahrňujúce priestory Prešovského a Košického kraja.

Zaužívané zatriedenie regiónu „stredné Slovensko“, ako priestoru zahrňujúceho spoločne Banskobystrický a Žilinský kraj (Pohronie a Považie), nemá z hľadiska spádového vyčlenenia regiónov reálne a exaktné opodstatnenie. Vznik a pomenovanie regiónu, ktoré je datované k roku 1961, je dané prijatou ústavou ČSSR, uzákoňujúcou nové rozdelenie územia štátu na kraje. Usporiadanie krajov nezohľadňovalo princípy spádového rozdelenia územia, ale v plnej miere sa v ňom zakotvila, vtedy legislatívne platná, doktrína direktívne riadeného štátu. Územia Banskobystrického a Žilinského kraja navzájom oddeľuje, na Slovensku najrozsiahlejšia, súvislá prírodná bariéra neosídlených pohorí Veľká Fatra a Nízke Tatry (územia Národných parkov a Natura 2000), brániaca rozvoju sídelných väzieb na úroveň požadovanej regionálnej intenzity. Regionálne členenie Slovenska na Západ, Stred, Východ je teda v rozpore s princípmi nodálneho (spádového) usporiadania a s princípmi polycentrickosti, ktoré si Slovensko ako členský štát EÚ osvojilo. Cesty obyvateľov vykonávané za regionálnou základnou a dopravnou vybavenosťou, podmienené jej nevhodným rozmiestnením v zmysle členenia západ – stred – východ, križujúce veľkoplošné priestory národnej sústavy chránených území a území Natura 2000, majú environmentálne neprijateľný charakter, sú v rozpore s princípmi trvalo udržateľnej mobility. Environmentálny rozmer základného spádového zónovania Slovenska je pre posudzovanie vplyvov dopravnej obsluhy sídiel na životné prostredie jedným z rozhodujúcich faktorov. Lokalizácia základnej a dopravnej vybavenosti v centrách prirodzených spádových regiónov vytvára podmienky na zníženie prepravnej náročnosti bežného hospodárskeho a spoločenského života, na zvýšenie kvality života obyvateľov, na elimináciu záťaže životného prostredia nezdôvodniteľným dopravným a prepravným procesom.

Proces prípravy KURS 2001 bol od svojho začiatku formovaný variantným spôsobom. Na konci 90-tych rokov minulého storočia, v etape konceptu, boli študované a odbornou verejnosťou pripomienkované dve varianty územného rozvoja Slovenska. Trojpólový variant bol pokračovaním hospodárskej a spoločensko-politickej vývojovej línie z obdobia pred rokom 1989. V sídelnom a dopravnom kontexte preferoval rozvoj miest Bratislava, Banská Bystrica a Košice z ktorých mali vychádzať následné rozvojové impulzy do regiónov daných ústavou ČSSR z roku 1961 (západ, stred východ). Polycentrický variant vychádzal z princípov polycentricity zakotvených v European Spatial Development Perspective (ďalej len „ESDP“), z princípov trvalo udržateľného rozvoja a environmentálnej akceptovateľnosti. Odborná verejnosť sa v dominantnej miere priklonila k polycentrickému variantu, ktorý predstavuje kľúčovú doktrínu územného rozvoja Slovenska, premietnutú do vládou schválených záväzných častí KURS 2001.

Grafické stvárnenie základného zónovania – dopravnej regionalizácie je znázornené v podkladoch grafických schém, uvádzaných v prílohe správy o hodnotení.

Záväzná časť KURS 2011 určuje štruktúru osídlenia Slovenska od najvyššej úrovne po úroveň lokálnu. Pre problematiku formovania dopravnej sústavy celoštátneho významu sú relevantné najvyššie úrovne sídelnej štruktúry, voči ktorej je potrebné optimálne lokalizovať dopravné vybavenie štátu. V tomto kontexte hrajú najdôležitejšiu úlohu polycentrické siete ťažísk osídlenia a aglomerácie miest, ktorých prepojenia budú podporované rozvojovými osami.

Tab. 3 Usporiadanie sídelnej štruktúry Slovenska podľa KURS 2011

Úroveň	Špecifikácia úrovne	Aglomerácie kvartérnych aktivít	Ťažiská osídlenia
Najvyššia	Medzinárodná až európska		bratislavsko-trnavské
	Medzinárodná	bratislavsko-trnavsko-nitrianska aglomerácia	košicko-prešovské
		košicko-prešovská aglomerácia	
	Celoštátna až medzinárodná	banskobystricko-zvolenská aglomerácia	banskobystricko-zvolenské
		žilinsko-martinská aglomerácia	žilinsko-martinské
	Celoštátna		nitrianske trenčianske
Druhá	Nadregionálna		liptovskomikulášsko-ružomersko-dolnokubínske
			lučenecko-rimavskosobotské
			michalovsko-vranovsko-humenské
			novozámocko-komárňanské
			popradsko-spišskonovoveské
			považsko-bystricko-púchovské
			prievidzské

Zdroj: KURS 2011

Tab. 4 Usporiadanie rozvojových osí Slovenska podľa KURS 2011

Stupeň rozvojovej osi	Názov rozvojovej osi	Lokalizácia rozvojovej osi
Prvý	považská	Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina
	žilinsko-podtatranská	Žilina – Martin – Poprad – Prešov
	žilinsko-kysucká	Žilina – Čadca – hranica s Českou republikou
	košicko-prešovská	hranica s Poľskou republikou – Svidník – Prešov – Košice – Čaňa – hranica s Maďarskou republikou
	nitriansko-pohronska	Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen
	zvolensko-turčianska	Zvolen – Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin (v úseku Banská Bystrica – Turčianske Teplice ako komunikačno-sídelnú os)
	zvolensko-južnoslovenská	Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice
	východoslovenská	Košice – Sečovce – Michalovce – Sobrance – hranica s Ukrajinou
	záhorska	Bratislava – Malacky – Kúty – hranica s Českou republikou
	lyská	Beluša – Púchov – Lysá pod Mkytou – hranica s Českou republikou

Zdroj: KURS 2011

Dôležitým faktorom hodnotenia úspešnosti stavieb a prevádzkovania dopravnej infraštruktúry sú údaje o počte obyvateľov pre ktorých bude infraštruktúra dostupná v reálnom čase, potrebnom na jej dosiahnutie. K hodnoteniu dostupnosti obyvateľov sú používané kritériá zisťujúce počet obyvateľov žijúcich v časovo odstupňovaných izochrónach - do 15, 30 a 45 min od bodu pripojenia na diaľnicu alebo rýchlostnú cestu. V nasledujúcich tabuľkách je porovnaná efektívnosť dopravnej obsluhy na možných západo - východných a severo - južných cestných prepojeniach Slovenska. Uvedené

súvislosti je potrebné brať do úvahy v rámci hodnotenia parametrov dopravnej obsluhy Slovenska projektmi cestnej infraštruktúry v SPRDI SR 2020.

Tab. 5 Dostupnosť západu - východných diaľničných trás a trás rýchlostných komunikácií

Trasa	M.j.	Dostupnosť v minútach			Dĺžka trasy v km	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy		
		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min
Bratislava-Žilina-Košice	Počet obyvateľov	2 493 881	3 528 473	4 534 098	428	5 827	8 244	10 594
	Podiel obyv. SR	46,36	65,59	84,29				
Bratislava-Zvolen-Košice	Počet obyvateľov	2 007 579	3 033 744	4 045 304	394	5 095	7 700	10 267
	Podiel obyv. SR	37,32	56,40	75,20				
Bratislava-Nové Zámky-Košice	Počet obyvateľov	1 463 330	2 641 615	3 393 548	363	4 031	7 277	9 349
	Podiel obyv. SR	27,20	49,11	63,08				

Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR / KURS 2001, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, máj 2003

Tab. 6 Dostupnosť západu - východných diaľničných trás a trás rýchlostných komunikácií

Trasa	M.j.	Dostupnosť v minútach			Dĺžka trasy v km	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy		
		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min
Hranica PR Skalité-Žilina-Martin-B.Bystrica-Šahy št. hr. MR	Počet obyvateľov	875 505	1 554 891	2 182 857	239	3 663	6 506	9 133
	Podiel obyv. SR	16,27	28,90	40,58				
Hranica PR Trstená-Ružomberok-B.Bystrica-Šahy-št. hr. MR	Počet obyvateľov	536 893	936 256	1 442 857	203	2 645	4 612	7 108
	Podiel obyv. SR	9,98	17,40	26,81				
Hranica PR Svidník-Košice-Milhosť št. hr. MR	Počet obyvateľov	587 533	933 705	1 352 954	145	4 052	6 439	9 331
	Podiel obyv. SR	10,92	17,36	25,15				

Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR / KURS 2001, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, máj 2003

Koncept polycentricity osídlenia Slovenska je dôležitý vo vnútornom kontexte štátu, ale aj v cezhraničnej rovine, kde tvorí spoločnú obsahovú platformu umožňujúcu jednotný monitoring a vzájomnú koordináciu vývojových trendov.

Polycentricitou osídlenia sa na Slovensku zaoberá rozpracovanie KURS 2001 vo výskumnom dokumente Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni (ďalej len „PKO SR“). Dokument ESDP bol prijatý ako politický rámec pre sektorovú politiku Spoločenstva a členských štátov EÚ s územným dopadom. Hlavnými princípmi dokumentu – majú priamy súvis s hodnotením SPRDI SR 2020 – sú trvalo udržateľný územný rozvoj, rozvoj polycentrického urbanistického systému, parita prístupu k infraštruktúre a k poznatkom.

Funkčné urbanizačné priestory (ďalej len „FUA“) možno definovať ako aglomerácie obcí, ktoré sú spolu zoskupené v súlade s ich funkčnou orientáciou reflektujúcou každodenný život ľudí, hospodárskych subjektov a komunít. Vysoký význam konceptu FUA spočíva v jeho schopnosti presiahnuť administratívne obmedzenia a hranice.

V osídlení Slovenska je vytvorená sieť centier, ktoré svojou atraktivitou pôsobia na svoje okolie, čím vytvárajú FUA. Súčasne sa medzi centrami vytvárajú kooperačné vzťahy založené na vzájomnej dochádzke obyvateľov za prácou, vybavenosťou a do škôl. S klesaním vzájomnej vzdialenosti medzi centrami rastie výška ich potenciálu kooperačných väzieb. Väčšie centrá generujú súčasne aj potenciálne kooperačné vzťahy na väčšie vzdialenosti, čím vytvárajú sústavu vzájomne kooperujúcich FUA – polycentrické sústavy osídlenia. Na základe skúmania intenzity a smerovania kooperačných vzťahov sídiel PKO SR zdokumentoval lokalizáciu FUA a polycentrických sústav osídlenia na Slovensku.

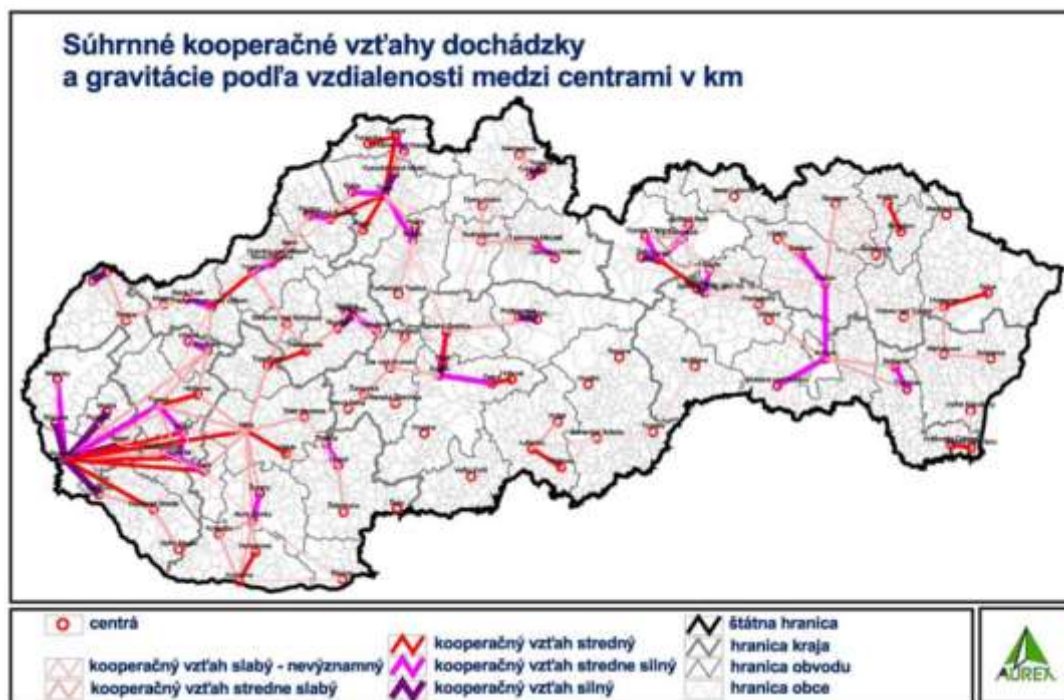
Exaktne a empiricky je dokázané, že silné kooperačné väzby centier – vrátane svojich FUA – na Slovensku vyformovali štyri najrozvinutejšie polycentrické sústavy a jednu špecifickú polycentrickú sústavu osídlenia. Špecifickou a najväčšou polycentrickou sústavou osídlenia – multilaterálneho charakteru – je sústava centier okolo miest Bratislava, Trnava a Nitra. Okrem vzájomných silných kooperačných vzťahov krajských miest, uvedené mestá zároveň vytvárajú i silné kooperačné vzťahy s centrami vo svojom okolí. Štyri polycentrické sústavy osídlenia na Slovensku sa nachádzajú na strednom Považí (aglomerácia Trenčína), na severozápadnom (aglomerácie Žiliny a Martina), strednom (aglomerácie Banskej Bystrice a Zvolena) a východnom Slovensku (aglomerácie Košíc a Prešova). Okrem uvedených polycentrických sústav sa na Slovensku nachádzajú aj oblasti s menej

silnými kooperačnými väzbami (Horná Nitra, Podtatranská oblasť a iné). Z celkového počtu ESPON hodnotených 27 FUA za SR bolo ako MEGA tretej kategórie zaradené jedno - Bratislava, 7 FUA bolo zaradených do nadnárodného alebo národného významu (Trnava, Trenčín, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Prešov, Košice) a 20 FUA bolo zaradených do regionálneho významu.

Je zrejmé, že okrem uvedených faktorov, polycentricitu územia Slovenska primárne ovplyvňuje i jeho morfológia a prírodné podmienky. S odvolaním sa na morfologické a územné danosti možno považovať lokalizáciu osídlenia, a teda i jeho polycentrických sústav, za stabilnú a prakticky nemennú. Zmeny môžu nastať v posilnení kooperačných vzťahov sídiel v existujúcich, doteraz menej rozvinutých sústavách.

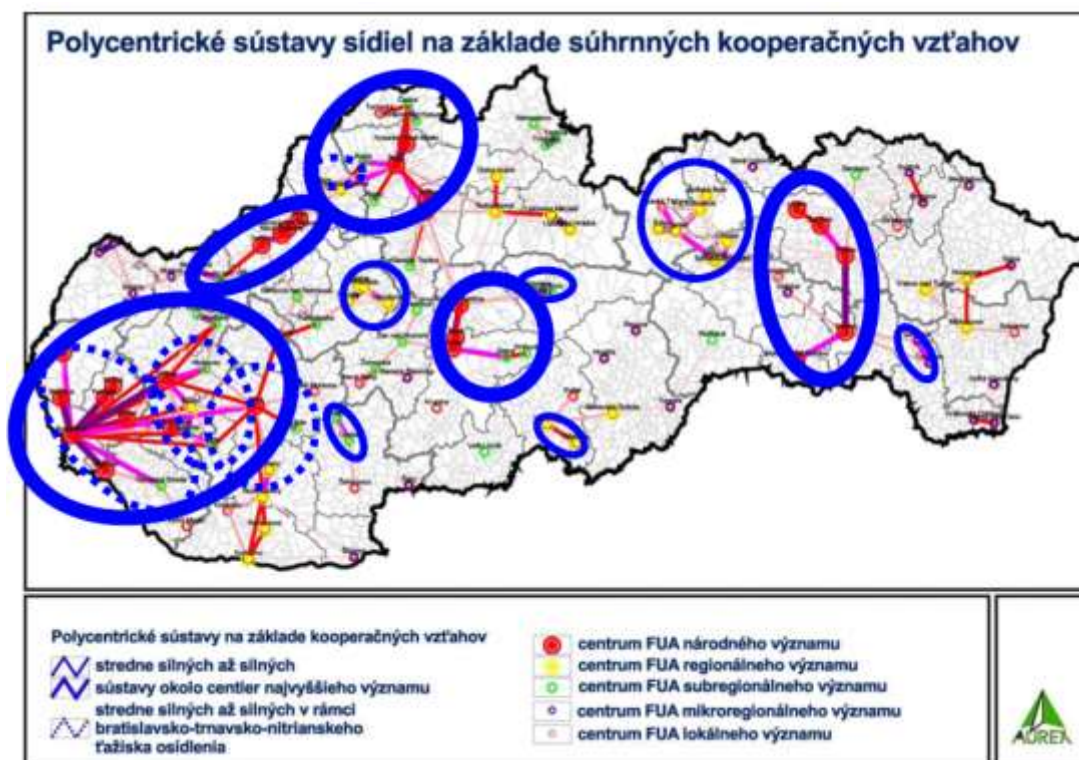
Dôležitým komponentom konceptu FUA a polycentricity osídlenia je okrem kritérií veľkosti, lokalizácie a funkčnej previazanosti centier i kritérium ich vzájomnej vzdialenosti, či časovej dostupnosti. Uvedený faktor dostupnosti vytvára priestor pre obsahové naplnenie konceptu polycentricity i prostredníctvom prioritných projektov odporúčaných SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020. Úspešné projekty dopravnej infraštruktúry tak môžu pôsobiť buď ako naplnenie požiadavky na zlepšenie dostupnosti silne kooperujúcich centier a sústav osídlenia, alebo ako katalyzátor kooperačných väzieb v menej rozvinutých sídelných sústavách. Neúspešné projekty môžu byť tie, ktorých prínos k sídelnej a regionálnej kohézii bude minimálny alebo žiadny. Uvedené súvislosti je potrebné brať do úvahy v rámci hodnotenia vnútroštátnych sídelných aspektov SD.

Obrázok 2 Súhrnné kooperačné vzťahy



Zdroj: Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni (PKO SR), Aurex Bratislava

Obrázok 3 Polycentrické sústavy sídiel na základe súhrnných kooperačných vzťahov



Zdroj: Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni, (PKO SR), Aurex Bratislava

Fenomén zaostávania regiónov je na verejnosti a v politických kruhoch opakovane spájaný s absenciou tzv. veľkej dopravnej infraštruktúry. Treba však podotknúť, že ide o veľmi zjednodušené chápanie faktorov ovplyvňujúcich konkurencie schopnosť regiónov.

Podľa práce „Zaostávajúce regióny Slovenska – pokus o identifikáciu a poukázanie na príčiny“¹⁹ je regionálna konkurencieschopnosť, t. j. schopnosť regiónu byť úspešným v súťaži s ostatnými regiónmi, veľmi diferencovaná. Na jednej strane je celý rad vonkajších faktorov, ktoré limitujú možnosti regiónov v zlepšovaní svojej konkurencieschopnosti. Ako veľmi dôležitý je potrebné hodnotiť faktor makropolohovej atraktivity, chápanej nielen ako súčasnú polohu k významným jadrovým priestorom kontinentu a štátu, ale aj ako historicky získanú (ne) výhodu regiónu. Rôzni autori jasne potvrdzujú vplyvy faktora susedstva depresných regiónov okolitých štátov a faktora osobitostí demografických štruktúr. Svoju významnú rolu zohrávajú faktory nevhodnej ekonomickej špecializácie regiónov Slovenska pred rokom 1989, vplyv súčasných zmien sektorovej štruktúry ekonomiky regiónov, procesy spojené s globalizáciou i málo účinná regionálna politika na úrovni EÚ a Slovenska. Zároveň je potrebné konštatovať, že regióny majú vnútorne zakódované niektoré vlastnosti, ktoré im bránia rozvíjať svoju konkurencieschopnosť. Viacerí autori z krajín EÚ, uvádzaní vo vyššie uvedenej práci, hovoria o týchto vnútorne zakódovaných vlastnostiach ako o „kultúre regiónu“.

Súčasnú rozvrstvenie regionálnej štruktúry Slovenska sa vytvorilo už dávnejšie, vrátane objavenia sa zaostávajúcich regiónov, vykazuje evidentnú stabilitu v čase. Jeho základy boli položené v období nástupu moderného priemyslu na území Slovenska, v druhej polovici 19. storočia.

V rámci uvedenej práce bolo na Slovensku identifikovaných 16 zaostávajúcich regiónov AFMR (aproximované funkčné mestské regióny - AFMR, ktorých identifikácia vychádza z prác Antona Bezáka²⁰). Z hľadiska posudzovania environmentálnych vplyvov dopravnej infraštruktúry je potrebné

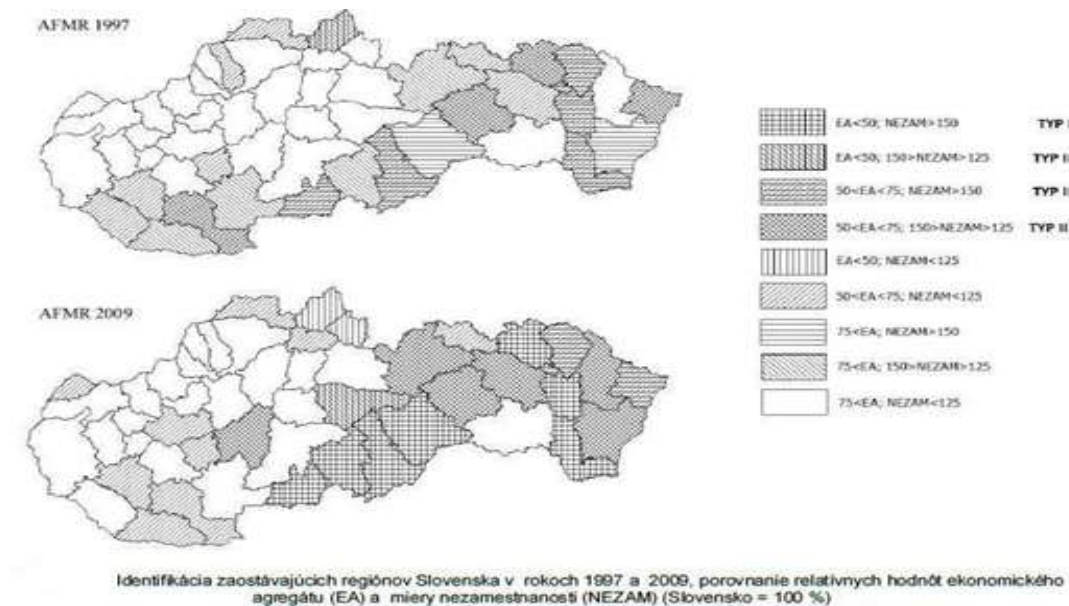
¹⁹ KOREC PAVOL, POLONYOVÁ EVA, ACTA GEOGRAPHICA UNIVERSITATIS COMENIANAE, Vol. 55, 2011, No. 2, pp. 165-190

²⁰ Funkčné mestské regióny na Slovensku. GEOGRAPHIA SLOVACA, 15, 2000, Bratislava (Geografický ústav SAV)

sa zaoberať jej lokalizáciou vo vzťahu k rozmiestneniu zaostávajúcich regiónov. Tie sa nachádzajú takmer výlučne len v južnej časti stredného Slovenska a na východnom Slovensku, výnimkou je len AFMR Žiar nad Hronom ležiaci v západnej časti Slovenska. Na východnom Slovensku sa však nachádzajú aj úspešné regióny Košice a Stará Ľubovňa. Uvedené výsledky nie celkom podporujú zaužívané tvrdenie o rozvinutom západe a zaostávajúcom východe Slovenska. Úspešné Košice nie sú na homogénnu diaľnicu pripojené, rovnako Stará Ľubovňa kde diaľnica ani plánovaná nie je. Naopak, zaostávajúci región Žiar nad Hronom je pripojený na rýchlostnú cestu R1. Rozhodujúcim faktorom zabezpečenia dopravnej dostupnosti regiónu, prispievajúcej k jeho rozvoju, je nevyhnutne primeraná kvalitatívna úroveň dopravnej infraštruktúry. Predimenzovaná výkonnosť nových stavieb ciest (diaľnice, rýchlostnej cesty) nie je zárukou ekonomického a sociálneho rozvoja regiónov.

Nasledujúce obrázky identifikujú rozmiestnenie a vývoj zaostávajúcich regiónov.

Obrázok 4 Priestorové rozmiestnenie zaostávajúcich regiónov (TYP I až TYP III).



Zdroj: Zaostávajúce regióny Slovenska, pokus o identifikáciu a poukázanie na príčiny, Korec, Polonyová, 2011

Pravdepodobný vývoj sídelných sústav vo vnútroštátnom kontexte, ak by sa SD nerealizovali

V prípade ak sa opatrenia a projekty definované v SPRDI SR 2020 nebudú realizovať, bude mať obyvateľstvo a hospodársky sektor Slovenska sťažený prístup k základnej a dopravnej vybavenosti lokalizovanej v dopravno-gravitačných centrách, ťažiskách osídlenia a pozdĺž hlavných dopravných a sídelných rozvojových koridorov. Táto skutočnosť sa v environmentálnej rovine prejaví zhoršením kvality životného prostredia, podmieneným nárastom prepravných výkonov na súčasných cestách I. triedy, prechádzajúcich intravilánmi miest a obcí, v trasách nerealizovaných projektov výstavby diaľnic a rýchlostných ciest. Odstúpenie od trendu modernizácie železničných tratí zabrzdí proces vytvárania konkurencie schopnej železničnej dopravy, prinesie minimálne stagnáciu a pravdepodobne i pokles výkonov environmentálne prijateľnejšej osobnej a nákladnej železničnej dopravy, s nepriaznivým priemetom v deľbe prepravných prác.

Zaostávajúce regióny južnej časti stredného a východného Slovenska budú mať obmedzené možnosti vytvorenia podmienok na zlepšenie socioekonomického stavu prostredníctvom kvalitnejšej dopravnej dostupnosti v cestnej a železničnej doprave.

Dôsledky absencie realizácie prioritných projektov verejnej osobnej a nemotorovej dopravy podľa SRVOND SR 2020 prinesú - vzhľadom k programu polycentrického rozvoja sídelnej štruktúry Slovenska – hospodársku a pravdepodobne i sociálnu stagnáciu dotknutých centier a polycentrických sústav na Slovensku. V bratislavskej aglomerácii môžu negatívne účinky absencie rozvoja hromadných dopravných osôb prostredníctvom železničnej regionálnej dopravy a MHD priniesť ťažko zvládnuteľnú dopravnú situáciu vo výkonnosti existujúcej cestnej siete. Nepriaznivý odraz vzniknutej situácie bude čitateľný vo vnútornom i vonkajšom pridruženom priestore polycentrických sídelných sústav na Slovensku.

Tab. 7 Prognózovaná dopravná záťaž ciest v koridore nerealizovaných diaľnic a rýchlostných ciest, nulový variant, extravilánové úseky ciest

Diaľnica RC	Stavebný úsek diaľnice, RC	Existujúca cesta v koridore	Priemerná hodnota RPDÍ sčítacích úsekov, [skut.voz./24h]		
			RPDÍ 2010	RPDÍ 2020	RPDÍ 2040
D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	I/18**	36 676	-	-
	Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	I/64**	16 532	-	-
	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala	I/18	26 672	39 466	63 789
	Turany – Hubová	I/18	16 766	24 821	40 131
	Hubová - Ivachnová	I/18	19 986	29 643	47 996
	Prešov západ – Prešov juh	I/18, I/68**	19 062	-	-
	Budimír – Bidovce	I/50	14 836	19 875	29 789
D3	Žilina Strážov – Žilina Brodno	I/18, I/11**	36 021	-	-
	Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto	I/11	21 501	30 394	47 420
	Kysucké Nové Mesto – Oščadnica	I/11	15 281	21 505	33 401
	Čadca Bukov – Svrčinovec	I/11	13 240	18 626	28 920
	Svrčinovec – Skalité	I/12*	3536	-	-
R1	Banská Bystrica - Donovaly - Korytnica	I/59	7 858	10 342	15 208
	Korytnica - Ružomberok	I/59	7 869	8 388	12 296
R2	Križovatka D1 - Pravotice	I/50	12 461	14 792	18 873
	Pravotice - Handlová	I/50	11 307	13 475	17 260
	Handlová - Žiar nad Hronom	I/50	7 235	9 088	12 570
	Kriváň - Ožďany	I/50	10 509	13 398	18 937
	Ožďany - Košice Šaca	I/50	7 631	9 726	13 422
R3	št. hranica SR/PR - Trstená - Sedl. Dubová	I/59	8 583	10 323	13 377
	Oravský Podzámok - Dolný Kubín - D1 Hubová	I/59	10 820	12 992	16 793
	Martin - Rakovo	I/65	18 959	22 904	29 886
	Rakovo - Šášovské Podhradie	I/65	6 497	7 807	10 114
	Zvolen - Šahy - št. hranica SR/MR	I/66	5 432	6 559	8 561
R4	št. hranica SR/PR - Lomné	I/73, I/15	4 548	5 426	7 113
	Hanušovce - Kapušany - Nižná Šebastová	I/18	14 430	17 211	22 592
R5	Svrčinovec - št. hranica SR/PR	I/11	8 906	10 520	13 242
R6	Púchov - št. hranica SR/ČR	I/49	5 088	5 763	6 966
R7	Bratislava - Dunajská Streda	I/63	13 448	17 109	21 730
	Dunajská Streda - Nové Zámky	I/63	7 974	9 663	12 491
	Nové Zámky - Lučenec	I/75	3 707	4 491	5 863
R8	Nitra - Pravotice	I/64	6 465	7 704	9 847

Vysvetlivky:

Zdroj: SOH

* prognóza podľa MP01/2006 nie je virohodná, na pôvodnej ceste I/12 je obmedzený vstup nákladných vozidiel nad 7,5 t

** súčasť intravilánu – v intraviláne nie je možné uplatniť postup prognózovania podľa MP 01/2006, je možné použiť údaje z dopravného modelu mesta, ak sú k dispozícii

Podľa výsledkov prognózy vo vyššie uvedenej tabuľke bude v nulovom variante cestnej dopravy pokračovať trend pomerne vysokého rastu intenzity dopravy na extravilánových úsekoch súčasných ciest I. triedy v koridore diaľnice D1 a D3. Pričom v koridore diaľnice D3 – na ceste I/11 – bude i naďalej pokračovať trend alarmujúco vysokého zastúpenia ťažkej nákladnej dopravy (súčasný rozptyl 33 – 55%).

Stav dopravnej infraštruktúry, východisková situácia a trendy vývoja, ak sa podporované projekty dopravnej infraštruktúry neuskutočnia, sú tiež popísané v SPRDÍ SR 2020 a v SRVOND SR 2020.

Sídlné systémy v cezhraničnom kontexte

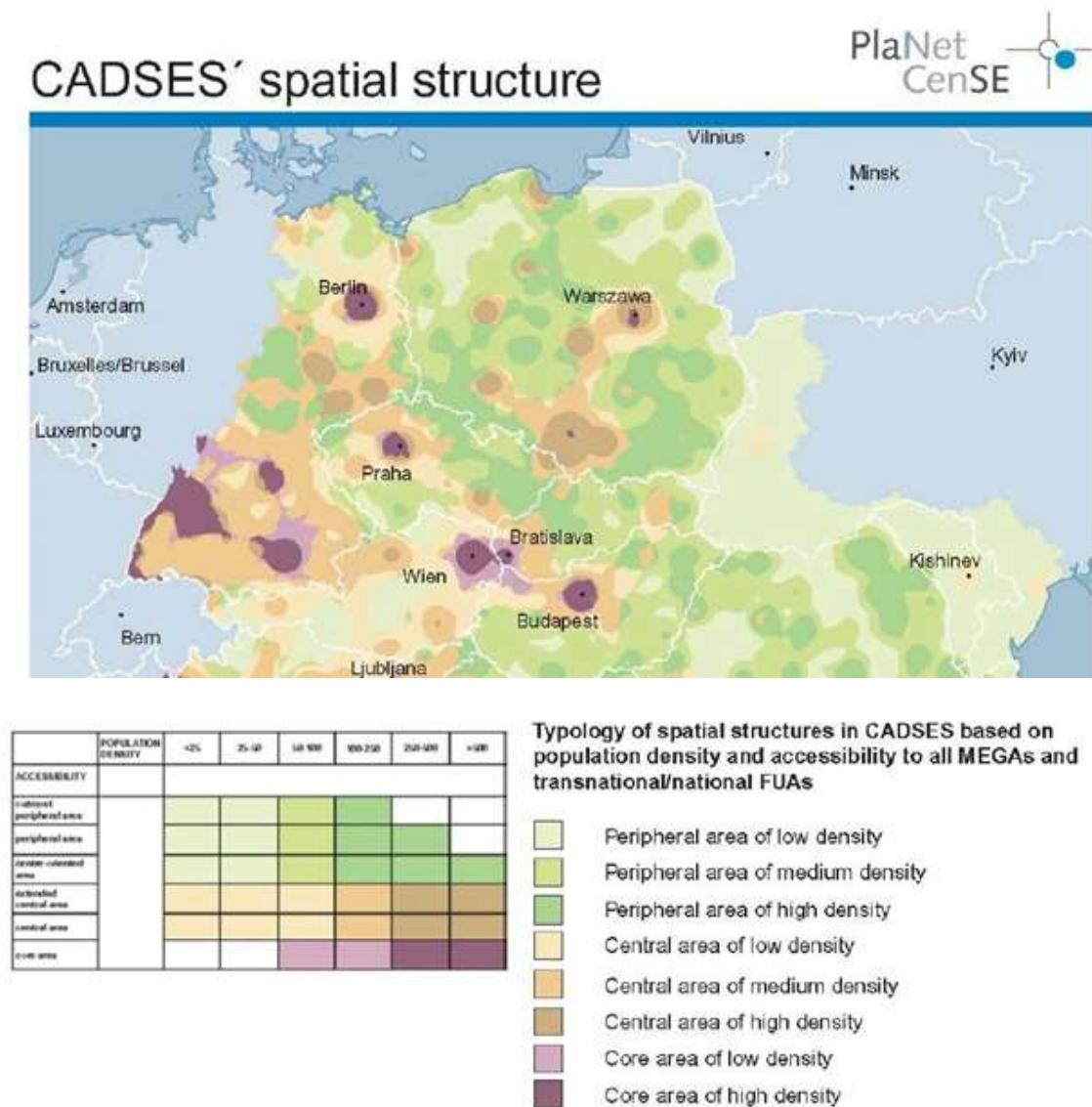
EÚ podporuje princíp a koncept polycentricity osídlenia aj v cezhraničnom kontexte svojich členských krajín. V uvedených súvislostiach sú na Slovensku zdokumentované cezhraničné kooperačné vzťahy slovenských polycetrických sústav osídlenia voči partnerským sústavám za hranicami Slovenska.

Uznesením vlády SR č. 402/2010 bol schválený Spoločný dokument územného rozvoja krajín V4+2 (Visegrádská štvorka - V4, Bulharskej republiky a Rumunska +2). V tomto dokumente bol KURS 2001 premietnutý z hľadiska rozvojových osí, rozvojových pólů a koridorov dopravnej infraštruktúry vo vzťahu krajín V4+2. V dokumente boli identifikované medzištátne diskontinuity medzi rozvojovými osami, pólmi a neexistujúca medzištátne nadväznosť cestných a železničných sietí. Tieto diskontinuity boli bilaterálne prerokované medzi jednotlivými krajinami. Výsledky riešenia diskontinuit sú premietnuté do ďalšej etapy prác, do Spoločnej stratégie územného rozvoja krajín V4+2, ktorá sa v súčasnosti nachádza v štádiu spracovania.

Vzhľadom na zatiaľ neukončený proces prípravy Spoločnej stratégie územného rozvoja krajín V4+2 je medzinárodný rozmer kontinuity sídelných a dopravno-sídelných vzťahov uvádzaný prostredníctvom programu ESPON a jeho rozpracovania v projekte „PlaNet CenSE“ (Planners Network for Central and South East Europe).

Projekt analyzuje východiská vytvárajúce predpoklady miest priestoru CADSES podieľať sa na vytváraní kooperačných sídelných sietí. V nasledujúcom obrázku je prostredníctvom hustoty osídlenia a dostupnosti k jadrovým územiám aglomerácií popísaná sídelná typológia priestoru. V zmysle uvedenej typológie je zaradené územie Slovenska.

Obrázok 5 Typológia priestorových štruktúr podľa hustoty osídlenia a dostupnosti MEGA a FUA v priestore CADSES



Vysvetlivky:

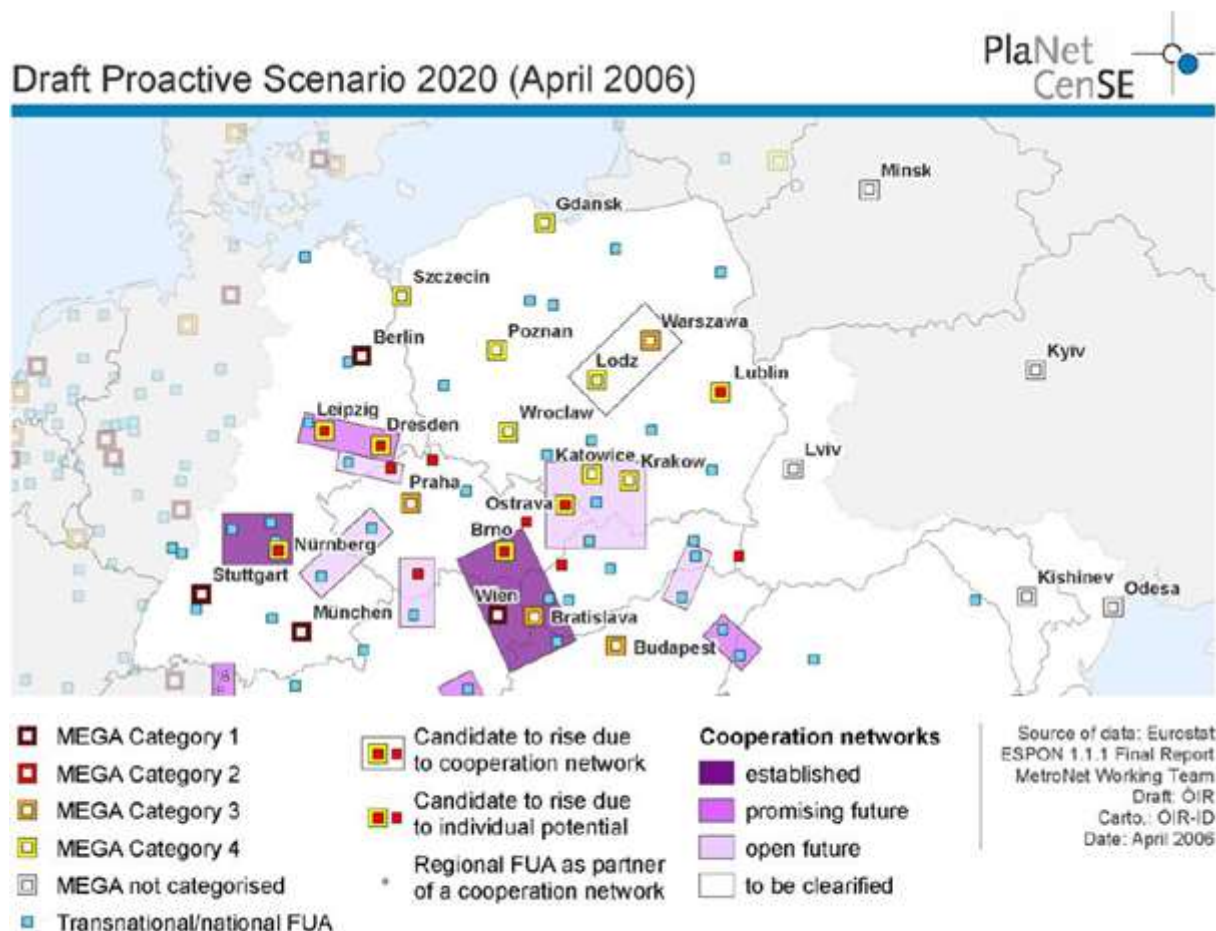
- CADSES, Central, Adriatic, Danubian and Southeastern Space – stredoeurópsky, jadranský, podunajský, a juhovýchodoeurópsky priestor)
- MEGA (Metropolitan Growth Area – metropolitné rastové oblasti)
- FUA (Functional Urban Area – funkčné urbanizované priestory)

Zdroj: PlaNet CenSE (Planners Network for Central and South East Europe, 2006)

Projekt skúma sieť miest v CADSES vo vzťahu k ich prínosom pre polycentrický rozvoj na európskej úrovni. V rámci projektu boli vypracované scenáre budúceho možného vývoja. „Proactive Scenário 2020“ identifikuje mestá s vysokými potenciálmi kooperácie s okolitými urbanizovanými priestormi, aj v prípadoch cezhraničných kooperácií. Tento scenár predpokladá prevzatie kooperatívnych stratégií

blízkych cezhraničných miest, ktorých špecifické funkčné profily sú schopné v rámci spoločného spolupôsobenia zlepšiť účinnosť kooperujúcich miest. Zo slovenských miest sú do kooperačných cezhraničných sietí zaradené Bratislava a Trnava (do stabilizovanej siete s Viedňou, Brnom a Györom), Košice a Prešov (do siete s otvorenou budúcnosťou s Miškolcom) a Žilina (do siete s otvorenou budúcnosťou s Katovicami, Krakovom, Bielsko Bialou a Ostravou). Medzičasom boli siete doplnené o sieť kooperujúcich miest a polycentrických sústav Zlín a Trenčín.

Obrázok 6 Scenár siete kooperujúcich MEGA a FUA v priestore CADSES



Zdroj: PlaNNet CenSE (Planners Network for Central and South East Europe, 2006)

Nasledujúca tabuľka kvantifikuje demografické predpoklady zapojenia slovenských centier do kooperačných cezhraničných sietí prostredníctvom cezhranične lokalizovanej dopravnej infraštruktúry. Uvedené súvislosti je potrebné brať do úvahy v rámci hodnotenia cezhraničných sídelných aspektov prioritných projektov dopravnej infraštruktúry SPRDI SR 2020.

Tab. 8 Demografická nadväznosť hodnotenej dopravnej infraštruktúry SPRDI SR 2020 za hranicami Slovenska

Názov kraja	Počet obyv. [os.]	Hustota zaľudnenia [os./km ²]	DI SR	Sused. štát	Názov regiónu	Názov centra regiónu	Počet obyv. [os.]	Hustota zaľudnenia [os./km ²]	Vzdial. centier [km]	
Bratislavský	606 537	295	Diaľnica D4, Žel. trať č. 111	RR	Viedeň, hl. mesto	Viedeň	1 713 957	4 131	Bratislava-Viedeň 79	
					Dolné Rakúsko	Sankt Pölten	1 618 592	84	Bratislava-St. Pölten 149	
			Burgenland		Eisenstadt	286 691	72	Bratislava-Eisenstadt 73		
Banskobystrický	657 119	70	Rýchlostná cesta R3	MR	Železničná trať č. 132	Győr-Moson-Sopron, župa	Győr	448 435	106	Bratislava-Győr 81
					Budapešť, hl. mesto	Budapešť	1 733 685	3 301	Banská Bystrica-Budapešť 181	
					Pešť, župa	Budapešť	1 229 880	192	Banská Bystrica-Salgótarján 115	
					Nógrád, župa	Salgótarján	204 917	80		
Košický	775 509	115	Rýchlostná cesta R4	UA	Borsod-Abaúj-Zemplén, župa	Miškovec	692 771	95	Košice-Miškovec 87	
			Diaľnica D1		Zakarpatská oblasť	Užhorod	1 244 895	97	Košice-Užhorod 97	
Prešovský	817 382	91	Rýchlostná cesta R4	PR	Podkarpatské vojvodstvo	Rzeszov	2 097 000	117	Prešov-Rzeszov 165	
Žilinský	697 502	102	Rýchlostná cesta R3		Malopoľské vojvodstvo	Krakov	3 298 270	217	Žilina-Krakov (cez Živiec) 165	
			Diaľnica D3		Sliezske vojvodstvo	Katovice	4 642 942	392	Žilina-Katovice 156	
			Rýchlostná cesta R5, železničná trať č. 127		Moravsko-sliezsky kraj	Ostrava	1 244 837	229	Žilina-Ostrava 112	
Trenčiansky	599 859	133	Rýchlostná cesta R6, železničná trať č. 125	ČR	Zlínsky kraj	Zlín	590 527	148	Trenčín-Zlín 73	
Trnavský	561 525	135	Diaľnica D2, Železničná trať č. 110		Juhomoravský kraj	Brno	1 166 313	162	Trnava-Brno 145	

Zdroj: SOH, webové stránky regiónov

Pravdepodobný vývoj sídelných sústav v cezhraničnom kontexte, ak by sa SD nerealizovali

Súhrnne možno konštatovať, že samotná dopravná infraštruktúra nie je cieľom, ale prostriedkom k uľahčeniu komunikácie a k dosiahnutiu prístupu k vybavenosti. K tomu, aby nemalé investície do výstavby diaľnic a modernizácie železníc boli hospodárskym prínosom pre dotknuté a pripojené regióny, je potrebná existencia kritického množstva činností s vyššou pridanou hodnotou. Medzi tieto činnosti patrí predovšetkým produkcia poznatkov a tovarov, poskytovanie služieb uplatňujúcich sa v ekonomických transakciách na medzinárodnej úrovni. S odvolaním sa na štatistické údaje hospodárskeho sektoru Slovenska je možné konštatovať, že okrem rozvinutej Bratislavy sa regióny severozápadného a jadrovej sídelnej oblasti východného Slovenska (Košice) nachádzajú na prahu stavu, v ktorom je racionálne vložiť investície do výstavby kapacitnej dopravnej infraštruktúry. Ak projekty dopravnej infraštruktúry - diaľnice, rýchlostné cesty a modernizované konvenčné železničné trate, presahujúce a pokračujúce za hranicami Slovenska adekvátnou dopravnou infraštruktúrou - spájajúce slovenské ťažiská osídlenia s polycentrickými sústavami európskeho a medzinárodného

významu nebudú realizované, Slovensko sa vyčlení z európskeho trendu cezhraničnej regionálnej kohézie.

1.2 Zdravie ľudí

Ciele

- **Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva**
- **Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach**
- **Zvýšiť bezpečnosť dopravy**

Hluk

Východisková situácia a trendy

Hluk z dopravy je významným rizikovým faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života a zdravia ľudí. Hlukovými vplyvmi z dopravy sú postihnuté najmä územia tesne ležiace pri exponovaných dopravných trasách. Podľa poznatkov zdravotníctva hluková hladina 65 dB(A) predstavuje hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém.

Od 01.12. 2007 je v platnosti vyhláška Ministerstva zdravotníctva SR (ďalej len „MZ SR“) č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách určujúcich veličín hluku a požiadavky na objektivizáciu hluku v životnom prostredí. Vyhláškou MZ SR č. 237/2009 Z. z. sa do znenia vyhlášky č. 549/2007 doplnilo slovné spojenie: „Prípustné hodnoty určujúcich veličín, ktorých neprekročovanie sa považuje za dostatočné zabezpečenie ochrany verejného zdravia podľa súčasného stavu poznania a ekonomickej úrovne spoločnosti.“

Slovenská legislatíva ustanovila povinnosť vypracovať strategické hlukové mapy pre aglomerácie s počtom obyvateľov nad 250 000. Mimo aglomerácie bolo potrebné spracovať mapy pre územia v okolí diaľnic, rýchlostných komunikácií a ciest I. triedy s intenzitou vyššou ako 6 miliónov prejazdov za rok. Nariadenie vlády č. 258/2008 Z. z. stanovuje, že strategické hlukové mapy musia členské štáty zabezpečiť pre väčšie železničné trate, ktoré majú viac ako 60 000 prejazdov vlakov na rok a pre letiská s počtom vzletov a pristátí viac ako 50 tisíc za rok.

Na základe strategických hlukových máp spracovaných na ploche takmer 1 435 km² bolo zistené, že z celkového počtu 480 600 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na cestách I. triedy a diaľniciach mimo bratislavskú aglomeráciu, žije 193 100 obyvateľov v domoch a bytoch situovaných v území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora $L_{dvn} = 60$ dB. V bratislavskej aglomerácii z celkového počtu 546 300 obyvateľov žije 268 400 obyvateľov v domoch a bytoch situovaných v území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluk $L_{dvn} = 60$ dB z dopravy na cestných komunikáciách a diaľniciach, 125 300 obyvateľov z dopravy na železnici a cca 500 obyvateľov z dopravy na letisku M. R. Štefánika Bratislava.

Pri príprave projektov novej dopravnej infraštruktúry sú rešpektované požiadavky na zabezpečenie akustickej ochrany územia. Súčasťou projektovej dokumentácie sú hlukové štúdie, ktoré za účelom minimalizovania hlukovej záťaže obyvateľstva stanovujú potrebu a parametre budovania protihlukových stien, prípadne iných protihlukových opatrení. V roku 2010 bolo v cestnej doprave vybudovaných 13 749 m protihlukových stien a v železničnej doprave pribudlo 8 517 m protihlukových stien.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Nerealizovanie opatrení SD by znamenalo nevyužitie potenciálu pre zlepšenie hlukovej situácie v sídlach, ktoré sú v súčasnosti nadmieru zaťažované aj tranzitnou nákladnou dopravou. V súvislosti s narastajúcou intenzitou dopravy sa tento stav bude naďalej zhoršovať.

Znečistenie ovzdušia

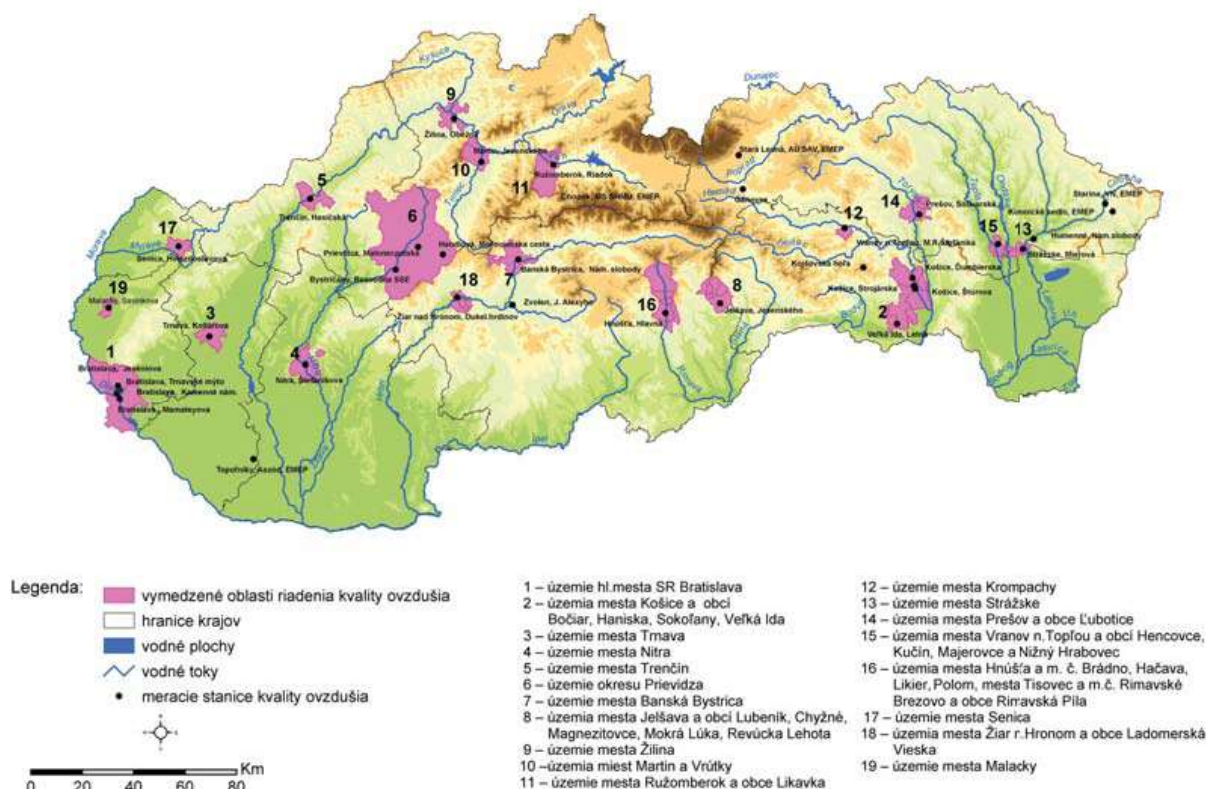
Východisková situácia a trendy

Kvalitu ovzdušia vo všeobecnosti určuje obsah znečisťujúcich látok vo vonkajšom ovzduší. Kritériá kvality ovzdušia stanovuje vyhláška MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. Základným východiskom pre hodnotenie kvality ovzdušia na Slovensku sú výsledky meraní koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší, ktoré realizuje SHMÚ na staniciach Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia.

Za najvýznamnejšie znečisťujúce látky z dopravy vo vzťahu k zdraviu obyvateľstva sú považované oxidy dusíka a tuhé znečisťujúce látky, resp. ich časť vyjadrená ako suspendované látky PM₁₀ a PM_{2,5}. Významná je aj tvorba oxidov uhlíka a polycyklických aromatických uhľovodíkov. Vplyv dopravy na produkciu emisií oxidu siričitého (SO₂) a olova sa v súčasnosti nepovažuje za významný.

Na základe výsledkov hodnotenia roku 2010, v súlade požiadavkami zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov, SHMÚ navrhol na rok 2011 19 oblastí riadenia kvality ovzdušia v 8 zónach a v 2 aglomeráciách. Vymedzené oblasti zaberajú rozlohu 2 932 km². Na tomto území v roku 2011 žilo 1 469 072 obyvateľov, čo predstavuje 27 % z celkového počtu obyvateľov SR. Z uvedených 19 oblastí riadenia kvality ovzdušia bolo 14 určených pre PM₁₀, 1 pre PM₁₀ a NO₂ a 4 pre PM₁₀ a PM_{2,5}.

Obrázok 7 Oblasti riadenia kvality ovzdušia v roku 2011



Zdroj: SHMÚ

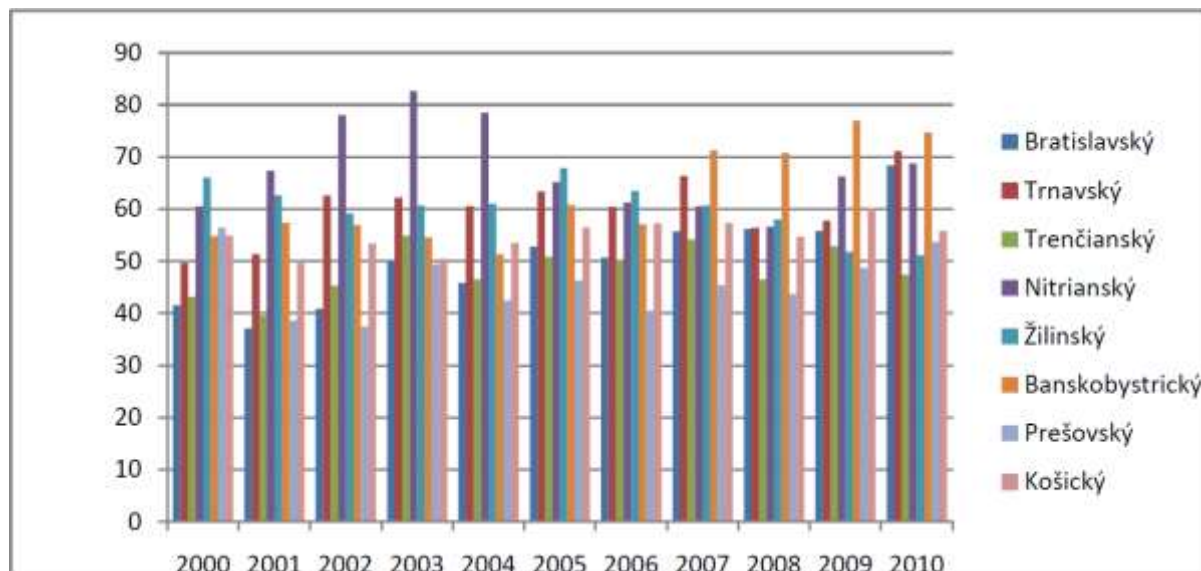
V roku 2012 bol na základe správy „Hodnotenie kvality ovzdušia v SR 2011“ (SHMÚ, 2012) počet zón redukovaný na 18 - zrušená bola zóna územia mesta Žiar nad Hronom a obce Ladomerská Vieska, s plochou 50 km² a 20 689 obyvateľmi.

Vzhľadom na to, že obyvateľstvo je vystavené kombinácii škodlivín pochádzajúcich z rôznych zdrojov, je pomerne ťažké vyhodnotiť priamy vplyv znečistenia ovzdušia z dopravy na zdravotný stav obyvateľstva. Za najviac rizikové sú považované polohy obytných objektov v okolí hlavných cestných dopravných trás a ťažiskových križovatiek. Situáciu na úseku hodnotenia kvality ovzdušia za roky 2009 - 2011 možno charakterizovať ako stabilizovanú, s tendenciou mierneho zlepšovania.

Ako vyplýva aj z vyššie uvedeného vyčlenenia oblastí riadenia kvality ovzdušia, problémom týchto oblastí sú predovšetkým zvýšené koncentrácie suspendovaných látok. Vznik tuhých častíc z dopravy spôsobuje spaľovanie pohonných hmôt (najmä nafty), obrusovanie pneumatík, brzdného a spojového obloženia, povrchu vozoviek a pod. Zvýšené koncentrácie PM₁₀ v ovzduší negatívne vplyvajú na zdravotný stav obyvateľstva a prispievajú k vzniku ochorení dýchacieho systému a k vzniku alergických ochorení. Vzhľadom k týmto znečisťujúcim látkam sú najcitlivejšími skupinami populácie astmatici, ľudia s kardiovaskulárnymi a chronickými pľúcnymi ochoreniami, deti a starší ľudia.

Kvalita ovzdušia sa výrazne podieľa na respiračných ochoreniach. Špecifická úmrtnosť v dôsledku respiračných ochorení je znázornená na nasledujúcom obrázku. Závislosti vplyvu dopravy na tomto stave však nie je možné definovať, nakoľko napr. v Bratislavskom kraji, ktorý je dlhodobo charakterizovaný najvyššou intenzitou dopravy, bola v rokoch 2005 - 2010 úmrtnosť obyvateľov v dôsledku respiračných chorôb jednou z najnižších.

Graf 1 Špecifická úmrtnosť na 100 000 obyvateľov v dôsledku respiračných chorôb podľa jednotlivých krajov v SR



Zdroj: NCZI, Vytvorené: ÚVZ SR 2012

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

V prípade nulového variantu je možné pri znečistení ovzdušia predpokladať negatívny vývoj vo vzťahu k zdraviu ľudí. Existuje reálny predpoklad, že pri nesplnení strategických cieľov rozvoja verejnej osobnej dopravy, modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry, infraštruktúry intermodálnej prepravy a rozvoja nemotorovej dopravy nebudú vytvorené priaznivé podmienky na zmenu trendu del'by prepravnej práce v prospech environmentálne prijateľnejších druhov dopravy.

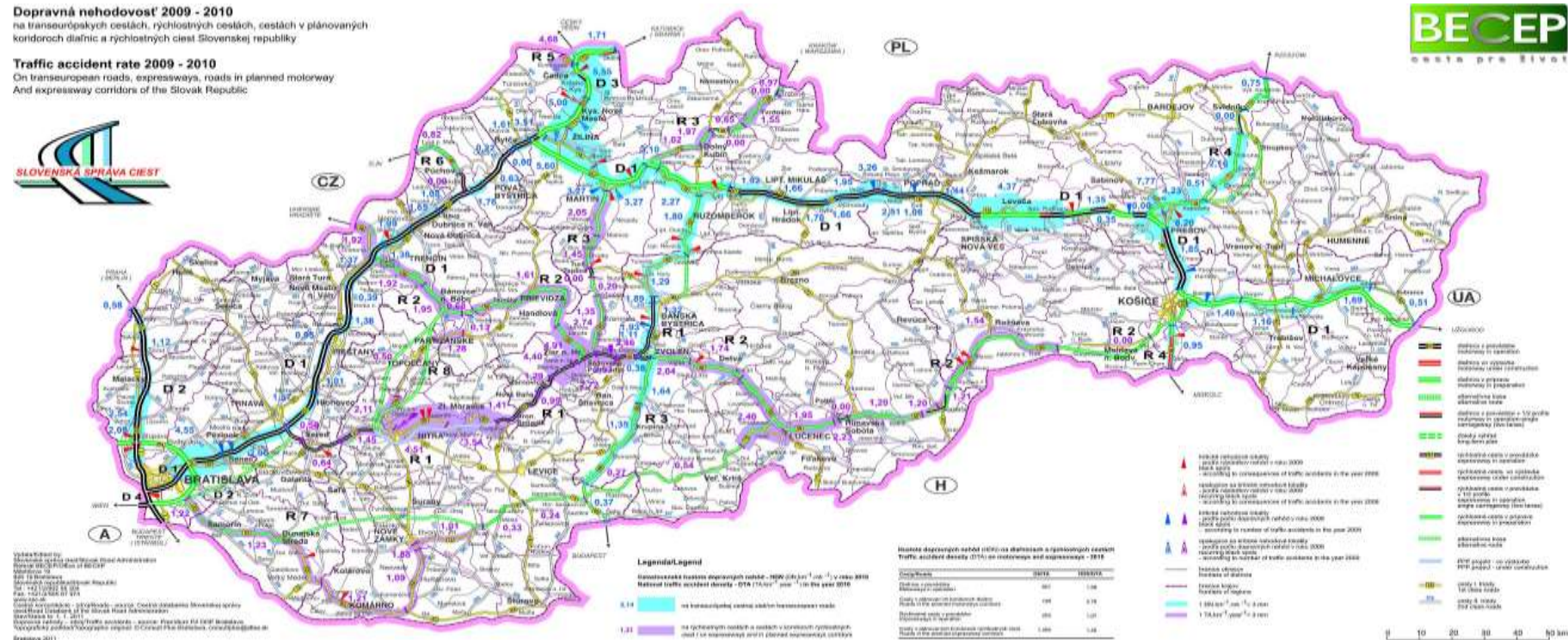
Dopravná nehodovosť

Východisková situácia a trendy

Obrázok 8 Dopravná nehodovosť 2009-2010

Dopravná nehodovosť 2009 - 2010
na transeurópskych cestách, rýchlostných cestách, cestách v plánovaných
koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky

Traffic accident rate 2009 - 2010
On transeuropean roads, expressways, roads in planned motorway
And expressway corridors of the Slovak Republic



Zdroj: www.ssc.sk

Dopravná nehodovosť patrí medzi priame vplyvy, ktoré bezprostredne pôsobia na zdravotný stav ľudskej populácie. Dopravná nehodovosť je ovplyvňovaná jednak ľudským faktorom (účastník cestnej premávky), jednak technickým stavom cestných vozidiel a jednak cestnou sieťou (kvalita, hustota). Najvyšší podiel zavinení dopravných nehôd spôsobuje ľudský faktor. Obdobie rokov 2000 až 2010 z pohľadu vývoja dopravnej nehodovosti na Slovensku je charakteristické najmä nárastom motorizácie, ktorý výrazne ovplyvňuje vývoj dopravno-bezpečnostnej situácie. Od roku 2009 je zaznamenaný výraznejší pokles počtu dopravných nehôd. V roku 2009 bolo spôsobených 25 987 dopravných nehôd, čo v porovnaní s rokom 2008 predstavuje pokles o 55,9 %. V roku 2010 bolo spôsobených 21 611 dopravných nehôd, čo v porovnaní s rokom 2009 predstavuje pokles o 16,8 %. Pozitívny trend počtu dopravných nehôd je na jednej strane umelo spôsobený novelizáciou predpisov o vykazovaní dopravných nehôd, ale v neposlednom rade je tiež determinovaný kontinuálnou výstavbou a modernizáciou infraštruktúry diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, s postupným odstraňovaním kritických nehodových lokalít v cestnej infraštruktúre.

Tab. 9 Vývoj dopravnej nehodovosti v cestnej doprave

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet nehôd celkom	50 932	57 258	57 060	60 304	61 233	59 991	62 040	61 071	59 008	25 989	21 611	15 001
Usmrtené osoby	628	614	610	645	603	560	579	627	558	347	345	324
Ťažko zranené osoby	2 204	2 367	2 213	2 163	2 157	1 974	2 032	2 036	1 806	1 408	1 207	1 168
Ľahko zranené osoby	7 890	8 472	8 050	9 158	9 033	8 516	8 660	9 274	9 234	7 126	6 943	5 889

Zdroj : MDVRR SR Vytvorené: VÚD, a. s.

Bližší popis vývoja a stavu dopravnej nehodovosti v koridoroch pripravovaných diaľnic a rýchlostných ciest je prezentovaný v prílohe č. 2.

V železničnej doprave je počet nehôd výrazne nižší ako v cestnej doprave, kde v roku 2011 bolo zaznamenaných len 84 nehôd a v roku 2010 85 nehôd v železničnej doprave. V leteckej doprave bolo v roku 2010 5 úmrtí a 10 zranení v 26 nehodách.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Hodnotenie indikátoru dopravnej nehodovosti v prípade nerealizovania infraštruktúrnych opatrení strategických dokumentov preukazuje priamy, negatívny a trvalý vplyv na zdravie, predovšetkým v cestnej doprave (pokračovanie rastového trendu IAD s kumuláciou nehodovosti v mestách).

1.3 Kvalita ovzdušia a klimatické faktory

Ciele

- Znižovať produkciu emisií z dopravy
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov

Emisie z dopravy

Východisková situácia a trendy

Oproti roku 1990 Slovensko znížilo celkové emisie o zhruba 41 % a emisnú náročnosť na polovicu, čím sa radí k najlepším v Európe. Toto zníženie dosiahlo najmä prirodzenou zmenou štruktúry hospodárstva a zmenami v palivovom mixe. Po roku 2000 sa rýchlosť poklesu výrazne spomalila.

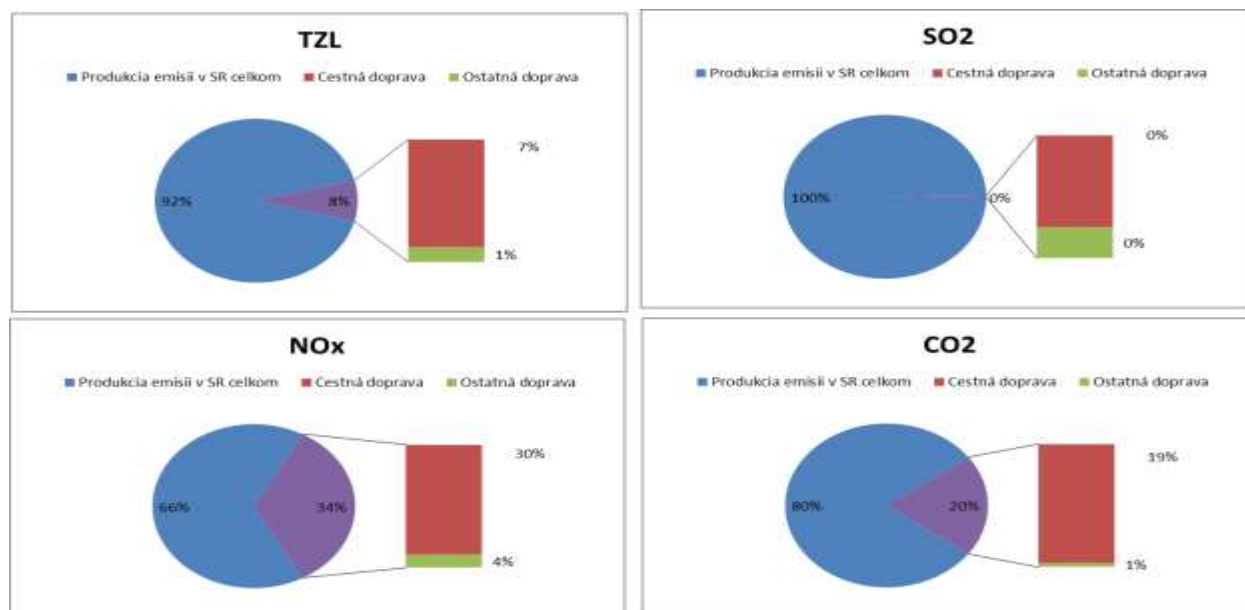
Negatívne vplyvy jednotlivých módov dopravy úzko súvisia s realizovanými prepravnými výkonmi a z toho vyplývajúcou spotrebou pohonných látok. Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NOX, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O).

Tab. 10 Produkcia celkových emisií vybraných znečisťujúcich látok z dopravy [v tis. t]

Látka	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
CO	108,7	88,4	85,4	63,5	56,3	49,3	47,5
CO ₂	6 394,9	5 964,0	6 839,0	6 959,8	6 436,2	6 997,7	7 328,9
NO _x	41,8	45,8	35,6	48,3	42,2	45,5	46,8
VOC	20,1	12,9	16,8	14,7	8,7	7,8	7,2
SO ₂	0,21	0,22	0,25	0,26	0,24	0,25	0,24
PM ₁₀	-	-	-	-	-	2,2	2,1
PM _{2,5}	-	-	-	-	-	-	1,8

Podiel dopravy na emisiách jednotlivých znečisťujúcich látok vyjadruje nasledujúci obrázok.

Graf 2 Emisie základných znečisťujúcich látok s delením podľa zdroja pre rok 2010



Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličitý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %. Ostatné druhy dopravy (železničná, vodná, letecká doprava) tvoria len malý podiel na produkcii celkového objemu znečisťujúcich látok. O rozsahu produkcie emisií znečisťujúcich látok v cestnej doprave rozhoduje najmä individuálna automobilová doprava a cestná nákladná doprava. Aj z tohto dôvodu sa do popredia, čoraz častejšie dostávajú otázky potreby zlepšenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy.

Tab. 11 Celkové emisie z dopravnej prevádzky v roku 2011 podľa jednotlivých druhov dopravy (v tis. t)

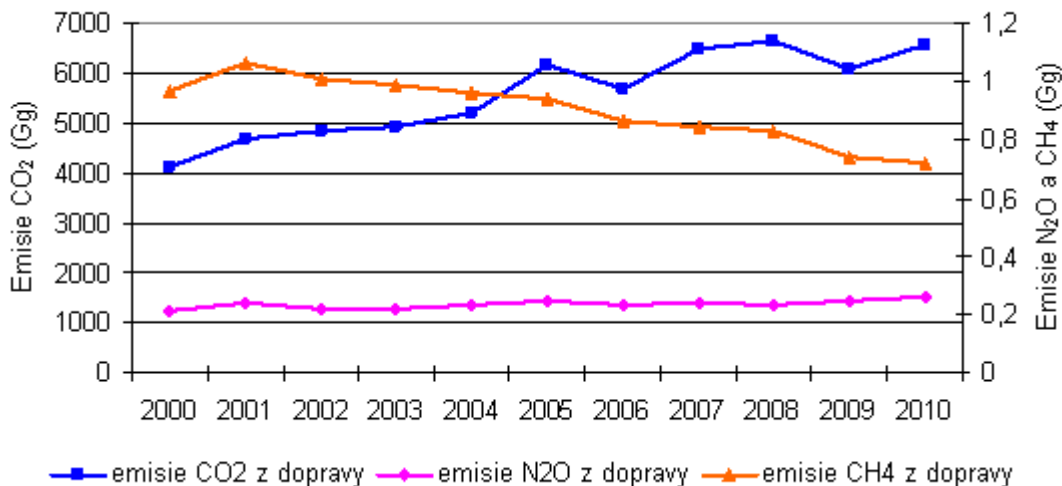
	CO	CO ₂	NO _x	VOC	SO ₂	TPM	PM ₁₀	PM _{2,5}
Cestná doprava	46,282	7 059,182	42,772	6,754	0,222	1,290	1,954	1,642
Železničná doprava	0,284	83,463	1,393	0,128	0,000	0,040	0,038	0,036
Vodná doprava	0,509	149,338	2,492	0,230	0,005	0,072	0,068	0,065
Letecká doprava	0,450	36,889	0,101	0,065	0,009	0,008	0,008	0,008
Sektor dopravy celkom	47,525	7 328,872	46,758	7,177	0,236	1,410	2,068	1,751

Zdroj: VÚD a. s., Žilina

Špecifickou otázkou súvisiacou s globálnym problémom otepľovania, je produkcia skleníkových plynov. Jedným z cieľov stratégie Európa 2020 je znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2020 najmenej o 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

Podiel dopravy v SR na celkových emisiách skleníkových plynov sa v súčasnosti pohybuje okolo 14 %. Trendy vývoja emisií skleníkových plynov z dopravy sú znepokojujúce, hlavne z hľadiska produkcie CO₂, ktorý tvorí dominantnú zložku v zložení skleníkových plynov.

Graf 3 Emisie skleníkových plynov z dopravy



Zdroj: SHMÚ, Vytvorené: SAŽP, SEA

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

V prípade, ak by sa infraštruktúrne opatrenia definované SD nerealizovali, je možné predpokladať zvyšovanie emisií z dopravy, súvisiace s rastom prepravných výkonov cestnej dopravy a výskytom kongescií v úzkych miestach infraštruktúry. Taktiež nebudú vytvorené priaznivé podmienky pre zmenu trendu deľby prepravnej práce v prospech environmentálne priaznivejších druhov dopravy. Odraz negatívneho trendu bude zreteľný a intenzívne pôsobiaci v intravilánoch miest.

Celkovo, napriek vyššie uvedenému negatívnemu trendu, však v SR možno očakávať zlepšovanie stavu kvality ovzdušia, a to v súvislosti s naplňaním cieľov Stratégie Európa 2020 v oblasti koncepcie nízkouhlíkového hospodárstva, ktorými je SR zaviazaná. Veľký potenciál na zníženie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov, majú veľké priemyselné zdroje, kde sa do roku 2020 očakáva významné zníženie emisií v súvislosti s transpozíciou smernice 2010/75/EU o priemyselných emisiách.

1.4 Pôda a horninové prostredie

Ciele:

- Minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- Predchádzať rizikám z titulu svahových deformácií

Poľnohospodársky a lesný fond

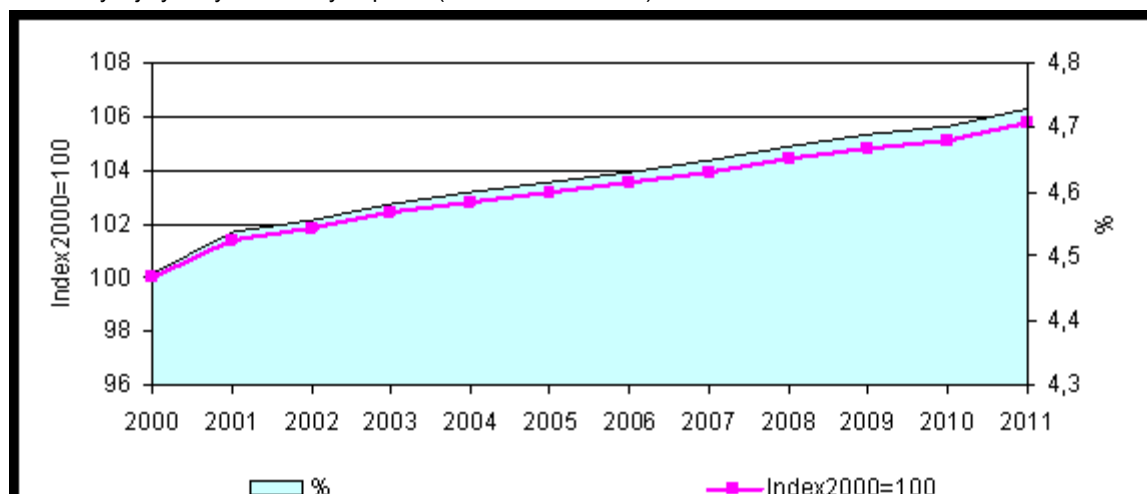
Východisková situácia a trendy

Prioritným vplyvom na pôdu pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. Pri zábere a ochrane poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať v súlade so zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov.

V rámci transformácie národného hospodárstva dochádza priebežne k presunu pôdy, hlavne medzi poľnohospodárskym a lesným pôdnym fondom, ale aj medzi ostatnými druhmi pozemkov. Zaznamenávame nárast zastavaných plôch (od roku 1996 o 14,5%), na ktorý vplyva okrem demografických trendov a transformácie hospodárstva aj výstavba priemyselných parkov a stavieb občianskej vybavenosti náročných na plochy.

Od roku 2000 bol zaznamenaný nárast zastavaných plôch o 5,8 %. V súčasnosti je zastavaných 4,7 % výmery SR, t.j. 231 967 ha, pričom najviac takýchto plôch je v Bratislavskom (7,96 %) a Trnavskom kraji (6,95 %).

Graf 4 Vývoj výmery zastavaných plôch (Index 2000=100 %)



Zdroj: ÚGKK; Vytvorené: SAŽP

Vyššie uvedený trend môžeme očakávať aj naďalej, vzhľadom na ďalšie budovanie technickej infraštruktúry. Na zábere pôdy sa podieľa aj výstavba dopravnej infraštruktúry, pričom najväčší podiel záberu pôdy tvorí cestná doprava, nasleduje železničná doprava. Prírastok výmery pôdy zabratej dopravnou infraštruktúrou v Slovenskej republike za rok 2008 dosahoval 394,9867 ha, t. j. 1,51 %. Rozvoj dopravnej, a hlavne cestnej infraštruktúry, indukuje sekundárne vplyvy v dôsledku zatriktívnenia územia, čoho dôsledkom je vznik nových plôch s funkciou obchodu, služieb a výroby, čoho svedkami sme najmä v okolí križovatiek diaľnic a rýchlostných ciest.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

V prípade, ak by sa infraštruktúrne opatrenia definované SD nerealizovali, nedochádzalo by k trvalým a dočasným záberom pôdy pre jednotlivé stavby a k vyššie uvedeným sekundárnym záberom.

Riziká svahových deformácií

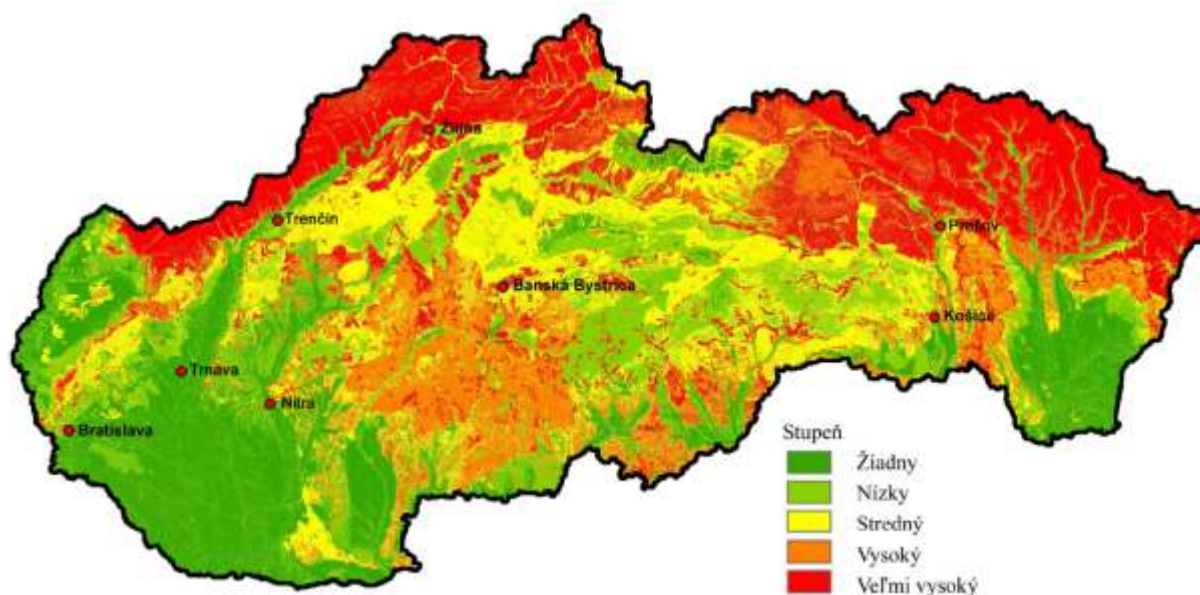
Východisková situácia a trendy

Osobitným problémom vo vzťahu k pôde a horninovému prostrediu je jeho stabilita. Svahové pohyby sú najvýznamnejšími geodynamickými javmi ohrozujúcimi existujúcu dopravnú infraštruktúru a sú podmieňujúcim faktorom aj pri výstavbe nových úsekov cestnej a železničnej infraštruktúry. Na Slovensku sa zosuvy vyskytujú najmä v oblastiach budovaných flyšovými formáciami kriedy a paleogénu a jemnozrnnými (pelitickými) sedimentami neogénu, vrátane neovulkanitov (Obr. 9).

Podľa Atlasu máp stability svahov Slovenskej republiky (ŠGÚDŠ) sa na Slovensku nachádza 21 190 svahových deformácií. Porušujú územie s rozlohou 257,5 tis. ha, čo predstavuje 5,25 % rozlohy Slovenska. Najväčšie zastúpenie v rámci svahových deformácií majú zosuvy, ktorých bolo zaregistrovaných 19 104, a ktoré predstavujú celkovo 90,2 % všetkých registrovaných svahových deformácií. Svahové deformácie ohrozujú 98,8 km diaľnic a ciest I. triedy, 571 km ciest II. a III. triedy a 62 km železníc²¹.

21 JÁNOVÁ - LIŠČÁK, MŽP SR 2011

Obrázok 9 Mapa zosuvného hazardu na území SR



Zdroj: Konceptcia geologického výskumu a geologického prieskumu územia SR na roky 2012 - 2016 (s výhľadom do roku 2020)

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Súčasťou výstavby novej dopravnej infraštruktúry a jej modernizácie je realizácia opatrení na predchádzanie rizikám zosuvov a iných geodynamických javov, event. ich sanácia. V prípade, že by tento cieľ nebol realizovaný, pretrvávalo by ohrožovanie existujúcich stavieb dopravnej infraštruktúry s možnými škodami na majetku a zdraví.

1.5 Voda

Ciele

- **Nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd**
- **Obmedzovať zásah do vodohospodársky chránených území**
- **Nezhoršovať odtokové pomery územia**

Problematika vody má horizontálne prepojenie s viacerými oblasťami životného prostredia a zdravia. Tieto zahŕňajú okrem vodných zdrojov samotných, ochranu ich kvality a kvantity, aj vodu vo vzťahu k biodiverzite a ochrane krajiny, problematiku povodní, využitie vody pre rekreáciu, minerálne a termálne vody a pod. Pri posudzovaní konkrétnych projektov je potrebné zvažovať všetky uvedené aspekty.

V rámci strategického hodnotenia SPRDI SR 2020 boli vo vzťahu k doprave zahrnuté nasledujúce kľúčové aspekty:

- zachovanie kvality a kvantity povrchových a podzemných vôd;
- zabezpečenie ochrany vodárenských zdrojov;
- ochrana pred povodňami.

Stav povrchových a podzemných vôd

Východisková situácia a trendy

Vodná politika uplatňovaná v súčasnosti v SR vychádza zo smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Rámcová smernica o vode), ktorá bola transponovaná do zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon).

Vo všeobecnosti možno povedať, že primárnym cieľom RSV je dosiahnutie "dobrého stavu vôd" do roku 2015. Analýzy stavu vodných útvarov, ktoré boli vykonané v roku 2005 ukázali, že 48 % útvarov povrchových vôd a 23 % útvarov podzemných vôd SR je v riziku nedosiahnutia tohto cieľa.

Hodnotenie stavu povrchových vôd v zmysle Rámцovej smernice o vodách pozostáva z hodnotenia ekologického stavu (resp. potenciálu) a chemického stavu.

Graf 5 Ekologický stav útvarov povrchových vôd



Zdroj: VÚVH, SAŽP, 2013

Hodnotenie ekologického stavu vodných útvarov povrchových vôd za rok 2010 bolo vykonané v 1 648 vodných útvaroch, ktoré boli definované ako prirodzené. Z celkového počtu vodných útvarov v 70,51 % bol stanovený veľmi dobrý a dobrý ekologický stav. Pomerne veľký počet vodných útvarov (418) bolo stanovených v priemernom stave (25,36 %) a zlý alebo veľmi zlý stav bol v 4,13 % z celkového počtu vodných útvarov (68). Z celkového hodnotenia vyplýva, že najlepšia situácia z pohľadu ekologického stavu je v čiastkových povodiach Bodrog, Hornád, Slaná, Hron a Váh.

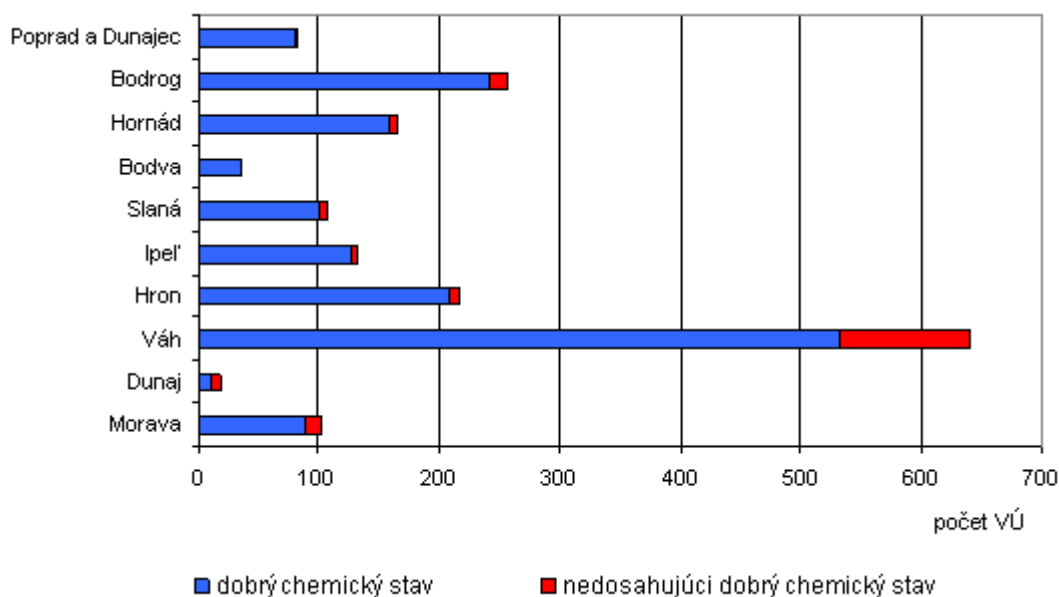
V správnom povodí Dunaja bolo vo veľmi dobrom a dobrom stave 1 117 vodných útvarov a v priemernom a horšom stave 448 vodných útvarov, kým v správnom povodí Visly to bolo 44 vodných útvarov vo veľmi dobrom a dobrom stave a 39 vodných útvarov v priemernom a horšom ekologickom stave.

Hodnotenie chemického stavu útvarov povrchových vôd bolo za obdobie do roku 2010 vykonané v 1 760 vodných útvaroch. Z toho 1 737 vodných útvarov sú vodné útvary vymedzené na riekach Slovenska a 23 vodných útvarov tvoria vodné nádrže. Na základe výsledkov hodnotenia je možné konštatovať, že dobrý chemický stav dosahuje 1 584 (90 % z celkového počtu) vodných útvarov Slovenska. Na druhej strane 176 (10 % z celkového počtu) vodných útvarov povrchových vôd nedosahuje dobrý chemický stav.

Najväčší podiel VÚ s dobrým chemickým stavom k celkovému počtu VÚ v povodí je v povodí Dunajca a Popradu. V absolútnom vyjadrení v povodí Váhu. V správnom povodí Dunaja bolo 10,38 % vodných útvarov, ktoré nedosahovali dobrý chemický stav, zatiaľ čo v povodí Dunajca a Popradu to bolo len 2,41 % vodných útvarov.

Nedosiahnutie dobrého chemického stavu bolo spôsobené jednak špecifickými syntetickými látkami v 112 VÚ, špecifickými nesyntetickými prioritnými látkami v 44 VÚ a v siedmych vodných útvaroch boli environmentálne normy kvality prekročené oboma skupinami.

Graf 6 Chemický stav útvarov povrchových vôd



Zdroj: VÚVH, SAŽP, 2013

Dobrý stav útvarov podzemných vôd znamená dobrý kvantitatívny stav podzemných vôd a zároveň dobrý chemický stav podzemných vôd. Hodnotenie stavu podzemných vôd pozostáva z hodnotenia kvantitatívneho a chemického stavu útvarov podzemných vôd.

Pri hodnotení kvantitatívneho stavu kvartérnych a predkvartérnych útvarov podzemných vôd za rok 2007 bolo z celkového počtu 75 útvarov podzemných vôd (z toho 16 kvartérnych útvarov podzemných vôd a 59 predkvartérnych útvarov podzemných vôd) do zlého kvantitatívneho stavu zaradených 5 útvarov podzemných vôd. Dobrý chemický stav bol klasifikovaný v 82,7 % útvarov podzemných vôd, čo predstavuje 76,4 % z celkovej plochy útvarov. Zlý stav sa týka najmä kvartérnych náplavov povodia Váhu, Nitry, Hrona, Ipľa, Slanej, Rimavy, Bodvy a Hornádu. Medzi hlavné znečisťujúce látky patria sírany, chloridy, dusičnany, amoniak, pesticídy, trichlóretén a tetrachlóretylén. Jedným zo zdrojov chloridov je aj údržba povrchov cestných komunikácií.

Doprava a dopravná infraštruktúra nie je považovaná za kľúčový problém z hľadiska vplyvov na kvalitu a kvantitu vôd, resp. ohrozenia ich dobrého stavu. Za tieto sú vo všeobecnosti považované sídelné aglomerácie, priemysel a poľnohospodárstvo.

Vo vzťahu k rámcovej smernici o vodách boli identifikované tieto hlavné vodohospodárske problémy:

- organické znečistenie povrchových vôd;
- znečistenie povrchových vôd živinami, riziko eutrofizácie;
- znečistenie povrchových vôd prioritnými látkami a chemickými látkami relevantnými pre SR;
- hydromorfologické zmeny na vodných útvaroch;
- zhoršený kvantitatívny stav podzemných vôd;
- znečistenie podzemných vôd.

Z dopravnou infraštruktúrou súvisí hlavne problematika hydromorfologických zmien na vodných útvaroch, v súvislosti s projektmi vodnej dopravy.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Administratívnym nástrojom na riešenie významných vodohospodárskych problémov sú plány manažmentu povodí a programy opatrení, ktorých cieľom je dosiahnutie požiadaviek vyplývajúcich z RSV. Je možné predpokladať, že ich implementáciou bude v budúcnosti dochádzať k zlepšovaniu stavu vodných útvarov. Nerealizácia strategického dokumentu tento stav významne neovplyvní, nakoľko doprava nie je dominantným aspektom z hľadiska vplyvov na kvalitu a kvantitu vody.

Ochrana vodárenských zdrojov

Východisková situácia a trendy

Jedným zo stanovených environmentálnych cieľov v rámci posudzovania strategického dokumentu je minimalizácia stretov s vodohospodársky významnými územiami a zabezpečenie ich ochrany.

Popisu území ochrany vôd sa podrobnejšie venujeme v rámci kapitoly III.2.3.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Neuskutočnenie opatrení SD by znamenalo zachovanie súčasného stavu, z hľadiska zásahu do existujúcich vodohospodárskych území. Z hľadiska kvalitatívnej ochrany však existuje riziko havarijného znečistenia vôd v dôsledku nezabezpečených úsekov ciest prechádzajúcich týmito územiami. Výstavba modernej dopravnej infraštruktúry toto riziko znižuje.

Dopady zmeny klímy, povodňové riziká

Východisková situácia a trendy

Jedným z negatívnych dopadov zmeny klímy je vzrastajúce riziko povodní. Na území SR bolo identifikovaných spolu 559 oblastí s výskytom významného povodňového rizika - 378 geografických oblastí, v ktorých existuje potenciálne významné povodňové riziko a 181 geografických oblastí, v ktorých možno predpokladať, že je pravdepodobný výskyt významného povodňového rizika.

Povodne spôsobujú každoročne veľké ujmy na majetku štátu a zdraví obyvateľstva. Za obdobie rokov 2005 až 2011 spôsobili povodne na Slovensku celkové škody a náklady vo výške 710,3 mil. Eur.

Tab. 12 Následky povodní za obdobie rokov 2005-2011

Rok	Počet povodňou postihnutých sídiel	Zaplavené územia (ha)	Škody pri povodniach (mil. eur)	Náklady (mil. eur)		Náklady a škody celkom (mil. eur)
				Záchranné práce	Zabezpečovacie práce	
2005	237	9 237	24,03	2,24	2,67	28,94
2006	512	30 730	47,90	5,98	6,42	60,30
2007	60	339	2,49	0,30	0,21	3,00
2008	188	3 570	39,75	3,59	2,51	45,85
2009	165	6 867	8,41	1,59	1,30	11,30
2010	1 100	103 006	480,85	17,93	27,53	526,31
2011	87	3 076	20,01	2,00	12,58	34,59

Zdroj: MP SR, MŽP SR, VÚVH

Jedným z dôvodov zvyšovanie povodňového rizika je aj znižovanie retenčnej schopnosti územia z titulu vytvárania spevnených plôch a následného odvádzania vôd z povrchového odtoku priamo do recipientov. Plocha dopravnej infraštruktúry pritom tvorí z celoslovenského hľadiska významnú zložku. Pri tvorbe koncepcií protipovodňového manažmentu je potrebné tejto otázke venovať patričnú pozornosť.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

V prípade, ak by sa projekty definované stratégiou neuskutočnili, vývoj v riešení protipovodňovej ochrany územia bude prebiehať v súlade s plánmi manažmentu povodňového rizika, ktorá smeruje k čo najväčšej možnej eliminácii rizika na realizáciu opatrení, ktorých cieľom je zníženie pravdepodobnosti záplav územia povodňami a na zníženie potenciálnych nepriaznivých následkov povodní na ľudské zdravie, životné prostredie, kultúrne dedičstvo a hospodársku činnosť.

1.6 Ochrana prírody a krajiny

Ciele

- **Nezhoršovať stav biodiverzity**
- **Minimalizovať zásahy do chránených území a území Natura 2000**
- **Udržať ekologickú stabilitu krajiny**

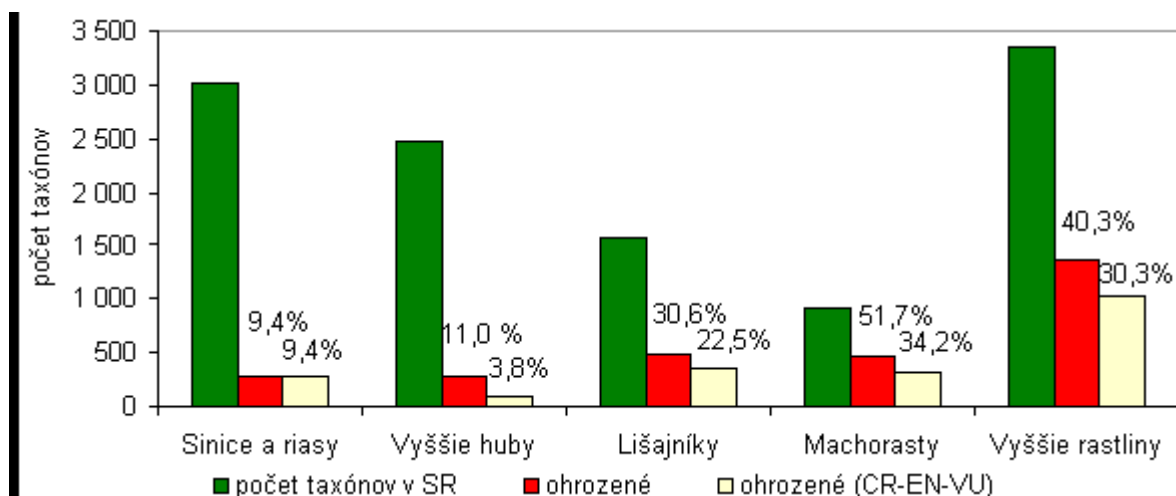
Biodiverzita

Východisková situácia a trendy

Celkový stav, trendy a ohrozenia biodiverzity podrobne charakterizuje „Štvrtá národná správa o implementácii Dohovoru o biologickej diverzite v Slovenskej republike“ (2009).

Vysoká biodiverzita je výsledkom špecifických stanovištných podmienok, ale aj vplyvu ľudskej činnosti. Na Slovensku bolo dosiaľ opísaných viac ako 11 270 rastlinných druhov (vrátane rias). V dôsledku intenzívneho využívania prírodných zdrojov sú v súčasnosti mnohé rastlinné druhy vyhynuté, niektoré sa stali vzácnymi, iné sú ohrozené. Regionálne a lokálne červené zoznamy sú významným zdrojom informácií a spresňujú znalosti o ohrození rastlinných taxónov z celonárodného hľadiska. V súčasnosti je v červenom zozname vyšších rastlín zapísaných 1 270 taxónov (v roku 1992 - 1 009), z čoho vyhynutých je 77 druhov (32 druhov v roku 1992) a 220 druhov je klasifikovaných ako endemity.

Graf 7 Počet taxónov rastlín a ich ohrozenosť (počet, %)

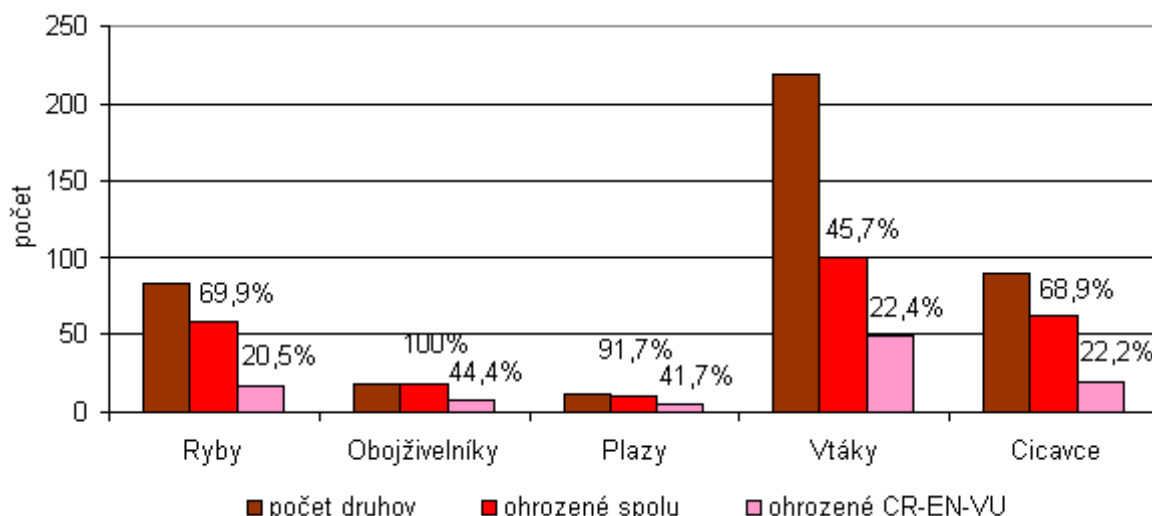


Zdroj: ŠOP SR, Vytvorené: SAŽP, 2013 (<http://www1.enviroportal.sk/indikatory>)

V Slovenskej republike sa viac ako jedna tretina pôvodných druhov rastlín nachádza v rôznom stupni ohrozenosti. Najviac kriticky ohrozených druhov flóry SR pochádza z biotopov globálne ohrozených v celej strednej Európe (rašeliniská, mokrade, zaplavované lúky, slaniská, piesky). Ubúdajú aj druhy senzitivne na eutrofizáciu vodných tokov a nádrží. Základnou príčinou ohrozenia rastlín je práve deštrukcia týchto stanovišť - či už priama (napr. premena ekosystémov, výstavba, ťažba nerastných surovín), alebo nepriama (napr. znečisťovanie, zmeny vodného režimu).

Na Slovensku bolo dosiaľ opísaných viac ako 28 800 živočíšnych druhov (vrátane bezstavovcov), pričom stav ich ohrozenosti je čoraz významnejší. Alarmujúci stav je najmä pri stavovcoch, ktoré sú v rôznom stupni ohrozenosti. U všetkých živočíchov spočíva prioritná požiadavka v zabezpečení ochrany ich biotopov, teda dostatočne veľkých a zachovalých území, v ktorých môžu prirodzene prežívať a rozmnožovať sa.

Graf 8 Počet druhov stavovcov a ich ohrozenosť (počet, %)



Zdroj: ŠOP SR, Vytvorené: SAŽP, 2013 (<http://www1.enviroportal.sk/indikatory>)

Najvýraznejšie sa na zmene genofondu pôvodných druhov rastlín a živočíchov prejavuje fragmentácia a zmeny biotopov, podmienené líniovými dopravnými koridorami.

Najohrozenejšími biotopmi na Slovensku sú vnútrozemské slaniská a slané lúky, karpatské travertínové slaniská, vnútrozemské panónske pieskové duny, alpínske a subalpínske travinno-bylinné porasty, alpínske snehové výležišká, suchomilné travinno-bylinné a krovinné porasty na vápencoch s výskytom druhov z čeľade Orchidaceae, aktívne vrchoviská, prechodné rašeliniská a trasoviská, vápnité slatiny s maricou pílkatou a druhmi zväzu Caricoin davallianae, slatiny s vysokým obsahom báz, penovcové prameniská. Z hľadiska výstavby dopravnej infraštruktúry sú najviac ohrozované mokraďové biotopy, ktoré sú citlivé na zmenu vodného režimu.

Faktory pôsobiace negatívne na biodiverzitu

Len 17 % biotopov a druhov chránených v zmysle národnej a európskej legislatívy je v priaznivom stave. Naproti tomu za nepriaznivý možno považovať stav 65 % biotopov a 52 % sledovaných druhov.

Degradácia a strata biodiverzity má závažné environmentálne, ekonomické a sociálne dopady. Súčasné poškodenie a ohrozenie bioty a biodiverzity je sprievodným javom činnosti človeka v krajine, vrátane dopravy. Medzi dôsledky budovania nových dopravných koridorov, je napr. fragmentácia krajiny, strata biotopov, znižovanie stupňa ekologickej stability, šírenie nepôvodných druhov rastlín, poškodenie bioty v dôsledku znečistenia ovzdušia a vôd, prerušenie migračných trás.

Fragmentáciu krajiny spôsobujú najmä líniové stavby, ktoré vytvárajú bariéry pri migrácii živočíchov a vnášajú cudzí prvok do prostredia. Svojou konštrukciou sú často príčinou ich usmrtenia (cestná a železničná doprava, elektrické vedenie). S fragmentáciou krajiny je spojená aj degradácia genofondu izolovaných populácií a zvyšovanie zraniteľnosti ekosystémov, čo veľmi necitlivo ovplyvňuje celkovú biodiverzitu.

Invázne druhy predstavujú pre biodiverzitu v Slovenskej republike výraznú hrozbu. V súčasnosti je na území Slovenska evidovaných 126 invázných druhov rastlín, z toho 28 invázných neofytov, 19 invázných archeofytov a 79 potenciálne invázných druhov, ktoré sa invázne správajú. Medzi najagresívnejšie nepôvodné druhy rastlín patrí napr. boľševník obrovský, pohánkovec japonský, pohánkovec český, pohánkovec sachalínsky, netýkavka žliazkatá, zlatobyľ kanadská, zlatobyľ obrovská. Ich rozširovanie je evidované najmä v dopravných koridoroch.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

V prípade, ak by sa aktivity SPRDI SR 2020, nerealizovali, nedošlo by k ovplyvneniu niektorých druhov rastlín, živočíchov a biotopov. Je však potrebné povedať, že pri znížení dostupnosti regiónov je vysoká biodiverzita v biotopoch viazaných na extenzívne obhospodarovanie ohrozovaná opúšťaním a postupným zarastaním, čo priamo ohrozuje druhy, viazané na tieto biotopy.

Územná ochrana

Východisková situácia a trendy

Národná sústava chránených území

Národná sústava chránených území je definovaná v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, na základe ktorého sa vyhlasujú chránené územia v 2 až 5. stupni ochrany v 7 kategóriách (národný park, chránená krajinná oblasť, prírodná rezervácia, prírodná pamiatka, chránený areál, chránený krajinný prvok a chránené vtáčie územie).

V súčasnosti sa v súvislosti s prípravou nového zákona o ochrane prírody a krajiny a v súvislosti s budovaním sústavy Natura 2000 pripravuje prehodnocovanie siete chránených území.

Podrobnejšie sa popisu chránených území v národnej sústave CHÚ venujeme v rámci kapitoly III.2.2.

Európska sústava chránených území Natura 2000

Sústava Natura 2000 je tvorená dvoma typmi území:

Na základe Smernice o ochrane vtáctva sa vyhlasujú tzv. **chránené vtáčie územia** (Special Protected Areas – SPA, ďalej len „CHVU“) na ochranu druhov vtákov uvedených v prílohách Smernice o ochrane vtáctva.

Na základe Smernice o biotopoch sa navrhujú územia na ochranu biotopov a druhov rastlín a živočíchov uvedených v prílohách Smernice o biotopoch, ktoré nazývame **územia európskeho významu** (ďalej len „UEV“).

V zmysle európskej legislatívy bola aj na Slovensku definovaná európska sústava chránených území – územia európskeho významu a chránené vtáčie územia. V zmysle Smernice o biotopoch bol na Slovensku spracovaný Národný zoznam území európskeho významu, vydaný Výnosom Ministerstva životného prostredia SR č. 3/2004-5.I, ktorý zahŕňa 382 lokalít, a ktorý bol rozšírený v októbri 2011 uznesením vlády SR č. 577/2011 o ďalších 97 lokalít. Lokality boli vymedzené pre ochranu vybraných druhov európskeho významu a biotopov európskeho významu. Všeobecne záväzným právnym predpisom – vyhláškou už boli vyhlásené všetky chránené vtáčie územia.

Územia európskeho významu boli navrhnuté pre 44 druhov rastlín, 96 druhov živočíchov a 66 typov biotopov, z toho 23 prioritných. V zmysle záverov biogeografických seminárov bolo na doplnenie v alpskom biogeografickom regióne označených 17 biotopov a 23 druhov. V panónskom biogeografickom regióne bolo potrebné doplniť územia pre 16 biotopov a 29 druhov. Aktuálny celkový počet UEV je 473 území. Do 6 rokov od zverejnenia rozhodnutia Komisie o prijatí zoznamu navrhnutých UEV je SR povinná vyhlásiť všetky územia v niektorej z kategórii chránených území podľa národnej legislatívy.

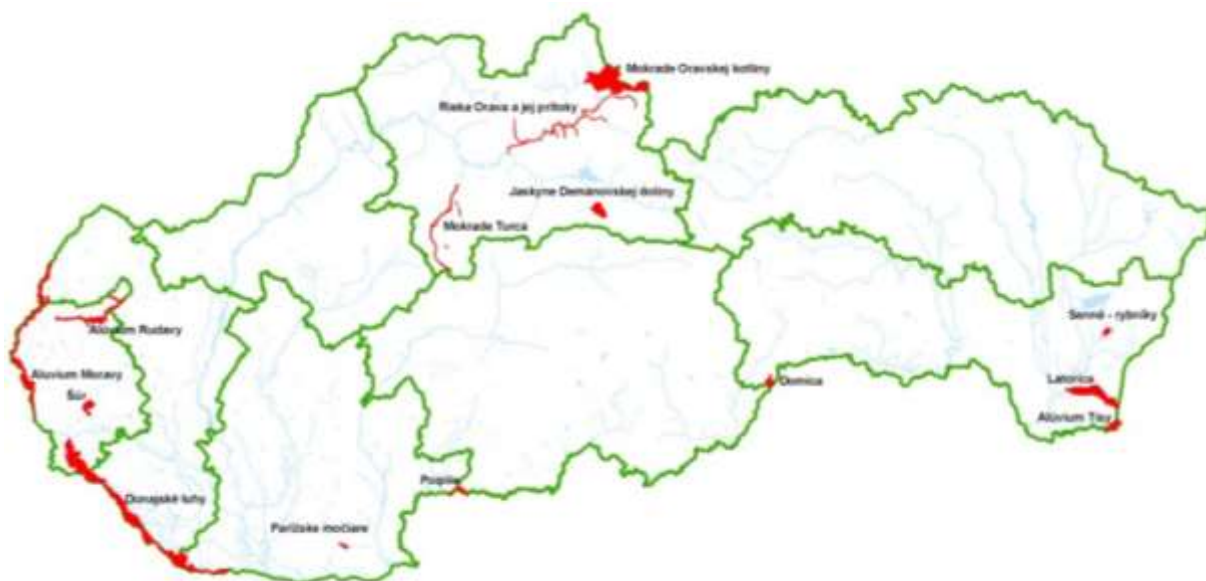
Podrobnejšie sa popisu území Natura 2000 venujeme v rámci kapitoly III.2.1.

Ochrana územia podľa medzinárodných dohovorov

Niektoré územia sú chránené aj podľa medzinárodných dohovorov, prípadne iných medzinárodných právnych aktov.

Podľa Medzinárodnej dohody UNESCO o ochrane významných prírodných krás v rámci programu „Človek a biosféra - MaB“ (ďalej len „MaB“) sú do zoznamu území MaB zapísané 4 lokality biosférických rezervácií (BR Vysoké Tatry, BR Poľana, BR Východné Karpaty a BR Slovenský kras). V zmysle Ramsarského dohovoru je do Zoznamu medzinárodne významných mokradí zapísaných 14 lokalít. (Parížske močiare, Šúr, NPR Senné - rybníky, Dunajské luhy, Niva Moravy, Latorica, Alúvium Rudavy, Mokrade Turca, Poiplie, Mokrade Oravskej kotliny, Rieka Orava a jej prítoky, Domica, Tisa, Jaskyne Demänovskej doliny). V zozname svetového kultúrneho a prírodného dedičstva je zapísaných 5 lokalít zo Slovenska, z toho dve ako prírodné dedičstvo (Jaskyne Slovenského a Aggteleckého krasu, Karpatské bukové pralesy).

Obrázok 10 Prehľad Ramsarských lokalít v SR



Zdroj: ŠOP SR; Vytvorené: SAŽP, 2013 (<http://www1.enviroportal.sk/indikatory>)

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

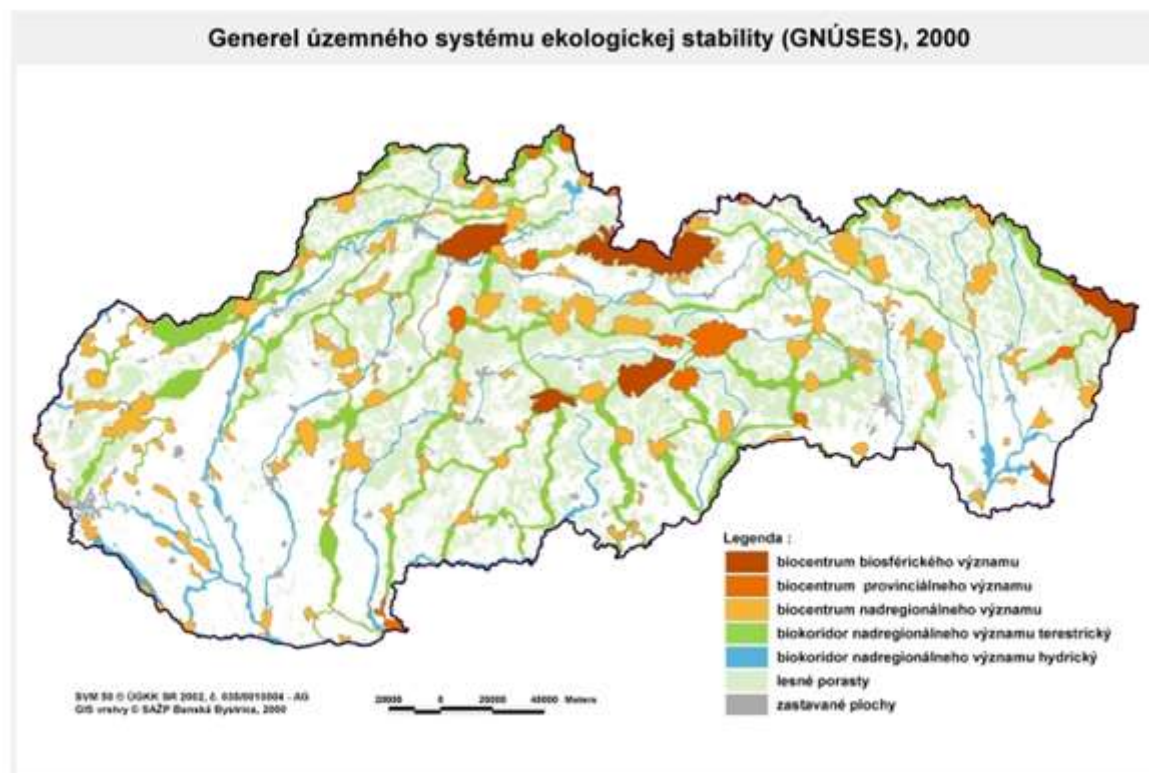
V prípade, ak by sa aktivity SPRDI SR 2020 nerealizovali, predstavovalo by to zníženie tlaku na niektoré chránené územia. Nerealizovali by sa tiež zásahy do niektorých chránených lokalít.

Územný systém ekologickej stability

Východisková situácia a trendy

Územný systém ekologickej stability je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Táto je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v hierarchických úrovniach: nadregionálnej, regionálnej a miestnej (lokálnej) úrovni.

Obrázok 11 Aktualizovaný generel ÚSES



Zdroj: SAŽP

Podľa Generelu územného systému ekologickej stability (ďalej len „GNÚSES“) bolo v roku 1992 na Slovensku vyčlenených 87 biocentier rôznej hierarchie (biosférický, provinciálny, nadregionálny význam). V rámci aktualizovaného GNÚSES v roku 2000 počet biocentier vzrástol na 138 (5 biosférického významu, 13 provinciálneho významu 120 nadregionálneho významu).

Nadregionálny územný systém ekologickej stability tvorí cca 2 660 km biokoridorov nadregionálneho, provinciálneho a biosférického významu. Tieto boli určované podľa historických migračných ciest flóry Slovenska a možných smerov migračných ciest flóry Slovenskej republiky v súčasnosti. Hlavné nadregionálne biokoridory sa v rôznej šírke tiahnu najmä dolinami väčších riek (príklad Dunaj, Považie, Latorica), pohoriami (príklad Malé Karpaty - Považský Inovec - Strážovské vrchy - Malá Fatra - Chočské vrchy - Tatry - Pieniny, alebo okolo pohorí (príklad Burda - Podunajská pahorkatina s prechodom do Štiavnických vrchov).

Protikladom biokoridorov sú líniové bariéry, ktoré zabraňujú migráciu bioty v krajine a narušujú jej ekologickú stabilitu. Môže ísť o poloprírodné bariéry, ktoré vznikajú antropogénnym zásahom do vodných tokov, najmä ich znečistením. Umelé bariéry predstavujú sieť antropogénnych dopravných koridorov. Na nadregionálnej úrovni k nim patria najzaťaženejšie cesty a železnice.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

V prípade, ak by neboli realizované aktivity SPRDI SR 2020, nedošlo by k vytváraniu nových bariér v krajine. Na druhej strane modernizácia jestvujúcich líniových dopravných systémov dáva možnosť zmierniť existujúce bariéry vo vzťahu k migračným trasám, zlepšiť priepustnosť biokoridorov a tým zmierniť dopady fragmentácie na populácie druhov a obmedziť priame úhyny chránených druhov živočíchov.

1.7 Kultúrne dedičstvo

Ciele

- **Chrániť kultúrne dedičstvo**

Východisková situácia a trendy

Pod pojem kultúrne dedičstvo v tomto dokumente zahŕňame kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti, archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Dohovor o ochrane svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO bol prijatý 16. novembra 1972 v Paríži. Slovenská republika pristúpila k dohovoru 31. marca 1993 sukcesiou ako 134. štát.

Výbor svetového dedičstva, volený členskými štátmi na Generálnej konferencii, schválil a zapísal do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO, zo Slovenskej republiky, doteraz

5 kultúrnych lokalít:

- Banská Štiavnica s technickými pamiatkami okolia;
- Levoča, Spišský hrad a kultúrne pamiatky okolia;
- Pamiatková rezervácia ľudovej architektúry Vlkolínec;
- Historické jadro mesta Bardejov;
- Drevené kostoly v slovenskej časti Karpatského oblúka (rímsko-katolícky kostol sv. Františka z Assisi v Hervartove, rímsko-katolícky kostol Všetkých svätých v Tvrdošíne, evanjelický artikulárny kostol v Kežmarku, evanjelický artikulárny kostol so zvonnicou v Hronseku, evanjelický artikulárny kostol v Leštínach, grécko-katolícky kostol sv. Mikuláša biskupa v Ruskej Bystrej, grécko-katolícky kostol sv. Mikuláša v Bodružali, grécko-katolícky kostol sv. Michala archanjela v Ladomírovej).

2 prírodné lokality:

- Jaskyne Slovenského krasu a Aggtelekského krasu (spolu s Maďarskom) s rozšírením o Dobšinskú ľadovú jaskyňu a Stratenskú jaskyňu podľa časti nominačného projektu Rokliny Slovenského raja;
- Karpatské bukové pralesy (spolu s Ukrajinou a Poľskom).

Ochrana, obnova, využívanie a prezentácia pamiatok a pamiatkových území je upravená zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Základ historických sídelných štruktúr v krajine predstavujú nehnuteľné kultúrne pamiatky.

Tab. 13 Vývoj štruktúry nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok (NKP) podľa druhov

Druhovú členenie KP*	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pamiatky architektúry	7 738	7 799	7 802	8 069	8 092	8 408	8 927
Pamiatky archeológie	360	368	369	376	393	407	408
Pamiatky histórie	1 386	1 382	1 380	1 394	1 401	1 399	1 164
Pamiatky historickej zelene	340	341	344	344	373	382	409
Pamiatky ľudovej architektúry	1 833	1 823	1 821	1 902	2 055	2 099	2 197
Pamiatky technické	454	484	496	500	526	520	593
Pamiatky výtvarné	1 005	1 015	1 007	1 367	1 506	1 603	1 379
Spolu	13 116	13 212	13 228	13 952	14 346	14 818	15 077

* Uvádza sa počet pamiatkových objektov, z ktorých pozostávajú NKP

Zdroj: Pamiatkový úrad SR

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Stav nehnuteľných kultúrnych pamiatok nepriaznivo ovplyvňujú aj účinky dopravy. Nakoľko väčšina pamiatok je viazaná na centrá sídelných útvarov, mnohé z nich sú ovplyvňované emisiami a vibráciami z dopravy. Pri nerealizovaní stavieb dopravnej infraštruktúry SPRDI SR 2020, ktoré odvádzajú časť dopravy z intravilánov miest a obcí, je možné očakávať pretrvávanie a zhoršovanie tohto nepriaznivého stavu. Podobný negatívny vplyv je možné očakávať i v prípade neuskutočnenia opatrení SRVOND SR 2020, podmienený pretrvávaním nepriaznivého trendu rastu podielu IAD na deľbe prepravnej práce.

1.8 Materiálne zdroje

Ciele

- *Zvýšiť efektivnosť využívania energetických zdrojov*
- *Racionálne využívať prírodné zdroje*
- *Predchádzať vzniku odpadov*

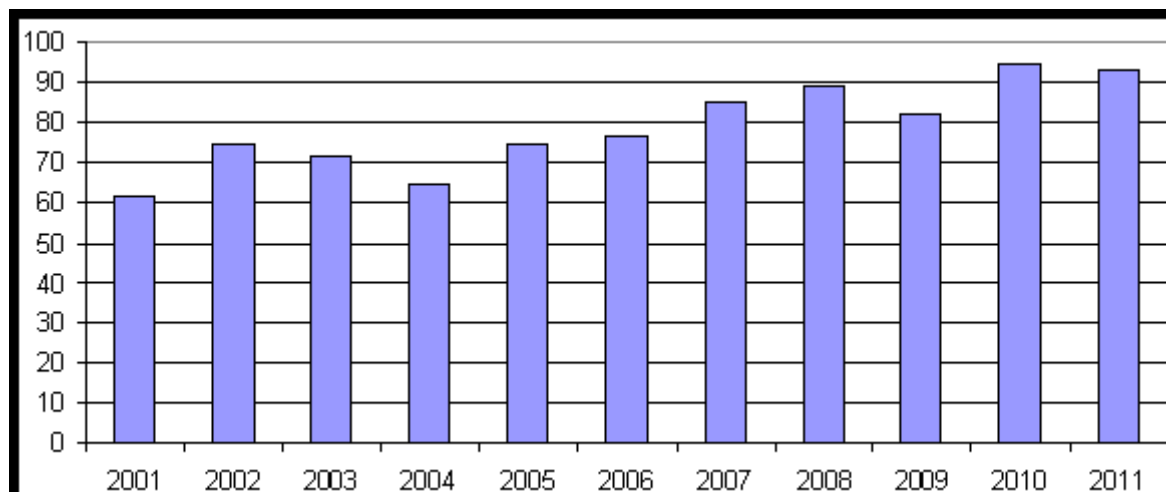
Energie

Východisková situácia a trendy

Doprava je jediný sektor národného hospodárstva SR aj EÚ, ktorý vykazuje dlhodobý rast spotreby energie. Logistické služby zamerané na prepravu tovarov a stále rastúci počet nových vozidiel sa najviac podieľajú na raste spotreby energie v doprave, čo aj napriek znižujúcej sa mernej spotrebe osobných a nákladných automobilov neprináša absolútnu úsporu energie. Faktormi nárastu sú najmä zvyšovanie životnej úrovne obyvateľov a rozvoj cestnej infraštruktúry. Spotreba energie v železničnej osobnej doprave poklesla o viac ako jednu tretinu a jej výkon klesol o 20 %. Výkon cestnej verejnej dopravy poklesol o 40 %. Sústavný pozvoľný presun z hromadnej na individuálnu dopravu a z železničnej na cestnú dopravu predstavuje riziko zvyšovania energetickej náročnosti dopravy.

Konečná spotreba energie v sektore dopravy za obdobie 10 rokov má kolísavý charakter. Najväčší podiel spotreby energie v sektore dopravy na konečnej spotrebe energie tvorí konečná spotreba kvapalných palív (98 %). Podiel konečnej spotreby tuhých palív, plyných palív a elektrickej energie je malý. Najväčší podiel na celkovej spotrebe energie v sektore dopravy má cestná doprava. V spotrebe automobilových benzínov možno pozorovať pretrvávajúci trend rastu spotreby. V roku 2011 narástla spotreba automobilových benzínov o viac ako 30 % oproti roku 1990. Svedčí to o stále rastúcom trende výkonov ekologicky najnepriaznivejšieho druhu dopravy - individuálnej automobilovej dopravy. Stúpajúci trend spotreby pohonných hmôt pripadajúcich na tisíc prepravených osôb v cestnej doprave je ovplyvnený stúpajúcim podielom individuálnej automobilovej dopravy (IAD) a klesajúcim podielom cestnej hromadnej dopravy.

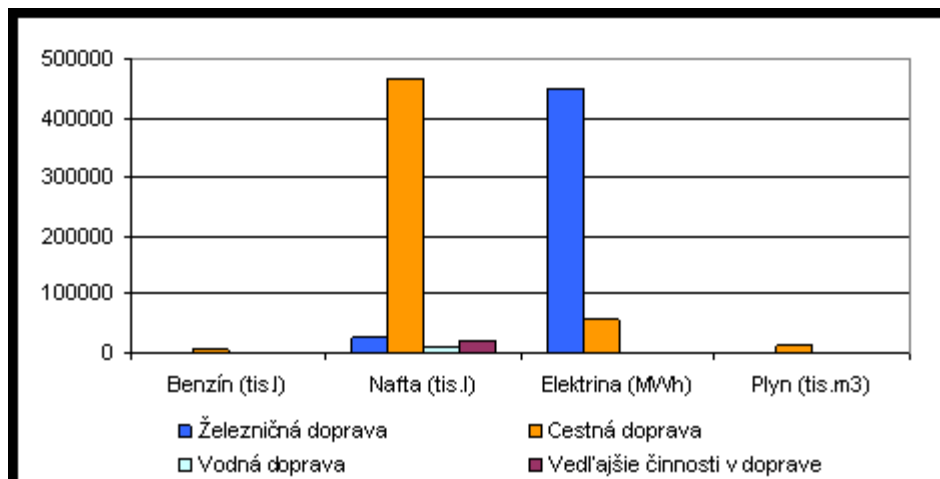
Graf 9 Konečná spotreba energie a palív v sektore dopravy



Zdroj: ŠÚ SR, Vytvorené: SAŽP, 2013

Spotreba motorovej nafty sa v roku 2011 zdvojnásobila oproti roku 2000. Pozitívne možno hodnotiť zvýšenú spotrebu LPG, ktorá od roku 1997 narastá a v roku 2003 bola zaznamenaná najväčšia spotreba LPG počas celého sledovaného obdobia (30 483 t). Po tomto roku má už kolísavý charakter.

Graf 10 Spotreba palív a elektriny v sektore dopravy podľa druhu dopravy v roku 2011



Zdroj: ŠÚ SR, Vytvorené: SAŽP, 2013

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Trend nárastu spotreby pohonných hmôt možno očakávať aj v budúcom období, v súvislosti s nárastom automobilizácie v SR, ktorá bude pokračovať hlavne v okresoch severného a východného Slovenska. V prípade neuskutočnenia opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 môže byť tento scenár ešte o niečo nepriaznivejší - v dôsledku pretrvávania trendu rastu IAD, nehospodárnosti jazdy a vytvárania kongescií.

Nerastné suroviny

Východisková situácia a trendy

Výstavba dopravnej infraštruktúry ovplyvňuje zásoby nerastných surovín v okolí stavieb z titulu pomerne vysokých nárokov na suroviny, hlavne stavebný kameň a štrkopiesky. Zásoby a ťažba nerudných a stavebných surovín v SR pokrývajú ich domácu spotrebu a predstavujú aj významnú exportnú komoditu.

Stavebný kameň a štrkopiesky sú v zmysle banského zákona č. 44/1988 Zb. v znení neskorších predpisov zaradené ako tzv. nevyhradené nerasty. Podľa evidencie ložísk nevyhradených nerastov k 1.1.2011 je na území Slovenska evidovaných spolu 457 ložísk nevyhradených nerastov s celkovými geologickými zásobami 2 800 mil. ton. Ťažba na ložiskách nevyhradených nerastov dosiahla v roku 2010 8,3 mil. ton.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Ťažba nerastných surovín je dôležitou súčasťou národného hospodárstva. V prípade neuskutočnenia stavieb dopravnej infraštruktúry by bol tento segment významne oslabený.

Odpady

Východisková situácia a trendy

Odpady vznikajú v doprave predovšetkým v dôsledku obmeny vozového parku, pri výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry a pri samotnej preprave.

Zákon č. 223/2001 Z. z. o odpadoch definuje nakladanie s odpadom ako zber, prepravu, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu, vrátane starostlivosti o zneškodňovania. Z hľadiska produkcie odpadov podľa štatistickej klasifikácie ekonomických činností bola sekcia H - Doprava a skladovanie v roku 2008 na siedmom mieste s podielom 1,81 %. V roku 2009 s podielom 2,50 % na ôsmom mieste a v rokoch 2010 a 2011 až na desiatom mieste s podielom 1,35 %, a 1,10 %.

V súvislosti s rozvojom dopravnej infraštruktúry je dôležitá problematika produkcie stavebných odpadov a odpadov z demolícií. Stavebné odpady a odpady z demolícií vznikajú nielen pri výstavbe, ale aj pri údržbe stavieb, pri zmenách už dokončených stavieb a odstraňovaní stavieb. V rokoch 2005 až 2011 sa zvyšovala celková produkcia stavebných odpadov a odpadov z demolícií a zároveň stúpala podiel na celkovej produkcii odpadov. V roku 2005 predstavovali stavebné odpady a odpady

z demolácií (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest) 20,38 % z celkovej produkcie odpadov a v roku 2011 už 27,53 %. Nárast produkcie v roku 2011 oproti roku 2005 predstavuje 33,92 % (755 672,10 t).

Stavebné odpady a odpady z demolácií predstavujú významný zdroj druhotných surovín. Z uvedenej skutočnosti vychádza Program odpadového hospodárstva Slovenskej republiky na roky 2011 - 2015, v rámci ktorého bol pre stavebný odpad a odpad z demolácií stanovený cieľ, ktorým je do konca roka 2015 zvýšiť prípravu na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného odpadu (s výnimkou odpadu 17 05 04 zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03) najmenej na 35% hmotnosti vzniknutého odpadu.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa SD nerealizovali

Neuskutočnenie stavieb dopravnej infraštruktúry SPRDI SR 2020 oblasť nakladania s odpadmi významne neovplyvňuje. V prípade absencie opatrení a stavieb SRVOND SR 2020 možno očakávať nepriaznivý vývoj produkcie odpadov spájaný s pokračujúcim trendom rastu podielu IAD v mestách.

2. INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000) A CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI

2.1 Natura 2000

V zmysle implementácie princípov európskej politiky pri ochrane biodiverzity a ekosystémov sa na Slovensku uskutočňuje úplná realizácia sústavy chránených území Natura 2000. Z právneho hľadiska ide o proces implementácie dvoch základných smerníc, ktoré tvoria základ ochrany prírody v EÚ - Smernica Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúceho vtáctva v platnom znení (Smernica o vtákoch) a Smernica Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín v platnom znení (Smernica o biotopoch).

Cieľom európskej sústavy chránených území Natura 2000 je zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a ochranu prírodných biotopov, zachovať priaznivý stav biotopov a druhov európskeho významu ako prírodného dedičstva.

Sústavu Natura 2000 tvoria dva typy území:

- **územia európskeho významu (UEV)** ako osobitné územia ochrany (Special Areas of Conservation, SACs) vyhlasované na základe Smernice o biotopoch,
- **chránené vtáčie územia (CHVU)** - ako osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPAs) vyhlasované na základe Smernice o vtákoch.

Územia európskeho významu (UEV)

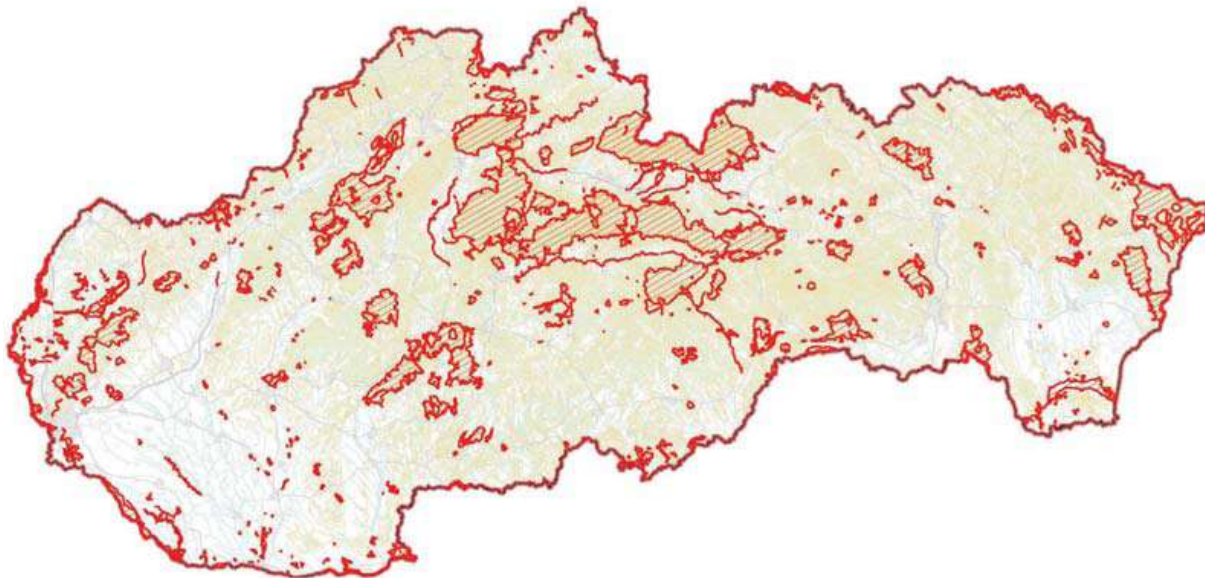
V zmysle Smernice o biotopoch bol na Slovensku spracovaný Národný zoznam území európskeho významu, vydaný Výnosom Ministerstva životného prostredia SR č. 3/2004-5.1, ktorý zahŕňa 382 lokalít. K týmto územiám európskeho významu bolo vytypovaných ďalších 97 území na doplnenie Národného zoznamu navrhovaných území európskeho významu na základe záverov medzinárodných odborných biogeografických seminárov. Lokality boli vymedzené pre ochranu vybraných druhov európskeho významu a biotopov európskeho významu, ktoré v národnom zozname území európskeho významu z roku 2004 neboli dostatočne zastúpené. V októbri 2011 bol uznesením vlády SR č. 577/2011 národný zoznam o uvedených 97 lokalít rozšírený a zároveň bolo vylúčených 6 pôvodných lokalít. Aktuálny celkový počet UEV je 473 území s výmerou 584 353 ha. Celkový podiel UEV z rozlohy SR dosahuje 11,9 %.

Chránené vtáčie územia (CHVU)

CHVU sa vyhlasujú za účelom zabezpečenia prežitia a rozmnožovania niektorých druhov vtákov. Sú to biotopy druhov vtákov európskeho významu a biotopy sťahovavých druhov vtákov, najmä oblasti ich hniezdenia, preperovania, zimovania, ako aj miesta odpočinku na ich migračných trasách.

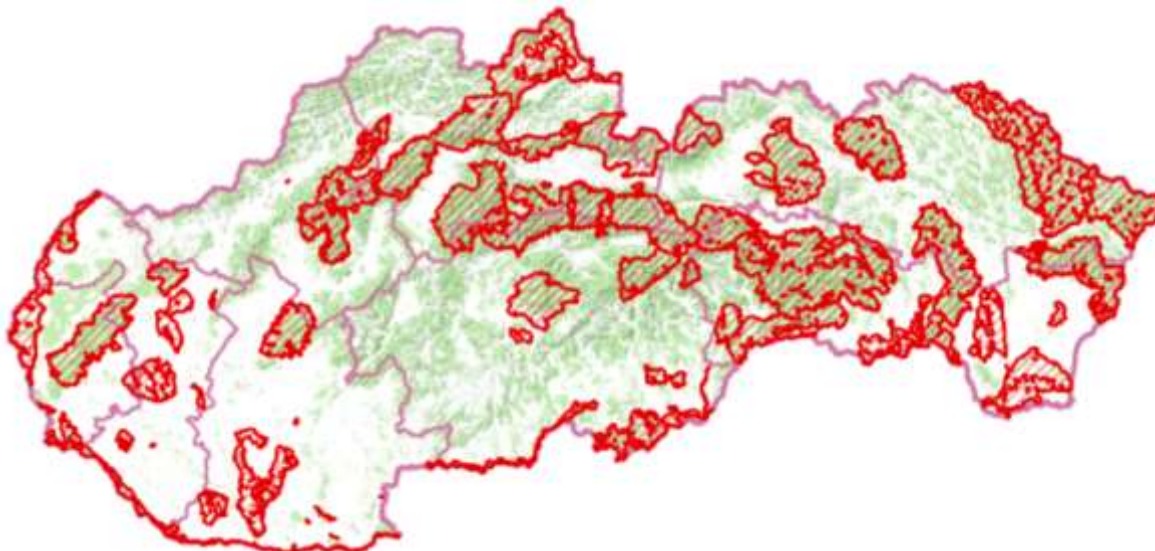
Národný zoznam chránených vtáčích území schválený Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 636 z 9. júla 2003 obsahoval 38 území. Na základe požiadaviek Európskej komisie bol zoznam v roku 2010 doplnený o 5 území a zároveň z neho boli vylúčené 2 územia. Aktualizovaný zoznam zmenený Uznesením vlády SR č. 345 zo dňa 25. mája 2010 obsahuje celkom 41 území. K 1. januáru 2013 je vyhlásených už všetkých 41 CHVU. Ich výmera spolu činí 1 282 811,0186 ha, čo je 26,16 % podiel z rozlohy SR.

Obrázok 12 Aktualizovaný prehľad území európskeho významu v SR



Zdroj: SAŽP, 2013

Obrázok 13 Aktualizovaný prehľad chránených vtáčích území v SR



Zdroj: <http://geo.enviroportal.sk/vu/>, 2013

2.2 Národná sústava chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z.

Na Slovensku sú najcennejšie časti prírody zaradené v niektorej z kategórií chránených území v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Pre územnú ochranu stanovuje zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny päť stupňov ochrany. Platí, že najvyšší stupeň je najprísnejším stupňom ochrany. Pre každú kategóriu chráneného územia je stanovený príslušný stupeň ochrany a zároveň zákon definuje tie činnosti, ktorých vykonávanie je v príslušnom stupni ochrany zakázané.

Obrázok 14 Prehľad veľkoplošných chránených území v SR

Zdroj: SAZP, 2013 (<http://www.sazp.sk/slovak/periodika>)

Tab. 14 Prehľad chránených území v SR (stav k 31.12.2012)

Kategória	Počet	Výmera chráneného územia (ha)	Výmera ochranného pásma (ha)	% z rozlohy SR (aj s OP)
Chránené krajinné oblasti	14	522 582	-	10,66
Národné parky	9	317 890	270 128	11,99
Spolu	23	840 471	270 128	22,65
Chránené krajinné prvky	1	3	-	0,00
Chránené areály	173	11 023	2 425	0,27
Prírodné rezervácie (vrátane 2 súkromných)	392	14 246	301	0,30
Národné prírodné rezervácie	219	84 189	2 239	1,76
Prírodné pamiatky (bez jaskýň a vodopádov)	218	1 586	207	0,04
Prírodné pamiatky – verejnosti voľne prístupné jaskyne	35	0	31	0,00
Prírodné pamiatky – ostatné vyhlásené jaskyne	7	0	261	0,01
Prírodné pamiatky – prírodné vodopády	0	0	0	0,00
Národné prírodné pamiatky (bez jaskýň a vodopádov)	11	59	27	0,00
Národné prírodné pamiatky – jaskyne	44	0	3 055	0,06
Národné prírodné pamiatky – prírodné vodopády	5	0	0	0,00
Spolu MCHÚ - počet	1 105	-	-	-
Spolu MCHÚ – rozloha (MCHÚ + OP)	119 650	111 105	8 545	2,44

Zdroj: ŠOP SR, 2013

Výmera 9 NP (6,48 % rozlohy SR), ochranných pásiem NP (5,51 % rozlohy SR) a 14 CHKO (10,66 % rozlohy SR) tvorí spolu 22,65 % (1 110 599 ha) z územia SR (4 903 400 ha).

Celkovo sa na území CHKO nachádza spolu 247 maloplošných chránených území (MCHÚ) s celkovou výmerou (spolu s ich ochrannými pásmami) 12 471 ha (2,4 % z územia CHKO), na území NP to je 209 MCHÚ s celkovou výmerou (spolu s ich OP) 72 396 ha (22,8 % z územia NP), na území ochranných pásiem NP to je 68 MCHÚ s celkovou výmerou (spolu s ich OP) 2 488 ha (0,9 % z územia OP NP) a na území mimo CHKO, NP a OP NP v tzv. voľnej krajine sa nachádza 581 MCHÚ

s celkovou výmerou (spolu s ich OP) 32 295 ha (0,9 % z rozlohy tzv. voľnej krajiny a 27,0 % z celkovej výmery MCHÚ (vrátane ich OP) v SR. Výmera všetkých MCHÚ (vrátane ich OP) tvorí 2,44 % územia Slovenska.

2.3 CHRÁNENÉ OBLASTI URČENÉ NA ODBER PITNEJ VODY

Vodárenské zdroje a ich ochranné pásma

V zmysle § 7 zákona o vodách č. 364/2004 Z. z. (vodný zákon) sú predmetom ochrany vodárenské zdroje, ktorými sú útvary povrchových a podzemných vôd využívané na odbery vôd pre pitnú vodu alebo využiteľné na zásobovanie obyvateľstva pre viac ako 50 osôb, alebo umožňujúce odber vody na takýto účel v priemere väčšom ako 10 m³ za deň. Na ich ochranu sú v SR určené tri druhy ochrany, a to:

- ochranné pásma vodárenských zdrojov;
- povodia vodárenských tokov;
- chránené vodohospodárske oblasti (ďalej ako CHVO).

Tab. 15 Prehľad vodárenských zdrojov a ich ochranných pásiem

Čiastkové povodie	Počet vodárenských zdrojov		Počet ochranných pásiem vodárenských zdrojov		Výmera ochranných pásiem vodárenských zdrojov (ha)	
	podzem. vôd	povrch. vôd	podzem. vôd	povrch. vôd	podzem. vôd	povrch. vôd
Morava	90	0	31	0	13 865	0
Dunaj	77	0	29	0	6 030	0
Váh	760	5	447	14	211 671	19 436
Hron	274	7	173	7	56 917	9 542
Ipeľ	55	1	70	1	15 917	8 400
Slaná	62	5	76	6	13 789	13 762
Bodva	3	1	30	7	12 146	10 416
Hornád	152	4	124	18	19 324	72 693
Bodrog	215	11	230	17	7 082	339 459
SÚPD	1 688	34	1 210	70	356 472	473 708
SÚPV	46	9	59	11	15 580	15 925
Spolu SR	1 734	43	1 269	81	372 052	489 633
SÚPD - správne územie povodia Dunaja						
SÚPV - správne územie povodia Visly						

Zdroj: Vodný plán Slovenska, 2009

Povodia vodárenských tokov

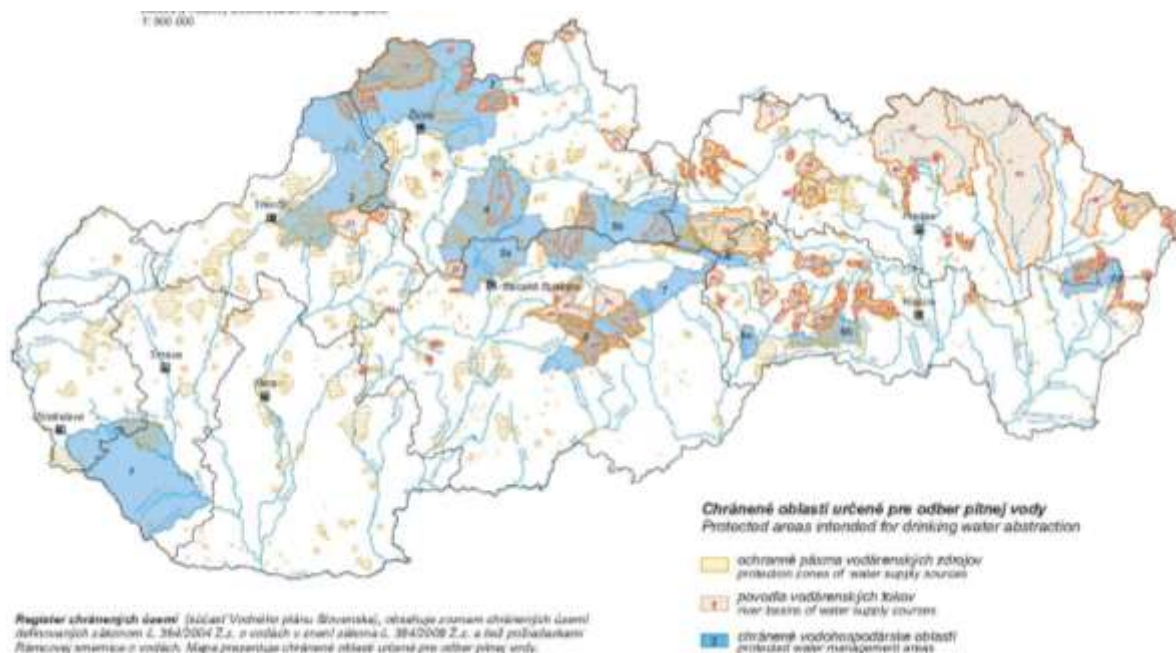
V SR je vyhlásených 102 vodárenských tokov, ktoré sú využívané alebo využiteľné ako vodárenské zdroje na odber pitnej vody. Ich zoznam je uvedený vo vyhláske MŽP SR č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov.

Chránené vodohospodárske oblasti

V SR je vyhlásených 10 CHVO, ktoré sú vymedzené v zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Ich zoznam je uvedený v nariadení vlády SR č. 46/1978 Zb. o chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd na Žitnom ostrove v znení neskorších predpisov a v nariadení vlády SR č. 13/1987 o niektorých chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd.

CHVO sú územia, v ktorých sa v dôsledku priaznivých prírodných podmienok vytvárajú prirodzené akumulácie podzemných a povrchových vôd.

Obrázok 15 Ochrana vôd - chránené oblasti určené pre odber pitnej vody



Zdroj: SAŽP, 2013

3. CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNE OVPLYVNENÉ

Návrhom strategického dokumentu bude ovplyvnené celé územie Slovenskej republiky a jeho realizácia by mala prispievať určitou mierou aj k riešeniu globálnych problémov.

Navrhované projekty rozvoja dopravnej infraštruktúry sú umiestnené po celom území Slovenska, prioritné projekty sú lokalizované predovšetkým v regiónoch severozápadného a východného Slovenska, v bratislavskej a košickej aglomerácii, na stredozápadnom koridore Zvolen – Košice. Životné prostredie sa v týchto regiónoch vyznačuje pomerne silnou záťažou v dôsledku negatívnych vplyvov dopravnej prevádzky.

K poznaniu problematiky a hodnoteniu predpokladaných vplyvov a možností ich úpravy prispieva analýza situácie podľa zoznamu TERM indikátorov s pomocou D-P-S-I-R reťazca. S určitým stupňom zovšeobecnenia sa dá konštatovať, že v prípadoch bratislavskej a košickej aglomerácie a Považia ide o regióny kde sa doprava prejavuje ako výrazná hnacia sila v reťazci vzťahov medzi činnosťami človeka a životným prostredím. Ide o regióny s najvyšším a vysokým podielom výkonov osobnej a nákladnej dopravy. Vzhľadom na hustotu osídlenia ide o regióny s vysokými požiadavkami na zabezpečenie prístupu k základným a dopravným službám a trhu, regióny s vysokým potenciálom cezhraničnej kohézie. Zreteľným znakom hnacej sily dopravy je tu tlak na životné prostredie regiónov prejavujúci sa emisiami skleníkových plynov a znečisťujúcich látok, produkciou odpadov z dopravy. V extravilánoch regiónov sa tento vplyv prejavuje fragmentáciou územia, ekosystémov a habitatov, dopadmi na biodiverzitu, záberom pôdy pre dopravnú infraštruktúru.

Priame i nepriame vplyvy dopravnej prevádzky na zdravie obyvateľov výrazne ovplyvňujú aspekty dopravnej záťaže a lokalizácie dopravnej infraštruktúry v osídlenom území. Zásadné zmeny v rozložení dopravnej záťaže a lokalizácie dopravnej infraštruktúry sa predpokladajú v cestnej doprave. V intermodálnej preprave zmení súčasný stav lokalizácie predpokladaná výstavba terminálov intermodálnej prepravy. V železničnej a leteckej doprave budú nové známe investičné zámery realizované na existujúcej sieti dopravnej infraštruktúry.

Dopravné zaťaženie v cestnej doprave

Najvyšší stupeň vplyvu dopravného procesu na životné prostredie pripadá na cestnú dopravu. Podľa údajov EEA Kodaň cestná doprava je zodpovedná za 17,5 % celkových emisií skleníkových plynov v Európe a emisie z nej sa od roku 1990 do roku 2009 zvýšili o 23 %.

Environmentálne problémy, a predovšetkým problémy súvisiace s vplyvmi na zdravie obyvateľov sa odvíjajú od intenzity cestnej dopravy a od stavu komunikácií na ktorých je prepravný proces vykonávaný. Výkonnosť je schopnosť komunikácie preniesť dopravné zaťaženie. Posudzuje sa v zmysle STN 73 6101 porovnaním hodnoty 50-rázovej intenzity I_{50} , s hodnotou prípustnej (návrhovej) intenzity I_p . Prípustná (návrhová) intenzita I_p predstavuje hodnotu intenzity dopravy pre danú kategóriu v konkrétnych stavebných a dopravných podmienkach, pri zachovaní najnižšej dovolenej požadovanej jazdnej rýchlosti. Vzhľadom k tomuto vykonáva sa výpočet prípustných (návrhových) intenzít základných kategórií podľa druhu cestnej komunikácie. V prípadoch ak hodnota 50 – rázovej intenzity I_{50} je vyššia ako hodnota prípustnej návrhovej intenzity I_p možno výkonnosť úseku cesty označiť ako nepostačujúcu.

Súčasné priemerné denné intenzity namerané na diaľnici D1 a D2 v intravilánových úsekoch mesta Bratislava a v úseku Bratislava – Trnava prekračujú výkonnostné možnosti komunikácií.

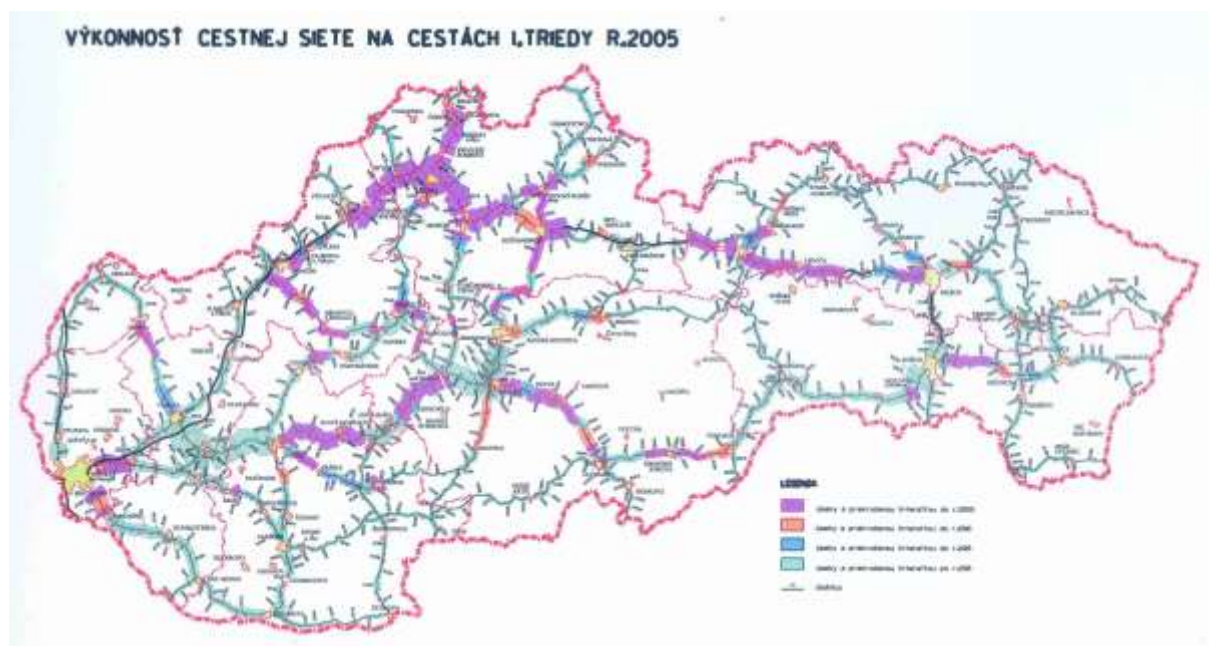
V roku 2012 bola prekročená prípustná intenzita na diaľniciach a rýchlostných cestách mimo mesta Bratislava v rozsahu 49 km, t. j. 13,06 % z celkovej sčítanej dĺžky diaľnic a rýchlostných ciest. Do roku 2020 možno predpokladať prekročenie prípustných intenzít v dĺžke 105 km, čo predstavuje 27,97 % z celkovej sčítanej dĺžky diaľnic a rýchlostných ciest.

Z trendu vývoja priemerných denných intenzít cestnej dopravy vyplýva skutočnosť, že najvyššie objemy dopravnej záťaže prenášajú cesty I. triedy, ktorých výkonnosť je už v súčasnosti na mnohých úsekoch nepostačujúca. Príčinou tohto stavu však nie je len absentujúca sieť diaľnic a rýchlostných ciest ale často aj dopravné obmedzenia stavebnotechnického charakteru na cestách I. triedy. V mnohých prípadoch postačuje odstránenie úzkych miest (krčkov), aby cesty svoju výkonnosť zvýšili. Špeciálnou kapitolou sú intravilánové úseky priesťahov ciest I. triedy mestami, v ktorých sa kumuluje tranzitná, zdrojová, cieľová a vnútorná doprava.

V roku 2012 bola prekročená prípustná intenzita na cestách I. triedy v extraviláne v rozsahu 358 km, t. j. 12,67 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne, do roku 2020 možno predpokladať prekročenie prípustných intenzít v dĺžke 452 km, čo predstavuje 16,01 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne.

Nasledujúci obrázok dokumentuje stav výkonnosti ciest I. triedy z roku 2005, ktorý však nereflektuje realizované diaľnice D1 a D3 po Žilinu, diaľnicu D1 medzi Važec – Jánovce, rýchlostnú cestu R1 po Tekovské Nemce. Z obrázku je zrejmý nedostatok výkonnosti ciest I. triedy v koridoroch plánovaných diaľnic D1 a D3 a niektorých úsekoch rýchlostných ciest.

Obrázok 16 Výkonnosť ciest I. triedy v roku 2005 v SR



Zdroj: SSC Bratislava, <http://www.ssc.sk>, 2013

Najvyššia spriemerovaná hodnota denných intenzít za rok 2010, za celý cestný ťah v extraviláne na Slovensku, bola vypočítaná v koridore plánovanej diaľnice D1 Žilina - Višňové - Dubná Skala – Hubová – Ivachnová. Ide o cestu I/18 na ktorej spriemerovaná hodnota RPDÍ predstavuje 21 141 skut.voz./24h. Obdobne pre cestný ťah I/11 Žilina Brodno – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Svrčinovec bola vypočítaná hodnota 16 195 skut.voz./24h, avšak s alarmujúco vysokým podielom ťažkej nákladnej dopravy v rozmedzí 33 až 55%. Vo Svrčinovci to predstavuje 4 940 [skut.voz./24h.] vozidiel ťažkej dopravy. Vysoký podiel ťažkej nákladnej dopravy je viazaný na postupný rozvoj diaľničnej siete v centrálnom severo - južnom ťahu v Poľsku, vyznačujúcim sa vysokou atraktivitou pre diaľkovú cestnú prepravu nákladov. Diaľková cestná nákladná doprava smerujúca do južnej a juhovýchodnej Európy si hľadá svoje prirodzené prepojenie cez územie Slovenska koridorom budúcej diaľnice D3 – teda v súčasnosti jej náhradou v podobe cesty I/11. Výrazným kvalitatívnym nedostatkom SPRDÍ SR 2020 v problematike cestnej nákladnej dopravy, ktorý sa následne prejavuje i v obmedzených možnostiach jej environmentálneho hodnotenia, je absencia údajov z mýtného systému o smerovaní nákladnej dopravy na území SR.

Bližší popis stavu intenzít dopravy na cestách v súbehu s plánovanými projektmi rozvoja cestnej infraštruktúry je uvedený v tabuľke kapitoly III.1.1.

Súčasná situácia v delbe prepravnej práce medzi hromadnou, predovšetkým autobusovou dopravou, a individuálnou automobilovou dopravou nevykazovala do roku 2000 na Slovensku kritické hodnoty²². Je však potrebné konštatovať, že v súčasnosti vo väčších mestách, v špičkových hodinách, čoraz častejšie dochádza ku komplikáciám v premávke na pozemných komunikáciách. Komplikácie sú lokalizované hlavne na vstupných úsekoch do miest a v miestach križovatiek základných komunikačných systémov (ďalej len „ZAKOS“). Dopravné kongescie v mestách spôsobujú zvýšenie negatívnych vplyvov na životné prostredie, zvýšenie časových strát účastníkov cestnej premávky, zdržanie dopravných prostriedkov, vrátane prostriedkov VOD, kongescie znižujú dostupnosť územia.

Riešenie ako predchádzať dopravným kongesciám v mestách spočíva v budovaní telematických systémov (zlepšenie priepustnosti dopravnej siete a zvýšenie bezpečnosti pre účastníkov cestnej premávky) ale predovšetkým v zmeny delby prepravnej práce v mestách s príklonom k mestskej hromadnej doprave.

22 Trend rozvoja automobilizácie a jeho vplyv na delbu prepravnej práce, Peter Faith, ŽU Žilina, 2012, <http://www.svetdopravy.sk>

Vývoj delby prepravnej práce na Slovensku zaznamenal za posledných 40 rokov zásadnú zmenu v príklone k IAD.

Tab. 16 Vývoj delby prepravnej práce v SR (ako celok)

Rok	Delba prepravnej práce SR [%]	
	Verejná hromadná doprava	Individuálna automobilová doprava
1970	77,03	22,97
1990	62,26	37,74
2000	34,00	66,00
2010	24,40	75,60
2011	25,20	74,80

Zdroj: <http://www.svetdopravy.sk>, Trend rozvoja automobilizácie a jeho vplyv na delbu prepravnej práce, Peter Faith, ŽU Žilina, 2012

Výsledky prieskumov o využívaní IAD preukazujú, že osobný automobil je čoraz viac využívaný na cesty do zamestnania, čo zo spoločenského hľadiska možno považovať za nevyhovujúci trend. Ako druhý významný účel používania osobného automobilu boli zistené cesty za nákupom a službami, športom, oddychom a rekreáciou. Analýzy prieskumov využívania osobných automobilov poukazujú na dôležitý poznatok: pri úvahách o delbe prepravnej práce medzi individuálnou automobilovou a hromadnou dopravou nemožno vychádzať zo stanovenia celkového prepravného výkonu a jeho následného rozdelenia medzi verejnú a individuálnu dopravu, ale z reálnych potrieb a možností rozvoja každého druhu dopravy.

Zo skúsenosti a analýz problematiky automobilizácie vyplýva, že stupeň automobilizácie cca 3,5 obyvateľa na jeden osobný automobil začína spôsobovať prvé problémy v spoločnosti, akými sú predovšetkým bezpečnosť cestnej premávky a začínajúce problémy s parkovaním. Veľmi vážne problémy nastávajú pri stupni automobilizácie 2,5 obyvateľa na jeden osobný automobil. V mestskej premávke na ZAKOS veľkých miest Slovenska sa v špičkových hodinách pracovných dní vytvárajú dopravné kongescie. Rovnako i na cestných vstupoch do väčších miest sa vo víkendových špičkových hodinách vytvárajú kongescie vozidiel. Rozsiahle dopravné kongescie sú evidované v mestách – menších i veľkých - v ktorých je prerušená kontinuita diaľničnej siete (typickými príkladmi sú Žilina, Prešov, Košice) alebo v úsekoch absentujúcej diaľnice (Kysucké Nové Mesto, Čadca, Vrútky, Ružomberok).

Bratislavský kraj prežíva dynamický rozvoj, a to jednak smerom na ostatné územie Slovenska, ako aj na územia susediacich štátov. V rámci tohto rozvoja prebiehajú suburbanizačné procesy, v ktorých dochádza jednak k migrácii obyvateľstva z miest do okolitých obcí, ako aj k zvýšenej migrácii pôvodne vidieckeho obyvateľstva za prácou do mestských oblastí. To vyvoláva prestavbu pôvodného bytového fondu vidieckych sídel, ako aj novú výstavbu, spojenú so záberom kvalitného poľnohospodárskeho a lesného územia v okolí centier osídlení. Zvýšená dochádzka za prácou a škôl do Bratislavy zároveň spôsobuje dopravné kongescie, ktoré umocňuje aj výrazný rast osobnej automobilovej dopravy na úkor hromadnej koľajovej a autobusovej dopravy.²³ Podobný scenár je zaznamenávaný v iných slovenských mestách s vysokým podielom dennej dochádzky za prácou a do škôl (viac v časti aglomeračné väzby v kapitole 1.1 Dopravné aspekty vo vzťahu k osídlenému územiu).

Podľa doterajšieho vývoja automobilizmu na Slovensku, ako aj z porovnaní vývoja v krajinách strednej Európy, možno očakávať, že ďalší vývoj automobilizácie bude závisieť predovšetkým od stabilnej ekonomickej situácie v krajine. Jej podmienkou je absencia politických a hospodárskych otrasov, štandardná životná úroveň porovnateľná s krajinami, v ktorých už nastala saturácia stupňa automobilizácie. Vychádzajúc z týchto predpokladov, možno očakávať, že rast počtu osobných automobilov a s tým spojené ich využívanie v SR, dosiahne stupeň saturácie okolo roku 2030, v hodnote 2,27 obyvateľa na osobný automobil. Prognóza uvažuje s rovnomerným rastom úrovne HDP, rastom reálnych príjmov obyvateľstva a rovnomerného vývoja výdavkov obyvateľov a postupnej stabilizácie cien osobných automobilov.

Regionálne prognózy rastu stupňa automobilizácie predpokladajú najvyššie tempá rastu, podmienené demografickým a socioekonomickým vývojom (súčasný nižší ako priemerný stupeň automobilizácie

²³ Plán dopravnej obsluhy BSK, Návrh dopravného riešenia územia BSK na základe vyhodnotenia matice prepravných vzťahov a štandardov dopravnej obsluhy, Bratislavská integrovaná doprava s.r.o. v spolupráci so Žilinskou univerzitou, november 2007

SR, celkový prírastok obyvateľov, predpokladaný rast HDP regiónu), hlavne na severnom Slovensku, vo vonkajšom zázemí bratislavskej a košickej aglomerácie. Vo veľkých mestách SR, kde sa už v súčasnosti stupeň automobilizácie blíži k stupňu saturácie, bude prírastok stupňa automobilizácie minimálny.

Tab. 17 Prognóza vývoja automobilizácie v SR (ako celok)

Rok	Počet osob.aut.	Stupeň automobilizácie [počet obyv./osob.aut.]	Vybavenosť osob.aut. [osob.aut./1 000 obyv.]
1995	1 015 794	5,28	189,24
2000	1 274 244	4,24	235,88
2005	1 303 704	4,13	241,92
2010	1 598 741	3,38	296,12
2015	1 789 654	3,02	331,36
2020	1 998 740	2,71	368,77
2025	2 198 740	2,47	404,55
2030	2 401 250	2,27	441,49

Zdroj: <http://www.svetdopravy.sk>, Trend rozvoja automobilizácie a jeho vplyv na deľbu prepravnej práce, Peter Faith, ŽU Žilina, 2012

Lokalizácia pripravovanej siete diaľnic a rýchlostných ciest vzhľadom k osídlenému územiu

Vládou SR schválený NPVDRC²⁴ z roku 2001 definuje sieť diaľnic a rýchlostných ciest:

- D1 Bratislava (Petržalka – križovatka s D2) – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – Záhor štátna hranica SR/UA, dĺžka ťahu je 517 km;
- D2 štátna hranica ČR/SR Kúty - Malacky – Bratislava (Rusovce) štátna hranica SR/MR, dĺžka ťahu je 80 km;
- D3 Žilina (križovatka s D1) – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité štátna hranica SR/PR, dĺžka ťahu je 59 km;
- D4 štátna hranica RR/SR Bratislava (Jarovce) – križovatka s D2 (s možným pokračovaním v ďalekom výhlade v trase nultého okruhu Bratislavy), dĺžka ťahu 3 km;
- R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica, dĺžka ťahu je 161 km;
- R2 štátna hranica ČR / SR Drietoma – Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – v peáži s R1 – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice, dĺžka ťahu je 349 km;
- R3 - štátna hranica MR/SR Šahy – Krupina – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kraľovany – Dolný Kubín – Trstená – štátna hranica SR/PR (s alternatívnym vedením úseku Zvolen – Banská Bystrica – Uľanka – Turčianske Teplice), dĺžka ťahu je 234 km;
- R4 štátna hranica MR/SR - Milhost' – Košice – v peáži s diaľnicou D1– Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – štátna hranica SR/PR, dĺžka ťahu je 108 km;
- R5 štátna hranica ČR/SR Svrčinovec – diaľnica D3, dĺžka ťahu je 3 km;
- R6 štátna hranica ČR/SR Lysá pod Makytou - Púchov, dĺžka ťahu je 19 km.

Vládou SR schválená aktualizácia NPVDRC²⁵ z roku 2008 upravuje sieť diaľnic a rýchlostných ciest do nasledujúcej podoby:

- D1 Bratislava (Petržalka – križovatka s D2) – Trnava – Trenčín - Žilina – Prešov – Košice – štátna hranica SR/UA;
- D2 št. hranica ČR/SR - Kúty- Malacky–Bratislava - št. hranica SR/MR;
- D3 Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Skalité - št. hranica SR/PR;
- D4 št. hranica RR/SR - Bratislava – križovatka D2 Jarovce – križovatka Rovinka – križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji sever – križovatka s cestou II/502 – križovatka s cestou I/2 – križovatka s D2 Stupava juh – štátna hranica SR/RR;
- R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok;
- R2 Trenčín križovatka D1 – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košice;

24 schválený uznesením Vlády SR č. 162/2001 z 21. februára 2001 k Novému projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

25 schválená uznesením vlády SR č. 882/2008 z 3. decembra 200 k Správe o plnení programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 - 2010

- R3 št. hranica MR/SR Šahy – Zvolen – Žiar nad Hronom – Turčianske Teplice – Martin – Kral'ovany – Dolný Kubín – Trstená – št. hranica SR/PR;
- R4 št. hranica MR/SR - Milhošť – Košice – Prešov – Gíraltovcé – Svidník – št. hranica SR/PR;
- R5 št. hranica ČR/SR Svrčinovec – križovatka s D3;
- R6 št. hranica ČR/SR Lysá pod Makytou - Púchov;
- R7 Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec;
- R8 Nitra – Topoľčany – Partizánske – križovatka s R2.

Trasovanie súčasného a plánovaného stavu diaľnic a rýchlostných ciest je zobrazené v mapových schémach tvoriacich prílohy SOH.

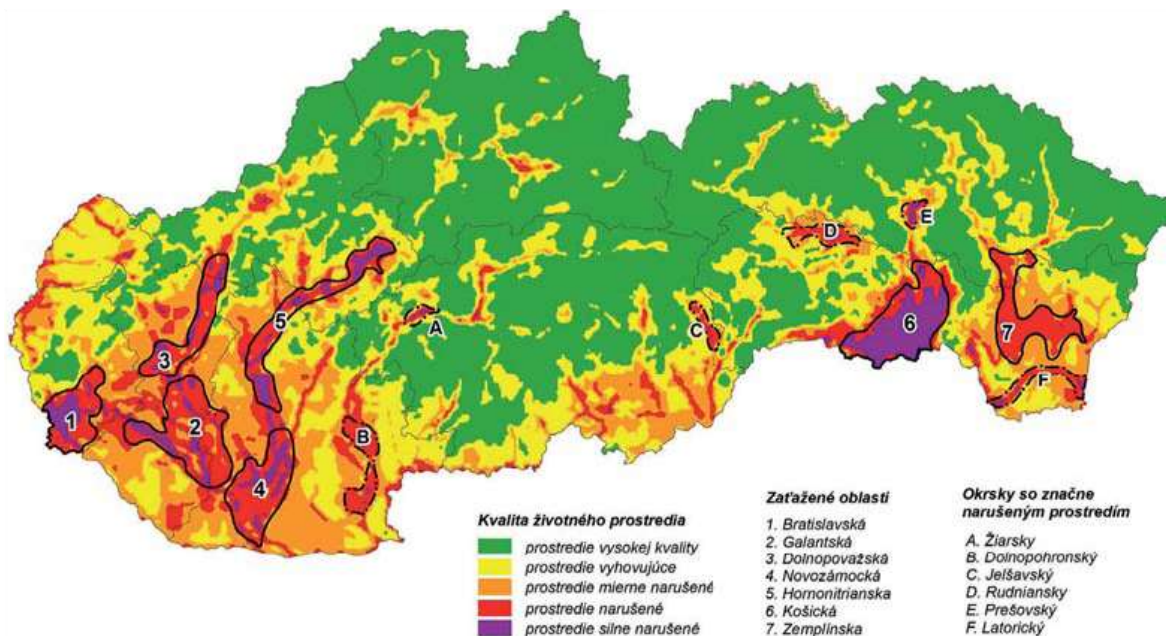
Vplyv lokalizácie cestnej siete možno hodnotiť ako zásadný parameter. Zmysel existencie cestnej siete má antropogénnu podstatu. Je zrejmé, že okrem primárnej funkcie sprístupnenia územia na účely jeho využívania človekom, budú všetky negatívne vplyvy prepravného procesu pôsobiť na dopravou sprístupnené územia. Najvyššie požiadavky na dopravné sprístupnenie územia sú logicky kumulované na priestory spojené s koncentráciou ľudských aktivít. V nich negatívny vplyv prepravného procesu pôsobí na pôvodcu dopravných aktivít, na obyvateľov a ich zdravotný stav.

K popisu kontaktu pripravovanej siete diaľnic a rýchlostných ciest je vhodné využiť údaje o jej lokalizácii v osídlených územiach. Exaktné údaje ozrejmuju podiel dĺžky intravilánových úsekov súčasných ciest, nahrádzajúcich funkciu diaľnic a rýchlostných ciest, i pripravovaných diaľnic a rýchlostných ciest z ich celkovej dĺžky. Uvedený parameter má dôležitý význam vo vzťahu k odvedeniu tranzitnej dopravy z intravilánov miest a obcí na trasách pripravovaných diaľnic a rýchlostných ciest. Uvedené parametre sú prezentované v tabuľkách Prílohy č. 2.1.

Environmentálna regionalizácia

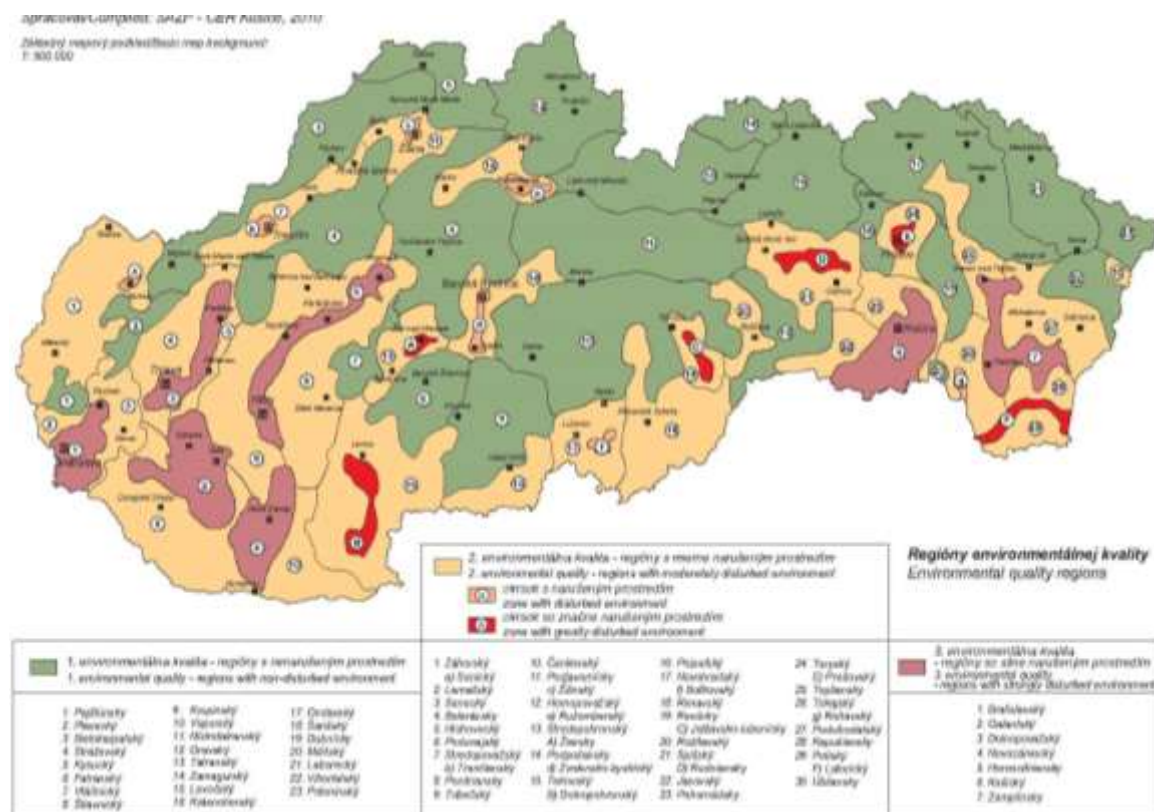
Celkový charakter environmentálnej kvality územia na základe analýzy stavu zaťaženia zložiek životného prostredia a pôsobenia jednotlivých rizikových faktorov v regiónoch Slovenskej republiky vyjadruje „Environmentálna regionalizácia SR“, ktorú spracovala SAŽP v roku 2010. Syntetickými materiálmi sú regionalizácia SR a vyjadrenie stupňa environmentálnej kvality územia, ktoré prezentujeme v nasledovných obrázkoch.

Obrázok 17 Kvalita životného prostredia



Zdroj: SAŽP

Obrázok 18 Regióny environmentálnej kvality



Zdroj: SAŽP

Projekty na severe Slovenska budú vo vyjadrení kvality životného prostredia realizované prevažne v prostredí vysokej kvality a v prostredí vyhovujúcom a z hľadiska regionalizácie v regióne s nenarušeným prostredím (Bielokarpatský, Kysucký a Tatranský región) až mierne narušeným prostredím (Podjavornický a Spišský región).

Projekty vo východnej časti SR budú realizované prevažne v prostredí narušenom až silno narušenom a z hľadiska regionalizácie v regiónoch s mierne narušeným prostredím (Prešovský región so značne narušeným prostredím) a silne narušeným prostredím (Košický región).

Oblasti riadenia kvality ovzdušia

Územnú zaťaženosť emisiami možno charakterizovať na základe oblastí riadenia kvality ovzdušia. Projekty rozvoja dopravnej infraštruktúry zasahujú do nasledovných oblastí riadenia kvality ovzdušia:

- územie mesta Žilina;
- územia mesta Prešov a obce Ľubotice;
- územia mesta Košice a obcí Bočiar, Haniska, Sokolany, Veľká Ida.

Dôvodom vyhlásenia uvedených oblastí je prekračovanie povolených koncentrácií PM₁₀. Je predpoklad, že realizáciou projektov sa situácia v uvedených územiach zlepší, v dôsledku transferu časti dopravy z mestských aglomerácií.

Záujmové oblasti ochrany prírody a krajiny

Niektoré projekty SPRDI SR sa budú realizovať v územiach cenných pre ochranu prírody. Zásah a potenciálne priame alebo nepriame ovplyvnenie (do úvahy sa bral koridor cestnej a železničnej infraštruktúry cca 1000 m) sa predpokladá v NP Malá Fatra, NP Veľká Fatra, NP Slovenský kras, CHKO Kysuce, NP Nízke Tatry, CHKO Dunajské luhy, CHKO Malé Karpaty, CHKO Štiavnické vrchy, CHKO Východné Karpaty, CHKO Záhorie, CHKO Cerová vrchovina, SKUEV 1064 Bratislavské luhy, SKUEV 3013 Devínske jazero, SKUEV 0217 Ondriašov potok, SKUEV 0218 Močiarka, SKUEV 0117 Abrod, SKUEV 0121 Marhecké rybníky, SKUEV 0167 Bezodné, SKUEV 0502 Štokeravská vápenka, SKUEV0295 Biskupické luhy, SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy, SKUEV0314 Morava, SKUEV0104 Homol'ské Karpaty, SKUEV0279 Šúr, SKUEV0388 Vydrice, SKUEV0269 Ostrovné lúčky, SKUEV0257 Alúvium Ipľa, SKUEV0365 Dálovský močiar, SKUEV0084 Zátoň, SKUEV0261 Dedinská

hora, SKUEV0086 Krivé Hrabiny, SKUEV0054 Cudenínsky močiar, SKUEV0055 Ipeľské hony, SKUEV0589 Chynoriarsky luh SKUEV 0097 Palárikovské lúky, SKUEV 0095 Panské lúky, SKUEV 0184 Burdov, SKUEV 0393 Dunaj, SKUEV 0250 Krivoštianka, SKUEV 0231 Brekovský Hradný vrch, SKUEV 0017 Pri Orechovom rade, SKUEV 0010 Komárňanské slanisko, SKUEV 0099 Pavelské slanisko, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0253 Váh, SKUEV 0665 Strečnianske meandre Váhu, SKUEV0221 Varínka, SKUEV0238 Veľká Fatra, SKUEV0243 Orava, SKUEV0254 Močiar, SKUEV0256 Strážovské vrchy, SKUEV0667 Slnčné skaly, SKUEV0305 Choč, SKUEV0663 Šíp, SKUEV0309 Poprad, SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, SKUEV0147 Žarnovica, SKUEV0266 Skalka, SKUEV0260 Mäsiarsky bok, SKUEV0328 Stredné Pohornádie, SKUEV0352 Hrušovská lesostep, SKUEV0356 Horný vrch, SKCHVU053 Slovenský raj, SKUEV0139 Gánovské slaniská SKUEV0708 Primovské skaly, SKUEV0782 Vydrušická slatina, SKUEV0784, Mašianske sysľovisko, SKUEV089 Martinský les, SKUEV0109 Rajtopíky, SKUEV1303 Alúvium Hrona, SKUEV0302 Ďumbierske Nízke Tatry, SKUEV0198 Zvolen, SKUEV0197 Salatin, SKUEV0164 Revúca, SKUEV0062 Príboj, SKUEV 0128 Rokoš, SKUEV0247 Rohy, SKUEV0398 Slaná, SKUEV0343 Plešivské stráne, SKUEV0363 Ťahan, SKUEV0346 Pod Strážnym hrebeňom, SKUEV0350 Brzotínske skaly, SKUEV0353 Plešivská planina, SKUEV0737 Palanta, SKUEV 0048 Dukla, SKCHVU009 Košická kotlina, SKCHVU013 Malá Fatra, SKCHVU025 Slanské vrchy, SKCHVU027 Slovenský kras, SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKCHVU033 Veľká Fatra, SKCHVU036 Volovské vrchy, SKCHVU050 Chočské vrchy, SKCHVU023 Úľanská mokraď, SKCHVU037 Ondavská rovina, SKCHVU014 Malé Karpaty, SKCHVU007 Dunajské luhy, SKCHVU016 Záhorské Pomoravie, SKCHVU029 Sysľovské polia, SKCHVU018 Nízke Tatry, SKCHVU022 Poľana, SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie, SKCHVU011 Laborecká vrchovina, SKCHVU005 Dolné Považie, SKCHVU021 Poiplie, SKCHVU031 Tribeč, SKCHVU020 Parížske močiare, SKCHVU035 Vihorlatské vrchy, SKCHVU012 Lehnice.

4. ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV

Doprava zohráva významnú úlohu v sociálnom a ekonomickom rozvoji štátu, avšak na druhej strane prináša so sebou negatíva prejavujúce sa vo vzťahu k životnému prostrediu a zdraviu. Negatívne dopady majú odlišný charakter v etape výstavby novej dopravnej infraštruktúry a v etape jej prevádzky.

Po roku 1989 zaznamenaný masívny rozvoj individuálnej automobilovej dopravy na úkor verejnej osobnej dopravy, ako aj presun výkonov nákladnej dopravy zo železničnej na cestnú dopravu, predstavuje veľkú záťaž životného prostredia, vedie ku vzniku kongescií na hlavných dopravných ťahoch a v mestách, kde dochádza k výraznej koncentrácii obyvateľstva a produkčných činností. Trend poklesu prepravných objemov verejnej osobnej dopravy vedie ku kolapsom dopravy, k vzniku časových a ekonomických strát. Tento nepriaznivý vývoj v doprave prispieva k čoraz väčšiemu zaťažovaniu životného prostredia a obytných zón emisiami škodlivých látok a hlukom z dopravnej prevádzky.

Na základe delby prepravnej práce možno konštatovať, že v podmienkach SR patria medzi rozhodujúce druhy nákladnej dopravy cestná a železničná doprava, ktoré sa v roku 2011 podieľali spolu na objeme prepravy tovaru 98,6 % a na prepravnom výkone 97,3 %. Vodná a predovšetkým letecká doprava má na celkovom množstve prepraveného tovaru, ako aj na prepravnom výkone nevýznamný podiel.

Súčasný trend a smerovanie dopravy je najviac ovplyvňované najväčšou flexibilitou prispôsobenia sa cestnej osobnej a nákladnej dopravy meniacim sa podmienkam hospodárstva na úkor environmentálne vhodnejších druhov dopravy. Cestná doprava v SR je v súčasnosti značne liberalizovaná a predstavuje približne 70% celkových výkonov na dopravnom trhu.

Z hľadiska dlhodobej udržateľnosti dopravného systému je žiaduce posilniť postavenie predovšetkým verejnej osobnej dopravy, železničnej osobnej a nákladnej dopravy, intermodálnej prepravy a nemotorovej dopravy. Tento cieľ je možné dosiahnuť presunom vhodných účelových druhov prepráv a tovarov na nedostatočne využívanú (a v mnohých prípadoch aj nedostatočne rozvinutú) infraštruktúru týchto druhov dopravy. Tým by sa dosiahlo odľahčenie preťažených cestných komunikácií, vrátane zníženia negatívnych vplyvov, ktoré prudký rozvoj cestnej dopravy so sebou

prináša (nehodovosť, kongescie, rýchle opotrebovanie ciest, vysoká závislosť na fosílnych palivách, dopady na životné prostredie ako hluk, vibrácie, emisie, záber pôdy pri výstavbe cestnej infraštruktúry atď.).

Nepriaznivé trendy v doprave

- v SR pretrvávajú nepriaznivé vývoj prepravy. Najväčšie množstvo prepraveného tovaru je realizované cestnou nákladnou dopravou;
- znižovanie počtu osôb prepravených verejnou hromadnou dopravou - počet prepravených osôb verejnou cestnou dopravou poklesol počas obdobia 2000 - 2011 o viac ako 44 %;
- v rámci miest neustály rast podielu IAD v delbe prepravnej práce.

Významné environmentálne problémy súvisiace s výstavbou dopravnej infraštruktúry

- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov;
- fragmentácia krajiny a bariérový efekt;
- zánik biotopov;
- časté ovplyvnenie chránených území a lokalít systému Natura 2000;
- ovplyvnenie vodných zdrojov;
- vplyvy na pohodu života počas výstavby.

Významné environmentálne problémy súvisiace s prevádzkou dopravnej infraštruktúry

- spotreba prírodných zdrojov – energií;
- znečisťovanie ovzdušia;
- emisie skleníkových plynov;
- rast hladín hluku, hlučné oblasti sú zvyčajne aj oblasti s vysokou úrovňou znečistenia ovzdušia, pričom, ako sa zdá, jeden faktor zvyšuje negatívny účinok druhého;
- pretrvávajúci bariérový efekt pre migračné koridory.

Špecifické environmentálne problémy jednotlivých druhov dopravy*Cestná doprava*

- vysoký podiel emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy;
- ohrozenie cestnej infraštruktúry zosuvmi.

Železničná doprava

- kontaminácia koľajového lôžka, predovšetkým ropnými látkami;
- ohrozenie železničnej infraštruktúry zosuvmi.

Vodná doprava

- hydromorfologické vplyvy stavieb vodnej dopravy;
- znečisťovanie vôd odpadmi a splaškovými odpadovými vodami z plavidiel.

Stav a trendy vývoja v uvedených oblastiach sú rozpracované v kapitole III.1. Najvýznamnejšie environmentálne problémy boli aj námetom pre stanovenie environmentálnych cieľov, ktoré boli konfrontované s cieľmi SPRDI SR 2020.

5. ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV, AKO AJ TO, AKO SA ZOHLÁDNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Ciele ochrany životného prostredia a zdravia stanovené na rôznych úrovniach strategických dokumentov EÚ a SR predstavujú dôležitý podklad pre tvorbu referenčného rámca pre hodnotenie vplyvov SPRDI SR 2020. Vzhľadom na charakter dokumentu, sú z hľadiska hodnotenia jeho vplyvov na životné prostredie a zdravie relevantné tie ciele strategických dokumentov, ktoré sa zaoberajú environmentálnymi súvislosťami dopravy, efektívnosťou poskytovania služieb dopravnej obsluhy územia v kontexte trvalej udržateľnosti. Okrem zmienenej dopravnej obsluhy ide predovšetkým o zdravotný stav obyvateľov, o ochranu ovzdušia, ochranu obyvateľov pred hlukom a inými rizikovými faktormi a ochranu prírody.

5.1 Strategické dokumenty EÚ

Z medzinárodných dokumentov vytvárajú v súčasnosti rámec politiky EÚ v uvedenej oblasti predovšetkým tieto dokumenty:

Európa 2020: Stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast (2010) ²⁶

Táto stratégia bola prijatá v roku 2010 s cieľom vymaniť sa z krízy a pripraviť hospodárstvo Európskej únie na nasledujúce desaťročie. Stratégia predstavila kľúčové ciele na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, z ktorých je pre odvetvie hospodárstva a dopravy rozhodujúcim tzv. cieľ „20/20/20“, týkajúci sa predovšetkým dopadov zmeny klímy:

- znížiť emisie skleníkových plynov o minimálne 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990;
- zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie na konečnej spotrebe energie o 20 % a zvýšiť energetickú účinnosť o 20 %.

Z cieľov vyplývajú pre členské štáty v oblasti dopravy tieto úlohy:

- vyvinúť inteligentné, dokonalejšie a plne prepojené infraštruktúry v oblasti dopravy a energetiky a využívať v plnej miere informačné a komunikačné technológie;
- zabezpečiť v rámci základnej siete EÚ koordinovanú realizáciu projektov v oblasti infraštruktúry, ktoré významne prispievajú k efektívnosti celého systému dopravy EÚ;
- zamerať sa na mestský rozmer dopravy, ktorý výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií.

V rámci stratégie bolo prijatých sedem hlavných iniciatív, ktoré majú podporovať pokrok v každej prioritnej oblasti. Hlavnou iniciatívou je „Európa efektívne využívajúca zdroje“ ²⁷, ktorej cieľom je

²⁶ KOM(2010) 2020 v konečnom znení

vytvoriť rámec pre politiky na podporu posunu smerom k nízkouhlíkovému a zdrojovo efektívnemu hospodárstvu. Tento posun pomôže:

- zvýšiť hospodársku výkonnosť a zároveň znížiť využívanie zdrojov;
- identifikovať a vytvoriť nové príležitosti pre hospodársky rast a väčšiu mieru inovácií a zvýšiť konkurencieschopnosť EÚ;
- zabezpečiť bezpečnosť dodávok základných zdrojov;
- bojovať proti zmene klímy a obmedzovať dôsledky využívania zdrojov na životné prostredie.

V súlade s hlavnou iniciatívou „Európa efektívne využívajúca zdroje“ je zásadným cieľom európskej dopravnej politiky pomôcť vytvoriť systém, ktorý podporuje európsky hospodársky pokrok, posilňuje konkurencieschopnosť a ponúka vysoko kvalitné služby mobility, pričom efektívnejšie využíva zdroje. V praxi je potrebné, aby doprava využívala menej energie a navyše ju získavala z ekologickejších zdrojov, aby lepšie využívala modernú infraštruktúru a znížovala svoj negatívny vplyv na životné prostredie a zásadné prírodné zdroje, akými sú voda, pôda a ekosystémy. Obmedzenie mobility pritom nie je riešením.

BIELA KNIHA - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011)²⁸

Biela kniha európskej dopravnej politiky s výhľadom do roku 2050 obsahuje 40 iniciatív na dosiahnutie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. Deklaruje potrebu zjednotenia dopravných systémov východnej a západnej časti Európy, aby mohli v plnej miere odrážať potreby takmer celého kontinentu a taktiež potrebu znižovania závislosti od ropy.

Víziou konkurencieschopného a udržateľného dopravného systému je dosiahnutie 60 %-né zníženie emisií skleníkových plynov v kontexte rozrastajúcej sa dopravy a podpory mobility. Túto víziu chce dosiahnuť predovšetkým vývojom a zavádzaním nových a udržateľných palív a pohonných systémov, optimalizáciou výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy. Na dosiahnutie vízie formuluje 10 cieľov, z ktorých sú z hľadiska SD najdôležitejšie:

- zníženie používania „konvenčne poháňaných“ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; postupne ich vyradiť z premávky v mestách do roku 2050;
- 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %;
- dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť;
- do roku 2030 strojnásobiť dĺžku existujúcich vysokorýchlostných železničných sietí a udržať hustú železničnú sieť vo všetkých členských štátoch. Do roku 2050 by sa mala väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovať po železnici;
- sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb;
- prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou, pokiaľ možno vysokorýchlostnou;
- znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu.

BIELA KNIHA - Adaptácia na zmenu klímy: Európsky rámec opatrení²⁹

Táto biela kniha stanovuje rámec na zmiernenie možných dôsledkov zmeny klímy na EÚ. Pri riešení otázok zmeny klímy je potrebné reagovať dvoma spôsobmi. V prvom rade je potrebné znížiť naše emisie skleníkových plynov (zmierňovacie opatrenia) a okrem toho je potrebné prijať opatrenia na zvládnutie nevyhnutných následkov (adaptačné opatrenia).

²⁷ KOM(2011) 21 v konečnom znení

²⁸ KOM (2011) 144 v konečnom znení

²⁹ KOM(2009) 147 v konečnom znení

V súvislosti s požiadavkami na zvýšenie odolnosti existujúcej dopravnej infraštruktúry je potrebná spoločná a koordinovaná koncepcia, na základe ktorej bude možné posúdiť, do akej miery je kritická infraštruktúra ohrozená extrémnymi výkyvmi počasia. Projekty v oblasti infraštruktúry, ktoré sú financované z prostriedkov EÚ, by mali zohľadňovať aspekt odolnosti voči zmene klímy.

Stratégia EÚ v oblasti biodiverzity do roku 2020 (*An EU biodiversity strategy to 2020*)³⁰

S rozvojom dopravnej infraštruktúry bezprostredne súvisí hlavný cieľ stratégie:

- Zastaviť zhoršovanie stavu všetkých druhov a biotopov, na ktoré sa vzťahujú právne predpisy EÚ o prírode a dosiahnuť výrazné a merateľné zlepšenie ich stavu do roku 2020, aby v porovnaní so súčasnými posúdeniami: (i) o 100 % viac posúdení biotopov a o 50 % viac posúdení druhov v rámci smernice o biotopoch vykazovalo zlepšený stav ochrany; a (ii) o 50% viac posúdení druhov v rámci smernice o vtákoch vykazovalo bezpečný alebo zlepšený stav.

5.2 Strategické dokumenty a legislatíva na národnej úrovni

Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky (1993)³¹

Vo vzťahu k doprave sú z politiky v súčasnosti relevantné tieto zásady:

- zmodernizovanie dopravy, zníženie jej negatívnych vplyvov na ŽP odľahčením niektorých zaťažených komunikácií;
- zníženie emisií v súlade s medzinárodnými dohovormi;
- širšie uplatnenie pohonných látok a druhov dopravy neznečisťujúcich životné prostredie (napr. plyn, elektrina, bezolovnatý benzín);
- zavedenie opatrení na podporu zadržiavania vody a spomalenie odtoku najmä z povodí deficitných oblastí;
- zníženie vplyvu hluku, zdraviu škodlivých žiarení, vibrácií, elektromagnetického poľa a tepelného znečistenia na ľudí na prípustnú mieru;
- zastavenie procesu znižovania biologickej rôznorodosti, vypracovanie a realizácia záchranných programov vybraných ohrozených druhov fauny a flóry; vypracovanie Národnej stratégie ochrany biodiverzity, udržanie a zlepšenie stavu osobitne chránených území.

Prvá zásada priamo súvisí s cieľmi SD. Ďalšie zásady boli zvažované pri tvorbe environmentálnych cieľov SOH.

Stratégia environmentálnej politiky je vzhľadom na nové trendy a požiadavky EÚ do istej miery prekonaná. Vláda SR preto stanovila úlohu pripraviť novú Environmentálnu stratégiu SR. Podkladové materiály a analýzy pre zabezpečenie a vypracovanie novej Environmentálnej stratégie SR by mali byť k dispozícii do konca roku 2013. Po schválení novej environmentálnej stratégie bude potrebné zabezpečiť zapracovanie jej horizontálnych cieľov do ostatných sektorových politík, vrátane politiky dopravy.

Pri tvorbe environmentálnych cieľov a posudzovaní v rámci SOH boli zohľadnené nasledovné ďalšie národné strategické dokumenty:

- Zásady štátnej pôdnej politiky (2001)³²;
- Aktualizovaná surovinová politika SR pre oblasť nerastných surovín (2004)³³;
- Koncepcia vodohospodárskej politiky SR do roku 2015 (2006);
- Vodný plán Slovenska (2009)³⁴;
- Stratégia pre redukciu PM10 (2012)³⁵;

30 KOM(2011) 244 v konečnom znení

31 schválená uznesením NR SR č. 339/1993 a uzneseniami vlády SR č. 619/1993, 894/1993 a 531/1994

32 schválená uznesením vlády SR č. 1141/2001

33 schválená uznesením vlády SR č. 722/2004

34 záväzná časť Vodného plánu schválená nariadením vlády SR č. 279/2011 Z. z.

- Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (1997) ³⁶;
- Národný environmentálny akčný program II. (NEAP II, 1999);
- Koncepcia ochrany prírody a krajiny (2006) ³⁷;
- Aktualizovaný Program starostlivosti o mokrade Slovenska na roky 2008 - 2014 ³⁸;
- Aktualizovaný akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku pre roky 2003 - 2010 ³⁹;
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity pre roky 2012 - 2020 (návrh);
- Národný program reforiem 2013.

Nové stratégie, ktoré je potrebné zohľadniť v SPRDI SR 2020

Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (návrh 08/2013)

Stratégia je pripravovaná na základe iniciatívy Ministerstva životného prostredia SR v nadväznosti na aktuálny vývoj témy dôsledkov zmeny klímy v širšom medzinárodnom kontexte. Dôvodom je najmä naliehavá potreba zlepšiť a zefektívniť adaptačné procesy v odozve na stále intenzívnejšie prejavy a dôsledky zmeny klímy. Definitívna verzia dokumentu je očakávaná v decembri 2013.

V súvislosti s dopravou návrh stratégie špecifikuje nepriaznivé vplyvy zmeny klímy na dopravu a navrhuje adaptačné opatrenia pre jednotlivé módy dopravy.

SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 sa súvislosťami so zmenou klímy a adaptačnými opatreniami nezaoberajú. Priemet Stratégie adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy do sektorovej politiky dopravy bude potrebné realizovať prostredníctvom hierarchicky vyššieho strategického dokumentu.

35 schválená uznesením vlády SR č. 77/2013

36 schválená uznesením vlády SR č. 231/1997

37 schválená uznesením vlády SR č. 471/2006

38 schválený uznesením vlády SR č. 848/2007

39 schválený uznesením vlády SR č. 1209/2002

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

1. VPLYVY DOPRAVY NA JEDNOTLIVÉ ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA

Táto časť sa venuje všeobecnému popisu potenciálnych negatívnych vplyvov dopravy na jednotlivé zložky životného prostredia. Rozsah popisu bol prispôsobený tak, aby bol konzistentný s kritériami uvedenými v prílohe II smernice SEA a aby zahŕňal všetky oblasti požadované smernicou: obyvateľstvo, zdravie ľudí, ovzdušie, klimatické faktory, pôdu, vodu, biodiverzitu, biotu, materiálne zdroje, krajinu a kultúrne dedičstvo.

Cieľom tejto analýzy bolo identifikovať významné vplyvy, ktoré sú relevantné pre posudzovanie na úrovni strategického dokumentu, na základe ich komplexného vyhodnotenia. Súčasťou hodnotenia sú matice, v ktorých je prehľadne identifikovaný charakter vplyvu podľa kritérií:

- obdobie trvania - výstavba, prevádzka;
- primárny, sekundárny;
- doba trvania - dočasný, trvalý;
- kumulatívny;
- synergický;
- zmierniteľnosť opatreniami - zmierniteľný dostupnými prostriedkami alebo obťažne zmierniteľný;
- významnosť vplyvu - významný alebo menej významný (významnosť bola stanovená aj podľa toho, či je vplyv zmierniteľný alebo minimalizovateľný).

V súlade so stanovenými environmentálnymi cieľmi boli pre ďalšie strategické posudzovanie významných vplyvov sformulované kľúčové otázky, prostredníctvom ktorých sa posudzoval súlad navrhovaných investičných priorít s environmentálnymi cieľmi.

1.1 Vplyvy na osídlené územie

Lokalizácia základných a dopravných služieb je orientovaná na centrá prirodzených regiónov. Súkromný sektor, pod tlakom ekonomických parametrov efektívneho prístupu obyvateľov k svojim službám, primárne umiestňuje zariadenia poskytujúce služby do centier prirodzených spádových (nodálnych) regiónov. Verejný sektor na úrovni štátu však v niektorých prípadoch tieto pravidlá nedodržiava. Stavby dopravnej infraštruktúry, v primeranom kapacitnom a kvalitatívnom usporiadaní, zabezpečujúce prístup k prirodzeným centráм spádových regiónov majú najvyšší pozitívny vplyv na posilňovanie polycentrických sústav a kvalitu života ich obyvateľov. Hlavné dopravné a sídelné rozvojové osi regiónov boli zverejnené v záväznej časti KURS 2011, exaktne boli zdokumentované v Územnom generely cestnej dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ÚGCD SR“) a v PKO SR.

Dostupnosť dopravnej infraštruktúry je dôležitým indikátorom efektívnosti dopravnej obsluhy územia SR v celoštátnom kontexte. ÚGCD SR exaktne vyhodnotil časovú dostupnosť siete diaľnic a rýchlostných ciest v západo - východnom a severo - južnom prepojení Slovenska. Najväčšie hodnoty parametrov dostupnosti [%obyvateľov SR v izochróne dostupnosti 15 min] k sieti pripravovaných diaľnic a rýchlostných ciest má diaľničný ťah D1 Bratislava – Žilina – Košice 46%, v severo - južnom prepojení má najvyššie hodnoty parametrov dostupnosti (ak nebudeme brať do úvahy ťah Čadca – Žilina – Trenčín – Bratislava ktorý tvorí časť západo - východného prepojenia) ťah Čadca – Žilina – Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica – Šahy 16%.

Európska politika kohézie členských krajín únie presadzuje posilnenie vzájomných väzieb sídelných sústav v prihraničných priestoroch krajín. K hierarchickej rovine riešenia SPRDI SR 2020 prislúcha hodnotenie posilňovania kohézie na najvyššej úrovni sídelnej a dopravnej. KURS 2011 i spoločné územnoplánovacie dokumenty krajín V4+2 preukazujú formujúci vplyv troch sídelných aglomerácií európskeho významu na osídlenie Slovenska. Ide o aglomerácie miest Viedeň, Budapešť a Katovice.

Zároveň dôležitým prvkom cezhraničnej kohézie sú stabilné a spoločným štátom posilnené cezhraničné väzby k aglomeráciám miest ČR Brno, Zlín a Ostrava. Nemenej významný vplyv hodný posilnenia sa viaže k aglomeráciám Krakova, Rzesova a Miškolca.

Efektívne využitie existujúcej či navrhovanej dopravnej infraštruktúry je dôležitým komponentom v stratégii jej rozvoja vo vzťahu k záberu nových plôch, mnoho razy cenných poľnohospodárskych plôch alebo plôch výraznej environmentálnej hodnoty v územiach Natura 2000. Okrem ekonomických (cena novej dopravnej infraštruktúry) a prevádzkových (poloprázdne rýchlostné cesty) faktorov treba brať do úvahy i skutočnosť, že kapacitne a výkonnostne nezdôvodniteľný návrh novej dopravnej infraštruktúry predstavuje nezanedbateľnú fragmentáciu územia. Negatívnym príkladom môžu byť v extraviláne plánované rýchlostné cesty v dvojpruhovom usporiadaní, súběžné s pôvodnou dvojpruhovou cestou I. triedy, z ktorej majú prevziať dopravnú záťaž, pričom je prognózované, že ani k roku 2040 nie je kapacitne zdôvodniteľný predpoklad realizovať 4 pruhovú rýchlostnú cestu.

Tab. 18 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na osídlené územie

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Prístup k základným a dopravným službám, k trhu		X	X			X		X			X	
Efektívnosť dopravnej obsluhy územia SR		X	X			X		X			X	
Kontinuita osídlenia v prihraničných regiónoch susediacich krajín		X	X			X		X			X	
Efektívnosť využitia kapacity plánovanej DI		X	X			X	X					X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- podporuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 prístup k základným a dopravným službám, k trhu?
- podporuje SPRDI SR 2020 efektívnosť dopravnej obsluhy v rámci SR?
- podporuje SPRDI SR 2020 sídelnú kohéziu s významnými sídelnými sústavami za hranicami SR?
- podporuje SPRDI SR 2020 efektívne využitie kapacity DI s prihliadnutím k nárokom na záber nových plôch?

1.2 Vplyvy na obyvateľstvo a zdravie ľudí

Doprava vplýva negatívne na zdravotný stav obyvateľstva predovšetkým tvorbou emisií znečisťujúcich látok, hluku a dopravnou nehodovosťou. V delbe prepravnej práce bude na Slovensku pretrvávajúť trend dynamickejšieho rastu environmentálne menej priaznivej automobilovej dopravy, s ktorou sú spájané aj predpoklady pretrvávajúcej hlukovej a imisnej záťaže obyvateľstva mestských aglomerácií a zároveň negatívne dopady na dopravnú nehodovosť.

Hluk z dopravy je najvýznamnejším rizikovým faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života a zdravia ľudí. Hlukovými vplyvmi z dopravy sú postihnuté najmä územia tesne ležiace pri exponovaných dopravných trasách. Podľa poznatkov zdravotníctva hluková hladina 65 dB(A) predstavuje hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Za najväčšieho producenta hluku je považovaná cestná doprava, nasleduje železničná doprava.

Kritériom pre posudzovanie účinkov hluku v SR je nariadenie vlády SR č. 549/2007 Z. z., ktoré vo vonkajšom priestore v obytnom území kategórie územia III - v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh, letísk a v mestských centrách stanovuje tieto najvyššie prípustné ekvivalentné hladiny hluku:

Tab. 19 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí (kat. územia III)

Časový interval	Hluk z dopravy $L_{Aeq,p}$ (dB)		
	Pozemná a vodná	Železničná	Letecká
Deň (06:00 - 18:00)	60	60	60
Večer (18:00 - 22:00)	60	60	60
Noc (22:00 - 06:00)	50	55	50

Významným vplyvom dopravy na zdravie ľudí je znečistenie ovzdušia emisiami. Výfukové plyny motorových vozidiel obsahujú stovky chemických látok v rôznych koncentráciách a s rôznymi účinkami na zdravie. Za najvýznamnejšie znečisťujúce látky vo vzťahu k zdraviu ľudí sa považujú oxidy dusíka, tuhé znečisťujúce látky a polycyklické aromatické uhľovodíky (PAH), z ktorých niektoré majú karcinogénny účinok (napr. benzo(a)pyrén). Karcinogénny účinok majú aj emisie polychlórovaných dibenzofuránov (PCDF) a polychlórovaných dibenzodioxínov (PCDD), ktoré sú nebezpečné už v stopových koncentráciách.

Medzi najzávažnejšie znečisťujúce látky z dopravy, s preukázateľnými negatívnymi účinkami na zdravie ľudí, patria emisie pevných prachových častíc suspendovaných v ovzduší, ktoré vznikajú pri prevádzke motorových vozidiel (spaľovanie pohonných hmôt, obrusovanie pneumatík, brzdového a spojového obloženia, povrchu vozoviek a pod.). Ich nebezpečnosť nespočíva iba v ich mechanických vlastnostiach, ale aj v obsahu rizikových organických a anorganických látok (polyaromatické uhľovodíky, ťažké kovy, dusičnany, amónne ióny a pod.). V súčasnosti sa z celkového množstva tuhých znečisťujúcich látok venuje veľká pozornosť hlavne časticiam s veľkosťou pod $10\text{ }\mu\text{m}$ (PM_{10}), ktoré môžu prenikať do dýchacieho traktu (inhalovateľná frakcia).

Problematickou skupinou znečisťujúcich látok sú aj oxidy dusíka. Viac ako 90% oxidov dusíka je emitovaných vo forme oxidu dusného (N_2O). Vo vzduchu sa však tento plyn rýchlo mení na oxid dusičitý (NO_2). Emisie N_2O ničia ozónovú vrstvu a predstavujú tiež tzv. skleníkový plyn spôsobujúci klimatické zmeny. Cestná doprava sa podieľa celosvetovo až 51% na emisiách oxidov dusíka. Oxid dusičitý NO_2 pôsobí ako dráždivý plyn. Je asi z 80-90% pohlcovaný dýchacími cestami. Oxidy dusíka spôsobujú mierne až ťažké zápaly priedušiek alebo pľúc.

Limitné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší stanovuje vyhláška MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Tab. 20 Limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí podľa vyhlášky MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z.

Znečisťujúca látka	Priemerované obdobie	Limitná hodnota	Medza tolerancie
NO_2	1 hod	$200\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$ sa nesmie prekročiť viac ako 18-krát za kalendárny rok	žiadna
	kalendárny rok	$40\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$	žiadna
CO	8 hod	$10\,000\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$	60 %
Častice PM_{10}	24 hod	$50\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$ sa nesmie prekročiť viac ako 35-krát za kalendárny rok	50 %
	kalendárny rok	$40\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$	20 %
SO_2	1 hodina	$350\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$ sa nesmie prekročiť viac ako 24-krát za kalendárny rok	$150\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$, t.j. 43 %
	1 deň	$125\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$ sa nesmie prekročiť viac ako 3-krát za kalendárny rok	žiadna
Benzén	kalendárny rok	$5\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$	žiadna
Olovo	kalendárny rok	$0,5\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$	100 %

Tab. 21 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na obyvateľstvo a zdravie ľudí

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Generovanie hluku dopravou počas výstavby	X	X	X		X		X		X			X
Generovanie hluku dopravou počas prevádzky		X	X			X	X		X		X	
Emisie z dopravy počas výstavby	X	X	X		X		X		X			X
Emisie z dopravy počas prevádzky		X	X			X	X			X	X	
Riziko dopravných nehôd		X		X		X				X	X	
Bariérový vplyv		X	X			X	X		X			X
Vizuálne vplyvy	X	X	X			X			X			X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- podporuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 ochranu pred hlukom?
- podporuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 znižovanie imisnej záťaže v obytných územiach?
- podporuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 zníženie dopravnej nehodovosti?

1.3 Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy

Okrem vplyvu znečistenia na ľudské zdravie má produkcia exhalátov motorových vozidiel významný podiel aj globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O).

V SR bol za obdobie 1881 - 2009 zaznamenaný trend rastu priemernej ročnej teploty vzduchu o 1,6 °C a pokles ročných úhrnov atmosférických zrážok v priemere o 3,4 % (na juhu SR bol pokles aj viac ako 10 %, na severe a severovýchode ojedinele je rast do 3 %). Zaznamenaný bol aj výrazný pokles relatívnej vlhkosti vzduchu (do 5 %) a pokles snehovej pokrývky takmer na celom území SR (vo vyšších horských polohách mierny nárast). Aj charakteristiky potenciálneho a aktuálneho výparu, vlhkosti pôdy, globálneho žiarenia a radiačnej bilancie potvrdzujú, že najmä juh SR sa postupne vysušuje (rastie potenciálna evapotranspirácia a klesá vlhkosť pôdy), no v charakteristikách slnečného žiarenia nenastali podstatné zmeny (okrem prechodného zníženia v období rokov 1965 - 1985). Výrazne narastá premenlivosť klímy, najmä zrážkových úhrnov.

Za posledných 15 rokov došlo k významnejšiemu rastu výskytu extrémnych denných úhrnov zrážok, čo malo za následok zvýšenie rizika lokálnych povodní v rôznych oblastiach SR. Na druhej strane, v období rokov 1989 - 2009 sa oveľa častejšie ako predtým vyskytovalo lokálne alebo celoplošné sucho, ktoré bolo zapríčinené predovšetkým dlhými periódami relatívne teplého počasia s malými úhrmami zrážok v niektorej časti vegetačného obdobia.

Z analýzy uvedenej v kapitole III.1.3 vyplýva, že dominantný podiel na celkovej produkcii skleníkových plynov z dopravy má cestná doprava, ktorá vyprodukuje až 96,32 % CO₂, pričom tento plyn tvorí dominantnú zložku v zložení skleníkových plynov. Pri strategickom environmentálnom posudzovaní je preto kľúčovou otázkou, akým spôsobom tento strategický dokument podporuje rozvoj environmentálne prijateľnejších druhov dopravy, akými sú železničná, vodná, verejná osobná a nemotorová doprava. Vyhodnoteniu tohto cieľa sa venujeme v rámci posudzovania rozvoja jednotlivých módov dopravy v kapitole IV.2.

Tab. 22 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Znečisťovanie ovzdušia exhalátmi		X	X			X	X			X	X	
Zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov		X		X		X	X			X	X	

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- podporuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 znižovanie tvorby emisií?
- zohľadňuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 potrebu znižovania tvorby emisií skleníkových plynov?

1.4 Pôda a horninové prostredie

Prioritným vplyvom na pôdu pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a počas výstavby aj dočasný záber pôdy pri budovaní prístupových ciest, manipulačných pásov, stavebných dvorov, depóniách humusu a pod. Pri diaľničných stavbách, ktoré majú nároky na záber pôdy najvyššie, je záber pôdy rádovo 3 ha na kilometer dĺžky.

Záber pôd pre výstavbu dopravnej infraštruktúry je z celospoločenského hľadiska nevyhnutnosťou. Pri zábere a ochrane poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať v súlade so zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy⁴⁰, podľa ktorého sú všetky poľnohospodárske pôdy zaradené do deviatich skupín kvality podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek (BPEJ). Ochrana poľnohospodárskej pôdy pri nepoľnohospodárskom využití je zabezpečená ochranou najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu BPEJ. Strategicky a národohospodársky významné investície schválené uznesením vlády SR (ako sú aj diaľnice a rýchlostné komunikácie), zakladajú dôvod na možný záber osobitne chránených poľnohospodárskych pôd v odôvodnenom rozsahu. Plošné rozmiestnenie najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v danom území je potrebné zvažovať pri výbere variantov trás dopravnej infraštruktúry.

Počas prevádzky stavieb dopravnej infraštruktúry sa nepredpokladajú významné vplyvy na kvalitu pôdy. Výnimkou sú prípady potenciálnej kontaminácie pôd v dôsledku havárie, spojenej s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok.

Doprava, predovšetkým cestná, môže ovplyvňovať i zdravotný stav lesa. Od roku 1995 je na Slovensku pozorované zlepšenie zdravotného stavu lesov, pričom zdravotný stav listnatých lesov možno považovať za stabilizovaný. Intenzita poškodenia je výrazne diferencovaná teritoriálne aj v závislosti od nadmorskej výšky. Najhorší stav je v lesoch na hornej hranici lesa, kde vplyvy prevádzky dopravy priamo nedosahujú. Okrem exhalátov má na zdravotný stav lesa vplyv aj prienik znečisťujúcich látok, hlavne chloridov zo zimnej údržby ciest.

⁴⁰ Zákon č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Tab. 23 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na pôdy a horninové prostredie

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Znížiteľný	Znížiteľný ťažko	Významný	Menej významný
Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov	X		X			X				X	X	
Dočasný záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov	X		X		X				X			X
Potenciálna kontaminácia a iná degradácia pôdy pri výstavbe	X		X		X				X			X
Kontaminácia pôd počas prevádzky		X		X		X	X			X		X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- je pri realizácii investičných priorít SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 dostatočne zabezpečená ochrana pôdy?

1.5 Voda

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže vo všeobecnosti ovplyvniť kvalitu a režim povrchových vôd a podzemných vôd a odtokové pomery. Z kvalitatívneho hľadiska je to predovšetkým možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami počas výstavby pri poruchách a haváriách stavebných mechanizmov a dopravnej techniky. Kritickými miestami sú križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky.

Z hydrologického hľadiska je nepriaznivou skutočnosťou tendencia odvádzat vody z povrchového odtoku z povrchu cestných komunikácií a iných spevnených plôch kanalizáciou priamo do recipientov, čo sa v rámci povodí negatívne odzrkadľuje na vývoji povodňových situácií. Pri návrhu odvodnenia komunikácií je preto potrebné podľa miestnych podmienok zvažovať možnosť odvodnenia zrážkových vôd prostredníctvom vsakovacích systémov do podzemných vôd.

Z hľadiska povodňovej ochrany je pri budovaní prvkov dopravnej infraštruktúry potrebné zachovať, eventuálne zlepšiť odtokové pomery daného územia. Je potrebné vyvarovať sa zmenšovaniu prietoku, resp. budovaniu prekážok pre prechod veľkých vôd. Pri projektovaní je preto potrebné navrhnuť umiestnenie telesa a objektov komunikácií na základe hydrotechnických výpočtov.

V období prevádzky cestných komunikácií môžu byť povrchové vody znečisťované priamym odvádzaním vôd z povrchového odtoku z vozovky do recipientu. Zraniteľnosť povrchových vôd závisí od veľkosti prietoku. Ovplyvnenie kvality vody v povrchovom toku je spravidla dočasného charakteru, avšak z hľadiska vplyvu na vodné ekosystémy ide o vplyv mimoriadne závažný a nezvratný. Dlhodobý charakter má akumulácia niektorých kontaminantov v dnových sedimentoch (ťažké kovy, organické látky). Tieto aspekty je potrebné zvažovať pri návrhu odvodnenia vozovky a iných spevnených plôch.

Doprava je jednou z antropogénnych aktivít, ktorá sa podieľa na znečisťovaní vôd z atmosférickej depozície (NO_x a NH_y).

Doprava patrí taktiež medzi najčastejšie príčiny vzniku mimoriadneho zhoršenia vôd (v roku 2008 bolo napr. zaznamenaných 38 prípadov nehôd a iných udalostí, pri ktorom došlo k mimoriadneho zhoršenia vôd).

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je možné hlavne v prípade stavebného zásahu do zvodnenej vrstvy. K takémuto zásahu dochádza predovšetkým pri výstavbe hlbokých zárezov alebo tunelov. Zníženie hladiny podzemnej vody môže priamo ovplyvniť výdatnosť zdrojov podzemnej vody a nepriamo aj biotopy závislé na vodnom režime.

Osobitnou kategóriou vplyvov je kolízia projektu s vodohospodársky chránenými územiami - chránenými vodohospodárskymi oblasťami, vodárenskými zdrojmi a ich ochrannými pásmami. V takýchto prípadoch je potrebné rešpektovať podmienky, ktoré vyplývajú z predpisov alebo rozhodnutí, ktorými boli tieto územia ustanovené.

Špecifické postavenie majú zdroje prírodných liečivých vôd alebo prírodných minerálnych vôd⁴¹, ktoré sú taktiež chránené ochrannými pásmami. Vo väčšine prípadov je výskyt týchto vôd viazaný na hlboké hydrogeologické štruktúry, ktoré sú chránené pred znečistením dostatočne hrubou vrstvou menej priepustných sedimentov. Potenciálne riziko môže predstavovať drénovanie horninových masívov pri razení tunelov, ktoré môže zasiahnuť oblasť tvorby a formovania minerálnych a termálnych vôd. Zabezpečenie ochrany týchto zdrojov je závislé od konkrétneho prípadu a vysporiadať sa s ním treba na úrovni EIA, prípadne na základe dodatočných prieskumov.

Legislatívnou bázou ochrany vôd je zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Osobitný dôraz je potrebné klásť na ustanovenia zákona, ktorými sa implementuje Smernica 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (tzv. Rámcová smernica o vodách - RSV).

Vo vzťahu k požiadavkám RSV majú vo všeobecnej rovine kontroverzné postavenie projekty vodnej dopravy. Lodná doprava je na jednej strane považovaná za „najekologickejšiu“ dopravu, na druhej strane, spolu s výstavbou vodných diel na vodných tokoch a protipovodňovými opatreniami bola jednou z hlavných hybných síl, ktoré boli príčinou antropogénnych zásahov do riečneho systému, predovšetkým hydromorfologických zmien. Environmentálnym cieľom Vodného plánu Slovenska je pritom eliminácia narušenia pozdĺžnej kontinuity riek a biotopov na úroveň konzistentnú s kritériami dobrého ekologického stavu/ potenciálu.

Na základe uvedenej analýzy považujeme z hľadiska vplyvov dopravnej infraštruktúry na vodné pomery za najvýznamnejšie ciele ochranu vodohospodárskych oblastí (vrátane minerálnych a termálnych vôd) a zachovanie dobrého ekologického potenciálu pri budovaní stavieb vodnej dopravy. Pre ich posúdenie navrhujeme pri ďalšom hodnotení vplyvov na vodné pomery uplatniť tieto kritériá:

- križovanie chránených vodohospodárskych oblastí;
- križovanie ochranných pásiem vodárenských zdrojov a zdrojov prírodných liečivých a prírodných minerálnych vôd;
- križovanie povodí vodárenských tokov;
- hydromorfologické zmeny vodných tokov.

Tab. 24 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na povrchové a podzemné vody

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Ovplyvnenie odtokových pomerov územia		X		X	X		X	X	X		X	
Znečisťovanie povrchových vôd odvádzaním zrážkových vôd zo spevnených plôch		X	X		X		X		X			X
Znečisťovanie vôd atmosférickou depozíciou		X	X			X	X	X		X		X
Potenciálne ohrozenie kvantity vodárenských zdrojov výstavbou tunelov a zárezov	X			X		X	X		X		X	
Potenciálne ohrozenie kvality vodárenských zdrojov	X	X		X	X				X		X	
Potenciálne havarijné znečistenie povrchových a podzemných vôd	X	X		X	X				X		X	
Hydromorfologické zmeny útvarov povrchových vôd vplyvom stavieb vodnej infraštruktúry	X		X			X			X		X	

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- môže realizácia SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 významne ovplyvniť vodné zdroje?

⁴¹ Zákon č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

- môže realizácia SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 významne ovplyvniť zdroje prírodných liečivých a prírodných minerálnych vôd?
- môže realizácia SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 spôsobiť významné hydromorfologické zmeny útvarov povrchových vôd?

1.6 Ochrana prírody a krajiny

Dopravné stavby a ich prevádzka majú preukázateľné negatívne vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a krajinu. Zvyšovanie dopravného zaťaženia územia, zvyšovanie hustoty dopravných koridorov a zvyšovanie intenzity prepravy negatívne vplyvy zosilňujú a pridružuje sa tiež kumulatívny efekt s činnosťami, ktoré sa v takto intenzívne využívanom území realizujú.

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže ovplyvniť faunu, flóru a biotopy v dotknutom území a jeho okolí. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívannej krajine);
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, znečistenie posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy;
- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často inváznych druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, v dopravne sprístupnených oblastiach).

Priamym vplyvom je deštrukcia až fyzická likvidácia biotopov pri výstavbe. Tento vplyv nie je zmierniteľný. Pri výstavbe dochádza k fragmentácii krajiny a biotopov, kde dopravná infraštruktúra predstavuje bariéry pre migrujúce voľne žijúce živočíchy. Bariérový efekt znižuje priechodnosť krajiny a má vážne ekologické dôsledky, ako je zmena živočíšnych spoločenstiev, vytváranie metapopulácií, znižovanie biologickej diverzity a zvýšenie rizika vymretia (extinkcie) ohrozených druhov. Druhy živočíchov v rámci týchto malých a izolovaných areálov majú obmedzené potravinové zdroje, výber partnerov a podmienky pre pohyb. Malé a izolované populácie sú náchylné k vyhynutiu vzhľadom k inbreedingu - príbuzenskému kríženiu. Medzi potenciálne najviac ohrozené patria niektoré druhy veľkých cicavcov najmä šelmy. Menšie cicavce nie sú existenciou uzavretých komunikácií zvyčajne významne ovplyvňované. Ich populácie, osídľujúce výseky krajiny vymedzené uzavretou komunikačnou sieťou, sú dostatočne početné a ostrovný efekt sa u nich neprejavuje tak výrazne. Navyše drobné cicavce nachádzajú dostatok možnosti na prekonanie bariéry v podobe početných priepustov, ktoré sú pre väčšie zvieratá nevyužiteľné.

Ohrozenie biodiverzity fragmentáciou územia je vypuklé v spojení so zhoršením priečnej priechodnosti dopravných stavieb spôsobenej zvýšenou intenzitou prepravy. Modernizovaná dopravná infraštruktúra zvyšovaním intenzity prepravy a zvýšením prejazdovej rýchlosti zvyšuje pôsobenie bariérového efektu. Následne dochádza k riziku stretov zveri s motorovými vozidlami pri lokálnej migrácii za potravou, k mortalite živočíchov a fyzickému úbytku jedincov. Relatívne často sú usmrcované zajac, chrček, hraboš, lasica, jež, veľké druhy kopytníkov a mäsožravcov (jeleň, srnec, sviňa divá, vydra, medveď). Najčastejšie dochádza ku kolíziám živočíchov s vlakmi a automobilmi v miestach križovania alebo priblíženia migračných koridorov. Najvyššia frekvencia nehôd je v úsekoch ciest prechádzajúcich lesnými komplexmi alebo pozdĺž lesa.

Mortalita niektorých skupín živočíchov (napr. obojživelníky) pravidelne migrujúcich v reprodukčnom období je v silne zaťažených dopravných úsekoch výnimočne vysoká. Bez špeciálnych technických opatrení (podchody, navádzacie steny a pod.) hrozí zánik celých populácií.

Fragmentácia biotopov je jedným z významných faktorov prispievajúcim k úbytku biodiverzity a narušaniu ekosystémov. Fragmentácia populácií a biotopov je faktor zvyšujúci nebezpečenstvo vyhynutia populácie, vzhľadom na to, že rozdeľuje spoločenstvá na menšie časti, ktoré sú od seba oddelené plochami bez vegetácie. Budovanie infraštruktúry tradične patri k činnostiam, ktoré takúto fragmentáciu spôsobujú. Rozvoj udržateľnej dopravy znamená aj zosúladenie požiadaviek na budované infraštruktúry s požiadavkami životného prostredia, takže nové iniciatívy musia byť realizované spôsobom, ktorý predstavuje minimálny negatívny vplyv na ekosystémy a biodiverzitu, no zároveň budú navrhnuté a realizované iniciatívy na zvýšenie konektivity biotopov v oblastiach s

existujúcou infraštruktúrou. (napr. budovaním ekoduktov, úprava sklených plôch okolo diaľnic, ochranné prvky na elektrických vedeniach).

Hlukové a svetelné zaťaženie okolia diaľnice bude pôsobiť rušivo na voľne žijúce živočíchy. Prejavuje sa stresový vplyv dopravného ruchu na kondíciu a reprodukčný potenciál živočíšnych druhov. Pozorovateľné sú zmeny správania pod vplyvom stresu. Medzi ďalšie negatívne externality ovplyvňujúce rastové a vývinové procesy rastlinných a živočíšnych druhov patria exhaláty z dopravy, prašnosť prostredia, chemické látky z posypových solí.

K degradácii biotopov dochádza aj šírením nepôvodných, ruderálnych a invázných druhov rastlín pozdĺž komunikácií, čo je ovplyvnené troma mechanizmami: zmenou podmienok stanovišť, uľahčením invázie cudzích druhov po predchádzajúcom vytlačení pôvodných druhov a umožnením ľahšieho pohybu rozširovania prostredníctvom živočíchov alebo človeka. Dochádza k zmenám druhového zloženia na pozemkoch v blízkom okolí budovaných komunikácií, k výsadbe nepôvodných druhov, odolných voči exhalátom, ale s výrazným inváznym potenciálom.

Pri výstavbe a modernizácii dopravných sietí dochádza k vplyvom na vodné ekosystémy. Výstavba komunikácií v členitom teréne si vyžaduje premostenia, preložky vodných tokov a spevnenia korýt technickými úpravami. Dochádza k fyzickému poškodzovaniu až likvidácii biotopov, k mechanickému narušovaniu vodných ekosystémov pri preložkách tokov (prejazdy, zakaľovanie tokov), k strate prirodzených úsekov tokov vynútenou reguláciou, k výrubom brehových porastov, ku skracovaniu vodných tokov, lokálnemu zrýchleniu prietokov a degradácii kvality pobrežných ekosystémov. Zhoršujú sa podmienky na neresiskách. Vodné priepusty sú častými bariérami pri migrácii rýb. Stavba komunikácií eróziou pôdy zvyšuje množstvo sedimentov vo vodných tokoch.

Výstavba dopravnej infraštruktúry v chránených územiach môže vážne ovplyvniť integritu chránených území, a ohroziť predmety ich ochrany. Zabezpečenie ochrany, zmiernenie vplyvov a návrh opatrení v prípadoch, ak nie je možné iné trasovanie je riešiteľné na úrovni EIA.

Kritérium ochrany krajiny zahŕňa vplyvy na charakter a integritu krajiny, predovšetkým v oblastiach so vzácnou prírodnou scenériou. Dopravné stavby môžu narušiť krajinný ráz a indukovať urbanizáciu dovtedy voľnej krajiny. Môže dochádzať k zásahom do krajinného rázu v dôsledku veľkoplošných terénnych úprav pri budovaní násypov a zárezov, stožiarových stavieb, mostov a mimoúrovňových križovatiek. Presuny hmôt menia krajinu a vznikajú nové antropogénne biotopy.

Za najvýznamnejšie ciele v súvislosti s vplyvmi dopravnej infraštruktúry považujeme ochranu osobitne chránených území v 2 až 5. stupni ochrany a území Natura 2000, zachovanie ekologickej stability krajiny a jej priechodnosť a minimalizáciu dopadov na biodiverzitu. Pre ich posúdenie boli uplatnené tieto kritériá:

- zásah do chránených území v 2. až 5. stupni ochrany;
- zásah do území Natura 2000;
- križovanie prvkov ÚSES a migračných koridorov.

Tab. 25 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na biodiverzitu, ochranu prírody a krajinu

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Ovplyvnenie chránených území a území Natura 2000	X	X	X	X		X	X	X	X		X	
Priamy úbytok biotopov	X		X			X				X	X	
Ovplyvnenie celistvosti krajiny	X			X	X	X				X		X
Ovplyvnenie priechodnosti migračných koridorov	X	X		X	X	X	X		X		X	
Ovplyvnenie biodiverzity vplyvom pôsobenia stresových faktorov (šírením invázných druhov, hlukom, emisiami)	X	X		X		X				X	X	
Ovplyvnenie stavu populácií fragmentáciou, izoláciou a mortalitou	X	X		X	X	X	X			X	X	
Ovplyvnenie scenérie krajiny		X		X		X			X			X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- dochádza z titulu SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 ku kontaktu s chránenými územiami v 2 až 5 stupni ochrany v národnej sústave CHÚ?
- dochádza z titulu SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 ku kontaktom s územiami Natura 2000?
- dochádza z titulu SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 k ovplyvneniu prvkov ÚSES?

1.7 Kultúrne dedičstvo

Kritérium zahŕňa vplyvy výstavby dopravnej infraštruktúry a následnej prevádzky na hmotné kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti, archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality. Nie sú v ňom zahrnuté ďalšie kategórie hmotného dedičstva, ako napr. knižný fond, archívny fond alebo kultúrne dedičstvo nehmotnej povahy, ktorých ovplyvnenie sa realizáciou SD nepredpokladá.

Vo fáze hodnotenia cieľov SD nie je možné vplyvy na kultúrne dedičstvo detailne vyhodnotiť, nakoľko kultúrne pamiatky a ostatné zložky kultúrneho dedičstva sú viazané na konkrétnu lokalitu, resp. územie. Všeobecne možno konštatovať priaznivý vplyv rozvoja dopravnej infraštruktúry pri projektoch, ktoré znamenajú odľahčenie intenzity dopravy v sídelných útvaroch, kde sú kultúrne pamiatky ohrozené vibráciami a emisiami z dopravy.

Kultúrne pamiatky však môžu byť výstavbou dopravnej infraštruktúry priamo ohrozené. V tejto kategórii ohrozenia sú predovšetkým archeologické lokality, hlavne s neodkrytými archeologickými nálezmi. Tejto problematike je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť pri príprave projektov dopravnej infraštruktúry, kedy je možné vplyvy zmierniť výberom vhodných variantov.

Nakoľko v koridoroch projektov dopravnej infraštruktúry sa doteraz spravidla nerealizoval systematický archeologický prieskum, je predpoklad, že pri stavebnej činnosti mimo známych archeologických lokalít je možné zachytiť doteraz neznáme archeologické nálezy či situácie. Preto je potrebné, aby etapách prípravy boli oslovené príslušné orgány pamiatkovej ochrany. Podmienkou na vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia pre jednotlivé stavby je vydanie záväzného stanoviska krajského pamiatkového úradu podľa § 30 ods. 4 pamiatkového zákona v nadväznosti na § 41 ods. 4 pamiatkového zákona.

Vplyvy na kultúrne dedičstvo vyhodnocujeme ako menej významné, nakoľko ich je možné zmierniť dôsledným dodržiavaním požiadaviek zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov a stavebného zákona.

Tab. 26 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na kultúrne dedičstvo

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Ovplyvnenie kultúrneho dedičstva výstavbou DI	X		X		X				X			X
Ovplyvnenie kultúrneho dedičstva prevádzkou DI		X		X		X	X			X		X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- môže realizácia SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 významne ovplyvniť kultúrne dedičstvo?

1.8 Materiálne zdroje a vplyvy súvisiace s ich využitím

Vplyv na materiálne energetické zdroje je nepriaznivo ovplyvňovaný trendmi, ktoré sú naznačené v kapitole III.1.8, z ktorých dominuje sústavný pozvoľný presun z hromadnej na individuálnu dopravu a zo železničnej na cestnú dopravu. Pri hodnotení cieľov SD je preto rozhodujúce, tak ako v prípade tvorby emisií, ako sa dokumenty podporujú rozvoj železničnej dopravy a verejnej osobnej dopravy.

Ďalším aspektom súvisiacim s rozvojom dopravnej infraštruktúry je efektívne využívanie zdrojov surovín a znižovanie dopadov ťažby a prepravy surovín pri realizácii projektov. Z hľadiska efektívneho

využívania zdrojov je dôležitá otázka maximálne možného využitia materiálov získaných pri výstavbe. Jedná sa jednak o primárne materiály z výkopov zo zárezov a tunelov a jednak o stavebné odpady, napr. z asanácií budov alebo objektov technickej infraštruktúry. Pri modernizácii železničnej infraštruktúry a infraštruktúry električkových tratí vzniká veľké množstvo využiteľného odpadu z odstránenia koľajového lôžka. Efektívne využívanie získaných materiálov môže znížiť aj dopad na iné zložky životného prostredia, kde v opačnom prípade dochádza k vytváraniu depónií, s negatívnym vplyvom na reliéf, záber pôdy a likvidáciu biotopov.

Pri ťažbe surovín je potrebné v čo najväčšej miere využívať existujúce otvorené ložiská surovín a nové otvárať iba v prípade nevyhnutnosti. V takomto prípade je nutné vopred zabezpečiť ich posúdenie procesom EIA. Ďalším negatívnym vplyvom výstavby je preprava surovín. Túto je potrebné optimalizovať z hľadiska prepravných vzdialeností a dopravných trás s najmenším vplyvom na dotknuté obyvateľstvo. Obdobne je potrebné vopred vhodne situovať objekty betonární a obalovní bitúmenových zmesí, ktorých sprevádzkovanie je taktiež podmienené posúdením v rámci procesu EIA.

Tab. 27 Sumárne vyhodnotenie vplyvov na prírodné zdroje

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Spotreba energetických zdrojov		X	X			X	X			X	X	
Spotreba neobnoviteľných zdrojov surovín	X		X		X				X			X
Neefektívne využívanie odpadov ako zdrojov surovín	X			X	X				X			X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- podporuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 znižovanie nárokov na energetické zdroje?
- podporuje SPRDI SR 2020 a SRVOND 2020 efektívne využívanie zdrojov surovín a odpadov?

2. STANOVENIE ENVIRONMENTÁLNYCH CIEĽOV SOH

Na základe analýzy súčasných environmentálnych problémov a významných vplyvov súvisiacich s dopravou, analýzy horizontálnych a sektorových politík, stratégií a koncepcií, ktoré majú vzťah k problematike dopravy a príslušných právnych predpisov vzťahujúcich sa na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie, boli sformulované ciele SOH, ktoré pokrývajú kľúčové environmentálne aspekty. Ciele SOH sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 28 Environmentálne ciele SOH

Oblasť	Cieľ
Dopravné aspekty vo vzťahu k osídlenému územiu	Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu V prípade SPRDI SR 2020 zabezpečiť efektívnu dopravnú obsluhu územia v celoslovenskom kontexte, v prípade SRVOND SR 2020 v regionálnom a miestnom kontexte Prispieť ku kohézii osídlenia SR s významnými sídelnými sústavami za hranicami SR Akceptovať princípy efektívneho využitia kapacity navrhovanej DI
Zdravie obyvateľov	Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach Zvýšenie bezpečnosti dopravy
Ovzdušie a klimatické faktory	Znižovať produkciu emisií z dopravy Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov
Pôda a horninové prostredie	Minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov Predchádzať rizikám z titulu nestability horninového prostredia
Voda	Nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd Obmedzovať zásah do vodohospodársky chránených území Zabezpečiť protipovodňovú ochranu územia
Biodiverzita a OP	Zabezpečiť ochranu cenných častí prírody a funkčnosti ekosystémov Zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000
Ochrana krajiny	Udržať ekologickú stabilitu krajiny Zachovať integritu krajiny a jej scenerickú hodnotu
Kultúrne dedičstvo	Chrániť kultúrne dedičstvo
Materiálne zdroje	Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov Racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov

Uvedené ciele SOH boli konfrontované s víziami, cieľmi, prioritami a opatreniami SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020, definovanými v rámci jednotlivých dopravných systémov. Výber indikátorov hodnotenia bol vytvorený s prihliadnutím k zoznamu TERM, ktorý EEA Kodaň spracovala pre Komisiu EÚ ako súbor indikátorov napomáhajúci postupu a efektívnosti integračných stratégií v rámci dopravy a životného prostredia.

3. VYMEDZENIE REALIZAČNÉHO VARIANTU POSUDZOVANÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV A POSTUPU ICH POSUDZOVANIA

V rámci SPRDI SR 2020 bol zostavený rozsiahly zoznam potenciálnych projektov, ktoré boli ďalej analyzované z hľadiska ich pripravenosti, potrebných investičných nákladov, časového plánu, ekonomickej efektivity, a pod. Nastavený metodický postup bol zameraný na identifikáciu projektov, ktoré je možné na základe širšieho odborného konsenzu považovať za relevantný a odôvodnený. Významným parametrom umožňujúcim zaradenia projektu do tejto kategórie (tzv. kategórie zelených projektov) bol stupeň prípravy, ktorý musí umožniť realizáciu daného projektu v rámci obdobia 2014 – 2020 (2023). Metodika bola nastavená smerom k identifikácii zrejmých, nespochybniteľných projektov, ktoré je možné v tomto období realizovať. Ostatné projekty (žlté, červené) je nutné podrobne rozpracovať, aby bolo možné preukázať ich relevanciu v nadväznosti na prípadnú realizáciu.

Do zásobníku projektov hodnotených strategických dokumentov boli zaradené zelené, žlté i červené projekty. V rámci II. fázy prípravy SPRDI SR 2020 sa tak musí klásť silný dôraz na zaistenie chýbajúcich vstupných dát a na nasadenie komplexného metodického postupu hodnotenia projektov s využitím mutikriteriálnej analýzy. V porovnaní s I. fázou prípravy potom bude možné zostaviť zoznamy prioritných projektov vrátane reflexie a harmonizácie horizontálnych modálnych presahov. Realizačné varianty sú v zásade pomenované v zásobníkoch projektov, ktoré tvoria prílohy SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020. Tieto predstavujú predpokladaný stav uvedenia predmetnej dopravnej infraštruktúry do prevádzky (bez zohľadnenia ich oprávnenosti a priorít - zelené, žlté a červené projekty).

Podrobnejší popis vymedzenia realizačného variantu v kontexte projektov, ktoré sú súčasťou projektového plánu a zásobníka projektov sa nachádza v kapitole č. IV.5.

Tab. 29 Predpokladaný stav po sprevádzkovaní dopravnej infraštruktúry realizačného variantu SPRDI SR 2020

Infraštruktúrne opatrenie SPRDI SR 2020	Hierarchická úroveň	Realizačný variant podľa SPRDI SR 2020 k roku 2020
Cestná doprava		
Dostavba diaľnice D1	Navrhovaná sieť TEN-T základná	D1 Bratislava - Trnava rozšírenie na 6.pruh, vrátane nových križovatiek D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka - Dubná Skala, privádzač Lietavská Lúčka - Žilina D1 Turany - Hubová - Ivachnová D1 Studenec - Beharovce (dobudovanie križovatky), privádzač Spišská Nová Ves II. etapa D1 Prešov Západ - Prešov juh, Budimír - Bidovce D1 Bidovce - Dargov - Pozdišovce, privádzač Michalovce D1 Pozdišovce - št. hr. SR/Ukrajina do roku 2022 D1 Beharovce - Branisko, 2. Profil (tunel Branisko) do roku 2025
Severojižné prepojenie do Poľska a Českej republiky	Navrhovaná sieť TEN-T základná	D3 št. hranica SR/PR - Skalité - Svrčinovec - Čadca/Bukov D3 Čadca Bukov - Oščadnica, 2. profil (tunel Horelica) do roku 2023 D3 Oščadnica - Kysucké Nové Mesto - Žilina/Strážov
Severojižné prepojenie na východnom Slovensku	Navrhovaná sieť TEN-T súhrnná	št. hranica SR/PR - Hunkovce - Ladomirová, Svidník - Hanušovce nad Topľou - Kapušany - Prešov severný obchvat
Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os	Navrhovaná sieť TEN-T súhrnná	R2 Chocholná D1 - Mníchova Lehota - Ruskovce - Žiar nad Hronom R2 Zvolen západ - Ožďany - Rožňava - Jablonov nad Turňou - Košice Šaca - Košické Oľšany
Stredoslovenská severojižná komunikačná os, vetva R3	Navrhovaná sieť TEN-T súhrnná	R3 št. hranica SR/PR - Dolný Kubín – Hubová (+peáž s D1 Hubová – Martin)
	Navrhovaná sieť TEN-T základná	R3 Martin – Šášovské Podhradie (+peáž s R1 Šášovské Pohradie – Zvolen) R3 Zvolen - Šahy do roku 2022
Stredoslovenská severojižná komunikačná os, vetva R3-R1-R3	Navrhovaná sieť TEN-T súhrnná	R3 št. hranica SR/PR - Dolný Kubín – Hubová (+peáž s D1 Hubová – Ružomberok) Ružomberok - Banská Bystrica
	Navrhovaná sieť TEN-T základná	R3 Zvolen - Šahy do roku 2022
Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii	Navrhovaná sieť TEN-T súhrnná	D4 Bratislava Jarovce - Bratislava Rača D4 Bratislava Rača - Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves - št. hranica SR/Rakúsko do roku 2022
	Mimo siete TEN-T	R7 Bratislava Prievoz - Dunajská Lužná - Dunajská Streda
Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR	Navrhovaná sieť TEN-T základná	R6 št. hranica SR/ČR - Mestečko - Púchov
Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T	Mimo siete TEN-T	R7 Dunajská Streda – Nové Zámky - Lučenec R8 Nitra - Brezolupy Výstavba nových úsekov ciest I. triedy Modernizácia a zvyšovanie bezpečnosti ciest I. triedy

Infraštruktúrne opatrenie SPRDI SR 2020	Hierarchická úroveň		Realizačný variant podľa SPRDI SR 2020 k roku 2020	
Železničná doprava				
Modernizácia siete TEN-T	Navrhovaná sieť TEN-T	základná	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/Rak., realizácia (zaradená v základnej sieti TEN-T pre osobnú dopravu)	
			ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. - I. etapa úsek Púchov - Považská Teplá	
			ŽSR, Modernizácia trate Púchov – Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa - úsek Považská Teplá /mimo/ - Žilina /mimo/	
			Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry Lučivná a Paludza - Liptovský Hrádok	
			Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate - Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry	
			Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia	
			ŽSR, Uzol Bratislava	
			ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplica a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia	
			Košice - Kostofany nad Hornádom (nultá stavba pre IKD), realizácia	
			Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, realizácia	
			ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia	
			Navrhovaná sieť TEN-T	súhrnná
	Zvolen - Filakovo, elektrifikácia trate, realizácia			
	Technologické interoperability	zaistenie	Navrhovaná sieť TEN-T	Navrhovaná sieť TEN-T základná
Navrhovaná sieť TEN-T			súhrnná	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo/ Komárno, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia do roku 2021
Elektrifikácia dôležitých tratí	Mimo siete TEN-T		Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno, zdvojkofajnenie a elektrifikácia trate, PD	
			ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia	
			ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany, realizácia	
Intermodálna preprava				
Terminály intermodálnej prepravy	Navrhovaná sieť TEN-T	súhrnná	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby	
			ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Leopoldov, 1. etapa výstavby	
	Navrhovaná sieť TEN-T	základná	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, 1. etapa výstavby	
			ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Žilina, 1. etapa výstavby	
Letecká doprava				
Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T	Navrhovaná sieť TEN-T	základná	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava	
			Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad - Tatry	
	Navrhovaná sieť TEN-T	súhrnná	Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice	
			Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice	
Vodná doprava				
Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	Navrhovaná sieť TEN-T	základná	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)	
Modernizácia, rekonštrukcia a dobudovanie verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo	Navrhovaná sieť TEN-T (Bratislava, Komárno)	základná	Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.	
Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk a výstražných značení				

SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 sú viacúrovňové strategické dokumenty, k tomuto charakteru dokumentov bola prispôsobená aj metodika posudzovania.

Hodnotenie SOH bude vykonané v dvoch úrovniach:

- 1. úroveň je venovaná posúdeniu súladu vízií, priorít a cieľov vymedzených v rámci SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020;
- 2. úroveň sa zaoberá hodnotením na úrovni procesu SEA opatrení rozvoja železničnej, cestnej, vodnej, leteckej a intermodálnej infraštruktúry navrhnutých v rámci SPRDI SR 2020, posúdením opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v rámci SRVOND SR 2020.

Všetky opatrenia SD odkazujú na konkrétne strategické ciele, ku ktorých naplneniu priamo prispievajú. Ich obsah, charakter a výpočtová hodnota vo vzťahu k hodnoteniu vplyvov na životné prostredie sú rôznorodé. Opatrenia všeobecného charakteru s nepriamym ale evidentným vplyvom, bez možnosti určenia lokalizácie opatrení v území, budú v SOH spracované na tzv. 1. úrovni hodnotenia vízií, cieľov a priorít. Opatrenia s priamym vplyvom na životné prostredie, u ktorých je známa lokalizácia infraštruktúry budú v SOH spracované na tzv. 2. úrovni, náležitej k procesu SEA. SD obsahujú aj zoznamy projektov DI a VOND, ktorých uskutočnenie je prezentované ako spôsob naplnenia proklamovaných opatrení, zostavených podľa spomínaného kritéria naliehavosti. Úroveň jednotlivých projektov zodpovedá obsahu hodnotenia vplyvov na životné prostredie na úrovni EIA.

Na zabezpečenie cieľov je v rámci SPRDI SR 2020 navrhnutá realizácia opatrení ktoré sa majú vykonať v módoch cestnej, železničnej, intermodálnej, leteckej a vodnej infraštruktúry. Dominantné množstvo projektov dopravnej infraštruktúry, uvádzané v texte SPRDI SR 2020 a jeho prílohe, absolvovalo proces posudzovania na úrovni procesu EIA, ukončený záverečným stanoviskom ktoré má odporúčací charakter a prijatím rozhodnutia o umiestnení stavby. SOH poznatky z elaborátov EIA preberá a vyhodnocuje ako podpornú údajovú databázu pre posudzovanie na 2. úrovni SEA alebo na 1. úrovni. Nie je však úlohou SEA dopĺňať údajovú databázu v rovine poznatkov EIA. Opatrenia lokálneho charakteru, kde nie je prítomný strategický rozmer náhrady umiestnenia zvažovaného opatrenia v inom územnom koridore alebo náhradou iným dopravným módom, sú označené ako 3. úroveň hodnotenia, príslušná procesu EIA.

Hodnotenie jednotlivých projektov je z hľadiska strategického environmentálneho posudzovania neštandardné, nakoľko tieto už nepredstavujú politiku, plán, stratégiu, či program, ale konkrétne projekty s definovaným umiestnením v území a preto podliehajú posudzovaniu v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. Decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (kodifikované znenie) – tzv. smernica EIA, ktorá bola transponovaná do zákona č. 24/2006 Z. z. Podľa analýzy projektov väčšina z nich už procesom EIA v minulosti prešla.

Kategorickou zásadou, ktorú bolo nutné pri posudzovaní uplatniť bolo, že **SEA nemá v žiadnom prípade suplovať proces EIA**. Tejto zásade bola podriadená najmä hĺbka hodnotenia jednotlivých projektov, pričom v zmysle filozofie SEA boli jednotlivé oblasti hodnotené na základe stanovených environmentálnych cieľov. Zmyslom hodnotenia bolo predovšetkým upozornenie na **možný nesúlad projektu s environmentálnymi cieľmi stanovenými stratégiami pre jednotlivé oblasti**.

Tab. 30 Opatrenia SPRDI SR 2020 a spôsob ich environmentálneho hodnotenia

Druh opatrení	Druh dopravy/činnosť	Opatrenia	Úroveň hodnotenia
Systémové opatrenia	Predprojektová a projektová príprava stavieb dopravnej infraštruktúry	Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov	1. úroveň
		Realizácia multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky	1. úroveň
Organizačné opatrenia	Cestná doprava	Koncepcia cestnej dopravy	1. úroveň
	Železničná doprava	Súlad koncepcií pri objednávaní dopravy	1. úroveň
		Obnova vozového parku	1. úroveň
	Intermodálna preprava	Vytvorenie organizácie prevádzkujúcej intermodálne terminály	1. úroveň
		Vytvorenie stimulov na vytváranie logistického zázemia	1. úroveň
		Legislatívne úpravy	1. úroveň
	Letecká doprava	Program podpory rozvoja kombinovanej dopravy	1. úroveň
		Spoločné prevádzkovo-organizačné opatrenie	1. úroveň
	Vodná doprava	Koncepcia rozvoja vodných ciest	1. úroveň
		Rozvoj služieb verejných prístavov	1. úroveň
		Vysporiadanie majetkovoprávných vzťahov vo verejných prístavoch	1. úroveň
Prevádzkové opatrenia	Cestná doprava	Efektívna správa a údržba cestnej siete	1. úroveň
		Rozvoj IntDS	1. úroveň
		Modernizácia odpočívadiel	3. úroveň
	Železničná doprava	Integrovaný taktový cestovný poriadok	1. úroveň
		Odstránenie súbehov a nadväznosť autobusovej dopravy	1. úroveň
		Zmeny v GVD za účelom obmedzenia kapacitných nedostatkov	1. úroveň
		Zaistenie rozsahu dopravy podľa dopytu	1. úroveň
		Zníženie nákladov na riadenie prevádzky	1. úroveň
	Vodná doprava	Správa a údržba vodných ciest a plavebných objektov na úrovni celoročnej splavnosti	1. úroveň

Pokračovanie tabuľky

Druh opatrení	Druh dopravy/činnosť	Opatrenia	Úroveň hodnotenia
Infraštruktúrne opatrenia	Cestná doprava	1. Dobudovanie diaľnice D1	2. úroveň
		2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky	2. úroveň
		3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku	2. úroveň
		4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os	2. úroveň
		5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3 a vetva R3-R1-R3	2. úroveň
		6. Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii	2. úroveň
		7. Dobudovanie prioritnej osi západ – východ SR	2. úroveň
		8. Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T	1. a 3. úroveň 2. úroveň
	Železničná doprava	Nové železničné spojenia	1. úroveň
		Terminály integrovanej osobnej prepravy	3. úroveň
		Modernizácia siete TEN-T	2. úroveň
		Odstránenie obmedzujúcich miest	1. úroveň
		Technologické zaistenie interoperability	2. úroveň
		Infraštruktúrne opatrenia pre realizáciu ITCP	1. úroveň
		Elektrifikácia dôležitých tratí	2. úroveň
		Zaistenie prevádzkyschopnosti	1. úroveň
		Dosiahnutie požadovaných štandardov na celoštátnych tratiach	1. úroveň
		Revitalizácia tratí a staníc (uzlov)	1. úroveň
		Diaľkové riadenie prevádzky na železničnej infraštruktúre (racionalizácia, dispečerizácia)	1. úroveň
	Intermodálna preprava	Terminály intermodálnej prepravy	2. úroveň
		Odstránenie obmedzení (intermodálnej prepravy) na železničnej sieti	1. úroveň
	Letecká doprava	Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T	2. úroveň
	Vodná doprava	Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	2. úroveň
		Rekonštrukcia a modernizácia plavebných komôr na vodnom diele Gabčíkovo	3. úroveň
		Dobudovanie sledovanej vodnej cesty Váh	1. úroveň
		Vodné cesty a objekty pre športovú a rekreačnú plavbu na vodných cestách SR	3. úroveň
		Budovanie súčastí vodných ciest	3. úroveň
		Modernizácia, rekonštrukcia a dobudovanie verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo	3. úroveň
		Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk a výstražných značení	3. úroveň
		Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch vo verejnom prístave Bratislava	3. úroveň
		Výstavba skladového hospodárstva pre poľnohospodárske produkty	3. úroveň
		Zlepšenie splavnenia jednotlivých úsekov vodnej cesty v rámci verejných prístavov	3. úroveň
		Vybudovanie verejných prístavov pre športovú a rekreačnú plavbu	3. úroveň
Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou	Cestná doprava	Prevencia vzniku a odstránenie KNL	1. úroveň
	Železničná doprava	Zaistenie bezpečnosti na železničných priechodoch	1. úroveň
		Zaistenie bezpečnosti v železničných staniciach	1. úroveň
	Letecká doprava	Vytvorenie podmienok pre zabezpečovanie bezpečnej prevádzky leteckej dopravy (Safety)	1. úroveň
	Vodná doprava	Zavádzanie rozšírených riečnych informačných služieb	1. úroveň

Pokračovanie tabuľky

Druh opatrení	Druh dopravy/činnosť	Opatrenia	Úroveň hodnotenia
Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo	Cestná doprava	Efektívne projektovanie, budovanie obchvatov miest a obcí	1. úroveň
	Železničná doprava	Monitoring ŽP a protihlukové opatrenia	1. úroveň
		Realizácie protihlukových opatrení	1. úroveň
		Elektrifikácie vyťažených železničných tratí	1. úroveň
		Odstraňovania starých ekologických záťaží	1. úroveň
	Letecká doprava	Aplikácie nástrojov pre efektívnu elimináciu rizík spojených s ochranou životného prostredia a znižovanie negatívnych dopadov na obyvateľstvo	1. úroveň
	Vodná doprava	Investície do vodnej dopravy s cieľom zvýšenia environmentálnej znášanlivosti plavidiel	1. úroveň
		Zvýšenie environmentálnej znášanlivosti dopravných prostriedkov vodnej dopravy konštrukčnými úpravami	1. úroveň
		Vybudovanie čerpacích staníc LNG vo verejných prístavoch SR	3. úroveň
		Zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejných prístavoch vyprodukovaných prevádzkou plavidiel	3. úroveň

Vysvetlivky:

- 1.úroveň – hodnotenie vízií, cieľov a priorít
2. úroveň – hodnotenie opatrení s lokalizačným parametrom na úrovni procesu SEA
3. úroveň – hodnotenie opatrení na úrovni procesu EIA

Z predchádzajúcej tabuľky je zjavné, že na strategickej úrovni hodnotenia je možné vykonať posúdenie tých opatrení, ktoré majú svoj územný priemet a zároveň vytvárajú nový, alebo v dominantnej miere modernizujú existujúci, ucelený dopravný systém s variantnými možnosťami usporiadania. Ide o infraštruktúrne opatrenia pre ktoré boli spracované podklady minimálne na úrovni relevantnej technickej štúdie so situáciou stavby dopravnej infraštruktúry.

Opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ obsahuje zoznam projektov s podkladmi, ktorých účelom je zabezpečenie náležitých stavebnotechnických parametrov existujúcej cestnej siete. Tieto projekty rekonštrukcií ciest nie je možné posudzovať na strategickej úrovni variantného prístupu k formovaniu dopravného systému, nakoľko takýto charakter nemajú. Projekty výstavby a rekonštrukcii ciest boli hodnotené na 1. úrovni v rámci vízií, cieľov a priorít.

Opatrenia SRVOND SR 2020 sú aktivity, ktorými sa naplňujú strategické a špecifické ciele. Sú základom pre definovanie projektov, ktorých realizáciou dôjde k plneniu stanovených cieľov. Jedno opatrenie môže byť vykonané prostredníctvom viacerých projektov. Úlohou opatrení je tiež stanoviť kroky, ktoré bude nutné zrealizovať na príslušných stupňoch štátnej, regionálnej a miestnej správy. Každé opatrenie je tiež možné vnímať ako program zahŕňajúci vzájomne súvisiace projekty.

Na základe 56 definovaných opatrení je v zásobníku projektov SRVOND SR 2020 navrhnutá realizácia 179 projektov, ktoré sú rozdelené po regiónoch a podľa priorít na projekty „zelenozelené“ (potrebné a pripravené), „zelené“ (potrebné a uskutočniteľné), „žlté“ (potrebné a nepripravené a projekty, potrebnosť ktorých bude potrebné preukázať v genereloch dopravy) a „červené“ (nepripravené, a/alebo neuskutočniteľné, a/alebo s menším významom). Vzhľadom na rozsah 179 projektov sú do nasledujúcej tabuľky, definujúcej realizačný variant SRVOND SR 2020, zaradené len potrebné, pripravené a uskutočniteľné projekty.

Tab. 31 Predpokladaný stav po sprevádzkovaní dopravnej infraštruktúry realizačného variantu SRVOND SR 2020, spôsob environmentálneho hodnotenia opatrení

Druh opatrení	Priority – úroveň hodnotenia 1	Realizačný variant: Opatrenia – úroveň hodnotenia 2	Realizačný variant: Zelené projekty – úroveň hodnotenia 3
Organizačné opatrenia	Priorita 1, SD1.1: Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave	-	-
	Priorita 2, SD 1.2: Zabezpečenie dostatočného objemu finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej osobnej a nemotorovej dopravy	-	-
	Priorita 3, SD 1.3: Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál	-	-
	Priorita 4, SD 1.4: Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy OP 17 Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Západnom funkčnom regióne (BSK, TTSK, Bratislava a Trnava), vo Východnom funkčnom regióne (KSK, PSK, Košiciach a Prešove; v Poprade a Vysokých Tatrách), v Stredo-južnom funkčnom regióne (BBSK, Banská Bystrica a Zvolen) a v Stredo-severnom funkčnom regióne (ŽSK, TSK, Žilina, Trenčín, Martin)	OP 17 Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Západnom funkčnom regióne v Bratislave a Trnave, vo Východnom funkčnom regióne v Košiciach, Prešove, v Poprade a Vysokých Tatrách, v Stredo-južnom funkčnom regióne Banská Bystrica a Zvolen a v Stredo-severnom funkčnom regióne Žilina, Trenčín, Martin	Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja
	Priorita 5, SD 1.5.: Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave	-	-
	Priorita 6, SD 2.1: Zavedenie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb	-	-
Prevádzkové opatrenia	Priorita 7, SD 2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy tak, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave	-	-
	Priorita 8, SD 2.3: Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy	-	-
	Priorita 9, SD 2.4: Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich	-	Modernizácia dispečerského riadenia, online sledovanie polohy, informácie, Žilina Modernizácia vozidlového informačného a komunikačného systému, Žilina
	Priorita 10, SD 2.5: Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov	-	Zavedenie internetového predaja cestovných lístkov - software, hardware, Žilina

Pokračovanie tabuľky

Druh opatrení	Priority – úroveň hodnotenia 1	Realizačný variant: Opatrenia – úroveň hodnotenia 2	Realizačný variant: Zelené projekty – úroveň hodnotenia 3
Infraštruktúrne opatrenia	Priorita 11, SD 3.1: Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich a vysokou energetickou efektívnosťou	-	Obnova vozidlového parku električiek v Bratislave
			Obnova vozidlového parku trolejbusov v Bratislave
			Nízkopodlažné a energeticky úsporné trolejbusy a trolejbusy s pomocným pohonom pre Žilinu
			Nízkopodlažné, ekologické (hybridné) autobusy – obstaranie, Žilina
			Plynoifikácia autobusov verejnej dopravy, DPMP Prešov
			Nákup duobusov pre Prešov
			Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach
			Projekt nákupu elektrických jednotiek v rámci IDS, ZSSK
			Projekt nákupu dieselových jednotiek v rámci IDS, ZSSK
	Priorita 12, SD 3.2: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti	-	ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v Bratislave, úsek Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice (realizácia)
			ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v Bratislave, úsek Bratislava hlavná stanica - Devínska Nová Ves (realizácia)
			ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v Košickom samosprávnom kraji I. etapa (PD + realizácia)
	Priorita 13, SD 3.3: Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	-	Modernizácia dopravného dispečingu v Bratislave
			Zriadenie dynamickej preferencie MHD na svetelných križovatkách, Žilina
			Revitalizácia uličných priestorov mestskej časti Sásová v Banskej Bystrici s napojením na centrum mesta s cieľom uprednostniť VOD a nemotorovú dopravu
	Priorita 14, SD 3.4: Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov	-	Projekt budovania pracovísk THÚ, ZSSK (Bratislava, Košice, Humenné, Zvolen, Žilina, Nové Zámky)

Pokračovanie tabuľky

Druh opatrení	Priority – úroveň hodnotenia 1	Realizačný variant: Opatrenia – úroveň hodnotenia 2	Realizačný variant: Zelené projekty – úroveň hodnotenia 3
Infraštruktúrne opatrenia	Priorita 15, SD 3.5: Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy	-	<p>Modernizácia údržbovej základne v Bratislave</p> <p>NS MHD 1. etapa Hlavná stanica - Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica - Janíkov dvor, 2. časť Bosákova - Janíkov dvor</p> <p>Modernizácia električkových tratí - Karloveská, Vajnorská a Račianska radiála</p> <p>NS MHD 1. etapa Hlavná stanica - Janíkov dvor, prevádzkový úsek Hlavná stanica - Šafárikovo námestie</p> <p>Modernizácia trakčných meniarní v Žiline (technológia + kapacitory)</p> <p>Modernizácia trolejbusovej infraštruktúry v Žiline</p> <p>Výstavba trolejbusových tratí a obrátisk v Žiline</p> <p>Modernizácia údržbovej základne v Košiciach</p> <p>Modernizácia električkových tratí v Košiciach - 2. etapa</p>
	Priorita 16, SD 3.6: Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami	-	<p>Cyklotrasa Eurovelo 13, Devínska cesta (Karlova Ves – Devín)</p> <p>Cyklistická komunikácia H2 (Solinky - centrum), Žilina</p> <p>Cyklistická komunikácia V6 (Veľký Diel - Vlčince, konečná trolejbusov), Žilina</p> <p>Cyklistická komunikácia V9 (Vlčince - Vodné dielo), Žilina</p> <p>Cyklistická komunikácia V7 (Veľký Diel - Carrefour), Žilina</p> <p>Cyklotrasa Podlavice- Hušták – Autobusová stanica a Železničná stanica a Železničná zastávka - mesto Banská Bystrica s nadchodom ponad cestu I/66 a doplnkovou cyklistickou infraštruktúrou</p> <p>Cyklistická a pešia komunikácia Banská Bystrica - Šalková</p> <p>Nízkonákladové opatrenia v cyklistickej doprave na území mesta Prešov</p>
	Priorita 17, SD 3.7: Upokojenie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí, podpora osvetly	-	Výbudovanie dopravného ihriska v Banskej Bystrici

Vysvetlivky:

úroveň hodnotenia 1 – hodnotenie vízií, priorít, strategických cieľov

úroveň hodnotenia 2 - opatrenia obsahujúce lokalizačný parameter úrovne procesu SEA

úroveň hodnotenia 3 - zelené projekty obsahujúce lokalizačný parameter úrovne procesu EIA

Z predchádzajúcej tabuľky je zrejmé, že na strategickej úrovni hodnotenia je možné vykonať posúdenie len dvoch opatrení SRVOND SR 2020 (zriadenie a budovanie IDS), ktoré majú svoj územný priemet a zároveň vytvárajú nové, alebo v dominantnej miere modernizujú existujúce, ucelené

dopravné systémy s variantnými možnosťami usporiadania. Uvedené opatrenia SRVOND SR 2020 sú charakteristické svojim programovým kontextom, viažucim sa na iné opatrenia a projekty infraštruktúrneho charakteru, ktoré realizačne naplňajú ciele budovania IDS v mestách a ich aglomeráciách na úrovni projektov. Samotné projekty zaradené do zásobníku majú charakter miestneho rozsahu a úrovne, ich environmentálne hodnotenie zodpovedá procesu EIA.

4. POSÚDENIE VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT HODNOTENÝCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV

Popis a vyhodnotenie aktivít, podporujúcich jednotlivé vízie, ciele a priority, je uvedený v plnom rozsahu v prílohách č. 1.1 a 1.2. V nasledujúcom texte sú uvedené závery vyhodnotenia z príloh.

4.1 Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít stabilného a efektívneho rozvoja dopravného sektora s environmentálnymi cieľmi SOH

Proces investičného plánovania nadväzuje na európske aj vnútroštátne záväzné dohovory, ktoré zahŕňajú najvýznamnejšie investičné aktivity. EK umožňuje podporiť významné investície v oblasti rozvoja siete TEN-T aj prostredníctvom nového finančného nástroja „Spájame Európu“ (CEF). Môže ísť o podporu financovania tvorby projektových dokumentácií, ako aj realizácie investičných akcií.

V rámci procesu prípravy jednotlivých projektových zámerov bude dôsledne vyžadované naplnenie požadovaných krokov vo fázach predinvestičnej, investičnej/projektovej prípravy, vo fáze realizácie stavby.

Realizácia multimodálneho dopravného modelu je kľúčovým predpokladom na nastavenie procesov efektívneho dopravného plánovania a rozvoja dopravnej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Ide teda o významné systémové opatrenia s okamžitým využitím v rámci tzv. II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, ktorá bude priamo nadväzovať na tento dokument.

Dôsledné dodržanie fáz v procese prípravy a realizácie rozvojových projektov, vychádzajúce z výstupov multimodálneho dopravného modelu prinesie zlepšenie stavu predovšetkým v oblastiach orientovaných na poskytovanie dopravnej služby a na jej užívateľov – obyvateľov SR.

Zároveň využívanie výstupov z multimodálneho dopravného modelu obsahuje vysoký potenciál ovplyvniť návrhy a rozhodnutia o umiestnení dopravných stavieb korigovaním nepriaznivých vplyvov dopravy na prírodu a krajinu.

Významnou kapitolou hodnotenia je oblasť projektovej prípravy dopravnej infraštruktúry (ďalej len „DI“). V prílohe SPRDI SR 2020 sú definované projektové dokumentácie DI ktorých príprava je odporúčaná. Ak bude celý proces predprojektovej a projektovej prípravy prebiehať v súlade so strategickým cieľom „Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy“ potom je potrebné návrh spracovania projektových dokumentácií hodnotiť vysoko pozitívne.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- zlepšiť prístup k základným a dopravným službám;
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií nevytvárajú potenciálny konflikt s environmentálnymi cieľmi SOH.

4.2 Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Dopravná infraštruktúra SR svoju funkciu dopravnej obsluhy územia naplňa na neadekvátnej kvalitatívnej úrovni. Nie je možné tvrdiť, že územie Slovenska je v osídlených priestoroch nedostupné

cestnou infraštruktúrou, avšak v priestoroch s vysokou koncentráciou obyvateľstva a jeho aktivít existujú zreteľne identifikované nedostatky vo výkonnosti dopravnej infraštruktúry a v jej komplexnom usporiadaní. Cesty I. triedy supľujú funkciu diaľnic a rýchlostných ciest na mnohých úsekoch cestnej siete Slovenska, vrátane súčastí siete TEN-T. Vo väčšine prípadov sú tieto cesty trasované intravilánmi miest a obcí, kde sú zdrojom negatívnych vplyvov pôsobiacich na životné prostredie.

Stanovené ciele SPRDI SR 2020 majú ambíciu vykonať nápravu nepriaznivého stavu kvalitatívnych parametrov cestnej infraštruktúry najvyššieho významu. Okrem dôležitej úlohy v rozvoji národného hospodárstva má realizácia cieľov priamy pozitívny environmentálny vplyv, hlavne v oblasti zdravia. V husto osídlených mestských aglomeráciách i na extravilánových úsekoch ciest I. triedy v koridoroch budúcich diaľnic a rýchlostných ciest sa prostredníctvom výstavby diaľničnej infraštruktúry očakáva zlepšenie stavu dopravnej nehodovosti. Pozitíva možno očakávať aj z hľadiska zníženia hlukovej a emisnej záťaže obyvateľstva z dôvodov presmerovania dopravy z intravilánov miest a obcí na nové trasy diaľnic a rýchlostných ciest mimo sídelných útvarov a realizácie protihlukových opatrení. V neposlednom rade, výrazné zlepšenie dopravnej dostupnosti hlavných sídelných aglomerácií Slovenska sa následne premietne i do vyššej kvality života obyvateľstva.

Významnou kapitolou hodnotenia je oblasť modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete. Aktivita plánovaná v oblasti modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete reagujú na neuspokojivý stavebnotechnický stav niektorých úsekov cestnej siete. V sieti diaľnic a rýchlostných ciest je v nevyhovujúcom 2,5 % komunikácií, v havarijnom stave je ďalších 0,6% komunikácií z celkovej dĺžky siete. V sieti ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave 47,6 % ciest a v nevyhovujúcom stave 6,2 % z celkovej dĺžky siete ciest I. triedy. Od roku 2000 súhrnný podiel úsekov v nevyhovujúcom až havarijnom stave ciest I. triedy stúpol až dva a pol násobne.

Súčasťou hodnotenia vízií, cieľov a priorít sú projekty uvedené v prílohe SPRDI SR 2020 – Indikatívny zoznam navrhovaných projektov a v tabuľke na konci prílohy SOH č. 1.1. Súvislosť s prioritou SC1.2 „Zvýšenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií prostredníctvom výstavby nových úsekov ciest I. triedy“ a s prioritou SC5.1 „Zníženie dopadov na ŽP a obyvateľstvo - efektívne budovanie obchvatov miest a obcí“ majú projekty výstavby ciest I. triedy (obchvaty a preložky ciest, úseky s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami). Súvislosť s prioritou SC2.2 „Zlepšenie stavebno-technického stavu ciest I. triedy“ a s prioritou SC4.1 „Prevencia vzniku kritických nehodových lokalít“ majú projekty modernizácie a zaistenia bezpečnosti cestnej dopravy na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy. Projekt „Opatrenia na znižovanie hlukovej záťaže na cestách I. tried“ má súvis s prioritou SC5.1 „Zníženie dopadov na ŽP a obyvateľstvo - budovanie protihlukových opatrení“.

Projekty modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete sú vo väčšine prípadov navrhované v existujúcich koridoroch komunikácií, majú charakter stavebných aktivít lokálneho významu, kde je potrebné postupovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. a rozhodnúť o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na úrovni procesu EIA. Väčšina uvádzaných projektov modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete nemá projektové podklady spracované na zodpovedajúcej úrovni. V rámci systémového hodnotenia vízií, cieľov a priorít boli použité technické podklady rôznej úrovne vyššie uvedených projektov, ktoré poskytli Slovenská správa ciest (ďalej len „SSC“) a Národná diaľničná spoločnosť a.s. (ďalej len „NDS a.s.“). Z hľadiska vyhodnotenia súladu vízií, cieľov a priorít sú dotknuté ciele hodnotené s očakávaným pozitívnym vplyvom na životné prostredie.

Prínos pre životné prostredie bude mať taktiež zavedenie dopravnej telematiky – IntDS do riadenia dopravy. Navigačné systémy a informačné služby riadenia prevádzky môžu napr. asistenciou v plánovaní dopravných ciest zvýšiť plynulosť dopravného toku a tak znížiť celkovú spotrebu pohonných hmôt, a teda i škodlivých emisií.

S rozvojom cestnej dopravnej infraštruktúry súvisí negatívny trend rastu spotreby energií, v ktorom dominuje spotreba kvapalných palív. Z globálneho hľadiska je teda rozvoj cestnej infraštruktúry v opozícii s cieľmi EÚ zameranými na redukciiu emisií skleníkových plynov. Realizácia opatrení však súčasne napĺňa cieľ spoločenstva na podporu multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Je evidentné, že v tomto smere je potrebné nájsť kompromis na podporu trvalo udržateľnej mobility a hospodárskeho rastu.

Je prirodzené, že budovanie nových ciest a rýchlostných ciest sa nevyhne negatívnym vplyvom na územie, v ktorom budú realizované. Výstavbou sú postihnuté všetky základné zložky životného prostredia - pôda, voda, ovzdušie, biota. Sumarizácia potenciálnych vplyvov na jednotlivé zložky je uvedená v kapitole IV.1.

Najvýznamnejšou konfliktnou oblasťou súvisiacou s budovaním novej dopravnej infraštruktúry je stret so záujmami ochrany prírody, v ktorých dominuje konflikt s územiaми zaradenými do sústavy chránených území Natura 2000. Vyhodnoteniu konfliktov projektov zaradených do SPRDI SR 2020 je venovaná samostatná kapitola IV.4. V tomto smere je potrebné pozitívne hodnotiť iniciatívu MDVRR SR na budovanie ekoduktov pre migráciu zveri. Tieto budú realizované v miestach identifikovanej potreby, na základe spolupráce s odbornými organizáciami.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- zlepšiť prístup k základným a dopravným službám;
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 vytvárajú potenciálny konflikt predovšetkým s nasledujúcimi environmentálnymi cieľmi SOH:

- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov;
- zabezpečiť protipovodňovú ochranu územia;
- zabezpečiť ochranu cenných častí prírody a funkčnosti ekosystémov;
- zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000;
- udržať ekologickú stabilitu krajiny;
- zachovať integritu krajiny a jej scenerickú hodnotu;
- chrániť kultúrne dedičstvo;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov.

4.3 Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Strategické ciele železničnej dopravy sú v SPRDI SR 2020 usporiadané v komplexnom ponímaní problematiky: osobná doprava a preprava, nákladná doprava a preprava, železničná infraštruktúra, projektová a predprojektová príprava, ekonomika.

Komplexne stanovené a vzájomne prepojené ciele vytvárajú predpoklady pre efektívnejšie využitie kapacity železničnej infraštruktúry, zrýchlenie prepravy osôb a tovaru, zvýšenie jej bezpečnosti a spoľahlivosti. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete má potenciál prispieť k znižovaniu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie.

Základnou víziou v oblasti prevádzkového využitia železničnej siete je celkové zvyšovanie objemu prepráv na železnici, vrátane spätného presunu prepráv z cestnej dopravy. Železničná sieť musí byť na tento proces všestranne pripravená, musí umožňovať uspokojenie zvýšeného dopytu po osobnej aj nákladnej doprave na konkurencie schopnej úrovni.

Zaostávanie v rozvoji železničnej infraštruktúry môže predstavovať riziká poklesu vnútroštátnych prepráv cestujúcich a tovaru, ako aj úbytok tranzitnej dopravy. To môže mať za následok pokračovanie rastového trendu objemu nákladnej cestnej dopravy a IAD a z toho plynúce environmentálne problémy.

Problematika nových železničných tratí bola v KURS 2001 uvádzaná v súvislosti s kvalitatívne lepším pripojením mesta Nitra na železničnú sieť TEN-T a na jadrové územie Bratislavskej aglomerácie. Ako možné riešenie KURS 2001 uvažuje novú železničnú trať pripojenú na existujúcu trať č. 130 Bratislava – Galanta – Štúrovo, zaradenú v rámci nového návrhu siete TEN-T súhrnná sieť, tvoriacu najkratšie radiálne spojenie Bratislavy a Nitry. Nová trať by mala byť odpojená od trate č. 130 v lokalite Trnovec nad Váhom a pozdĺž obce Cabaj – Čápor by bola zaústená do mesta Nitra na trať č. 140, s pokračovaním v existujúcej trati č. 140 v osídlení údolia rieky Nitra po Prievidzu.

Kvalitatívne lepšie pripojenie Nitry na severo - južne orientovanú hlavnú železničnú trať TEN-T, trať č. 120 Bratislava – Žilina, sa predpokladalo vykonať prostredníctvom modernizácie trate č. 141 a 140 v úseku Leopoldov – Zbehy – Lužianky – Nitra. S touto koncepciou sa prostredníctvom projektovej prípravy na modernizáciu železničných tratí stotožnil aj SPRDI SR 2020.

Najvyššou investičnou prioritou je modernizácia železničných tratí zaradených do paneurópskych koridorov č. IV., V. a VI., ktorú sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T na parametre definované v dohodách AGC, AGTC, zvyšovanie traťových rýchlostí v úsekoch, kde je to vzhľadom na geografické podmienky možné na 160 km/h a zabezpečenie interoperability pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí v súlade s legislatívou EÚ.

Opatrenia železničnej dopravy prispievajú k plneniu cieľov zameraných na nízkouhlíkové hospodárstvo, životné prostredie a efektívne využívanie zdrojov. Z tohto globálneho hľadiska má najvyšší význam ambícia sektoru železničnej dopravy zvyšovania objemu prepráv na železnici, vrátane presunu prepráv z cestnej dopravy, čo priamo prispieje k cieľu znižovania emisií skleníkových plynov.

V tejto súvislosti má mimoriadny význam aj elektrifikácia tratí, ktorej efektom je znižovanie závislosti dopravného sektoru na ropných produktoch, znižovanie produkcie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov. V prípade elektrifikovaných tratí je prostredie zároveň zaťažované nižšími hladinami hluku a elektrifikácia tratí bude mať za následok aj výraznejšie skrátenie cestovného času.

Ďalším z efektov modernizácie tratí je znižovanie bezpečnostných rizík, a to ako vnútorných (technické zabezpečenie železničnej prevádzky), tak aj vonkajších vo vzťahu k cestujúcim a iným užívateľom dopravy. Mimoriadnym prínosom v tejto oblasti je realizácia mimoúrovňových križovaní železnice s cestnou infraštruktúrou.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu;
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi SOH nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

4.4 Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi SOH

V slovenských podmienkach intermodálnej prepravy spočíva ťažisko komodality na systémoch železničnej a cestnej dopravy. Vodná doprava zaradená do systému intermodálnej prepravy podľa dohôd AGN a AGTC nachádza uplatnenie na vodnej ceste Dunaj. Výhľadovo sa počíta s prevádzkovaním intermodálnej prepravy i na Vážskej vodnej ceste. Základnou podmienkou však je splavnenie Vážskej vodnej cesty v zodpovedajúcich parametroch.

Vízie a ciele intermodálnej prepravy na Slovensku vytvárajú predpoklad funkčnosti systému vybudovaním nových základných verejných terminálov v Bratislave, Žiline, Košiciach, Leopoldove a Budči. Lokalizácia terminálov vychádza z exaktne zistených dát o zdrojoch, cieľoch a smerovaní existujúcich a potenciálnych prepravných tokov. Umiestnenie terminálov pomerne presne korešponduje s rozdelením Slovenska na dopravno-gravitačné (spádové) regióny.

Navrhované verejné terminály vytvárajú nediskriminačné podmienky rovnosti prístupu k zariadeniam intermodálnej prepravy. Existuje reálny predpoklad, že následkom prevádzkovania nových terminálov intermodálnej prepravy sa podiel ekologicky a energeticky účinnejšej dopravy na celkovom množstve prepravy tovaru v SR zvýši. V týchto súvislostiach sa očakáva presun určitého objemu medzinárodnej

cestnej nákladnej automobilovej dopravy, vykonávanej na dlhé vzdialenosti, na systémy medzinárodnej intermodálnej prepravy.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- zlepšiť prístup k dopravným službám;
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi SOH nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

4.5 Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Vzhľadom na rozlohu krajiny disponuje SR pomerne hustou sieťou letísk rôzneho charakteru a zatriedenia. V roku 2013 prebieha iniciatíva MDVRR SR o dosiahnutí optimalizovaného stavu z pohľadu počtu letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami, pri zohľadnení územných, ekonomických a dopravných súvislostí a potrieb štátu a regiónov.

V rámci systému civilného letectva EÚ Európska komisia v usmernení Spoločenstva – ktoré sa týka financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk – stanovuje 3 kategórie verejných medzinárodných letísk. Z uvedených kritérií vyplýva, že SR má 1 letisko s významom pre EÚ – letisko M. R. Štefánika Bratislava a 1 letisko regionálneho významu, dôležité pre dostupnosť – letisko Košice.

V súčasnosti sú evidované výrazné finančné a prevádzkové problémy predovšetkým na strane letiskových spoločností prevádzkujúcich letiská Žilina, Sliač a Piešťany hlavne z dôvodu absencie stabilných výkonov. Z tohto zistenia vychádza potreba nového organizačného usporiadania letiskových spoločností na území SR v tendenciách optimalizácie ich počtu, rozsahu a charakteru poskytovaných služieb. V súlade s uvedeným sa pripravuje spoločné prevádzkovo - organizačné opatrenie v podobe zmien na strane letiskových spoločností prevádzkujúcich letiská na území SR v tendenciách optimalizácie ich počtu, rozsahu a charakteru poskytovaných služieb.

Opatrenia v podobe modernizácie, budovania a údržby infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T (Bratislava, Košice, Poprad-Tatry) vychádzajú z rozsahu potrieb letiskových spoločností na strane prevádzkovej infraštruktúry, či už ide o komplexnú modernizáciu letiskovej infraštruktúry (RWY a príslušné plochy), budovanie novej infraštruktúry pre nákladnú dopravu alebo o infraštruktúrne opatrenia v podobe údržbových prác.

Podpora navrhovaných opatrení z verejných zdrojov bude predmetom posúdenia EK, v súlade s návrhom Usmernenia EK o štátnej pomoci letiskám a letiskovým spoločnostiam zo dňa 03. júla 2013.

S rozvojom leteckej infraštruktúry siete TEN-T súvisí predpokladaný nárast objemov prepravy sprevádzaný negatívnym trendom rastu spotreby energií – v ktorom dominuje spotreba kvapalných palív – a produkcia emisií. Z globálneho hľadiska je teda rozvoj leteckej infraštruktúry v opozícii s cieľmi EÚ zameranými na redukciu emisií skleníkových plynov.

Ako prínos k zlepšeniu stavu životného prostredia je potrebné hodnotiť opatrenia plánované vykonať na letiskách.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd;

- zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 vytvárajú potenciálny konflikt predovšetkým s nasledovnými environmentálnymi cieľmi SOH:

- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov.

4.6 Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Od intervencií smerovaných do infraštruktúry vodnej dopravy sa prioritne očakáva zlepšenie podmienok splavnosti Dunajskej a Vážskej vodnej cesty, zlepšenie existujúcich služieb poskytovaných v prístavoch, resp. rozšírenie ich ponuky.

Rozvoj a modernizácia vodných ciest a verejných prístavov má potenciál prispieť k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti v SR. Infraštruktúra vodnej dopravy zabezpečujúca požadované parametre plavebnej dráhy vodnej cesty počas celého roka je zárukou konkurencieschopnosti vodnej dopravy a jej začlenenia do dopravných reťazcov. Modernizovaný stav infraštruktúry vodnej dopravy môže priaznivo ovplyvniť priľahlé regióny pozdĺž Dunaja a dolného Váhu.

Vnútrozemská vodná doprava hrá dôležitú úlohu najmä v preprave tovaru, ako súčasť intermodálnych dopravných sústav sa podieľa na plnení cieľov dopravnej politiky EÚ zameraných na znižovanie environmentálnej záťaže plynúcich z neustále rastúcich dopravných požiadaviek.

Vodná doprava spôsobuje zásahy do vodných ekosystémov a režimu vodných tokov. Predpokladom jej funkčnosti je pomerne stavebne a technicky náročná infraštruktúra. Prevádzka plavidiel vodnej dopravy je spojená so znečistením vôd. V súčasnosti absenteje infraštruktúra zásobovania plavidiel alternatívnymi palivami.

Strategický cieľ zameraný na znižovanie negatívnych dopadov vodnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo proklamuje aktivity v oblasti remotorizácie lodí, v oblasti alternatívnych palív, v nakladaní s odpadmi a v monitoringu vplyvov na životné prostredie. Ich prínos môže pozitívne ovplyvniť ekologickú bilanciu vodnej dopravy.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- zlepšiť prístup k dopravným službám;
- nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd;
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- predchádzať vzniku odpadov;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi SOH nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

4.7 Vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít verejnej osobnej a nemotorovej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

V súvislosti s neustále zvyšujúcimi sa prepravnými nárokmi obyvateľstva a rastom individuálnej automobilovej dopravy je nevyhnutné vykonávať zásadné systémové opatrenia na podporu rozvoja ekologických druhov dopravy. Hlavnou víziou SRVOND SR 2020 je zvrátiť doterajší nepriaznivý vývoj v delbe prepravnej práce a tým vytvoriť podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu.

Súčasný trend delby prepravnej práce v rámci osobnej prepravy sa na Slovensku vyvíja značne v prospech individuálnej automobilovej prepravy. Individuálna automobilová preprava tvorila v roku 2011 v rámci SR až 77,3 % celkových výkonov osobnej dopravy. Cieľom Slovenska je zabezpečiť zníženie tohto pre životné prostredie negatívneho trendu vývoja delby prepravnej práce a podnietiť investíciami prechod cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na environmentálne prijateľné módy verejnej osobnej dopravy. Zvrátenie negatívneho trendu vo vývoji delby prepravnej práce by prinieslo synergický efekt v znižovaní emisií z dopravy, tvorbe kongescií v sídelných aglomeráciách. Negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie sú primárne spojené so spotrebou energií, čo má za následok produkciu CO₂, znečistenie vzduchu a hluk. V rámci SR tvorí doprava až 20% celkovej produkcie CO₂ a 34% NO_x.

Jedným z najvýznamnejších prínosov aktivít podporujúcich rozvoj VOND je súlad s cieľmi stratégie Európa 2020, kde je prioritou udržateľný rast a podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje. Podľa tejto iniciatívy by Európa mala modernizovať celé odvetvie dopravy, zdroje využívať efektívne, spôsobom, ktorý podporí oddelenie hospodárskeho rastu od využívania zdrojov, prejsť smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu, zvýšiť využívanie energie z obnoviteľných zdrojov a podporovať energetickú účinnosť.

Špecifické ciele SRVOND SR 2020 sú zamerané na organizačné, infraštruktúrne a prevádzkové aspekty spočívajúce vo zvýšení ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy, zabezpečenie kvalitnej infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, dostupnej a kvalitnej infraštruktúre nemotorovej dopravy.

Zatraktívnenie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy vytvára potenciál pre prebratie časti individuálnej osobnej dopravy, s priamym dopadom na zníženie spotreby pohonných hmôt, znížením tvorby emisií, vrátane emisií skleníkových plynov. Zníženie intenzity IAD má pozitívny vplyv na všetky ďalšie environmentálne a zdravotné aspekty súvisiace s dopravou - zníženie imisnej a hlukovej záťaže, bezpečnosť, ohrozenia kultúrnych pamiatok a pod.

Modernizáciou a nasadením nových, energeticky úsporných vozidiel pre železničnú osobnú dopravu a MHD sa dosiahne nielen zvýšenie bezpečnosti prevádzky, komfortu prepravy a úspora času cestujúcich, ale aj pokles spotreby trakčnej elektrickej energie a s tým súvisiacich nákladov. Nové, energeticky úsporné vozidlá dokážu vďaka modernej trakčnej výzbroji a modernému pohonu ušetriť významnú časť trakčnej energie v porovnaní so zastaranými vozidlami.

Investície do verejnej osobnej dopravy by mali priniesť integrovanú dopravnú infraštruktúru optimalizovanú pre jednotlivé mestské aglomerácie a jej vhodnú organizáciu, ktorá bude prevádzkovaná novými modernými dopravnými prostriedkami. Dopravné prostriedky sú jedným zo základných kameňov dopravného systému a predurčujú jeho kvalitatívne i kvantitatívne parametre. Zároveň predstavujú prvý kontakt cestujúcich s verejnou osobnou dopravou a preto môžu zásadným spôsobom ovplyvniť ich rozhodovanie pri výbere dopravného módu.

Podpora potenciálnych projektov bude podmienená existenciou komplexného strategického plánu rozvoja verejnej osobnej dopravy v jednotlivých mestách, čím sa sleduje vhodnosť dopravného riešenia, ekonomická opodstatnenosť a trvalá udržateľnosť jednotlivých projektov, ako i mestskej hromadnej dopravy ako celku.

Z uvedeného vyplýva, že podpora verejnej osobnej a nemotorovej dopravy bude napĺňať predovšetkým tieto environmentálne ciele:

- zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu;
- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- zvýšiť bezpečnosť dopravy;
- chrániť kultúrne dedičstvo.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

5. VYHODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÝCH DOKUMENTOV

Strategická úroveň hodnotenia SEA si vyžaduje zaoberať sa komplexnými priestorovými súvislosťami celej siete predmetného dopravného systému. V rámci I. fázy prípravy SPRDI SR 2020 bol zostavený rozsiahly zoznam potenciálnych projektov, ktoré boli ďalej analyzované hodnotené z hľadiska potrebnosti, pripravenosti a uskutočniteľnosti.

Potrebnosť predstavovala priamu väzbu na rámcovú priority infraštruktúrnych opatrení, ktorých analýza bola vykonaná v rámci spracovania návrhu SPRDI SR 2020. Pripravenosť vypovedá o stupni predprojektovej prípravy, v delení na spracovanie štúdie uskutočniteľnosti, posúdenie dopadu na životné prostredie (EIA), vydanie územného rozhodnutia, stav majetkovo - právneho vyrovnania a vydanie stavebného povolenia. Uskutočniteľnosť vyjadruje ekonomickú efektívnosť navrhovaného riešenia, ktorá bola vykonaná na základe analýzy nákladov a prínosov (CBA).

Nastavený, zjednodušený metodický postup bol zameraný na identifikáciu projektov, ktoré je možné na základe širšieho odborného konsenzu považovať za relevantný a odôvodnený. Významným parametrom umožňujúcim zaradenia projektu do tejto kategórie (tzv. kategórie zelených projektov) bol stupeň prípravy, ktorý musí umožniť realizáciu daného projektu v rámci obdobia 2014 – 2020 (2023). Metodika bola nastavená smerom k identifikácii zrejmých, nespochybniteľných projektov, ktoré je možné v tomto období realizovať. Ostatné projekty je nutné podrobne rozpracovať, aby bolo možné preukázať ich relevanciu v nadväznosti na prípadnú realizáciu.

V rámci SPRDI SR 2020 sú projekty zadelené nasledovne:

- projektový plán pre programové obdobie 2014 - 2020 (resp. 2023) obsahuje zelené projekty SPRDI SR 2020 (projekty, ktoré je možné v tomto období realizovať bez obmedzení);
- zásobník projektov pre programové obdobie 2014 - 2020 (resp. 2023) obsahuje všetky projekty – zelené, žlté a červené – ktoré sú súčasťou SPRDI SR 2020.

Súčasťou zadaných opatrení SPRDI SR 2020, ktoré sú predmetom strategického environmentálneho posudzovania, sú projekty zaradené do kategórií zelených, žltých a červených projektov. Z tohto dôvodu nemohlo byť strategické environmentálne posudzovanie zamerané len na zelené (nespochybniteľné projekty), ktoré sú súčasťou projektového plánu SPRDI SR 2020. Predmetom SOH boli všetky projekty (s územným priemetom) zaradené do zásobníku projektov.

Zadefinované opatrenia cestnej, železničnej, intermodálnej, leteckej a vodnej dopravy priestorovo pokrývajú sieť a zariadenia najvyššieho významu v SR. Proces strategického hodnotenia vplyvov dopravnej infraštruktúry na životné prostredie rozlišuje líniové a plošné prvky. Diaľnice, rýchlostné cesty, cesty, železničné trate, vodné cesty sú posudzované ako líniové prvky. Železničné uzly, prístavy, terminály intermodálnej prepravy a letiská sú posudzované ako plošné prvky. Hodnotenou entitou je územný sektor, ohraničujúci priestor s predpokladaným vplyvom na životné prostredie.

Líniové prvky dopravnej infraštruktúry predstavujú – vzhľadom na svoj súvislý a kontinuálny charakter – výrazný aspekt vplyvu na územie a krajinu. Charakter stavieb železničných líniových prvkov – elektrifikácie a modernizácie tratí v línii existujúcej trate – vymedzuje pomerne jednoznačne určené územné sektory. V prípade výstavby diaľnic a rýchlostných ciest je nutné brať do úvahy, výstavbou vyvolané zmeny dopravnej záťaže na komunikáciách, ktorých podstatný podiel funkcie nová infraštruktúra prevezme. Samotný líniový prvok je teda stanovený trasou novej diaľnice/rýchlostnej cesty a trasou súběžnej (pôvodnej) cesty. Uvedená dvojité líniové prvky dopravnej infraštruktúry – mnoho ráz s pomerne rozdielnym trasovaním – vytvára územný sektor prostredníctvom plošného priemetu hodnotených vplyvov, vzťahujúcich sa na novú i pôvodnú komunikáciu. Šírka hodnoteného územného sektoru je daná premenlivým charakterom hodnôt posudzovaných kritérií a to i v závislosti na možnosti postihnúť priame i nepriame, kumulatívne i synergické vplyvy na životné prostredie. Líniové územné sektory sú preto jednoznačne definovateľné prostredníctvom svojich nemenných koncových bodov, križovatkami diaľnic a rýchlostných ciest. Na základe žiadosti MDVRR SR, sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií je pomenovanie územných sektorov v cestnej doprave odvodené od názvu stavieb diaľnic a rýchlostných ciest, bez uvádzania križovatiek.

Územný sektor plošných prvkov dopravnej infraštruktúry je daný samotnou plochou budúceho dopravného areálu a nadväzujúcim územím rôznej veľkosti – v závislosti od hodnoteného kritéria – v ktorom sú potenciálne identifikované priame i nepriame, kumulatívne i synergické vplyvy. Názvy územných sektorov plošných prvkov sú pomenované podľa lokalizácie prvku (napr. Terminál

intermodálnej prepravy Bratislava, stavby v železničnom uzle Bratislava, Prístav Bratislava sú lokalizované v územnom sektore „Bratislava“, čo umožňuje hodnotiť primárne vplyvy samotných plošných prvkov dopravnej infraštruktúry a zároveň postihnúť i kumulatívny a synergický charakter ich vzájomného pôsobenia ako previazaného dopravného celku).

Siete cestnej a železničnej dopravy boli rozdelené do územných sektorov v závislosti od uzlových bodov systémov (križovatky diaľnic a rýchlostných ciest, železničné uzly).

Hodnotenie bolo vykonané cielene na územné sektory v ktorých boli zároveň identifikované, projektové úseky stavieb cestnej a železničnej dopravy. Z jednotlivých územných sektorov je možné zostaviť a hodnotiť konkrétne opatrenia cestnej a železničnej dopravy SPRDI SR 2020, uvedené v tabuľke opatrení. Pre intermodálnu a leteckú dopravu bol zvolený postup posudzovania lokalizácie terminálov intermodálnej prepravy a letísk v rámci základného zónovania Slovenska.

Zoznamy územných sektorov, so zadelením jednotlivých projektov SPRDI SR 2020, podrobné a súhrnné vyhodnotenie súladu jednotlivých opatrení s environmentálnymi cieľmi SOH – v členení podľa územných sektorov – je spracované v prílohách č. 2.1. a 2.2. Bodové hodnotenia boli vykonané v prostredníctvom štruktúry strategických aspektov, kritérií, indikátorov odvodených od environmentálnych cieľov SOH.

Vyhodnotenia súladu opatrení SD s environmentálnymi cieľmi SOH bolo vykonané prostredníctvom nasledujúcich stupníc vyhodnotenia vplyvov:

Stupnica vyhodnotenia vplyvov (okrem Natura 2000)

- 2 významný negatívny vplyv
- 1 mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami
- 0 nulový alebo zanedbateľný vplyv
- +1 mierne pozitívny vplyv
- +2 významný pozitívny vplyv
- ? pre vyhodnotenie nie sú dostatočné informácie
- X nie je relevantný úsek

Stupnica vyhodnotenia vplyvov Natura 2000

- 2 významne negatívny vplyv (veľmi významný vplyv)
- 1 mierne negatívny vplyv (menej významný vplyv)
- 0 nulový vplyv (nevýznamný vplyv)
- 1? pravdepodobne menej významný vplyv, je potrebné ho potvrdiť, alebo vylúčiť významne negatívny vplyv Primeraným hodnotením (tzv. Appropriate Assessment - Naturové hodnotenie podľa článku 3 Smernice 92/43/EHS)
- 2? pravdepodobne významne negatívny vplyv, je potrebné ho potvrdiť, alebo vylúčiť Primeraným hodnotením (tzv. Appropriate Assessment - Naturové hodnotenie podľa článku 3 Smernice 92/43/EHS)
- 2+ významne negatívny vplyv, ktorý bol stanovený Primeraným hodnotením a kde boli navrhnuté technické opatrenia, ktoré pri dodatočnom posúdení znížili významnosť na -1

Nasledujúce tabuľky prezentujú výsledné hodnotenie súladu opatrení SPRDI SR 2020 s environmentálnymi cieľmi SOH. Textový popis vyhodnotenia súladu je prezentovaný v kapitole IV. 6 Sumárne vyhodnotenie.

Tab. 32 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 1. Dostavba diaľnice D1

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
1	Bratislava Pečňa – Trnava	6,00	1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	1,00
2	Hričovské Podhradie – Martin	8,00	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	5,00
3	Martin – Hubová	5,00	1,00	1,00	-1,00	-2,00	-1,00	0,00	-1,00	-2,00	-2,00	-2,00
4	Hubová – Ivachnová	5,00	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	1,00
5	Ivachnová – Prešov západ	5,00	2,00	0,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	4,00
6	Prešov západ – Bidovce	7,00	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	5,00
7	Bidovce – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	2,00	0,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00
Opatrenie (sektory spolu)		38,00	9,00	6,00	-7,00	-8,00	-7,00	-1,00	-3,00	-7,00	-7,00	13,00

Tab. 33 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
8	Hričovské Podhradie – Svrčinovec	7,00	2,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	5,00
9	Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	2,00	0,00	2,00	-1,00	-2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00
21	Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	3,00	1,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	2,00
Opatrenie (sektory spolu)		12,00	3,00	4,00	-3,00	-4,00	-3,00	0,00	0,00	0,00	-3,00	6,00

Tab. 34 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku, hodnovernejšie výsledky hodnotenia reprezentuje opatrenie bez úseku peáže rýchlostnej cesty R4 s diaľnicou D1

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
20	Prešov západ – Svidník – št. hranica SR/PR	0,25	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-2,75
Opatrenie (sektory spolu)		0,25	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-2,75

Tab. 35 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
13	Chocholná – Pravotice	2,00	1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-2,00
14	Pravotice – Žiar nad Hronom juh	0,00	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-4,00
15	Sliač – Lučenec – Ožďany	2,00	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-2,00
16	Ožďany – Košické Oľšany	0,00	2,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-5,00
Opatrenie (sektory spolu)		4,00	5,00	2,00	-4,00	-4,00	-4,00	-4,00	-2,00	-2,00	-4,00	-13,00

Tab. 36 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
17	Hubová – Trstená	1,50	1,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,50
18	Martin – Šášovské Podhradie	0,00	1,00	1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-4,00
19	Budča – Šahy – št. hranica SR/MR	1,50	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,50
Opatrenie (sektory spolu)		3,00	3,00	4,00	-3,00	-2,00	-3,00	-2,00	-3,00	-3,00	-3,00	-9,00

Tab. 37 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3-R1-R3

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
17	Hubová – Trstená	1,50	1,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,50
12	Sliač – Banská Bystrica – Likavka	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-2,00	-2,00	-1,00	-11,00
19	Budča – Šahy – št. hranica SR/MR	1,50	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,50
Opatrenie (sektory spolu)		1,00	2,00	3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-2,00	-4,00	-4,00	-3,00	-16,00

Tab. 38 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 6. Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
10	Bratislava Jarovce - Stupava juh – št. hranica SR/RR	2,50	0,00	1,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	-2,00	-2,00	-1,00	-6,00
11	Most pri Bratislave – Sereď	4,00	1,00	1,00	-1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-2,00	-1,00	1,00
23	Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	2,00	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00
Opatrenie (sektory spolu)		8,50	3,00	3,00	-3,00	-2,00	-4,00	-1,00	-3,00	-5,00	-3,00	-5,00

Tab. 39 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 7. Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
22	Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	-0,50	0,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-2,50
Opatrenie (sektory spolu)		-0,50	0,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-2,50

Tab. 40 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: 8. Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T (rýchlostné cesty)

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
24	Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec	-2,00	2,00	1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-4,00
25	Nitra západ – Brezolupy	-2,00	1,00	2,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-3,00
Opatrenie (sektory spolu)		-4,00	3,00	3,00	-2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-2,00	-2,00	-7,00

Tab. 41 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: základná sieť TEN-T)

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
1	Bratislava, Devínska Nová Ves – št. hr. SR/Rak	3,50	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-0,5
3	Púchov - Žilina	2,00	1,00	0,00	-1,00	-2,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-2,00
5	Žilina - Košice	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-4,00
11	Žilina – Čadca – št. hranica SR/ČR	3,50	1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	1,50
Opatrenie (sektory spolu)		11,00	5,00	-3,00	-4,00	-5,00	-1,00	-2,00	-2,00	-4,00	-5,00

Tab. 42 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: súhrnná sieť TEN-T)

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
9	Zvolen - Košice	2,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,00
Opatrenie (sektory spolu)		2,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,00

Tab. 43 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: železničné uzly)

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava	3,50	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50
4	Žilina	2,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00
7	Košice - Michalany - št. hranica SR/UA (Čierna nad Tisou)	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Opatrenie (sektory spolu)		7,50	2,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	3,50

Tab. 44 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spolu)

Opatrenie	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Základná sieť TEN-T	11,00	5,00	-3,00	-4,00	-5,00	-1,00	-2,00	-2,00	-4,00	-5,00
Súhrnná sieť TEN-T	2,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,00
Železničné uzly	7,50	2,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	3,50
Opatrenie spolu	20,50	9,00	-5,00	-6,00	-8,00	-2,00	-3,00	-4,00	-6,00	-4,50

Tab. 45 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Elektrifikácia dôležitých tratí

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
13	Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno	1,00	2,00	-1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00
10	Michalany - Humenné - Medzilaborce	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
14	Leopoldov - Nitra - Šurany	1,00	2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Opatrenie (sektory spolu)		2,00	6,00	-2,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	3,00

Tab. 46 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Technologické zaistenie interoperability

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
2	Bratislava - Kúty - št. hranica SR/ČR	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
8	Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo/Komárno - št. hranica SR/MR	1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Opatrenie (sektory spolu)		3,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00

Tab. 47 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Terminály intermodálnej prepravy

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
6	Košice	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
12	Leopoldov	1,50	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50
1	Bratislava	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50
4	Žilina	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Opatrenie (sektory spolu)		9,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00

Tab. 48 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava	3,50	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50
21	Poprad-Vysoké Tatry	2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
6	Košice	2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Opatrenie (sektory spolu)		7,50	-3,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50

Tab. 49 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava – št. hranica SR/RR (Dunaj, r.km 1880,260 - 1862,000)	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50
Opatrenie (sektory spolu)		3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50

Vyhodnotenie potvrdzuje priaznivý vplyv väčšiny opatrení a projektov rozvoja dopravnej infraštruktúry na zlepšenie dopravnej obsluhy, bezpečnosť, zníženie hlukovej a emisnej záťaže sídelných útvarov, odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií.

Negatívne vplyvy výstavby súvisia s nárokmi na územie (záber poľnohospodárskych pôd a lesných pozemkov a vytváranie spevnených plôch) a intervenciou do územia, spojenou predovšetkým s ničením biotopov, výrubom drevín, ohrozovaním vodných zdrojov a ohrozovaním stability územia.

Po sprevádzkovaní budú stavby negatívne pôsobiť hlukom, emisiami, svetlom, odvádzaním znečistených vôd, usmrcovaním živočíchov, fragmentáciou biotopov a obmedzovaním migrácie.

Osobitným vplyvom je zásah niektorých projektov do území sústavy Natura 2000, ktorému sa podrobnejšie venujeme v kapitole IV.5.

Z uvedeného vyplýva, že rozvoj dopravnej infraštruktúry vyžaduje riešenia primerané významu a funkcii konkrétnej dopravnej infraštruktúry v kontexte sústavy Natura 2000, pričom dodržanie princípov trvalo udržateľného rozvoja je nevyhnutnosťou. Opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov je potrebné realizovať na úrovni konkrétnych projektov na základe výsledkov procesu EIA a následného procesu stavebného povoľovania podľa stavebného zákona (územné rozhodnutie, stavebné povolenie).

Rozdielne možnosti uplatnenia strategického environmentálneho posudzovania opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy sú dané samotným charakterom dopravného módu, formuláciou a štruktúrou opatrení. V ponímaní SRVOND SR 2020 opatrenia predstavujú programy zahŕňajúce vzájomne súvisiace projekty. Z hľadiska strategického environmentálneho hodnotenia ide o konkrétne opatrenia na zriadenie a budovanie integrovaných dopravných systémov v mestách a regiónoch, pričom tieto opatrenia majú organizačný charakter. Avšak ako program, ktorý je potrebné

naplniť, tieto opatrenia obsahujú množstvo parciálnych projektov, uvádzaných ako súčasť iných opatrení. Parciálne projekty sú hodnotiteľné na úrovni posudzovania EIA, ale ich integrácia do územne lokalizovaného systému IDS z nich vytvára subjekt posudzovateľný na strategickej úrovni hodnotenia SEA.

Projekty v rámci SRVOND SR 2020 boli najprv predbežne hodnotené z hľadiska dôležitosti priorít. Toto hodnotenie nezahŕňalo hodnotenie podloženia projektu miestnymi plánovacími dokumentmi a pripravenosti projektu na realizáciu, vyjadrovalo iba jeho zhodu so strategickým plánom verejnej osobnej dopravy a prioritami jednotlivých aktérov v oblasti VOND. V rámci konečného hodnotenia, prostredníctvom 56 definovaných priorít, je navrhnutá realizácia 179 projektov, ktoré sú rozdelené po regiónoch a podľa priorít na projekty „zelenozelené“ (potrebné a pripravené), „zelené“ (potrebné a uskutočniteľné), „žlté“ (potrebné a nepripravené a projekty, potrebnosť ktorých bude potrebné preukázať v genereloch dopravy) a „červené“ (nepripravené a/alebo neuskutočniteľné a/alebo s menším významom).

Zoznamy územných sektorov, so zadelením jednotlivých projektov SRVOND SR 2020, podrobné a súhrnné vyhodnotenie súladu jednotlivých opatrení s environmentálnymi cieľmi SOH – v členení podľa územných sektorov – je spracované v prílohe č. 2.2. Bodové hodnotenia boli vykonané v prostredníctvom štruktúry strategických aspektov, kritérií, indikátorov, odvodených od environmentálnych cieľov SOH.

Nasledujúce tabuľky prezentujú výsledné hodnotenie súladu opatrení SRVOND SR 2020 s environmentálnymi cieľmi SOH. Textový popis vyhodnotenia súladu je prezentovaný v kapitole IV. 6 Sumárne vyhodnotenie.

Tab. 50 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení verejnej osobnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Západnom, Východnom, Stredo-južnom a v Stredo-severnom funkčnom regióne

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHU	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
15	Trnava	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
6	Košice	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
16	Prešov	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
21	Poprad-Vysoké Tatry	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
17	Banská Bystrica	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
18	Zvolen	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
4	Žilina	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
19	Trenčín	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
20	Martin	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Opatrenie (sektory spolu)		19,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,00

Vyhodnotenie potvrdzuje priaznivý vplyv všetkých opatrení a projektov rozvoja verejnej a osobnej dopravy na zlepšenie dopravnej obsluhy, prostredníctvom zníženia hlukovej a emisnej záťaže i na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy výstavby infraštruktúry verejnej osobnej a nemotorovej dopravy neboli zistené. Dominantná väčšina opatrení a ich projektov bude realizovaná v urbanizovanom prostredí miest, kde nehrozí záber poľnohospodárskych pôd a lesných pozemkov, neočakáva sa ničenie biotopov, výrub drevín, ohrozovanie vodných zdrojov a ohrozovanie stability územia.

Rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy prispieva k dodržaniu princípov trvalo udržateľného rozvoja a mobility.

V rámci hodnotenia SEA, na úrovni súčasného poznania definovaných projektov verejnej osobnej a nemotorovej dopravy sa zásah do území sústavy Natura 2000 neočakáva. V rámci procesu EIA a následného procesu stavebného povoľovania podľa stavebného zákona je možné uplatniť prípadné korekcie a opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov, identifikovateľných na lokálnej úrovni.

6. KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

Realizácia opatrení dopravnej infraštruktúry môže vyvolať kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie spoločným pôsobením viacerých stavieb zahrnutých do SPRDI SR 2020, spoločným pôsobením vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a existujúcich zdrojov v území, alebo budúcich plánovaných stavieb.

Hodnotenie kumulatívnych vplyvov sme zamerali na územia, v ktorých sa majú realizovať opatrenia a projekty zahrnuté do SD (SPRDI SR 2020, SRVOND SR 2020), pričom z hľadiska lokalizácie projektov sme na území SR, v zmysle záväznej časti KURS 2011, vyčlenili 5 regiónov základného zónovania SR. Pomenovanie regionálnej štruktúry uvádzané v SRVOND 2020 je rozdielne ako v Nariadení vlády SR, ktorým bola schválená záväzná časť KURS 2001 a KURS 2011⁴². Územné rozdelenie a situovanie hraníc regiónov, uvádzané v SRVOND 2020, je v zásadných rysoch (KURS 2011 neurčuje hranice regiónov na základe hraníc krajov NUTS III) zhodné s rozdelením uvádzaným v Nariadení vlády. KURS však samostatne vyčleňuje Bratislavský kraj ako región s výrazne špecifickou funkciou (hlavné mesto SR, vysoký stupeň atraktivity územia Bratislavy, charakteristické dopravné funkcie v husto urbanizovanom prostredí mesta). Regióny hodnotenia kumulatívnych a synergických vplyvov sú nasledovné:

- podľa KURS región Bratislava - v SOH predstavuje územie Bratislavského samosprávneho kraja, (v SRVOND SR 2020 ako súčasť „Západného funkčného regiónu“);
- podľa KURS región Juhozápadné Slovensko - v SOH predstavuje územie Trnavského a Nitrianskeho samosprávneho kraja, (v SRVOND SR 2020 ako súčasť „Západného funkčného regiónu“);
- podľa KURS región Severozápadné Slovensko - v SOH predstavuje územie Trenčianskeho a Žilinského samosprávneho kraja, (v SRVOND SR 2020 ako „Stredo-severný funkčný región“);
- podľa KURS región Stredné Slovensko - v SOH predstavuje územie Banskobystrického samosprávneho kraja, (v SRVOND SR 2020 ako „Stredo-južný funkčný región“);
- podľa KURS región Východné Slovensko - v SOH predstavuje územie Prešovského a Košického samosprávneho kraja, (v SRVOND SR 2020 ako „Východný funkčný región“).

Do hodnotenia boli zahrnuté opatrenia SPRDI SR 2020, existujúca dopravná infraštruktúra, ktorá môže pôsobiť kumulatívne, plánované aktivity zahrnuté do stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a iné plánované stavby v území. Využité boli pritom územné plány VÚC príslušných samosprávnych krajov a známe koncepcie rozvoja jednotlivých sektorov. Do hodnotenia neboli zahrnuté projekty, ktoré sú zatiaľ vo fáze vízie, bez konkrétnej lokalizácie v území, bez stanovenia parametrov a časového rámca realizácie, ako napr. Vážska vodná cesta, plavebné prepojenie Váh - Odra cez Kysuce, vysoko - rýchlostná trať, širokorozchodná trať a pod.

Potenciálne kumulatívne pôsobenie na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie je spracované v prílohe č. 4. Pri hodnotení bola použitá táto stupnica:

- 2 významný negatívny vplyv;
- 1 mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami;
- 0 nulový alebo zanedbateľný vplyv;
- +1 mierne pozitívny vplyv;
- +2 významný pozitívny vplyv.

Kumulatívne a synergické vplyvy boli podľa vyššie uvedených regiónov hodnotené a popísané v prílohe č. 3. „Hodnotenie kumulatívnych vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020“. Sumárne zhodnotenie kumulatívnych vplyvov je uvedené v kapitole č. IV. 9.

42 Nariadenie Vlády SR č. 461 zo 16. novembra 2011, ktorým sa vyhlasujú zmeny a doplnky záväznej časti Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001,

7. NATURA 2000 - STAV HODNOTENIA PROJEKTOV PODĽA ČL. 6(3) A 6(4) SMERNICE O BIOTOPOCH

Základom ochrany biodiverzity na úrovni EÚ je európska sústava chránených území Natura 2000. Právnym základom pre vytvorenie sústavy Natura 2000 je:

- Smernica Rady č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov, nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES (Smernica o vtákoch) a
- Smernica Rady č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (Smernica o biotopoch).

Pre realizáciu projektov dopravnej infraštruktúry s možným dopadom na lokality systému Natura 2000 sú rozhodujúce znenia článkov 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch, ktoré upravujú povinnosť a postup primeraného hodnotenia plánov alebo projektov:

Článok 6(3) Smernice o biotopoch:

"Akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí s určitou lokalitou alebo nie je pre starostlivosť o ňu nevyhnutný, ale pravdepodobne bude mať na túto lokalitu významný vplyv buď samostatne, alebo v kombinácii s inými plánmi a projektmi, bude predmetom primeraného hodnotenia jeho dopadov na lokalitu z hľadiska cieľov ochrany lokality. Z hľadiska záverov hodnotenia dopadov na lokalitu a s ohľadom na ustanovenia v odseku 4 príslušné národné orgány schvália tento plán alebo projekt len vtedy, keď zistia, že nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu príslušnej lokality a v prípade, že je to vhodné, prihliadnu tiež na stanovisko verejnosti."

Článok 6(4) Smernice o biotopoch:

"Ak aj napriek negatívnemu hodnoteniu dopadov na lokalitu a neexistencii alternatívnych riešení, sa musí plán alebo projekt realizovať z naliehavých dôvodov prvoradého verejného záujmu vrátane sociálnych a ekonomických dôvodov, členský štát prijme všetky kompenzačné opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie ochrany celkovej spojitosti sústavy Natura 2000. O prijatých kompenzačných opatreniach bude informovať Komisiu. Ak sa na príslušnej lokalite vyskytujú prioritné typy biotopov a / alebo prioritné druhy, jediné dôvody, na ktoré je možné prihliadať sú tie, ktoré sa týkajú ľudského zdravia alebo verejnej bezpečnosti, priaznivých dôsledkov prvoradého významu z hľadiska životného prostredia alebo podľa stanoviska Komisie iných naliehavých dôvodoch prevažujúceho verejného záujmu."

Z uvedeného vyplýva, že cieľ zachovania alebo obnovy priaznivého stavu vybraných druhov a biotopov európskeho významu nevyklučuje aktivity v územiach Natura 2000, pokiaľ tieto aktivity nenarušujú ich priaznivý stav.

Pred realizáciou akéhokoľvek plánu alebo projektu, ktorý priamo nesúvisí s určitou lokalitou Natura 2000, alebo nie je pre starostlivosť o ňu nevyhnutný, ale pravdepodobne bude mať na túto lokalitu významný vplyv buď samostatne alebo v kombinácii, je však potrebné:

- vykonať Primerané hodnotenie predmetného plánu alebo projektu, vrátane kumulatívneho vplyvu ostatných plánov alebo projektov na lokality Natura 2000, z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít;
- primerané hodnotenie je potrebné vykonať bez ohľadu na to, či je plán alebo projekt plánovaný priamo v tejto lokalite alebo mimo nej (čo predstavuje posúdenie širšieho územia);
- navrhnuť a rovnakým postupom preveriť rovnocenné alternatívne riešenia predmetného plánu alebo projektu.

Ak z Primeraného hodnotenia vyplynie, že plán alebo projekt bude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu príslušnej lokality Natura 2000, alebo ak aj po vykonaní Primeraného hodnotenia zostávajú pochybnosti o významnosti vplyvov, projekt môže byť schválený len podľa postupu v článku 6(4) Smernice o biotopoch, t. j. vtedy, ak je vo verejnom záujme. V takýchto prípadoch je vždy potrebné navrhnuť tzv. kompenzačné opatrenia, ktorými sa primerane nahradí strata biotopov alebo druhov európskeho významu a zmena funkcií a úlohy lokality v sústave Natura 2000. Medzi kompenzačné opatrenia patrí napr. obnova biotopov, vytvorenie náhradných lokalít alebo vyhlásenie novej porovnateľnej lokality sústavy Natura 2000.

Pri zásahoch do druhov a biotopov, ktoré sú predmetom osobitného záujmu - tzv. prioritné druhy alebo prioritné biotopy európskeho významu - je možné plán alebo projekt s významným nepriaznivým vplyvom na Natura 2000 schváliť jedine z týchto dôvodov:

- zachovanie ľudského zdravia;
- bezpečnosť obyvateľstva;
- zlepšenie životného prostredia alebo
- z iného naliehavého dôvodu vyššieho verejného záujmu, ktorý určí EK.

O navrhovaných kompenzačných opatreniach plánu alebo projektu schváleného vo vyššom verejnom záujme sú členské štáty povinné vždy podať EK informáciu. EK stanovila formát predkladania informácie podľa článku 6(4) Smernice o biotopoch, ktorý obsahuje popis plánu alebo projektu, popis predmetného územia Natura 2000, výsledky Primeraného posúdenia (posúdenie alternatív, dôvody vyššieho verejného záujmu, odôvodnenie schválenej alternatívy, zmierňujúce opatrenia, kompenzačné opatrenia a ďalšie údaje). EK informáciu zoberie na vedomie, resp. v prípade výskytu prioritných druhov alebo biotopov európskeho významu vydá k nej stanovisko.

V národnej legislatíve boli požiadavky čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch transponované do § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Na hodnotenie vplyvov plánov a projektov na lokality Natura 2000 podľa ustanovení článku 6 Smernice o biotopoch vydala Európska komisia „Metodickú príručku k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) Smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín“. Posudzovanie vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 prebieha v zmysle uvedenej príručky v štyroch etapách:

1. etapa: Zisťovacie konanie (screening) - proces, prostredníctvom ktorého sa identifikujú pravdepodobné vplyvy plánu alebo projektu na lokality sústavy Natura 2000, buď samostatne, alebo v kombinácii s inými projektmi alebo plánmi a posudzuje sa, či je pravdepodobné, aby tieto dopady mohli mať významný vplyv.

2. etapa: Primerané hodnotenie - je realizované v prípade, ak bol v zisťovacom konaní vyslovený predpoklad, že realizácia projektu môže mať významný vplyv na predmet ochrany v danom území. Ide o zhodnotenie vplyvu plánu alebo projektu na integritu lokality sústavy Natura 2000, vzhľadom na štruktúru a funkciu lokality a jej predmet ochrany. V prípade zistenia negatívnych dopadov táto etapa zahŕňa hodnotenie potenciálnych možností ich zmiernenia.

3. etapa: Hodnotenie alternatívnych riešení - v prípade, ak primerané posudzovanie preukáže, že plán alebo projekt môže mať vplyv na integritu lokality Natura 2000, je nutné zistiť, či neexistuje iná alternatíva projektu, ktorej vplyvy by boli menej významné a ktoré by neohrozili integritu daného územia.

4. etapa: Hodnotenie v prípade, ak negatívne účinky pretrvávajú - ide o hodnotenie kompenzačných opatrení v prípadoch, keď so zreteľom na zhodnotenie naliehavých dôvodov verejného záujmu sa považuje za nutné, aby bol plán alebo projekt realizovaný.

Proces posudzovania (tzv. „naturovské hodnotenie“) je časovo náročný, vyžaduje zozbieranie a podrobnú analýzu existujúcich údajov a v mnohých prípadoch vykonanie terénneho prieskumu za účelom zistenia výskytu a stavu jednotlivých druhov a biotopov, ktoré sú predmetom ochrany.

V SR je najviac situácia skomplikovaná z titulu absencie podrobnejšej národnej metodiky hodnotenia, ktorá by vyhovovala našim ekologickým a legislatívnym podmienkam. Spracovatelia hodnotení preto najčastejšie vychádzajú z českej metodiky „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny“ z roku 2007.

Z vyššie uvedených požiadaviek na hodnotenie podľa článkov 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch vyplýva, že na vykonanie hodnotenia stavieb dopravnej infraštruktúry je nevyhnutné poznať konkrétne technické riešenie projektu, resp. jeho alternatív, s presne zadefinovanou lokalizáciou, technickými parametrami, kapacitami a inými charakteristikami, ako sú zábery pôdy, nároky na prírodné zdroje, emisie hluku a znečisťujúcich látok, doba výstavby a pod.

K naturovskému hodnoteniu sa preto v súčasnosti pristupuje v etape projektu, resp. v zmysle slovenskej terminológie hodnotením navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z. z., teda v rámci procesu EIA.

Hodnotenia na úrovni SEA nemôžu byť v žiadnom prípade plnohodnotné vo vzťahu k požiadavkám definovaným uvedenou Metodickou príručkou EK. Je ich možné aplikovať v prípadoch, keď sa rozhoduje o koridoroch dopravných trás, ktoré kolidujú s územiaми systému Natura 2000 a je možnosť výberu koridoru s menším vplyvom, resp. bez vplyvu. V SR sú už koridory dopravných trás dlhodobé

určené na základe strategických rozhodnutí vychádzajúcich z Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS 2001), ktorá definuje kooperačné väzby medzi polycentrickými sústavami sídiel, ťažiskami osídlenia. Tieto koridory boli určené v súlade s medzinárodnými dohovormi. Navyše, mnohé z projektov v rámci siete diaľnic a rýchlostných ciest sú už fixované začiatkami, resp. ukončeniami už sprevádzkovaných úsekov, prípadne úsekov vo výstavbe. Posudzovanie alternatív menšieho zásahu do území systému Natura 2000 je tak možné realizovať iba pri konkrétnych projektoch, teda na úrovni EIA.

Väčšina projektov prešla posudzovaním v procese EIA, avšak vzhľadom na rôznu dobu ich spracovania, je úroveň hodnotenia Natura 2000 pri jednotlivých projektoch rôzna. MDVRR SR zabezpečilo v roku 2013 vypracovanie „Štúdie dopadov sústavy Natura 2000 na dopravnú infraštruktúru“ (Dopravoprojekt, 2013), ktorej cieľom bolo identifikovať a vyhodnotiť konflikt pripravovanej dopravnej infraštruktúry so sústavou Natura 2000.

V rámci strategického posudzovania SPRDI SR 2020 bola vykonaná analýza stretov plánovanej DI s územiami Natura 2000, vrátane potenciálnych vplyvov na územia Natura 2000 vymedzených koridorom cca 1000 m. Ich prehľad uvádza nasledujúca tabuľka.

Tab. 51 Prehľad konfliktov opatrení (v rozlíšení územných sektorov) cestnej infraštruktúry s lokalitami Natura 2000

Opatrenie č.	Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
1	Územný sektor č.1 Bratislava Pečňa – Trnava	SKCHVU023 Úľanská mokraď	0	0	SKUEV0089 Martinský les
1	Územný sektor č.2: Hričovské Podhradie – Martin	SKCHVU013 Malá Fatra	0	0	SKUEV0667 Slnčné skaly
1	Územný sektor č.3: Martin – Hubová	SKCHVU013 Malá Fatra	0	SKUEV0238 Veľká Fatra SKUEV0252 Malá Fatra SKUEV0253 Váh	SKUEV0254 Močiar SKUEV0243 Orava SKUEV0663 Šíp
1	Územný sektor č.4 Hubová – Ivachnová	0	SKCHVU050 Chočské vrchy SKCHVU033 Veľká Fatra	SKUEV0253 Váh	SKUEV0305 Choč SKUEV0238 Veľká Fatra
1	Územný sektor č.5: Ivachnová – Prešov západ	0	0	0	SKUEV0109 Rajtopíky
1	Územný sektor č.6: Prešov západ – Bidovce	SKCHVU009 Košická kotlina	SKCHVU025 Slanské vrchy	0	0
1	Územný sektor č.7: Bidovce – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	SKCHVU 025 Slanské vrchy SKCHVU 037 Ondavská rovina.	0	0	0
2	Územný sektor č.8: Hričovské Podhradie – Svrčinovec	0	0	0	0
2	Územný sektor č.9: Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	0	0	0	0
6	Územný sektor č.10: Bratislava Jarovce – Stupava juh – št. hranica SR/RR	SKCHVU014 Malé Karpaty SKCHVU007 Dunajské luhy SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	SKCHVU029 Sysľovské polia	SKUEV0295 Biskupické luhy SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy SKUEV0314 Morava	SKUEV0104 Homofské Karpaty SKUEV0279 Šúr SKUEV0388 Vydrica SKUEV0089 Martinský les SKUEV0269 Ostrovné lúčky

Pokračovanie tabuľky

Opatrenie č.	Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
6	Územný sektor č.11: Most pri Bratislave – Sereď	SKCHVU023 Úľanská mokraď	0	0	0
5	Územný sektor č.12: Sliač – Banská Bystrica – Likavka	SKCHVU018 Nízke Tatry SKCHVU033 Veľká Fatra	0	SKUEV1303 Alúvium Hrona SKUEV0302 Ďumbierske Nízke Tatry SKUEV0198 Zvolen SKUEV0197 Salatín SKUEV0253 Rieka Váh SKUEV0164 Revúca	SKUEV0062 Priboj
4	Územný sektor č.13: Chocholná – Pravotice	0	0	0	0
4	Územný sektor č.14: Pravotice – Žiar nad Hronom juh	0	0	0	SKUEV 0128 Rokoš
4	Územný sektor č.15: Sliač – Lučenec – Ožďany	0	SKCHVU022 Poľana	0	SKUEV0247 Rohy
4	Územný sektor č.16: Ožďany – Košické Oľšany	SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie SKCHVU027 Slovenský kras SKCHVU009 Košická kotlina.	0	SKUEV 0398 Slaná SKUEV0352 Hrušovská lesostep SKUEV 0343 Plešivské stránne	SKUEV 0363 Ťahan SKUEV0346 Pod Strážnym hrebeňom SKUEV 0350 Brzotínske skaly SKUEV0353 Plešivská planina SKUEV0356 Horný vrch SKUEV0737 Palanta
5	Územný sektor č.17: Hubová – Trstená	SKCHVU050Chočské vrchy	0	SKUEV0243 Orava SKUEV 0253Váh	0
-	Územný sektor č.18: Martin – Šášovské Podhradie	0	0	SKUEV 0382 Turiec a Blatnický potok, SKUEV 0147 Žarnovica	0
5	Územný sektor č.19: Budča – Šahy – št. hranica SR/MR	0	SKCHVU021 Poiplie	SKUEV0266 Skalka SKUEV0260 Mäsiarsky bok	SKUEV0257 Alúvium Ipľa
3	Územný sektor č.20: Prešov západ – Svidník – št. hranica SR/PR	SKCHVU 011 Laborecká vrchovina	SKCHVU 025 Slanské vrchy	SKUEV 0048 Dukla	0
2	Územný sektor č.21: Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	0	0	0	0
7	Územný sektor č.22: Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	0	0	0	0
6	Územný sektor č.23: Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	SKCHVU007Dunajské luhy SKCHVU005 Dolné Považie	0	SKUEV0295 Biskupické luhy	0

Pokračovanie tabuľky

Opatrenie č.	Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
8	Územný sektor č.24: Dunajská Streda (Kútniky) - Lučenec	SKCHVU005Dolné Považie SKCHVU021 Poipлие	0	SKUEV0257 Alúvium Ipľa SKUEV0365 Dálovský močiar	SKUEV0084 Zátoň SKUEV0261 Dedinská hora SKUEV0086 Krivé Hrabiny SKUEV0054 Cudenínsky močiar SKUEV0055 Ipeľské hony
8	Územný sektor č.25: Nitra západ – Brezolupy	SKCHVU031 Tribeč	0	0	SKUEV0589 Chynoriansky luh

Tab. 52 Prehľad konfliktov opatrení (v rozlíšení územných sektorov) železničnej infraštruktúry s lokalitami Natura 2000

Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
Územný sektor č. 1 Bratislava	SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	SKCHVU007Dunajské luhy	SKUEV0314 Morava SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy.	SKUEV1064Bratislavské luhy
Územný sektor č.2: Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR	SKCHVU 016 Záhorské Pomoravie		SKUEV 0312 Devínske alúvium Moravy, SKUEV 3013 Devínske jazero SKUEV 0217 Ondriašov potok, SKUEV 0218 Močiarka, SKUEV 0117 Abrod,	SKUEV 0121 Marhecké rybníky, SKUEV 0167 Bezodné, SKUEV 0502 Štokeravská vápenka, , SKUEV 0388 Vydrica
Územný sektor č.3: Púchov - Žilina	0	0	0	0
Územný sektor č.4: Žilina	0	CHVU013 Malá Fatra	SKUEV0221 Varínka	SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu
Územný sektor č.5: Žilina – Košice	SKCHVU053 Slovenský raj SKCHVU036 Volovské vrchy		SKUEV0309 Poprad	SKUEV0139 Gánovské slaniská, SKUEV0708 Primovské skaly, SKUEV0782 Vydrnícka slatina, SKUEV0784 Mašianske sysľovisko SKUEV0328 Stredné Pohornádie
Územný sektor č.6: Košice	0	0	0	0
Územný sektor č.7: Košice – Michalany – Čierna nad Tisou – št. hranica SR/UA	0	0	0	0
Územný sektor č.8: Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št. hranica SR/MR	SKCHVU005 Dolné Považie SKCHVU020 Parížske močiare	SKCHVU023 Úľanská mokraď		SKUEV0097 Palárikovské lúky, SKUEV0095 Panské lúky, SKUEV 0184 Burdov, SKUEV0393 Dunaj,
Územný sektor č.9: Zvolen - Košice	SKCHVU021 Poipлие, SKCHVU003 Cerová vrchovina - Porimavie, SKCHVU027 Slovenský kras, SKCHVU 009 Košická kotlina	SKCHVU022 Poľana	SKUEV 0398 Slaná,	SKUEV 0343 Plešivské stráne, SKUEV 0346 Pod Strážnym hrebeňom, SKUEV 0350 Brzotínske skaly, SKUEV0353 Plešivská planina, SKUEV0352 Hrušovská lesostep, SKUEV0356 Horný vrch, SKUEV0737 Palanta
Územný sektor č.10: Michalany – Bánovce n/O – Humenné - Medzilaborce	0	SKCHVU035 Vihorlatské vrchy	0	SKUEV 0250 Krivoštianka, SKUEV 0231Brekovský Hradný vrch

Pokračovanie tabuľky

Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
Územný sektor č.11: Žilina – Čadca – št. hranica SR/ČR	0	0	0	0
Územný sektor č. 12: Leopoldov	0	0	0	0
Územný sektor č.13: Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno	0	SKCHVU012 Lehnice		SKUEV 0017 Pri Orechovom rade, SKUEV 0010 Komárňanské slanisko, SKUEV 0099 Pavelské slanisko

Vzhľadom na neadresný lokalizačný parameter opatrení železničnej dopravy sú tabuľke uvádzané konflikty popísané vo vzťahu k územným sektorom v ktorých sa jednotlivé projekty nachádzajú. Priradenie projektov železničnej dopravy k územným sektorom je súčasťou tabuľkových hodnotení v prílohe č. 2.2.

V rámci následného hodnotenia sa spracovatelia SEA zamerali na popis charakteru stretu, možnosti alternatívnych riešení, popis kumulatívnych vplyvov, stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a odporúčenie ďalšieho postupu v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4). Hodnotiace listy jednotlivých projektov sú zaradené v prílohe 4. Výsledky hodnotenia, sformulované do odporúčaní ďalšieho postupu, sumarizuje nasledujúca tabuľka.

Tab. 53 Odporúčenia ďalšieho postupu hodnotenia dopadov na územia Natura 2000 - cestná doprava

Opatrenie č.	Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
1	Územný sektor č.1 Bratislava Pečňa – Trnava	V úseku Diaľnica D1 Senec - Trnava, rozšírenie na 6 pruh bolo vypracované Posúdenie vplyvu rozšírenia diaľnice D1 na 6 pruh a kolektory v úseku Senec – Trnava na Chránené vtáčie územie Uľanská mokrad' (2009) V ostatných úsekoch primerané hodnotenie nie je potrebné.	Nebol konštatovaný významný dopad na predmet ochrany, je potrebné dôsledne realizovať všetky opatrenia, ktoré vplývajú z jeho záverov. Ďalšie hodnotenie nie je potrebné.
1	Územný sektor č.2: Hričovské Podhradie – Martin	Podľa informácií NDS a.s. v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné výsledky hodnotenia taktiež neindikujú možnosť významných vplyvov.	Postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.

Pokračovanie tabuľky

Opatrenie č.	Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
1	Územný sektor č.3: Martin – Hubová	Územné rozhodnutie na tzv. údolný variant diaľnice nadobudlo právoplatnosť v marci 2008, stavebné povolenie v máji 2009. Mimovládne organizácie spochybnili korektnosť posúdenia vplyvu stavby na územia Natura 2000. V roku 2011 ministerstvo prostredníctvom NDS a.s. zabezpečilo doplňujúce posúdenie (expertné naturovské hodnotenie) skutkového stavu rozostavaného projektu a vplyvu budúceho kompletného projektu na predmety ochrany Natura 2000. Toto posúdenie vykonal RNDr. Petr Roth, CSc., v júli 2012 Na základe uvedeného boli následne projekčne prepracované niektoré navrhované opatrenia a navrhnuté ďalšie opatrenia na zmiernenie vplyvov na územia Natura 2000 Následne bolo vykonané hodnotenie účinkov zmierňujúcich opatrení na významne dotknuté predmety ochrany (P. Roth a kol.: Hodnocení dodatečných technických opatření na zmírnění vlivu dálnice D1 na území soustavy Natura 2000, 10/2012). V hodnotení bolo konštatované, že z hľadiska prepojenia Malej Fatry, Veľkej Fatry a masívu Šípu sú kľúčovými objekty 216-01, 216-02, 216-04 a 216-05. Jedná sa o ekodukty, ktoré zabezpečujú prepojenie dôležitých oblastí výskytu veľkých šeliem a zároveň riešia i priechodnosť existujúcej cesty I/18. Na základe hodnotenia bolo konštatované, že po zahrnutí všetkých zmierňujúcich opatrení predmetný projekt nebude mať negatívny vplyv na integritu ÚEV Veľká Fatra, ÚEV Malá Fatra, ÚEV Váh ani ÚEV Šíp.	Vzhľadom na preukázanie, že projekt po realizácii zmierňujúcich vplyvov nebude mať významný vplyv na územia Natura 2000, ďalšie kroky podľa Metodiky nie sú potrebné. V ďalších etapách prípravy projektu bude potrebné detailne rozpracovať všetky navrhované zmierňujúce opatrenia, v spolupráci s odborníkmi pre danú oblasť.
1	Územný sektor č.4 Hubová – Ivachnová	V rámci primeraného hodnotenia realizovaného v roku 2013 bolo konštatované, že projekt nebude mať významný vplyv na lokality Natura 2000.	Na základe nezistení významných účinkov možno hodnotenie považovať za ukončené.
1	Územný sektor č.5: Ivachnová – Prešov západ	Vplyv navrhovanej činnosti na územia Natura 2000 bol spracovaný v samostatnej štúdii, ktorá je súčasťou dokumentácie EIA. Na jej základe možno konštatovať, že pre hodnotený zámer „Diaľnica D1 Beharovce – Branisko“ nebol identifikovaný žiadny významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany uvedených ÚEV.	Z hľadiska hodnotenia vplyvu na sústavu Natura 2000 je možné konštatovať, že nedôjde k žiadnym novým vplyvom identifikovaným vo vzťahu k navrhovanej činnosti a ďalšie hodnotenie nie je potrebné.
1	Územný sektor č.6: Prešov západ – Bidovce	Na základe informácií z NDS a.s. v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.	Postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.
1	Územný sektor č.7: Bidovce – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	Záverečné stanovisko EIA z roku 1998 bolo vydané v čase pred implementáciou Natura 2000. V procese EIA okrem identifikácie lokalít sa vplyvy na územia Natura 2000 podrobnejšie neriešili. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané. Podľa informácií NDS a.s. hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.	Postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia. Je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.
2	Územný sektor č.8: Hričovské Podhradie – Svrčinovec	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	Irelevantné
2	Územný sektor č.9: Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	Irelevantné

Pokračovanie tabuľky

Opatrenie č.	Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
6	Územný sektor č.10: Bratislava Jarovce – Stupava juh – št. hranica SR/RR	<p>K technickej štúdii na úsek diaľnice D4 Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever bola vypracovaná Správa o hodnotení vplyvov, v jej rámci bola vypracovaná aj „Štúdia posúdenia vplyvov diaľnice na chránené územia“ 04/2010 a jej doplnení z 04/2011. Úsek trasy „Diaľnica D4, Ivanka sever – Záhorská Bystrica“ bol v r. 2010 vyhodnotený v zmysle požiadaviek k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS (naturové hodnotenie). Pre hodnotený zámer nebol v súčasnosti jednoznačne uznaný významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany žiadnej UEV a CHVU. Podmienkou pre smerodajné a jednoznačné vylúčenie významného negatívneho vplyvu však je realizácia podrobného monitoringu.</p> <p>Pre úsek Ivanka sever – Križovatka Rača bolo odporúčané variantné riešenie 7b v polozapustenej verzii. V úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica bolo odporúčané nepokračovať v realizácii navrhovanej činnosti z dôvodu zložitosti a náročnosti riešenia tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmych neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a hlavne nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií s terajším návrhom vedenia diaľnice. Bolo navrhnuté podrobnejšie technicky preštudovať a posúdiť v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica v širšom koridore variantu 7.</p> <p>V úseku Devínska Nová Ves – št. hranica SR/Rakúsko zatiaľ nie je spracované primerané hodnotenie vplyvov aj keď v Správe o hodnotení sa indikujú negatívne vplyvy na územia Natura 2000. Všetky varianty vedenia trasy majú nevyhnutný záber časti území Natura 2000 a predpokladajú aj vplyv na druhy, ktoré sú predmetom ochrany.</p>	<p>V úseku, kde dosiaľ nebolo spracované primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch je nevyhnutné ho realizovať. Pri ďalšej príprave investície akceptovať výsledky a opatrenia, ktoré z primeraného posudzovania vyplývajú.</p>
6	Územný sektor č.11: Most pri Bratislave – Sereď	<p>V roku 2013 bolo spracované primerané posúdenie vplyvu zámeru „Rýchlostná cesta R1 Most pri Bratislave - Vlčkovce“ na územia Natura 2000 v zmysle článkov 6(3) a 6(4).</p> <p>V štúdii bol vyhodnotený významne negatívny vplyv (-2) na predmety ochrany a celistvosť CHVU Úľanská mokraď a to pre všetky posudzované varianty.</p>	<p>Významne negatívny vplyv (-2) ako taký nemožno v súlade s metodikou, v rámci tohto hodnotenia, eliminovať žiadnymi navrhnutými zmierňujúcimi opatreniami. Možným a reálnym riešením tohto stavu je upraviť technické riešenie rýchlostnej cesty R1 (napr. doplnením protihlukových stien v rámci aktualizácie technickej štúdie, ktorá bude podkladom pre Správu o hodnotení) pre ďalší stupeň posudzovania EIA.</p> <p>Odporúčame pre stupeň EIA Správa o hodnotení upraviť technické riešenia variantu, ktorý eliminuje tieto významné negatívne vplyvy na únosnú mieru a v rámci Správy vykonať nové primerané hodnotenie vplyvu na sústavu Natura 2000, ktorého výsledkom môže byť vplyv mierne negatívny (-1).</p>

Pokračovanie tabuľky

Opatrenie č.	Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
5	Územný sektor č.12: Sliač – Banská Bystrica – Likavka	V procese SEA dokumentácie Doplnok č.3 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý sa týkal práve tohto úseku bolo konštatované, že navrhovaná činnosť je v kolízii so záujmami ochrany prírody v súvislosti so zásahom do chránených území prírody, záverečné stanovisko (2010) však bolo súhlasné s podmienkou, že je potrebné vykonať podrobné posúdenie celej trasy procesom EIA. V procese EIA pre zámer I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1 (2010) záverečné stanovisko uvádza, že „Odporúčenie trasy úseku 4. je potrebné brať ako otvorené z dôvodu vysokej neurčitosti v poznatkoch...“ Primerané (naturovské) hodnotenie zatiaľ nebolo realizované.	V rámci ďalšej prípravy projektov je nevyhnutné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch
4	Územný sektor č.13: Chocholná – Pravotice	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	Irelevantné
4	Územný sektor č.14: Pravotice – Žiar nad Hronom juh	Primerané hodnotenie nebolo vykonané, záverečné stanovisko EIA bolo vydané v roku 2005, v r.2013 bolo vydané územné rozhodnutie.	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.
4	Územný sektor č.15: Sliač – Lučenec – Ožďany	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	irelevantné
4	Územný sektor č.16: Ožďany – Košické Oľšany	Podľa informácií NDS a.s. hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou Štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.	Postupovať podľa výsledkov hodnotenia vypracovaného v rámci Štúdií realizovateľnosti
5	Územný sektor č.17: Hubová – Trstená	Primerané hodnotenie nebolo realizované. Záverečné stanovisko z procesu EIA pre úsek Martin – Horná Štubňa navrhuje pre úsek trasy, kde sa nachádzajú zasiahnuté územia Natura 2000 s prioritnými biotopmi alternatívne riešenie tak, aby tieto neboli zničené. Ak sa na príslušnom území totiž vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť v danom území európskeho významu by bolo možné povoliť iba za predpokladu, že by v území neexistovalo alternatívne riešenie. V procese EIA sa neexistencia iných riešení nepreukázala. Z posudzovania vyplýva, že v území existuje alternatíva vedenia trasy rýchlostnej cesty mimo predmetné chránené územie. V technickej štúdii (2008) bol riešený západný obchvat Turčianskych Teplíc, ktorý prechádza mimo územia sústavy Natura 2000.	V ďalšom postupe prípravy investície samostatným procesom EIA posúdiť alternatívu v úseku Martin – Horná Štubňa, ktorá je vedená mimo územia sústavy Natura 2000. Podľa informácií NDS a.s. hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou Štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.
-	Územný sektor č.18: Martin – Šášovské Podhradie	Primerané hodnotenie nebolo realizované. Záverečné stanovisko z procesu EIA navrhuje pre úsek trasy, kde sa nachádzajú zasiahnuté územia Natura 2000 s prioritnými biotopmi alternatívne riešenie tak, aby tieto neboli zničené. Ak sa na príslušnom území totiž vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť v danom území európskeho významu by bolo možné povoliť iba za predpokladu, že by v území neexistovalo alternatívne riešenie. V procese EIA sa neexistencia iných riešení nepreukázala.	V ďalšom postupe prípravy investície samostatným procesom EIA posúdiť alternatívu, ktorá je vedená mimo ÚEV.

Pokračovanie tabuľky

Opatrenie č.	Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
5	Územný sektor č.19: Budča – Šahy – št. hranica SR/MR	V procese EIA okrem identifikácie lokalít sa vplyvy na územia Natura 2000 podrobnejšie neriešili. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané. Podľa informácií NDS a.s. hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.
3	Územný sektor č.20: Prešov západ – Svidník – št. hranica SR/PR	Primerané hodnotenie nebolo realizované. V úseku št. hranica PR/SR – Hunkovce prebieha proces EIA(zámer 2011), v úseku Hunkovce – Ladomirová je vydané záverečné stanovisko ešte v období, keď nebola implementovaná sústava Natura 2000 (rok 2002).	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.
2	Územný sektor č.21: Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	Irelevantné
7	Územný sektor č.22: Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	Irelevantné
6	Územný sektor č.23: Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútники)	V máji 2013 bolo vypracované primerané hodnotenie vplyvov stavby na územie Natura 2000 pre úsek Ketelec – Prievoz, kde sa konštatuje, že navrhovaná činnosť vo variante A nebude mať zásadný, resp. významný vplyv na predmet ochrany a celistvosť dotknutých lokalít. Redukcia plochy biotopu, populácií druhov, ako aj biodiverzity územia v UEV Biskupické luhy, je málo významná. Pre úsek trasy Bratislava – Dunajská Lužná boli v rámci procesu EIA vypracované štúdie (2008), ktoré napĺňajú čiastočne znaky primeraného hodnotenia Vplyv činnosti na územie Biskupických luhov, Vplyv na vtáctvo a Vplyv na biotopy. V úseku Holice – Dunajská Streda bolo vypracované primerané hodnotenie v roku 2011, kde sa konštatovalo, že stavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 v úseku Holice – Dunajská Streda vo všetkých variantoch neovplyvní negatívne stanovište, biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany v územiach Natura 2000.	V primeranom hodnotení jednotlivých úsekov neboli preukázané významné negatívne vplyvy na územie Natura 2000. Je potrebné dokončiť posúdenie posledného úseku Dunajská Streda - Nové Zámky z hľadiska cieľov ochrany lokalít Natura 2000 v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch.

Pokračovanie tabuľky

Opatrenie č.	Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
8	Územný sektor č.24: Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec	<p>Pre úsek Dunajská Streda – Nové Zámky primerané hodnotenie vypracované nebolo, je potrebné ho spracovať vzhľadom na priamy kontakt s CHVU Dolné Považie.</p> <p>V novembri 2011 bola vypracovaná štúdia vplyvov R7 Nové Zámky - Čaka na CHVU Dolné Považie. Z výsledkov prieskumu vtáctva v širšom okolí ako i priamo na trase navrhovanej rýchlostnej cesty a monitoringu výberových druhov vtákov v rámci CHVU Dolné Považie možno konštatovať že navrhovaná rýchlostná cesta nebude mať negatívny vplyv na CHVU Dolné Považie.</p> <p>V úseku cesty Veľký Krtíš – Lučenec v apríli 2011 bolo vypracované hodnotenie vplyvu zámeru na lokality Natura 2000. Cieľom hodnotenia bolo posúdenie, či Rýchlostná cesta R7 v úseku Veľký Krtíš – Lučenec bude mať významný negatívny vplyv na predmety ochrany a celistvosť území Natura 2000 CHVU Poipľie, UEV Dálovský Močiar a UEV Dedinská hora.</p> <p>Z výsledkov vyplýva, že stavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 v úseku Veľký Krtíš – Lučenec, vo variantoch B a B1 bude mať významný vplyv a ovplyvní negatívne stanovište a druhy, ktoré sú predmetom ochrany UEV Dálovský močiar a CHVU Poipľie. V zmysle článku 6(4) smernice 92/43 EHS, bolo konštatované, že v území existuje iné alternatívne riešenie, ktoré je sociálne, ekonomicky a technicky porovnateľné a že je v území možné iné trasovanie ako vo variantoch B a B1.</p>	<p>Je potrebné dokončiť hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch úseku Dunajská Streda - Nové Zámky z hľadiska cieľov ochrany lokalít Natura 2000 a pri príprave investície rešpektovať jeho závery. V ostatných úsekoch postupovať v zmysle záverov primeraného hodnotenia. V úsekoch, kde bol preukázaný významný negatívny vplyv preferovať varianty mimo území Natura 2000.</p>
8	Územný sektor č.25: Nitra západ - Brezolupy	<p>V apríli 2010 bolo spracované Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky Rýchlostnej cesty R8 na CHVU Trávnica. Z výsledkov vyplynulo, že vplyv výstavby a prevádzky R8 na výberové druhy vtákov v CHVU Trávnica je nevýznamný, alebo len málo významný.</p>	<p>Nebol konštatovaný významný dopad na predmet ochrany, je potrebné dôsledne realizovať všetky opatrenia, ktoré vplyvajú z jeho záverov. Ďalšie hodnotenie nie je potrebné.</p>

Tab. 54 Odporúčenia ďalšieho postupu hodnotenia dopadov na územia Natura 2000 - železničná, doprava

Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
Územný sektor č. 1 Bratislava Projekt č.2,16,17,18,19, 20, 21	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	Žiadne vplyvy na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 sa nepredpokladajú, nie je potrebné ďalšie hodnotenie
Územný sektor č. 1 Bratislava Projekt č. 1 (Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/RR, realizácia)	Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané.	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.
Územný sektor č.2: Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR	Zavádzanie ERTMS nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy do území Natura 2000, nemá žiaden vplyv na predmety ochrany v dotknutých územiach. Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované.	Žiadne vplyvy na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 sa nepredpokladajú, nie je potrebné ďalšie hodnotenie
Územný sektor č.3: Púchov - Žilina	V územnom sektore nedochádza ku kolíziám s územiami Natura 2000	Irelevantné

Pokračovanie tabuľky

Územný sektor	Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
Územný sektor č.4: Žilina	Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované. V procese EIA bolo konštatované, že vzhľadom na rekonštrukciu mosta v pôvodnej polohe a rozsah zásahu do ÚEV sú potenciálne vplyvy na predmet ochrany hodnotené ako málo významné.	Vzhľadom na nevýznamnosť vplyvov, ďalšie hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) nie je potrebné.
Územný sektor č.5: Žilina – Košice	Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované. V dokumentáciách v procesoch EIA sa okrem identifikácie lokalít Natura 2000 podrobnejšie neriešili vplyvy na integritu územia Natura 2000 a predmety ich ochrany	Mieru zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.
Územný sektor č.7: Košice – Michalany – Čierna nad Tisou – št. hranica SR/UA	V územnom sektore nedochádza ku kolízií s územiami Natura 2000	Irelevantné
Územný sektor č.8: Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št. hranica SR/MR	Zavádzanie ERTMS nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy do území Natura 2000, nemá žiaden vplyv na predmety ochrany v dotknutých územiach. Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované.	Žiadne vplyvy na predmety ochrany a integritu území sa nepredpokladajú, nie je potrebné ďalšie hodnotenie
Územný sektor č.9: Zvolen - Košice	Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované.	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch.
Územný sektor č.10: Michalany – Bánovce n/O – Humenné - Medzilaborce	V územnom sektore nedochádza ku kolízií s územiami Natura 2000	Irelevantné
Územný sektor č.11: Žilina – Čadca – št. hranica SR/ČR	V územnom sektore nedochádza ku kolízií s územiami Natura 2000	Irelevantné
Územný sektor č.13: Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno	Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované.	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.
Územný sektor č. 14 Leopoldov – Nitra – Šurany	V územnom sektore nedochádza ku kolízií s územiami Natura 2000	Irelevantné

Vzhľadom na neadresný lokalizačný parameter opatrení železničnej dopravy sú tabuľke uvádzané odporúčenia popísané vo vzťahu k územným sektorom v ktorých sa jednotlivé projekty nachádzajú. Priradenie projektov železničnej dopravy k územným sektorom je súčasťou tabuľkových hodnotení v prílohe č. 2.2.

Opatrenia v intermodálnej preprave (terminály Košice, Žilina, Leopoldov a Bratislava) a leteckej preprave (letiská Bratislava, Poprad-Tatry a Košice) nie sú v kolízií s územiami Natura 2000, hodnotenie je irelevantné.

Pri opatreniach vo vodnej doprave (Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)) nie sú známe konkrétne technické riešenia, ktoré by umožňovali posúdiť zásah do území Natura 2000.

Opatrenia vo verejnej osobnej a nemotorovej dopravy nie sú v kolízií s územiami Natura 2000, hodnotenie je irelevantné.

Hodnotenie opatrení na cestách I. triedy je spracované na úrovni konštatovania, ktoré úseky ciest I. triedy sa môžu dotknúť území Natura 2000. Z posudzovaných projektov sa do kontaktu s územiami Natura 2000 dostávajú projekty ciest I. triedy:

- projekt cesty „**I/72 Tisovec mesto - Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia**“, kde je možný okrajový zásah. Existujúca cesta I/72 je hranicou území Natura 2000 – územia európskeho významu SKUEV0225 Muránska planina a chráneného vtáčieho územia SKCHVU017

Muránska planina a Stolické vrchy. Smerovým vedením variantných riešení rekonštrukcie cesty I/72 dôjde k stretom s lokalitami, ktoré sú legislatívne chránené.

- projekt cesty „**I/66 Brezno – obchvat, I. etapa**“ - dotknutým územím je SKUEV1303 Alúvium Hrona.

Miera zásahu a vyhodnotenie vplyvu prináleží procesu na úrovni EIA.

8. SUMÁRNE ZHODNOTENIE SEA

Posúdenie vplyvov SD na životné prostredie a zdravie bolo vykonané na úrovni detailu zodpovedajúcej strategickému dokumentu s cezhraničným a celoštátnym dosahom, s cieľom identifikovať potenciálne problémové oblasti a významné negatívne vplyvy, ktoré by sa mali vziať do úvahy pri stanovovaní priorít rozvoja dopravnej infraštruktúry. Vzhľadom na celoštátny dosah dokumentu, sa SEA nezaoberá podrobne lokálnymi územnými súvislosťami, ktorých hodnotenie zodpovedá stupňu EIA. Tomuto zodpovedá aj miera grafického spracovania, ktoré zobrazuje umiestnenie opatrení a projektov zaradených do SD, s cieľom poukázania na širšie súvislosti a potenciálnu kumuláciu vplyvov.

Vzhľadom na štruktúru SD bolo hodnotenie vykonané pre dve úrovne - hodnotenie vízií, cieľov a priorít jednotlivých druhov dopravy a vyhodnotenie vplyvov s následným zhodnotením ich kumulatívnych vplyvov. Samostatnou oblasťou bolo posúdenie SD vo vzťahu k územiám sústavy Natura 2000, ktorých ochrana je kľúčovou z hľadiska lokalizácie jednotlivých stavieb.

Cieľom sumárneho zhodnotenia je posúdiť vhodnosť výberu a lokalizáciu opatrení, ich vzájomnú interakciu vo väzbe na trvalo udržateľnú mobilitu, deklarovanú ako paradigmu SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020.

Z hľadiska posudzovania opatrení podľa druhov dopravy možno konštatovať jednoznačne pozitívne pôsobenie intervencií do rozvoja železničnej dopravy, spočívajúcej v modernizácii a elektrifikácii železničných tratí, výstavby terminálov intermodálnej prepravy, zavádzania interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete prispieva k znižovaniu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie. Rovnako priaznivo možno hodnotiť snahy o rozvoj VOD, ktoré znižujú nároky predovšetkým na individuálnu automobilovú dopravu, ktorej nepriaznivé vplyvy na životné prostredie a zdravie v sídelných aglomeráciách sú najvyššie.

Spoločné pôsobenie efektov rozvoja železničnej dopravy, vrátane intermodálnej, VOND do určitej miery tlmí nepriaznivé účinky rozvoja cestnej dopravy. Rozvoj cestnej dopravnej infraštruktúry znamená určitú disproporciu vo vzťahu k environmentálnym cieľom, z ktorých rezonuje snaha o znižovanie emisií a predovšetkým emisií skleníkových plynov. V tejto súvislosti je však potrebné uvedomiť si skutočnosť, že Slovensko nemá dokončenú základnú sieť diaľnic a rýchlostných ciest, ktorej realizácia vyplýva z medzištátnych dohôd. Bez kvalitatívne adekvátneho a kapacitne zdôvodniteľného prepojenia hlavných ekonomických centier, s nadväznosťou na ďalšie regióny, nie je možné zabezpečiť udržateľný rozvoj hospodárstva. Dobudovanie diaľničných úsekov a rozvoj rýchlostných ciest je jedným z východísk riešenia nepriaznivej situácie v cestnej doprave. Zároveň však je potrebné zdôrazniť, že podľa Rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ cestná sieť TEN-T obsahuje nielen diaľnice ale aj cesty vysokej kvality, bez ohľadu na to, či existujú, sú nové alebo sa majú realizovať.

Potrebu zvyšovania výkonnosti cestnej siete a jej modernizácie vyvoláva neustále sa zvyšujúci rast objemov automobilovej dopravy, odrážajúci sa v stúpajúcom trende intenzity cestnej premávky na hlavných cestných ťahov s medzinárodnou dopravou. Podobný, ale menej výrazný trend bol identifikovaný i na sieti ciest II. a III. triedy, spájaný so stále prebiehajúcim rastom stupňa automobilizácie vo väčšine regiónov Slovenska. Rozvoj výkonnosti a kvalitatívnej úrovne dopravnej infraštruktúry predstavuje v odôvodnených prípadoch významný potenciál pre znižovanie medziregionálnych disparít a príležitosť pre rast zamestnanosti.

Globálnym cieľom SPRDI SR 2020 je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Na základe zhodnotenia jednotlivých opatrení možno konštatovať, že navrhované ciele a aktivity trvalo udržateľnú mobilitu vo väčšine prípadov podporujú. Aktivity stanovené v rámci jednotlivých módov dopravy vytvárajú priaznivé podmienky pre vzájomné pozitívne pôsobenie dopravného systému. Z hľadiska analýzy súčasných

problémov, trendov ich vývoja a stále sa zhoršujúcej dopravnej situácie v hlavných sídelných aglomeráciách, však odporúčame posilniť rozvoj verejnej osobnej dopravy, ktorá zohráva významnú úlohu z hľadiska udržateľnej mobility.

Formálne zhodnotenie SD

V texte SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 sa nachádza niekoľko terminologických nezrovnalostí, ktoré sú v rozpore s legislatívne zakotveným spôsobom označovania sídelných štruktúr Slovenska.

V prvom rade ide o nejednoznačnosti zaradenia jednotlivých projektov uvedených v indikatívnych zoznamoch SD do konkrétnych opatrení. Niektoré projekty je možné pomerne jednoznačne zaradiť k opatreniam, v prípade niektorých projektov je možné ich zaradenie realizovať viacerými spôsobmi. SOH navrhuje, aby zaradenie projektov do opatrení bolo vykonané v rámci zapracovania pripomienok procesu SEA.

Formálnym problémom je pomenovanie regiónov základného zónovania Slovenska, ktoré je v rámci SRVOND SR 2020 označované názvami: západný funkčný región, stredo-severný funkčný región, stredo-južný funkčný región, východný funkčný región.

V zmysle záväznej časti KURS 2011, vyhlásenej Nariadením vlády SR č. 461 zo 16. novembra 2011, ktorým sa vyhlasujú zmeny a doplnky záväznej časti Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 je základné zónovanie Slovenska (nodálne - spádové regióny) stanovené v bode 11.1. Stabilizovať základné zónovanie Slovenskej republiky v priestoroch Bratislava, juhozápadné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Nitra/Trnava, severozápadné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Žilina/Martin, stredné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Zvolen/Banská Bystrica, východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov. Nariadenie vlády SR č. 461 zo 16. novembra 2011 nevymedzuje základné zónovanie prostredníctvom hraníc samosprávnych krajov ale prostredníctvom spádových oblastí ťažísk osídlenia, bližšie rozpracovaných v dokumente „Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni“. Z porovnania dokumentov vyplýva, že hranice základného zónovania regiónov v KURS 2001, 2011 a hranice funkčných regiónov v SRVOND SR 2020 vymedzujú v dominantnej miere zhodné regióny (základné zónovanie – funkčné regióny).

Vychádzajúc z uvedeného je potrebné názvy funkčných regiónov SRVOND SR 2020 prispôsobiť legislatíve danému základnému zónovaniu Slovenska podľa KURS 2011, s priradením samosprávnych krajov podľa nasledujúcej tabuľky. Vzhľadom na veľmi silné vzájomné prepravné väzby a na úzku funkčnú previazanosť dopravných systémov Bratislavského, Trnavského a čiastočne i Nitrianskeho samosprávneho kraja sa v rámci dokumentu SRVOND SR 2020 javí spojenie regiónov Juhozápadné Slovensko a Bratislava do jedného funkčného celku ako oprávnené.

Tab. 55 Základné zónovanie Slovenska podľa KURS 2011 s návrhom na úpravu pomenovania funkčných regiónov

Stav v SRVOND SR/ SPRDI SR 2020		KURS 2011			Návrh na úpravu v SRVOND SR/ SPRDI SR 2020
Názov regiónu	NUTS III - samosprávny kraj	Názov regiónu	Ťažiskové územie NUTS III –samosprávny kraj	Dopravno-gravitačné centrum	Názov regiónu
Západný funkčný región	Bratislavský	Bratislava	Bratislavský	Bratislava	Funkčný región Bratislava a Juhozápadné Slovensko
	Trnavský	Juhozápadné Slovensko	Trnavský	Nitra/Trnava	
	Nitriansky		Nitriansky		
Stredo-severný funkčný región	Trenčiansky	Severozápadné Slovensko	Trenčiansky	Žilina/Martin	Funkčný región Severozápadné Slovensko
	Žilinský		Žilinský		
Stredo-južný funkčný región	Banskobystrický	Stredné Slovensko	Banskobystrický	Zvolen/Banská Bystrica	Funkčný región Stredné Slovensko
Východný funkčný región	Prešovský	Východné Slovensko	Prešovský	Košice/Prešov	Funkčný región Východné Slovensko
	Košický		Košický		

V oblasti celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry definuje záväzná časť KURS 2011 terminológiu, pomenúvajúcu jednotlivé entity osídlenia v ich hierarchickom usporiadaní. Pre účely skúmania a vyhodnocovania dopravných, prepravných a environmentálnych súvislostí SD sú dôležité kategórie ťažísk osídlenia a (sídelných) rozvojových osí príslušných úrovní. Celoštátny až nadregionálny rozvoj je v stručnosti definovaný podporou ťažísk

osídlenia ako rozvojových sídelných priestorov, upevňovaním vnútroštátnych sídelných väzieb medzi ťažiskami osídlenia a podporou budovania rozvojových osí.

V oblasti medzinárodných súvislostí usporiadania územia, osídlenia a rozvoja sídelnej štruktúry KURS 2011 používa rovnakú terminológiu ako v prípade celoštátnych a nadregionálnych súvislostí usporiadania územia. Európsky rozmer medzinárodných sídelných súvislostí je v územnoplánovacej oblasti formovaný projektom ESPDP a procesom ESPON. V kontexte uvedených dokumentov a materiálov EÚ je sídelná štruktúra definovaná prostredníctvom kategórii FUA (Functional Urban Area – funkčné urbanizované priestory) a MEGA (Metropolitan Growth Area – metropolitné rastové oblasti). Dokument MVRR SR „Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni“, výskumná úloha nadväzujúca na KURS 2001, preukázal kompatibilitu pojmov a terminológie KURS 2011 (ťažiská osídlenia...) a terminológie ESPDP a ESPON (MEGA, FUA, polycentrické sústavy osídlenia...). V rámci SOH je primárne používaná terminológia a obsahová náplň KURS 2011, pre cezhraničné sídelné vzťahy, ale aj pre zdokumentovanie sídelných a dopravných väzieb v rámci FUA a polycentrických sústav, je využívaná kompatibilná terminológia ESPDP a Polycentrickej koncepcie osídlenia.

V rámci posudzovaných SD je potrebné dodržať vyššie uvedenú formálnu a obsahovú štruktúru terminológie. Nie je v kompetencii samosprávnych krajov určovať priority sídelnej štruktúry a väzieb na celoštátnej a medzinárodnej úrovni. Použité pojmy ako „súmestie“ platné pre Banskú Bystricu a Zvolen je potrebné po terminologickej ale aj obsahovej stránke uviesť na správnu mieru podľa KURS 2011 (ťažisko osídlenia). Urbanistický projekt „Súmestia Banská Bystrica - Zvolen“ vznikol na prelome sedemdesiatych a osemdesiatych rokov minulého storočia, odrážal v sebe všetky atribúty vtedajších hodnotových priorít ČSSR (direktívne riadené národné hospodárstvo, tzv. demokratický centralizmus), ktoré sú v rozpore s prijatým konceptom polycentrického rozvoja SR a krajín EÚ. Súmestie Banská Bystrica – Zvolen reprezentuje obsahovú náplň tzv. Pohronskeho metropolitného regiónu Projektu urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky⁴³ (ďalej len „PU SSR“).

SPRDI SR 2020 i SRVOND SR 2020 taktiež nemôže akceptovať demograficky predimenzované komunálne rozvojové zámery miest a obcí, premietnuté do rozvojových plôch v územných plánoch obcí, miest a krajov. Situáciu pregnantne dokumentujú aktuálne analýzy, vypracované ako podklady k ÚPN R Trnavského alebo Bratislavského kraja, podľa ktorých, nové rozvojové obytné plochy v územných plánoch obcí a miest predpokladajú nárasty obyvateľov každého kraja minimálne o 100 tisíc osôb. Skutočný stav i demografický vývoj osídlenia pertraktované trendy rozvoja - ani v hospodársky najrozvinutejších krajoch Slovenska - neverifikujú. V zásade ide o trendy, ktoré sú v rozpore s demografickou prognózou Slovenska a v praxi odzrkadľujú skôr ambície miest a obcí prostredníctvom ponuky plôch usmerňovať svoj vývoj. V prípade uplatnenia trendov vývoja z územných plánov miest a obcí, by východiská a trendy formovania dopravnej sústavy v správe štátu v rámci hodnotených SD (demografické dáta prognózy zapracované do fázy II. SPRDI SR 2020) prinášali nepravdivé závery.

Určité terminologické výhrady možno vzniesť i k pomenovaniu opatrení cestnej dopravy „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ a „Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os“, ktoré je použité v SPRDI SR 2020. V textových častiach a v mapových schémach SOH, čerpajúcich dáta a odkazujúcich na texty z KURS 2001 a 2011, sú pre vyššie uvedené opatrenia SPRDI SR 2020, umiestnené do koridorov a osí lokalizovaných podľa záväznej časti KURS, použité originálne názvy podľa KURS. Dochádza tak k stavu v ktorom je rovnaký jav/entita v SOH pomenovaná dvoma rozdielnymi názvami. Z dôvodov jednoznačnej identifikácie súvislostí samotného predmetu procesu SEA, hodnotenie vplyvov infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy na životné prostredie v SOH používa originálne názvy infraštruktúrnych opatrení, stanovené MDVRR SR Sekciou cestnej dopravy a pozemných komunikácií.

Zároveň je vhodné venovať pozornosť a rozlišovať kontext použitia pojmu „os“. V prípade „Stredoslovenskej severojužnej komunikačnej osi“ ide o koridor, ktorého stredná časť medzi Banskou Bystricou a Ružomberkom je obmedzujúcim prvkom, umožňujúcim prevádzkovať len cestnú dopravu. Podobnú výhradu možno uplatniť i pre úsek opatrenia „Stredoslovenská západovýchodná

43 Projekt urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky, schválený vládou SSR, uznesenie č. 284/1976

komunikačná os“ medzi Handlovou a Žiarom nad Hronom. Z tohto dôvodu je vhodnejšie pre tieto opatrenia, v dotknutých úsekoch, zväžiť označenie „cestná os“.

Zhodnotenie opatrení

V nasledujúcich odsekoch sú uvádzané tabuľky a texty predstavujúce zhrnutie kľúčových aspektov environmentálneho hodnotenia. Potrebne je zdôrazniť, že nie je možné vzájomne porovnávať číselné hodnoty bodovania opatrení cestnej, železničnej, leteckej, vodnej, intermodálnej a verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Dôvodom sú rozdielna skladba kritérií hodnotenia predovšetkým v oblasti hodnotenia vzťahu dopravnej infraštruktúry k osídlenému územiu.

Obsahové zhodnotenie SD

Cestná doprava

SPRDI SR 2020 zdefinoval nasledujúce infraštruktúrne opatrenia realizácie siete diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré boli hodnotené na úrovni strategického environmentálneho posudzovania vplyvov:

- 1. Dostavba diaľnice D1;
- 2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky;
- 3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku;
- 4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os;
- 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os;
- 6. Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii;
- 7. Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR;
- 8. Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T (rýchlostné cesty).

Okrem úsekov rýchlostnej cesty R3 medzi Martinom a Šášovským Podhradím, rýchlostnej cesty R7 v úsekoch mimo bratislavskej aglomerácie a rýchlostnej cesty R8 medzi Nitrou a Brezolupmi opatrenia finalizujú kompletnú plánovanú sieť diaľnic a rýchlostných ciest. Súčasťou opatrení sú všetky druhy projektov (zelené, žlté, červené) zaradených podľa kritérií SD.

Z dôvodov logickej nadväznosti bol v SEA celý systém diaľnic a rýchlostných ciest rozdelený na územné sektory (medzi uzlové úseky), v rámci ktorých bolo hodnotenie vykonané. Územné sektory zároveň umožnili identifikovať jednotlivé projekty stavieb (adekvátne hodnoteniu procesom EIA) a zároveň umožnili zostaviť definované opatrenia (adekvátne hodnoteniu procesom SEA). Najpodrobnejší popis hodnotenia – čerpajúci z poznatkov v dokumentácii EIA – v štruktúre územných sektorov a projektov stavieb je spracovaný v tabuľkách prílohy SOH č. 2.1. V kapitole č. IV. 6 sú uvedené tabuľky hodnotenia jednotlivých opatrení v štruktúre územných sektorov.

V nasledujúcej tabuľke je uvedené sumárne hodnotenie súladu opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi.

Tab. 56 Sumárne hodnotenie súladu opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Opatrenie		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Názov, komunikácia											
1	Dostavba diaľnice D1	38,00	9,00	6,00	-7,00	-8,00	-7,00	-1,00	-3,00	-7,00	-7,00	13,00
12	Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky, D3 a R5	12,00	3,00	4,00	-3,00	-4,00	-3,00	0,00	0,00	0,00	-3,00	6,00
3	Severojužné prepojenie na východnom Slovensku, R4 bez peáže s D1	0,25	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-2,75
4	Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os, R2	4,00	5,00	2,00	-4,00	-4,00	-4,00	-4,00	-2,00	-2,00	-4,00	13,00
5	Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3	3,00	3,00	4,00	-3,00	-2,00	-3,00	-2,00	-3,00	-3,00	-3,00	-9,00
5	Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3-R1-R3	1,00	2,00	3,00	-3,00	-3,00	-3,00	-2,00	-4,00	-4,00	-3,00	16,00
6	Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii, D4, R1 a R7	9,50	3,00	4,00	-3,00	-2,00	-4,00	-1,00	-3,00	-5,00	-3,00	-4,50
7	Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR, R6	-0,50	0,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-2,50

Opatrenie		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Názov, komunikácia											
8	Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T (rýchlostné cesty)	-4,00	3,00	3,00	-2,00	1,00	1,00	1,00	0,00	2,00	2,00	-7,00

Z hľadiska aktuálneho návrhu siete TEN-T opatrenia č. 1 a č. 2 preferujú dokončenie stavby kľúčových cestných ťahov diaľnic D1 a D3, zaradených do základnej siete TEN-T. V hodnotení ich súladu s environmentálnymi cieľmi boli dosiahnuté najlepšie výsledky.

V sídelnom kontexte, vytvárajúcom primárne požiadavky na realizáciu dopravnej infraštruktúry je opatrenie „Dostavba diaľnice D1“ situované:

- v rámci severného západu - východného koridoru s najvyšším podielom obyvateľov bývajúcich v izochrónach 15 minútovej dopravnej obsluhy;
- v rámci koridoru ktorý je zároveň rozvojovým sídelným koridorom najvyššej úrovne, prepájajúcim ťažiská osídlenia najvyššieho významu (zároveň polycentrické sústavy osídlenia) Bratislava/Trnava, Trenčín, Žilina/Martin, Košice/Prešov;
- v rámci koridoru s vysokým podielom úsekov ciest suplujúcich funkciu diaľnice situovaných v intravilánoch miest a obcí;
- v rámci koridoru s najvyššími hodnotami RPD1 na cestách suplujúcich funkciu diaľnic;
- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na vyššie uvedené špecifiká, nemá variantné riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je dostavba diaľnice D1 na Slovensku situovaná:

- v jednom sektore s významne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000 a ÚSES;
- v piatich sektoroch s mierne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000 a ÚSES;
- v sektoroch s mierne negatívnym a nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Dostavba diaľnice D1“ získalo najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi. Ako problémový úsek opatrenia, v ktorom negatívne javy prevyšujú nad pozitívne prínosy, bol vyhodnotený úsek Turany – Hubová (negatívne vplyvy na Naturu 2000, ÚSES a horninové prostredie). V úseku bolo realizované expertné naturové hodnotenie podľa článku 3 Smernice 92/43/EHS vplyvu D1 na predmety ochrany Natura 2000. Toto posúdenie vykonal RNDr. Petr Roth, CSc., v júli 2012. U 3 predmetov ochrany - typ európskeho biotopu 3220 - Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov, medveďa hnedého a rysa ostrovida bolo konštatované, že zámer v súčasnej podobe má na ne významné negatívne vplyvy. NDS a.s. spracovala následne dokument Technické opatrenia na zmiernenie vplyvu D1 v úseku Turany - Hubová na územie Natura 2000 a požiadala o následné dopracovanie naturového hodnotenia pre predmety ochrany, ktoré boli identifikované v predošlom hodnotení, ako významne ovplyvnené. V závere dopracovaného naturového hodnotenia navrhovaných technických opatrení bolo konštatované, že výstavba D1 nebude mať negatívny vplyv na integritu dotknutých území Natura 2000.

V celkovom zhodnotení výrazné pozitívne vplyvy sídelného kontextu prevyšujú negatívne vplyvy na zložky životného prostredia. Tieto sa dajú zmierniť určitými opatreniami a postupom riešenia konfliktov s územiami sústavy Natura 2000 zosúladujúcim prípravu investícií s požiadavkami čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.

V zmysle vyššie uvedeného hodnotenia SEA odporúča realizovať opatrenie Dostavba diaľnice D1.

V sídelnom kontexte, vytvárajúcom primárne požiadavky na realizáciu dopravnej infraštruktúry je opatrenie „Severovýchodné prepojenie do Poľska a Českej republiky“, reprezentované diaľnicou D3 a rýchlostnou cestou R5, situované:

- v rámci západného severo - južného koridoru s najvyšším podielom obyvateľov bývajúcich v izochrónach 15 minútovej dopravnej obsluhy;
- v rámci koridoru ktorý je zároveň rozvojovým sídelným koridorom najvyššej úrovne, prepájajúcim ťažisko osídlenia najvyššieho významu (zároveň polycentrickú sústavu osídlenia, FUA) Žilina/Martin s polycentrickými sústavami typu MEGA Katowice a Ostrava;
- v rámci koridoru s vysokým podielom úsekov ciest suplujúcich funkciu diaľnice situovaných v intravilánoch miest a obcí;
- v rámci koridoru s vysokými hodnotami RPD1 na cestách suplujúcich funkciu diaľnic, v niektorých úsekoch s podielom ťažkej nákladnej dopravy viac ako 50%;

- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na vyššie uvedené špecifiká, nemá variantné riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Severojiužné prepojenie do Poľska a Českej republiky“, reprezentované diaľnicou D3 a rýchlostnou cestou R5, na Slovensku situované:

- v celom koridore bez vplyvu na územia Natura 2000 a NSCHÚ, v troch úsekoch s mierne negatívnym vplyvom na ÚSES;
- v jednom sektore s významným negatívnym vplyvom na horninové prostredie,
- v ostatných sektoroch s mierne negatívnym až nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Severojiužné prepojenie do Poľska a Českej republiky“, reprezentované diaľnicou D3 a rýchlostnou cestou R5, získalo druhé najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi. V rámci opatrenia sa mierne environmentálne problémovým úsekom javí diaľnica D3 Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR. V dotknutom úseku dôjde k zásahu do krajinného obrazu, ovplyvní sa ekologická stabilita a migračná priepustnosť. Pri dodržaní opatrení na zvýšenie konektivity biotopov a odstraňovanie bariérového efektu sa vplyvy hodnotia ako mierne (za týmto účelom stavba obsahuje tunelové riešenia, premostenia).

V zmysle vyššie uvedeného hodnotenia SEA odporúča realizovať opatrenie „Severojiužné prepojenie do Poľska a Českej republiky“, reprezentované stavbou diaľnice D3 a rýchlostnou cestou R5.

Kompletné opatrenie „Severojiužné prepojenie na východnom Slovensku“ obsahuje rýchlostnú cestu R4 a peážny úsek diaľnice D1. Hodnovernejšie výsledky hodnotenia reprezentuje opatrenie bez úseku peáže rýchlostnej cesty R4 s diaľnicou D1. V sídelnom kontexte, vytvárajúcom primárne požiadavky na realizáciu dopravnej infraštruktúry je opatrenie „Severojiužné prepojenie na východnom Slovensku“ reprezentované rýchlostnou cestou R4 situované:

- v časti východného severo - južného koridoru s druhým najvyšším podielom obyvateľov bývajúcich v izochrónach 15 minútovej dopravnej obsluhy;
- v rámci koridoru ktorý nie je rozvojovým sídelným koridorom;
- v rámci koridoru ktorého cieľom je vytvoriť prepojenie ťažiska osídlenia najvyššieho významu (zároveň polycentrickú sústavu osídlenia, FUA) Prešov/Košice s polycentrickou sústavou a FUA medzinárodného významu Rzesov;
- mimo súbežného koridoru s vysokým podielom úsekov ciest suplujúcich funkciu rýchlostnej cesty situovaných v intravilánoch miest a obcí;
- v rámci koridoru s minimálnymi hodnotami RPDÍ na trase pripravovanej rýchlostnej cesty;
- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na vyššie uvedené špecifiká, má variantné riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Severojiužné prepojenie na východnom Slovensku“ reprezentované rýchlostnou cestou R4 situované:

- v celom koridore s mierne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000, NSCHÚ a ÚSES;
- v celom koridore s mierne negatívnym až nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Severojiužné prepojenie na východnom Slovensku“ reprezentované rýchlostnou cestou R4, získalo štvrté najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi. Celkový pozitívny dojem a výsledok hodnotenia znižuje lokalizácia rýchlostnej cesty mimo sídelný koridor, mimo najhustejšiu sieť obcí v území, do novej osi v prevažne neosídlenom území. V porovnaní s pôvodnou trasou plánovanej rýchlostnej cesty, podporujúcou aj dopravnú obsluhu osídlenia, sa v novej trase rýchlostnej cesty dostali do popredia účely zabezpečenia diaľkovej nákladnej dopravy v severo - južnom prepojení. Túto skutočnosť, v kontexte so vstupom dopravnej infraštruktúry najvyššieho rangu do neurbanizovaného územia, je potrebné hodnotiť negatívne. V dotknutom úseku dôjde k nezanedbateľnému zásahu do krajinného obrazu. Je na mieste požadovať nové prehodnotenie trasy rýchlostnej cesty R4, s cieľom zabezpečiť lepšiu dopravnú obsluhu osídleného územia bez nezdôvodniteľných zásahov do neurbanizovanej krajiny. Táto požiadavka sa vzťahuje na úseky rýchlostnej cesty medzi Svidníkom a Hanušovcami nad Topľou a Lipníkmi. V kontexte s prognózovaným RPDÍ pre nulový variant i pre variant výstavby rýchlostnej cesty R4 v úseku št. hranica SR/PR – Svidník – Lomné je nutné prehodnotiť i opodstatnenosť stavby komunikácie v novej trase v parametroch rýchlostnej cesty.

S odvolaním sa na návrh novej siete TEN-T, kde je predmetný úsek cesty zaradený do kategórie existujúcich modernizovaných ciest, SEA odporúča prehodnotiť trasovanie i samotný spôsob stavby v kategórii rýchlostných ciest. Pre úsek severného obchvatu Prešova až po Hanušovce nad Topľou však prognózované hodnoty RPDÍ oprávňujú budovať novú komunikáciu v parametroch 4 pruhovej

rýchlostnej cesty už k roku 2020. Prehodnotenie sa odporúča vykonať v rámci štúdií realizovateľnosti s verifikáciou dopravným modelom fázy II. SPRDI SR 2020.

V sídelnom kontexte, vytvárajúcom primárne požiadavky na realizáciu dopravnej infraštruktúry, je opatrenie „Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os“ reprezentované rýchlostnou cestou R2 situované:

- v rámci koridoru vytvoreného spojením dvoch sídelných rozvojových osí druhej úrovne, prepájajúceho ťažisko osídlenia celoštátneho významu (zároveň polycentrickej sústavy osídlenia) Trenčín s prievadzským ťažiskom osídlenia druhej úrovne a so žiarskym ťažiskom osídlenia tretej úrovne, prvej skupiny;
- v rámci koridoru s podielom úsekov ciest suplujúcich funkciu rýchlostnej cesty situovaných v intravilánoch miest a obcí, s hodnotami RPDÍ adekvátnymi 4 pruhovému usporiadaniu k roku 2020;
- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na vyššie uvedené špecifiká sídelnej siete, má v časti svojho úseku variantné riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os“ reprezentované rýchlostnou cestou R2 situované:

- v dvoch sektoroch s mierne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000, NSCHÚ a vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym vplyvom ÚSES;
- vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os“, reprezentované rýchlostnou cestou R2, získalo ôsme najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi. V ponímaní hierarchie sídelných a dopravných osí sa opatrenie skladá z východnej polovice stredného západu - východného koridoru (Zvolen – Košice) a z pripojenia Severozápadného Slovenska na stredný západ - východný koridor. Primárne funkčné zameranie však predstavuje – vzhľadom na zabezpečenie dostupnosti Východného Slovenska po diaľnici D1 – pripojenie západnej časti Severozápadného Slovenska (Trenčín a Stredné Považie) na Stredné Slovensko, s ťažiskom osídlenia Banská Bystrica/Zvolen. Lokalizácia pripravovanej rýchlostnej cesty R2 medzi Handlovou a Žiarom nad Hronom má variantné riešenie, ktoré prostredníctvom technických štúdií skúma NDS a.s.. Situovanie rýchlostnej cesty v tomto úseku má priamy súvis s trasou rýchlostných ciest R3 a R1. Trasy rýchlostných ciest R2 a R3 sa vyvíjajú pripojeniu na v ťažisko osídlenia Banská Bystrica/Zvolen a smerujú do pripojenia na rýchlostnej ceste R1 v meste Žiar nad Hronom. Sídelné preferencie sú teda na dvoch rýchlostných cestách, v dotknutom priestore, degradované na úroveň ťažiska osídlenia tretej úrovne. Uvádzané neefektívne trasovanie rýchlostných ciest zvlášť potvrdzuje skutočnosť, že Slovenská republika takéto usporiadanie ciest predkladá ako súčasť návrhu systému ciest TEN-T (R3 ako súčasť základnej siete, R1 a R2 ako súčasť súhrnnej siete). Súvis s rýchlostnou cestou R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok je popísaný v odsekoch venovaných Stredoslovenskej severojužnej komunikačnej osi. Prognózované RPDÍ príslušných úsekov ciest v koridoroch pripravovaných rýchlostných ciest R1, R2 a R3 nedosahujú ani k roku 2040 orientačné hodnoty kategórií 4 pruhových ciest. V prípadoch rýchlostných ciest R1 a R2 je v rámci návrhu siete TEN-T uvádzaná modernizácia existujúcich ciest I. triedy (cesty I/50 a I/59).

S odvolaním sa aj na text v odseku venovanom rýchlostnej ceste R1, SEA odporúča optimalizovať vedenie rýchlostných ciest R1, R2 a R3 v dotknutej oblasti (priestor Handlová – Turčianske Teplice – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – Žiar nad Hronom – Handlová) prostredníctvom dopravného modelu vo fáze II. SPRDI SR 2020. Rovnakým spôsobom je potrebné zvážiť kategóriu, spôsob výstavby a trasovanie komunikácie v koridore pripravovanej rýchlostnej cesty R2 v úseku od Rimavskej Soboty po vstup do košickej aglomerácie. V tomto úseku prognózované hodnoty RPDÍ na ceste I/50 nebudú ani k roku 2040 dosahovať orientačnú hladinu adekvátnu pre 4 pruhové usporiadanie komunikácie. Výstavbu 2 pruhovej rýchlostnej cesty R2, v novej trase súběžnej s pôvodnou cestou I/50, je potrebné považovať za neefektívnu, prinášajúcu nezdôvodniteľnú fragmentáciu krajiny. Návrh siete TEN-T predpokladá v koridore rýchlostnej cesty R2 modernizáciu existujúcej cesty I. triedy.

MDVRR SR, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií definuje v rámci procesu SEA opatrenie Stredoslovenská severojužná komunikačná nasledujúcim spôsobom: „Severojužná os je navrhovaná v koridoroch plánovej rýchlostnej cesty R3 v celej trase a rýchlostnej cesty R1 Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok a európskej cesty E77 a obe vetvy sú aj v súčasnosti využívané pre tranzitnú dopravu v smere sever - juh. Z realizovaných dopravných modelov vychádzajú obe vetvy

rovnocenné, čo sa týka významu pre dopravu v severojužnom smerovaní. Koridory rýchlostných ciest R1 a R3 sú definované v prílohe č. 2 zákona č. 135/1961 Z. z. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov. Priority severojužnej osi sú definované pri každom plánovanom úseku/projekte R1 a R3, a to prostredníctvom označenia tzv. semaforom v Prílohe č. 1 Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.“

V sídelnom kontexte, vytvárajúcom primárne požiadavky na realizáciu dopravnej infraštruktúry, je opatrenie „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“, vetva R3-R1-R3, reprezentované rýchlostnými cestami R1 a R3, situované:

- v rámci koridoru vytvoreného sídelnou rozvojovou osou druhého stupňa a sídelnou rozvojovou osou tretieho stupňa, ktoré sú v prostrednom úseku medzi ťažiskom osídlenia prvej úrovne Banská Bystrica/Zvolen a ťažiskom osídlenia druhej úrovne Ružomberok/Dolný Kubín/Liptovský Mikuláš neprepojené sídelnou rozvojovou osou;
- s rámci stredného severo-južného koridoru s najnižším podielom obyvateľov bývajúcich v izochrónach 15 minútovej dopravnej obsluhy;
- v rámci koridoru v ktorom je jeden úsek cesty supľujúcej funkciu rýchlostnej cesty situovaný v intravilánoch miest a obcí a dosahuje orientačné hodnoty RPDÍ adekvátne 4 pruhovému usporiadaniu k roku 2040 (Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Ružomberok) ;
- mimo koridoru v ktorom je jeden úsek cesty supľujúcej funkciu rýchlostnej cesty situovaný v intravilánoch miest a obcí a dosahuje orientačné hodnoty RPDÍ adekvátne 4 pruhovému usporiadaniu k roku 2040 (Banská Bystrica – Donovaly – Korytnica);
- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na vyššie uvedené špecifiká, má alternatívne riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“, vetva R3-R1-R3, reprezentované rýchlostnými cestami R1 a R3, situované:

- v jednom sektore s významne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000, NSCHÚ a vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym vplyvom ÚSES;
- vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ vetva R3-R1-R3, reprezentované rýchlostnými cestami R1 a R3, získalo najhoršie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi zo všetkých opatrení. Najproblémovjším zo všetkých hodnotených sektorov je úsek Banská Bystrica – Ružomberok v ktorom sa spájajú minimálne pozitíva sídelných aspektov s významne negatívnymi vplyvmi na ochranu prírody, územia Natura 2000 a s mierne negatívnymi vplyvmi na zložky životného prostredia. Územné sektory Trstená – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen sú súčasťou návrhu súhrnnej siete TEN-T, úsek Zvolen – Šahy – št. hranica SR/MR je súčasťou návrhu základnej siete TEN-T.

Kolmá vzdialenosť medzi rovnobežnými, severo-južne orientovanými vetvami (R3 Martin – Turčianske Teplice – Zvolen a R1 Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen) sa pohybuje medzi hodnotami 14 km na juhu až maximálne 28 km na severe.

V roku 2008 vykonaná aktualizácia NPVDRC definuje predĺženie sietí rýchlostných ciest, okrem iných i o úsek rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok s odôvodnením „V zmysle dopravnej politiky štátu a zásad na usporadúvanie cestnej siete, začiatky a konce diaľnic a rýchlostných ciest sú umiestnené na hraniciach susedného štátu, diaľnici alebo rýchlostnej ceste. Z uvedeného dôvodu bola upravená trasa rýchlostnej cesty R1 o nové predĺženie, čím bude zabezpečené plynulé napojenie na diaľnicu D1, obchádzkou zaťaženého horského priechodu Donovaly“. Strategický dokument s celoštátnym dosahom „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest - Doplnok č. 1“ tvorí doplnenie tohto základného strategického dokumentu.

Predĺženie rýchlostnej cesty R1 o úsek Banská Bystrica – Ružomberok má podporu na úrovni, poslancami NR SR iniciovaného, zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov z 3. decembra 2008, uverejnený v Zbierke zákonov č. 4/2009 strana 38, prostredníctvom „Príloha č. 2 k zákonu č. 135/1961 Zb. Zoznam diaľnic a rýchlostných ciest“ uvádza rýchlostnú cestu R1 ako „R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok“. Posudzovanie predĺženia rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok v procese SEA, však v dobe prijatia predmetného zákona v decembri 2008, ukončené nebolo.

Pre úsek rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok bolo v mesiaci november v roku 2009 vykonané hodnotenie SEA podľa Zákona č. 24/2006 Z. z. s názvom „Nový projekt výstavby diaľnic a

rýchlostných ciest - doplnok č. 1“, (ďalej len „NPVDRC 1“), ktorého účelom bolo hodnotenie „Predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica, o nový úsek Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1)“. Podľa uvedeného doplnku č. 1 „navrhované riešenie zabezpečí požadované technické a kapacitné parametre, dopravný komfort cestnej komunikácie, plynulosť a bezpečnosť premávky, a tým aj všeobecný rozvoj území predovšetkým stredného a severného Slovenska. Navrhovaná trasa prevezme úlohu hlavného tranzitného ťahu nielen v dotknutom území, ale čiastočne aj vo vzťahu k tranzitnej doprave sever – juh a východ - západ, čím odľahčí vysoko zaťažované ťahy ciest I/66 a I/59, ktoré budú využívané prioritne pre zdrojovú a cieľovú dopravu“.

Strategický dokument s celoštátnym dosahom NPVDRC 1 určuje trasu predĺženia rýchlostnej cesty R1 v rozdelení na štyri úseky :

- „1. úsek - R1 Banská Bystrica – severný obchvat;
- 2. úsek - R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča;
- 3. úsek - R1 Slovenská Ľupča – Korytnica (hranica Banskobystrického a Žilinského kraja);
- 4. úsek - R1 Korytnica (hranica kraja) – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1)“.

V NPVDRC 1 taxatívne definovaná trasa rýchlostnej cesty R1, podporovaná na úrovni zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov z 3. decembra 2008, prejednáva výsledok následného procesu svojho strategického hodnotenia. Obsahom SOH NPVDRC 1 bolo posudzovanie a vzájomné porovnanie vplyvov na životné prostredie trás rýchlostnej cesty R1, ktoré sú v rámci SPRDI SR 2020 zadefinované ako vetvy opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ (vetvy R3-R1-R3 a R3). Verzia trasy v rýchlostnej cesty, vedenej v koridore schválenom Nariadením Vlády SR v záväznej časti KURS 2011, Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica do procesu posudzovania vplyvov SEA v rámci NPVDRC 1 zahrnutá nebola. Dĺžka trasy prepojenia rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok – Hubová je o cca 20 km kratšia ako dĺžka neposudzovaného prepojenia rýchlostnej cesty v koridore Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin – Hubová.

S cieľom identifikovať prognózu vývoja intenzity cestnej premávky v novom koridore rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok, bola pre účely SOH vypracovaná Dopravno-inžinierska analýza“ (ďalej len „DIA“). V porovnaní s výpočtom intenzít dopravy podľa platnej metodiky MDPT SR „Metodický pokyn a návod prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040“ (ďalej len „MP 1/2006“) boli v DIA zaznamenané nezdôvodniteľné navýšenia prognózovanej intenzity cestnej dopravy v koridore nového úseku rýchlostnej cesty R1. Najvýraznejšie hodnoty navýšenia RPDI sa vzťahujú k nulovému variantu, teda ceste I/59, ktorý podmieňuje požiadavku na zvýšenie kapacity cestných komunikácií v koridore formou výstavby novej rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok. V nasledujúcej tabuľke je formou koeficientov identifikované navýšenie RPDI v koridore Banská Bystrica – Ružomberok.

Tab. 57 Navýšenie RPDI v DIA v porovnaní s RPDI podľa platnej metodiky MP 1/2006, platné pre nulový variant

Cesta	Sčít. úsek	Lokalizácia úseku	Koeficient navýšenia RPDI			
			2015	2020	2030	2040
I/59	90670	Uľanka – Donovaly	1,47	1,52	1,60	1,68
I/59	90680	Donovaly – Korytnica	1,52	1,57	1,65	1,73
I/59	90690	Korytnica – Liptovská Osada	1,54	1,59	1,69	1,77
I/59	90700	Liptovská Osada – Biely potok	1,46	1,51	1,60	1,67
I/59	90711	Biely potok – Ružomberok juh	1,43	1,48	1,58	1,66

Aktuálnejší dokument, modelujúci dopravné záťaž pripravených rýchlostných ciest v sledovanom priestore, umožňujúci analyzovať kalibrovanú dopravnú situáciu a prognózu dopravnej záťaž, spracovateľom SOH poskytnutý nebol.

Výsledkom posúdenia strategického dokumentu NPVDRC 1 je stanovisko číslo: 8403/09-3.4/ml zo 4. mája 2010 vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa § 17 ods. 12 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa ustanovení zákona stanovisko odporúča schválenie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom NPVDRC 1 za predpokladu dodržania podmienok a opatrení uvedených v časti VI/3 tohto stanoviska. Odporúčaná bola trasa rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Korytnica – Ružomberok, stanovená strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom NPVDRC 1.

V mesiaci október v roku 2009 bolo ukončené hodnotenie EIA podľa prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. stavby cesta „I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1“. V záverečnom stanovisku MŽP SR č. 2354/2010–3.4/ml „sa odporúča realizácia navrhovanej činnosti „I/59 Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1 pre navrhovateľa Slovenská správa ciest, a.s. Bratislava, Investičná výstavba a správa Banská Bystrica, za predpokladu plnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3 záverečného stanoviska na ktoré sa pri rozhodovaní o povolení činnosti musí prihliadať“. V bode 46 opatrení je deklarovaná podmienka povolenia stavby na základe zohľadnenia naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu.

Uznesenie Vlády SR č. 406 z 9. júna 2010 k správe o plnení programu prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na roky 2007 - 2010 schvaľuje Doplnok č. 1 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest, tvoriaci prílohu č. 1 uvedeného uznesenia, v definovanej trase rýchlостnej cesty R1 Banská Bystrica – Slovenská Ľupča – Korytnica – Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1).

List Správy Národného parku Nízke Tatry č. NAPANT/1065/2010 z 20.10.2010 vo veci I/59 a I/66 (R1) Slovenská Ľupča – Korytnica, hranica kraja (DÚR) nesúhlasí s vydaním územného rozhodnutia na stavbu „I/59 a I/66 (R1) Slovenská Ľupča – Korytnica, hranica kraja“. Svoj nesúhlas dôvodí bodom 46 Opatrení uvedených v Záverečnom stanovisku z procesu hodnotenia vplyvov na životné prostredie č. 2354/2010-3.4/ml, podľa ktorého je potrebné pred vydaním územného rozhodnutia vykonať príslušné administratívne kroky vzhľadom na prítomnosť prioritných biotopov a druhov. Navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu.

Dňa 01.01.2014 nadobudol účinnosť zákon č.506/2013 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa § 104 b ods. i uvedenej novely zákona konania začaté a právoplatne neukončené do 31. decembra 2013, sa dokončia podľa tohto zákona. Podľa § 28 ods. 6 novely zákona plán alebo projekt, ktorý môže mať nepriaznivý vplyv na integritu územia, možno schváliť alebo povoliť, len ak sa preukáže, že neexistujú iné alternatívne riešenia a musí sa realizovať z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu vrátane záujmov sociálnej a ekonomickej povahy. V tomto prípade sa príjmu kompenzačné opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, že celková koherencia európskej sústavy chránených území Natura 2000 bude ochránená. Podľa § 28 ods. 7 ak sa na území sústavy chránených území vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, plán alebo projekt, ktorý môže mať nepriaznivý vplyv na integritu územia, sa môže schváliť alebo povoliť len z takých z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia a verejnej bezpečnosti ľudí alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie a pri ďalších naliehavých dôvodoch vyššieho verejného záujmu na základe stanoviska Európskej komisie.

Pre lepšie pochopenie súvislostí návrhu predĺženia rýchlостnej cesty R1 do koridoru Banská Bystrica – Korytnica – Ružomberok je vhodné ozrejmiť genézu predmetnej iniciatívy. Do roku 1975 bola v trase ... Krakov - Trstená – Ružomberok - Banská Bystrica - Zvolen - Šahy – Budapešť ... lokalizovaná tzv. turistická cesta č. T7 krajín Rady vzájomnej hospodárskej pomoci (ďalej len „RVHP“). Dôležitú rolu zohrala Európska dohoda o hlavných cestách s medzinárodnou premávkou (ďalej len „AGR“) na Slovensku platná od 26.11.1986. Od roku vzniku dohody 1975 bola v uvedenej trase situovaná hlavná cesta AGR s označením E75. Stav bol zmenený, v súčasnosti je v uvedenej trase AGR situovaná vedľajšia cesta s označením E77, hlavná cesta AGR E75 je vedená v trase ...Katovice – Český Tešín – Žilina – Bratislava – Budapešť.

V sídelných a územnoplánovacích súvislostiach tvorila cestná trasa Trstená – Ružomberok - Banská Bystrica - Zvolen – Šahy hlavnú strednú severo–južnú urbanizačnú os PU SSR. Cestná os bola zároveň hlavnou urbanizačnou a dopravnou osou Stredoslovenského kraja, prepájajúcou jadro Pohronského metropolitného regiónu Banská Bystrica – Zvolen so severnou a južnou časťou kraja. KURS 2001, vo svojej záväznej časti, navrhol v úseku cesty Banská Bystrica – Ružomberok návrat k funkcii medzinárodnej turistickej cesty. KURS 2011 (s prihliadnutím k zákonu č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov z 3. decembra 2008, ktorý schválil predĺženie rýchlостnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok) zaradil vo svojej záväznej časti „11.7. Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGR) koridory ciest“ pertraktovaný úsek ako súčasť siete európskej dohody AGR „11.7.6. E 77 (Pskov – Riga – Gdansk – Varšava – Krakov) – Trstená – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy –

(Budapešť).“ Zo znenia záväznej časti KURS 2011 je zrejmé, že rýchlostná cesta v tomto koridore definovaná nie je.

Problémový úsek predĺženia rýchlostnej cesty R1 v úseku Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen nie je súčasťou platnej sústavy siete TEN-T, je súčasťou návrhu súhrnnej siete TEN-T, v ktorom je pre uvedený úsek uvažované s modernizáciou existujúcej cesty I/59.

KÚRS 2011 v záväznom regulatíve č. 2.27.6 uvádza: „Podporovať budovanie rozvojových osí v záujme vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry. Podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa zvolensko – turčiansku rozvojovú os: Zvolen – Banská Bystrica – Turčianske Teplice – Martin (v úseku Banská Bystrica – Turčianske Teplice ako komunikačno - sídelnú os)“.

V sídelnom kontexte, vytvárajúcom primárne požiadavky na realizáciu dopravnej infraštruktúry, je opatrenie „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“, vetva R3, reprezentované rýchlostnou cestou R3, situované:

- v rámci koridoru vytvoreného sídelnou rozvojovou osou prvého stupňa (v úseku Martin – Turčianske Teplice), rozvojovou osou druhého stupňa a dvoch sídelných rozvojových osí tretieho stupňa,
- v prepojení ťažísk osídlenia druhej úrovne Ružomberok/Dolný Kubín/Liptovský Mikuláš, prvej úrovne Martin/Žilina, tretej úrovne Žiar nad Hronom, prvej úrovne Zvolen/Banská Bystrica;
- v rámci koridoru v ktorom sa nachádzajú dva úseky cesty suplujúcej funkciu rýchlostnej cesty situovaný v intravilánoch miest a obcí a dosahujúce orientačné hodnoty RPDÍ adekvátne 4 pruhovému usporiadaniu k roku 2040 (Oravský Podzámok – Dolný Kubín – Ružomberok a Martin - Rakovo);
- rámci koridoru, ktorý vzhľadom na vyššie uvedené špecifiká, má alternatívne riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“, vetva R3, reprezentované rýchlostnou cestou R3, situované:

- vo všetkých sektoroch s menej významným negatívnym vplyvom na územia Natura 2000, NSCHÚ a ÚSES;
- vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ vetva R3, získalo siedme najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi zo všetkých opatrení/vetiev. V porovnaní hodnotenia vetiev v rámci opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ boli lepšie výsledky dosiahnuté v rámci vetvy R3. Ako rozhodujúci prínos vetvy R3, premietnutý do jej lepšieho hodnotenia, možno označiť presmerovanie komunikačnej osi z úseku rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok. Uvedený úsek má významne negatívny vplyv na územia Natura 2000 a NSCHÚ, je situovaný do prírodného prostredia mimo klasifikované sídelné rozvojové osi Slovenskej republiky.

Vetva R3 je v strednom úseku opatrenia presmerovaná do línie Martin – Turčianske Teplice – Šášovské Podhradie, v pokračovaní s pripojením na peáž s rýchlostnou cestou R1 Šášovské Podhradie – Zvolen.

Podobne ako v prípade vetvy R3-R1-R3 je vhodné uviesť genézu súvislostí a iniciatívy lokalizovať rýchlostnú cestu R3 do koridoru Martin – Turčianske Teplice – Šášovské Podhradie.

Pre účely koordinovaného začlenenia dopravných sietí krajín prístupového procesu do EÚ bol v deväťdesiatych rokoch 20 storočia realizovaný projekt Transport Infrastructure Needs Assessment⁴⁴ (ďalej len „TINA“). Po vstupe krajín do EÚ bola sieť TINA včlenená do siete TEN-T. Doplnkovú sieť TINA na Slovensku tvorili dva severo - južné koridory. Stredný koridor bol umiestnený v trase Martin - Turčianske Teplice - Zvolen - Šahy - Budapešť. Východný koridor spájal Rzesov cez Vyšný Komárnik - Prešov - Košice - Milhošť s Miškolcom. NPVDRC navrhol realizovať v uvedených koridoroch TINA rýchlostné cesty. Ako zjavný nedostatok situovania cestnej siete TINA v sídelných súvislostiach – a následne i rýchlostnej cesty R3 - je možné označiť trasovanie stredného severo–južného koridoru mimo jadrové územie ťažiska osídlenia Banská Bystrica – Zvolen.

44 Projekt dopravnej siete krajín prístupového procesu EÚ, TINA Final Report, Drafted by the TINA Secretariat on the basis of the work done by the TINA Groups, October 1999

V rámci platného stavu sústavy siete TEN-T je úsek cesty Martin - Turčianske Teplice – Šášovské Podhradie súčasťou siete TEN-T, v aktuálnom návrhu siete TEN-T je predmetný úsek zaradený v rámci základnej siete TEN-T.

Komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“, vetva R3, je možné ďalej optimalizovať z hľadiska spájania najvýznamnejších ťažísk osídlenia a jej lokalizácie v rámci najdôležitejších sídelných rozvojových osí Slovenska. Úsek Martin – Turčianske Teplice je súčasťou sídelnej rozvojovej osi prvého stupňa, ktorá - podľa KURS 2011 a ÚGCD SR - pokračuje ako sídelno-komunikačná os prvého stupňa v línii Turčianske Teplice – Banská Bystrica – Zvolen. Úpravou vetvy R3 opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ v strednom úseku do línie Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica – Zvolen sa dosiahne nové zlepšenie sídelných aspektov hodnotenia súladu opatrenia s environmentálnymi cieľmi.

Ako na študijne otvorenú problematiku možno nazerať i na sídelné a dopravné súvislosti v úseku Zvolen – Šahy – št. hranica SR/MR. Prognózovaná dopravná záťaž úseku k roku 2040 cca 9 000 skut.voz./24h oprávňuje hľadať možnosti alternatívneho trasovania rýchlostnej cesty s efektívnejším parametrom dopravnej obsluhy osídleného územia a s vyššou hodnotou multiplikačného efektu rýchlostnej cesty. V kontexte s prebiehajúcim procesom modifikácie siete TEN-T a v spolupráci s MR sa ponúka možnosť využiť, v úseku od Zvolena po Lučenec, peáž s rýchlostnou cestou R2, s pokračovaním novej trasy rýchlostnej cesty R3 na hranicu s MR, cez Fiľakovo, v Šiatorskej Bukovinke. V záväznej časti KURS 2011 je definovaný bod 2.3 podporujúci možnosť uvedeného presmerovania rýchlostnej cesty.⁴⁵ Nemalým prínosom zvažovaného postupu je peážou dosiahnutá úspora nákladov na realizáciu rýchlostnej cesty v koridore Zvolen – Šahy, kde vzhľadom na prognózovanú hodnotu RPDI postačí rekonštrukcia existujúcej cesty s realizáciou obchvatov obcí a miest.

S odvolaním sa na predchádzajúci analytický text stavu prípravy a realizácie predĺženia rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok, na text pojednávajúci o zlepšení sídelných aspektov hodnotenia súladu opatrenia s environmentálnymi cieľmi vetvy R3 opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ a na text pojednávajúci o opatrení „Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os“ SOH odporúča:

- v rámci dopravného modelu fázy II. SPRDI SR 2020 komplexne riešiť problematiku preukázania oprávnenosti stavieb nových ciest v kategórii rýchlostných ciest R1, R2 a R3 resp. modernizácie existujúcich ciest I. triedy v priestore ohraničenom sídlami Handlová – Turčianske Teplice – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – Žiar nad Hronom – Handlová;
- rovnakým spôsobom preveriť možnosti a prínos presmerovania rýchlostnej cesty R3 do peáže s rýchlostnou cestou R2 v úseku Zvolen – Lučenec s pokračovaním na hraničný priechod Šiatorská Bukovinka;
- z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa riadiť postupom daným pre stanovenie vyššieho verejného záujmu v súlade s článkom 6 Smernice Rady č. 92/43/EHS o biotopoch;
- z hľadiska rozvoja osídlenia a dopravnej infraštruktúry sa riadiť záväzným regulatívom č. 2.27.6 Nariadenia Vlády SR č. 528/2002 Z. z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001 a KURS 2011.

V sídelnom kontexte, vytvárajúcom primárne požiadavky na realizáciu dopravnej infraštruktúry, je opatrenie „Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii“, reprezentované diaľnicou D4 a rýchlostnými cestami R1 a R7, situované:

- v rámci homogénneho bratislavsko-trnavsko-nitrianskeho ťažiska osídlenia medzinárodného významu s prepojením na najvyššiu európsku polycentrickú sústavu aglomerácií a miest (súčasť vyššej celoeurópskej aglomerácie Viedeň – Bratislava – Győr);
- v rámci slovenských sídelných rozvojových osí prvého stupňa považskej, záhorskej rozvojovej osi a sídelnej rozvojovej osi druhého stupňa žitnoostrovno-dunajskej rozvojovej osi;

⁴⁵ 2.3. Podporovať v strednej časti republiky, v záujme vytvorenia celoštátne homogénneho a medzinárodne konkurenčného sídelného prostredia, rovnomerne rozložený systém osídlenia miest a vytvorenia vzájomného prepojenia žilinsko-martinského, banskobystricko-zvolenského ťažiska osídlenia s tým, aby sa v južnej časti Slovenskej republiky podporilo vytvorenie centier a lučenecko-rimavskosobotského ťažiska osídlenia, ktoré bude rovnocenné ostatným a ktorého vzájomné prepojenie bude plne podporovať a zabezpečovať rozvoj celého stredného územia republiky.

- s priamou väzbou na jednu z hlavných európskych urbanizačných osí Salzburg/Linz – Viedeň/Bratislava – Budapešť;
- v rámci žitnoostrovno-dunajskej rozvojovej osi v ktorom je prvý úsek cesty supľujúcej funkciu rýchlostnej cesty situovaný v intravilánoch miest a obcí a dosahuje orientačné hodnoty RPDI adekvátne 4 pruhovému usporiadaniu k roku 2020.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii“, reprezentované diaľnicou D4 a rýchlostnými cestami R1 a R7, situované:

- v jednom sektore s významne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000 a územia NSCHÚ súčasne, v jednom sektore s významne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000 a vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym vplyvom ÚSES;
- vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym vplyvom a až nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii“, reprezentované diaľnicou D4 a rýchlostnými cestami R1 a R7 získalo piate najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi. Najproblémovjším zo všetkých hodnotených sektorov je úsek diaľnice D4. Z hľadiska zásahu do územia Natura 2000 bolo vykonané posúdenie vplyvu na priaznivý stav územia v zmysle §28 zákona č. 543/2002 Z. z. Nebol konštatovaný významný vplyv na predmet ochrany, pre ktoré boli dané územia vyhlásené. Je potrebné dôsledne realizovať všetky opatrenia, ktoré vyplývajú zo záverov hodnotenia diaľnice D4. Diaľnica D4 je v návrhu siete TEN-T zaradená ako plánovaná komunikácia v rámci súhrnnej siete.

NDS a.s. pripravuje projekt prestavby diaľnice D1, v úseku Bratislava – Trnava, na 6-pruhové usporiadanie, spolu s výstavbou kolektorov (súbežných ciest dvojpruhových, jednosmerných). Akciu zdôvodňuje naplnením kapacity dotknutých úsekov diaľnice D1 medzi Bratislavou a Trnavou. Očakávaným prínosom má byť zvýšenie dopravnej výkonnosti a bezpečnosti dopravy na diaľnici. Diaľnica je navrhovaná v kategórii D 33,5/120 a súbežné jednosmerné komunikácie v kategórii C9,5/80.

Rovnaký problém naplnenia kapacity diaľnice D1 v úseku Bratislava – Trnava sa sčasti pokúša riešiť i projekt NDS a.s. na výstavbu rýchlostnej cesty R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce. V projekte rýchlostnej cesty možno zároveň rozpoznať kontext s dopravnou obsluhou osídleného zázemia denne dochádzajúceho do Bratislava. Odvedenie z diaľnice D1 na nový úsek rýchlostnej cesty R1 by malo spôsobiť zníženie dopravnej záťaže na diaľnici D1. Trasa nového úseku rýchlostnej cesty R1 je v podstate navrhnutá ako súbežná s existujúcou diaľnicou D1. Vzdialenosť najbližšieho variantu rýchlostnej cesty od diaľnice D1 sa na území Trnavského kraja pohybuje na úrovni okolo 5 km, najvzdialenejší variant rýchlostnej cesty má od diaľnice D1 odstup okolo 10 km. Uvedená skutočnosť vytvára podmienky pre nadštandardnú dopravnú obsluhu priestoru, ktorá zároveň bude podnetom pre intenzívnu urbanizáciu medziľahlého priestoru medzi diaľnicou D1 a rýchlostnou cestou R1. Treba podotknúť, že ide o priestory s poľnohospodárskymi pôdami najvyššej bonity.

SOH odporúča v rámci II. fázy SPRDI SR 2020 modelovať optimálne kapacitné usporiadanie a trasovanie radiálnych komunikácií (diaľnica D1 ako 6 pruh, nový úsek rýchlostnej cesty R1, cesta I/61) v bratislavskej aglomerácii, s prihliadnutím na potenciál integrovaného dopravného systému mesta Bratislava.

V sídelnom kontexte je opatrenie „Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR“, reprezentované rýchlostnou cestou R6, situované:

- v rámci koridoru ktorý je zároveň rozvojovým sídelným koridorom najvyššej úrovne, prepájajúcim považsko – bystricko – púchovské ťažisko osídlenia druhej úrovne s Českou republikou a s FUA Zlín;
- v rámci koridoru, kde pôvodná cesta nebude ani v roku 2040 dosahovať orientačné RPDI oprávňujúce realizovať 4 pruhové usporiadanie komunikácie;
- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na priestorové špecifiká, nemá variantné riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR“, reprezentované rýchlostnou cestou R6, situované:

- v celom koridore bez vplyvu na územia Natura 2000 a NSCHÚ, s mierne negatívnym vplyvom na ÚSES;
- v ostatných sektoroch s mierne negatívnym až nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR“, reprezentované rýchlostnou cestou R6 získalo tretie najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi. Opatrenie neovplyvňuje územia Natura 2000 a NSCHÚ. V rámci návrhu siete TEN-T je komunikácia opatrenia zaradená ako modernizácia existujúcej cesty v rámci základnej siete.

Predpokladá sa, že po vybudovaní súvislého ťahu rýchlostných ciest R49 v Českej republike a R6 na Slovensku, by tento ťah mal prevziať významnú časť tranzitnej dopravy z hraničného priechodu Drietoma a taktiež z priechodu Makov, kde je nákladná doprava vedená po cestách I/18 a I/50 cez veľkoplošné chránené územia.

Dopravné podklady technickej štúdie Geoconsultu Bratislava „Rýchlostná cesta R6 Púchov - štátna hranica SR/ČR“ z roku 2005 preukazujú, že v úseku Mestečko - Púchov bude kategória R 11,5 rýchlostnej cesty R6 k roku 2020 kapacitne vyhovujúca pre jazdnú rýchlosť 70 km/h. K roku 2040 bude v tom istom úseku kategória R 11,5 kapacitne vyhovujúca už len pre jazdnú rýchlosť 60 km/h, čo podľa STN 73 6101 nebude zodpovedať požiadavkám kladeným na rýchlostné komunikácie. Tento stav si vyžiada realizáciu rýchlostnej cesty k roku 2040 v kategórii R 22,5. Stav k roku 2020, v ktorom by sa realizovala kapacitne nevyťažená trasa rýchlostnej cesty R6, v kategórii R11,5, súbežne s kapacitne nevyťažanou cestou I/49 možno považovať za predimenzovaný, prinášajúci neopodstatnenú fragmentáciu územia. Ako možnosť sa ponúka realizácia rýchlostnej cesty R6 v kategórii R 22,5 k roku 2040, pričom do roku 2020 by bola vykonaná rekonštrukcia existujúcej cesty I/49 na homogenne parametre C 11,5.

SOH odporúča detailnejšie preskúmať možnosti usporiadania a etapizácie stavby komunikácie, v rámci predmetného opatrenia, prostredníctvom štúdie realizovateľnosti.

Opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ (rýchlostné cesty) nevytvára spojitú cestnú štruktúru. V rámci opatrenia sú uvažované dve rýchlostné cesty, R7 v pokračovaní od hraníc bratislavskej aglomerácie v Dunajskej Strede a kompletná rýchlostná cesta R8 na Ponitří. Súhrnné hodnotenie preto nemôže byť vykonané spoločne za menované cesty.

V sídelnom kontexte je opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ (rýchlostné cesty), reprezentované rýchlostnou cestou R7, situované:

- v rámci južného koridoru ktorý je zároveň rozvojovým sídelným koridorom druhého stupňa, so vzájomným prepojením novozámocko-komárňanského a lučenecko-rimavskosobotského ťažisko osídlenia druhej úrovne;
- v rámci koridoru, kde pôvodná cesta nebude ani v roku 2040 dosahovať orientačné RPDI oprávňujúce realizovať 4 pruhové usporiadanie komunikácie;
- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na priestorové špecifiká, nemá zásadne odlišné variantné riešenie.

V sídelnom kontexte je opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ (rýchlostné cesty), reprezentované rýchlostnou cestou R8, situované:

- v rámci koridoru ktorý je zároveň rozvojovým sídelným koridorom druhého stupňa, s prepojením nitrianskeho ťažiska osídlenia celoštátneho významu s ťažiskom osídlenia tretej úrovne (Bánovce nad Bebravou – Partizánske);
- v rámci koridoru, kde pôvodná cesta nebude ani v roku 2040 dosahovať orientačné RPDI oprávňujúce realizovať 4 pruhové usporiadanie komunikácie;
- v rámci koridoru, ktorý vzhľadom na priestorové špecifiká, nemá zásadne odlišné variantné riešenie.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ (rýchlostné cesty), reprezentované rýchlostnou cestou R7, situované:

- v koridore s mierne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000 a na ÚSES;
- v koridore s mierne negatívnym vplyvom (PPF, CHVO) a až nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia je opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ (rýchlostné cesty), reprezentované rýchlostnou cestou R8, situované:

- v koridore s mierne negatívnym vplyvom na územia Natura 2000 a na ÚSES;
- s mierne negatívnym vplyvom (PPF) a až nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

Opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ (rýchlostné cesty), reprezentované rýchlostnými cestami R7 a R8 získalo šieste najlepšie komplexné hodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi.

Hlavný zmysel výstavby rýchlostnej cesty R7, v území mimo bratislavskej aglomerácie, spočíva vo vytvorení funkčnej cestnej osi v južnej časti územia Slovenska. Najväčším nedostatkom existujúcej cestnej osi je jej diskontinuita v priamom smere, medzi dôležitými sídlami Dunajská Streda a Nové Zámky. Kontinuita cestnej osi je suplovaná prostredníctvom cesty v prepojení Dunajská Streda – Komárno – Nové Zámky, alebo prostredníctvom ciest v prepojení Bratislava – Sládkovičovo – Nové Zámky. Súčasný stav cestného ťahu možno označiť za nevyhovujúci i po stránke stavebno-technickej. Cestný ťah prechádza územím južného Slovenska, od Dunajskej Stredy - tvoriacej vonkajšiu hranicu bratislavskej aglomerácie - až po Lučenec, charakterizovateľným ako demografický depresný pás so slabým rozvojom mestských centier, s nízkou hustotou obyvateľov, s vysokou mierou nezamestnanosti a s orientáciou na poľnohospodárstvo. Cestný ťah v trase budúcej rýchlostnej cesty je možné, vzhľadom na prognózovanú dopravnú intenzitu, rozdeliť na tri rozdielne úseky. Na území bratislavskej aglomerácie (po mesto Dunajská Streda, vrátane mesta) sú nároky na 4 pruhové usporiadanie novej komunikácie identifikované už v súčasnom období. V úseku medzi Dunajskou Stredou a Novými Zámkami – kde absentuje cesta I. triedy v priamom prepojení – možno nároky na 4 pruhové usporiadanie cesty očakávať okolo roku 2040. V úseku medzi Novými Zámkami a Lučencom je k roku 2040 prognózovaný rast dopravy, na ceste supľujúcej funkciu rýchlostnej cesty, len okolo hodnoty 6 000 skut. voz./24h.

V rámci opatrenia „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ SOH odporúča realizovať výstavbu rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Streda – Nové Zámky, s prihliadnutím na optimálnu etapizáciu 4 – pruhového usporiadania cesty.

V rámci dopravného modelu fázy II. SPRDI SR 2020, je potrebné znovu preskúmať oprávnenosť výstavby rýchlostnej komunikácie R7 v úseku Nové Zámky – Lučenec, a to v kontexte s možnou stavebnou úpravou parametrov existujúcej cesty I/75 a vytvorením obchvatov obcí na ceste I/75. V uvedenom úseku prognózované hodnoty RPDÍ na ceste I/75 nebudú ani k roku 2040 dosahovať orientačnú hladinu adekvátnu pre 4 pruhové usporiadanie komunikácie. Výstavbu 2 pruhovej rýchlostnej cesty R7, v novej trase súbežnej s pôvodnou cestou I/75, je potrebné považovať za neefektívnu, prinášajúcu nezdôvodniteľnú fragmentáciu krajiny.

Dôvody pre vybudovanie novej komunikácie v koridore Nitra – Partizánske/Bánovce nad Bebravou nespočívajú v kapacitnej nedostatočnosti cesty I/64, ale vo vysokom podiele (38%) dĺžky úsekov lokalizovaných v intravilánoch obcí (od obce Vyčapy – Opatovce po Ludanice – 14 km súvislý prejazd intravilánom obcí). Zároveň sa eviduje – na pomery intravilánov - vysoký podiel vozidiel ťažkej nákladnej dopravy nad 10 t (12 %). Dopravno bezpečnostná situácia na ceste I/64 je komplikovaná značným počtom priechodov pre chodcov a križovatiek v obciach, na ktorých vznikajú kolízne situácie s chodcami a cyklistami. Toto všetko vedie k nízkej priemernej jazdnej rýchlosti (61km/h) na sledovanom úseku cesty I/64 Nitra – Partizánske/Bánovce nad Bebravou.

Dopravné spojenie, ktoré v súčasnosti zabezpečuje cesta I/64, je možné realizovať aj po ceste II/593 Dražovce – Partizánske. Táto cesta začína byť v posledných rokoch viac využívaná práve pre možnosť plynulejšej jazdy, na trase je menší počet obcí. Z analýzy vývoja dopravy na ceste I/64 a ceste II/593, vyplýva, že výstavbou rýchlostnej cesty R8 budú ovplyvnené obe uvedené cesty.

Vybudovanie rýchlostnej cesty R8 bude mať pozitívny vplyv na existujúcu cestnú sieť (I/64, II/593, II/579, II/592, III/50047), predovšetkým na dotknuté úseky cesty I/64, na ktorých sa výrazne zníži intenzita dopravy (-54 %). Prínosom bude pozitívny priemet na životné prostredie (zníženie hluku a emisií) a na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v osídlenom území⁴⁶.

V úseku plánovanej rýchlostnej cesty R8 je k roku 2035 prognózovaný rast dopravy len okolo hodnoty 10 000 skut. voz./24h, ktorý nevyvoláva požiadavku na realizáciu 4 pruhového usporiadania komunikácie. V rámci realizácie štúdie uskutočniteľnosti rýchlostnej cesty R8 v úseku Nitra – križovatka s R2 Brezolupy SOH odporúča preskúmať oprávnenosť výstavby novej komunikácie v parametroch rýchlostnej cesty.

46 Rýchlostná cesta R8 Nitra – križovatka s R2, Zámer, Dopravoprojekt Bratislava a.s., 2009

SPRDI SR 2020 obsahuje opatrenia zamerané na zníženie úrovne negatívneho pôsobenia cestnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo. Do prvej skupiny aktivít sú zaradené akcie ktorých cieľom je prevádzkovanie ciest v nových trasách preložiek a obchvatov miest. Monitoringom životného prostredia a realizáciou protihlukových opatrení na cestnej sieti sa zaoberá druhá skupina aktivít.

Železničná doprava

Infraštruktúrne opatrenia železničnej dopravy sú zamerané na aktivity ktorých cieľom je zlepšiť existujúcu infraštruktúru na úroveň kvalitatívnych parametrov zodpovedajúcich požiadavkám moderných a konkurencie schopných železníc štátov EÚ. Slovensko sa zaviazalo naplniť svoje záväzky voči programom modernizácie železničnej dopravy formulovaných v dokumentoch EÚ. Infraštruktúrne opatrenia železničnej dopravy sú lokalizované do koridorov a tratí existujúcich železníc, pričom predmetom aktivít je modernizácia, elektrifikácia tratí a uzlov. Aktivity ktorých cieľom je technologické zaistenie interoperability predstavujú len minimálny zásah do územia v rámci železničných pozemkov. Z uvedeného pohľadu by sa dalo usudzovať, že vplyv opatrení železničnej dopravy na životné prostredie bude minimálny až nulový. Predmetom hodnotenia však nie je len samotný prevádzkový stav modernizovanej infraštruktúry ale aj samotný proces stavebných zásahov do územia počas realizácie stavieb.

Modernizácia železničných tratí spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom jej vybavenosti a použiteľnosti moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Modernizácia rieši aj zvýšenie traťovej rýchlosti pre rýchlosť do 160 km/h. Modernizované koridorové trate na Slovensku budú spĺňať požiadavky v súlade s dohodami AGC a AGTC. Medzi zelené prioritné projekty patria modernizácie úsekov tratí a uzlov koridoru č. Va. Dôležitými projektmi sú realizácie stavieb v rámci bratislavského uzla.

Tab. 58 Sumárne hodnotenie súladu opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Opatrenie	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Modernizácia tratí siete TEN-T	20,50	9,00	-5,00	-6,00	-8,00	-2,00	-3,00	-4,00	-6,00	-4,50
Elektrifikácia dôležitých tratí	2,00	6,00	-2,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	3,00
Technologické zaistenie interoperability	3,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Opatrenia spolu	25,50	15,00	-8,00	-6,00	-9,00	-2,00	-3,00	-5,00	-7,00	0,50

V sídelnom kontexte sú opatrenia železničnej dopravy situované:

- v trasách existujúcich železničných tratí, čím sa podporujú všetky doterajšie stabilizované sídelné väzby či už v medzinárodnom, celoštátnom, nadregionálnom a aglomeračnom kontexte;
- rovnaký princíp platí i pre hodnotenie rekonštrukcií a modernizácií železničných uzlov;
- opatrenia na technologické zaistenie interoperability majú pozitívny vplyv na prevádzky schopnosť a integráciu slovenských železničných tratí v sústave železníc EÚ, v kontexte vybraných tratí ide o prínos pre sídelnú konektivitu bratislavskej aglomerácie s európskymi mestami;
- modernizácie tratí mimo siete TEN-T sa dotýkajú sídelných rozvojových väzieb ťažísk osídlenia.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia sú opatrenia železničnej dopravy situované:

- v sektoroch s mierne negatívnym a nulovým vplyvom na územia Natura 2000, územia NSCHÚ a ÚSES;
- vo všetkých sektoroch s mierne negatívnym a nulovým vplyvom na zložky životného prostredia.

Z hľadiska hodnotenia súladu opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi možno konštatovať jednoznačne pozitívne pôsobenie intervencií do rozvoja železničnej dopravy, spočívajúcej v modernizácii a elektrifikácii železničných tratí, zavádzania interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete prispieva k znižovaniu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie.

Železničná doprava je svojím charakterom vnímaná ako ekologicky prijateľná. V rámci znižovania záťaže životného prostredia je možné ďalej rozvíjať opatrenia na zníženie vplyvu na prírodu aj obyvateľstvo prostredníctvom realizácie protihlukových opatrení, odstraňovaním starých ekologických záťaží.

Intermodálna preprava

Na plošný rozvoj služieb intermodálnej dopravy je navrhnuté vybudovanie verejných terminálov intermodálnej prepravy V súčasnosti v SR nie sú tzv. verejné terminály, ktoré by v zmysle právnych predpisov EÚ poskytovali služby na nediskriminačnom a verejnom prístupe do terminálov pre všetkých zákazníkov. Opatrením je dokončenie výstavby pripravených verejných terminálov, dokončenie výstavby II. etapy týchto terminálov a výstavba nezačatého terminálu.

Výsledkom realizácie opatrení je rozšírenie služieb kombinovanej dopravy na území SR aj o tzv. kontinentálnu kombinovanú dopravu a vyrovnanie zdeformovaného trhu kombinovanej dopravy. Dva plánované verejné terminály sú súčasťou návrhu základnej siete a dva návrhy terminálov sú súčasťou návrhu súhrnnej siete TEN-T na Slovensku.

Tab. 59 Sumárne hodnotenie súladu opatrení intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Opatrenie	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Terminály intermodálnej prepravy	9,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00

V sídelnom kontexte sú opatrenia intermodálnej prepravy situované:

- v priestore prirodzených dopravno-gravitačných centier tvoriacich uzly sídelných rozvojových a dopravných osí celoštátnej a medzinárodnej úrovne.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia sú opatrenia intermodálnej prepravy situované:

- v sektoroch s nulovým vplyvom na územia Natura 2000, územia NSCHU a USES.

Z hľadiska hodnotenia súladu opatrení intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi možno konštatovať jednoznačne ich pozitívne pôsobenie, odrážajúce v očakávanom pozitívnom trende vývoja deľby prepravnej práce nákladnej dopravy, prispievajúcom k znižovaniu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie.

Letecká doprava

Opatrenia v podobe modernizácie, budovania a údržby infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T vychádzajú z rozsahu potrieb letiskových spoločností, či už ide o komplexnú modernizáciu letiskovej infraštruktúry (RWY a príľahlé plochy), budovanie novej infraštruktúry pre nákladnú dopravu alebo o infraštruktúrne opatrenia v podobe údržbových prác.

Realizácia opatrení podporuje proces kontinuálneho vytvárania podmienok umožňujúcich rozvoj sektora leteckej dopravy. Opatrenia sú plánované realizovať na troch slovenských letiskách zaradených do návrhu siete TEN-T, pričom letisko M.R. Štefánika Bratislava figuruje ako súčasť základnej siete. Podpora navrhovaných opatrení z verejných zdrojov bude predmetom posúdenia EK, v súlade s návrhom Usmernenia EK o štátnej pomoci letiskám a letiskovým spoločnostiam zo dňa 3. júla 2013.

Tab. 60 Sumárne hodnotenie súladu opatrení leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Územný sektor	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T	7,50	-3,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50

V sídelných súvislostiach sú opatrenia leteckej dopravy situované:

- v priestore dvoch hlavných ťažísk osídlenia, dvoch prirodzených dopravno-gravitačných centier tvoriacich uzly hlavných sídelných rozvojových a dopravných osí;

- v priestore jedného ťažiska osídlenia druhej úrovne a oblasti cestovného ruchu medzinárodného významu situovaných na hlavnej sídelnej rozvojovej a dopravnej osi;
- v priestoroch s mierne negatívnym dopadom na zdravie obyvateľov.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia sú opatrenia leteckej dopravy situované:

- v sektoroch s nulovým vplyvom na územia Natura 2000, územia NSCHU a USES.

Hodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi vychádza v pozitívnom bodovom hodnotení. Vysokú zásluhu na tom má lokalizácia opatrení do dopravno-gravitačných centier, ktoré na Slovensku v najvyššej miere generujú požiadavky na zabezpečenie služieb leteckej dopravy. Negatívne dôsledky pôsobenia leteckej prevádzky na obyvateľstvo a životné prostredie majú eliminovať špeciálne zamerané opatrenia. Ich podstata spočíva v aplikácii nástrojov a v realizácii nevyhnutných investícií do infraštruktúry letísk prinášajúcich efektívnu elimináciu rizík spojených s ochranou životného prostredia, na znižovanie negatívnych vplyvov na obyvateľstvo nevynímajúc kontinuálny monitoring činiteľov (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd).

Vodná doprava

Z infraštruktúrnych opatrení vodnej dopravy bol súlad so strategickými environmentálnymi cieľmi hodnotený pri opatrení zameranom na zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj. Vodná cesta medzinárodného významu Dunaj by mala podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest zabezpečiť určitú dopravnú výkonnosť minimálne 300 dní v roku podľa kritérií EHK OSN a Dunajskej komisie. Požadované parametre plavebnej dráhy (hĺbka a šírka plavebnej dráhy, polomer oblúkov, podjazdná výška pod mostmi pre príslušnú klasifikačnú triedu vodnej cesty) je potrebné zabezpečiť realizáciou technických opatrení. Jednotlivé technické opatrenia musia byť navrhnuté na základe výskumu, z ktorého vyplynie optimálne riešenie jednotlivých parametrov plavebnej dráhy.

Tab. 61 Sumárne hodnotenie súladu opatrení vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Opatrenie	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50

V sídelných súvislostiach sú opatrenia vodnej dopravy situované:

- v priestore hlavného ťažiska osídlenia, dopravno-gravitačného centra tvoriaceho uzol hlavných sídelných rozvojových a dopravných osí.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia sú opatrenia vodnej dopravy situované:

- v sektoroch s nulovým vplyvom na územia Natura 2000, územia NSCHÚ a ÚSES.

Z hľadiska hodnotenia súladu infraštruktúrnych opatrení vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi možno konštatovať priaznivý stav. Dôvodom pozitívneho hodnotenia je predovšetkým absencia ohrozenia zložiek životného prostredia realizáciou stavby a prevádzkovaním vodnej cesty.

Okrem infraštruktúrnych opatrení sa vo vzťahu k životnému prostrediu budú prejavovať opatrenia vodnej dopravy súvisiace s vplyvmi na životné prostredie a obyvateľstvo (opatrenia boli súčasťou hodnotenia vízií, cieľov a priorít). Priaznivé pôsobenie sa očakáva od zvýšenia environmentálnej znášanlivosti plavidiel prostredníctvom zníženia emisií plyných znečisťujúcich látok a znečisťujúcich častíc zo spaľovacích a pomocných motorov plavidiel. Zlepšenie stavu môže priniesť realizácia konštrukčných úprav dopravných prostriedkov vodnej dopravy, vybudovanie čerpacích staníc LNG vo verejných prístavoch SR, zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejných prístavoch vyprodukovaných prevádzkou plavidiel.

Verejná osobná a nemotorová doprava

Opatrenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy sú aktivity, ktorými sa naplňujú strategické a špecifické ciele. Sú základom pre definovanie projektov, ktorých realizáciou dôjde k plneniu stanovených cieľov. Jedno opatrenie môže byť vykonané prostredníctvom viacerých projektov. Ako vízia pre organizáciu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je uvádzaná udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce oproti súčasnosti. V skutočnosti možno túto víziu definovať ako hlavnú víziu platnú nielen pre organizačný problémový okruh verejnej osobnej a nemotorovej dopravy.

Každé opatrenie VOND je tiež možné vnímať ako program zahŕňajúci vzájomne súvisiace projekty. Od tejto charakteristiky sa odvíja i spôsob vykonaného strategického environmentálneho hodnotenia opatrení. Strategicky hodnotené organizačné opatrenia totiž neobsahujú organizačné projekty hodnotiteľné na úrovni SEA (nemajú priamy územný priemet), ich absenciu nahradili infraštruktúrne projekty verejnej a nemotorovej dopravy, ozrejmujuce organizačné opatrenia v územnom kontexte. Infraštruktúrne projekty verejnej osobnej a nemotorovej dopravy sú, vzhľadom na svoj rozsah, hodnotiteľné na úrovni EIA, kumulatívnym pôsobením však naplňujú podstatu organizačných opatrení: zriadenie a budovanie integrovaných dopravných systémov. Súpis projektov infraštruktúrneho charakteru, ktoré boli zvažované v rámci strategického hodnotenia organizačných opatrení, sa nachádza v prílohe č. 3.

Tab. 62 Sumárne hodnotenie súladu opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH

Opatrenie	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHU	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Západnom, Východnom, Stredo-južnom a v Stredo-severnom funkčnom regióne	19,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,00
Opatrenie (sektory spolu)	19,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,00

V sídelných súvislostiach sú opatrenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy situované:

- v priestore ťažísk osídlenia najvyššej úrovne;
- v priestore ťažiska osídlenia druhej úrovne a oblasti cestovného ruchu medzinárodného významu;
- v priestore centier polycentrických sústav osídlenia s výraznou väzbou na prímestskú osobnú dopravu.

V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia sú opatrenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy situované:

- v sektoroch s nulovým vplyvom na územia Natura 2000, územia NSCHÚ a ÚSES.

Z hľadiska hodnotenia súladu infraštruktúrnych opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy s environmentálnymi cieľmi možno konštatovať priaznivý stav. Dôvodom pozitívneho hodnotenia je predovšetkým absencia ohrozenia zložiek životného prostredia realizáciou stavby a prevádzkovaním verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Rovnako sa v hodnotení premieťa vysoký pozitívny potenciál verejnej osobnej vo vzťahu k zmene trendov vývoja delby prepravnej práce v mestách a sídelných aglomeráciách.

Samotná podstata opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy má výrazný environmentálny podtext. SRVOND SR 2020 neobsahuje špeciálne zamerané environmentálne opatrenia.

Vplyvy na územia sústavy Natura 2000

Rozmiestnenie území sústavy Natura 2000 je výrazným limitujúcim faktorom ovplyvňujúcim rozvoj dopravnej infraštruktúry, ale aj iných hospodárskych aktivít. V súčasnosti je na Slovensku vyhlásených 473 území európskeho významu, ktoré zaberajú 11,9 % rozlohy SR a 41 chránených vtáčích území so záberom 26,2 % rozlohy SR.

Priamy kontakt s územiaми Natura 2000 bol identifikovaný v 16 územných sektoroch cestnej dopravy a 7 územných sektoroch železničnej dopravy. Potenciálny konflikt, vymedzený koridorom 1 000 m, bol identifikovaný pri 16 územných sektoroch cestnej dopravy a 8 územných sektoroch železničnej dopravy.

Zosúladenie priorít rozvoja dopravnej infraštruktúry, zabezpečujúcej hospodársky rast, znižovanie nezamestnanosti a odstraňovanie disparít medzi regiónmi so záujmami ochrany prírody vyžaduje nájsť v mnohých prípadoch kompromisné riešenia. V prípadoch, kde sa nie je možné vyhnúť zásahom do chránených území a kde neexistujú alternatívne riešenia, je potrebné hľadať akceptovateľné zmierňujúce opatrenia, prípadne kompenzačné opatrenia. Jediným priechodným riešením konfliktov s územiaми sústavy Natura 2000 je plné zosúladenie postupov prípravy investícií s požiadavkami čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch. Opatrenia je potrebné realizovať na úrovni konkrétnych projektov na základe výsledkov procesu EIA a následného procesu stavebného povolenia podľa stavebného zákona (územné rozhodnutie, stavebné povolenie). Hodnotenie vplyvov na územia Natura 2000 existujúcich rozpracovaných projektov je potrebné riešiť v rámci štúdií realizovateľnosti.

9. SUMÁRNE KUMULATÍVNE ZHODNOTENIE

Najširší kumulatívny dosah na vývoj dopravného sektora Slovenska v budúcnosti budú mať systémové opatrenia. Dotknú sa všetkých dopravných módov v procese prípravy a realizácie dopravných projektov. Väčšina systémových opatrení nachádza uplatnenie v procese modelovania

dopravnej infraštruktúry, s logickým ukončením v realizácii II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie. Ako dominantný nástroj, prinášajúci vyššiu kvalitatívnu úroveň predprojektovej a projektovej prípravy dopravných stavieb, sa v rámci opatrení profiluje sofistikovanejšie a intenzívnejšie využitie softwarových a hardwarových prostriedkov. Ich využitie sa predpokladá vo fáze získavania informácií, modelovania, projektovej prípravy a v neposlednom rade i v procese riadenia dopravy. S procesom informatizácie spojené očakávania zlepšenia prípravy dopravných stavieb je však potrebné vidieť v reálnom kontexte. Rozhodujúcu úlohu bude vždy zohrávať ľudský faktor. Súvislosti a limity informatizácie – vrátane jej využitia v dopravnom plánovacom procese - pregnantne charakterizuje nasledujúci citát vedca, zaoberajúceho sa umelou inteligenciou: „*Nezáleží na tom, jak se program ve snaze vystoupit ze sebe sama zmítá a kroutí, vždy se řídí jen pravidly, která jsou v něm obsažena. Nemůže uniknout sám sobě, stejně tak jako se člověk nemůže rozhodnout, že nebude poslouchat fyzikální zákony. Fyzika představuje nezvratný systém, ze kterého není úniku.*“⁴⁷ Je zřejmé, že len samotná špičková technika a špičkový software nezaistia vierohodné a kvalitné výsledky dopravno-plánovacieho procesu, pokiaľ zúčastnené subjekty nebudú k veci pristupovať s profesionálnou etikou. Vierohodné výsledky dopravného plánovacieho procesu sú totiž podmienené i použitím reálnych, exaktných dát, ktorých zadanie do procesu je závislé na ľudskom faktore.

Podľa overených súvislostí a dopadov Moorovho zákona⁴⁸, technologický vývoj bude neustále razantnejšie ovplyvňovať sektor dopravy, predovšetkým jeho zložky vozidlo a komunikácia. V krajinách stojacich na špičke technologického vývoja sa sektory blízke dopravnému plánovaniu, v súčasnosti zaoberajú výzvou rozsiahleho využitia dát, ktoré poskytuje používanie inteligentných mobilných telefónov – smartfónov. Telefóny s operačným systémom poskytujú veľké množstvo údajov, ktorých spracovanie môže razantným spôsobom zasiahnuť do rôznych oblastí života spoločnosti. „*Téměř každé z těchto zařízení vysílá zpět do centralizovaných serverů neustály proud lokalizačních dat...Vědci a komerční výzkumníci zjišťují, jak se probrat milióny údajů, které postačují k vytvoření grafu pohybu miliónu lidí...*“⁴⁹ Podobným spôsobom je možné využívať i dáta získavané z GPS zariadení umiestnených priamo v motorových vozidlách.

Stále dôležitejším aspektom spracovania GPS dát zo smartfónov a motorových vozidiel bude ochrana súkromia jednotlivcov, smerujúca k autorizácii dát poskytovaných na komerčné využitie. Nové možnosti spracovania dát upravuje Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov⁵⁰. Veľký prínos spracovania dát pochádzajúcich zo smartfónov je spájaný s ich aplikovaním v dopravno-plánovacom procese. Svojim spôsobom môžu tieto dáta suplovať poznatky v súčasnosti získavané dopravno-sociologickými prieskumami. Uplatnenie lokalizačných GPS dát smartfónov môže v budúcnosti zásadným spôsobom pozitívne ovplyvniť výsledky práce v procese dopravného plánovania.

Vplyv využívania produktov nových mobilných technológií sa pozitívne prejaví v kontexte Národného systému dopravných informácií SR (ďalej len „NSDI“) a v začínajúcom projekte Národného dopravného a informačného centra (ďalej len „NDIC“). NSDI má za cieľ vytvoriť komplexné systémové prostredie pre zber, spracovanie, zdieľanie, publikovanie a distribúciu dopravných informácií a dopravných údajov. Do NDIC budú integrované existujúce i nové systémy správcov komunikácií a ostatných organizácií narábajúcich s relevantnými dopravnými informáciami.

Funkčné previazanie infraštruktúry dopravnej sústavy Slovenska s mestskými a regionálnymi dopravnými sústavami nachádza svoje uplatnenie prostredníctvom prípravy a realizácie integrovaných dopravných systémov regiónov a aglomerácií veľkých miest. Dôraz kladený na preferenciu verejnej osobnej dopravy obsahuje cieľ v zastavení rastu zastúpenia IAD v delbe prepravnej práce, s priemetom na zlepšenie kvality životného prostredia miest a v návrate k ľudskej mierke do ich urbanistickej štruktúry. Opatrenia SRVOND SR 2020 majú ambíciu takýto stav dosiahnuť. Pripravenosť miest na zavedenie a prevádzkovanie IDS je rôznorodá. Za mestá s najvyšším

47 Hofstadter Douglas. R, Gödel Escher Bach, existenciální gordická balada, ARGO/DOKOŘÁN, 2012

48 „Počet tranzistorov ktoré môžu byť umiestnené na integrovaný obvod sa pri zachovaní rovnakej ceny približne každých 18 mesiacov zdvojnásobí, 1965“ V súčasnej dobe je zákon preformulovaný, tempo rastu zostáva nezmenené ale namiesto počtu tranzistorov sa uvádza parameter zdvojnásobenia výkonu, efektívnosti alebo energetickej spotreby.

49 MIMS CHRISTOPHER „Vytěžování mobilního života, SCIENTIFIC AMERICAN; 2013

50 Všeobecné nariadenie o ochrane údajov, KOM(2012) 11 final

dosiahnutým stupňom prípravy možno označiť Bratislavu a Košice, ktoré zároveň majú najlepšie predpoklady funkčného prevádzkovania IDS. VOD v Žiline v súčasnosti obsahuje primárne znaky IDS (integrácia železničnej prepravy osôb na trati Žilina – Rajec) ale bez celoplošného previazaného funkčného pôsobenia ostatných módov nemožno hovoriť o IDS. Vo väčšine vytýpaných miest SRVOND SR 2020 nie sú zatiaľ vykonané príslušné predprojektové a projektové kroky verifikujúce oprávnenosť realizácie IDS v mestách.

Hodnotená dopravná sústava SR obsahuje medzinárodnú a európsku dimenziu. Vzájomné funkčné previazanie jednotlivých dopravných systémov je kľúčom k dosiahnutiu cieľov environmentálne prijateľnejšej prevádzky, trvalo udržateľnej mobility dopravnej sústavy. Je však potrebné zdôrazniť vysoký stupeň závislosti trvalo udržateľnej mobility od determinujúceho rozmiestnenia zdrojov a cieľov dopravy v území. Bez uplatňovania princípov environmentálne prijateľnej lokalizácie zdrojov a cieľov generujúcich dopravu v území – predstavujúceho rešpektovanie priestorových daností zložiek životného prostredia – budú opatrenia, zamerané len na funkčnosť a trvalú udržateľnosť dopravnej sústavy, neefektívne. Tento dôležitý lokalizačný aspekt je premietnutý do základného zónovania Slovenska (najnižší možný počet prirodzených spádových regiónov Slovenska uvedený v záväznej časti KURS 2001 a KURS 2011), ktoré je potrebné, ako východiskovú základňu dopravnej sústavy štátu, dodržať.

Na celoštátnej a medzinárodnej úrovni je komplexnosť slovenskej dopravnej sústavy reprezentovaná jej multimodalitou. V princípe možno konštatovať vzájomný priestorový súlad dvoch základných druhov dopravy - cestnej a železničnej - lokalizovaných v hlavných sídelných rozvojových a dopravných koridoroch západo - východnej a severo - južnej orientácie. Infraštruktúra leteckej dopravy rozširuje multimodálny dosah na územie najdôležitejších sídelných aglomerácií Slovenska. Poloha infraštruktúry vodnej dopravy je primárne daná prírodnými podmienkami, akcentuje multimodálny význam aglomerácie hlavného mesta Bratislava. V oblasti nákladnej dopravy vytvára plánovaný rozvoj infraštruktúry intermodálnej prepravy synchronizačný prvok dopravnej sústavy Slovenska, s potenciálne dôležitým environmentálnym vplyvom. Lokalizácia hlavných verejných terminálov intermodálnej prepravy v dopravno-gravitačných centrách kopíruje základné spádové zónovanie Slovenska.

V zásade možno začať proces vypracovania SPRDI SR 2020 - rozdelený do dvoch fáz so spracovaním verifikačného dopravného modelu k roku 2016 - hodnotiť pozitívne. Súčasná etapa SD poskytuje rámec pre realizáciu projektov, ktoré sú - na úrovni súčasných exaktných poznatkov - nespochybniteľné. Tieto projekty predstavujú strednodobý projektový plán, ich realizácia by nemala byť nahradená projektmi, vyžadujúcimi si overenie a verifikáciu dopravným modelom (červenou farbou označené projekty zásobníka). Fáza II. SPRDI SR 2020 má za cieľ vytvoriť dlhodobý strategický program rozvoja dopravy do roku 2030, navrhnutý na exaktnom základe s väzbou na všetky relevantné dopravno-plánovacie vstupy, s jednoznačným uplatnením environmentálnych aspektov. Dopravný model bude predstavovať nástroj na previazanie dopravných módov do komplexnej dopravnej sústavy. Stabilita spracovaného dlhodobého plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry by prospelo zapracovanie výstupov II. fázy SPRDI SR 2030 – po úspešnom absolvovaní procesu hodnotenia vplyvov na životné prostredie SEA - do aktualizácie najvyššieho územnoplánovacieho dokumentu KURS, schvaľovaného nariadením vlády SR, prípadne schváleného zákonom v Národnej rade SR. Zachovanie dohodnutej dlhodobej kontinuity rozvoja dopravnej sústavy nie je len spoločensky významným procesom ale obsahuje i intenzívny environmentálny aspekt.

Z vyhodnotenia vyplývajú pozitíva v kumulatívnom pôsobení projektov v oblasti poskytovania dopravných služieb, vrátane prístupu k nim, zlepšenia prístupu k základným službám (v prípade ak základná vybavenosť bude lokalizovaná v súlade so základným zónovaním Slovenska), v podpore sociálnej inklúzie, príležitosti pre rozvoj rekreácie a cestovného ruchu. Vo všeobecnosti sa očakáva aj priaznivý vplyv na zdravie obyvateľov, odvedením cestnej dopravy mimo sídelných útvarov s tolerantnejším rozložením hlukovej a imisnej záťaže v rámci územia.

K problematike hospodárskeho rozvoja regiónov je potrebné zdôrazniť, že ide o mnohorozmerný fenomén. K tomu, aby nemalé investície do výstavby diaľnic a modernizácie železníc boli hospodárskym prínosom pre dotknuté a pripojené regióny, je potrebná existencia kritického množstva činností s vyššou pridanou hodnotou. Tiež je potrebná produkcia poznatkov a tovarov uplatňujúcich sa

v ekonomických transakciách na medzinárodnej úrovni⁵¹. Kapacitné dopravné pripojenie regiónov bez podpory vyššie uvedenými faktormi nie je dostatočným nástrojom k dosiahnutiu hospodárskeho rozvoja. S odvolaním sa na štatistické údaje hospodárskeho sektoru Slovenska je možné konštatovať, že okrem hospodársky úspešného regiónu juhozápadného Slovenska s hlavným mestom Bratislava sa na prahu stavu, v ktorom je racionálne vložiť investície do výstavby dopravnej infraštruktúry, nachádza i západná časť regiónu Severozápadného Slovenska so svojim centrom Žilina/Martin a priestory jadra polycentrických sídelných sústav Východného (Košice/Prešov) a Stredného (Banská Bystrica/Zvolen) Slovenska. Ak tieto investície budú vložené do výstavby dopravnej infraštruktúry celoštátneho významu, navzájom prepájajúcej uvedené centrá, potom existuje vysoká pravdepodobnosť vzájomného pozitívneho pôsobenia hospodárskych centier a pôsobenia centier do vnútra polycentrických sústav. V tejto súvislosti je nutné, po odbremenení komunikácií v intraviláne miest a obcí, realizovať opatrenia zo SRVOND SR 2020 zamerané na posilnenie postavenia ekologicky prijateľnejších mestských módov dopravy.

Environmentálna kvalita v odvetvovo-regionálnom súhrne je v SOH prezentovaná prostredníctvom výsledkov súhrnného kumulatívneho hodnotenia výstupov posudzovaných SD, uvádzaných v nasledujúcich odsekoch.

Environmentálna vhodnosť je determinovaná geografickými podmienkami, spôsobom života, hospodárskymi a sociálnymi možnosťami a potrebami, uplatňovaním a dodržiavaním racionálneho územného plánovania ako jedného zo základných nástrojov environmentálnej politiky v prospech celej verejnosti.⁵² Detailné východiskové informácie o environmentálnej vhodnosti hodnotenej DI sú uvedené v prílohách SOH č. 2.1 až 4. Posúdenie environmentálnej vhodnosti umiestnenia dopravnej infraštruktúry sa v SOH opieralo o priemet environmentálnej problematiky do návrhu štruktúry územia v záväznej územnoplánovacej dokumentácii SR – KURS 2001 a 2011⁵³. Využitie poznatkov a výstupov z dokumentu spracovaného metodikou LANDEP, na celoštátnej úrovni adekvátnej k SD, nebolo možné vykonať vzhľadom na jeho absenciu.

V priestore Juhozápadného Slovenska a Bratislavy je evidovaný silný tlak na rozvoj dopravnej infraštruktúry všetkých hierarchických úrovní. Opatrenia uvádzané v hodnotených SD tento stav reflektujú prostredníctvom návrhov projektov určených na realizáciu všetkých dopravných módov. Problematika lokalizácie a kvalitatívnej úrovne DI tohto priestoru je na jednej strane úzko determinovaná rozmiestnením osídlenia a jeho funkcií v území. Na druhej strane ide o limitovanie umiestnenia dopravnej sústavy najcennejšími prírodnými prvkami/zdrojmi nachádzajúcimi sa v regióne: poľnohospodárska pôda najvyššej kvality, zdroje kvalitnej pitnej vody a chránené cenné prírodné priestory. Územie mimo osídlenie možno označiť za kultúrnu krajinu, vyžadujúcu si svoju ochranu, manažment a plánovanie⁵⁴.

Výrazným aspektom, ovplyvňujúcim trendy vývoja osídlenia celého priestoru, je spôsob urbanizácie hlavného mesta. Bratislava a jej zázemie predstavujú jediný región na Slovensku, v ktorom prebiehajú procesy suburbanizácie (na slovenské pomery) vo veľkom rozsahu a spôsobujú významné zmeny v priestorovej organizácii prímestskej krajiny. *„Expanzia mesta do prímestskej krajiny vyvoláva celý komplex zmien. Suburbánnu rásť v okolí Bratislavy spôsobuje významné sociálne, dopravné a environmentálne dopady a predstavuje hlavnú výzvu pre manažment krajiny v nadchádzajúcich desaťročiach. V sledovanom období 1990 - 2006 došlo k najväčším zmenám na hraniciach kompaktného mesta a pozdĺž dopravných koridorov. V dôsledku suburbanizačných procesov dochádza k premene krajiny, pre ktorú je charakteristický nárast zastavaných plôch, úbytok*

51 BLAŽEK JIŘÍ, UHLÍŘ DAVID, Teorie regionálního rozvoje, nástin, kritika, implikace, KAROLINUM Praha, 2011

52 KLINDA JOZEF, Historické základy environmentalizmu a environmentálneho práva, ENVIROMAGAZÍN 6/2012

53 5. Regulatív: V oblasti usporiadania územia z hľadiska ekologických aspektov, ochrany prírody, prírodných zdrojov, nerastného bohatstva a starostlivosti o krajinu a tvorby krajinnej štruktúry: 5.1. Zabezpečovať nástrojmi územného plánovania ekologicky optimálne využívanie územia pri rešpektovaní a skvalitňovaní územného systému ekologickej stability, biotickej integrity krajiny a biodiverzity na úrovni národnej, regionálnej aj lokálnej.

54 Európsky dohovor o krajine, Florencia, 20. 10. 2000, Rada Európy, European Treaty Series – No. 176

poľnohospodárskych areálov a zvýšená fragmentácia krajiny. Dôkazom toho sú aj zmeny v štruktúre krajinej pokrývky, ktoré zachytáva databáza projektu CORINE Land Cover⁵⁵.

Trend vývoja urbanizácie hlavného mesta determinuje rozmiestnenie zdrojov a cieľov dopravy, ergo stanovuje požiadavky na lokalizáciu a usporiadanie dopravnej infraštruktúry v meste, v jeho aglomerácii a v regióne Juhozápadné Slovensko. Na rozvoj suburbanizácie zároveň reverzne pôsobí kapacitná ponuka dopravnej infraštruktúry v území. V Bratislavskej aglomerácii je takýto vývoj koncentrovaný v rozvojovom smere Senec, s očakávaním budúceho zvýšenia jeho intenzity. Diaľnica D1, jej rozšírenie na 6 pruhové usporiadanie s obojstrannými kolektormi, pripravovaná súběžná 4 pruhová rýchlostná cesta R1 a existujúca súběžná cesta I/61, so zvažovaným 4 pruhovým usporiadaním, vytvárajú z územného koridoru šírky cca 10 km priestor určený na intenzívnu urbanizáciu do vzdialenosti 50 km od Bratislavy. Ide o územie s najkvalitnejšími poľnohospodárskymi pôdami, zasahujúce do veľkoplošných CHVO pitnej vody a cenných prírodných území.

Vo vzájomnom protiklade sa nachádzajú vplyvy suburbanizácie v zázemí mesta Bratislava, s možnosťami využívať na urbanizáciu voľné plochy v katastrálnom území mesta. Počet obyvateľov mesta, vzhľadom k ploche jeho územia, je v porovnaní s podobnými európskymi metropolami – napríklad Praha – relatívne nízky. Ponúka sa možnosť využiť priestorový potenciál územia hlavného mesta na umiestnenie nových plôch určených na urbanizáciu, pochopiteľne s podmienkou zachovania environmentálnych limitov, platných pre mestské urbanizované priestory. Prínosom takéhoto vývoja je zníženie prepravnej a energetickej náročnosti fungovania nových urbanizovaných priestorov, ochrana kultúrnej krajiny v spádovom území mesta pred negatívnymi vplyvmi intenzívnej urbanizácie.

S určitou mierou zjednodušenia možno očakávať, že suburbanizačný proces v bratislavskej aglomerácii sa prejaví zvýšením tlaku na realizáciu alebo zvýšenie kapacity, k centru v Bratislave, radiálne orientovaných cestných komunikácií spádového regiónu. Ich vplyv na životné prostredie, viazaný na rast dopravných výkonov, bude možné v zásade označiť ako negatívny.

Ak sa rast urbanizácie, spočívajúci hlavne v realizácii obytných zón a ich vybavenosti, uskutoční v hraniciach katastrálneho územia Bratislavy, potom možno očakávať, že objemy dopravných výkonov, potrebných k zaisteniu dopravnej obsluhy nových urbanizovaných území mesta, klesnú. Závažným faktorom bude nárast príležitostí vykonávať dopravnú obsluhu nových urbanizovaných území mesta prostredníctvom VOD.

Sídelné súvislosti v dopravnom, regionálnom a environmentálnom kontexte Považia, Pohronia a južnej časti Banskobystrického kraja sú v niektorých regiónoch Slovenska vnímané zásadne rozdielnym spôsobom. Zatiaľ čo považské kraje – Žilinský a Trenčiansky – a ich mestá vnímajú svoju regionálnu pozíciu v rámci priestoru Severozápadné Slovensko, v kraji Banskobystrickom je preferované regionálne usporiadanie blízke bývalému Stredoslovenskému kraju z čias ČSSR. O tomto rozdielnom prístupe svedčia písomné požiadavky a stanoviská regionálnych samospráv k pertraktovanej problematike. SPRDI SR 2020 formou návrhu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy deklaruje priority usporiadania cestnej siete. Do vyššie vymedzeného územia, ktoré je polycentricky štruktúrované v zmysle KURS 2001 a 2011, sú formou opatrení cestnej infraštruktúry vnášané a zdôvodňované prvky cestnej siete a sídelnej štruktúry koncipovanej v Projekte urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky.

Podľa PU SSR⁵⁶:

- Medzi hlavné urbanizačné osi je zaradená „*Stredná urbanizačná os Slovenska v trase Budapešť – Šahy – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok – Dolný Kubín – Krakov*“ (v SPRDI SR 2020 Opatrenie Stredoslovenská severojužná os, vetva R3-R1-R3);
- Na Slovensku budú rozvíjané „*3 metropolitné regióny: Bratislavský, Košický, Pohronský*“ (v SPRDI SR 2020 Súmestie Banská Bystrica – Zvolen).

KURS 2011 vo svojej záväznej časti stanovuje - v dotknutom priestore - rozvíjať ťažiská osídlenia a sídla pozdĺž spojnic katovickej a budapeštianskej aglomerácie. Spojnicami v oblasti cestnej

⁵⁵ ŠVEDA MARTIN, Suburbanizácia v zázemí Bratislavy z hľadiska analýzy zmien krajinej pokrývky, Prírodovedecká fakulta UK Bratislava, GEOGRAFICKÝ ČASOPIS, 63 (2011)

⁵⁶ Projekt urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky, schválený vládou SSR, uznesenie č. 284/1976

infraštruktúry sú myslené diaľnice D3 a D1 a rýchlostná cesta R3, ťažiskami osídlenia sú myslené Žilina/Martin a Banská Bystrica/Zvolen.

PU SSR zvažuje o metropolitnej úrovni jedného alebo dvoch centier v strednej časti Slovenska. Realita však bola a je rozdielna, žiadne z dvoch zvažovaných centier nemôže dosiahnuť úroveň adekvátnej úrovni „metropolitných“ centier Bratislava a Košice. *„Projekt urbanizácie Slovenskej socialistickej republiky nesprávne považoval všetky tri krajské centrá za rovnocenné metropolitné centrá, čo sa dodnes odráža v nekritických ambíciách a preceňovaním postavenia Banskej Bystrice v prácach architektov. Podľa nášho názoru Banská Bystrica je centrom III. rádu (viď. KURS 2011) a nie je zrovnateľná s Bratislavou a Košicami“*⁵⁷. Politická a inštitucionálna podpora regionálneho centra Pohronskeho metropolitného regiónu sa odrazila v raste počtu obyvateľov mesta Banská Bystrica, medzi rokmi 1950 a 1991, v dominantnej hodnote koeficientu rastu 6,25 zo všetkých miest na Slovensku (viď. tabuľka č. 2).

Pre objasnenie východísk PU SSR je dôležité si ozrejmiť jeho ideologické a koncepčné zdôvodnenia:

- „V urbanizačnom procese sa realizujú základné sociálne požiadavky socializmu, sociálna rovnosť, odstránenie rozdielov medzi mestom a dedinou, vyriešenie bytovej otázky a vytvorenie podmienok pre všestranný rozvoj osobnosti a socialistický spôsob života;
- So zreteľom na potrebnú celkovú súčinnosť regulovaného rozvoja a územného rozloženia regiónov v Stredoslovenskom kraji, vo vzťahu k jadrú metropolitného Pohronskeho regiónu Banská Bystrica – Zvolen, nie je reálne predpokladať možnosť súbežne rovnako intenzívneho tempa rozvoja urbanizácie dvoch rovnako kategorizovaných metropolitných regiónov (Severopovažský s centrom Žilina a Pohronský s centrom Banská Bystrica – Zvolen), pretože svojím významom Banská Bystrica navyše zastáva funkciu jedného z troch krajských miest na Slovensku.“⁵⁸

11. júla 1960 bola prijatá Ústava Československej socialistickej republiky, s ktorou súvisia zmeny územného usporiadania štátu. V dotknutom priestore je koncipovaný jeden regionálny útvar, ktorého zdôvodnenie je dané Zákonom o územnom členení štátu z 9. apríla 1960 č. 36/1960 Zb. S účinnosťou k 1. júlu 1960 boli na Slovensku zriadené 3 kraje (v ich rámci Stredoslovenský kraj s krajským mestom Banská Bystrica). Ideologické a koncepčné zdôvodnenie Zákona o územnom členení štátu premietnuté do PU SSR – a teda i prvkov jeho dopravnej infraštruktúry – je zásadne odlišné od princípov polycentrického rozvoja osídlenia, uplatňovaných v priestorovom a regionálnom plánovaní krajín EÚ. Metóda a dopad urbanizácie podľa PU SSR je taktiež v zásadnom rozpore s Európskym dohovorom o krajine (ako príklad: starostlivosť o kultúrnu krajinu v dohovore v protiklade s „odstránením rozdielov medzi mestom a dedinou“ v PU SSR). V PU SSR absente prioritné zohľadnenie princípov ochrany prírody, vrátane súčasných vedeckých poznatkov a metodiky Natura 2000.

*„Regionálna štruktúra je odrazom vnútorného vývoja síl formujúcich jednotlivé regióny, alebo tzv. primárneho (prírodného) regionálneho potenciálu nezávislého od človeka a potenciálu sekundárneho, technického, vytváraného človekom - spoločnosťou. Z tohto dôvodu deformačný vplyv určitého obdobia je pri dynamickej (historickej) analýze regiónov ľahko identifikovateľný“*⁵⁹. V zmysle zdôvodnenia uvedeného v kapitole III.1.1 Dopravné aspekty vo vzťahu k osídlenému územiu je zrejmé, že rozdelenie Slovenska na základné zónovanie je nezvratné a taktiež Banská Bystrica nemôže byť jedným spoločným regionálnym spádovým centrom pre územie Považia i Pohronia (obmedzenie prirodzeného spádového územia horským masívom, znemožňujúcim vytvoriť požadovanú úroveň sídelných väzieb). Dopravná dostupnosť umelo vytvoreného centra regiónu, zabezpečovaná stavbami a prevádzkovaním cestnej infraštruktúry, má výrazný potenciál narušiť environmentálnu únosnosť prírodnej, neosídlennej krajiny. Dopravná infraštruktúra pertraktovaného územia preto nemôže byť koncipovaná v lokalizácii podľa prvkov PU SSR, ale musí zohľadňovať prirodzené základné zónovanie Slovenska, legislatívne schválené v KURS 2001 a 2011.

57 OLIVER BAŠOVSKÝ, Súčasný stav a prognóza urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska a ekonomická transformácia, SBORNÍK ČGS, 1995

58 MICHALEC IVAN, CSc., Metóda, technika a nástroje územného plánovania v podmienkach nášho socialistického zriadenia, VEDA – vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 1976

59 OLIVER BAŠOVSKÝ, Súčasný stav a prognóza urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska a ekonomická transformácia, SBORNÍK ČGS, 1995

Vyššie uvedené komplexné aspekty majú priamy súvis s pripravovanou reformou verejnej správy „Efektívna, Spoľahlivá a Otvorená verejná správa ESO“⁶⁰. Infraštruktúra SPRDI SR 2020 sa prednostne dotýka usporiadania verejnej správy na úrovni krajov, infraštruktúra SRVOND SR 2020 a Strategického plánu rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy má úzky vzťah k aglomeračným a lokálnym aspektom usporiadania verejnej správy okresného rozmeru.

V tomto smere možno konštatovať určitú nejednoznačnosť a otvorenosť optimálneho usporiadania cestnej infraštruktúry, jej environmentálnej vhodnosti, v strede územia Slovenska. Uvedený stav sa odráža v celom dopravno-plánovacom procese, vrátane zaostávania prípravy a realizácie stavieb ciest. Zo zorného uhla ochrany životného prostredia pred negatívnymi vplyvmi dopravnej prevádzky, obzvlášť ekologicky menej prijateľnej cestnej dopravy v kontexte jej tranzitu cez chránené prírodné územia, je uzavretie pertraktovanej problematiky najdôležitejším krokom v najbližšom dopravnom plánovacom období.

Priestory južnej časti Banskobystrického kraja a Východného Slovenska – okrem aglomerácie mesta Košice – sú vyhodnocované ako hospodársky zaostávajúce regióny. Príčiny uvedeného javu sú podmienené mnohými faktormi, medzi ktoré je potrebné zaradiť i nízku kvalitatívnu úroveň vybavenosti základnou informačnou, technickou a dopravnou infraštruktúrou a nízku kvalitu prepojenia regiónov na tzv. veľkú dopravnú infraštruktúru i hlavné metropoly štátu. Predmetom riešenia SPRDI SR 2020 je infraštruktúra medzinárodnej a celoštátnej úrovne, na ktorú by mali byť zaostávajúce regióny pripojené a ktorá by mala zároveň zabezpečiť pripojenie na hlavné rozvojové centrá štátu a regiónu. Medzi opatrenia a projekty hodnotených SD sú zaradené aktivity cielené na dotknuté zaostávajúce regióny. V cestnej infraštruktúre ide o východné úseky diaľnice D1, o rýchlostné cesty R2, R3 a R4. Z projektov a opatrení železničnej dopravy je potrebné uviesť modernizáciu železničnej trate č. 180 na Spiši a medzi Kysakom a Košicami, elektrifikáciu železničných tratí Zvolen – Košice a Bánovce nad Ondavou – Humenné na Zemplíne. Z hľadiska environmentálneho hodnotenia neboli identifikované významné negatívne vplyvy na územia Natura 2000 a na ostatné komponenty hodnotenia krajiny a prírodných zdrojov. Určité pochybnosti o environmentálnej vhodnosti možno vysloviť v súvislosti s lokalizáciou trasy rýchlostnej cesty R4, v časti úseku medzi Svidníkom a Prešovom, kde dochádza k odklonu navrhovanej trasy mimo prirodzeného sídelného koridoru, do územia prevažne prírodného charakteru.

Problémom environmentálnej vhodnosti DI zaostávajúceho územia je určenie optimálnej kvalitatívnej úrovne cestnej siete. Ide o problém typický pre zaostávajúce regióny, ktorých charakteristickou črtou je nízka hustota obyvateľov a rozptýlené osídlenie. Demografické prognózy, aj pri zohľadnení hypotetického prínosu zlepšenia dopravnej dostupnosti nasledovnej hospodárskym rozvojom, nepredpokladajú masívny príliv nových obyvateľov do regiónu, zákonite sa odrážajúci v prognózach nižších hodnôt RPDÍ novej cestnej siete. Vo väčšine prípadov extravilánových úsekov plánovaných rýchlostných ciest v týchto regiónoch, výhľadové RPDÍ k roku 2040 nedávajú dôvod realizovať 4 pruhové usporiadanie rýchlostných ciest. Ako alternatívny spôsob riešenia problematiky je potrebné preverenie náhrady stavieb rýchlostných ciest za rekonštrukcie pôvodných ciest v ich súčasnej trase s obchvatmi obcí.

Realizácia súbežných nových dvojpruhových rýchlostných ciest, s pôvodnými dvojpruhovými cestami, predstavuje environmentálne aj ekonomicky nezdôvodniteľný spôsob zlepšenia dopravnej dostupnosti regiónu prostredníctvom cestnej siete. Kapacitne predimenzovaná cestná sieť nie je zárukou hospodárskeho rastu regiónu, zvýšenia jeho regionálnej konkurencieschopnosti. Ako za najdôležitejší environmentálny negatívny vplyv tohto postupu je možné označiť fragmentáciu krajiny, posilnenie bariérového efektu v území.

Prevádzka elektrifikovaných železničných tratí, tvoriacich kostru dotknutého územia, bude predstavovať environmentálny prínos pre zaostávajúce regióny Slovenska. Je však potrebné vysloviť pochybnosť, či elektrifikácia tratí bude postačovať k zvýšeniu atraktivity územia, ak na tratiach nebude zabezpečená vyššia traťová rýchlosť, podmieňujúca skrátenie jazdných časov vlakov a zvýšenie atraktivity železničnej dopravy.

V súvislosti s ťažiskom osídlenia Košice/Prešov, a celým regiónom Východné Slovensko, je nastolená otázka akým spôsobom využiť jeho polohový potenciál a - v súčasnosti zatiaľ nenaplnené - ambície

60 Zákon č. 180 z 19. júna 2013 o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov

byť centrom cezhraničného Karpatského regiónu (viď. záväzná časť KURS 2001 a 2011). V dopravných súvislostiach je potrebné konštatovať, že jedna aktivita ohrozuje vývoj smerujúci k spomínanej vízii. Ide o aktivitu ktorá je mimo rámca hodnotenia opatrení SD, prejavuje sa však v ich kumulatívnom hodnotení.

Projekt predĺženia širokorozchodnej trate do Viedne je aktivitou dotýkajúcou sa dopravnej sústavy Slovenska. Na širokorozchodnej trati a na konci jej úseku vo Viedni bude vybudovaný nákladný prekládkový terminál tovarov na systém intermodálnej prepravy krajín EÚ. Avizovaná prekládka nákladov, z mobilných prostriedkov širokorozchodnej trate na riečnu vodnú dopravu vo Viedni, je z hľadiska koncipovania logistických reťazcov nereálna. Ak je hlavným zmyslom existencie predĺženia širokorozchodnej trate do Viedne, časová úspora získaná železničnou dopravou z krajín východnej Ázie v porovnaní s pomalšou námornou lodnou dopravou, potom prekládka tovaru z rýchlejšej železničnej dopravy vo Viedni na pomalšiu riečnu vodnú dopravu anuluje pozitívny časový prínos železničnej dopravy. Efektívnosť prepravného procesu, logistika a právne normy EÚ ohľadom kombinovanej dopravy preferujú využitie prekládky tovarov zo širokorozchodnej trate na mobilné prostriedky systému kombinovanej dopravy. Podobné možnosti ponúka i rekonštrukcia existujúcej širokorozchodnej trate do Košíc, s realizáciou prekládkového terminálu, s vytvorením tovarového centra a plôch príbuzných obslužných a obchodných aktivít. Územia veľkomestských aglomerácií sú vhodným priestorom na realizáciu uvedených aktivít, pretože sa v ich priestore môže rozvinúť širší multiplikačný efekt. V tomto kontexte predstavuje košická aglomerácia optimálny priestor na území Slovenska.

Realizáciou širokorozchodnej cez územie Slovenska do Viedne je spochybnená oprávnenosť pripravovanej modernizácie železničných tratí, taktiež oprávnenosť pripravovanej rekonštrukcie železničných tratí na štandard kombinovanej dopravy a pripravovanej výstavby terminálov intermodálnej prepravy na Slovensku. Celá koncepcia dopravnej sústavy nákladnej dopravy Slovenska (a zrejme i Maďarska) bude vplyvom projektu širokorozchodnej trate do Viedne v zásadných rysoch narušená. Z hľadiska synergie dopravnej sústavy ako celku bude potrebné vytvoriť úplne iný nový model fungovania dopravnej sústavy Slovenska, prispôbený novým okolnostiam.

Dopravná sústava má vlastnosti deterministických systémov. Trendy jej rozvoja ovplyvňujú antropogénne aktivity koncentrované v osídlení krajiny. Krajinné prostredie spätne environmentálne limituje osídlenie a teda i prepravný proces. Osídlené územia severného a stredného Slovenska (Považie, Pohronie, Spiš, Gemer) je koncentrované hlavne v stredne a vyššie položených, environmentálne labilných kotlinách, kde existujú bariéry ich využitia. Ekonomický potenciál niektorých tamjších miest vytvára predpoklad rastu na veľkosť so 120 až 150 tis. obyvateľmi. Očakávaný demografický vývoj Slovenska sa vyznačuje predpokladaným prirodzeným rastom počtu obyvateľov práve v severných a východných častiach územia. Tlak na rast miest bude podmieňovať rast automobilizácie územia, vytvárajúc tak nechcený scenár vývoja delby prepravného práce. Dôležitým problémom miest situovaných v kotlinách je situovanie a environmentálne prijateľné prevádzkovanie ich základných komunikačných systémov, vysoká energetická náročnosť bývania. Pre celé hornaté územie severného a stredného Slovenska, bude kľúčovým faktorom jeho environmentálne prijateľného vývoja, vytvorenie životaschopnej alternatívy k IAD, teda modernej, environmentálne únosnej VOD.

Kontext environmentálnej únosnosti VOD je potrebné aplikovať nielen na ekologicky labilné priestory hornatého územia Slovenska. V súvislostiach hustoty zaľudnenia aglomerácií Bratislavy, Košíc a ich regionálneho zázemia je priorita VOD rovnako dôležitá.

Environmentálna bezpečnosť je v kontexte dopravnej infraštruktúry spájaná s bezpečnosťou stavieb, s bezpečnosťou ich prevádzky, s bezporuchovosťou a kvalitou dopravných prostriedkov a zariadení, so stupňom ochrany prostredia pred vibráciami, hlukom a imisiami. Ide o stav, v ktorom dopravná sústava – ako súčasť antropologických aktivít – pôsobí na ekologický systém trvalo udržateľným spôsobom. V tomto stave sú minimalizované riziká a ohrozenia spojené so životným prostredím. Vo všeobecnej rovine porovnávania dopravných módov je ako najmenej bezpečný druh dopravy hodnotená cestná automobilová doprava. V rámci SPRDI SR 2020 sú plánované systémové, infraštruktúrne, prevádzkové, organizačné opatrenia, taktiež opatrenia súvisiace s bezpečnosťou prevádzky a opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo. Infraštruktúrne opatrenia vnášajú do krajiny nový prvok, ktorým je stavba dopravnej infraštruktúry určená na prevádzkovanie. Ich cieľom je zabezpečenie plánovanej dopravnej/prepravného funkcie v území. Ostané opatrenia majú za cieľ priniesť sofistikovanú, efektívnu, ekonomickú environmentálne

prijateľnú a bezpečnú prevádzku infraštruktúrnych projektov. Environmentálna bezpečnosť je predmetom záujmu opatrení súvisiacich s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo cestnej, železničnej, leteckej a vodnej dopravy. Sledovanie a hodnotenie projektov pripravovaných v rámci opatrení súvisiacich s dopadmi na životné prostredie prináleží mierke a úrovni procesu EIA. Z komplexného hľadiska SEA hodnotenia SD možno zaradenie opatrení súvisiacich s dopadmi na životné prostredie označiť ako vysoko pozitívne.

Tzv. hlboká ekológia⁶¹ pokladá bioregión za prirodzený spôsob usporiadania spoločenstva, za optimálne vymedzené miesto na pestovanie ekologického vedomia, na uplatňovanie princípov ekologickej estetiky. Počas dejín ľudstva bioregióny ovplyvňovali vytváranie a vývoj kultúr. Ako základné prvky bioregiónov sú uvádzané dôraz na význam prírodných systémov, samoregulácia prostredníctvom miestnych komunít spájaných spoločnou starostlivosťou o bioregión a v neposlednom rade ide o jeho vnútorný obsah, zmysel alebo duch územia. Miestne komunity sa vo svojich aktivitách zaoberajú bioregiónmi rôznej lokalizácie a charakteru. Umiestnenie bioregiónov nie je obmedzené len na prírodnú alebo kultúrnu krajinu. Aktivity miestnych komunít sa dotýkajú aj území malých i veľkých miest. Samoregulačný prvok aktivít miestnych komunít, v spojení s presadzovaným významu prírodných systémov v praxi, má z dlhodobého hľadiska zásadný význam pre ekologické formovanie prostredia, na postupné oživovanie ekologickej estetiky v mestskom prostredí, jej upevňovanie v prírodnej krajine.

Iným spôsobom vnášania ekologickej estetiky do každodenného života je proces krajinnoekologického plánovania LANDEP. Krajinnoekologické plány, tvoriace súčasť územno-plánovacieho procesu, poskytujú impulzy pre estetické začlenenie nových prvkov dopravnej infraštruktúry do krajiny a jej scenérie. V rámci projektového procesu DI existujú možnosti environmentálne estetického stvárnenia objektov stavieb, najmä terénnych úprav.

Rozvoj výstavby dopravnej sústavy SR sa prejaví i v pozitívnom pôsobení na vývoj sektoru rekreácie a cestovného ruchu. Diaľnice, rýchlostné cesty a modernizované železnice, prostredníctvom prípojnej cestnej infraštruktúry, zlepšia parametre časovej dostupnosti najdôležitejších centier a areálov cestovného ruchu. Súčasťou synergie pozitívneho pôsobenia na cestovný ruch sa stanú i investície do letiskovej infraštruktúry v Bratislave, Košiciach a na letisku Poprad-Tatry.

Z hľadiska synergie pôsobenia aktivít zahrnutých do SD, možno konštatovať príklon k pozitívnemu smeru vývoja. Po zohľadnení výstupov z II. fázy SPRDI SR 2020 v pertraktovaných problémových okruhoch, nastane príležitosť pre vzájomné pozitívne pôsobenie dopravnej sústavy SR z hľadiska trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu a tvorby pracovných miest. Synergické pôsobenie pozitív sektorov železničnej a verejnej osobnej dopravy do určitej miery vyvažuje negatíva, ktoré so sebou prináša rozvoj cestnej dopravy. Podmienkou efektívnej synergie je verifikácia kvalitatívnych nárokov na dimenzovanie cestnej siete (oprávnenosť realizácie stavieb niektorých rýchlostných ciest, etapizácia realizácie ich šírkového usporiadania, zváženie náhrady stavieb niektorých úsekov rýchlostných ciest za rekonštrukcie pôvodných ciest v ich súčasnej trase s obchvatmi obcí). K významnej synergii bude dochádzať v mestských aglomeráciách v dôsledku zapojenia prímestskej a mestskej hromadnej dopravy do jedného integrovaného dopravného systému.

61 DEVAL BILL, SESSIONS GEORGE, Hlboká ekológia, ABIES, 1997;

V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE

Z hľadiska analýzy vývoja jednotlivých módov dopravy možno sledovať negatívny trend nárastu cestnej, hlavne nákladnej a individuálnej automobilovej dopravy, zatiaľ čo železničná doprava, prímestská autobusová a mestská hromadná doprava zaznamenáva pokles, alebo v lepšom prípade stagnáciu. Podľa indikátorovej správy sektoru Doprava⁶², počet prepravených osôb verejnou cestnou dopravou poklesol počas obdobia 2000 - 2011 o viac ako 44 %. Masívny rozvoj individuálnej automobilovej dopravy na úkor hromadnej dopravy osôb vytvára veľkú záťaž prostredia, a to hlavne v centrách osídlenia, kde dochádza k výraznej koncentrácii obyvateľstva a produkčných činností. Vychádzajúc z týchto trendov a neúnosnej dopravnej situácie v hlavných mestských aglomeráciách, sa odporúča posilniť rozvoj verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy zvýšením alokácií do tohto sektoru. Toto odporúčenie vychádza aj zo záväzku členských štátov iniciovaného Stratégiou Európa 2020 na zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 o 20 %.

Prepravná náročnosť bežného života spoločnosti ale i hospodárskeho sektora signalizuje možnosti a potenciál pre redukciiu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie. Znižovanie prepravnej náročnosti je úzko spojené s rozmiestnením obslužných zariadení v prirodzených ťažiskách osídlenia, čím sa eliminujú zbytočné prepravné vzťahy na minimálnu úroveň.

Pre prípravu a realizáciu projektov dopravnej infraštruktúry sa navrhujú tieto opatrenia:

- zásadne dodržiavať nodálne – spádové vymedzenie regiónov a ťažísk osídlenia s adekvátnym rozmiestnením obslužnej vybavenosti ako princípu na ktorom je závislá trvalo udržateľná mobilita;
- v hraničných územiach spádových regiónov základného zónovania Slovenska, zhodujúcich sa s lokalizáciou environmentálne citlivých území (Natura 2000, národná sústava chránených území) prioritne preferovať aspekty ochrany prírody;
- uplatňovať princíp subsidiarity rešpektujúci hierarchiu a dostupnosť ťažísk osídlenia;
- pri realizácii stavieb realizovať opatrenia na odstránenie rizík vyplývajúcich z nestability horninového prostredia;
- pri plánovaní a realizácii projektov dopravnej infraštruktúry zohľadňovať požiadavky Rámcovej smernice o vodách, plánov manažmentu čiastkových povodí a zákona o vodách;
- pri navrhovaní dopravnej infraštruktúry rešpektovať podmienky ochrany vôd definovaných v stanovených chránených vodohospodárskych oblastiach, ochranných pásmach vodárenských zdrojov a ochranných pásmach prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojoch minerálnych vôd;
- na stavbách cestnej infraštruktúry realizovať technické opatrenia, ktoré spomaľujú odtok vôd z povodia do vodných tokov;
- pri záberoch pôdy postupovať v súlade so zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o IPKZ a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákonom č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov;
- pre stavby ovplyvňujúce územia Natura 2000 zabezpečiť proces hodnotenia podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch, v prípade ak nebol realizovaný;
- na ochranu prírody a krajiny, minimalizáciu zásahov do okolitého prostredia a zvýšenie konektivity biotopov realizovať v rámci projektov predovšetkým tieto opatrenia:
 - v rámci vymedzených koridorov hľadať optimálnu trasu s ohľadom na výskyt cenných biotopov a chránených druhov rastlín a živočíchov;
 - zaistiť migračnú priepustnosť stavieb pre všetky skupiny živočíchov podľa zistených migračných trás v chránených územiach aj vo voľnej krajine. Týka sa to nielen

62 Doprava a jej vplyv na životné prostredie v Slovenskej republike k roku 2011, Indikátorová sektorová správa. SAŽP, 2013

- veľkých cicavcov, ale i ostatných skupín, najmä obojživelníkov. Vybudované podchody riešiť zároveň s navádzacím oplatením. Technické riešenie ekoduktov prispôbovať migračným nárokom rozhodujúcich druhov;
- opatrenia na zvýšenie migračnej priepustnosti realizovať nielen pri nových stavbách, ale aj pri rekonštrukciách existujúcich, najmä v miestach križovania trás s biokoridormi;
 - oplotiť trasy v miestach dotyku či blízkosti s lesnými komplexmi so zvýšenou pravdepodobnosťou migrácie;
 - premostovanie hydrických biokoridorov riešiť tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchy migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä vydra riečna) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody;
 - priehľadné protihlukové steny zabezpečiť opatreniami proti kolíziám s vtákmi viditeľným spôsobom;
 - minimalizovať zásahy do vodných tokov, mimo lesnej zelene, brehových porastov a pod., aj mimo chránených území;
 - ozelenenie dopravných stavieb riešiť s ohľadom na životné podmienky živočíchov, vyhýbať sa úpravám, ktoré umožňujú živočíšnym druhom usídlieť sa v nebezpečnej blízkosti dopravných komunikácií, náhradné biotopy budovať v bezpečnej vzdialenosti;
 - monitorovať výskyt inváznych rastlín pozdĺž trás - pri zistení výskytu zabezpečiť ich systematickú elimináciu.
- pri projektovaní stavieb dopravnej infraštruktúry rešpektovať charakter krajiny, nenarušovať jej integritu, výberom vhodných materiálov a námetov zohľadniť špecifiká regiónov a vhodnými výsadbami znižovať vizuálnu exponovanosť stavieb a podporovať ich začlenenie do krajiny;
 - zabezpečiť ochranu kultúrneho dedičstva v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov;
 - zabezpečiť ochranu nerastného bohatstva v súlade so zákonom č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva v znení neskorších predpisov;
 - pri realizácii projektov modernizácie železničných tratí riešiť problematiku starých záťaží;
 - znižovať nároky na zdroje surovín recykláciou a efektívnym využívaním vyťažených materiálov (materiály koľajového lôžka, materiály z výkopov, razenia tunelov a pod.) ;
 - v prípade potreby otvárania nových ložísk zabezpečiť v predstihu ich posúdenie procesom EIA;
 - proces EIA aplikovať v predstihu aj na zariadenia stavby - betonárne, obalovne bitúmenových zmesí;
 - pri plánovaní dopravnej infraštruktúry zohľadňovať potrebu adaptácie na zmenu klímy;
 - počas prípravy a realizácie projektov zabezpečiť ich environmentálne riadenie.

VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A POPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI

Návrh SPRDI SR 2020 je predložený invariantne, jeho stratégia vychádza z výsledkov analýzy a prognózy vývoja sektoru, identifikovaných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja. Vízie, ciele, priority a opatrenia zodpovedajú potrebám identifikovaným v analýze a sú orientované v súlade so stratégiou ex-ante kondicionalít na podporu faktorov rozvoja v oblasti dopravy.

Opatrenia uvedené v SPRDI SR 2020 budú realizované pomocou konkrétnych projektov. Projekty boli identifikované na základe posúdenia problémov a potrieb jednotlivých dopravných podsektorov a predstavujú implementačný nástroj dopravnej sektorovej stratégie. Prostredníctvom ich realizácie budú postupne naplňované definované vízie, strategické ciele a opatrenia dopravného sektora.

Z hľadiska projektov zaradených do SPRDI SR 2020, prevažná časť z nich už prešla procesom EIA, v rámci ktorého boli podrobené variantnému posudzovaniu. Obdobným postupom budú prechádzať aj projekty, ktoré ešte v procese EIA neboli posudzované.

V rámci I. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, bol zostavený rozsiahly zoznam potenciálnych projektov, ktoré boli ďalej analyzované z hľadiska ich pripravenosti, potrebných investičných nákladov, časového plánu, ekonomickej efektívnosti a pod. Vzhľadom na nedostupnosť niektorých dát a informácií, ktoré boli pre takéto posúdenie potrebné, museli byť aplikované isté zjednodušenia, resp. racionalizácie prístupu.

Nastavený, zjednodušený metodický postup bol zameraný na identifikáciu projektov, ktoré je možné na základe širšieho odborného konsenzu považovať za relevantný a odôvodnený. Významným parametrom umožňujúcim zaradenia projektu do tejto kategórie (tzv. kategórie zelených projektov) bol stupeň prípravy, ktorý musí umožniť realizáciu daného projektu v rámci obdobia 2014 – 2020 (2023). Metodika bola nastavená smerom k identifikácii zrejmých, nespochybniteľných projektov, ktoré je možné v tomto období realizovať. Ostatné projekty je nutné podrobne rozpracovať, aby bolo možné preukázať ich relevanciu v nadväznosti na prípadnú realizáciu. V rámci SPRDI SR 2020 sú projekty zaradené nasledujúcim spôsobom:

- projektový plán pre programové obdobie 2014 - 2020 (resp. 2023) obsahuje zelené projekty SPRDI SR 2020 (projekty, ktoré je možné v tomto období realizovať);
- zásobník projektov pre programové obdobie 2014 - 2020 (resp. 2023) obsahuje všetky projekty – zelené, žlté a červené – ktoré sú súčasťou SPRDI SR 2020.

Súčasťou zadaných opatrení SPRDI SR 2020, ktoré sú predmetom strategického environmentálneho posudzovania, sú projekty zaradené do kategórii zelených, žltých a červených projektov. Z tohto dôvodu nemohlo byť strategické environmentálne posudzovanie obmedzené len na zelené (nespochybniteľné projekty), ktoré sú súčasťou projektového plánu SPRDI SR 2020. Predmetom SOH boli všetky projekty zaradené do zásobníku projektov.

Vzhľadom na skutočnosť, že niektoré opatrenia obsahujú okrem nepripravených červených projektov i environmentálne problematické projekty, je potom potrebné považovať realizovateľnosť niektorých opatrení, obzvlášť v cestnej doprave, za značne limitovanú. V týchto prípadoch je potrebné vykonať kroky, ktoré pripravujú opatrenia do realizovateľného stavu a to buď prijatím náležitých úprav projektov dopravných stavieb alebo hľadaním iných alternatívnych riešení strategického charakteru v rámci fázy II. SPRDI SR 2020. Viac o problematike je uvedené v kapitolách č. IV.6 a IV.8.

Podobne i návrh SRVOND SR 2020 je predložený v invariantnom usporiadaní. Rozdielne možnosti uplatnenia strategického environmentálneho posudzovania opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy sú dané samotným charakterom dopravného módu, formuláciou a štruktúrou opatrení. V ponímaní SRVOND SR 2020 sú opatrenia vlastne programy zahŕňajúce vzájomne súvisiace

projekty. Z hľadiska strategického environmentálneho hodnotenia ide o konkrétne opatrenia na zriadenie a budovanie integrovaných dopravných systémov v mestách a regiónoch, pričom tieto opatrenia majú organizačný charakter. Avšak ako program, ktorý je potrebné naplniť, tieto opatrenia obsahujú množstvo parciálnych projektov, uvádzaných ako súčasť iných opatrení. Parciálne projekty sú hodnotiteľné na úrovni posudzovania EIA, ale ich integrácia do územne lokalizovaného systému IDS z nich vytvára subjekt posudzovateľný na strategickej úrovni hodnotenia SEA.

Projekty v rámci SRVOND SR 2020 boli najprv predbežne hodnotené z hľadiska dôležitosti priorít. Toto hodnotenie nezahŕňalo hodnotenie podloženia projektu miestnymi plánovacími dokumentmi a pripravenosti projektu na realizáciu, vyjadrovalo iba jeho zhodu so strategickým plánom verejnej osobnej dopravy a prioritami jednotlivých aktérov v oblasti VOND. V rámci konečného hodnotenia, prostredníctvom 56 definovaných opatrení, je navrhnutá realizácia 179 projektov, ktoré sú rozdelené po regiónoch a podľa priorít na projekty „zelenozelené“ (potrebné a pripravené), „zelené“ (potrebné a uskutočniteľné), „žlté“ (potrebné a nepripravené a projekty, potrebnosť ktorých bude potrebné preukázať v genereloch dopravy) a „červené“ (nepripravené a/alebo neuskutočniteľné a/alebo s menším významom).

Environmentálne hodnotenie strategických dokumentov bolo vykonané prostredníctvom niekoľkých postupných krokov:

- stanovenie environmentálnych cieľov hodnotenia;
- vymedzenie realizačných variantov SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 a spôsobu ich posudzovania;
- vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 s environmentálnymi cieľmi SOH;
- vyhodnotenie vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 na úrovni strategického hodnotenia SEA, s rozdelením opatrení podľa územných sektorov;
- vyhodnotenie súladu kumulatívnych vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 s environmentálnymi cieľmi SOH, s rozdelením opatrení podľa základného zónovania SR (dopravných regiónov) KURS 2011.

Samotné hodnotenie SD je vykonané a popísané v prílohách č. 1 až 4, v texte správy o hodnotení – kapitola č. IV. – sú uvádzané výsledky hodnotenia a ich zdôvodnenie.

VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

SPRDI SR 2020 má ako súčasť svojich opatrení definované opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo. Jedným z opatrení je monitoring životného prostredia. Monitoring je dôležitý predovšetkým v súvislosti s prevádzkou diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy a môže slúžiť na vytýpanie a lokalizáciu dodatočných opatrení v súvislosti so životným prostredím (ekodukty na D1, D2, D3, R1). V rámci mapovania hluku sa spracúvajú strategické hlukové mapy v okolí ciest I. triedy, diaľnic a rýchlostných ciest a v bratislavskej aglomerácii. Na základe tohto mapovania sa navrhujú konkrétne protihlukové opatrenia v dotknutom osídlenom území.

Hodnotenie vplyvu sektoru dopravy na životné prostredie sa v SR vykonáva prostredníctvom vyhodnocovania indikátorov a spracovávaní sektorových hodnotiacich správ na úrovni Európskej únie, zastrešovaného aktivitami Európskej Environmentálnej Agentúry (EEA), Organizáciou pre ekonomickú spoluprácu a rozvoj (OECD) a Štatistickým úradom Európskeho spoločenstva (EUROSTAT).

Tento postup navrhujeme aplikovať aj na monitorovanie plnenia environmentálnych cieľov stanovených v rámci posudzovania SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020. Na sledovanie navrhujeme tieto indikátory:

- počet vypracovaných a schválených dopravných generelov - obsahujúcich dopravný model - miest a krajov;
- dĺžka dopravnej infraštruktúry;
- počet dopravných nehôd a počet usmrtených a zranených osôb v dôsledku dopravnej premávky;
- environmentálna efektivita dopravy;
- sčítanie cestnej dopravy, výkonnosť cestných komunikácií;
- objemy a výkony prepravy osôb a nákladov, podľa dopravných módov, vrátane verejnej osobnej dopravy;
- del'ba prepravnej práce osobnej a nákladnej dopravy;
- obsaditeľnosť vozidiel v cestnej osobnej verejnej doprave;
- konečná spotreba energie a palív v sektore dopravy;
- emisie základných znečisťujúcich látok z dopravy;
- emisie skleníkových plynov z dopravy;
- expozícia obyvateľstva hlukom z dopravy;
- záber pôdy dopravnou infraštruktúrou;
- odpady z dopravy;
- podiel dopravy na havarijnom zhoršení vôd.

VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Hodnotená dopravná sústava SR obsahuje medzinárodnú a európsku dimenziu. Je preto prirodzené, že i niektoré dopravné stavby zaradené do predbežného indikatívneho zoznamu sa budú priamo dotýkať hraničných priestorov a budú končiť na hraničných priechodoch. Priame vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa predpokladajú v priestoroch, kde sa dopravná infraštruktúra pripája na infraštruktúru susediacich krajín. Vybudovanie kvalitnej siete veľkokapacitných komunikácií na území SR môže spôsobiť vplyvy na území iného štátu predovšetkým v súvislosti so zvýšením intenzity dopravy, spojenou so zvýšením tvorby emisií, hluku a zosilnením bariérového efektu. Tieto vplyvy sú vo väčšine prípadov očakávané, nakoľko procesu multilaterálnych a bilaterálnych dohôd predchádzal proces predinvestičnej prípravy stavieb so vzájomnou informovanosťou o dopravných aspektoch.

Výskyt potenciálnych cezhraničných vplyvov dopravných stavieb SPRDI SR 2020 bol identifikovaný pri opatreniach a projektoch uvedených v nasledovnej tabuľke. K identifikácii projektov s cezhraničným vplyvom bola použitá príloha č. 1 Dohovoru o hodnotení vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice (prijatý v Espoo, Fínsko, 25. februára 1991). Zhrnutie popisu ich vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia sa nachádza v prílohách 2 a 4.

Tab. 63 Opatrenia a projekty s potenciálnymi cezhraničnými vplyvmi

Druh dopravy	Opatrenie	Projekt	Hranica
Cestná	1 Dostavba diaľnice D1	Diaľnica D1 Pozdišovce - št. hranica SR/UA	SR/UA
	2 Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky	Diaľnica D3 Svrčinovec – Skalité	SR/PR
	2 Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky	Rýchlostná cesta R5 Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	SR/ČR
	3 Severojužné prepojenie na východnom Slovensku	Rýchlostná cesta R4 št. hranica PR/SR - Hunkovce	SR/PR
	5 Stredoslovenská severojužná komunikačná os	Rýchlostná cesta R3 Zvolen - Šahy - št. hranica SR/MR	SR/MR
	6 Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii	Diaľnica D4 Devínska Nová Ves - št. hranica SR/RR	SR/RR
	7. Dobudovanie prioritnej osi západ – východ SR	Rýchlostná cesta R6 Mestečko – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	SR/ČR
Železničná	Technologické zaistenie interoperability	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty - BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia	SR/ČR, SR/MR
	Modernizácia siete TEN-T	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hranica SR/Rakúsko, realizácia	SR/RR
	Modernizácia siete TEN-T	Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia	SR/UA
	Modernizácia siete TEN-T	ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia	SR/ČR
Vodná	Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)	SR/RR

IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ

Pre Slovenskú republiku sa v rámci programového obdobia rokov 2014 - 2020 otvárajú nové možnosti prístupu k čerpaniu finančných prostriedkov z fondov EÚ. V legislatíve pre realizáciu politiky po roku 2013 boli Európskou komisiou pre členské štáty EÚ stanovené tematické a všeobecné ex ante kondicionality (preddefinované nevyhnutné kritéria ktoré majú priamu a bezprostrednú súvislosť a vplyv na efektívne a účinné dosiahnutie konkrétneho cieľa v rámci investičnej priority alebo priority EÚ) ktorých splnením Komisia podmienila prístup k fondom EÚ v rámci programového obdobia 2014 – 2020.

Pre sektor dopravy bola zo strany EK stanovená podmienka v podobe zabezpečenia komplexných plánov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry (SPRDI SR 2020), vrátane plánov pre udržateľný rozvoj mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy (SRVOND SR 2020). Tieto plány majú vychádzať z dôsledných analýz potrieb v sektore a následnej identifikácie kľúčových úzkych miest (napr. chýbajúcich úsekov, nevyhovujúcich parametrov na infraštruktúre a pod.) a potenciálnych faktorov rozvoja, ktorých realizácia významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z hľadiska dopravného, hospodárskeho, environmentálneho alebo ich kombináciou.

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 predstavuje základný strategický dokument Slovenskej republiky strednodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020. Hodnotený dokument predstavuje výstup I. fázy tvorby komplexnej dopravnej sektorovej stratégie SR.

Spracovanie II. fázy dokumentu, ktorej ukončenie sa predpokladá najneskôr do konca roku 2016, bude slúžiť na systémové nastavenie dlhodobého plánu rozvoja dopravného systému v SR do roku 2030. V tejto fáze MDVRR SR zabezpečí vypracovanie funkčného dopravného modelu SR, ktorý prispeje k systémovému prístupu definovania potrieb rozvoja dopravnej infraštruktúry z viacerých hľadísk.

SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 sú strategické dokumenty s celoštátnym a medzištátnym dosahom podliehajúce posúdeniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov. Zároveň ide o viacúrovňové strategické dokumenty, čo sa odrazilo v metodike posudzovania.

Opatrenia všeobecného charakteru s nepriamym, ale evidentným vplyvom, bez možnosti určenia lokalizácie opatrení v území, boli v správe o hodnotení spracované na tzv. 1. úrovni hodnotenia vízií, cieľov a priorít. Opatrenia s priamym vplyvom na životné prostredie, u ktorých je známa lokalizácia infraštruktúry boli v správe o hodnotení spracované na tzv. 2. úrovni, náležitej k procesu SEA. Strategické dokumenty obsahujú aj zoznamy projektov dopravnej infraštruktúry a verejnej osobnej a nemotorovej dopravy, ktorých uskutočnenie je prezentované ako spôsob naplnenia proklamovaných opatrení. Úroveň jednotlivých projektov zodpovedá obsahu hodnotenia vplyvov na životné prostredie na úrovni EIA.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci vízií, cieľov a priorít železničnej, intermodálnej, vodnej, verejnej osobnej, nemotorovej dopravy a sčasti i cestnej a leteckej dopravy majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele:

- zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu;
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi nebol identifikovaný v rámci posudzovania vízií a cieľov železničnej, intermodálnej, vodnej, verejnej osobnej a nemotorovej dopravy za predpokladu realizácie činností vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

Vízie, ciele a aktivity navrhnuté v rámci v rámci hodnotených vízií a cieľov cestnej dopravy a sčasti i leteckej dopravy však vytvárajú potenciálny konflikt predovšetkým s nasledujúcimi environmentálnymi cieľmi:

- znižovať produkciu emisií z dopravy;
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov;
- zabezpečiť protipovodňovú ochranu územia;
- zabezpečiť ochranu cenných častí prírody a funkčnosti ekosystémov;
- zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000;
- udržať ekologickú stabilitu krajiny;
- zachovať integritu krajiny a jej scenerickú hodnotu;
- chrániť kultúrne dedičstvo;
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov.

Strategická úroveň hodnotenia SEA si vyžaduje zaoberať sa komplexnými priestorovými súvislosťami celej siete predmetného dopravného systému. V rámci I. fázy prípravy SPRDI SR 2020 bol zostavený rozsiahly zoznam potenciálnych projektov, ktoré boli ďalej analyzované hodnotené z hľadiska potrebnosti, pripravenosti a uskutočniteľnosti. Metodika zostavenia zoznamu bola nastavená smerom k identifikácii zrejmých, nespochybniteľných projektov (zelené projekty), ktoré je možné v tomto období realizovať. Ostatné projekty (žlté a červené projekty) je nutné podrobne rozpracovať, aby bolo možné preukázať ich relevanciu v nadväznosti na prípadnú realizáciu.

Súčasťou zadaných opatrení SPRDI SR 2020, ktoré sú predmetom strategického environmentálneho posudzovania, sú projekty zaradené do kategórii zelených, žltých a červených projektov. Z tohto dôvodu nemohlo byť strategické environmentálne posudzovanie zamerané len na zelené (nespochybniteľné projekty), ktoré sú súčasťou projektového plánu SPRDI SR 2020. Predmetom správy o hodnotení boli všetky projekty (s územným priemetom) zaradené do zásobníku projektov.

Strategické environmentálne posudzovania opatrení obsahovalo analýzu ich stretov s územiami Natura 2000, vrátane potenciálnych vplyvov na územia Natura 2000 vymedzených koridorom šírky cca 1 000 m. Posúdené boli možnosti alternatívnych riešení, kumulatívne vplyvy a stav hodnotenia podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch. Na základe tejto analýzy bol odporúčaný ďalší postup hodnotenia.

SPRDI SR 2020 zadefinoval sedem infraštruktúrnych opatrení realizácie siete diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré boli hodnotené na úrovni strategického environmentálneho posudzovania vplyvov. Najlepšie bodové ohodnotenie dosiahli opatrenia „Dostavba diaľnice D1“ a „Severovýchodné prepojenie do Poľska a Českej republiky“ (diaľnica D3 a rýchlostná cesta R5). V oboch opatreniach dominujú zelenou farbou označené projekty, čím sa potvrdzuje správnosť ich výberu i z hľadiska environmentálneho. Správa o hodnotení odporúča realizovať uvedené opatrenia v rámci programového obdobia 2014 – 2020 (2023).

Opatrenie „Severovýchodné prepojenie na východnom Slovensku“ (rýchlostná cesta R4) bolo hodnotené ako sčasti environmentálne bezproblémové. Určité pochybnosti sú identifikované v súvislostiach trasovania rýchlostnej cesty mimo sídelného koridoru, so zásahom do prostredia prevažne neurbanizovaného, do krajiny prírodného charakteru. Správa o hodnotení odporúča v dotknutom úseku vykonať prehodnotenie trasy, v rámci štúdií realizovateľnosti i s prípadnou verifikáciou dopravným modelom fázy II. SPRDI SR 2020.

V rámci opatrenia „Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os“ (rýchlostná cesta R2) a „Stredoslovenská severovýchodná komunikačná os“ (rýchlostné cesty R1 a R3) bola identifikovaná úzko súvisiaca problematika trasovania rýchlostných ciest vo vzťahu ťažiskám osídlenia, k chráneným územiám Natura 2000 a v súvislostiach s naplnením plánovanej kapacity 4 jazdných pruhov rýchlostnej cesty. Opatrenie „Stredoslovenská severovýchodná komunikačná os“ bolo koncipované v usporiadaní vetvy R3 a vetvy R3-R1-R3. Vetva R3 je v porovnaní s vetvou R3-R1-R3 environmentálne prijateľnejšia, pričom vetva R3-R1-R3 je zo všetkých opatrení hodnotená ako environmentálne

najneprijateľnejšia. Nakoľko ide o vzájomné priestorové súvislosti vyššie menovaných opatrení a vetiev, SOH považuje za odôvodnené, hľadať možnosti nového efektívneho vedenia a kategórie komunikácií v rámci spracovania II. fázy strategického dokumentu, s prihliadnutím k záväznej časti KURS 2001 a 2011.

V rámci opatrenia „Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii“ (diaľnica D4, rýchlostné cesty R1 a R7, s prihliadnutím na diaľnicu D1) boli identifikované oprávnené sídelné nároky na realizáciu plánovanej dopravnej infraštruktúry. Ako mierne negatívne hodnotené javy boli označené vplyvy na záber pôdy a nie celkom vyjasnené vzťahy v rámci problematiky dopravnej obsluhy územia súbežne vedenými kapacitnými komunikáciami (diaľnica D1 v 6 pruhovom usporiadaní s kolektormi, navrhovaná rýchlostná cesta R1 a cesta I/61 zabezpečujúca dopravnú obsluhu urbanizovaného pásu obcí). Správa o hodnotení odporúča v rámci II. fázy SPRDI SR 2020 modelovať optimálne usporiadanie, kapacity a trasovanie rýchlostnej cesty R1 a rekonštruovanej cesty I/61 v bratislavskej aglomerácii, s prihliadnutím na potenciál integrovaného dopravného systému.

Problematika spojená s opatrením „Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR“ (rýchlostná cesta R6) spočíva v načasovaní a určení kategórie komunikácie. V rámci opatrenia nedochádza k zásahu do chránených prírodných území. Predčasná realizácia rýchlostnej cesty v novej trase v 2 a 4 pruhovom usporiadaní však prináša fragmentáciu územia. Správa o hodnotení odporúča detailnejšie preskúmať možnosti usporiadania a etapizácie stavby komunikácie prostredníctvom štúdie realizovateľnosti.

Opatrenie „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ (rýchlostné cesty) nevytvára spojitú cestnú štruktúru. V rámci opatrenia sú uvažované dve rýchlostné cesty, R7 v pokračovaní od hraníc bratislavskej aglomerácie v Dunajskej Strede po Lučenec a kompletná rýchlostná cesta R8 na Ponitří.

Hlavný zmysel výstavby rýchlostnej cesty R7, v území mimo bratislavskej aglomerácie, spočíva vo vytvorení funkčnej cestnej osi v južnej časti územia Slovenska. Najväčším nedostatkom existujúcej cestnej osi je jej diskontinuita v priamom smere, medzi dôležitými sídlami Dunajská Streda a Nové Zámky a stavebno technický stav v koridore lokalizovanej cesty I/75.

V rámci opatrenia „Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T“ SOH odporúča realizovať výstavbu rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Streda – Nové Zámky, s prihliadnutím na optimálnu etapizáciu 4 – pruhového usporiadania cesty. V rámci dopravného modelu fázy II. SPRDI SR 2020, je potrebné znovu preskúmať oprávnenosť výstavby rýchlostnej komunikácie R7 v úseku Nové Zámky – Lučenec, a to v kontexte s možnou stavebnou úpravou parametrov existujúcej cesty I/75 a vytvorením obchvatov obcí na ceste I/75. V uvedenom úseku prognózované hodnoty RPDÍ na ceste I/75 nebudú ani k roku 2040 dosahovať orientačnú hladinu adekvátnu pre 4 pruhové usporiadanie komunikácie.

Dôvody pre vybudovanie novej komunikácie v koridore Nitra – Partizánske/Bánovce nad Bebravou nespočívajú v kapacitnej nedostatočnosti cesty I/64, ale vo vysokom podiele (38%) dĺžky úsekov lokalizovaných v intravilánoch obcí (od obce Výčapy – Opatovce po Ludanice – 14 km súvislý prejazd intravilánom obcí). Z analýzy vývoja dopravy na ceste I/64 a ceste II/593, vyplýva, že výstavbou rýchlostnej cesty R8 budú ovplyvnené obe uvedené cesty.

Vybudovanie rýchlostnej cesty R8 bude mať pozitívny vplyv na existujúcu cestnú sieť (I/64, II/593, II/579, II/592, III/50047), predovšetkým na dotknuté úseky cesty I/64, na ktorých sa výrazne zníži intenzita dopravy (-54 %). Prínosom bude pozitívny priemet na životné prostredie (zníženie hluku a emisií) a na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v osídlenom území. Vzhľadom na prognózovanú dopravnú záťaž, SOH odporúča, v rámci realizácie štúdie uskutočniteľnosti rýchlostnej cesty R8, preskúmať oprávnenosť výstavby novej komunikácie v parametroch rýchlostnej cesty.

Sumárne hodnotenie opatrení železničnej, intermodálnej, leteckej, vodnej, verejnej osobnej a nemotorovej dopravy prinieslo pozitívne výsledky súladu s environmentálnymi cieľmi. V kontexte krajiny a zložiek životného prostredia bol predpokladaný sčasti mierne negatívny a nulový vplyv na územia Natura 2000, územia NSCHÚ, ÚSES a na zložky životného prostredia. Správa o hodnotení odporúča opatrenia uvedených druhov dopravy realizovať v rámci programového obdobia 2014 – 2020 (2023).

X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI

Finančný plán implementácie SPRDI SR 2020 priamo nadväzuje na realizácie tzv. zelených projektov, ktoré sú svojim predmetom, rozsahom, časovaním a ostatnými parametrami nespochybniteľné. Potrebnosť a komplexná odôvodnenosť týchto projektov je natoľko transparentná, že je možné uvažovať o ich financovaní, resp. realizácii aj bez potvrdenia v rámci dopravného modelu, ktorý bude pripravený ako súčasť nadväzných aktivít II. Fázy realizácie dopravnej sektorovej stratégie. Finančný plán implementácie výstupov I. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie je zostavený pre horizont 2014 – 2020 (2023).

SPRDI SR 2020 uvádza odhad finančnej alokácie potenciálne dosiahnuteľnej v rokoch 2014 – 2020 (2023) z fondov Európskej únie. Prostriedky je možné využiť na investície do výstavby nových úsekov, či iných súčastí dopravnej infraštruktúry, na modernizáciu existujúcich úsekov a na zaistenie predprojektovej prípravy v podobe projektových dokumentácií a pod.

V programovom období 2014 – 2020 budú pre Slovenskú republiku dostupné finančné prostriedky z nasledujúcich európskych finančných nástrojov:

- Kohézneho fondu (KF);
- Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR);
- nástroja „Spájame Európu“ (CEF - Connecting Europe Facility).

Na prostriedky poskytnuté Európskou úniou z uvedených fondov je viazané národné spolufinancovanie. Podiel financovania odpovedá 85 % prostriedkov z európskych fondov a 15 % národného spolufinancovania.

V nižšie uvedenej tabuľke je uvedené prehľadné zhrnutie finančnej alokácie jednotlivých európskych fondov, vrátane národného spolufinancovania.

Tab. 64 SPRDI SR 2020, plánované finančné zdroje – európske fondy

P. č.	Názov prioritnej osi/Priorita	EÚ + Národné spolufinanc. (v €)	EÚ 85 % (v €)	Národné spolufinanc. 15 % (v €)
KOHÉZNY FOND				
1.	Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE)	642 163 725	545 839 166	96 324 559
2.	Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE)	1 344 117 647	1 142 500 000	201 617 647
3.	Verejná osobná doprava	591 000 000	502 350 000	88 650 000
4.	Vodná infraštruktúra (TEN-T CORE)	137 000 000	116 450 000	20 550 000
KOHÉZNY FOND SPOLU		2 714 281 372	2 307 139 166	407 142 206
EFRR				
6.	Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	353 508 502	300 482 227	53 026 275
7.	Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	591 773 209	503 007 228	88 765 981
EFRR SPOLU		945 281 711	803 489 455	141 792 256
CEF				
--	Finančná obálka	874 117 647	743 000 000	131 117 647
Spolu		4 533 680 730	3 853 628 621	680 052 109

Zdroj: SPRDI SR 2020

Tabuľka obsahuje rozdelenie predmetných finančných balíkov KF a EFRR medzi jednotlivé dopravné módy prostredníctvom priorit financovania.

Vo fonde CEF je pre Slovenskú republiku pripravená fixná alokácia tzv. finančná obálka 743,0 mil. EUR[1] v rámci kohéznej časti CEF, t. j. 10 mld. EUR balíka len pre kohézne krajiny. Táto časť nepodlieha v zmysle Nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 1316/2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy percentuálnemu rozdeleniu medzi jednotlivé podsektory, avšak podľa požiadavky EK by malo byť 90 % z týchto zdrojov vyčlenených pre železničný sektor a 10 % by malo byť použitých na financovanie rozvoja cestnej siete. Finančná obálka je pre SR fixná iba pre projekty realizované v úvode programového obdobia, teda v rokoch 2014 – 2016. V prípade jej nedočerpania sa zvyšné prostriedky prevedú do pôvodného balíka 10 mld. EUR a budú dostupné aj ostatným kohéznym krajinám. Získanie ďalších finančných prostriedkov zo zmieňovaného finančného balíka bude prebiehať formou otvorenej súťaže medzi jednotlivými členskými krajinami. Z fondu CEF je možné

financovať prioritne iba projekty na základnej sieti TEN-T, projekty prioritných koridorov v rámci nástroja CEF a samostatné projekty nástroja CEF, ktoré nie sú súčasťou prioritných koridorov, ale sú súčasťou prílohy k nariadeniu o CEF.

Strategickým dokumentom odhadované finančné zdroje na financovanie správy a údržby dopravnej infraštruktúry boli stanovené na základe historických údajov. Na najbližšie roky je možné odhadovať potenciálne zdroje na údržbu štátom spravovanou dopravnou infraštruktúry na úrovni cca 120 mil. EUR/rok. Podľa dokumentu táto čiastka však nepokrýva skutočné potreby údržby. V rámci II. fázy prípravy SPRDI SR 2020 je preto nevyhnutné, v súlade s nastavenými systémovými opatreniami, pripraviť realistický, udržateľný plán financovania dopravného sektora aj z pohľadu údržby.

Celkové finančné potreby boli stanovené na základe časového a finančného priemetu projektového plánu SPRDI SR 2020. Dôležitým aspektom priamo ovplyvňujúcim parametre pre zostavenie finančných potrieb sú podmienky financovania z fondu CEF; jeho fixná alokácia je dostupná iba v rokoch 2014 – 2016 a to pre projekty realizované vo väzbe k základnej sieti TEN-T.

Nižšie uvedené finančné potreby vychádzajú z súčasného stavu poznania a definície jednotlivých projektov s plánovaným prehodnotením v rámci II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, ktorá by mala byť dostupná v roku 2016.

Tab. 65 SPRDI SR 2020, celkové finančné potreby na obdobie 2014 - 2023

Položka	SPOLU	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Finančné potreby (v tis. €)											
Železničná infraštruktúra	2 011 203	0	200 000	334 755	380 673	525 000	351 775	144 000	35 000	40 000	0
Cestná infraštruktúra (TEN-T)	4 626 957	397 883	586 790	696 387	866 181	757 477	674 849	564 407	49 790	33 193	0
Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T)	968 042	27 604	161 015	209 213	242 289	199 377	97 606	20 908	10 030	0	0
Verejná osobná doprava	950 688	61 914	150 367	200 938	204 750	224 775	40 313	60 631	7 000	0	0
Letisková infraštruktúra	170 991	0	6 240	18 423	6 832	52 332	85 832	1 332	0	0	0
Vodná infraštruktúra	478 200	14 000	17 500	17 000	46 700	148 000	181 000	54 000	0	0	0
Spolu	9 206 081	501 401	1 121 912	1 476 716	1 747 425	1 906 961	1 431 375	845 278	101 820	73 193	0

Zdroj: SPRDI SR 2020

Pozn.: Tabuľka neobsahuje náklady na zabezpečenie projektovej dokumentácie

Problematika financovania projektov verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je rozpracovaná v prílohe 1 SRVOND SR 2020, kde sú zohľadnené aj ostatné využiteľné finančné nástroje Európskej únie (OPII, IROP). V zásobníku projektov sú uvádzané investičné, stavebné a oprávnené náklady projektov, pokiaľ sú v súčasnom štádiu prípravy známe.

XI. VYHODNOTENIE ŠPECIFICKÝCH POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA A PRIPOMIENOK DORUČENÝCH K OZNÁMENIU O STRATEGICKOM DOKUMENTE

MDVRR SR v spolupráci s MŽP SR určili dňa 15.08.2013 rozsah hodnotenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ podľa § 8 a § 17 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, číslo: 18810/2013/B340-SOPD/51155.

Okrem všeobecných podmienok vyplývajúcich zo zákona určili špecifické podmienky, ktoré vyplynuli zo stanovísk doručených k oznámeniu o strategickom dokumente. Zoznam špecifických podmienok rozsahu hodnotenia, vznesených pripomienok k rozsahu hodnotenia a spôsob ich zohľadnenia v správe je uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. 66 Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia a spôsoby ich riešenia

Požiadavka	Spôsob riešenia
Rozsah hodnotenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ určený podľa § 8 a § 17 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov	
-vyhodnotiť vplyv na územia Natura 2000	V rámci SOH a jej príloh sa hodnotenie vplyvov na územia zaradené do sústavy Natura 2000 primerané úrovni strategického posudzovania. Hodnotenie bolo vykonané na úrovniach vízií, cieľov, opatrení a kumulatívnych vplyvov.
-vyhodnotiť predpokladané vplyvy na záujmy ochrany prírody (národná sústava chránených území)	V rámci SOH a jej príloh sa vykonalo hodnotenie vplyvov na územia zaradené do sústavy NSCHU primerané úrovni strategického posudzovania. Hodnotenie bolo vykonané na úrovniach vízií, cieľov, opatrení a kumulatívnych vplyvov.
-vyhodnotiť vplyv na územný systém ekologickej stability	V rámci SOH a jej príloh sa vykonalo hodnotenie vplyvov na USES primerané úrovni strategického posudzovania. Hodnotenie bolo vykonané na úrovniach vízií, cieľov, opatrení a kumulatívnych vplyvov.
-stanoviť opatrenia na minimalizáciu vplyvov komunikácií v chránených územiach a ich lokalizácie v konkrétnom prostredí	SOH uvádza opatrenia na minimalizácie vplyvov v rámci detailnejšieho popisu posudzovania v prílohách č. 2.1 a 2.2
-popísať vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti, vodné zdroje a ich ochranné pásma, chránené ložiskové územia a pod., ako aj návrh opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov na tieto územia	Súčasťou popisu a hodnotenia vplyvov SOH je problematika CHVO, PHO a vodných zdrojov, pôdy a horninového prostredia. Opatrenia na minimalizácie negatívnych vplyvov sú uvádzané v prílohách č. 2.1 a 2.2 a v kapitole V.
-uviesť zabezpečenie ochrany nerastného bohatstva pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry v súlade so zákonom č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon)	Vplyvy na chránené ložiskové územia neboli identifikované. Projekty dopravných stavieb sú už vo fáze prípravy navrhované tak, aby sa týmto územiám vyhli, nakoľko predstavujú limity pre umiestňovanie stavieb.
-popísať súlad s inými, už prijatými relevantnými strategickými materiálmi, najmä KURS, Smernica o vode, pripravuje sa Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy a ďalšie	Rešpektované v SOH v kapitole II.6., III., a následne ako súčasť hodnotenia popísané v prílohách č. 2.1 a 2.2, záväzná časť sídelná štruktúra KURS 2001 a 2011 tvorí základ posudzovania dopravnej obsluhy v SOH. Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky klímy je pripravovaná na základe iniciatívy Ministerstva životného prostredia SR. Stratégia sa nachádza v procese verejnej diskusie k 1. návrhu. Správa o hodnotení v oblasti „Ovzdušie a klimatické faktory“ stanovuje environmentálne ciele „Znižovať produkciu emisií z dopravy“ a „Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov“ s rámcovým kontextom na Stratégiu adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky klímy.

Pokračovanie tabuľky

Požiadavka	Spôsob riešenia
-materiál doplniť v rámci syntézy zvýraznením environmentálnej bezpečnosti, environmentálnej vhodnosti, environmentálnej únosnosti a environmentálnej využiteľnosti, prípadne environmentálnej estetiky - teda doplniť komplexnejší pohľad na životné prostredie tak, aby materiál obsahoval okrem zložkového/sektorového prístupu (voda, pôda, ovzdušie, hluk, biota, atď.) aj environmentálnu kvalitu v odvetvovo-regionálnom súhrne	Odvetvovo-regionálne hodnotenie v environmentálnom kontexte je predmetom analýz a posudzovania kumulatívnych vplyvov v prílohe č. 3 SOH, súhrnný text je uvedený v kapitole IV.9 Sumárne kumulatívne zhodnotenie. Pripomienka svojim celkovým obsahom smeruje k aplikácii výstupov krajinno-plánovacieho procesu LANDEP (Landscape Ecological Planning). Metodológia procesu SEA, vrátane SOH, je legislatívne daná, začlenenie odbornej metodológie procesu LANDEP do SOH SPRDI SR a SRVOND SR je limitované možnosťou čerpať poznatky a výstupy z projektu LANDEP za kompletne územie Slovenska.
-uviesť problematiku kombinovanej dopravy v SR	Súčasťou analýz, posudzovania a hodnotenia vplyvov v SOH je samostatne uvádzaný mód intermodálnej prepravy (zahrňujúcej i prevádzkovanie kombinovanej dopravy).
-uviesť kontext problematiky riešenej stratégie s problematikou cyklodopravy (cyklotrasy), podporou integrovanej regionálnej prepravy osôb v rámci mestských aglomerácií	Súčasťou analýz, posudzovania a hodnotenia vplyvov v SOH je samostatne uvádzaný mód verejnej osobnej a nemotorovej dopravy (SRVOND SR 2020 obsahujúca systémy IDS na regionálnej, aglomeračnej a mestskej úrovni, cyklistickú dopravu)
-popísať opodstatnenosť vybraných projektov do strategického dokumentu z hľadiska strategických dopravných ťahov	Súčasťou SOH je popis hierarchie sídelných a dopravných väzieb, dopravných ťahov vo vzťahu k opodstatnenosti výberu opatrení (projektov) v rámci ich hodnotenia SEA.
-písomne vyhodnotiť splnenie alebo nesplnenie (v danom prípade zdôvodniť prečo nie) všetkých stanovísk (vrátane verejnosti) a vyjadrení k oznámeniu o strategickom dokumente a k rozsahu hodnotenia a v samostatnej kapitole zhodnotiť splnenie jednotlivých bodov tohto rozsahu hodnotenia	Vyhodnotenie je predmetom tejto kapitoly.
Ministerstvo financií Slovenskej republiky Sekcia rozpočtovej politiky Štefanovičova 5 817 82 Bratislava 15	Naše číslo MF/20595/2013-411
	Vybavuje / tel. Šuláková/59582338
	Bratislava 15.8.2013
V nadväznosti na oznámenie o prerokovaní rozsahu hodnotenia strategického dokumentu č. 18810/201 afc340-SOPO/49413 oznamujeme, že Ministerstvo financií SR k uvedenému materiálu nemalo pripomienky, ako bolo oznámené i istom č. MF/17787/2013-411 zo dna 15.7.2013. K materiálu boli z hľadiska pôsobnosti Ministerstva financií SR uplatnené pripomienky v rámci pripomienkového konania, ktoré boli akceptované. Pri jeho predkladaní na rokovanie Hospodárskej a sociálnej rady SR Ministerstvo financií SR neuplatnilo žiadne pripomienky.	Bez pripomienok.

Pokračovanie tabuľky

Požiadavka	Spôsob riešenia
<p>Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky sekcia kultúrneho dedičstva Námestie SNP 33, 813 31 Bratislava</p> <p>Naše číslo MK /2013-221/4/00</p> <p>Vybavuje/linka Ing. Boris Tušar 20482-I-421</p> <p>Bratislava 15.08.2013</p>	
<p>Ministerstvo kultúry SR po preskúmaní oznámenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ zverejneného na webovom sídle www.mindop.sk a www.enviroportal.sk si Vás dovoľuje upozorniť, že v zmysle ustanovenia § 30 ods. 4 zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) záväzné stanovisko miestne príslušného krajského pamiatkového úradu sa vyžaduje ku všetkým rozhodnutiam iných orgánov štátnej správy a orgánov územnej samosprávy, ktorými môžu byť dotknuté záujmy chránené týmto zákonom. Zdôrazňujeme najmä súvislosť s potrebou označiť ako chránené územie aj územia chránené podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v zmysle neskorších predpisov (mestské pamiatkové rezervácie, pamiatkové rezervácie ľudovej architektúry, pamiatkové zóny, ochranné pásma národných kultúrnych pamiatok, chránené archeologické náleziská) a nehnuteľné národné</p>	<p>Kultúrne pamiatky a pamiatkové územia, ktoré sú predmetom ochrany podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, sú v správe o hodnotení zaradené pod samostatnú oblasť posudzovania „Kultúrne dedičstvo“.</p>
<p>Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Sekcia európskych programov a projektov, Limbová 2, 837 52 Bratislava</p> <p>NAŠA ZNAČKA Z39337-2013-OP</p> <p>VYBAVUJE/LINKA Mgr. Gabriela Kopcová/410</p> <p>BRATISLAVA 28. 8. 2013</p>	
<p>- v bode 2.2 Špeciálne požiadavky - 2.2.1 - žiadame vhodne doplniť novú odrážku s textom: „ - popísať vplyvy na prírodné liečivé zdroje a prírodné minerálne zdroje (a ich ochranné pásma) a klimatické podmienky vhodné na liečenie, chránené zákonom č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a stanoviť príslušné opatrenia na elimináciu možných vplyvov“, alebo text doplniť do piatej odrážky.</p>	<p>Vzhľadom na povahu strategického dokumentu bolo posudzovanie vplyvov na zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd priamo zaradené medzi predmety posudzovania. Doplnenie rozsahu hodnotenia nebolo potrebné.</p>

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Pokračovanie tabuľky

Požiadavka	Spôsob riešenia				
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava	Váš list číslo/zo dňa 18810/2013/B340- SOPD/51155	Naše číslo 7145/2013-2.1 43767/2013	Vybavuje/電 Vršanská/59562311	Bratislava 23.8.2013	
V rámci kapitoly 2.2 Špecifické požiadavky, ktoré sú uvedené v rozsahu hodnotenia (str. 2) požadujeme v bode „- vyhodnotiť vplyvy na záujmy ochrany prírody (národná sústava chránených území)" nahradiť text v zátvorke textom s nasledovným znením: „vyhodnotiť vplyvy na záujmy ochrany prírody (chránené územia, chránené druhy)". Upozorňujeme tiež na správne používanie názvu siete území európskeho významu Natura 2000. tzn. v celom dokumente žiadame opraviť nesprávne uvedený názov Natura 2000.	V SOH akceptované.				
SOPaTK. zaslala dňa 22.7.2013 svoje stanovisko (č. 6517/2013-2.2) k oznámeniu o strategickom dokumente odboru environmentálneho hodnotenia a riadenia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky. Predmetné stanovisko a odporúčania v ňom uvedené požadujeme v ďalšom procese posudzovania zohľadniť. V nadväznosti na uvedené si Vám dovoľujeme navrhnúť spoluprácu SOPaTK pri ďalšej príprave dokumentu v častiach týkajúcich vyhodnocovania vplyvov na chránené územia.	Spôsob riešenia pripomienky je uvedený v Tab. 67 Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente a k samotným strategickým dokumentom				
MINISTERSTVO OBRANY SLOVENSKEJ REPUBLIKY sekcia ekonomiky národný riaditeľ pre infraštruktúru Kutuzovova 8 832 47 Bratislava	Váš list číslo/zo dňa 18810/2013/B340-SOPD/51155	Naše číslo SEEK/NRpl-14-17/2013	Vybavuje/ tel. Ing. Bajner / 313322		
Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ako dotknutý orgán podľa § 8 ods. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k predloženému rozsahu hodnotenia nemá pripomienky.	Bez pripomienok.				
MINISTERSTVO PŮDOHOSPODÁRSTVA A ROZVOJA VIDIEKA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Dobrovičova 12, 812 68 Bratislava 1	Váš list číslo 18810/2013/B340-SOPD/51155	zo dňa 15. 08. 2013	naše číslo 23239/2013	vybavuje/tel. Miklová/501 Bratislava 28. 08. 2013	
K rozsahu hodnotenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020" nemá Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR žiadne pripomienky.	Bez pripomienok.				

Pokračovanie tabuľky

Požiadavka	Spôsob riešenia
<p>Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky Špilárska 4,6,8, 816 43 Bratislava sekcia riadenia ESF</p> <p>Váš list číslo dňa 18810/2013/B340-SOPD/51155</p> <p>Naše číslo č.č.: 17858/2013-M_ODP č.č.: 38176/2013</p> <p>Vybavuje / tel. Mgr. Vafovský / 2046 2051</p> <p>Bratislava 27.08.2013</p>	
Na základe zverejnenia rozsahu hodnotenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020si Vám dovoľujem oznámiť, že Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR nemá k tomuto materiálu žiadne pripomienky.	Bez pripomienok.
<p>ÚRAD VEREJNÉHO ZDRAVOTNÍCTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY</p> <p>Naša značka OHŽP –6693/2013</p> <p>Vybavuje Mgr. Savinová</p> <p>Bratislava 28.8.2013</p>	
Strategický dokument vymedzuje základné strednodobé až dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovuje priority rozvoja a identifikuje opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Realizáciou projektov uvedených v Stratégii je možné očakávať zmeny v pôsobení dopravnej prevádzky a jej vplyvov na zdravie obyvateľstva pozitívneho a negatívneho charakteru. Z toho dôvodu je potrebné sa zaoberať v hodnotení podrobnejšie aj vplyvmi na zdravie obyvateľstva dotknutého navrhovanou stratégiou.	Strategické environmentálne posudzovanie vplyvov na zdravie obyvateľstva je taxatívne vymenované v Zákone č. 24/2006 Z. z. príloha č. 4 „Obsah a štruktúra správy o hodnotení strategického dokumentu“. V rámci predmetnej SOH je problematika popísaná a hodnotená v zmysle vyššie uvedeného zákona.
<p>Bratislavský samosprávny kraj</p> <p>Naša zn. 10807/2013</p> <p>Váša zn. 18810/2013/B340-SOPD/51155</p> <p>Vybavuje Ing. K. Štaničková</p> <p>Telefón 48264 612</p> <p>Dátum 22.08.2013</p>	
K rozsahu hodnotenia strategického dokumentu v zmysle zákon č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie Bratislavský samosprávny kraj nemá pripomienky.	Bez pripomienok.
<p>Ing. Milan Muška výkonný podpredseda ZDRUŽENIE MIEST A OBCÍ SLOVENSKA BEZRUCHOVA 9, 811 09 BRATISLAVA</p> <p>Bratislava 23.8.2013 č. j. 416/2013 - Do</p>	
V zmysle Vášho listu č. 18810/2013/B340-SOPD/51155 zo dňa 15.8. 2013 si Vám dovoľujeme oznámiť, že Združenie miest a obcí Slovenska neuplatňuje žiadne pripomienky k rozsahu hodnotenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom - Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry určený podľa § 8 a § 17 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.	Bez pripomienok.

Tab. 67 Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente a k samotným strategickým dokumentom, s dosahom na SOH

Pripomienka	Komentár
<div> <div>MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY</div> <div>Váš list číslo/zo dňa</div> <div>Náše číslo</div> <div>Vybavuje/linka</div> <div>Bratislava</div> </div> <div> <div>Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia</div> <div>6476/2013 - 3.4/vst</div> <div>Ing. Luciak</div> <div>22. 07. 2013</div> </div>	<div>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - oznámenie – stanovisko</div>
1. V terajšej fáze spracovania možno konštatovať, že strategický plán bude mať dopady na životné prostredie, ktoré by bolo potrebné vyčíslieť/uviesť.	Pripomienka smerovaná k SD – SOH preberá údaje o finančnej náročnosti opatrení z dokumentov SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020.
2. Na str. 3 sa uvádza, že hlavným cieľom je definovať potreby sektoru dopravy. Materiál v tomto štádiu tieto potreby nerozpracováva. Predpokladáme, že v správe o hodnotení budú definované a odôvodnené.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v texte SOH sú bližšie popísané potreby sektoru dopravy vychádzajúce zo záverov SD.
3. Za základnú úlohu si materiál kladie identifikáciu opatrení, najmä finančných. Tá však musí vychádzať z jasných predstáv o budovaní infraštruktúry do roku 2020, aby bolo jasné, čo sa bude financovať. Nekonkrétny materiál môže spôsobiť pochybnosti u posudzovateľov žiadosti v Bruseli o strategických predstavách Slovenska v dopravnej infraštruktúre.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v texte SOH je problematika identifikácie a realizácie opatrení dopravy, vrátane ich financovania, podrobne a adresne hodnotená.
4. Navrhujeme, aby strategický plán bol vypracovaný vo variantných riešeniach, pretože trasovanie dopravnej infraštruktúry by sa malo vykonávať v závislosti od dopadu na životné prostredie a malo by sa hľadať riešenie s minimálnym dopadom na životné prostredie. V prípade invariantnosti je toto potrebné odôvodniť.	Pripomienka smerovaná k SD – SOH obsahuje zdôvodnenie invariantnosti návrhu SD a posudzovanie vplyvov opatrení SD v rozsahu realizačného a nulového variantu.
5. V správe o hodnotení je potrebné uvažovať aj s cezhraničnými vplyvmi dopravnej infraštruktúry a tieto vplyvy posúdiť v súlade s Dohovorom ESPOO.	SOH identifikuje dopravnú infraštruktúru s predpokladaným cezhraničným vplyvom v zmysle dohovoru ESPOO.
6. Predpokladáme, že v rámci strategického plánu sa bude riešiť aj to, ako sa bude znižovať rozmach najmä individuálnej automobilovej dopravy' najmä v mestách a tým znižovať vplyv na životné prostredie, zdravie obyvateľstva ... počas samotnej dopravnej prevádzky na uvedenej dopravnej infraštruktúre - ako je to jedným z cieľov bielej knihy.	Pripomienka smerovaná k SD – predpokladaná zmena delby prepravnej práce v prospech VOND je súčasťou indikátorov hodnotenia v SOH.
8. V materiáli navrhujeme venovať zvýšenú pozornosť lesom - posudzovať ich nielen z hľadiska „minimálneho záberu pôdy“; viac pozornosti venovať protipovodňovej (chybne v materiáli uvádzaná ako „povodňová“) ochrane i vzhľadom na skutočnosť, že doprava a dopravná infraštruktúra musí preventívne rátať s povodňami a zohľadniť ich ako environmentálnu hrozbu pri výstavbe.	SOH venuje pozornosť protipovodňovej ochrane, je súčasťou hodnotenia komplexnej problematiky voda.

Pripomienka	Komentár
<p>MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY <small>Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia</small></p> <p>Váš list číslo/zo dňa <small>6478/2013 - 3.4/vl</small></p> <p>Naše číslo <small>6478/2013 - 3.4/vl</small></p> <p>Vybavuje/linka <small>Ing. Luciak</small></p> <p>Bratislava 22. 07. 2013</p> <p>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - oznámenie – stanovisko</p>	
9. V materiáli (str. 3, bod 4) je potrebné zatriediť pojmy „stratégia“, „vízia“, „plán“ do správnej časovej hierarchie postupu v z hľadiska obsahu/náplne pojmov.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – pojmy „stratégia“, „vízia“, „plán“, ďalej „opatrenia“, „projekty“ „projektový plán“, „zásobník projektov“ sú v SOH rozlišované podľa ich obsahu a odvodenej úrovne environmentálneho hodnotenia.
10. V materiáli navrhujeme v časti II. Základné údaje o strategickom dokumente v kapitole 7. Vzťah k iným strategickým dokumentom: Strategické dokumenty a politiky SR - Ostatné národné, sektorové strategické materiály (str. 5) doplniť - pripravuje sa Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (predloženie na rokovanie vlády SR 12/2013).	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD - Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy je zapracovaná do obsahu SOH.
12. Stratégia neuvažuje s cyklo dopravou (cyklotrasy), absentuje podpora regionálnej dopravy v rámci krajov; podpora využívania inovatívnych pohonných hmôt (elektromobily, zvýšenie podielu biozložky v palivách, podpora budovania čerpacích staníc pre biopalivá), a to najmä v rámci mestskej hromadnej dopravy.	Pripomienka smerovaná k SD - SRVOND SR 2020 je zameraná na rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy (vrátane cyklistickej). Obsahuje vízie, ciele, priority, opatrenia a projekty ktoré sú predmetom strategického environmentálneho hodnotenia. Podpora využívania inovatívnych pohonných hmôt nie je predmetom riešenia SRVOND SR 2020.
13. V bode 3 Hlavné ciele, str. 3, prvý odsek, posledná veta - upozorňujeme, že časť vety pred čiarkou odporuje časti vety za čiarkou, čím si text protirečí; navrhujeme text upraviť.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – akceptované.
14. V bode 4 Obsah, druhý odsek Analýza dopravného sektora v SR - do negatívnych dopadov dopravy navrhujeme doplniť a rozpracovať aj vplyv na zdravie.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – súčasťou SOH je posudzovanie vplyvov na zdravotný stav obyvateľov.
15. V časti 7, str. 4 „Vzťah k iným dokumentom“ upozorňujeme, že „Lisabonská stratégia“ je oficiálny dokument; na zasadnutí v Göteborgu bola síce Lisabonská stratégia doplnená o environmentálny pilier, avšak názov dokumentu sa tým nemenil, preto „Göteborská stratégia“ nieje správny názov.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – akceptované.
16. V časti 7, str. 4 „Vzťah k iným dokumentom“ by bolo vhodné uviesť, či tento strategický plán je v súlade s citovanými dokumentmi, napr. s bielou knihou, s plánom prechodu na nízkouhlíkové konkurencieschopné hospodárstvo, pretože napr. v bielej knihe je odvolávka na zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2050 najmenej o 60 % v porovnaní s rokom 1990; tiež do roku 2030 bude cieľom odvetvia dopravy znížiť emisie skleníkových plynov približne o 20 % pod úroveň roku 2008.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH akceptované viď kapitola III.5.

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<div> <div> MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sektoria environmentálneho hodnotenia a riadenia </div> <div> Váš list číslo/zo dňa 6478/2013 - 3.4/vn 22. 07. 2013 </div> <div> Naše číslo 6478/2013 - 3.4/vn Ing. Laciuk </div> <div> Vyhovujúca Ing. Laciuk </div> <div> Bratislava 22. 07. 2013 </div> </div>	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - oznámenie – stanovisko
17. Do časti 7 „Strategické dokumenty a politiky SR“ žiadame doplniť všetky strategické dokumenty, ktorými boli strategické dokumenty EU implementované do systému strategických dokumentov a právnych predpisov v SR, napr. rezortné a zložkové stratégie a koncepcie, Národný akčný plán pre zelené verejné obstarávanie v SR na roky 2011 až 2015 (ďalej NAP GPP); zákon 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH akceptované.
18. V časti 7, str. 4 „Vzťah k iným dokumentom“ chýba zmienka o Stratégii EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy; tzn. projekty v oblasti infraštruktúry, ktoré sa vyznačujú dlhou životnosťou a vysokými nákladmi, musia byť odolné voči súčasným a budúcim vplyvom zmeny klímy.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH akceptované kapitola III.5.
19. V časti III., body 1.3. a 1.4. navrhujeme pri obstarávaní surovín a energie postupovať v súlade s NAP GPP, schváleným uznesením vlády SR č. 22/2012, a do verejného obstarávania zapracovať environmentálne aspekty (zelené verejné obstarávanie) keďže ide o projekty, obstarávané z verejných zdrojov a z prostriedkov EÚ.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH akceptované.
20. V časti 2.4. Odpady na str. 9 - navrhujeme uvažovať aj s inou alternatívou zneškodňovania odpadov, než je ukladanie odpadov na skládky (5. odsek, 2.veta), čo z environmentálneho hľadiska nie je najvhodnejší spôsob.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH nakladanie s odpadmi rešpektuje požiadavky legislatívy v odpadovom hospodárstve a príslušných programov odpadového hospodárstva. Pre každý konkrétny projekt sa vypracováva ako súčasť projektovej dokumentácie „Projekt nakladania s odpadmi“ ktorý schvaľuje príslušný orgán.
21. V časti 3.2. Vplyv na vodné pomery - Vplyv na podzemné vody, str. 12, posledný odsek - vyjadrenie, že vplyv na povrchové a podzemné vody je potrebné eliminovať technickými a preventívnymi opatreniami je neurčité až vágne. Považujeme za potrebné doplniť charakter týchto opatrení a bližšie ich špecifikovať.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – na úrovni strategického dokumentu nie je možné definovať konkrétne opatrenia na ochranu vôd. Tieto sú definované na úrovni projektov, vo vyššej fáze investičnej prípravy.
22. V časti „Prílohy“ žiadame doplniť mapu s aktuálnou situáciou v rozmiestnení terminálov kombinovanej dopravy v SR.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v grafickej prílohe SOH zohľadnené.
23. V názve kap. III. (Základné údaje o predpokladaných vplyvoch zmeny strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia) upozorňujeme na slovné spojenie „zmena strategického dokumentu“, predložený materiál nepojednáva o zmene strategického dokumentu, ale o vypracovaní nového strategického dokumentu.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – akceptované.

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY <i>Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia</i></p> <p>Váš list číslo/zo dňa <i>62...</i></p> <p>Naše číslo 6478/2013 - 3.4/vst</p> <p>Vyhovujúca Ing. Laciuk</p> <p>Bratislava 22. 07. 2013</p>	<p>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - oznámenie – stanovisko</p>
<p>24. V kap. III. 1 (Požiadavky na vstupy) nie sú uvedené nároky na dopravu pri budovaní dopravnej infraštruktúry (napr. zmena dopravy, využitie nákladnej dopravy a stavebných mechanizmov počas výstavby a pod.), ani nároky na pracovné sily počas výstavby a prevádzky novej dopravnej infraštruktúry.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH je vykonané hodnotenie vplyvov na strategickej environmentálnej úrovni. Hodnotenie vplyv stavebnej dopravy a nárokov na pracovné sily zodpovedá procesu na úrovni EIA. SOH SEA čerpá z už vypracovaných hodnotení jednotlivých projektov dopravnej infraštruktúry na úrovni EIA, na ktoré v rámci možností prihliada.</p>
<p>25. V kap. III.2.3 (Voda) odporúčame citovať zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) tak ako sú v ďalších kapitolách citované príslušné právne predpisy týkajúce sa odpadov, hluku a vibrácie.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH je úplné znenie zákonov uvedené v stati „Pojmy“.</p>
<p>26. V kap. III.2.5 (Hluk a vibrácie) je pozornosť venovaná hlavne hluku, odporúčame doplniť aj vplyv vibrácie, napr. počas výstavby pri razení tunelov a pod... Je potrebné aplikovať hlukové mapy SR, nakoľko predložený strategický materiál je s celoslovenskou pôsobnosťou.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH akceptované v rámci hodnotenia vplyvov na obyvateľstvo a zdravie ľudí.</p>
<p>27. V kap. III.2 (Údaje o výstupoch) odporúčame doplniť podkapitolu „Významné terénne úpravy a zásahy do krajiny“, nakoľko podstatná časť novej dopravnej infraštruktúry bude orientovaná do hornatých častí Slovenska s predpokladom vyšších požiadaviek na terénne úpravy a zásahy do krajiny.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH je hodnotenie vplyvov terénnych úprav a zásahov do krajiny súčasťou odsekov venovaných krajinnej štruktúre. Detailnejšie hodnotenie zásahov do krajiny, výraznejšie sa prejavujúce v hornatých častiach Slovenska, je vykonávané v rámci procesu EIA.</p>
<p>28. V kap. III.3.1 (Vplyvy na horninové prostredie a reliéf) odporúčame názov upraviť na „Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf“.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH je hodnotenie vplyvov na horninové prostredie, nerastné suroviny vykonané v kapitole „Materiálne zdroje“. Hodnotenie vplyvov na reliéf je súčasťou odsekov venovaných krajinnej štruktúre.</p>
<p>29. V texte prvej vety na záver navrhujeme doplniť slová „... a mostov“.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – akceptované.</p>
<p>30. Predposlednú vetu v texte kapitoly upraviť nasledovne: „Všetky zásahy do horninového prostredia sa budú vykonávať na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, ktorý bude realizovaný v súlade so zákonom č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov“.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – ide sa o bežný postup, ktorý na úrovni strategického dokumentu nie je potrebné zdôrazňovať.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia Váš list číslo/zo dňa Naše číslo 6478/2013 - 3.4/vst Vyhovujúca Ing. Laciuk Bratislava 23. 07. 2013	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - oznámenie – stanovisko
31. V kapitole je potrebné zdôrazniť, že vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf budú vplyvy významné, ktoré bude potrebné eliminovať účinnými technickými a preventívnymi opatreniami. V texte odporúčame upozorniť aj na možné negatívne vplyvy na znečistenie horninového prostredia v dôsledku havárií počas výstavby aj prevádzky, vrátane opatrení na ich elimináciu.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – poslaním správy o hodnotení je posúdiť súlad cieľov strategického dokumentu s definovanými environmentálnymi cieľmi. Na úrovni SEA nie je možné zaoberať sa všetkými detailami, ktoré žiadnym spôsobom neovplyvňujú rozhodovanie o rozvoji dopravnej infraštruktúry na najvyššej úrovni. Uplatnenie takéhoto prístupu by zneprehľadnilo správu. Požiadavka je relevantná pre vyššie stupne investičnej prípravy.
32. Navrhujeme doplniť, že v závislosti od charakteru zistených inžinierskogeologických a hydrogeologických pomerov sa požaduje zabezpečenie geotechnického monitoringu.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – ide o požiadavku, ktorá je relevantná pre vyššie stupne investičnej prípravy. Zabezpečenie geotechnického monitoringu neovplyvňuje rozhodovanie o rozvoji dopravnej infraštruktúry na najvyššej úrovni.
33. Pri ťažbe stavebných surovín postupovať v súlade s podmienkami zákona č. 514/2008 Z. z. o nakladaní s odpadom z ťažobného priemyslu a o zmene a doplnení niektorých zákonov.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – požiadavka vyplýva explicitne zo zákona a bude rešpektovaná vo vyšších stupňoch prípravy konkrétnych projektov.
34. V kap. III.3.2 (Vplyvy na vodné pomery) je potrebné doplniť možné negatívne vplyvy na podzemné a povrchové vody v dôsledku havárií počas výstavby a prevádzky a opatrenia na ich elimináciu. V časti „Vplyv na podzemné vody“ navrhujeme uviesť, že v závislosti od charakteru zistených hydrogeologických pomerov sa požaduje zabezpečenie hydrogeologického monitoringu.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – detto komentár k pripomienke č. 31.
35. Pri zistení znečistenia podzemnej vody, pôdy a horninového prostredia v procese realizácie projektov, uplatňovať postupy ustanovené zákonom č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – požiadavka vyplýva explicitne zo zákona a bude rešpektovaná vo vyšších stupňoch prípravy konkrétnych projektov.
36. V názve kap. III.3.4 (Vplyvy na ovzdušie, klimatické faktory), odporúčame zmeniť „klimatické faktory“ na „klimatické pomery“.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH akceptované ako „Vyhodnotenie vplyvov na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy“.
37. V kap. III.5 (Vplyvy na chránené územia ...) chýba popis negatívnych vplyvov na chránené vodohospodárske oblasti, vodné zdroje a ich ochranné pásma, chránené ložiskové územia a pod., ako aj návrh opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov na tieto územia.	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – v SOH je popis vplyvov je spracovaný v príslušných kapitolách v rozsahu zodpovedajúcom povahe strategického dokumentu.
38. V texte doplniť zabezpečenie ochrany nerastného bohatstva pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry v súlade so zákonom č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon).	Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – požiadavka vyplýva explicitne zo zákona a bude rešpektovaná vo vyšších stupňoch prípravy konkrétnych projektov.

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sektoria environmentálneho hodnotenia a riadenia</p> <p>Váš list číslo/zo dňa 82...</p> <p>Naše číslo 6478/2013 - 3.4/vst</p> <p>Vyhovujú linka Ing. Laciuk</p> <p>Bratislava 22. 07. 2013</p>	<p>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - oznámenie – stanovisko</p>
<p>Vďalšom procese posudzovania je potrebné konkrétne vyhodnotiť predpokladané vplyvy Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR na záujmy ochrany prírody (chránené územia, chránené druhy). Medzi najvýznamnejšie a najsledovanejšie chránené územia patria územia sústavy Natura 2000, preto vplyvom na ne treba venovať osobitnú pozornosť. Aj podľa predloženého grafu (v skutočnosti obrázka) Sieť diaľnic a rýchlostných ciest v roku 2020 je zrejmé, že viaceré diaľnice a rýchlostné cesty zasahujú do chránených území, niektoré z nich významným spôsobom. Napr. navrhované prepojenie R1 Banská Bystrica - Korytnica je z hľadiska ochrany prírody významným a nežiaducim zásahom do Národného parku Nízke Tatry aj do viacerých dotknutých území sústavy Natura 2000.</p>	<p>V rámci SOH a v jej prílohách sa vykonalo hodnotenie na územia Natura 2000, primerané úrovni strategického posudzovania. Hodnotenie bolo vykonané na úrovniach vízií, cieľov, opatrení a kumulatívnych vplyvov.</p>
<p>Ak sa v procese posudzovania vplyvov preukáže, že konkrétna činnosť (cesta, železnica) bude mať pravdepodobne významný negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000, môže byť realizovaná len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a ak nie je k dispozícii žiadne alternatívne riešenie, pričom chránené územia, na rozdiel od prvkov dopravnej infraštruktúry, nemajú možnosť alternatívneho umiestnenia.</p>	<p>V SOH je pripomienka akceptovaná.</p>
<p>Správa o hodnotení by mala identifikovať aspoň základné, najčastejšie vplyvy a uviesť príslušné, možné zmierňujúce opatrenia resp. zásady riešenia. K takýmto patria napr. kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami, bariérový efekt, ukladanie nevyhovujúcej zeminy na lokality nevýznamné z hľadiska ochrany prírody, dôsledky zimnej údržby ciest.</p>	<p>V SOH je pripomienka akceptovaná.</p>
<p>Cestné pozemky sú významným producentom biomasy, preto odporúčame využívať tento obnoviteľný zdroj energeticky.</p>	<p>Pripomienka je mimo obsahového rámca hodnotených strategických dokumentov.</p>
<p>V rámci „ekologizácie“ dopravy odporúčame venovať sa najznámejším a najčastejším vplyvom na biotu systematicky, na vedecko-výskumnej úrovni: - mortalite živočíchov na komunikáciách, ovplyvňovaní ich biotopov a migračných ciest a pod.,- problematike šírenia nepôvodných druhov rastlín (invázne druhy).</p>	<p>Proces SEA sa riadi zákonom č. 24/2006 Z. z., obsah správy je daný prílohou č. 4. Pripomienka má širší obsahový rámec, v rámci správy o hodnotení nie je priestor vykonávať vedecko – výskumnú činnosť, je však potrebné čerpať z výsledkov takejto vykonanej činnosti. Častiach SOH venované ochrane prírody a krajiny sa opierajú o vedecké poznatky, viď zoznam použitej literatúry.</p>

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia Váš list číslo/zo dňa Naše číslo 6478/2013 - 3.4/vl Vybavuje/linka Ing. Lazák Bratislava 22. 07. 2013	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - oznámenie – stanovisko
Ako výstup výskumu očakávame návrhy zmierňujúcich opatrení a ich inštaláciu nielen na nových komunikáciách, ale aj na existujúcich kolíznych miestach.	V rámci opatrení SPRDI SR2020 sú uvádzané i opatrenia zamerané na ekologizáciu dopravy na existujúcich komunikáciách. Uvedené opatrenia boli súčasťou hodnotenia v SOH.
Okrem vplyvu na chránené územia všetkých kategórií a na chránené druhy je potrebné posúdiť aj vplyv na územný systém ekologickej stability.	V SOH je pripomienka akceptovaná.
Doprava má značný vplyv aj na jaskyne. Všetky jaskyne sú prírodnými pamiatkami a sú zaradené medzi biotopy európskeho významu Sk 8 neprístupné jaskynné útvary. „Ak pri stavebných prácach, geologických prácach, banskej činnosti a činnosti vykonávanej banským spôsobom dôjde k objaveniu jaskyne, fyzická alebo právnická osoba, ktorá jaskyňu objavila, je povinná práce zastaviť a neodkladne nahlásiť objavenie jaskyne orgánu ochrany prírody.“ (§ 24 ods. 13 zákona č. 534/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov).	Problematika nahlásenia objavených jaskýň je mimo obsahového rámca správy o hodnotení SOH.
Z hľadiska záujmov ŠOP SR bude nevyhnutné kvalitne posúdiť vplyvy jednotlivých konkrétnych prvkov dopravnej infraštruktúry, ktoré budú realizovať jej ciele. Miera vplyvov Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR na jednotlivé zložky životného prostredia bude závisieť od stanovených opatrení a ich lokalizácie v konkrétnom prostredí.	V SOH je pripomienka akceptovaná.
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia Odbor ochrany ovzdušia Naše číslo 3256/2013-5.1 2013	Vybavuje/linka Mgr. N. Celárová Bratislava 12.07.2013 +421917 604 490
Podporujeme odklon tranzitnej dopravy z miest a obcí na kapacitnejšiu cestnú sieť, čím dôjde k zníženiu produkcie emisií, hlavne v oblastiach (v urbanizovaných územiach) ktoré bojujú s prašnosťou z dôvodu vysokej dopravnej záťaže na životné prostredie -ovzdušie.	Pripomienka v SOH akceptovaná formou použitia kritéria hodnotenia vplyvov na zdravotný stav obyvateľstva.
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia environmentálnych programov a projektov Naše číslo 3256/2013-5.1 36784/2013	Vybavuje/linka Mgr. Zuzana Fáberová Bratislava 11.7.2013 02 5956 2432
V nadväznosti na Vašu požiadavku na zaslanie stanoviska k predkladanému materiálu si Vás dovoľujem informovať, že sekcia environmentálnych programov a projektov z hľadiska svojej pôsobnosti k materiálu nemá pripomienky.	Bez pripomienok.

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka		Komentár	
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia environmentálnych programov a projektov		Naše číslo 3256/2013-5.1 39166/2013	Vybavuje/☎ PhDr. Michalov / +421 2 5956 2202 Bratislava 24.07.2013
Na základe Vašej žiadosti o zaslanie pripomienok k materiálu „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ Vám oznamujeme, že k uvedenému materiálu z hľadiska pôsobnosti sekcie environmentálnych programov a projektov nemáme pripomienky.		Bez pripomienok.	
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia environmentálnych programov a projektov		Naše číslo 3256/2013-5.1 39166/2013	Vybavuje/☎ PhDr. Michalov / +421 2 5956 2202 Bratislava 24.07.2013
Na základe Vašej žiadosti o zaslanie pripomienok k materiálu „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ Vám oznamujeme, že k uvedenému materiálu z hľadiska pôsobnosti sekcie environmentálnych programov a projektov nemáme pripomienky.		Bez pripomienok.	
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia vôd		Váš list číslo/zo dňa 36173/2013 (6476/2013-3.4 ml) 08.07.2013	Naše číslo 37542/2013 (3552/2013-6.1) Vybavuje/linka Bc. Gaľanda +421 2 59343222 Bratislava 16.07.2013
K predloženému strategickému dokumentu z vecnej pôsobnosti sekcie vôd nemáme pripomienky.		Bez pripomienok.	
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky sekcia geológie a prírodných zdrojov		Naše číslo k č. 36395/2013	Vybavuje/☎ RNDr. Vrábľová 02/57783224 RNDr. Lipovská, CSc. Bratislava 25.07.2013
Kap. 3.3 Vízie a ciele v cestnej doprave Podkapitola 3.3.4.1 Priorita SC4.1: Prevencia vzniku kritických nehodových lokalít - odporúčame doplniť text o nový bod „ zabezpečenie monitoringu a sanácie zosuvov“.		Akceptované.	
Podkapitola 3.3.4.2 Priorita SC4.2: Odstránenie kritických nehodových úsekov - odporúčame doplniť text o nový bod „,zabezpečenie sanácie zosuvov“.		Doplnenie bodu je bezpredmetné. Priorita je zameraná na odstránenie KNL bez ohľadu na jej pôvod.	
Kap. 4.5 Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou Podkapitola 4.5.1.1 Prevencia vzniku a odstránenia KNL - odporúčame v poslednej vete nahradiť slová „ a odstraňovanie zosuvov“ slovným spojením „ a riešenie zosuvov“.		Akceptované	

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<div> Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky sekcia geológie a prírodných zdrojov </div>	<div> Naše číslo k č. 36395/2013 </div> <div> Vybavuje/ RNDr. Vrábľová 02/57783224 RNDr. Lipovská, CSc. </div> <div> Bratislava 25.07.2013 </div>
<p>Kap. 4.6 Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo Podkapitola 4.6.1.1 Efektívne projektovanie, budovanie obchvatov miest a obcí - odporúčame text prvej vety upraviť nasledovne: „Pri príprave projektov ciest a diaľnic je potrebné klásť dôraz v rámci investičnej prípravy najmä na prieskumy (inžinierskogeologické, hydrogeologické, dopravné a iné), štúdie uskutočniteľnosti, hodnotenie vplyvov na životné prostredie a monitoring životného prostredia, najmä v priestore, kde navrhované opatrenia sú v dotyku so zosuvnými územiami, chránenými územiami a územiami Natura 2000“.</p> <p>V poslednej vete navrhujeme do zátvorky (D1, R1, R2, R3, I/64, I/65, I/72) doplniť D3.</p>	<p>Neakceptované.</p> <p>Odôvodnenie: Pojem „citlivé územie“ má širší význam ako „zosuvné územie“. Pojem „citlivé územie“ zahŕňa nielen zosuvné územia, ale napr. aj územia s osídlením, na ktorého obyvateľstvo by mohla mať nová infraštruktúra negatívny dopad v podobe hluku a znečistenia alebo územia určené na rekreáciu a kúpeľníctvo, ktoré by takisto plánovaná infraštruktúra a doprava na nej mohla ovplyvniť negatívne.</p> <p>Bude doplnené spolu s doplnením slova „napr.“ keďže ide o príklady.</p>
<p>Podkapitola 4.6.1.2 Monitoring ŽP a protihlukové opatrenia - odporúčame text prvej vety upraviť nasledovne:</p> <p>„Monitoring životného prostredia je dôležitý aj v súvislosti s výstavbou a prevádzkou diaľnic rýchlostných ciest a ciest I. triedy a bude slúžiť na vytypovanie a lokalizáciu opatrení potrebných na ochranu zložiek životného prostredia“.</p>	<p>Stanovisko MDVRR k pripomienke ku SPRDI SR 2020: Nesúhlasíme s úpravou. Ide o opatrenie, ktoré sa týka už vybudovanej infraštruktúry a na základe ktorého môže byť navrhovaná realizácia dodatočných opatrení na cestnej infraštruktúre (PHS, ekodukty).</p>
<div> Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky sekcia geológie a prírodných zdrojov </div>	<div> Vál list číslo/zo dňa 6476/2013-3.4/ml/08.07.2013 </div> <div> Naše číslo 36395 /2013 </div> <div> Vybavuje/ RNDr. K. Vrábľová 02/ 57783 224 RNDr. A.Hodermarská 02/ 57783 215 </div> <div> Bratislava 16.07.2013 </div>
<p>Predložený materiál je spracovaný podľa § 5 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z. z.o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov(ďalej len „zákon“). Obsah a štruktúra Oznámenia o strategickom dokumente odpovedá prílohe č. 2 zákona. K jednotlivým vypracovaným kapitolám Vám prekladáme nasledovné pripomienky a odporúčania:</p>	<p>Pripomienky a odporúčenia predmetného listu sekcie MŽP boli prevzaté do súhrnného stanoviska MŽP k Oznámeniu SPRDI SR 2020, číslo 6476/2013-3.4 ml z 22.07.2013. Súhrnné stanovisko je uvedené na začiatku tabuľky. Prevzaté stanoviská, pripomienky (a ich vyhodnotenie) listu č. 36395/2013 Sekcie geológie a prírodných zdrojov figurujú v zozname pripomienok č. 23 až 38.</p>

Pokračovanie tabuľky


Pripomienka		Komentár			
MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava		Váš list číslo/zo dňa 6476/2013-3.4/ml	Naše číslo 6517/2013-2.2	Vybavuje/☑ Vrňanská/2311 Šimofúrková/2357	Bratislava 22.7.2013
- v kap. 2.7 Vyvolané investície medzi vyvolané investície zvyšujúce celkovú cenu projektu zaradiť aj investície súvisiace s kompenzačnými opatreniami vykonanými v súvislosti s plnením podmienok čl. 6 Smernice rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín;		Pripomienka smerovaná k SD – nie je riešiteľná v rámci SOH, spracovatelia SOH pripomienku akceptujú.			
- pre včasné identifikovanie rizík vyplývajúcich z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie a posúdenia vplyvov projektov dopravnej infraštruktúry na územia Natura 2000 (vrátane určenia kompenzačných a zmierňujúcich opatrení), a v súvislosti s predchádzajúcou pripomienkou odporúčame začleniť do dokumentácie stavieb v stratégii uvedených projektov aj tzv. štúdiu uskutočniteľnosti (feasibility study), ktorá by bola podkladom pre včasné identifikovanie rizík vyplývajúcich z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie a posúdenia vplyvov projektu na územia Natura 2000, vrátane určenia kompenzačných a zmierňujúcich opatrení;		Pripomienka smerovaná k SD – v SOH je pripomienka akceptovaná. uvedenou pripomienkou. SOH vo svojich odporúčaníach pre nasledujúci postup predinvestičnej prípravy dopravných stavieb uvádza požiadavky na spracovanie štúdií realizovateľnosti.			
- v súvislosti s textom v kap. 3.7, ods. 3 o mortalite živočíchov na cestných komunikáciách a železničných tratiach navrhujeme v predloženej materiáli venovať pozornosť aj vypracovaniu východiskovej štúdie, ktorá by identifikovala vhodné miesta na vybudovanie ekoduktov na stratégiou odporúčaných, ale aj existujúcich diaľniciach a rýchlostných cestách.		SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 sú dokumenty strategického významu s celoštátnym až medzinárodným dosahom. Kontext ich strategického environmentálneho hodnotenia je na úrovni optrení pozostávajúcich z identifikovaných územných sektorov, reprezentujúcich jednotlivé články dopravných systémov (napr. úseky diaľnic medzi vzájomnými križovatkovými uzlami diaľnic alebo rýchlostných ciest). Identifikácia miest vhodných na vybudovanie ekoduktov na stratégiou odporúčaných, ale aj existujúcich diaľniciach a rýchlostných cestách, je problematikou poznatkov lokálnej projektovej úrovne. SPRDI SR 2020 obsahuje „Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo“ ktorých náplňou je i monitoring prostredia využiteľný na prípravu projektov ekoduktov. Stratégia konkrétne projekty neobsahuje.			

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p> MINISTERSTVO HOSPODÁRSTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Mierová 19, 827 15 Bratislava </p>	<p> Váš list značka: 18810/2013/B340-SOPD/39325 zo dňa: 18.06.2013 Naša značka: 2041/2013-1100 Vybavuje: Ing. Klementová Bratislava: 25.07.2013 Stanovisko k materiálu: „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ </p>
<p>1. V Oznámení o strategickom dokumente (ďalej len „Oznámenie“) na str. 5 Strategické dokumenty a politiky SR odporúčame opraviť odrážku „Dopravná politika SR do roku 2020“ na „do roku 2015“.</p>	<p>Pripomienka smerovaná k Oznámeniu o SD – Akceptované.</p>
<p>2. k Časti 6. Oznámenia a k samotnému materiálu (v súčasnosti v štádiu medzirezortného pripomienkového konania):</p> <p>odporúčame venovať zvýšenú pozornosť termínom budovania diaľnic a rýchlостných ciest, ako aj ich údržbe. Rozvoj cestnej infraštruktúry a jej súčasný stav z pohľadu potrieb a rozvoja automobilového priemyslu hodnotíme za nedostatočný ako z pohľadu súčasných investorov pôsobiacich na Slovensku, ale aj z pohľadu prílevu možných ďalších investícií a ich rovnomerného rozloženia na území našej krajiny. Na základe uvedeného je predložený materiál málo ambiciózny. Oblasť rozvoja cestnej infraštruktúry považujeme za rozhodujúcu pre ďalší rozvoj, udržateľnosť a zvyšovanie konkurencieschopnosti automobilového priemyslu na Slovensku.</p>	<p>Termíny výstavby a modernizácie dopravnej infraštruktúry uvedené v dokumente vyplývajú najmä zo skutkového stavu prípravy projektových dokumentácií stavieb, zákonných lehôt pri územnom, povoľovacom konaní a verejnom obstarávaní, ako aj z finančných možností štátneho rozpočtu.</p>
<p>3. K samotnému materiálu uplatňujeme pripomienky, ktoré boli uplatnené aj v rámci medzirezortného pripomienkového konania k tomuto strategickému dokumentu a ktoré žiadame do materiálu zapracovať:</p> <ul style="list-style-type: none"> V materiáli absentuje vybudovanie nabíjajúcich plniacich staníc pre alternatívne motory v zmysle cieľov stratégie Európa 2020, V materiáli nie je načrtnutý systém pre využívanie alternatívnych palív a jeho infraštruktúra v zmysle Bielej knihy. 	<p>Napriek tomu, že uvedená problematika nie je v kompetencii MDVRR SR sa MDVRR SR bude zaoberať uvedenou problematikou v strategickom dokumente na základe rokovania s MH SR.</p> <p>V zmysle svojho zamerania SD neriešia iné parciálne otázky dopravnej politiky, napr. využitie alternatívnych motorov a palív v dopravnom procese. Tieto témy sú riešené na úrovni hierarchicky vyššej úrovni v Dopravnej politike SR do roku 2015 a sú podrobnejšie rozpracované prostredníctvom samostatných strategických dokumentov. Ekologizácia dopravy je predmetom riešenia SRVOND SR 2020.</p>
<p> MINISTERSTVO OBRANY SLOVENSKEJ REPUBLIKY sekcia ekonomiky národný riaditeľ pre infraštruktúru Kutuzovova 8 832 47 Bratislava </p>	<p> Váš list číslo/zo dňa: 18810/2013/B340-SOPD/39325 Naše číslo: SEEK/NRpl-14-10/2013 Vybavuje/ tel.: Ing. Bajner/313322 </p>
<p>Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ako dotknutý orgán podľa § 6 ods. 2, písm. a) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k predloženému materiálu nemá pripomienky.</p>	<p>Bez pripomienok.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka		Komentár	
Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky sekcia kultúrneho dedičstva Námestie SNP 33, 813 31 Bratislava 1		Váš list číslo/zo dňa: 18810/2013/B340-SOPD/39325 Naše číslo: MK- 2578/2013-110/12284 Vybavuje/linka: JUDr. L. Vodička Bratislava: 16.07.2013 kl. 471	
Ministerstvo po preskúmaní predloženého spisového materiálu Vám oznamuje, že navrhuje doplniť bod 3.8 Vplyvy na obyvateľstvo, urbanizované prostredie, poznámkou s týmto obsahom: Priestorový rozvoj dopravnej infraštruktúry bude zohľadňovať podmienky ochrany pamiatkového fondu tak ako vyplývajú z platnej legislatívnej úpravy prijatej Slovenskou republikou.		V rámci SOH je problematika ochrany pamiatkového fondu spracovaná a hodnotená ako samostatná kapitola, akceptujúca legislatívnu úpravu prijatú v SR.	
 Ministerstvo financií Slovenskej republiky Sekcia rozpočtovej politiky Štefanovičova 5 817 82 Bratislava 15		Váš list číslo / zo dňa: 18810/2013/B340-SOPD/26325/18.6.2013 Naše číslo: MF/17787/2013-411 Vybavuje / tel.: Šulíkova/59582338 Bratislava: 15.7.2013	
V nadväznosti na informáciu o zverejnení oznámenia č. 18810/2013/B340-SOPD/39325 zo dňa 18. júna 2013 o strategickom dokumente, ktorý podlieha zisťovaciemu konaniu podľa § 7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Vám oznamujeme, že k nemu nemáme pripomienky.		Bez pripomienok.	
MINISTERSTVO PŮDOHOSPODÁRSTVA A ROZVOJA VÍDEKA SLOVENSKEJ REPUBLIKY Dobrovízova 12, 812 66 Bratislava 1 Sekcia rozvoja vidieka		Váš list číslo: 18810/2013/B340-SOPD/39325 naše číslo: 19729/2013 vybavuje/tel.: MIKLOVIČ/501 Bratislava: 17.07.2013	
K oznámeniu o strategickom dokumente – „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ nemá Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR žiadne pripomienky.		Bez pripomienok.	
Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky Vedúci služobného úradu Špitálska 4, 6, 8, 816 43 Bratislava 1		Váš list číslo dňa: 18810/2013/B340-SOPD/39325 Naše číslo: 31305/2013 Vybavuje/tel.: Čerešňáková/2335 Bratislava: 15.7.2013 4098/2013-M_VSO	
Vec: „Strategický' plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020" - odpoveď Na základe Vášho listu zo dňa 18.6.2013 Vám oznamujeme, že predložený materiál berieme na vedomie.		Bez pripomienok.	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Pokračovanie tabuľky


Pripomienka	Komentár
<p>MINISTERSTVO VNÚTRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY sekcia hnuteľného a nehnuteľného majetku Košická 47, 812 72 BRATISLAVA</p> <p>Váš list číslo/zo dňa 18810/2013/B340- SOPD/39325 / 18.6.2013</p>	<p>Naše číslo SHNVA-00-2013/00153-025</p> <p>Vytvára Kukarcová/54142</p> <p>Bratislava 11. júla 2013</p>
<p>Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky sekcia Operačného programu Doprava odbor programovania a monitorovania dopravnej infraštruktúry zaslalo listom č.p.:18810/2013/B340-SOPD/39325 zo dňa 18.6.2013 informáciu o zverejnení oznámenia spolu so žiadosťou o stanovisko k strategickému dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“.</p> <p>Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky Vám týmto oznamuje, že k predmetnému oznámeniu si neuplatňuje žiadne pripomienky.</p>	<p>Bez pripomienok.</p>
<p>MINISTERSTVO ZAHRAŇIČNÝCH VECÍ A EURÓPSKÝCH ZÁLEŽITOSTÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY <i>Andrea Elscheková-Matisová</i> generálna riaditeľka Sekcia európskych záležitostí</p> <p>Bratislava 23.7. 2013 Číslo: 482.144/2013-EUPO</p>	
<p>K obsahovej stránke materiálu nemá Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR pripomienky. Termín predloženia strategického dokumentu na rokovanie vlády v decembri 2013, však vzhľadom na plánované predloženie Partnerskej dohody a operačných programov a na zámer Slovenskej republiky začať čerpať prostriedky z európskych fondov od 1. januára 2014, považujeme za neskorý.</p>	<p>Berie sa na vedomie.</p>
<p>ŠTÁTNÁ OCHRANA PRÍRODY SLOVENSKEJ REPUBLIKY Tajovského 28 B, 974 01 Banská Bystrica</p> <p>Váš list číslo/zo dňa 6517/2013-2.2 / 11. 7. 2013</p> <p>Naše číslo SOP SR / 2802/2013</p> <p>Vybavuje Ing. Čumová</p> <p>Banská Bystrica 18. 7. 2013</p>	
<p>V ďalšom procese posudzovania je potrebné konkrétne vyhodnotiť predpokladané vplyvy Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR na záujmy ochrany prírody (chránené územia, chránené druhy). Medzi najvýznamnejšie a najsledovanejšie chránené územia patria územia sústavy Natura 2000, preto vplyvom na ne treba venovať osobitnú pozornosť- Aj podľa predloženého grafu (v skutočnosti obrázka) Sieť diaľnic a rýchlostných ciest v roku 2020 je zrejmé, že viaceré diaľnice a rýchlostné cesty zasahujú do chránených území, niektoré z nich významným spôsobom. Napr. navrhované prepojenie R1 Banská Bystrica - Korytnica je z hľadiska ochrany prirody významným a nežiaducim zásahom do Národného parku Nízke Tatry aj do viacerých dotknutých území sústavy Natura 2000.</p>	<p>V rámci správy o hodnotení a jej príloh sa vykonalo hodnotenie na územia Natura 2000, primerané úrovni strategického posudzovania. Hodnotenie bolo vykonané na úrovniach vízií, cieľov, opatrení a kumulatívnych vplyvov, vrátane pertraktovanej rýchlostnej cesty R1.</p>

Pokračovanie tabuľky


Pripomienka	Komentár
<p>ŠTÁTNÁ OCHRANA PRÍRODY SLOVENSKEJ REPUBLIKY Tajovského 20 B, 974 01 Banská Bystrica</p> <p>Váš list číslo/zo dňa 6517/2013-2.2 / 11. 7. 2013</p> <p>Naše číslo ŠOP SR / 2802/2013</p> <p>Vybavuje Ing. Čumová</p> <p>Banská Bystrica 18. 7. 2013</p>	
<p>Ak sa v procese posudzovania vplyvov preukáže, že konkrétna činnosť (cesta, železnica) bude mať pravdepodobne významný negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000. môže byť realizovaná len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a ak nie je k dispozícii žiadne alternatívne riešenie, pričom chránené územia, na rozdiel od prvkov dopravnej infraštruktúry, nemajú možnosť alternatívneho umiestnenia.</p>	<p>V správe o hodnotení je pripomienka akceptovaná.</p>
<p>Správa o hodnotení by mala identifikovať aspoň základné, najčastejšie vplyvy a uviesť príslušné, možné zmierňujúce opatrenia resp. zásady riešenia. K takýmto patria napr. kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami, bariérový efekt, ukladanie nevyhovujúcej zeminy na lokality nevýznamné z hľadiska ochrany prírody, dôsledky zimnej údržby ciest.</p>	<p>V správe o hodnotení je pripomienka akceptovaná.</p>
<p>Cestné pozemky sú významným producentom biomasy, preto odporúčame využívať tento obnoviteľný zdroj energeticky.</p>	<p>Pripomienka je mimo obsahového rámca hodnotených strategických dokumentov.</p>
<p>V rámci „ekologizácie“ dopravy odporúčame venovať sa najznámejším a najčastejším vplyvom na biotu systematicky, na vedecko-výskumnej úrovni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mortalite živočíchov na komunikáciách, ovplyvňovaní ich biotopov a migračných ciest a pod. - problematike šírenia nepôvodných druhov rastlín (invázne druhy). 	<p>Proces SEA sa riadi zákonom č. 24/2006 Z. z., obsah správy je daný prílohou č. 4. Pripomienka má širší obsahový rámec, v rámci správy o hodnotení nie je priestor vykonávať vedecko –výskumnú činnosť, je však potrebné čerpať z výsledkov uvedenej činnosti. Častiach správy o hodnotení venované ochrane prírody a krajiny sa opierajú o vedecké poznatky, vid' zoznam použitej literatúry.</p>
<p>Ako výstup výskumu očakávame návrhy zmierňujúcich opatrení a ich inštaláciu nielen na nových komunikáciách ale aj na existujúcich kolíznych miestach.</p>	<p>V rámci opatrení SPRDI SR2020 sú uvádzané i opatrenia zamerané na ekologizáciu dopravy na existujúcich komunikáciách.</p>
<p>Okrem vplyvu na chránené územia všetkých kategórií a na chránené druhy je potrebné posúdiť aj vplyv na územný systém ekologickej stability.</p>	<p>V správe o hodnotení je pripomienka akceptovaná.</p>
<p>Doprava má značný vplyv aj na jaskyne. Všetky jaskyne sú prírodnými pamiatkami a sú zaradené medzi biotopy európskeho významu Sk 8 neprístupné jaskynné útvary. „Ak pri stavebných prácach, geologických prácach, banskej činnosti a činnosti vykonávanej banským spôsobom dôjde k objaveniu jaskyne, fyzická alebo právnická osoba, ktorá jaskyňu objavila, je povinná práce zastaviť a neodkladne nahlásiť objavenie jaskyne orgánu ochrany prírody.“ (§ 24 ods. 13 zákona č. 534/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov)</p>	<p>Problematika nahlásenia objavených jaskýň je mimo obsahového rámca správy o hodnotení strategického dokumentu.</p>

Správa o hodnotení strategického dokumentu


Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>ŠTÁTNÁ OCHRANA PRÍRODY SLOVENSKEJ REPUBLIKY Tajovského 20 B, 974 01 Banská Bystrica</p> <p>Náše číslo ŠOP SR / 2802/2013</p> <p>Vybavuje Ing. Čumová</p> <p>Banská Bystrica 18. 7. 2013</p>	<p>Váš list číslo/zo dňa 6517/2013-2.2 / 11. 7. 2013</p>
<p>Z hľadiska záujmov ŠOP SR bude nevyhnutné kvalitne posúdiť vplyvy jednotlivých konkrétnych prvkov dopravnej infraštruktúry, ktoré budú realizovať jej ciele. Miera vplyvov Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR na jednotlivé zložky životného prostredia bude závisieť od stanovených opatrení a ich lokalizácie v konkrétnom prostredí.</p>	<p>V správe o hodnotení sú uvádzané opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov rozvoja dopravnej infraštruktúry SR na jednotlivé zložky životného prostredia, zodpovedajúce strategickej environmentálnej úrovni.</p>
 <p>ŽILINSKÝ samosprávny kraj odbor dopravy a regionálneho rozvoja</p> <p>Váš list číslo/zo dňa 18810/2013/B340-SOPD/39325</p> <p>Náše číslo 4563/2013/ODaRR-002</p> <p>Vybavuje Ing. Náhlíková</p> <p>Žilina 21.07.2013</p>	
<p>V mapovom podklade „Mapa plánovaných intervencií v oblasti verejnej osobnej dopravy“ je Žilinský samosprávny kraj zahrnutý do Stredo - severného regiónu. Upozorňujeme, že zmysle v záväznej časti Zmien a doplnkov č.I Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001, záväzného regulatívu č. 11.1.3...stabilizovať základné zónovanie SR v priestoroch Severozápadné Slovensko a dopravnogruvitučné centrum Žilina - Martin" sa dotknutý región označuje ako Severozápadné Slovensko. Na základe uvedeného požadujeme v dopravných a územno plánovacích súvislostiach uvádzať Žilinský samosprávny kraj ako súčasť regiónu Severozápadné Slovensko.</p>	<p>V rámci SOH bol aplikovaný uvedený záväzný regulatív KURS 2011.</p>
<p>V súčasnosti sa pripravuje nový návrh siete TEN - T, ktorá navrhuje nové dopravné koridory aj na území Slovenska. Na základe uvedeného požadujeme v procese posudzovania Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do r. 2020 posúdiť vplyv novonavrhovanej siete TEN-T na životné prostredie Slovenska so zohľadnením medzinárodných súvislostí.</p>	<p>Súčasťou SOH je i zohľadnenie súvislostí novonavrhovanej siete TEN-T na životné prostredie Slovenska v medzinárodnom kontexte.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>PREŠOVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ Námestie mieru 2, 080 01 Prešov</p> <p>Odbor dopravy</p> <p>Náše číslo: 4071/2013/OD-002</p> <p>Vybavuje/linka: Ing. Galajda/0517081773</p> <p>Prešov: 11.07.2013</p>	
<p>Urad Prešovského samosprávneho kraja , Odbor dopravy vypracoval Akčný plán pre prípravu programového obdobia 2014 - 2020, Cieľ 5 - Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy na úrovni štátu, VÚC a miest, ktorý bol následne zaslaný na MDVRR SR a zapracovaný do Sektorovej analýzy verejnej osobnej dopravy. Súčasťou tejto analýzy na úrovni Ú-PSK je aj zoznam projektových zámerov týkajúci sa energetických auditov vozidlového parku, demonštračné/investičné projekty na zvyšovanie energetickej efektívnosti používaním obnoviteľných zdrojov, udržateľné, ekologické hospodárenie (s preukázateľnou zlepšenou bilanciou zachytávania CO2 na danom území v porovnaní s predchádzajúcim stavom), ktoré budú v dohľadnej dobe rozpracované. Pri vypracovaní projektov týkajúcich sa výstavby a modernizácie infraštruktúry do roku 2020 pre železničnú, cestnú, vodnú , intermodálnu dopravu ako aj oblasti verejnej osobnej dopravy bude zohľadňovať aj jej dopad na životné prostredie vrátane zdravia.</p>	<p>Bez pripomienok</p>
<p>ÚRAD KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNÉHO KRAJA Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice</p> <p>odbor dopravy</p> <p>Váš list č./zo dňa: 18810/2013/B340 SOPD39325 18.06.2013</p> <p>Náše číslo: 3394/2013/OD-<i>2009</i></p> <p>Vybavuje/linka: Ing. Bartková/7268253</p> <p>Košice: 22.07.2013</p>	
<p>Požadujeme rešpektovať nadradenú územnoplánovaciu dokumentáciu, t.j. Zmeny a doplnky ÚPN VUC Košického kraja, ktoré boli schválené Zastupiteľstvom Košického samosprávneho kraja v roku 2009.</p>	<p>Kontextu hodnotených strategických dokumentov dopravy je ekvivalentná územnoplánovacia dokumentácia celoštátneho významu, teda KURS 2011, ktorého záväzná časť bola v správe o hodnotení primárne zohľadnená.</p>
<p>Navrhované stavby a činnosti, ktoré podliehajú posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov budú samostatne posudzované podľa tohto zákona.</p>	<p>Požiadavka explicitne vyplýva zo zákona.</p>
<p> Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja Rákusova 2A, 949 01 NITRA</p> <p>Váš list číslo/zo dňa: 18810/2013/B340-SOPD/39325</p> <p>Náše číslo: CS 3534/2013, CZ 20465/2013</p> <p>Vybavuje/linka: Ing. Výboch/0374690368</p> <p>Nitra: 22.07.2013</p>	
<p>S predloženým návrhom „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ súhlasíme bez pripomienok.</p>	<p>Bez pripomienok.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
 TRNAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ SEKcia HOSPODÁRSKEJ STRATÉGIE P.O. BOX 128, Starohájska 10, 917 01 Trnava <small>Váš list číslo/zo dňa: 18810/2013/B340-SOPD / 19.07.2013</small> <small>Náše číslo: 05614/2013/ODP-001</small>	<small>Vybavuje/linika: Ing. Lančarič/541</small> <small>Trnava: 19.07.2013</small>
Trnavský samosprávny kraj, ako vlastník ciest II. a III. triedy, po komplexnom preštudovaní predloženého strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ súhlasí bez pripomienok.	Bez pripomienok.
BANSKOBYSSTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ ODBOR REGIONÁLNEHO ROZVOJA <small>Váš list číslo/zo dňa: 18810/2013/B340-SOPD / 22. júla 2013</small> <small>Náše číslo: 7140/2013/ODDUPZP-002 / 27.03.2013</small>	<small>Vybavuje/linika: Ing. Kubinec/ 0484325120</small> <small>Banská Bystrica: 22. júla 2013</small>
V časti kde sa uvádza vzťah k iným strategickým dokumentom, považujeme za podstatné z hľadiska územného plánovania dôsledné posúdenie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 k územnému plánu „Konceptia územného rozvoja Slovenska 2001, 2011“ či nieje potrebné obstaráť jeho zmeny a doplnky. Z hľadiska aplikácie vyhlášky Ministerská životného prostredia SR č. 55/2001 Z.z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii nerieši podrobnosti, ktoré sú predmetom strategického plánu. Posúdiť túto skutočnosť aj vo vzťahu k územným plánom regiónov.	Posúdenie KURS 2011 z hľadiska jeho aktuálnosti voči SPRDI SR 2020 nie je predmetom riešenia správy o hodnotení. SPRDI SR 2020 nie je uzavretým a schváleným dokumentom prípadný, dôvod na aktualizáciu KURS 2011 môže vzniknúť až po schválení stratégie, po jej náležitom vyhodnotení z hľadiska determinujúcich podnetov a javov.
V odkaze na ostatné strategické materiály odporúčame presnejšie citovať Konceptiu rozvoja kombinovanej dopravy, Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou, jednotlivé sektorové analýzy. Z predloženého zisťovacieho konania nie je zrejmé do akej miery sa budú naplňať aj strategické ciele prijatej Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy.	V rámci správy o hodnotení sú uvádzané relevantné state venované intermodálnej preprave, verejnej osobnej a nemotorovej doprave uvádzané v strategických dokumentoch a v sektorových analýzach. Cyklistická doprava je hodnotená ako súčasť opatrení a projektov strategického dokumentu.
Odporúčame posúdiť aktuálnosť uznesenia vlády SR č. 149/2010 k Stratégii EÚ pre Dunajský región (uznesenie č. 229 z 30.3.2011, do akej miery sa to týka aj samosprávnych krajov), ako aj uznesenia vlády SR č. 642/2009.	Požiadavka je mimo rámca obsahu a kompetencií SOH.
Z pohľadu Banskobystrického samosprávneho kraja, považujeme za prioritné venovať pozornosť príprave a budovaniu rýchlostných ciest najmä dobudovanie rýchlostnej cesty R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica - Ružomberok, rýchlostne cesty R2 Trenčín križovatka D1 - Prievidza - Žiar nad Hronom - Zvolen - Lučenec - Rimavská sobota - Rožňava - Košice.	Predmetné projekty rýchlostných ciest sú súčasťou SPRDI SR 2020, v rámci SOH bolo vykonané ich strategické environmentálne hodnotenie.





Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>BANSKOBYSSTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ ODBOR REGIONÁLNEHO ROZVOJA</p> <p><small>Vaš list číslo/zo dňa: 18810/2013/9340-SOPD /30325 Naše číslo: 7140/2013/ODDUPZP-002 /27691/2013 Vypracuje/šifra: Ing. Kubinec/ 0484326120 Banská Bystrica 22. júla 2013</small></p>	
<p>Posúdenie možností na území Banskobystrického kraja severo -južného prepojenia rozvojových oblastí Balt - Jadran.</p>	<p>Pripomienka neuvádza dôvod návrhu presmerovania severojužnej osi TEN-T Balt-Jadran na územie Banskobystrického kraja. Prepojenie Balt – Jadran je súčasťou návrhu multimodálnych koridorov základnej siete TEN-T, projekty slovenskej dopravnej infraštruktúry zaradenej do návrhu siete TEN-T boli súčasťou strategického environmentálneho posudzovania.</p>
<p>Aktualizovať zámery v oblasti kombinovanej dopravy (vybudovanie verejného terminálu kombinovanej dopravy Zvolen - Budča).</p>	<p>SPRDI SR 2020 obsahuje návrh siete základných verejných terminálov intermodálnej prepravy, ktorej výhľadovou súčasťou je i terminál vo Zvolene-Budči.</p>
<p>Podľa pôvodných územných plánov za jednotlivé kraje z roku 1998 sa napríklad na území Banskobystrického kraja počítalo s vybudovaním v oblasti železničnej dopravy vysokorýchlostnej trate. Bude potrebné odpovedať na otázku aj vo vzťahu k požiadavkám (parametrom) ako aj krajinám EU, aký je zámer Slovenskej republiky v tejto oblasti (výhody budovania takýchto tratí, už boli viackrát prezentované). Odporúčame predložiť na rokovanie vlády SR samostatnú informačnú správu.</p>	<p>Požiadavka (predložiť na rokovanie vlády SR samostatnú informačnú správu) je mimo rámca kompetencií správy o hodnotení, trasovanie pripravovaných vysokorýchlostných tratí uvádzané v návrhu siete TEN-T neuvažuje so zapojením Slovenska do systému.</p>
<p>V časti 1.2 Voda strategického dokumentu je potrebné uviesť tie trasovania ciest, kde by mohlo dôjsť k predpokladanému ohrozeniu zdrojov pitnej vody. Uviesť tie dokumenty ku ktorým sa Slovenská republika zaviazala v rámci členstva v EU a ďalej boli rozpracované v zmysle Rámcovej smernice o vode na národnú úroveň, napr. Vodný plán Slovenska a jeho záväznú časť (chránené vodohospodárske oblasti, ochranné pásma zdrojov pitnej vody ako aj prírodných liečivých zdrojov).</p>	<p>Súčasťou strategického posudzovania projektov dopravnej infraštruktúry je i vyhodnotenie ohrozenia zdrojov pitnej vody, minerálnych a liečivých vôd, zásahov do ochranných pásiem zdrojov, zásahov do chránených pásiem vodohospodárskych oblastí.</p>
<p>V rámci bodu 1.3 Suroviny, na úrovni štátu je schválená Surovinová politika SR, sú tam uvedené aj bilančné zásoby. Podľa nášho názoru je možné na tento dokument sa v ďalšom postupe odvolať (bez podrobnejšej konkretizácie, ktorá je na úrovni projektu).</p>	<p>Aktualizovaná surovinová politika SR pre oblasť nerastných surovín, schválená uznesením vlády SR č. 722/2004, je zapracovaná do procesu spracovania správy o hodnotení.</p>
<p>V ďalšom postupe odporúčame v súlade s ustanovením zo str. 8 bod 2.1 uviesť dopravné cesty (s ich označením), ktoré podliehajú aj medzinárodným dohovorom a sú súčasťou TEN-T.</p>	<p>Správa o hodnotení sa zaoberá dopravnou infraštruktúrou zaradenou do súčasne legislatívne platnej siete TEN-T a dopravnou infraštruktúrou ktorá je navrhovaná na zaradenie do pripravovanej základnej a súhrnnej siete TEN-T.</p>
<p>Z doterajších skúseností z realizácie jednotlivých projektov uviesť úseky ciest II. a III. triedy, ktoré môžu byť výstavbou dotknuté a budú využívané v rámci výstavby. Posúdiť možnú zaťaženosť týchto ciest (predchádzanie škodám) ako aj nepriaznivým vplyvom na obyvateľstvo a sídelné centrá. Prerokovať túto skutočnosť aj so správcami týchto komunikácií.</p>	<p>Správa o hodnotení sa zaoberá i vplyvmi ktoré sú dočasné, spojené s obdobím počas výstavby infraštruktúry. Detailné posúdenie zaťaženia ciest využívaných na stavebnú dopravu počas obdobia výstavby náleží procesu na úrovni EIA. Požiadavka prerokovať túto skutočnosť aj so správcami týchto komunikácií je v rámci procesu SEA nenáležitá.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>BANSKOBYSTRICKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ ODBOR REGIONÁLNEHO ROZVOJA</p> <p>Vaš list číslo/zo dňa: 18810/2013/8340-SDPD / 08.08.2013 Naše číslo: 7140/2013/ODDUPZP-002 / 27.09.2013</p> <p>Vybavuje/íma: Ing. Kubinec/ 0484326120 Banská Bystrica: 22. júla 2013</p>	
<p>V časti 2.7. Vyvolané investície, požadujeme uviesť zákon č. 49/2002 z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov (zabezpečenie ochrany archeologických lokalít, informovať pri prerokovaní v ďalšom postupe Archeologický ústav SAV, Nitra).</p>	<p>Kultúrne pamiatky a pamiatkové územia, ktoré sú predmetom ochrany podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, sú v správe o hodnotení zaradené pod samostatnú oblasť posudzovania „Kultúrne dedičstvo“. Požiadavka informovať pri prerokovaní v ďalšom postupe Archeologický ústav SAV Nitra je v rámci procesu SEA nenáležitá.</p>
<p>V časti 3.7. Vplyvy na faunu, flóru a biotopy, prerokovať v odbornými inštitúciami, Štátna ochrana prírody SR. Pri návrhoch biokoridorov využiť najnovšie skúsenosti a poznatky z krajín EÚ. Osobitnú pozornosť venovať voľne žijúcim živočíchom, ktoré sú zaradené v kategórii poľovná zver a prerokovať navrhované opatrenia s príslušnou ústrednou inštitúciou zastupujúcich poľovnícke združenia.</p>	<p>V rámci správy o hodnotení a jej príloh sa vykonalo hodnotenie na územia Natura 2000, národnej sústavy chránených území, ÚSES, primerané úrovni strategického posudzovania. Hodnotenie bolo vykonané na úrovniach vízií, cieľov, opatrení a kumulatívnych vplyvov.</p>
<p>V časti 3.8. Vplyvy na obyvateľstvo, urbanizované prostredie. V prípade, že je odvolanie na KURS 2001, KURS 2011, aspoň raz v texte uviesť príslušné nariadenia vlády SR, ktorým bola vyhlásená záväzná časť Konceptie územného rozvoja Slovenska. V prípade, že je odvolanie na polycentrickú sústavu osídlenie s odvolaním sa na KURS a v európskom kontexte na ESPON, je potrebné posúdiť, či nedošlo k pochybeniu, pretože ESPON predstavuje program a polycentrickú sústavu na európskej úrovni definuje Európska koncepcia územného rozvoja (máj 1999, ESDP). V rámci KURS sa používajú pojmy: ťažiská osídlenia, centrá osídlenia a rozvojové osi. Použitie pojmu „funkčný urbanizačný priestor (FUA), dohodnúť s príslušným odborom ministerstva, aby nedochádzalo v praxi k rôznej interpretácii.</p>	<p>Strategické environmentálne hodnotenie opatrení vo vzťahu k dopravnej obsluhu osídleného územia je vykonané v zmysle záväznej časti KURS 2011, v cezhraničnom kontexte v zmysle ESDP a procesu ESPON (FUA, MEGA). Vzájomná kompatibilita pojmov ťažiský osídlenia – MEGA, FUA je zdokumentovaná v materiály MVRR SR „Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni“. Uvedený materiál bol zároveň použitý k identifikácii potenciálnych (gravitačný model) a existujúcich (pravidelná dochádzka) sídelných väzieb na subregionálnej, aglomeračnej úrovni polycentrických sústav v rámci hodnotenia opatrení verejnej osobnej dopravy.</p>
<p>V časti 6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu. Uvádzať skôr vyvážený regionálny rozvoj, mieru nezamestnanosti, dostupnosti a obslužnosti územia, ako vnášania pojmov lobizmus, výnimočnosť regiónu. Takto formulované riziká požadujeme preštylizovať.</p>	<p>Lobizmus je súčasťou reálneho verejného života v štátoch EÚ, USA ale aj na Slovensku. Ide o metódu presadzovania záujmov určitých skupín, pričom táto metóda má svoje nenahraditeľné miesto aj v Slovenskej republike. Jeho cieľom je ovplyvniť rozhodovanie orgánov verejnej moci a proces, ktorý rozhodovaniu predchádza. Na Slovensku neexistuje zákonná úprava lobizmu, trestný zákon však jednoznačne definuje, čo je zakázané. Z uvedeného dôvodu je oprávnené hovoriť o lobizme ako o rizikovom faktore uplatňovania projektového plánu strategického dokumentu. Odborná literatúra regionalistiky konštuje, že regióny majú niektoré vlastnosti vnútorne zakódované, brániace rozvoju svojej konkurencieschopnosti. Viacerí renomovaní autori hovoria o týchto vnútorne zakódovaných vlastnostiach ako o „kultúre regiónu“. Environmentálne hodnotenie strategických dokumentov berie do úvahy tieto aspekty vo vzťahu k ozrejmieniu úlohy a príspevku dopravnej infraštruktúry k rozvoju zaostávajúcich regiónov.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka		Komentár	
 Bratislavský samosprávny kraj Naša zn. 8873/2013 Vaša zn. 18810/2013/B340-SOPD/39325 Vybavuje Ing. K. Staníková Telefón 48284 612 Dátum 22.07.2013			
Bratislavský samosprávny kraj po oboznámení sa s predloženým oznámením žiada o zapracovanie všetkých regionálnych a nadregionálnych návrhov na území BSK v oblasti dopravnej infraštruktúry (podľa návrhu ÚPN R BSK) do strategického dokumentu a do správy v zmysle zákon č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.		Regionálne a nadregionálne návrhy na území BSK v oblasti dopravnej infraštruktúry (podľa návrhu ÚPN R BSK) ktoré boli súčasťou posudzovaných strategických dokumentov boli do správy o hodnotení zapracované.	
 Váš list č./zo dňa 18810/2013/B340 Naše číslo 65416/2013/Oúr/Vá -SOPD/39325 18.06.2013 Vybavuje/linka Ing. arch. Vojtaššáková/ 716 72 74 Poprad 22. júl 2013			
Ako dotknuté mesto k predloženému strategickému dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ nemáme pripomienky.		Bez pripomienok.	
 -Asociácia odborových zväzov dopravy, pošt a telekomunikácií Vajnorská 1, 815 70 Bratislava Naša značka 20/2013-A Vybavuje/linka Poliaková/20295008 Bratislava 19.07.2013			
Asociácia odborových zväzov dopravy, pošt a telekomunikácií si k uvedenému materiálu neuplatňuje žiadne pripomienky.		Bez pripomienok.	
 Mesto Zlaté Moravce Mestský úrad, Ul. 1. mája 2, 953 01 Zlaté Moravce Váš list/zo dňa 18810/2013/B340-SOPD/39325 Naša značka 19348/2671/2013-výst. Vybavuje/linka Bor/037/6923915 Zlaté Moravce 22. júla 2013			
Na základe vašej písomnej požiadavky k dokumentu „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Mesto Zlaté Moravce nemá k uvedenému dokumentu návrhy ani pripomienky.		Bez pripomienok.	

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
O B E C Závadka nad Hronom Č.j. 627/2013 Osloboditeľov 27, PSČ 976 67, okres Brezno Vybavuje : Ján Tešlár/Ing.Lilková tel.048 6183 104 V Závadke nad Hronom, 15.07.2013 <small>Tel./Fax 048 6183 104 / 0482183 149, prednosta@zavodnec.sk</small>	
Obec Závadka nad Hronom v zastúpení starostom obce Jánom Tešlárom, Vám na základe Vašej žiadosti zo dňa 11.07.2013 zasiela k strategickému dokumentu v zmysle §6, ods.6 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nasledovné stanovisko. Jednotlivé kapitoly predmetného dokumentu sa nezaoberajú ďalším rozvojom akejkoľvek dopravnej infraštruktúry s dosahom na katastrálne územie našej obce. Z uvedeného dôvodu nemáme žiadne pripomienky k predmetnému dokumentu.	Bez pripomienok.
ÚNIA DOPRAVY, POŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY <small>Barzová 2, 821 08 Bratislava</small>	Bratislava 16. júla 2013 Naša zn.Kor.10/2013/GT/145
Predložený materiál je spracovaný na vysokej odbornej úrovni a vychádza z odborných stanovísk a praktických skúseností z minulých období a rešpektuje národnú a európsku legislatívu. Má svoju vypovedaciu hodnotu odrážajúcu reálne možnosti a ciele na stanovené obdobie.	Bez pripomienok.
Vlastníci bytových a nebytových priestorov, Rovniankova 14, 851 02 Bratislava	
Žiadame aby sme boli oboznámení s konkrétnymi projektmi, zámermi, programami a intervenciami, ktoré sa v rámci strategického plánu budú posudzovať a ktoré sú v náznakoch spomínané v oznámení posudzovania strategického plánu a v jeho prílohách.	V rámci prílohy strategického plánu sú uvedené projekty a projektové zámery, ktoré sú plánované resp. pripravované subjektmi zodpovedajúcimi za majoritnú časť verejnej osobnej dopravy na území SR. Ide najmä o ŽSR, VÚC, mestá nad 70 tis. obyvateľov a ich dopravné podniky. Zoznam projektov a projektových zámerov vychádza z poskytnutých údajov od uvedených inštitúcií a spoločností, pričom následne boli projekty a projektové zámery vyhodnotené z pohľadu súladu s opatreniami stratégie. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR nemá momentálne k dispozícii konkrétne projekty v zmysle projektových dokumentácií, keďže je pripravenosť projektov na úrovni projektových zámerov. Pre predmetné projektové zámery je najskôr nevyhnutné vypracovať príslušnú projektovú dokumentáciu. K jednotlivým projektovým zámerom je možné získať konkrétne podklady na príslušných orgánoch a inštitúciách, ktoré budú nositeľmi daných projektov a projektových zámerov. Z hľadiska strategického plánu sú všetky podklady k dispozícii na webovom sídle Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
Vlastníci bytových a nebytových priestorov, Rovnianska 14, 851 02 Bratislava	
<p>Požadujeme dôsledné dodržanie všetkých podmienok, záverov a požiadaviek, ktoré MŽP SR vo svojom záverečnom stanovisku č. 38/06-7.3/ml zo dňa 6. 7. 2006 uviedlo.</p>	<p>V rámci implementácie projektu, na ktoré bolo vydané zo strany MŽP SR príslušné záverečné stanovisko č. 38/06-7.3/ml zo dňa 6. 7. 2006 (Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave) boli a budú všetky podmienky, závery a požiadavky zahrnuté do ďalších stupňov projektovej dokumentácie.</p> <p>V rámci prvej časti projektu „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo námestie, 1. časť Šafárikovo námestie – Bosákova ulica“, ku ktorému bolo vydané príslušné záverečné stanovisko, už nejde o investičný zámer, pretože daný projekt sa momentálne realizuje. Pre predmetný projekt bolo vydané právoplatné územné rozhodnutie a príslušné stavebné povolenia. Pre druhú časť projektu „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo námestie, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“, ku ktorému bolo vydané príslušné záverečné stanovisko, zatiaľ nie je dokončená ani projektová príprava pre územné rozhodnutie. V zmysle platnej legislatívy budú v rámci všetkých povoľovacích procesov prizývané všetky dotknuté osoby a o procesoch bude verejnosť informovaná v súlade s platnou legislatívou.</p>
<p>Žiadame, aby sa v súvislosti s predmetnou líniovou stavbou cestnej komunikácie B2 vykonalo posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa §30 a násl. zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie završeného záverečným stanoviskom podľa §37 tohto zákona.</p>	<p>Správa o hodnotení strategického dokumentu sa zaoberá hodnotením vplyvov na úrovni charakteristickej pre strategické parametre dopravnej sústavy. Ide teda o posúdenie vhodnosti použitia dopravných módov, v priestorovom kontexte o použitie variantov územných koridorov, prípadne ich kombinácie. Strategické hodnotenie v rámci pertraktovanej problematiky sa zaoberalo integrovaným dopravným systémom mesta Bratislava, ako komplexnou sústavou, v rámci ktorej má pripravovaný projekt stavby električkovej trate funkciu nosného systému. Environmentálne hodnotenie integrovaného dopravného systému mesta prinieslo pozitívny výsledok s odporúčením na realizáciu. Parciálne projekty/stavby ktoré sú súčasťou stavby električkovej trate podliehajú hodnoteniu na úrovni podrobnosti procesu EIA.</p>
<p style="text-align: right;">Bratislava, dňa 22.7.2013</p> <p>Občianske združenie Malé Karpaty, Továrnska 1, 908 71 Veľké Leváre a RNDr. Anna Zemanová, Koncova 25, 83107 Bratislava</p>	
<p>Predložený materiál nerieši a ani nedefinuje konkrétne návrhy projektov zameraných na výstavbu a modernizáciu infraštruktúry do roku 2020, a preto požadujeme pokračovať v procese posudzovania Správou o hodnotení návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom</p>	<p>Vec: Pripomienky k Oznámeniu o strategickom dokumente s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“</p> <p>Cieľom Oznámenia o strategickom dokumente nie je riešiť a definovať konkrétne návrhy projektov posudzovaného strategického dokumentu. Jeho úlohou je uviesť environmentálny kontext strategického dokumentu, zoznámiť verejnosť s možnými vplyvmi na životné prostredie, vyplývajúcimi z jeho ne/realizácie. Samotné strategické dokumenty sú verejnosti predložené na preštudovanie prostredníctvom webových stránok MDVRR a MŽP SR.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>Občianske združenie Malé Karpaty, Továrnska 1, 908 73 Veľké Leváre RNDr. Anna Zemanová, Konečná 25, 83107 Bratislava</p> <p>Strategický plán má byť východiskovým dokumentom SR pre realizáciu projektov zameraných na výstavbu a modernizáciu infraštruktúry do roku 2020, a to pre železničnú, cestnú, leteckú, vodnú a intermodálnu prepravu. Dokument má identifikovať kľúčové miesta na infraštruktúre, ktorých odstránením sa má významne prispieť k zlepšeniu existujúceho stavu či už z dopravného hľadiska, hospodárskeho, environmentálneho alebo ich kombináciou, prípadne elimináciou očakávaných problémov na dopravnej sieti. V Oznámení sa uvádza, že Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 bude predstavovať tzv. 1. fázu stratégie na základe súčasne dostupných dát a ich vyhodnotenia. Následne bude spracovaná II. fáza strategického dokumentu, ktorý bude mať charakter dlhodobého dokumentu a bude postavený na základoch dopravného modelu, ktorý určitým spôsobom prehodnotí fázu I.</p> <p>Tento postup je neštandardný a z Oznámenia nie je zjavné, či posudzovanie jednotlivých fáz dokumentu bude samostatné, alebo bude prebiehať ako súčasť spoločnej správy a jedného Záverečného stanoviska.</p>	<p>Bratislava, dňa 22.7.2013</p> <p>Vec: Pripomienky k Oznámeniu o strategickom dokumente s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“</p> <p>Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 predstavuje základný strategický dokument Slovenskej republiky strednodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020. Tento dokument predstavuje výstup I. fázy tvorby komplexnej dopravnej sektorovej stratégie SR. Dokument nadväzuje a detailnejšie rozpracováva doteraz platné stratégie a zásady pre rozvoj dopravy, predovšetkým Dopravnú politiku SR do roku 2015 a Stratégiu rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020.</p> <p>Spracovanie 2. fázy dokumentu, ktorej ukončenie sa predpokladá najneskôr do konca roku 2016, bude slúžiť na systémové nastavenie plánovania rozvoja dopravného systému v SR. V tejto fáze MDVRR SR zabezpečí vypracovanie funkčného dopravného modelu SR, ktorý prispeje k systémovému prístupu definovania potrieb rozvoja dopravnej infraštruktúry z viacerých hľadísk, ako aj pri zbere dát a pri následnom modelovaní prepravných požiadaviek na sieti. Druhá fáza bude následne pripravená ako dlhodobý strategický dokument pre rozvoj dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030, ktorá bude taktiež podliehať posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.</p>
Požadujeme, aby bola vykonaná kompletná Správa o vplyve strategického dokumentu na životné prostredie a do Rozsahu hodnotenia boli zapracované nasledovné pripomienky:	Akceptované, SOH je vykonávaná.

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p style="text-align: right;">Bratislava, dňa 22.7.2013</p> <p>Občianske združenie Malé Karpaty, Továreuská 1, 908 73 Veľké Leváre RNDr. Anna Zemanová, Koncova 25, 83107 Bratislava</p> <p>Vec: Pripomienky k Oznámeniu o strategickom dokumente s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“</p>	
<p>1. Ako zásadnú požiadavku definujeme, aby Záverečné stanovisko bolo vydané až po ukončení Fázy II, ktorá bude vypracovaná na základe dopravného modelu. V súčasnosti neexistuje relevantný dokument preukazujúci vykonanie výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru, vrátane preukázanej opodstatnenosti výstavby a budúceho využitia niektorých diaľničných úsekov, ani objektívne zistené výsledky takéhoto výskumu a vývoja pre cestnú infraštruktúru, pričom takýto postup vo veci navrhovania pozemných komunikácií bez uvedených podkladov a výskumov by mohol byť porušením zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.</p>	<p>Druhá fáza SPRDI SR 2020 bude dlhodobý strategický dokument pre rozvoj dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030, ktorý bude predmetom prípravy a schvaľovania na štátnej úrovni, podľa zákona č. 24/2006 Z. z. takýto strategický dokument podlieha posudzovaniu vplyvov na životné prostredie (SEA proces).</p> <p>Rozdelenie SPRDI SR do 2 fáz bolo dôsledne konzultované z predstaviteľmi EK, ktorá požaduje vykonať SEA proces na každú fázu, vrátane záverečného stanoviska.</p> <p>Vypracovanie SPRDI SR 2020 predstavuje tzv. ex ante kondicionalitu pre čerpanie EŠIF v programovom období 2014 – 2020 a ich využitie pre budovanie infraštruktúrnych projektov, ktoré výrazným spôsobom zvyšujú kvalitu života obyvateľstva, znižujú negatívne dopady individuálnej automobilovej dopravy na životné prostredie, zavádzajú opatrenia na zvyšovanie ochrany životného prostredia a bezpečnosti účastníkov dopravy.</p>
<p>2. Z dopravného modelu musí byť zrejmé smerovanie jednotlivej dopravy (zvlášť osobná a nákladná, tranzitná a cieľová) s väzbami na strategické dopravné ťahy pripravované vo verejnom záujme. Strategické nasmerovanie dopravných prúdov je dôležité na preukázanie financovania z verejných zdrojov a na preukázanie opodstatnenosti zaradenia jednotlivých projektov do strategického dokumentu.</p>	<p>Akceptované. Strategické nasmerovanie dopravných prúdov a ich opodstatnenosť bude riešené v rámci dopravného modelu. Na projektovej úrovni budú vypracované štúdie uskutočniteľnosti, ktorých cieľom je podrobne skúmať opodstatnenosť jednotlivých projektových zámernov.</p>
<p>3. V Správe sa osobitne venovať cestným stavbám, ktoré prichádzajú do kontaktu chránenými územiaми, na ktorých sa vyskytujú prioritné biotopy, alebo biotopy prioritných druhov, a ktoré môžu byť schválené iba z dôvodov týkajúcich sa ľudského zdravia, verejného poriadku, bezpečnosti SR, významného vplyvu na zlepšenie životného prostredia alebo ak podľa stanoviska EK súvisí s inými naliehavými dôvodmi z hľadiska verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení nevyhnutných na zabezpečenie ochrany a celistvosti súvislej sústavy chránených území.</p>	<p>Požiadavka vyplýva zo zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v SOH je akceptovaná.</p>
<p>4. Osobitne Specifikovať predpokladané prínosy, náklady a riziká jednotlivých navrhovaných projektov. Vyčíslieť technicko-ekonomickú nákladovosť a efektívnosť dopravnej verejnej investície, aby sa preukázala a kvantifikovala jej dopravná a ekonomická efektívnosť, účelnosť, realizovateľnosť a priorita. V súčasnosti dochádza k vynakladaniu verejných zdrojov na množstvo prieskumných a prípravných prác, pričom nie je preukázané, že pripravované investície sú strategicky opodstatnené, napríklad geologický prieskum a projekčné práce na úseku navrhovanej diaľnice D4 úsek Ivanka - Záhorská Bystrica.</p>	<p>Pripomienka bola vznesená pre vypracovanie SOH, resp. zapracovania do rozsahu hodnotenia. Predmetná požiadavka nie je predmetom pre vypracovanie SOH podľa prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. Ekonomická stránka danej problematiky je riešená v štúdiách realizovateľnosti, resp. technicko-ekonomických štúdiách.</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>Občianske združenie Malé Karpaty, Továrnská 1, 908 73 Veľké Leváre RNDr. Anna Zemanová, Koncova 25, 83107 Bratislava</p>	<p>Bratislava, dňa 22.7.2013</p> <p>Vec: Pripomienky k Oznámeniu o strategickom dokumente s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“</p>
<p>4. Osobitne Specifikovať predpokladané prínosy, náklady a riziká jednotlivých navrhovaných projektov. Vyčíslieť technicko-ekonomickú nákladovosť a efektívnosť dopravnej verejnej investície, aby sa preukázala a kvantifikovala jej dopravná a ekonomická efektívnosť, účelnosť, realizovateľnosť a priorita. V súčasnosti dochádza k vynakladaniu verejných zdrojov na množstvo prieskumných a prípravných prác, pričom nie je preukázané, že pripravované investície sú strategicky opodstatnené, napríklad geologický prieskum a projekčné práce na úseku navrhovanej diaľnice D4 úsek Ivanka - Záhorská Bystrica.</p>	<p>Pripomienka bola vznesená pre vypracovanie SOH, resp. zapracovania do rozsahu hodnotenia. Predmetná požiadavka nie je predmetom pre vypracovanie SOH podľa prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. Ekonomická stránka danej problematiky je riešená v štúdiách realizovateľnosti, resp. technicko-ekonomických štúdiách.</p>
<p>5. Definovať logické dopravné celky, ktoré je nevyhnutné posudzovať spoločne pre zaistenie komplexného rozhodovacieho procesu, určenie vplyvov na životné prostredie, vplyvov na prírodu a v neposlednom rade aj hospodárnosti projektov, ktoré majú vzájomné väzby, alebo sú naviazané na projekty v susedných krajinách, ako napríklad severný úsek diaľnice D4. Prepojené logické dopravné projekty by mali slúžiť ako spoločný základ pre procesy EIA a preverenie vplyvu na územia NATURA 2000 v oboch susediacich krajinách.</p>	<p>V procese strategického environmentálneho hodnotenia vplyvov na životné prostredie, v rámci SOH, je aplikované posudzovanie v kontexte základného zónovania SR. V zmysle záväznej časti KURS 2011 ide o nodálne – spádové regióny, ktoré reprezentujú i prirodzené dopravné regióny SR.</p>
<p>6. Podrobnejšie rozpracovať samotné vplyvy na životné prostredie a obyvateľov, ako i opatrenia na minimalizáciu identifikovaných vplyvov jednotlivých navrhovaných projektov s dôrazom na navrhované dopravné cestné projekty a osobitne pre rozvojové zámery Letiska M.R.Štefánika.</p>	<p>Posudzovanie vplyvov na životné prostredie jednotlivých projektov dopravnej infraštruktúry je predmetom etapy EIA nie procesu SEA. V procese strategického environmentálneho hodnotenia vplyvov na životné prostredie SEA sú hodnotené prvky dopravnej infraštruktúry vytvárajúce strategický rozmer dopravnej sústavy. Ide o dopravné systémy ako celky (jednotlivé dopravné módy), kvalitatívne aspekty systémových opatrení dopravných módov a zároveň v rámci dopravných systémov o ide posudzovanie územných sektorov ovplyvnených prvkami dopravnej infraštruktúry strategického kontextu (napr. súvislé diaľničné úseky medzi križovatkami diaľnic s diaľnicami a križovatkami diaľnic a rýchlostných ciest).</p>

Pokračovanie tabuľky

Pripomienka	Komentár
<p>ÚNIA MIEST SLOVENSKA ÚMS 1327 / 13 <small>BIELA 6</small> 811 01 BRATISLAVA 1 Bratislava, 14.8.2013</p>	
<p>Konštatujeme, že predložený materiál oznámenia je vypracovaný v intenciách ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.</p>	<p>Bez pripomienok.</p>
<p>Návrh strategického plánu neuvažuje s variantným riešením - berieme na vedomie.</p>	<p>Bez pripomienok.</p>
<p>Plne sa stotožňujeme s návrhom stanovísk a vyjadrení, premietnutých do návrhu okruhov s tým, že žiadame upraviť nižšie uvedené odrážky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • žiadame doplniť odrážku „uviesť problematiku kombinovanej dopravy v SR" o text: „integrovanej prímestskej hromadnej dopravy". • žiadame doplniť odrážku „popísať problematiku s cyklodopravou (cyklotrasy), podporu regionálnej dopravy v rámci krajov" o text: „konkrétne v rámci mestských aglomerácií a mestských regiónov, vrátane elektromobility". 	<p>SOH sa zaoberá hodnotením intermodálnej prepravy, súčasťou ktorej je i kombinovaná doprava. Integrované dopravné systémy tvoria predmet riešenia strategického dokumentu SRVOND SR 2020, ktorého hodnotenie je súčasťou SOH.</p> <p>Problematika cyklickej dopravy, riešená v kontexte polycentrických sústav osídlenia a FUA tvorí predmet riešenia strategického dokumentu SRVOND SR 2020, ktorého hodnotenie je súčasťou SOH. Problematika elektromobility nie je predmetom riešenia SPRDI SR 2020, je súčasťou strategických dokumentov zaoberajúcich sa úsporou palív a energie..</p>

XII. POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE

- Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC. Office for official publications of the EC, 2002;
- Doprava a jej vplyv na životné prostredie v Slovenskej republike k roku 2011, Indikátorová sektorová správa. SAŽP Banská Bystrica, 2013;
- Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment. European Union, 2013;
- Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007 - 2013. GRDP, 2006;
- Správa o stave životného prostredia SR v roku 2011, MŽP SR, SAŽP, 2012;
- Štúdia dopadov sústavy Natura 2000 na dopravnú infraštruktúru, Dopravoprojekt, 2013;
- The SEA Manual - A sourcebook on SEA on transport infrastructure plans and programmes, European Commission, DG TREN, 2005;
- TERM – Transport and Environment Reporting Mechanism, 2000, 2002, 2004a, EEA Kodaň;
- Katalóg indikátorov životného prostredia Slovenskej republiky, Ministerstvo životného prostredia SR, 2000;
- Návrh siete TEN-T podľa Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 19. novembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD));
- TINA Final report, Identification of the network components for a future Trans-European Transport Network in Bulgaria, Romania, Hungary, Slovenia, Slovak Republic, Czech Republic, Poland, Lithuania, Latvia, Estonia and Cyprus, Drafted by the TINA Secretariat on the basis of the work done by the TINA Groups, October 1999;
- Teorie regionálního rozvoje, nástin, kritika, implikace, Jiří Blažek, David Uhlíř, Karolinum Praha, 2011;
- Funkčné mestské regióny na Slovensku, Bezák Anton, 2000, Geographia Slovaca, 15. Bratislava (Geografický ústav SAV);
- Zaostávajúce regióny Slovenska – Pokus o identifikáciu a poukázanie na príčiny, Pavol Korec, Eva Polonyová, ACTA GEOGRAPHICA UNIVERSITATIS COMENIANAE, Vol. 55, 2011, No. 2, pp. 165-190;
- MP 1/2006 – Metodický pokyn a návod prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti (do roku 2040), Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií, Sekcia dopravnej infraštruktúry, október 2006
- Dokumentácie EIA k projektom, uverejnených na <http://www.enviroportal.sk/sk/eia>;
- Katalóg biotopov Slovenska, Štátna ochrana prírody SR, 2002;
- Európsky významné biotopy na Slovensku, Štátna ochrana prírody SR, 2003;
- Priaznivý stav biotopov a druhov európskeho významu, Štátna ochrana prírody SR, 2005;
- Hodnotenie plánov a projektov významne ovplyvňujúcich lokality sústavy Natura 2000 – Metodická príručka k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS, MŽP SR, 2002;
- Atlas krajiny Slovenskej republiky, MŽP SR, SAŽP, Esprit spol. s r.o., 2002;
- Gödel Escher Bach, existenciální gordická balada, Douglas R. Hofstadter, ARGO/DOKOŘÁN, 2012;
- Vytěžování mobilního života, Christopher Mims, SCIENTIFIC AMERICAN; 2013;
- Hlboká ekológia, Bill Devall, George Sessions, ABIES, 1997;
- www.enviroportal.sk;
- www.sazp.sk;
- www.sguds.sk;
- www.vuvh.sk

• PRÍLOHY

- Príloha č. 1.1 – Hodnotenie vízií, cieľov a priorít SPRDI SR 2020
- Príloha č. 1.2 – Hodnotenie vízií, cieľov a priorít SRVOND SR 2020
- Príloha č. 2.1 – Hodnotenie opatrení cestnej dopravy SPRDI SR 2020
- Príloha č. 2.2 – Hodnotenie opatrení železničnej, leteckej, vodnej, verejnej osobnej a nemotorovej dopravy, intermodálnej prepravy SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020
- Príloha č. 3 – Hodnotenie kumulatívnych vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020
- Príloha č. 4 – Hodnotenie vplyvov SPRDI 2020 na územia Natura 2000
- Mapová schéma č.1 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Nulový variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy
- Mapová schéma č.2 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy
- Mapová schéma č.3 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Nulový variant, infraštruktúra cestnej dopravy
- Mapová schéma č.4 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy
- Mapová schéma č.5 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, situovanie cestnej siete vzhľadom k rozloženiu hustoty obyvateľov SR
- Mapová schéma č.6 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, dostupnosť obyvateľov k trasám diaľnic a rýchlostných ciest v smeroch západ – východ a sever – juh do 15 min,
- Mapová schéma č.7 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie so sídelnou štruktúrou
- Mapová schéma č.8 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami Natura 2000
- Mapová schéma č.9 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHU
- Mapová schéma č.10 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – opatrenia
- Mapová schéma č.11 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie so sídelnou štruktúrou
- Mapová schéma č.12 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie s územiami Natura 2000
- Mapová schéma č.13 – SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHU

PRÍLOHA 1.1

Hodnotenie vízií, cieľov a priorít SPRDI SR 2020

1. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT STABILNÉHO A EFEKTÍVNEHO ROZVOJA DOPRAVNÉHO SEKTORA S ENVIRONMENTÁLNymi CIEĽMI

Vízia VP1 Efektívne procesy plánovania rozvoja dopravného sektora

Vízia VP2 Udržateľné financovanie dopravného sektora

Tab. 1 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít efektívneho rozvoja dopravného sektora

Strategický cieľ		Priorita		Environmentálne ciele								
				Doprava osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SP1	Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy	SP1.1	Realizácia jednotlivých krokov/fáz plánovania v rámci predprojektovej prípravy	+2	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1
		SP1.2	Implementácia princípov projektového riadenia v rámci procesov prípravy projektových zámerov	+2	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1
SP2	Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora	SP2.1	Realizácia multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky	+2	+1	+1	+1	+1	+1	0	0	+1
		SP2.2	Doplnenie a priebežné udržiavanie bázy dát jednotlivých podsektorov	+2	0	0	0	0	0	0	0	0
SP3	Udržateľný plán financovania dopravnej infraštruktúry	SP3.1	Nastavenie udržateľnej štruktúry financovania rozvoja dopravného sektora	+1	0	0	0	0	0	0	0	0
		SP3.2	Nastavenie udržateľného modelu financovania údržby dopravnej infraštruktúry	+1	0	0	0	0	0	0	0	0

+2 priorita je v úplnom súlade s EC

+1 priorita je v čiastočnom súlade s EC

0 väzba medzi prioritou a EC neexistuje alebo je slabá

-1 priorita je v čiastočnom strete s EC

-2 priorita je v nesúlade s EC

? pre vyhodnotenie súladu sú potrebné konkrétne riešenia

Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy

Strategický cieľ je zameraný na nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy. Naplnenie príslušného cieľa by malo viesť najmä k realizácii jednotlivých krokov/fáz plánovania v rámci predprojektovej prípravy investičných zámerov a implementácii princípov projektového riadenia v rámci procesov prípravy projektových zámerov.

Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora

Strategický cieľ je zameraný na budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora. Naplnenie tohto cieľa by malo viesť najmä k realizácii multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky, doplneniu a priebežnému udržiavaniu dátovej základne potrebnej pre efektívne plánovanie rozvoja dopravného sektora.

Nastavenie plánu udržateľného financovania dopravnej infraštruktúry

Naplnenie tohto cieľa by malo viesť najmä k nastaveniu udržateľnej štruktúry financovania rozvoja dopravného sektora a údržby dopravnej infraštruktúry.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Proces investičného plánovania nadväzuje na európske aj vnútroštátne záväzné dohovory, ktoré zahŕňajú najvýznamnejšie investičné aktivity. EK umožňuje podporiť významné investície v oblasti rozvoja siete TEN-T aj prostredníctvom nového finančného nástroja „Spájame Európu“ (CEF). Môže ísť o podporu financovania tvorby projektových dokumentácií, ako aj realizácie investičných akcií.

V rámci procesu prípravy jednotlivých projektových zámerov bude dôsledne vyžadované naplnenie požadovaných krokov vo fázach predinvestičnej, investičnej/projektovej prípravy, vo fáze realizácie stavby.

Realizácia multimodálneho dopravného modelu je kľúčovým predpokladom na nastavenie procesov efektívneho dopravného plánovania a rozvoja dopravnej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Ide teda o významné systémové opatrenia s okamžitým využitím v rámci tzv. II. fázy prípravy dopravnej sektorovej stratégie, ktorá bude priamo nadväzovať na tento dokument.

Dôsledné dodržanie fáz v procese prípravy a realizácie rozvojových projektov, vychádzajúce z výstupov multimodálneho dopravného modelu prinesie zlepšenie stavu predovšetkým v oblastiach orientovaných na poskytovanie dopravnej služby a na jej užívateľov – obyvateľov SR.

Zároveň využívanie výstupov z multimodálneho dopravného modelu obsahuje vysoký potenciál ovplyvniť návrhy a rozhodnutia o umiestnení dopravných stavieb korigovaním nepriaznivých vplyvov dopravy na prírodu a krajinu.

Významnou kapitolou hodnotenia je oblasť projektovej prípravy DI. V prílohe SPRDI SR 2020 sú definované projektové dokumentácie DI ktorých príprava je odporúčaná. Ak bude celý proces predprojektovej a projektovej prípravy prebiehať v súlade so strategickým cieľom „Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy“ potom je potrebné návrh spracovania projektových dokumentácií hodnotiť vysoko pozitívne.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k základným a dopravným službám;
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- Zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií nevytvárajú potenciálny konflikt s environmentálnymi cieľmi SOH.

2. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIELOV A PRIORÍT CESTNEJ DOPRAVY S ENVIRONMENTÁLNYMI CIEĽMI

Vízia VC1 Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

Tab. 2 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít v cestnej doprave

Strategický cieľ		Priorita		Environmentálne ciele								
				Doprava - osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SC 1	Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	SC1. 1	Zvýšenie kapacity siete diaľnic, rýchlostných komunikácií a dostupnosti regiónov prostredníctvom výstavby nových úsekov	+2	+1	?	?	?	?	-1	-1	?
		SC1. 2	Zvýšenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií prostredníctvom výstavby nových úsekov ciest I. triedy	+2	+1	?	?	-1	?	-1	-1	?
SC 2	Modernizácia a obnova cestnej siete	SC2. 1	Zlepšenie stavebno-technického stavu diaľnic a rýchlostných ciest	+2	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SC2. 2	Zlepšenie stavebno-technického stavu ciest I. triedy	+2	+1	+1	0	0	0	0	0	0
SC 3	Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)	SC3. 1	Rozvoj infraštruktúry IDS na sieti diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	+1	0	0	0	0	0	0	0	0
		SC3. 2	Efektívne vyťažovanie primárnych/senzorických dátových zdrojov	+1	0	0	0	0	0	0	0	0
SC 4	Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy	SC4. 1	Prevenencia vzniku kritických nehodových lokalít	0	+2	0	0	0	0	0	0	0
		SC4. 2	Odstránenie kritických nehodových lokalít	0	+2	0	0	0	0	0	0	0
SC 5	Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy	SC5. 1	Zníženie dopadov na ŽP a obyvateľstvo <ul style="list-style-type: none"> • monitoring zložiek ŽP v súvislosti s prevádzkou diaľnic, RC a ciest I. triedy 	0	+1	0	0	0	+1	+1	0	0
			<ul style="list-style-type: none"> • budovanie protihlukových opatrení 	0	+2	0	0	0	0	-1	0	0
			<ul style="list-style-type: none"> • efektívne budovanie obchvatov miest a obcí 	+2	+2	0	?	?	?	?	?	?
			<ul style="list-style-type: none"> • budovanie ekoduktov 	0	0	0	0	0	0	+2	+1	0

Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

Strategický cieľ SC1 je zameraný na efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Naplnenie cieľa by malo viesť najmä k zvýšeniu medzinárodnej dostupnosti, dostupnosti regiónov, okresov, významných bodov záujmu a pod. prostredníctvom kvalitnej a efektívnej siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy.

Zvýšenie kapacity siete diaľnic, rýchlostných komunikácií a dostupnosti regiónov ma byť zabezpečené prostredníctvom výstavby nových úsekov.

V rámci realizácie priority SC1.1 bude dôraz kladený najmä na aktualizáciu koncepcie rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest na základe vyhodnotenia štúdií realizovateľnosti a opodstatnenosti, na racionalizáciu plánovaných stavieb, najmä rýchlostných ciest (overenie možnosti a dôsledku vedenia v trasách súbežných ciest I. tried, navrhovaná kategória, technické riešenie, optimalizácia počtu a umiestnenia MÚK), na efektívne projektovanie - etapizáciu výstavby (budovanie ½ profilov, najmä rýchlostných ciest), budovanie ucelených úsekov bez fragmentácie, využitie moderných bezpečnostných návrhových parametrov a bezpečnostných prvkov a pod.).

Zvýšenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií prostredníctvom výstavby nových úsekov ciest I. triedy vytvára podmienky pre zlepšenie dopravnej obsluhy v regiónoch.

V rámci realizácie tejto priority bude dôraz kladený najmä na využívanie výsledkov sčítania dopravy a smerových prieskumov pri plánovaní výstavby ciest I. triedy (budovaní obchvatov miest a obcí), racionalizáciu plánovaných stavieb, najmä pri budovaní preložiek a obchvatov miest a obcí, efektívne projektovanie — budovanie ucelených úsekov bez fragmentácie, využitie moderných bezpečnostných návrhových parametrov a bezpečnostných prvkov a pod.).

Modernizácia a obnova cestnej siete

Strategický cieľ je zameraný na modernizáciu a obnovu jednotlivých úrovní cestnej siete SR. Naplnením tohto cieľa by malo dôjsť najmä k zlepšeniu stavebnotechnického stavu diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy vrátane mostných objektov.

Zlepšenie stavebno-technického stavu diaľnic a rýchlostných ciest bude klásť dôraz najmä na rekonštrukciu havarijných úsekov ciest, mostov, priebežný monitoring a sanáciu zosuvov; rekonštrukciu hraničných priechodov a modernizáciu odpočívadiel.

Zlepšenie stavebno-technického stavu ciest I. triedy bude zamerané na pravidelnú diagnostiku technického stavu ciest I. triedy, rekonštrukciu havarijných úsekov ciest na základe posúdenia a výsledkov zo systému hospodárenia s vozovkami, rekonštrukciu mostných objektov v stavebno-technickom stave V – VII a priebežnú sanáciu zosuvov

Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)

Strategický cieľ je zameraný na rozvoj inteligentných dopravných systémov. Naplnením tohto cieľa by malo dôjsť najmä k rozšíreniu IDS na diaľniciach, rýchlostných cestách, ale aj na relevantných úsekoch a ťahoch ciest I. triedy. Budované by mali byť jednotlivé senzorické vrstvy (ASD, meteo hlásenia, a podobne), ako aj centrálné systémy efektívne využívajúce senzorickú dátovú základňu.

Národný systém dopravných informácií SR (ďalej len "NSDI") má za cieľ vytvoriť komplexné systémové prostredie pre zber, spracovanie, zdieľanie, publikovanie a distribúciu dopravných informácií a dopravných údajov. Obsahom údajov budú informácie o aktuálnej dopravnej situácii na sieti pozemných komunikácií, informácie o sieti pozemných komunikácií, o ich súčastiach a príslušenstve. NSDI bude vytvárať prostredie optimálne pre správu a prevádzku aplikácií a systémov nad týmito dopravnými informáciami a dopravnými údajmi vo väzbe na jednotný georeferenčný model cestnej siete. Systém bude zabezpečovať poskytovanie zaručených a overených dopravných informácií pre širokú verejnosť ale i pre expertov a odborníkov. NSDI integruje do Národného dopravného informačného centra (ďalej len „NDIC“) existujúce systémy správcov komunikácií a ostatných organizácií narábajúcich s relevantnými dopravnými informáciami.

NSDI bude pozostávať s realizačných domén:

- NDIC;

- Tvorba a zber informácií;
- Inteligentné dopravné systémy (ďalej len „IntDS“) najväčších aglomerácií;
- IntDS hlavných ciest.

NDIC bude obsahovať hlavné subsystémy:

- Príjem údajov a informácií;
- Spracovanie a vyhodnocovanie údajov;
- Dispečerský dohľad;
- Podpora pre riadenie premávky;
- Poskytovanie informácií a údajov;
- Dátový sklad, historické údaje.

Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

Strategický cieľ je zameraný na zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy. Malo by dôjsť najmä k prevencii vzniku tzv. kritických nehodových lokalít a ďalej k odstráneniu už existujúcich KNL. V rámci plnenia tohto špecifického cieľa sú tak zadefinované nasledujúce priority a rámce ich opatrení:

Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

Strategický cieľ je zameraný na zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov dopravy. Malo by dôjsť najmä k zníženiu dopadov vyplývajúcich z cestnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo.

Zníženie dopadov na ŽP a obyvateľstvo by mali zabezpečovať:

- monitoring zložiek ŽP v súvislosti s prevádzkou diaľnic, RC a ciest I. triedy;
- budovanie protihlukových opatrení;
- efektívne budovanie obchvatov miest a obcí;
- budovanie ekoduktov.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi SOH

Dopravná infraštruktúra SR svoju funkciu dopravnej obsluhy územia naplňa na neadekvátnej kvalitatívnej úrovni. Nie je možné tvrdiť, že územie Slovenska je v osídlených priestoroch nedostupné cestnou infraštruktúrou, avšak v priestoroch s vysokou koncentráciou obyvateľstva a jeho aktivít existujú zreteľne identifikované nedostatky vo výkonnosti dopravnej infraštruktúry a v jej komplexnom usporiadaní. Cesty I. triedy suplujú funkciu diaľnic a rýchlostných ciest na mnohých úsekoch cestnej siete Slovenska, vrátane súčastí siete TEN-T. Vo väčšine prípadov sú tieto cesty trasované intravilánmi miest a obcí, kde sú zdrojom negatívnych vplyvov pôsobiacich na životné prostredie.

Stanovené ciele SPRDI SR 2020 majú ambíciu vykonať nápravu nepriaznivého stavu kvalitatívnych parametrov cestnej infraštruktúry najvyššieho významu. Okrem dôležitej úlohy v rozvoji národného hospodárstva má realizácia cieľov priamy pozitívny environmentálny vplyv, hlavne v oblasti zdravia. V husto osídlených mestských aglomeráciách i na extravilánových úsekoch ciest I. triedy v koridoroch budúcich diaľnic a rýchlostných ciest sa prostredníctvom výstavby diaľničnej infraštruktúry očakáva zlepšenie stavu dopravnej nehodovosti. Pozitíva možno očakávať aj z hľadiska zníženia hlukovej a emisnej záťaže obyvateľstva z dôvodov presmerovania dopravy z intravilánov miest a obcí na nové trasy diaľnic a rýchlostných ciest mimo sídelných útvarov a realizácie protihlukových opatrení. V neposlednom rade, výrazné zlepšenie dopravnej dostupnosti hlavných sídelných aglomerácií Slovenska sa následne premietne i do vyššej kvality života obyvateľstva.

Významnou kapitolou hodnotenia je oblasť modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete. Aktivita plánovaná v oblasti modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete reagujú na neuspokojivý stavebno-technický stav niektorých úsekov cestnej siete. V sieti diaľnic a rýchlostných ciest je v nevyhovujúcom stave 2,5 % komunikácií a v havarijnom stave je ďalších 0,6% komunikácií z celkovej dĺžky siete. V sieti ciest I. triedy je v nevyhovujúcom stave 47,6 % ciest

a v nevyhovujúcom stave 6,2 % z celkovej dĺžky siete ciest I. triedy. Od roku 2000 súhrnný podiel úsekov v nevyhovujúcom až havarijnom stave ciest I. triedy stúpol až dva a pol násobne.

Súčasťou hodnotenia vízií, cieľov a priorít sú projekty uvedené v prílohe SPRDI SR 2020 – Indikatívny zoznam navrhovaných projektov a v tabuľke na konci prílohy SOH č. 1.1. Súvislosť s prioritou SC1.2 „Zvýšenie dostupnosti siete diaľnic a rýchlostných komunikácií prostredníctvom výstavby nových úsekov ciest I. triedy“ a s prioritou SC5.1 „Zníženie dopadov na ŽP a obyvateľstvo - efektívne budovanie obchvatov miest a obcí“ majú projekty výstavby ciest I. triedy (obchvaty a preložky ciest, úseky s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami). Súvislosť s prioritou SC2.2 „Zlepšenie stavebno-technického stavu ciest I. triedy“ a s prioritou SC4.1 „Prevencia vzniku kritických nehodových lokalít“ majú projekty modernizácie a zaistenia bezpečnosti cestnej dopravy na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy. Projekt „Opatrenia na znižovanie hlukovej záťaže na cestách I. tried“ má súvis s prioritou SC5.1 „Zníženie dopadov na ŽP a obyvateľstvo - budovanie protihlukových opatrení“.

Projekty modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete sú vo väčšine prípadov navrhované v existujúcich koridoroch komunikácií, majú charakter stavebných aktivít lokálneho významu, kde je potrebné postupovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. a rozhodnúť o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na úrovni procesu EIA. Väčšina uvádzaných projektov modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete nemá projektové podklady spracované na zodpovedajúcej úrovni. V rámci systémového hodnotenia vízií, cieľov a priorít boli použité technické podklady rôznej úrovne vyššie uvedených projektov, ktoré poskytli SSC a NDS a.s. Z hľadiska vyhodnotenia súladu vízií, cieľov a priorít sú dotknuté ciele hodnotené s očakávaným pozitívnym vplyvom na životné prostredie.

Prínos pre životné prostredie bude mať taktiež zavedenie dopravnej telematiky - inteligentných dopravných systémov do riadenia dopravy. Navigačné systémy a informačné služby riadenia prevádzky môžu napr. asistenciou v plánovaní dopravných ciest zvýšiť plynulosť dopravného toku a tak znížiť celkovú spotrebu pohonných hmôt, a teda i škodlivých emisií.

S rozvojom cestnej dopravnej infraštruktúry súvisí negatívny trend rastu spotreby energií, v ktorom dominuje spotreba kvapalných palív. Z globálneho hľadiska je teda rozvoj cestnej infraštruktúry v kontraste s cieľmi EÚ zameranými na redukciiu emisií skleníkových plynov. Realizácia opatrení však súčasne naplňa cieľ spoločenstva na podporu multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Je evidentné, že v tomto smere je potrebné nájsť kompromis na podporu trvalo udržateľnej mobility a hospodárskeho rastu.

Je prirodzené, že budovanie nových ciest a rýchlostných ciest sa nevyhne negatívnym vplyvom na územie, v ktorom budú realizované. Výstavbou sú postihnuté všetky základné zložky životného prostredia - pôda, voda, ovzdušie, biodiverzita. Sumarizácia potenciálnych vplyvov na jednotlivé zložky je uvedená v kapitole IV.1.

Najvýznamnejšou konfliktnou oblasťou súvisiacou s budovaním novej dopravnej infraštruktúry je stret so záujmami ochrany prírody, v ktorých dominuje konflikt s územiaми zaradenými do systému Natura 2000. Vyhodnoteniu konfliktov projektov zaradených do SPRDI SR 2020 je venovaná samostatná kapitola IV.4. V tomto smere je potrebné pozitívne hodnotiť iniciatívu MDVRR SR na budovanie ekoduktov pre migráciu zveri. Tieto budú realizované v miestach identifikovanej potreby, na základe spolupráce s odbornými organizáciami.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k základným a dopravným službám;
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- Zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 vytvárajú potenciálny konflikt predovšetkým s nasledovnými environmentálnymi cieľmi SOH:

- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;

- Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- Minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov;
- Zabezpečiť protipovodňovú ochranu územia;
- Zabezpečiť ochranu cenných častí prírody a funkčnosti ekosystémov;
- Zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000;
- Udržať ekologickú stabilitu krajiny;
- Zachovať integritu krajiny a jej scenerickú hodnotu;
- Chrániť kultúrne dedičstvo;
- Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- Racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov.

3. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY S ENVIRONMENTÁLNYMI CIEĽMI SOH

Vízia VZ1 Rovnováha medzi dopravnou ponukou a prepravným dopytom

Vízia VZ2 Rovnováha medzi infraštruktúrnou ponukou a dopravným dopytom

Vízia VZ3 Vytvorenie podmienok pre riadne fungovanie železnice

Tab. 3 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít v železničnej doprave

Strategický cieľ		Priorita		Environmentálne ciele								
				Doprava osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SZ1	Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava	SZ1.1	Komfortná osobná doprava	+2	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SZ1.2	Kvalita dopravnej ponuky v osobnej doprave	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SZ1.3	Dosiahnutie sieťového efektu v diaľkovej železničnej doprave	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0
SZ2	Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava	SZ2.1	Spôľahlivá nákladná doprava	+1	0	+2	0	0	0	0	0	0
		SZ2.2	Optimalizácia miest pre vznik a rozpad záťaže	0	0	+2	0	0	0	0	0	0
SZ3	Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra	SZ3.1	Zaistenie prevádzkyschopnosti železničnej dopravnej cesty tam, kde to je účelné	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SZ3.2	Modernizácia a rozvoj železničnej dopravnej cesty tam, kde to je účelné	+2	+1	+1	0	?	?	-1	-1	0
		SZ3.3	Zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti	+1	+2	+1	0	0	0	0	0	0
SZ4	Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice	SZ4.1	Súlad s aktuálnou a predpokladanou legislatívou EÚ a SR	0	?	?	0	0	0	0	0	0
		SZ4.1	Strednodobé potvrdenie koncepcií – koordinácia objednávky VOD	0	?	?	0	0	0	0	0	0
		SZ4.1	Optimalizácia procesu prípravy rozvojových projektov	0	?	?	0	0	0	0	0	0
SZ5	Ekonomicky udržateľná železnica	SZ5.1	Zvýšenie príjmov železničnej dopravy	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SZ5.2	Zníženie nákladov železničnej dopravnej cesty	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SZ5.3	Efektivita rozvojových projektov	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0

Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

Špecifický cieľ je zameraný na vytvorenie dostatočne kvalitného a atraktívneho systému osobnej železničnej dopravy. Ide nielen o vlastnú vybavenosť vlakov, železničných staníc a zastávok, ale aj o zabezpečenie vzájomných dopravných väzieb.

V rámci realizácie priority „Komfortná osobná doprava“ sa bude klásť dôraz najmä na zásadné zlepšenie parametrov investične nenáročnou formou, ktoré však veľmi zlepšia vnímanie železnice zo strany koncových užívateľov - cestujúcich. Ide o zvýšenie komfortu formou obnovy a vybavenia vozového parku, vybavenosť staníc a zastávok, informačné systémy a pod.

„Kvalita dopravnej ponuky v osobnej doprave“ bude zameraná na využitie prepravného potenciálu najmä v osiach, kde cestná doprava (hromadná aj individuálna) neprevažuje v dĺžke cestovných dôb. S prihliadnutím na aktuálny a očakávaný dopyt je vhodné stanoviť zodpovedajúci rozsah diaľkovej a regionálnej dopravy vrátane nadväznosti na ostatné dopravné systémy. Ide teda o posilňovanie dopravy a skvalitňovanie infraštruktúry v perspektívnych oblastiach a, naopak, redukcii prevádzky či infraštruktúry v oblastiach preukázateľne neperspektívnych.

V rámci realizácie priority „Dosiahnutie sieťového efektu v diaľkovej železničnej doprave“ sa bude klásť dôraz najmä na využitie moderného trendu v organizácii železničnej osobnej dopravy - postupné zavádzanie integrovaného taktového cestovného poriadku (ITCP), ktorý zaručuje vzájomné pravidelné prestupové väzby (vrátane koordinácie s autobusovou dopravou) a pravidelné intervaly jednotlivých spojov. Pre systém ITCP musí byť pripravená železničná infraštruktúra, a to v uzloch (železničné stanice so vzájomnou prestupovou väzbou), ako aj na železničných tratiach, kde je nutné dosahovať vzájomné prepojenia vlakových spojov na nadväzujúcich tratiach prostredníctvom „systémových cestovných dôb“.

Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava

Podpora rozvoja nákladnej dopravy si vyžaduje zaistenie potrebných parametrov dopravnej cesty, moderné a dostatočne kapacitné miesta nakládky, prekládky a vykládky nákladu.

V rámci realizácie priority „Spoločná nákladná doprava“ bude kladený dôraz najmä na zvýšenie spoľahlivosti a zabezpečenie parametrov pre prevádzku nákladnej dopravy. Na nízku spoľahlivosť poukazuje prieskum medzi dopravcami uvedený v štúdii VVÚŽ z roku 2012. Z hľadiska stavu infraštruktúry je vhodné ponúknuť dostatočné dĺžky koľají v staniciach, zaistiť dostatočné parametre a kapacitu tratí. Veľkú šancu ponúka využitie intermodálnej prepravy. To si vyžaduje vybudovanie terminálov na pokrytie rastúcich objemov v intermodálnej preprave a pripravenosť na rast kontinentálnej dopravy (vrátane osi Ázia — EÚ).

„Optimalizácia miest pre vznik a rozpad záťaže“ bude klásť dôraz najmä na prispôsobenie tratí potrebám nákladnej dopravy a optimalizáciu počtu a vybavenia miest pre vznik, radenie a rozpad záťaže v nákladnej doprave vrátane železničných vlečiek.

Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

Špecifický cieľ navrhuje pri všetkých prevádzkovaných tratiach včasnú a dostatočnú údržbu a okrem toho modernizáciu dôležitých tratí s vysokým dopravným potenciálom.

Zaistenie prevádzkyschopnosti železničnej dopravnej cesty tam, kde to je účelné, teda tratí v prevádzke. Takéto trate musia byť v riadnom technickom stave, ktorý neohrozuje bezpečnosť užívateľov a ktorý neobmedzuje riadne využitie návrhových parametrov (napríklad cestovné rýchlosti). Do uspokojivého stavu by mala byť uvedená najmä tá časť železničnej siete, ktorá nebude modernizovaná, ale je na nej dostatočný rozsah prevádzky.

Modernizácia a rozvoj železničnej dopravnej cesty tam, kde to je účelné, bude vykonávaná v osiach, kde je alebo podľa predpokladu bude vysoký dopyt po železničnej, osobnej a nákladnej doprave. Trate a uzly by mali byť modernizované (zavedenie alebo zvýšenie potrebných parametrov). Z hľadiska traťových osí sa jedná najmä o hlavné smery železničnej siete (základná TEN-T). Dôležitým hľadiskom pri modernizácii tratí je dosiahnutie interoperability.

Z pohľadu zníženia vplyvu dopravy na životné prostredie a dosiahnutie vyššej energetickej nezávislosti železnice na ropných produktoch je žiaducou súčasťou modernizácie aj elektrifikácia trate.

V rámci realizácie priority „Zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti“ sa bude klásť dôraz najmä na zvýšenie bezpečnosti pri prevádzkovaní dopravy (zvýšenie úrovne zabezpečovacieho zariadenia a eliminácia vplyvu chýb ľudského činiteľa pri riadení dopravy), ale aj zaistenie bezpečnosti jednotlivých cestujúcich (peronizácia staníc) a ostatných účastníkov dopravného procesu (zaistenie bezpečnosti na železničných priecestiach). V osobnej, ale v poslednej dobe aj v nákladnej doprave je dôležitá spoľahlivosť, tzn. rešpektovanie očakávaných prepravných časov. V nákladnej doprave je to prístup nazvaný „just in time“, teda presné časové začlenenie železnice do celého logistického procesu.

Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

Špecifický cieľ zdôrazňuje potrebu efektívnej organizácie a ďalšieho plánovania rozvoja železničného sektora. Pre to je potrebné vytvoriť vhodné podmienky.

Všeobecný súlad s aktuálnou a predpokladanou legislatívou EÚ a SR je v sektore železničnej dopravy v Slovenskej republike primerane dosahovaný. Úlohou manažéra infraštruktúry je spoluvytvárať také legislatívne podmienky, ktoré umožňujú prevádzkovanie železničnej dopravy a železničnej infraštruktúry bez nadbytočného sťažovania situácie a zvyšovania nákladov pre príliš prísne normy.

Strednodobé potvrdenie koncepcií – koordinácia objednávky VOD je dôležité z hľadiska zodpovedného prístupu k rekonštrukcii a modernizácii železničnej dopravnej cesty. Modernizácia aj rekonštrukcia železničnej dopravnej cesty sú záležitosťou dlhodobou nielen z hľadiska prípravy, ale predovšetkým z hľadiska následného používania (životnosť niektorých častí je až 100 rokov), a preto musia byť pripravované s náležitou zodpovednosťou a jasnou predstavou budúcej funkcie a možností. Preto je potrebné vzájomné potvrdenie prevádzkových a infraštruktúrnych koncepcií a ich postupné naplňovanie. Ide predovšetkým o koncepciu dopravnej obsluhy územia vlakmi verejnej osobnej dopravy.

Optimalizácia procesu prípravy rozvojových projektov kladie dôraz na voľbu vhodného variantu riešenia projektu. Od prvej fázy plánovania rozvojového projektu až po jeho realizáciu je nutné mať na pamäti tri základné aspekty, ktorými sú potrebnosť (dopravná a spoločenská), priechodnosť (územná a environmentálna) a uskutočniteľnosť (finančná a ekonomická). Úspešná realizácia projektu je podmienená splnením všetkých troch hľadísk po celú dobu prípravy projektu. Úlohou koordinácie prípravy projektov je naplánovanie finančných prostriedkov na realizáciu a plánovanie len takých projektov, ktoré bude možné financovať a realizovať.

Špecifický cieľ „Ekonomicky udržateľná železnica“ je zameraný na efektivitu rozvojových projektov, ako aj celkovo na efektívne fungovanie železničnej infraštruktúry.

Dôležitým cieľom z hľadiska ekonomiky manažéra infraštruktúry je zvyšovanie príjmov z prevádzkovania železničnej dopravnej cesty tak, aby dochádzalo k čo najväčšiemu pokrytiu prevádzkových nákladov (nákladov na údržbu a opravy, prevádzku a riadenie infraštruktúry). To možno realizovať predovšetkým pomocou zvyšovania objemu železničnej dopravy.

Neustále znižovanie nákladov je ďalším dôležitým cieľom manažéra železničnej infraštruktúry. Ide jednak o prevádzkové náklady na údržbu, opravy a na riadenie dopravy v železničnej infraštruktúre, a taktiež o výšku investičných nákladov potrebných na realizáciu rozvojových projektov.

Jednoznačným cieľom pri príprave rozvojových projektov v železničnej infraštruktúre je ich ekonomická efektivita, to znamená, aby celospoločenské prínosy v hodnotenom období boli vyššie, než vynaložené náklady (investičné aj neinvestičné). Z finančného hľadiska je dôležité, aby boli dosiahnuté aj prevádzkové úspory pre manažéra infraštruktúry, ako aj pre dopravcov a prípadných ďalších aktérov dopravného procesu.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi SOH

Strategické ciele železničnej dopravy sú v SPRDI SR 2020 usporiadané v komplexnom ponímaní problematiky: osobná doprava a preprava, nákladná doprava a preprava, železničná infraštruktúra, projektová a predprojektová príprava, ekonomika.

Komplexne stanovené a vzájomne prepojené ciele vytvárajú predpoklady pre efektívnejšie využitie kapacity železničnej infraštruktúry, zrýchlenie prepravy osôb a tovaru, zvýšenie jej bezpečnosti a spoľahlivosti. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete má potenciál prispieť k zníženiu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie.

Základnou víziou v oblasti prevádzkového využitia železničnej siete je celkové zvyšovanie objemu prepráv na železnici, vrátane spätného presunu prepráv z cestnej dopravy. Železničná sieť musí byť na tento proces všestranne pripravená, musí umožňovať uspokojenie zvýšeného dopytu po osobnej aj nákladnej doprave na konkurencie schopnej úrovni.

Zaostávanie v rozvoji železničnej infraštruktúry môže predstavovať riziká poklesu vnútroštátnych prepráv cestujúcich a tovaru, ako aj úbytok tranzitnej dopravy. To môže mať za následok pokračovanie rastového trendu objemu nákladnej cestnej dopravy a IAD a z toho plynúce environmentálne problémy.

Najvyššou investičnou prioritou je modernizácia železničných tratí zaradených do paneurópskych koridorov č. IV., V. a VI., ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T na parametre definované v dohodách AGC, AGTC, zvyšovanie traťových rýchlostí v úsekoch, kde je to vzhľadom na geografické podmienky možné na 160 km/h a zabezpečenie interoperability pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí v súlade s legislatívou EÚ.

Opatrenia železničnej dopravy prispievajú k plneniu cieľov zameraných na nízkouhlíkové hospodárstvo, životné prostredie a efektívne využívanie zdrojov. Z tohto globálneho hľadiska má najvyšší význam ambícia sektoru železničnej dopravy zvyšovania objemu prepráv na železnici, vrátane presunu prepráv z cestnej dopravy, čo priamo prispeje k cieľu znížovania emisií skleníkových plynov.

V tejto súvislosti má mimoriadny význam aj elektrifikácia tratí, ktorej efektom je znížovanie závislosti dopravného sektoru na ropných produktoch, znížovanie produkcie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov. V prípade elektrifikovaných tratí je prostredie zároveň zaťažované nižšími hladinami hluku a elektrifikácia tratí bude mať za následok aj výraznejšie skrátenie cestovného času.

Ďalším z efektov modernizácie tratí je znížovanie bezpečnostných rizík, a to ako vnútorných (technické zabezpečenie železničnej prevádzky), tak aj vonkajších vo vzťahu k cestujúcim a iným užívateľom dopravy. Mimoriadnym prínosom v tejto oblasti je realizácia mimoúrovňových križovaní železnice s cestnou infraštruktúrou.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu;
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- Zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi SOH nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

4. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT INTERMODÁLNEJ PREPRAVY S ENVIRONMETÁLNYMI CIEĽMI

Vízia VI1 Zaistenie podmienok pre rozvoj intermodálnej prepravy

Tab. 4 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít v intermodálnej preprave

Strategický cieľ		Priorita		Environmentálne ciele								
				Doprava osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SI1	Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra	SI1.1	Základná sieť terminálov	2	0	+1	0	0	0	0	0	0
		SI1.2	Prístup k moru	0	0	+1	0	0	0	0	0	0
SI2	Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy	SI2.1	Podpora prevádzky intermodálnej prepravy	0	1	1	0	0	0	0	0	0
		SI2.2	Národný operátor pre prevádzku terminálov	0	0	+1	0	0	0	0	0	0
		SI2.3	Podpora nových liniek a obnovy dopravných prostriedkov	0	0	+1	0	0	0	0	0	0
		SI2.4	Kontrola prevádzky intermodálnej prepravy	0	0	+1	0	0	0	0	0	0

Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra

Prioritou dopravného systému je vybudovať základnú sieť terminálov intermodálnej prepravy (terminály Bratislava, Leopoldov, Košice, Žilina, Budča a Dobrá) a ich vzájomné prepojenie (technologicky a informačne), ako aj s logistickými centrami nákladnej dopravy.

Prioritou je v rámci EÚ podporiť budovanie prístupu k moru v južnej časti Európy (prístavy Koper, Rijeka, Terst), predovšetkým železničného spojenia v úseku Koper – Divač, ktorý je úzkym miestom pri preprave tovaru.

Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy

Účelom strategického cieľa „Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy“ je uplatňovanie „ko-modálneho prístupu“. Ide o účinné využívanie rôznych druhov dopravy a ich spájanie s cieľom optimalizácie dopravného systému a efektívnejšieho využívania druhov dopravy priaznivejších pre životné prostredie. Strategický cieľ je zameraný tiež na podporu hospodárskej súťaže uplatňovaním rovnakého prístupu v podnikaní pri poskytovaní dopravných služieb a pri spoplatňovaní dopravnej infraštruktúry.

Podpora prevádzky intermodálnej prepravy bude uplatňovaná formou štátnej pomoci, znižovaním daní z motorových vozidiel pre cestné vozidlá v intermodálnej preprave, možnosťami uplatňovania tzv. „prirážky“ k mýtu pri prejazde ťažkých nákladných automobilov cez ekologicky citlivé oblasti.

Prioritou je taktiež založenie národného operátora pre prevádzku terminálov intermodálnej prepravy s cieľom koordinácie a zabezpečenia nediskriminačného poskytovania služieb v termináloch intermodálnej prepravy.

Podpora nových liniek a obnovy dopravných prostriedkov bude uplatňovať schému štátnej pomoci schválenú EK na pomoc pri zavádzaní nových liniek kombinovanej dopravy. Bude potrebné vypracovať schému štátnej pomoci na podporu obstarávania prepravných, manipulačných a dopravných prostriedkov intermodálnej prepravy.

Kontrola prevádzky intermodálnej prepravy bude zameraná na dôsledné dodržiavanie výnimiek v oblasti zákazov prevádzky počas víkendov poskytovaných vozidlám cestnej nákladnej dopravy, používanými v kombinovanej doprave, jej predmetom bude taktiež zabezpečenie kontrolných vážení.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi SOH

V slovenských podmienkach intermodálnej prepravy spočíva ťažisko komodality na systémoch železničnej a cestnej dopravy. Vodná doprava zaradená do systému intermodálnej prepravy podľa dohôd AGN a AGTC nachádza uplatnenie na vodnej ceste Dunaj. Výhľadovo sa počíta s prevádzkovaním intermodálnej prepravy i na Vážskej vodnej ceste. Základnou podmienkou však je splavnenie Vážskej vodnej cesty v zodpovedajúcich parametroch.

Vízie a ciele intermodálnej prepravy na Slovensku vytvárajú predpoklad funkčnosti systému vybudovaním nových základných verejných terminálov v Bratislave, Žiline, Košiciach, Leopoldove a Budči. Lokalizácia terminálov vychádza z exaktne zistených dát o zdrojoch, cieľoch a smerovaní existujúcich a potenciálnych prepravných tokov. Umiestnenie terminálov pomerne presne korešponduje s rozdelením Slovenska na základné zónovanie (spádové regióny).

Navrhované verejné terminály vytvárajú nediskriminačné podmienky rovnosti prístupu k zariadeniam intermodálnej prepravy. Existuje reálny predpoklad, že následkom prevádzkovania nových terminálov intermodálnej prepravy sa podiel ekologicky a energeticky účinnejšej dopravy na celkovom množstve prepravy tovaru v SR zvýši. V týchto súvislostiach sa očakáva presun určitého objemu medzinárodnej cestnej nákladnej automobilovej dopravy, vykonávanej na dlhé vzdialenosti, na systémy medzinárodnej intermodálnej prepravy.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k dopravným službám;
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- Zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi SOH nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

5. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT LETECKEJ DOPRAVY S ENVIRONMENTÁLNYMI CIEĽMI

Vízia VL1 Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra leteckej dopravy

Tab. 5 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít v leteckej doprave

Strategický cieľ		Priorita		Environmentálne ciele							
				Doprava	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SL1	Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy	SL1.1	Letiská patriace do siete TEN-T	0	0	1	0	?	0	0	0
		SL1.2	Letiská mimo siete TEN-T	0	+1	1	0	?	0	0	0
SL2	Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy	SL2.1	Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy (spoločné letiská patriace do siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)	0	+1	+1	0	0	0	0	0
		SL2.2	Kontrola prevádzky-schopnosti RWY (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)	0	+1	+1	0	0	0	0	0
SL3	Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana	SL3.1	Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)	0	0	0	0	0	0	0	0
		SL3.2	Odborná kvalifikácia pracovníkov v leteckej doprave a personálu letísk (letiská patriace do siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)	0	0	0	0	0	0	0	0
SL4	Znižovanie socio-ekonomických dopadov leteckej dopravy	SL4.1	Monitoring činiteľov životného prostredia (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)	0	+1	+1	0	0	0	0	0
		SL4.2	Opatrenia vedúce k zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T)	0	2	+2	0	0	0	0	0

Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy

Strategický cieľ je zameraný na kontinuálne vytváranie podmienok umožňujúcich rozvoj sektora leteckej dopravy, vedených v tendenciách vytvárania liberálnych podmienok a modernizácie infraštruktúry leteckej dopravy. Dané podmienky predstavujú aktívne nástroje na podporu vstupu dôležitých leteckých dopravcov na trh s cieľom rozvoja mobility a podpory hospodárskeho rozvoja štátu a regiónov.

V kategórii letísk patriacich do siete TEN-T bude dôraz kladený najmä na:

- vypracovanie strategických rozvojových plánov letiskovým manažmentom na účely posúdenia ich potenciálu rozvoja a prínosu pre európsku dopravnú sústavu TEN-T;
- optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja sektora leteckej dopravy;
- modernizácia a budovanie infraštruktúry letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility;
- realizácia jednotlivých fáz predinvestičnej prípravy opatrení (prieskumy – dopravné vzťahy a životné prostredie, štúdie realizovateľnosti, analýza nákladov a výnosov, projektová príprava investícií).

V kategórii letísk mimo siete TEN-T bude dôraz kladený najmä na:

- vypracovanie strategických rozvojových plánov letiskovým manažmentom na účely posúdenia ich potenciálu rozvoja a prínosu pre nadregionálne účely a zhodnotenie ich potreby prevádzkovania;
- optimalizáciu sústavy letísk z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja sektora leteckej dopravy.

Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy

Náplňou strategického cieľa je zaisťovanie prevádzkyschopnosti stavu optimalizovanej siete infraštruktúry leteckej dopravy v SR komplexnými údržbovými činnosťami.

Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy (spoločné letiská patriace do siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T) bude zameraná na údržbu infraštruktúry leteckej dopravy odstraňujúcu prevádzkové obmedzenia alebo riziká v kontexte údržby trávnatých a spevnených letiskových plôch, údržby drenážnych a odvodňovacích systémov letiska, údržby značenia letísk a opravy pohybových plôch malého rozsahu.

Kontrola prevádzkyschopnosti RWY (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T) bude zameraná na zisťovanie drsnosti RWY pre potreby zisťovania skutočných hodnôt prevádzkyschopnosti infraštruktúry, na zisťovanie nerovnosti RWY pre účely poznania skutočných hodnôt prevádzkyschopnosti infraštruktúry.

Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana

Strategický cieľ rieši potrebu zaisťovania plnohodnotných činností na výkon bezpečnostnej ochrany civilného letectva a zabezpečenie bezpečnej prevádzky leteckej dopravy ako základných nástrojov pre plnú akceptovateľnosť infraštruktúry leteckej dopravy v rámci spoločného európskeho priestoru.

Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana (letiská siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T) je zameraná na činnosti v oblastiach Safety a Security.

Odborná kvalifikácia pracovníkov v leteckej doprave a personálu letísk (letiská patriace do siete TEN-T a letiská mimo siete TEN-T) je zameraná na prípravu a odborné vzdelávanie pracovníkov zodpovedných za činnosti v oblastiach Safety a Security.

Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy

Z hľadiska dosahu vplyvov na životné prostredie ide o najdôležitejší cieľ. Strategický cieľ je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov leteckej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo, platný pre letiská siete TEN-T i letiská mimo siete TEN-T.

Ide predovšetkým o monitoring činiteľov spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd);

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi SOH

Vzhľadom na rozlohu krajiny disponuje SR pomerne hustou sieťou letísk rôzneho charakteru a zatriedenia. V roku 2013 prebieha iniciatíva MDVRR SR na dosiahnutia optimalizovaného stavu z pohľadu počtu letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami, pri zohľadnení územných, ekonomických a dopravných súvislostí a potrieb štátu a regiónov.

V rámci systému civilného letectva EÚ Európska komisia v usmernení Spoločenstva – ktoré sa týka financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk – stanovuje 3 kategórie verejných medzinárodných letísk. Z uvedených kritérií vyplýva, že SR má 1 letisko s významom pre EÚ – letisko M. R. Štefánika Bratislava a 1 letisko regionálneho významu a s významom pre dostupnosť – letisko Košice.

V súčasnosti sú evidované výrazné finančné a prevádzkové problémy predovšetkým na strane letiskových spoločností prevádzkujúcich letiská Žilina, Sliač a Piešťany hlavne z dôvodu absencie stabilných výkonov. Z tohto zistenia vychádza potreba nového organizačného usporiadania letiskových spoločností na území SR v tendenciách optimalizácie ich počtu, rozsahu a charakteru poskytovaných služieb. V súlade s uvedeným sa pripravuje spoločné prevádzkovo-organizačné

opatrenie v podobe zmien na strane letiskových spoločností prevádzkujúcich letiská na území SR v tendenciách optimalizácie ich počtu, rozsahu a charakteru poskytovaných služieb.

Opatrenia v podobe modernizácie, budovania a údržby infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T (Bratislava, Košice, Poprad-Tatry) vychádzajú z rozsahu potrieb letiskových spoločností na strane prevádzkovej infraštruktúry, či už ide o komplexnú modernizáciu letiskovej infraštruktúry (RWY a príslušenstvá), budovanie novej infraštruktúry pre nákladnú dopravu alebo o infraštruktúrne opatrenia v podobe údržbových prác.

Podpora navrhovaných opatrení z verejných zdrojov bude predmetom posúdenia EK, v súlade s návrhom Usmernenia EK o štátnej pomoci letiskám a letiskovým spoločnostiam zo dňa 3. júla 2013.

S rozvojom leteckej dopravnej infraštruktúry siete TEN-T súvisí predpokladaný nárast objemov prepravy sprevádzaný negatívnym trendom rastu spotreby energií – v ktorom dominuje spotreba kvapalných palív – a produkcia emisií. Z globálneho hľadiska je teda rozvoj leteckej infraštruktúry v rozpore s cieľmi EÚ zameranými na redukciiu emisií skleníkových plynov.

Ako prínos k zlepšeniu stavu životného prostredia je potrebné hodnotiť opatrenia plánované vykonať na letiskách.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd;
- Zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 vytvárajú potenciálny konflikt predovšetkým s nasledovnými environmentálnymi cieľmi SOH:

- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov.

6. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT VODNEJ DOPRAVY S ENVIRONMENTÁLNYMI CIEĽMI

Vízia VV1 Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra a prevádzka vodnej dopravy

Tab. 6 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít vo vodnej doprave

Strategický cieľ		Priorita		Environmentálne ciele								
				Doprava	osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina
SV1	Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest	SV1.1	Vytváranie podmienok na modernizáciu a rozvoj existujúcich vodných ciest a ich súčastí (Dunajská, Vážska) na dosiahnutie požadovaných dopravných kritérií	+1	+1	+1	+1	0	-1 ?	-1	-1	0
SV2	Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov	SV2.1	Vytváranie podmienok na údržbu, obnovu, modernizáciu a rozvoj infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SV2.2	Budovanie nových prístavov na vodných cestách SR	+1	+1	+1	0	-1 ?	-1 ?	-1	-1	0
SV3	Zavádzanie nových technológií	SV3.1	Vytváranie podmienok na rozvoj existujúceho systému riečnych informačných služieb	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SV4	Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy	SV4.1	Znižovanie emisií z plavebnej prevádzky	0	+2	+2	0	0	0	0	0	0
		SV4.2	Zavedenie zberu odpadov	0	+1	+1	+1	0	0	+1	+1	0
		SV4.3	Eliminácia ekologických záťaží vo verejných prístavoch	0	+2	+2	0	0	+2	+1	0	0
SV5	Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave		Tvorba a zavedenie jednotného európskeho rámca pre odborné kvalifikácie a prípravu štandardov vo vnútrozemskej plavbe	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

Náplňou špecifického cieľa je zabezpečiť garantované podmienky pre plavbu na vodných cestách SR s vybudovaním ich súčastí. Za účelom fungovania bezpečnej plavebnej prevádzky, v parametroch plavebnej dráhy závažných pre Slovenskú republiku, je potrebné odstrániť úzke miesta (plavebné prekážky).

Vytváranie podmienok na modernizáciu a rozvoj jestvujúcich vodných ciest a ich súčastí (Dunajská, Vážska) si vyžaduje realizáciu jednotlivých fáz pred investičnej prípravy, efektívne projektovanie, realizáciu investičnej prípravy, vykonanie rekonštrukcií a opráv plavebných objektov, údržbu a rekonštrukciu Dunajskej vodnej cesty a realizáciu obchodnej plavby na Vážskej vodnej ceste, budovanie infraštruktúry pre športovú a rekreačnú plavbu v SR

Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov

Strategický cieľ je zameraný na kontinuálne vytváranie podmienok umožňujúcich rast výkonov vodnej dopravy v tendenciách vytvárania liberálnych podmienok podnikania a modernizácie infraštruktúry prístavov na Dunaji. Dané podmienky predstavujú aktívne nástroje na podporu vstupu významných tovarových operátorov a získanie tovarových prúdov na trh, na účely rozvoja mobility a podpory hospodárskeho rozvoja štátu a regiónov.

Súčasťou strategického cieľa sú aktivity spojené s vytváraním podmienok na údržbu, obnovu, modernizáciu a rozvoj infraštruktúry a superštruktúry verejných prístavov v oblastiach plánovania, investícií do nových prekládkových polôh a zariadení, skladov a manipulačných technológií.

Budovanie nových prístavov na vodných cestách SR uvažuje s prieskumom možností, realizáciou jednotlivých fáz pred/investičnej prípravy a s realizáciou.

Zavádzanie nových technológií

Strategický cieľ pojednáva o potrebe využívania ponuky riečnych informačných služieb (ďalej len „RIS“) na zvýšenie efektívnosti bezpečnosti a rozvoja komunikačnej a informačnej infraštruktúry vo vodnej doprave formou zavedenia moderných technológií riadenia lodnej a prístavnej prevádzky.

Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy

Strategický cieľ je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov vodnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo.

V rámci realizácie priority „Znižovanie emisií z plavebnej prevádzky“ bude dôraz kladený najmä na:

- Vytvorenie podmienok pre remotorizáciu plavidiel;
- Vývoj a podporu zavádzania nových (alternatívnych) palív;
- Monitoring činiteľov spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (emisie, kvalita vôd).

Zavedenie zberu odpadov bude zamerané:

- Riešenie metodiky spoplatnenia odovzdávania odpadov;
- Vybudovanie zberných dvorov a polôh na zber odpadov.

Eliminácia ekologických záťaží vo verejných prístavoch bude zabezpečovať monitoring a odstraňovanie ekologických záťaží vzniknutých v minulosti a pri prekládkových činnostiach.

Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave

Strategický cieľ je zameraný na prípravu a podporu vzdelávania a harmonizovanie podmienok vzdelávacích procesov pre profesie vo vodnej doprave.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi SOH

Od intervencií smerovaných do infraštruktúry vodnej dopravy sa prioritne očakáva zlepšenie podmienok splavnosti Dunajskej a Vážskej vodnej cesty, zlepšenie existujúcich služieb poskytovaných v prístavoch, resp. rozšírenie ich ponuky.

Rozvoj a modernizácia vodných ciest a verejných prístavov má potenciál prispieť k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti v SR. Infraštruktúra vodnej dopravy zabezpečujúca požadované parametre plavebnej dráhy vodnej cesty počas celého roka je zárukou konkurencieschopnosti vodnej dopravy a jej začlenenia do dopravných reťazcov. Modernizovaný stav infraštruktúry vodnej dopravy môže priaznivo ovplyvniť priľahlé regióny pozdĺž Dunaja a dolného Váhu.

Vnútrozemská vodná doprava hrá dôležitú úlohu najmä v preprave tovaru, ako súčasť intermodálnych dopravných sústav sa podieľa na plnení cieľov dopravnej politiky EÚ zameraných na znižovanie environmentálnej záťaže plynúcich z neustále rastúcich dopravných požiadaviek.

Vodná doprava spôsobuje zásahy do vodných ekosystémov a režimu vodných tokov. Predpokladom jej funkčnosti je pomerne stavebne a technicky náročná infraštruktúra. Prevádzka plavidiel vodnej dopravy je spojená so znečistením vôd. V súčasnosti absentuje infraštruktúra zásobovania plavidiel alternatívnymi palivami.

Strategický cieľ zameraný na znižovanie negatívnych dopadov vodnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo proklamuje aktivity v oblasti remotorizácie lodí, v oblasti alternatívnych palív, v nakladaní s odpadmi a v monitoringu vplyvov na životné prostredie. Ich prínos môže pozitívne ovplyvniť ekologickú bilanciu vodnej dopravy.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SPRDI SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k dopravným službám;

- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- Predchádzať vzniku odpadov;
- Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- Zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi SOH nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

Tab. 7 Zoznam projektov diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré boli brané do úvahy v rámci vyhodnotenia súladu cieľov SC1 a SC2 Modernizácia a obnova cestnej siete s environmentálnymi cieľmi SOH

Diaľnice a rýchlostné cesty – modernizácia a bezpečnosť/zelené projekty	
Č. cesty	Úsek
R1	Trnava - Nitra (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)
R1	Šašovské Podhradie - Zvolen (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)
D1	Trnava - križovatka Lúka (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)
D1	Ivachnová - Važec (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)
D1	Prešov - Budimír (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)
D2	Odpočívadlo Sekule (obojsstranné) - rekonštrukcia a rozšírenie
R1	Odpočívadlo Veľké Zálužie (ľavá a pravá strana) - rekonštrukcia a rozšírenie

Diaľnice a rýchlostné cesty – modernizácia a bezpečnosť /žlté projekty	
Č. cesty	Úsek
D1	Tunel Branisko - výmena a doplnenie technologického vybavenia
D2	Odpočívadlo a hraničný priechod Brodské SR/ČR - rekonštrukcia a rozšírenie
D2	Odpočívadlo a hraničný priechod Čunovo SR/MR - rekonštrukcia
D2	Odpočívadlo a hraničný priechod Svrčinovec SR/ČR

Diaľnice a rýchlostné cesty – modernizácia a bezpečnosť /červené projekty	
Č. cesty	Úsek
D1	Odpočívadlo Zeleneč (obojsstranné) - rekonštrukcia a rozšírenie

Tab. 8 Zoznam projektov ciest I. triedy ktoré boli brané do úvahy v rámci vyhodnotenia cieľov SC2 Modernizácia a obnova cestnej siete s environmentálnymi cieľmi SOH

Cesty I. tr. - výstavba/zelené projekty	
Č. cesty	Úsek
I/68	Sabinov preložka cesty
I/64	Obchvat Prievidze, I. etapa 2.stavba - MZ v trase budúcej I/64
I/75	Lučenec - preložka
I/61	Trnava, južný obchvat
I/51	Senica – Jablonica - Trstín, 1.stavba obchvat Senice
I/66	Brezno - obchvat, II. etapa
I/64	Prievidza - obchvat, II. etapa
I/51	Holíč - obchvat, 2. etapa (1.časť)

Cesty I. tr. - výstavba/zelené projekty	
Č. cesty	Úsek
I/75	Šaľa - obchvat
I/18	N. Hrabovec - Petrovce n/L, preložka
I/74	Brekov - Humenné preložka

Cesty I. tr - výstavba/žlté projekty	
Č. cesty	Úsek
I/77	I/77 Bardejov - Bardejovské Kúpele, rek. cesty
I/64	I/64 Kľače - Šuja
I/64	I/64 Rajecké Teplice - Kľače
I/51	I/51 Vráble - obchvat
I/76	I/76 Kalná nad Hronom, obchvat
I/67	I/67 Poprad - Kežmarok, II. etapa
I/18	I/18 Vranov n/Topľou - južný obchvat
I/79	I/79 Hriadky - Trebišov, preložka
I/50	I/50 Hranica krajov - Nová Lehota
I/50	I/50 Nová Lehota - Handlová
I/64	I/64 Komjatice - Nitra
I/15	I/15 Stropkov, preložka cesty
I/66	I/66 Krupina - obchvat
I/51	I/51 Levice - obchvat
	Komárno, most cez Dunaj

Cesty I. tr - výstavba/červené projekty	
Č. cesty	Úsek
I/50	I/50 Drietoma - obchvat
I/74	I/74 Snina - Kolonica, preložka cesty
I/79	I/79 Slovenské Nové Mesto, obchvat
I/18	I/18 Žilina - juhovýchod
I/64	I/64 Žilina - juhozápad
I/61	I/61 Trenčín - juhovýchod

Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť/zelené projekty	
Č. cesty	Úsek
SSC	Zosuvy na cestách I. triedy
SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. tr v TT a NR kraji
SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. tr. v BB kraji
SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. tr v TN a ZA kraji
SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. tr v PO a KE kraji

Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť/zelené projekty	
Č. cesty	Úsek
SSC	Rekonštrukcie križovatiek na cestách I. triedy
I/72	Tisovec mesto - Tisovec, Čertova dolina, rekonštrukcia
I/65	Kremnica - Kremnické Bane
I/75	Sládkovičovo - Galanta
I/65	Kremnické Bane - hranica kraja
SSC	Opatrenia na znižovanie hlukovej záťaže na cestách I. tried

Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť/žlté projekty	
Č. cesty	Úsek
I/66	I/66 Závadka - obchvat Heľpa, rekonštrukcia

Cesty I. triedy – modernizácia a bezpečnosť/červené projekty	
Č. cesty	Úsek
I/11	Žilina - hr. SR/ČR, odstránenie nevyhovujúcich parametrov
I/12	Svrčinovec - hr. SR/PR, odstránenie nevyhovujúcich parametrov

PRÍLOHA 1.2

Hodnotenie vízií, cieľov a priorít SRVOND SR 2020

1. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT ORGANIZÁCIE VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY S ENVIRONMENTÁLNYMI CIEĽMI

Vízia VD1: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce oproti súčasnosti.

Tab. 1 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít organizácie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy

Strategický cieľ		Priorita, špecifický cieľ		Environmentálne ciele								
				Doprava - osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SD1	Zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy	SD1.1	Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave	1	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SD1.2	Zabezpečenie dostatočného objemu finančných zdrojov na udržiavanie a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej osobnej a nemotorovej dopravy	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SD 1.3	Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál	1	+1	+1	+1	0	0	0	0	0
		SD 1.4	Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy	2	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SD 1.5	Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0

+2 priorita je v úplnom súlade s EC

+1 priorita je v čiastočnom súlade s EC

0 väzba medzi prioritou a EC neexistuje alebo je slabá

-1 priorita je v čiastočnom strete s EC

-2 priorita je v nesúlade s EC

? pre vyhodnotenie súladu sú potrebné konkrétne riešenia

Východiská

Organizačné aspekty verejnej osobnej a nemotorovej dopravy majú veľký význam pre nastavenie procesov prípravy, budovania a prevádzkovania samotných dopravných systémov. Analýza vykonaná v rámci SRVOND SR 2020 poukazuje na množstvo momentov ktoré je potrebné v rámci opatrení riešiť.

Dôležitým faktorom je roztrieštenosť kompetencií v oblasti verejnej osobnej dopravy, verejnú osobnú dopravu objednáva množstvo subjektov. VÚC často objednávajú autobusovú dopravu v čiastočnom súbehu so železničnou dopravou a neplánujú tento prístup zásadne meniť. Nevyhovujúca je koordinácia jednotlivých dopravných subsystémov, chýbajú stratégie pre regionálne multimodálne dopravné riešenia. V metodológii sa uplatňuje rôzny výklad pojmu „verejný záujem“, chýbajú definície štandardov dopravnej obsluhy.

Podobne ako v oblasti dopravnej infraštruktúry, kde chýba dopravný model Slovenska, chýba i v rámci verejnej osobnej dopravy analogický exaktný dokument, ktorým je - s dopravným modelom previazaný - plán dopravnej obslužnosti SR.

S plánmi dopravnej obslužnosti súvisí i neštandardná /fragmentárna štruktúra disponibilných údajov o verejnej osobnej a nemotorovej doprave. Štát, VÚC ani mestá spravidla nevykonávajú dopravné prieskumy VOD, nevyužívajú dáta z predaja lístkov, nedokážu získať dostatočné informácie najmä od súkromných autobusových dopravcov. Dopravné prieskumy sú zamerané takmer výlučne na cestnú dopravu a len zriedkavo na cyklistickú a pešiu dopravu.

Priority, špecifické ciele a doplňujúci opis opatrení a projektových aktivít

Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave

Preferované postavenie verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy v rámci miest, ich aglomerácií, polycentrických sídelných sústav je žiaducim stavom. Stanovený cieľ je plánované dosiahnuť prostredníctvom opatrení zameraných na revíziu legislatívy, technických noriem podporujúcich VOD a nemotorovú dopravu. Podporovaný má byť dopravný výskum zameraný na vzťah medzi jednotlivými módmi dopravy, na zabezpečenie plánovania a zberu dát, na zabezpečenie nadväznosti a prepojenosti s VOD a nemotorovej dopravy individuálnou dopravou. Súčasťou opatrení majú byť projekty marketingovej podpory VOD a nemotorovej dopravy, uvažuje sa so zriadením útvaru na úrovni štátu, ktorý sa bude komplexne, na koncepcnej a legislatívnej úrovni, zaoberať verejnou osobnou dopravou. Súčasťou priority je aj spracovanie strategických dokumentov pre nemotorovú dopravu.

V rámci priority boli v zásobníku projektov definované projekty zamerané na spracovanie strategických dokumentov v oblasti nemotorovej dopravy.

Zabezpečenie dostatočného objemu finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej osobnej a nemotorovej dopravy

V rámci priority budú podporované projekty zamerané na zhodnotenie a prípadnú revíziu systému financovania VÚC, hľadanie možností viaczdrojového financovania, na zhodnotenie a prípadnú revíziu určovania a financovania infraštruktúry, zliav, kompenzácií vo VOD a MHD. Predmetom opatrení je i možné zvýšenie rozpočtového určenia daní v prospech miest a smerovanie vyššieho podielu do rozvoja a prevádzky MHD a do podpory nemotorovej dopravy.

V rámci opatrenia neboli v zásobníku projektov definované žiadne projekty.

Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál

Predmetom opatrení v rámci priority je prepojenie infraštruktúrnych projektov so skutočnými potrebami dopravcov.

V rámci priority neboli v zásobníku projektov definované žiadne projekty.

Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy

V rámci priority sú plánované opatrenia na zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v regiónoch (BSK, TTSK, KSK, PSK, BBSK, ŽSK, TNSK). Zároveň je v rámci opatrení plánované zriaďovanie integrovaných dopravných systémov v Bratislave, Trnave, Košiciach, Prešove, Poprade - Vysokých Tatrách, Banskej Bystrici a Zvolene. Budovanie integrovaného dopravného systému, s postupným zavádzaním integrovaných prvkov, je plánované v Žiline, Trenčíne a Martine. Zriaďovanie a budovanie integrovaných dopravných systémov obsahuje lokalizačný kontext a preto je súčasťou hodnotenia na úrovni opatrení SEA. Širší dosah majú opatrenia smerujúce k vytvoreniu dopravnej authority (autorít) na objednávanie služieb vo verejnom záujme v železničnej doprave, prímestskej autobusovej doprave a MHD, k zavádzaniu prvkov integrácie, spoločných informačných systémov, spoločných prepravných podmienok a spoločnej integrovanej tarify do prevádzky, ku koordinácii MHD s regionálnou dopravou na území miest a k spracovaniu regionálnych a mestských dopravných modelov.

V rámci priority boli v zásobníku projektov definované projekty zamerané na dopravné modelovanie a výkon dopravných prieskumov zameraných na mobilitu obyvateľstva, na programové vybavenie

pre dopravné modelovanie, na realizáciu integrovaného dopravného systému vo Vysokých Tatrách a na tvorbu strategických dokumentov v oblasti verejnej osobnej dopravy.

Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave

V rámci priority sú definované opatrenia na zavedenie štandardov dopravnej obsluhy a štandardov kvality dopravných služieb, na zavedenie organizácie MHD v súlade s aktuálnymi princípmi organizovania MHD a štandardami dopravnej obsluhy. V rámci opatrení sa bude vyžadovať kontrola štandardov a základných princípov prevádzky VOD z úrovne objednávateľov alebo organizátorov VOD. Súčasťou opatrení je zvýšenie úrovne údržby vozidiel a infraštruktúry ako podmienka už pri objednávaní dopravy.

V rámci priority neboli v zásobníku projektov definované žiadne projekty.

Vyhodnotenie súladu priorít a cieľov s environmentálnymi cieľmi SOH

Ako vízia pre organizáciu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je uvádzaná udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na delbe prepravnej práce oproti súčasnosti. V skutočnosti možno túto víziu definovať ako hlavnú víziu platnú nielen pre organizačný problémový okruh VOD a nemotorovej dopravy.

V mestskom a aglomeračnom kontexte, kde je najvyššia koncentrácia obyvateľstva a teda i dopytu na realizáciu prepravného procesu, sa význam efektívnych dopravných technológií (voči záberu územia, voči spotrebe energie v prepočte na jednu prepravenú osobu, i technológii s najnižším podielom emisie škodlivých látok) stupňuje. Samotné dopravné módy VOD a nemotorovej dopravy v mestskom a aglomeračnom prostredí uvedený princíp efektívnosti naplňujú. Avšak až logická prevádzková previazanosť jednotlivých dopravných módov prináša synergický efekt prejavujúci sa v kvalitatívnej stránke fungovania systémov VOD, umožňujúcej zvýšiť jej atraktivnosť v porovnaní s IAD. Opatrenia organizačného problémového okruhu si kladú za cieľ pripraviť efektívne fungovanie systémov VOD a nemotorovej dopravy v mestách a regiónoch. Organizačné opatrenia majú charakter sekundárneho, dlhodobého, kumulatívneho pôsobenia, už samotný princíp integrácie dopravných systémov je v podstate založený na snahe kumulovať pozitívne stránky jednotlivých dopravných módov. V prípade ak budú projekty integrovaných dopravných systémov spracované kvalitne, existuje reálny predpoklad ich kladného pôsobenia na dopravnú obsluhu územia. VOD a nemotorová doprava potom budú konkurencie schopné v prístupe obyvateľov k základným a dopravným službám v mestách a regiónoch. Hromadný charakter prepravy VOD môže priaznivým spôsobom ovplyvniť sociálnu inklúziu obyvateľov.

Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave by malo mať mierny pozitívny vplyv ako na zdravie obyvateľstva, tak na kvalitu ovzdušia. Tento predpoklad vychádza zo skutočnosti, že nie je možné očakávať absolútne preskupenie výkonov z automobilovej dopravy.

Rovnako pozitívny vplyv by malo mať zabezpečenie dostatočného objemu finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej a nemotorovej osobnej dopravy. Predpokladá sa totiž zvyšovanie atraktivity cestovania verejnou osobnou dopravou.

Vytvorením podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál je základným predpokladom trvalo udržateľného dopravného systému, ktorý bude mať mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a verejné zdravie.

Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy je nevyhnutným krokom ku systematizácii procesu objednávaní výkonov, nakoľko dôjde k rušeniu súbežných neekologických spojov, čo bude mať mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a zdravie obyvateľstva.

Rovnaký vplyv ako predchádzajúce opatrenia bude mať aj objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave. Týmto krokom sa predpokladá zlepšenie atraktivity VOD voči IAD a

čiasťonému preskúpeniu výkonov z automobilovej dopravy, čo bude mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva ako aj kvalitu ovzdušia.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SRVOND SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k základným, dopravným službám;
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- Zvýšiť bezpečnosť dopravy;
- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií nevytvárajú potenciálny konflikt s environmentálnymi cieľmi SOH.

2. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT PREVÁDZKY VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY S ENVIRONMENTÁLNYMI CIEĽMI

Vízia VD2: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.

Tab. 1 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít prevádzky verejnej osobnej dopravy

Strategický cieľ		Priorita, špecifický cieľ		Environmentálne ciele								
				Doprava - osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SD2	Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií	SD 2.1	Zavedenie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb	0	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SD 2.2	Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy tak aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave	2	+2	+2	+1	0	0	0	0	0
		SD 2.3	Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy	1	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SD 2.4	Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich	1	+1	+1	0	0	0	0	0	0
		SD 2.5	Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Východiská

Oblasť verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je charakterizovateľná svojim nedofinancovaním. VÚC dokážu zo svojich rozpočtov financovať už len základnú dopravnú obsluhu územia, a to aj v prímestských oblastiach s vysokým dopytom po doprave do miest. Mestá s dráhovou dopravou nemajú dostatok prostriedkov na jej údržbu.

Veľmi nepriaznivým a dlhodobým trendom je zvyšovanie podielu IAD na deľbe prepravnej práce v mestách a regiónoch. Rozmach IAD nepriaznivo vplýva aj na VOD a nemotorovú dopravu. Nemotorová doprava je postupne vytlačaná automobilovou dopravou z dopravného priestoru komunikácií.

Výkonnosť systémov VOD je v súčasnosti limitovaná. Bola zaznamenaná nedostatočná frekvencia vlakov na hlavnom ťahu i na regionálnych tratiach sídelných aglomerácií. Počas prepravných špičiek, najmä v Bratislave, Košiciach a Prešove, nie je zabezpečená dostatočná kapacita VOD.

Systémy prímestskej autobusovej dopravy sú organizované podľa dopytu ich cestujúcich, málo využitie spoje sú rušené. Výsledkom je nie celkom systematické usporiadanie liniek a ich neprehľadnosť spôsobená kompenzáciou rušených spojov. Podobné javy boli zaznamenané taktiež v rámci MHD niektorých miest. V niektorých mestách nie sú systémy MHD prevádzkované na taktovom princípe, ich obsluha územia nie je efektívna.

Priority, špecifické ciele a doplňujúci opis opatrení a projektových aktivít

Zavedenie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb

V rámci priority sú plánované opatrenia zavádzajúce štandardy dopravnej obsluhy VOD a štandardy kvality dopravných služieb.

V rámci priority neboli v zásobníku projektov definované žiadne projekty.

Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy tak, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave

Predmetom opatrení je zavádzanie doplnkových služieb prímestskej autobusovej dopravy, zlepšenie práce personálu a skvalitnenie údržby infraštruktúry a vozidiel.

V rámci priority neboli v zásobníku projektov definované žiadne projekty.

Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia na zavedenie systémového cestovného poriadku v regionálnej železničnej doprave, na zabezpečenie integrácie, harmonizácie a koordinácie prímestskej autobusovej dopravy so železničnou dopravou a systémami mestskej hromadnej dopravy, na zabezpečenie komunikácie medzi dopravcami pre koordináciu integrovaných dopravných systémov

V rámci priority neboli v zásobníku projektov definované žiadne projekty.

Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia na zlepšenie informovanosti cestujúcich a zlepšenie informačného a oznamovacieho systému vrátane prvkov potrebných pre sluchovo a zrakovو postihnutých cestujúcich. Informačný systém by mal zabezpečiť zrozumiteľné, úplné, presné, včasné a pravdivé informácie a mal by poskytovať najmä informácie o meškanií spojov, o rozsahu služieb, o tarífach a cestovných poriadkoch s možnosťou získať informácie prostredníctvom internetu s prístupom aj z mobilných zariadení. Opatrenia budú zároveň zamerané na sprístupnenie off-line a on-line dát týkajúcich sa organizácie a prevádzky VOD dotovanej z verejných prostriedkov a na zavedenie poskytovania informácií o prevádzke v reálnom čase.

V rámci priority sú do zásobníku projektov zaradené projekty zamerané na modernizácie dispečerského riadenia, modernizácie vozidlového informačného a komunikačného systému, modernizácie informačných systémov vo vozidlách, na zastávkach, informačných hlásičov pre nevidiacich a slabozrakých na zastávkach a vo vozidlách.

Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia modernizácie tarifného, informačného a komunikačného systému na železničných staniciach, zastávkach a vo vlakoch, v autobusovej prímestskej doprave a v MHD, opatrenia na budovanie inteligentných zastávok a dopravných systémov, opatrenia na zavedenie nových foriem predaja cestovných lístkov a zavádzanie nových platobných médií. Súčasťou sú taktiež opatrenia na zabezpečenie kompatibility existujúcich systémov v IDS, opatrenia na zjednodušenie, zjednotenie a sprístupnenie tarifného systému autobusových a železničných dopravcov pre cestujúcich, využívanie multifunkčných dopravných kariet. Podporované budú projekty v rámci opatrení na poskytovanie kvalitných, včasných a úplných dopravných informácií na železničných staniciach, na vybavenie vozidiel komunikačnými prostriedkami na riadenie a podporu integrácie, na zavádzanie integrovaných dispečerských centier VOD.

V rámci priority sú do zásobníku projektov zaradené projekty zamerané na zavedenie internetového predaja cestovných lístkov, na tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému, na informačné a komunikačné systémy, na obstaranie automatov, na predaj cestovných lístkov do vozidiel MHD, na centrálny dispečing systémov verejnej dopravy IDS, na rozšírenie služieb samoobslužného dobíjania kariet prostredníctvom automatov.

Vyhodnotenie súladu priorít a cieľov s environmentálnymi cieľmi SOH

Ako vízia pre prevádzku verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je uvádzaná dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej. Tá časť opatrení s dosahom na prevádzku VOD, ktorá má charakter plánovania, metodológie i prevádzkovej koordinácie, bude pôsobiť pozitívne, sekundárne, synergicky a dlhodobu. Prevádzkové opatrenia zamerané na informovanie cestujúcich o prevádzke budú pôsobiť primárne a pozitívne, s ohľadom na vplyv na ostatné dopravné módy i synergicky a s ohľadom na životnosť informačných systémov pravdepodobne strednodobu. Opatrenia na zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov majú charakter

vnútorných riadiacich štruktúr dopravných podnikov, je možné predpokladať ich sekundárny pozitívny, strednodobý vplyv. Opatrenia prevádzkového charakteru budú napomáhať zlepšovať kvalitu dopravnej obsluhy miest prostredníctvom VOD.

Definovaním štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb a záväzkov objednávateľov na ich dodržiavanie je možné predpokladať nárast záujmu o VOD na úkor IAD, čo by malo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva a kvalitu ovzdušia.

Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšeným plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave bude mať priamy vplyv na nárast atraktívnosti VOD, čo bude mať výrazný vplyv na preskupovanie výkonov z automobilovej dopravy na VOD, ktoré sa prejaví zlepšením zdravia obyvateľstva a kvality ovzdušia.

Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy predstavuje logistické riešenie, pri ktorom dochádza k využitiu silných stránok jednotlivých módov pre čo najlepšie nastavenia dopravného systému. Tento krok by mal mať za následok mierne zlepšenie zdravotného stavu obyvateľstva a kvality ovzdušia.

Riešitelia predpokladajú mierne pozitívny vplyv zabezpečenia dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich na zdravie populácie a kvalitu ovzdušia, nakoľko dôjde k lepšej informovanosti verejnosti o výhodách VOD, čo bude mať vplyv na rast záujmu o tento druh dopravy.

Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov by malo mať neutrálny vplyv na zdravie obyvateľstva a kvalitu ovzdušia.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SRVOND SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k základným, dopravným službám;
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Zvýšiť bezpečnosť dopravy;
- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov.

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií nevytvárajú potenciálny konflikt s environmentálnymi cieľmi SOH.

3. VYHODNOTENIE SÚLADU VÍZIÍ, CIEĽOV A PRIORÍT INFRAŠTRUKTÚRY VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY S ENVIRONMENTÁLNYMI CIEĽMI

Vízia VD3: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej a nemotorovej dopravy.

Tab. 1 Vyhodnotenie súladu cieľov a priorít infraštruktúry verejnej osobnej a nemotorovej dopravy

Strategický cieľ		Priorita, špecifický cieľ		Environmentálne ciele								
				Doprava - osídlenie	Zdravie	Ovzdušie	Materiálne zdroje	Pôda	Voda	Biodiverzita	Krajina	Kultúra
SD3	Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy	SD 3.1	Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich a vysokou energetickou efektívnosťou	2	0	+1	0	0	0	0	0	0
		SD 3.2	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti	2	0	0	0	0	0	0	0	0
		SD 3.3	Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	1	+1	+1	+1	0	0	0	0	0
		SD 3.4	Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		SD 3.5	Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy	2	0	0	+1	0	0	0	0	0
		SD 3.6	Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami	2	+1	+1	+1	0	0	0	0	0
		SD 3.7	Upokojenie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí, podpora osvetly	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Východiská

Infraštruktúra VOD a nemotorovej dopravy je nepriaznivo ovplyvňovaná existujúcou legislatívou a technickými normami. Podpora ekologicky uvedených, ekologicky prijateľnejších druhov dopravy je minimálna alebo zameraná na rozvoj motorizmu. Dopravná infraštruktúra miest v nedostatočnej miere zahŕňa prvky preferujúce prevádzku vozidiel MHD.

Vozidlové parky VOD sa vyznačujú zastaraným vozidlovým parkom, najmä v dráhovej mestskej hromadnej doprave je badateľný skrytý investičný dlh.

Infraštruktúru VOD je potrebné považovať za nedobudovanú. Chýbajú predovšetkým prestupné terminály, prestupné uzly sú nevhodne riešené, stavebno-technický stav zastávok je nevyhovujúci. V Bratislave, Banskej Bystrici, Košiciach a Žiline zostávajú neprepojené niektoré trolejbusové trate. Špecifickou črtou Bratislavy je absencia tangenciálnych električkových tratí.

Chýbajúce a neprepojené cyklistické komunikácie vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok využívaný na dopravnú obsluhu.

O nesprávnom prístupe k riešeniu problémov mobility v mestách svedčí dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD, s čím súvisí i absencia parkovísk zaradených do systému P+R.

Nedostatočná miera údržby má za následok množstvo bodových a úsekových obmedzení na električkových tratiach vedúcich až k zastaveniu prevádzky. Údržba vozidiel MHD je nevhodne nastavená.

Priority, špecifické ciele a doplňujúci opis opatrení a projektových aktivít

Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich a vysokou energetickou efektívnosťou

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia zamerané na obstaranie moderných mobilných prostriedkov VOD (vlakové vozne, električky, trolejbusy, autobusy, vozidlá nezávislej trakcie s veľmi nízkymi emisiami s pohonom na plyn, elektrinu alebo hybridným pohonom), obnovu vozidlového parku VOD s ohľadom na ekologickosť, bezbariérovosť a prvky pre sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich. Súčasťou opatrení je i modernizácia existujúcich dráhových vozidiel MHD.

V rámci priority sú do zásobníku projektov zaradené projekty zamerané na obnovu vozidlového parku električiek, trolejbusov, na nákup nízkopodlažných a energeticky úsporných trolejbusov a trolejbusov s pomocným pohonom, na nákup hybridných autobusov, na plynofikáciu autobusov MHD, na nákup duobusov. Súčasťou sú i projekty nákupu elektrických a dieselových jednotiek v rámci IDS, ZSSK.

Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia zamerané na vybudovanie a modernizáciu prestupných bodov VOD, opravu a modernizáciu zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy vrátane prístupových komunikácií s ohľadom na bezbariérovosť a prvky pre sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich a komfort cestujúcich, na zriaďovanie parkovísk P+R, parkovísk pre taxi a plôch/prístreškov pre bicykle a motocykle pri zastávkach a staniaciach nosných liniek a tratí VOD, na budovanie zastávkových zálivov v obciach na zastávkach s dlhším pobytom autobusov.

V rámci priority sú do zásobníku projektov zaradené projekty výstavby terminálov (prestupných uzlov MHD, regionálny autobus, železnica) integrovanej osobnej prepravy (TIOP), projekty budovania prestupných terminálov a parkovísk P+R v blízkosti nosných tratí a liniek verejnej osobnej dopravy. Okrem výstavby nových zariadení sú projekty zamerané i na rekonštrukcie a modernizácie prestupných uzlov a zastávok VOD - aj za účelom ich sprístupnenia zdravotne postihnutým osobám, projekty zamerané na zlepšenie komfortu autobusových zastávok.

Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia zamerané na spočítanie parkovania v mestách s cieľom regulovať počet vozidiel IAD, na zavedenie preferencie vozidiel VOD na cestných komunikáciách a križovatkách a s tým spojené úpravy svetelnej signalizácie a na budovanie vyhradených jazdných pruhov pre autobusy a trolejbusy MHD.

V rámci priority sú do zásobníku projektov zaradené projekty zamerané na modernizácie dopravných dispečingov, projekty prinášajúce zriadenie dynamickej preferencie MHD na svetelných križovatkách, projekty revitalizácie uličných s cieľom uprednostniť VOD a nemotorovú dopravu, projekty na vybudovanie samostatných jazdných pruhov pre VOD a cyklistov.

Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia zamerané na modernizáciu železničnej infraštruktúry pre regionálnu dopravu s cieľom zvýšenia kapacity, a skrátenia jazdných dôb. Súčasťou opatrení sú aktivity zamerané na zvýšenie úrovne staničných a traťových zabezpečovacích zariadení, na

skvalitnenie údržby infraštruktúry a organizácie výlukovej činnosti, na prispôsobenie infraštruktúry taktovej dopravy (budovanie výhybní, zdvojkolajnenie tratí a pod.), na modernizáciu stredísk pre výkon technicko-hygienickej údržby.

Dôležitou aktivitou sú rekonštrukcie a modernizácie železničných zastávok a staníc, zriaďovanie nových železničných zastávok.

V rámci priorit sú do zásobníku projektov zaradené projekty budovania pracovísk technicko-hygienickej údržby ZSSK, projekty budovania nových železničných staníc a zastávok. V rámci modernizácií a rekonštrukcií existujúcej infraštruktúry sú pripravované projekty železničných staníc a zastávok, vrátane optimalizácie ich polôh.

Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia zamerané na výstavbu nových tratí dráh MHD, chýbajúcich obrátisk vozidiel MHD, chýbajúcich prepojovacích traťových úsekov v jestvujúcej električkovej a trolejbusovej sieti, na rekonštrukciu, modernizáciu alebo predĺženie existujúcich električkových a trolejbusových tratí. Súčasťou sú opatrenia zamerané na modernizáciu infraštruktúry MHD, na vybudovanie technickej základne vozidiel MHD, na zvýšenie úrovne a zlepšenie údržby dráhovej infraštruktúry a vozidiel.

V rámci priority sú do zásobníku projektov zaradené projekty modernizácii údržbových základní MHD, výstavby nových a modernizácie existujúcich električkových a trolejbusových tratí a obrátisk, modernizácie trakčných meniarní.

Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia zamerané na zabezpečenie efektívnej koordinácie cyklistickej dopravy medzi štátom, VÚC, mestami, obcami a mimovládnymi organizáciami a zabezpečenie jej efektívneho riadenia.

Cieľom opatrení je výstavba, modernizácia, údržba a prevádzka cyklistickej infraštruktúry. V rámci nich sú plánované opatrenia umožňujúce využívanie cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach, na účelnejšie využitie existujúcich komunikácií vyznačením priestoru pre cyklistov, na zriaďovanie priestoru pre cyklistov v rámci existujúcich komunikácií primeranejším rozdelením dopravného priestoru. Podporované bude využívanie existujúcej infraštruktúry (napr. nepoužívané železničné trate, účelové komunikácie) na cyklodopravu i budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry.

V rámci priority sú do zásobníku projektov zaradené predovšetkým projekty realizácie cyklokomunikácií v rámci miest, mestských aglomerácií s primárnym využitím pre dopravnú obsluhu, cyklomagistrál v regiónoch s primárnym využitím pre cykloturistiku. Súčasťou sú tiež projekty na budovanie cyklopruhov na cestách II. a III. triedy, vrátane vypracovania projektovej dokumentácie, nízkonákladové realizácie v cyklistickej doprave na území miest.

Upokojenie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí, podpora osvetly

V rámci cieľa/priority sú plánované opatrenia zamerané na spracovanie generelov nemotorovej dopravy, na spracovanie dizajnových manuálov ulíc, na osvetu a zvyšovania bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Súčasťou sú opatrenia revitalizácie uličných priestorov s cieľom uprednostniť VOD a nemotorovú dopravu alebo so zriadením zón s upokojenou dopravou, realizácie stavebno-technických úprav na upokojenie dopravy, na zabezpečenie vyššej bezpečnosti chodcov, na odstraňovanie bariér pre nemotorovú dopravu, na budovanie a modernizáciu dopravných ihrísk.

V rámci opatrenia sú do zásobníku projektov zaradené projekty zvýšenia bezpečnosti a upokojenia dopravy v mestách, projekty revitalizácie námestia a verejných priestorov, projekt detského dopravného ihriska.

Vyhodnotenie súladu priorit a cieľov s environmentálnymi cieľmi SOH

Ako vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je uvádzaná infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Rovnako ako v oblasti opatrení organizácie VOD je i v oblasti infraštruktúry nosnou myšlienkou integrácia jednotlivých módov VOD do jedného logicky prepojeného dopravného systému v meste, aglomerácii či regióne. Opatrenia na zabezpečenie vízie a cieľov majú pomerne rôznorodý charakter, ich hodnotenie je preto potrebné vykonať oddelene.

Opatrenia zamerané na obnovu vozidlového parku VOD (električky, trolejbusy, na nákup nízkopodlažných a energeticky úsporných vozidiel) majú v sebe potenciál priameho oslovenia cestujúcej verejnosti vo vzťahu k zlepšovaniu kultúry cestovania. Ich prínosom bude primárny pozitívny vplyv na zlepšenie atraktívnosti VOD, jeho pôsobenie bude pravdepodobne strednodobé – závislé od údržby a dĺžky kvalitnej prevádzky schopnosti nových vozidiel.

Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich a vysokou energetickou efektívnosťou bude mať mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia, z pohľadu zdravia je toto opatrenie neutrálne, nakoľko zvyšuje len komfort cestovania.

Výstavba novej a modernizácia existujúcej infraštruktúry zastávok, terminálov VOD bude mať pozitívny, primárny a dlhodobý vplyv na kultúru cestovania VOD. Preferencia autobusov a trolejbusov na križovatkách vnímaná ako samostatná aktivita má význam, ak sú k dispozícii i jazdné pruhy vyhradené pre vozidlá hromadnej dopravy. Uvedený druh akcií, realizovaný s prihliadnutím k spomínanému aspektu, bude pozitívne a priamo ovplyvňovať jazdné časy vozidiel VOD. Preferencia sa prejaví vo zvýšení konkurencie schopnosti VOD voči IAD v rámci zahŕňaných komunikačných systémov veľkých a stredných miest Slovenska.

Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti nebude mať vplyv na kvalitu ovzdušia, ani na zdravie obyvateľstva, nakoľko sa jedná o opatrenie, ktoré zvyšuje komfort cestovania.

Priamy a pozitívny vplyv dlhodobého charakteru, viažuci sa k výstavbe novej a k zlepšeniu existujúcej dráhovej infraštruktúry MHD, má predpoklad pôsobiť na zvýšenie objemov cestujúcich používajúcich dráhovú MHD. Vplyv modernizácie a servisných stavieb dráhovej MHD bude sekundárny, pôsobiaci prostredníctvom zníženia poruchovosti systému.

V Bratislave a Košiciach pripravované projekty modernizácie a zapojenia železničných tratí do integrovaných systémov prepojených s MHD prinesie zjednodušenie dopravnej obsluhy miest predovšetkým vo vzťahu k vonkajšej zdrojovej a cieľovej doprave spádového regionálneho územia. Pozitívny vplyv bude obsahovať synergický a dlhodobý aspekt pôsobenia.

Kvalitná cyklistická infraštruktúra je predpokladom k zapojeniu cyklistickej dopravy do del'by prepravnej práce v mestách a ich aglomeráciách. V regionálnom kontexte je jej účinnosť limitovaná dĺžkou pravidelných jász vykonávaných za účelom dochádzky do práce a škôl. Širšie formulované opatrenie podpory cyklistickej infraštruktúry (cyklistické cestičky, pruhy, vybavenosť) bude prostredníctvom realizačných projektov pozitívne pôsobiť na zvyšovanie podielu jász cyklistickou dopravou. Dôležitým aspektom bude zvýšenie bezpečnosti cyklistickej premávky ku ktorej môžu pozitívne prispieť realizované oddelené cyklistické cestičky, i jazdné pruhy vyhradené pre cyklistov. Vplyv ich realizácie je potrebné hodnotiť vysoko pozitívne, s predpokladom ich dlhodobého pôsobenia. Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklo dopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami bude mať rovnako ako predchádzajúce opatrenie mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia ako aj zdravie obyvateľstva, nakoľko sa takto predpokladá znižovanie atraktivity IAD.

Opatrenia zamerané na upokojenie dopravy v mestskom prostredí sú reakciou na požiadavky vrátiť centrálné miesta, i ich obytným časťam, ľudský rozmer. Prostredie a kontext ulíc v centrálnych miestach bol v minulosti formovaný na pohyb človeka ako chodca. Časom sa v mestách presadil záujem pohybu ľudí prostredníctvom dopravných prostriedkov, z ktorých predovšetkým automobilová doprava zaberala urbanizované územia pôvodne využívané na iné účely. Snaha vytvoriť kultúrnejšie, bezpečnejšie a environmentálne prijateľnejšie životné prostredie miest sa premieta do opatrení ktorých realizácia bude pôsobiť pozitívne a dlhodobo. Primárnym cieľom opatrení na upokojenie dopravy však nebude zlepšenie parametrov dopravnej obsluhy alebo prístupu k základným

a dopravným službám. Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach bude mať mierne pozitívny vplyv jednak na kvalitu ovzdušia, ale taktiež na zdravie populácie, nakoľko je predpoklad presunu výkonov z IAD na VOD.

Neutrálny vplyv na kvalitu ovzdušia a zdravie obyvateľstva by malo mať opatrenie Preádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov, nakoľko toto opatrenie bude mať primárne vplyv na komfort cestovania.

Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy by malo mať taktiež len neutrálny vplyv, keďže toto opatrenie vplýva na zvyšovanie komfortu cestovania.

Upokojenie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí síce môže mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva z pohľadu poklesu nehodových udalostí, globálny vplyv na zdravie a kvalitu ovzdušia je však neutrálny.

Z hodnotenia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci hodnotených vízií a cieľov SRVOND SR 2020 majú potenciál podporovať tieto stanovené environmentálne ciele SOH:

- Zlepšiť prístup k základným, dopravným službám;
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva;
- Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach;
- Zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- Znižovať produkciu emisií z dopravy;
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov;
- Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov;
- Chrániť kultúrne dedičstvo.

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi SOH nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

PRÍLOHA 2.1

Hodnotenie opatrení cestnej dopravy SPRDI SR 2020)

Tab. 1 Rozdelenie projektových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest do hodnotených územných sektorov

Diaľnice a rýchlostné cesty – výstavba/zelené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
2	Hričovské Podhradie – Martin	1	D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1., 2 fáza)
		2	D1	Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina
		3	D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1., 2 fáza)
3	Martin – Hubová	4	D1	Turany - Hubová
4	Hubová – Ivachnová	5	D1	Hubová - Ivachnová (1., 2 fáza)
6	Prešov západ – Bidovce	6	D1	Prešov západ - Prešov juh
		7	D1	Budimír - Bidovce
8	Hričovské Podhradie – Svrčinovec	8	D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (1., 2 fáza)
		9	D3	Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto
		10	D3	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica
		11	D3	Čadca Bukov - Svrčinovec
9	Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	12	D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (1., 2 fáza)
13	Chocholná – Pravotice	13	R2	Mníchova Lehota - Ruskovce
16	Ožďany – Košické Oľšany	14	R2	Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)
		15	R2	Košice, Šaca - Košické Oľšany
21	Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	16	R5	Svrčinovec - št. hranica SR/ČR
22	Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	17	R6	Mestečko - Púchov
Diaľnice a rýchlostné cesty – výstavba PPP/zelené projekty				
10	Bratislava Jarovce – Stupava juh – št. hranica SR/RR	18	D4	Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever - Rača
23	Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	19	R7	Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz
		20	R7	Bratislava - Dunajská Lužná
		21	R7	Dunajská Lužná - Holice

Pokračovanie tabuľky

Diaľnice a rýchlostné cesty – výstavba/žité projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
7	Bidovce – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	22	D1	Bidovce - Dargov
		23	D1	Dargov - Pozdišovce
		24	D1	Diaľničný privádzač Michalovce
5	Ivachnová – Prešov západ	25	D1	Privádzač Spišská Nová Ves II. etapa
8	Hričovské Podhradie – Svrčinovec	26	D3	Oščadnica – Čadca Bukov, 2. profil (tunel Horelica)
12	Sliač – Banská Bystrica – Likavka	27	R1	Sielnica - úprava križovatky
13	Chocholná – Pravotice	28	R2	Križovatka D1 - Mníchova Lehota
14	Pravotice – Žiar nad Hronom juh	29	R2	Pravotice - Dolné Vestenice
		30	R2	Dolné Vestenice - Nováky
		31	R2	Nováky - Prievidza - Žiar nad Hronom
15	Sliač – Lučenec – Ožďany	32	R2	Zvolen západ - Zvolen východ
		33	R2	Kriváň - Lovinobaňa
		34	R2	Lovinobaňa - Ožďany
16	Ožďany – Košické Oľšany	35	R2	Ožďany - Zacharovce
		36	R2	Zacharovce - Bátka
		37	R2	Bátka - Figa
		38	R2	Tornaľa - Gombasek
17	Hubová – Trstená	76	R3	Tvrdošín - Nižná
		39	R3	Nižná - Dlhá nad Oravou
		40	R3	Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová
		41	R3	Oravský Podzámok - Dolný Kubín
18	Martin – Šášovské Podhradie	42	R3	Martin - Rakovo

Diaľnice a rýchlostné cesty – výstavba/žlté projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
		43	R3	Rakovo - Horná Štubňa
		44	R3	Horná Štubňa - Šášovské Podhradie
20	Prešov západ – Svidník – št. hranica SR/PR	45	R4	Prešov severný obchvat
		46	R4	Št. hr. PR/SR - Hunkovce
		47	R4	Ladomírová - Hunkovce
		48	R4	Svidník - Lomné
		49	R4	Lomné - Hanušovce nad Topľou
		50	R4	Hanušovce nad Topľou – Kapušany
22	Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	51	R6	št. hranica SR/ČR - Mestečko
23	Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	52	R7	Holice - Dunajská Streda
24	Dunajská Streda (Kútniky) - Nové Zámky – KRC R7 a R3 Semerovce – KRC R7 a R2 Lučenec	53	R7	Dunajská Streda - Nové Zámky

Pokračovanie tabuľky

Diaľnice a rýchlostné cesty – výstavba/červené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
1	Bratislava Pečňa – Trnava	54	D1	Bratislava - Trnava, križovatka Triblavina
		55	D1	Bratislava - Senec, rozšírenie na 6. pruh
		56	D1	Senec - Blatné, križovatka Blatné
		57	D1	Blatné - Trnava, rozšírenie na 6. pruh
5	Ivachnová – Prešov západ	58	D1	Studenec - Beharovce (dobudovanie križovatky)
		59	D1	Beharovce – Branisko, 2. Profil (tunel Branisko)
7	Bidovce – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	60	D1	Pozdišovce - št. hr. SR/UA

Diaľnice a rýchlostné cesty – výstavba/červené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
10	Bratislava Jarovce – Stupava juh – št. hranica SR/RR	(18 PPP)	D4	Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever – Rača
		61	D4	Križovatka Rača – Záhorská Bystrica
		62	D4	Devínska Nová Ves - št. hranica SR/Rak.
11	Most pri Bratislave – Sereď	63	R1	Most pri Bratislave – Vlčkovce
12	Sliač – Banská Bystrica – Likavka	64	R1	Banská Bystrica - Slovenská Ľupča
		65	R1	Slovenská Ľupča - Korytnica
		66	R1	Korytnica - Ružomberok
16	Ožďany – Košické Oľšany	67	R2	Gombasek – Rožňava
		68	R2	Jablonov nad Turňou - Včeláre
		69	R2	Včeláre - Košice, Šaca
17	Hubová – Trstená	70	R3	Dolný Kubín - Križovatka D1
19	Budča – Šahy – št. hranica SR/MR	71	R3	Zvolen - Šahy
23	Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	(19 PPP)	R7	Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz
		(20 PPP)	R7	Bratislava - Dunajská Lužná
		(21 PPP)	R7	Dunajská Lužná - Holice
24	Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec	72	R7	Nové Zámky - Čaka
		73	R7	Čaka - Veľký Krtíš
		74	R7	Veľký Krtíš - Lučenec
25	Nitra západ – Brezolupy	75	R8	Nitra - križovatka R2

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Tab. 2 Environmentálne ciele, indikátory, bodové hodnotenie

1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo kritéria	Ciel:->	Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu, vnútorná a vonkajšia regionálna a cezhraničná kohézia			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Podporuje lokalizácia DI podľa SPRDI SR 2020 prístup k základným a dopravným službám, k trhu v rámci dopravných regiónov?	Lokalizácia DI v kontexte dopravných a rozvojových osí (DR), a dopravných centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav	DI na spojnici centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav v polohe hlavných osí	DI jedno centrum vedľajšie osi	DI mimo hlavných centier a mimo hlavných osí
2	Podporuje lokalizácia DI podľa SPRDI SR 2020 efektívnosť dopravnej obsluhy v rámci SR?	Podiel ťahov DI na dopravnej obsluhu v dostupnosti 15 min v % obyvateľov z celkovej populácie SR	Najvyššie hodnoty	Najnižšie hodnoty	
3	Podporuje lokalizácia DI podľa SPRDI SR 2020 sídelnú kohéziu s významnými sídelnými sústavami za hranicami SR?	Počet obyvateľov regiónov do ktorých ústia DI za hranicami SR, hustota ich osídlenia, zaradenie regiónov v rámci sídelnej štruktúry (posledné dva úseky od hranice?)	Najvyššie hodnoty	Najnižšie hodnoty	
4	Aký je predpoklad efektívneho využitia kapacity plánovanej DI podľa SPRDI SR 2020 s prihliadnutím k nárokom na záber nových plôch?	Prognózovaná intenzita cestnej dopravy súčasných ciest v koridoroch plánovaných DRC k roku 2020 a 2040	Prognózované hodnoty RPDI pre 4 pruhovú komunikáciu v roku 2020	Prognózované hodnoty RPDI pre 4 pruhovú komunikáciu v roku 2040	Prognózované hodnoty RPDI pre 2 pruhovú komunikáciu v roku 2040
2/ Verejné zdravie					
Číslo kritéria	Ciel:->	Znížiť úroveň nepriaznivých vplyvov dopravného sektoru na zdravie obyvateľov			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Prispieva lokalizácia DI k zníženiu dopravnej nehodovosti	Hustota dopravných nehôd a počet KNL na komunikáciách z ktorých DI prevezme podiel dopravy	*+2 = 27,17 až 10,93 *+1 = 10,93 až 7,29	*7,29 až 0	
2	Prispieva lokalizácia DI k zníženiu hladiny hluku a k zníženiu znečistenia ovzdušia v osídlení	Podiel obchvatov miest a obcí ktorými sa zredukuje priamy kontakt pôvodnej komunikácie s osídlením	**+2 = 60,61 až 21,59 **+1 = 21,59 až 10,42	**10,42 až 0	

Pokračovanie tabuľky

3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo kritéria	Ciel:→	Minimalizovať zásahy do oblastí a území ochrany prírody a krajiny			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Dochádza ku kontaktu s chránenými územiami v 2 až 5 stupni ochrany v národnej sústave CHÚ?	Počet a intenzita zásahov do CHÚ v národnej sústave		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
2	Dochádza ku kontaktom s územiami NATURA?	Počet a intenzita zásahov do území NATURA		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
3	Dochádza k ovplyvneniu prvkov ÚSES?	Počet a intenzita zásahov do prvkov ÚSES		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
4	Dôjde realizáciou projektov DI k záberu najkvalitnejších pôd, a lesov so zvláštnou funkciou?	Záber najkvalitnejších pôd v území a lesov s ochrannou funkciou		K záberu nedochádza	Rozsiahly záber najkvalitnejších pôd v území, ochranných lesov a lesov osobitného určenia
5	Zvyšuje realizácia projektov DI riziko nestability horninového prostredia?	Zásah do nestabilného alebo geologicky potenciálne nestabilného územia	Realizácia DI významne znižuje riziko	Nedochádza k rizikám	Významné riziko nestability horninového prostredia
6	Dôjde realizáciou projektov DI k ovplyvneniu vodohospodárskych záujmov v území?	Zásah do PHO a CHVO		K zásahu nedochádza	Významný zásah s ohrozením významných množstiev pitných vôd
7	Dôjde realizáciou projektov DI k zásahu do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd?	Zásah do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd		K zásahu nedochádza	Potenciálny významný zásah vyžadujúci realizáciu opatrení

Vysvetlivky:

Súčasťou hodnotenia sú diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy, na ktorých sú pripravované investičné projekty SPRDI SR 2020

Stupnica vyhodnotenia vplyvov

- 2 významný negatívny vplyv
- 1 mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami
- 0 nulový alebo zanedbateľný vplyv
- +1 mierne pozitívny vplyv

Správa o hodnotení strategického dokumentu

+2 významný pozitívny vplyv

? pre vyhodnotenie nie sú dostatočné informácie

X nie je relevantný úsek

Stupnica vyhodnotenia vplyvov Natura 2000

-2 významne negatívny vplyv (veľmi významný vplyv)

-1 mierne negatívny vplyv (menej významný vplyv)

0 nulový vplyv (nevýznamný vplyv)

-1? Pravdepodobne menej významný vplyv, je potrebné ho potvrdiť alebo vylúčiť významne negatívny vplyv primeraným hodnotením (Naturové hodnotenie podľa článku 3 smernice 92/43/EHS)

-2? Pravdepodobne významne negatívny vplyv, je potrebné ho potvrdiť alebo vylúčiť primeraným hodnotením (Naturové hodnotenie podľa článku 3 smernice 92/43/EHS)

-2+ významne negatívny vplyv, ktorý bol stanovený primeraným hodnotením a kde boli navrhnuté technické opatrenia, ktoré pri dodatočnom posúdení znížili významnosť na -1

Skratky v hodnotení:

KE/PO – ťažisko osídlenia, ako účasti ťažisk osídlenia sú uvádzané mestá BA - Bratislava, ZA – Žilina, KE – Košice, TT – Trnava, NR – Nitra, TN – Trenčín, BB – Banská Bystrica, PO – Prešov, MT – Martin, ZV – Zvolen, NZ – Nové Zámky, KN – Komárno, PD – Prievidza, PU – Púchov, PB – Považská Bystrica, RK - Ružomberok, DK – Dolný Kubín, LM – Liptovský Mikuláš, PP – Poprad, SN – Spišská Nová Ves, MI – Michalovce, VT - Vranov nad Topľou, HE – Humenné, LC – Lučenec, RS – Rimavská Sobota

ZA/MT- ak za pomlčkou za označením ťažiska osídlenia nie je uvedené iné ťažisko osídlenia v tom prípade ide o lokalizáciu smerujúcu k hranici SR, priestor kde už sa nenachádza slovenské ťažisko osídlenia prvej alebo druhej úrovne

Katovice – reprezentuje centrum i celý prihraničný región Sliezske vojvodstvo, analogický význam majú označenia Viedeň, Budapešť, Miškovec, Užhorod, Rzesov, Krakov, Ostrava, Zlín, Brno

DI – dopravná infraštruktúra, D – dopravno-gravitačná os, R – rozvojová sídelná os, DS – Dunajská Streda

BA-ZA-KE severný západno-východný koridor, BA-ZV-LC-KE stredný západno-východný koridor, BA-DS-NZ-LC-KE južný západno-východný koridor

Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy západný severo-južný koridor, Trstená-DK-RK-BB-ZV-Šahy stredný severo-južný koridor, Svidník-PO-KE-Milhost' východný severo-južný koridor

*+2 = 27,17 až 10,93 – viď Tabuľka č. 3

**+2 = 60,61 až 21,59 – viď Tabuľka č. 4

Tab. 3 Stav a vývoj dopravnej nehodovosti na sieti ciest zastupujúcich funkciu diaľnic a rýchlostných ciest

Územný sektor	Posudzovaná cesta	Obdobie rokov 2010-2012		Obdobie rokov 2008-2010	Referenčná hodnota
		KNL	OKNL	hustota DN	
		[počet]	[počet]	[DN.km-1.rok-1]	
1	D1	2	0	6,76	8,76
2	I/18	10	1	7,32	19,32
3	I/18	4	0	4,18	8,18
4	I/18	5	0	4,58	9,58
5	I/18	8	1	3,66	13,66
6	I/68, I/50	1	0	9,93	10,93
7	I/50	3	0	2,17	5,17
8	I/11	18	1	7,17	27,17
9	I/12	0	0	1,99	1,99
10	D1, D2	0	0	4,81	4,81
11	I/61, I/62	2	0	6,76	8,76
12	I/66, I/59	4	0	1,55	5,55
13	I/50	4	0	3,29	7,29
14	I/50	5	0	2,91	7,91
15	I/50	7	0	3,38	10,38
16	I/50	13	0	1,94	14,94
17	I/59, I/70	8	0	2,16	10,16
18	I/65	6	0	2,40	8,40
19	I/66	8	0	1,50	9,50
20	I/73, I/18, I/15	13	0	3,41	16,41
21	I/11	1	0	6,56	7,56
22	I/49	2	0	0,65	2,65
23	I/63	15	0	1,74	16,74
24	I/63, I/64, I/75	10	0	1,24	11,24
25	I/64, II/579	6	0	1,74	7,74

Vysvetlivky:

KNL – kritické nehodové lokality, OKNL – opakujúce sa kritické nehodové lokality, hDN – hustota dopravných nehôd

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Tab. 4 Lokalizácia pripravovanej siete diaľnic a rýchlostných ciest vzhľadom k osídlenému územiu

↓Druh cesty	↓Názov cesty	↓Dĺžka ciest	↓Dĺžka ciest spolu (zastup.cesty+DRC v príprave)	↓Dĺžka ciest v intrav.	↓Dĺžka ciest spolu s odvedenou z intravilánu	↓Podiel ciest v intrav.	↓Podiel ciest spolu s odvedenou z intravilánu	Bodové hodnotenie
Jednotka→		[km]	[km]	[km]	[km]	[%]	[%]	
Územný sektor č.1: Bratislava Pečňa – Trnava, (*rozšírenie exist. trasy na 6-pruhové usporiadanie nie je možné hodnotiť ako odvedenie dopravy)								
Cesty zástup. funkciu DRC	D1	50,78	-	0,00	-	0,00	-	0
DRC v príprave	*D1	36,11		0,00		0,00		
Územný sektor č.2: Hričovské Podhradie – Martin								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/18	24,41	49,24	11,20	9,26	45,88	18,81	1
DRC v príprave	D1	24,83		1,94		7,81		
Územný sektor č.3: Martin – Hubová								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/18	17,44	31,02	5,11	5,11	29,30	16,47	1
DRC v príprave	D1	13,58		0,00		0,00		
Územný sektor č.4: Hubová - Ivachnová								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/18	17,48	32,76	5,95	5,19	34,04	15,84	1
DRC v príprave	D1	15,28	-	0,76	-	4,97	-	
Územný sektor č.5: Ivachnová - Prešov západ (*rozšírenie exist. trasy na 4-pruhové usporiadanie v úseku tunela Branisko nie je možné hodnotiť ako odvedenie dopravy)								
Cesty zástup. funkciu DRC	D1	7,3	-	0,00	-	0,00	-	0
DRC v príprave	*D1	7,3		0,00		0,00		
Územný sektor č.6: Prešov západ – Bidovce								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/68, III/050201	22,30	44,60	11,43	9,61	51,26	21,55	1
DRC v príprave	D1	22,30		1,82		8,16		

Pokračovanie tabuľky

↓Druh cesty	↓Názov cesty	↓Dĺžka ciest	↓Dĺžka ciest spolu (zastup.cesty+DRC v príprave)	↓Dĺžka ciest v intrav.	↓Dĺžka ciest spolu s odvedenou z intravilánu	↓Podiel ciest v intrav.	↓Podiel ciest spolu s odvedenou z intravilánu	Bodové hodnotenie
Jednotka→		[km]	[km]	[km]	[km]	[%]	[%]	
Územný sektor č.7 Bidovce - Vyšné Nemecké - št. hranica SR/UA								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/50	75,30	124,00	44,65	43,25	59,30	34,88	2
DRC v príprave	D1	48,70		1,40		2,87		
Územný sektor č.8: Hričovské Podhradie – Svrčinovec (*v úsekoch Žilina Brodno, Kysucký Lieskovec až Čadca Bukov je trasa diaľnice D3 situovaná v trase existujúcej cesty I/11, v podstate ide o jej rozšírenie na 4 pruhové usporiadanie v parametroch diaľnice, čo nie je možné hodnotiť ako odvedenie dopravy)								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/18, I/11	29,97	-	17,41	-	58,09	-	0
DRC v príprave	*D3	36,00		7,62		21,17		
Územný sektor č.9: Svrčinovec -Skalité - št. hranica SR/PR								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/12	14,85	27,65	12,30	12,30	82,83	44,48	2
DRC v príprave	D3	12,80		0,0		0,00		
Územný sektor č.10: Bratislava Jarovce – Stupava juh – št. hranica SR/RR								
Cesty zástup. funkciu DRC	D1, D2	38,73	85,16	18,97	17,24	48,98	20,24	1
DRC v príprave	D4	46,43		1,73		3,73		
Územný sektor č.11: Most pri Bratislave – Sereď								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/61, I/62	43,00	85,14	12,77	12,77	29,70	15,00	1
DRC v príprave	R1	42,14		0,00		0,00		
Územný sektor č.12: Sliač – Banská Bystrica – Likavka (*R1 vo väčšej časti navrhnutá v úzkom územnom koridore Revúckej a Korytnickej doliny, ako pôvodná cesta I/59)								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/59	55,30	114,30	18,22	9,71	32,94	8,50	0
DRC v príprave	*R1	59,00		8,51		14,42		
Územný sektor č.13: Chocholná - Pravotice								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/50	35,00	69,95	11,51	7,24	32,89	10,35	0
DRC v príprave	R2	34,95		4,27		12,22		

Pokračovanie tabuľky

↓Druh cesty	↓Názov cesty	↓Dĺžka ciest	↓Dĺžka ciest spolu (zastup.cesty+DRC v príprave)	↓Dĺžka ciest v intrav.	↓Dĺžka ciest spolu s odvedenou z intravilánu	↓Podiel ciest v intrav.	↓Podiel ciest spolu s odvedenou dopr. z intravilánu	Bodové hodnotenie
Jednotka→		[km]	[km]	[km]	[km]	[%]	[%]	
Územný sektor č.14: Pravotice - Žiar nad Hronom juh								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/50	68	128,07	25,13	22,07	36,96	17,23	1
DRC v príprave	R2	60,07		3,06		5,09		
Územný sektor č.15: Sliach - Lučenec – Ožďany								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/50	73,00	145,04	19,07	18,27	26,12	12,60	1
DRC v príprave	R2	72,04		0,80		1,11		
Územný sektor č.16: Ožďany – Košické Oľšany								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/50	147,00	275,16	23,98	22,99	16,31	8,36	0
DRC v príprave	R2	128,16		0,99		0,77		
Územný sektor č.17: Hubová – Trstená								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/59	53,53	91,21	23,34	22,98	43,61	25,20	2
DRC v príprave	R3	37,68		0,36		0,96		
Územný sektor č.18: Martin – Šášovské Podhradie								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/65	61,40	120,93	24,64	24,29	40,13	20,09	1
DRC v príprave	R3	59,53		0,35		0,59		
Územný sektor č.19: Budča – Šahy – št. hranica SR/MR								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/66	78,70	149,34	24,09	22,93	30,61	15,35	1
DRC v príprave	R3	70,64		1,16		1,64		
Územný sektor č.20: Prešov západ – Svidník – št. hranica SR/PR								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/18, I/73, I/15	75,20	155,98	35,71	33,08	47,49	21,21	1
DRC v príprave	R4	80,78		2,62		3,31		

Pokračovanie tabuľky

↓Druh cesty	↓Názov cesty	↓Dĺžka ciest	↓Dĺžka ciest spolu (zastup.cesty+DRC v príprave)	↓Dĺžka ciest v intrav.	↓Dĺžka ciest spolu s odvedenou z intravilánu	↓Podiel ciest v intrav.	↓Podiel ciest spolu s odvedenou dopr. z intravilánu	Bodové hodnotenie
Jednotka→		[km]	[km]	[km]	[km]	[%]	[%]	
Územný sektor č.21: Svrčinovec – št. hranica SR/ČR								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/11	3,30	5,28	3,20	3,20	96,97	60,61	2
DRC v príprave	R5	1,98		0,00		0,00		
Územný sektor č.22: Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/49	24,80	47,80	13,20	10,32	53,23	21,59	2
DRC v príprave	R6	23,00		2,58		11,22		
Územný sektor č.23: Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/63	44,15	89,48	15,23	10,23	34,50	11,43	1
DRC v príprave	R7	45,53		3,09		6,82		
Územný sektor č.24: Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec								
Cesty zástup. funkciu DRC	I/63, I/64, I/75	227,85	401,43	74,53	72,79	32,71	18,13	1
DRC v príprave	R7	173,58		0,89		0,51		
Územný sektor č.25: Nitra západ – Brezolupy								
cesty zástup. funkciu DRC	I/64, II/592	58,40	113,29	37,981	36,74	65,04	28,10	2
DRC v príprave	R8 zelený variant	54,89		1,24		2,26		

Vysvetlivky:

DRC – diaľnice a rýchlostné cesty v úsekoch pripravovanej výstavby, zástup.cesty – úseky ciest, ktoré v súčasnosti zastupujú funkciu DRC v príprave

Prínos odvedenia dopravy z osídleného územia z titulu realizácie DRC v príprave je vykonaný formou vyjadrenia absolútnych hodnôt dĺžky ciest zastupujúcich funkciu DRC lokalizovaných v intravilánoch obcí, absolútnych hodnôt dĺžky DRC v príprave lokalizovaných v intravilánoch obcí a formou absolútnych hodnôt dĺžky ciest (zastup.cesty+DRC v príprave), na ktorých bude z titulu výstavby DRC odvedená doprava z intravilánu. V rovnakej štruktúre sú uvedené i relatívne hodnoty, pričom rozhodujúcim kritériom je výsledná relatívna hodnota podielu odvedenej dopravy z intravilánov obcí na cestách zastupujúcich funkciu DRC a na pripravovaných DRC.

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Tab. 5 Environmentálne hodnotenie územných sektorov

Diaľnica D1	Územný sektor č.1 Bratislava Pečňa – Trnava	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, BA/TT	+2	55, 56, 57	
2	BA-ZA-KE, maximum hodnota západ - východ	+2	55, 56, 57	
3	X	0		
4	6 pruh	+2	55, 56, 57	
	Spolu	6		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Realizácia infraštruktúrnych projektov v územnom sektore bude mať pravdepodobne mierny pozitívny vplyv na zníženie dopravnej nehodovosti. V trase dotknutých projektov sa nachádzajú 2 KNL, pričom stavebnotechnickým riešením daného úseku možno predpokladať zníženie počtu dopravných nehôd.	+1	55, 56,57	
2	Vzhľadom na to, že realizácia projektov vedie v existujúcej trase infraštruktúry mimo sídelných aglomerácií, nepredpokladá sa vplyv na zníženie emisnej a hlukovej záťaže.	0	55, 56, 57	
	Spolu	+1		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V posudzovanom úseku je možné negatívne ovplyvnenie NPR Šúr výstavbou kolektora, ktoré si vyžiada zásah do spoločenstva lužných lesov v jeho okolí (v pôvodne vyčlenenom ochrannom pásme). Dotknuté územie je chránené aj ako Ramsarská lokalita Šúr. Územie je citlivé na zásahy v okolí, ktoré môžu ovplyvniť vodný režim.	-1	55	Neovplyvňovať vodný režim
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné. V koridore 1000 m boli identifikované územia Natura 2000, ktoré môžu byť pravdepodobne ovplyvnené: <ul style="list-style-type: none">SKCHVÚ023 Úľanská mokraď - priamy kontaktSKUEV089 Martinský les Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.	-1	55, 57	Z hľadiska zásahu do území Natura 2000 bolo vykonané posúdenie vplyvu na priaznivý stav územia v zmysle §28 zákona č. 543/2002 Z. z. Nebol konštatovaný významný vplyv na predmet ochrany, pre ktoré boli dané územia vyhlásené. Je potrebné dôsledne realizovať všetky opatrenia, ktoré vyplývajú zo záverov hodnotenia.
3	Trasa diaľnice križuje NRBk Šúrske národné biokoridory RBK Čierna voda, RBk Stoličný potok, RBk potok Gidra, RBk potok Ronava, RBk potok Parná a RBk potok Trnávka, RBk Čertov kopec - Trnianska dolina - Dolné Čady, Medzi nadregionálne biokoridory, ktoré trasa ovplyvňuje patrí tiež NRBk Strmina – Šúr – Malý Dunaj. Biocentrá v blízkom okolí - NRBc Šúr, Rbc Martinský les - Šenkvičský háj - Vršky, Rbc Voderady a Rbc Trnavské Rybníky.	-1	55, 56, 57	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú najkvalitnejšie pôdy triedy kvality 1-4, najmä v úseku Senec – Blatné, minimálny zásah do hospodárskych lesov.	-1	54, 55, 56, 57	Minimalizovať zábery pôd

5	V úseku za križovatkou Senec je diaľnica vedená v záreze, kde je vrstva vysokoplastických ílov a sanovaný zosuv a rozšírenie môže narušiť tieto vrstvy.	-1	56, 57	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
6	Križovatka „Blatné“ prechádza cez OP II. stupňa VZ Senec-Boldog.	-1	56	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-6		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Diaľnica D1	Územný sektor č.2: Hričovské Podhradie – Martin	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, ZA-MT	+2	1, 2, 3	
2	BA-ZA-KE, maximum hodnota západ - východ	+2	1, 2, 3	
	Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy, maximum hodnota sever- juh	+2		
3	X	0		
4	4 pruh 2020	+2	1, 2, 3	
	Spolu	+8		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 10 KNL a 1 OKNL, vysoká hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá výrazné zlepšenie stavu.	+2	1, 2, 3	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	1, 2, 3	V prípade blízkosti ľudských obydlií k plánovanej infraštruktúre v územnom sektore č. 2 bude potrebné realizovať protihlukové opatrenia.
	Spolu	+3		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v koridore 1000 m sa nachádzajú CHKO Strážovské vrchy, PP Hričovská skalná ihla, PR Hričovské rífy, PP Turská skala, NPR Slnečné skaly, NP Malá Fatra. Predpokladá sa mierne dočasné, nepriame ovplyvnenie počas výstavby.	0	1, 2, 3,	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov stanovených v EIA
2	Pravdepodobné ovplyvnené územia Natura 2000: <ul style="list-style-type: none">SKCHVU013 Malá Fatra - priamy kontakt (tunelové vedenie), vplyv len na portáloch a vyústení vetracej šachtySKUEV 0667 Slnečné skaly – v koridore 1000 m Privádzač je trasovaný v tesnej blízkosti SKUEV 0667 Slnečné skaly, k priamemu kontaktu s územiami Natura 2000 dochádza len v tuneli Višňové, kde trasa prechádza takmer v celom úseku popod CHVU Malá Fatra. Medzi lokality Natura 2000 v koridore do 1000 m patrí SKUEV0252 Malá Fatra. Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné. Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.	-1	1, 2	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov stanovených v EIA.
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none">NRBk Váh BBc Krivánska FatraNRBk Prepojenie Krivánskej a Lúčanskej Fatry	-1	1, 2, 3	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu

	<ul style="list-style-type: none"> • RBc Slnčné skaly • RBk Vodný tok a niva Rajčanky. Mokradné územia pri toku Rajčanky a medzi súčasným vedením cesty I/64 a železničnou traťou sú významné z hľadiska liahnutia obojživelníkov. • RBk Kozol – Cibulník – Súľovské skaly • RBk ekotón Lúčanskej Fatry <p>Tunelový úsek na priechodnosť územia má pozitívny vplyv, znižuje intenzitu premávky na ceste I/18 v Strečnianskej úžine.</p>			
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, menší zásah do ochranných lesov a lesov osobitného určenia vo všetkých projektoch.	-1	1, 2, 3	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami.	-1	1, 3	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	Výstavba tunela Višňové bude mať významný vplyv na hydrológiu podzemných vôd s potenciálnym významným ovplyvnením vodárenských zdrojov.	-2	3	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-6		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Diaľnica D1	Územný sektor č.3: Martin – Hubová	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, ZA/MT-RK/DK/LM	+1	4	
2	BA-ZA-KE, maximum hodnota západ - východ	+2	4	
3	X	0		
4	4 pruh 2020	+2	4	
	Spolu	+5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzali 4 KNL, z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá zlepšenie stavu.	+1	4	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	4	
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V širšom území (koridor cca 1000 m) boli identifikované nasledovné chránené územia: <ul style="list-style-type: none">Národný park Malá FatraOchranné pásmo NP Malá FatraOchranné pásmo NP Veľká FatraPR Rojkovské rašeliniskoPP Šútovská epigenézaPP Kraľovníanský meander	-1	4	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov stanovených v EIA.

	<ul style="list-style-type: none"> CHA Rieka Orava PP Rojkovská travertínová kopa <p>Priamo je zasiahnutý NP Malá Fatra, OP NP Veľká Fatra, výstavba a prevádzka diaľnice môže nepriaznivo ovplyvniť ostatné CHÚ.</p>			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 boli vyhodnotené ako významné. Trasa významne ovplyvní pravdepodobne tieto územia:</p> <ul style="list-style-type: none"> SKUEV0238 Veľká Fatra SKUEV0252 Malá Fatra SKUEV0253 Váh SKUEV0663 Šíp SKCHVÚ013 Malá Fatra <p>V koridore do vzdialenosti cca 1000 m sa nachádzajú ďalšie územia Natura 2000, ktorých ovplyvnenie je menej pravdepodobné.</p> <ul style="list-style-type: none"> SKUEV 0254 Močiar SKUEV 0243 Orava <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4</p>	-2+	4	<p>V úseku bolo realizované expertné naturové hodnotenie podľa článku 3 smernice 92/43/EHS vplyvu D1 na predmety ochrany Natura 2000. Toto posúdenie vykonal RNDr. Petr Roth, CSc., v júli 2012. U 3 predmetov ochrany - typ európskeho biotopu 3220 - Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov, medveďa hnedého a rysa ostrovida bolo konštatované, že zámer v súčasnej podobe má na ne významné negatívne vplyvy. NDS spracovala následne dokument Technické opatrenia na zmiernenie vplyvu D1 v úseku Turany-Hubová na územie Natura 2000 a požiadala o následné dodatočné naturové hodnotenie pre predmety ochrany, ktoré boli identifikované v predložení hodnotení, ako významne ovplyvnené. V závere dopracovaného naturového hodnotenia navrhovaných technických opatrení bolo konštatované, že výstavba D1 nebude mať negatívny vplyv na integritu území dotknutých území Natura 2000.</p>
3	<p>Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES:</p> <ul style="list-style-type: none"> BBc Malá Fatra NRBc Kopa - Korbeľka NRBk Váh NRBk Veľká Fatra – Chočské vrchy - terestrický NRBk Vodný tok Orava RBc Pod Sokolom <p>Trasa zasahuje do nadregionálnych biokoridorov a významne ovplyvňuje priechodnosť krajiny. Ako opatrenia boli navrhnuté ekodukty, úpravy a predĺženia mostov tak, aby vyhovovali migrujúcim živočíchom.</p>	-2	4	<p>Všetky technické opatrenia (ekodukty, mostné objekty) navrhovať s ohľadom na bezpečné umožnenie migrácie rozhodujúcim chráneným a ohrozeným druhom.</p>
4	<p>V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, menší zásah do ochranných lesov .</p>	-1	4	<p>Minimalizovať zábery pôd</p>
5	<p>V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami.</p>	-2	4	<p>V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia</p>
6	<p>Úsek prechádza cez OP II. stupňa VZ a CHVO Veľká Fatra.</p>	-1	4	<p>V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd</p>
7	<p>Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.</p>	0		
	<p>Spolu</p>	-8		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Diaľnica D1	Územný sektor č.4 Hubová – Ivachnová	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, RK/DK/LM	+1	5	
2	BA-ZA-KE, maximum hodnota západ - východ Trstená-DK-RK-BB-ZV-Šahy, minimum hodnota sever- juh	+2 0	5	
3	X	0		
4	4 pruh 2020	+2	5	
	Spolu	+5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 5 KNL, z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá zlepšenie stavu.	+1	5	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	5	
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V koridore do 1000 m boli identifikované tieto CHÚ: <ul style="list-style-type: none">NP Nízke Tatry a jeho OP - hranicu tvoria cesty I/18 a I/59NP Veľká Fatra a jeho OP – zásah do jeho OP medzi Hubovou a Hrboltovou, cca 2200 mNPR Choč – blízkosť diaľnice cca 1 000 mPR Ivachnovský luh – blízkosť diaľnice cca 200 mNPP Liskovská jaskyňa – blízkosť diaľnice cca 100 m od jej OP	-1	5	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov stanovených v EIA

	<ul style="list-style-type: none"> PR Mohylky – blízkosť diaľnice cca 180 – 200 m PP Skalná päsť – blízkosť diaľnice cca 500 m 			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Trasa bude mať mierne negatívny vplyv na celistvosť SKUEV0253 Váh, do ktorého bude priamo zasahovať dvakrát, čím dôjde k jeho trvalej fragmentácii. Integrita území sústavy Natura 2000 bude mierne negatívne ovplyvnená. Okrem priamo zasiahnutého územia SKUEV0253 Váh sa v blízkosti nachádzajú:</p> <ul style="list-style-type: none"> SKUEV0305 Choč SKUEV0238 Veľká Fatra SKCHVU050 Chočské vrchy SKCHVU033 Veľká Fatra <p>Koherencia sústavy Natura 2000 reprezentovaná jednotlivými populáciami druhov a biotopmi komunikujúcimi medzi územiami Natura 2000 bude mierne narušená. Diaľnica v úseku Hubová – Ivachnová obmedzí najmä migráciu živočíchov. Mierne negatívne vplyvy bariérového efektu budú zvýraznené oplotením a čiastočne zmiernené premosteniami priechodnými pre živočíchov.</p> <p>Podrobnejšie vyhodnotenie vplyvov na územia Natura 2000 je uvedené v prílohe č.4</p>	-1	5	<p>V apríli 2013 bolo spracované Primerané posúdenie vplyvov stavby úseku diaľnice D1 Hubová – Ivachnová na územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o biotopoch, ktoré vypracoval kolektív riešiteľov z ŠOP SR. Nebol zistený významne negatívny vplyv na druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany.</p>
3	<p>Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú prvky ÚSES:</p> <ul style="list-style-type: none"> NRBc Choč NRBc Kopa – Korbefka RbC Ivachnovský háj NRBk Váh NRBk komplex Veľká Fatra – Chočské vrchy RBk tok rieky Revúca <p>Diaľnica v úseku Hubová – Ivachnová obmedzí najmä migráciu živočíchov. Mierne negatívne vplyvy bariérového efektu budú zvýraznené oplotením a čiastočne zmiernené premosteniami priechodnými pre živočíchov. Kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami počas prevádzky D1 budú minimalizované vybudovaním oplotenia a vhodnými zábranami pre vtáky a netopiere na mostných objektoch.</p>	-1	5	<p>Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu</p>
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, menší zásah do lesov osobitného určenia.	-1	5	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami.	-1	5	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	Úsek prechádza cez OP II. stupňa VZ a CHVO Veľká Fatra.	-1	5	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných, liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-6		

Diaľnica D1	Územný sektor č.5: Ivachnová – Prešov západ	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, PP/SNV-KE/PO	+1	25, 58, 59	
2	BA-ZA-KE, maximum hodnota západ - východ	+2	25, 58, 59	
3	X	0		
4	4 pruh 2020	+2	25, 58, 59	
	Spolu	+5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 8 KNL a 1 OKNL, vysoká hustota DN. Medzičasom sa prevádzkovaním diaľnice stav zlepšil. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru a doplnením na 4 pruhové usporiadanie sa predpokladá pokračovanie zlepšovania stavu.	+2	25, 58, 59	
2	Nové projekty stavby diaľnic sú zamerané na doplnenie šírkového usporiadania a úpravy existujúcej križovatky, ich vplyv na odvedenie dopravy z intravilánu je minimálny.	0	25, 58, 59	
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v koridore 1000 m sa nachádza NPR Rajtopíky, ovplyvnenie pri budovaní tunela sa neočakáva, možné sú mierne nepriame vplyvy pri výstavbe.	0	59	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov stanovených v EIA
2	V sektore nebudú priamo zasiahnuté žiadne územia Natura 2000 . V koridore cca 1000 m sa nachádza SKUEV0109 Rajtopíky, mierne vplyvy na predmety ochrany je možno očakávať len nepriamo pri výstavbe.	0	59	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov stanovených v EIA
3	Masív Braniska je nadregionálnym biocentrom, na ktoré sa napájajú 4 terestické nadregionálne biokoridory a 1 hydrický regionálny biokoridor. Z biocentier sa v území nachádza NRBc Sľubica s jadrom NPR Rajtopíky a NRBk Sľubica - Dreveník – terestrický biokoridor, lúky a pasienky s rozptýlenou zeleňou Vybudovaním druhej tunelovej rúry sa nezhorší migračná priepustnosť krajiny, vplyv na ekologickú stabilitu neočakávame.	0	59	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov stanovených v EIA

4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, záber do hospodárskych lesov. Menší zásah do ochranných lesov	-1	25 59	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky so svahovými deformáciami.	-1	25, 58, 59	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	Vedenie trasy vo vybraných úsekoch predmetného ÚS prechádza mimo CHVO ako aj OP vodárenských zdrojov.	0		
7	Diaľnica zasahuje do ochranného pásma III. stupňa prírodných zdrojov minerálnych vôd Baldovce.	-1	58, 59	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu týchto vôd
	Spolu	-3		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Diaľnica D1	Územný sektor č.6: Prešov západ – Bidovce		TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete	
Ciel:→	Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu, vnútorná a vonkajšia regionálna a cezhraničná kohézia			
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, PO-KE	+2	6, 7	
2	BA-ZA-KE, maximum hodnota západ - východ Svidník-PO-KE-Milhost', stredná hodnota sever- juh	+2 +1	6, 7	
3	X	0		
4	4 pruh 2020	+2	6, 7	
	Spolu	+7		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzala 1 KNL, vysoká hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá zlepšenie stavu.	+2	6, 7	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	6, 7	
	Spolu	+3		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany, vplyvy na CHU neočakávame.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. V tesnej blízkosti trasy (v koridore do 1000 m) sa nachádzajú:	-1	7	V júni 2011 bol vypracovaný elaborát „Hodnotenie vplyvu stavby na chránené vtáčie územie Košická kotlina a Slanské vrchy“ (RNDr. Marcel Uhrin, PhD.), v ktorom sa

	<ul style="list-style-type: none"> SKCHVU009 Košická kotlina, trasa sa dostáva cca 80 m od hranice CHVU. SKCHVU025 Slanské vrchy, diaľnica končí cca 200 m pred jeho hranicou. <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.</p>			konštatovalo, že sa nepredpokladá, že plánovaná stavba diaľnice D1 v úseku Budimír - Bidovce, bude mať významný priamy negatívny vplyv na priaznivé stavy kritériových druhov susediacich chránených vtáčích území Slanské vrchy a Košická kotlina. Zároveň však konštatuje, že znížením výmery lovných habitatov a zvýšením potenciálnych kolízií s prevádzkou motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky diaľnice je možné predpokladať určitý nepriamy negatívny vplyv na populácie vtákov menovaných chránených vtáčích území
3	<p>Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V širšom území sa nachádzajú viaceré regionálne aj nadregionálne prvky ÚSES, bariérový vplyv je zmierniteľný technickými opatreniami:</p> <ul style="list-style-type: none"> NRBk Torysa - trasa prekonáva NRBk mostmi, NRBc Mošník, NRBk Šimonka – Krčmárka – Veľký Milič – terestricko-hydrický, regionálne biocentrá a regionálne biokoridory. 	-1	6, 7	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, menší zásah do lesov osobitného určenia.	-1	6	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky so svahovými deformáciami.	-1	6	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	Vedenie trasy v hlbokom záreze bude mať významný vplyv na hydrológiu podzemných vôd s potenciálnym významným ovplyvnením vodárenských zdrojov.	-1	7	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-5		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Diaľnica D1	Územný sektor č.7: Bidovce – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, KE/PO-MI/VT/HE	+1	22, 23, 25, 60	
2	X	0		
3	KE/PO-Užhorod	+1	22, 23, 25, 60	
4	4 pruh 2040	0	22, 23, 25, 60	
	Spolu	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzali 3 KNL, nízka hustota DN.	0	22, 23, 25, 60	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá výrazný pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+2	22, 23, 25, 60	
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V trase diaľnice, ani v širšom koridore 1000 m sa nenachádzajú žiadne chránené územia.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Trasa diaľnice prechádza územím, v ktorom sa nachádzajú lokality siete Natura 2000. Časť trasy je vedená tunelom, napriek tomu je zásah do týchto území, vzhľadom na	-1?	22, 23	V rámci posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch.

	<p>ich rozsah, nevyhnutný. Dotknuté budú:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKCHVU025 Slanské vrchy, • SKCHVU037 Ondavská rovina. <p>Trasa diaľnice v úseku Bidovce – Dargov prechádza cez CHVU Slanské vrchy tunelom, v úseku Dargov - Pozdišovce zasahuje CHVU Ondavská rovina.</p> <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>			(Naturálne hodnotenie). Záverečné stanovisko EIA z roku 1998 bolo vydané v čase pred implementáciou Natura 2000.
3	Trasa prekonáva regionálne aj nadregionálne biokoridory, vplyv je možné minimalizovať technickými opatreniami, zabezpečujúcimi priechodnosť krajiny.	-1	22, 23, 24	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, lokálne sa vyskytujú pôdy v triede kvality 4, zásah do hospodárskych lesov.	-1	22, 23, 24	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky so svahovými deformáciami a potenciálnymi zosuvmi. Východná časť ÚS sa nachádza v relatívne stabilnom prostredí.	-1	22, 23	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	ÚS nezasahuje do žiadnej CHVO, zásah do OP II. stupňa VZ vo vybraných úsekoch.	-1	22	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-5		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Diaľnica D3	Územný sektor č.8: Hričovské Podhradie – Svrčinovec	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
Ciel:→	Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu, vnútorná a vonkajšia regionálna a cezhraničná kohézia			
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, ZA/MT-	+1	8, 9, 10, 11	
2	Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy, maximum hodnota sever- juh	+2	8, 9, 10, 11	
3	ZA/MT-Katovice, Ostrava	+2	8, 9, 10, 11	
4	4 pruh 2020	+2	8, 9, 10, 11	
	Spolu	+7		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Najhorší stav DN zo sledovaných úsekov. Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 18 KNL a 1 OKNL, najvyššia hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá výrazné zlepšenie stavu.	+2	8, 9, 10, 11	K zlepšeniu dopravno-bezpečnostnej situácie dôjde segregáciou diaľničného telesa v intravilánoch miest a obcí.
2	Plánovaná diaľnica D3 je navrhovaná v dominantnej miere trase existujúcej cesty I/11 a v trase úseku diaľnice realizovanom v polovičnom priečnom usporiadaní. K odvedeniu dopravy mimo intravilán dôjde v minimálnej miere.	0	8, 9, 10, 11	Zníženia hlukovej záťaže budú realizované prostredníctvom protihlukových stien v intravilánoch miest a obcí.
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	<p>Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany</p> <p>V širšom území (v koridore do 1000 m) boli identifikované nasledovné chránené územia:</p> <ul style="list-style-type: none">• CHKO Kysuce - v krátkom úseku trasa prechádza okrajom• PR Brodnianka• PR Ročovica• PP Kysucká brána <p>Realizácia výstavby diaľnice si vyžiada v území aj úpravu toku Kysuce v tesnej blízkosti CHÚ. Pri dodržiavaní opatrení najmä pri výstavbe vplyvy na predmety ochrany v uvedených CHÚ územia neočakávame.</p>	0	9,10	Dodržiavať podmienky a opatrenia pre minimalizáciu dopadov na chránené územia stanovené v procese EIA

2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, územia Natura 2000 sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0		
3	<p>Trasa priamo pretína NRBc 3 Ľadonhora – Brodnianka.</p> <p>Trasa vedie údolím Kysuce, ktorá je nadregionálnym biokoridorom, niekoľkokrát do neho zasahuje. Okrem toho sú križované viaceré nadregionálne a regionálne biokoridory:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NRBk 3c Škorča – Tábor – Skačkova hora – Obelec, • NRBk Vodný tok Kysuca a Čierňanka – hydricko-terestrický, • RBk Vodný tok Bystrica – hydricko-terestrický, • RBk Vysoká nad Kysucou – Oščadnica – terestrický, • RBk Klubina – Chotárny kopec. 	-1	9, 10	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, menší zásah do lesov osobitného určenia v južnej časti.	-1	8, 9	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami.	-1	8, 9, 10, 11, 26	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	Prevažná časť územia zasahuje do CHVO Beskydy – Javorníky, zásah do OP II. stupňa viacerých VZ vo vybraných úsekoch.	-1	9, 10, 26	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-4		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Diaľnica D3	Územný sektor č.9: Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Súčasť D osi, mimo hlavnej R osi SR, bez centier SR	0	12	
2	Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy, maximum hodnota sever- juh	+2	12	
3	ZA/MT-Katovice	+2	12	
4	2 pruh 2040	-2		
	Spolu	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nenachádzali KNL a OKNL, nízka hustota DN.	0	12	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá výrazný pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+2	12	
	Spolu	+1		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa neovplyvní žiadne chránené územia, v sektore v koridore 1000 m sa CHU nenachádzajú.	0		
2	Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000, preto vplyvy sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura 2000 sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0		
3	Vzhľadom na morfológiu krajiny trasa zasiahne do jej krajinného obrazu a ovplyvní jej ekologickú stabilitu a migračnú priepustnosť. Pri dodržaní opatrení na zvýšenie konektivity biotopov sa vplyvy hodnotia ako mierne. V sektore boli zaznamenané prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none">• RBc Skalité – Rieka• NRBk spájajúci Veľký Javorník - Malý Polom - Veľká Rača – Vychylovka – Harvelka – Riečnica• NRBk Čierňanka - hydrický biokoridor, je priamym pokračovaním NRBk rieky Kysuca	-1	12	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu

	• RBk Šlahorov potok - hydrický biokoridor			
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, zásah do hospodárskych lesov.	-1	12	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami.	-2	12	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	ÚS je súčasťou CHVO Beskydy – Javorníky, zásah do OP II. stupňa VZ, ovplyvnenie, resp. likvidácia individuálnych a skupinových zdrojov vody vo vybraných úsekoch.	-1	12	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-5		

Diaľnica D4	Územný sektor č.10: Bratislava Jarovce –Stupava juh – št. hranica SR/RR	TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Mimo hlavnej DR osi SR, BA	+1	18, 61, 62	
2	X	0		
3	BA-Viedeň	+1,5	18, 61, 62	
4	X	0		
	Spolu	+2,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nenachádzali KNL a OKNL, nízka hustota DN.	0	18, 61, 62	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	18, 61, 62	
	Spolu	+1		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako významné. V územnom sektore diaľnice D4 sú prírodné fragmenty okolitej krajiny skoro všetky chránené, alebo navrhované na ochranu. V koridore cca 1000 – 2000 m uvádzame všetky chránené územia, aj keď sa nepredpokladá, že varianty trasovania ich môžu všetky zasiahnuť. <ul style="list-style-type: none">• CHKO Záhorie• CHKO Malé Karpaty• CHKO Dunajské Luhy (chránená tiež ako ramsarská lokalita Dunajské luhy)• CHA Devínske alúvium Moravy (chránená tiež ako ramsarská	-2	18, 61	Minimalizovať priame zásahy do CHÚ, dôsledne realizovať opatrenia navrhnuté v procese EIA na elimináciu hluku, oslňovania, technickými opatreniami zmierňovať migračné bariéry, realizovať záchranné transfery, realizovať monitoring

	<p><i>lokalita Niva Moravy)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • NPR Šúr (<i>chránená tiež ako ramsarská lokalita Šúr</i>) • PR Jurské jazero • PR Pod Pajštúnom • PR Strmina • PR Zlatá studnička • CHA Svätajurské hradisko • PP Limbašská vyvieracia • PR Dunajské ostrovy • PR Gajc • PR Kopáčsky ostrov • PR Topoľové hony <p>Všetky posudzované varianty sa v rôznej miere dotknú CHKO Malé Karpaty, CHKO Dunajské luhy, okrajový zásah sa predpokladá do NPR Šúr, resp. jej ochranného pásma. Priamo bude zasiahnutá PR Gajc a CHA Devínske alúvium Moravy.</p> <p>Z hľadiska vplyvov navrhovanej diaľnice na chránené územia možno očakávať priamy záber častí chránených území, vplyv na migráciu, stresové faktory (hluk a oslňovanie reflektormi) zaťažujúce dotknuté časti chránených území, znečisťovanie ovzdušia chránených území</p>			
2	<p>Trasa diaľnice D4 vedie v území s kumuláciou vzácnych prírodných lokalít, ktoré boli začlenené do siete Natura 2000. Priamo, alebo nepriamo bude výstavbou ovplyvnených:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKUEV0104 Homol'ské Karpaty • SKUEV0279 Šúr • SKUEV0388 Vydrice • SKUEV0089 Martinský les • SKUEV0295 Biskupické luhy • SKUEV0269 Ostrovné lúčky • SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy • SKUEV0314 Morava • SKCHVU014 Malé Karpaty • SKCHVU029 Sysľovské polia • SKCHVU007 Dunajské luhy • SKCHVU016 Záhorské Pomoravie <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>	-2?	18, 61	<p>V decembri 2010 bol vypracovaný elaborát „Diaľnica D4, Ivanka sever – Záhorská Bystrica - Posúdenie vplyvu zámeru na územia európskeho významu a chránené vtáčie územia“, riešiteľom bol HBH projekt, Brno. Pre hodnotený zámer nebol v súčasnosti jednoznačne uznaný významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany žiadnej ÚEV a CHVÚ.</p> <p>Podmienkou pre smerodajné a jednoznačné vylúčenie významného negatívneho vplyvu však je realizácia podrobného monitoringu.</p>
3	<p>V urbanizovanej a husto osídlenej krajine je dôležité zachovať refúgia pre živočíchov a migračné koridory tak, aby bola zabezpečená priechodnosť krajiny a jej ekologická stabilita.</p> <p>V území sa nachádzajú prvky ÚSES, ktorú túto funkciu zabezpečujú:</p>	-1	18, 61	<p>Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu. Bariérové pôsobenie diaľnice na migráciu a výmenu genetických informácií živých organizmov a ich spoločenstiev prostredníctvom biokoridorov je možné zmierniť mimoúrovňovým križovaním, technickými opatreniami na</p>

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	<ul style="list-style-type: none"> NRBc Nadregionálne biocentrum Dolnomoravská niva NRBc Devínska kobyľa NRBc Šúr (zahŕňujúce NPR Šúr) NRBc Martinský les NRBc Bratislavské luhy Regionálne biocentrá PRBk Dunaj NRBk Alúvium Moravy NRBk terestrický po hrebeni Malých Karpát NRBK vedúci súbežne s vodnými tokmi Malý Dunaj a Šúrske kanál NRBk Malý Dunaj Regionálne biokoridory 			zvýšenie konektivity biotopov (podchody) a opatreniami, ktoré zabraňujú zvýšenej mortalite na komunikáciách (oplotenia, navádzacie zábrany, opatrenia na ochranu vtákov, netopierov). Zároveň treba ozelenovanie diaľnic riešiť takým spôsobom, aby sa nevytvárali vhodné úkrytové, pobytové a potravné možnosti v nebezpečnej blízkosti. Náhradné biotopy vytvárať vo väčšej vzdialenosti.
4	V ÚS sa nachádzajú najkvalitnejšie pôdy, zásah do hospodárskych lesov, čiastočne do lesov osobitného určenia.	-1	18, 61	4
5	V hornatých častiach ÚS sa vyskytujú úseky so svahovými deformáciami.	-1	61	5
6	<p>Južná časť ÚS je súčasťou CHVO Žitný ostrov, narušenie režimu podzemných vôd v zárezoch, resp. hĺbených tuneloch, zásah do OP II. stupňa VZ.</p> <p>Výstavba tunela Karpaty bude mať významný vplyv na hydrológiu podzemných vôd.</p>	-1 -1	18 61	6
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		7
	Spolu	-9		

Rýchlostná cesta R1		Územný sektor č.11: Most pri Bratislave – Sered'		TEN-T: úsek nie je zaradený
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, BA-TT	+2	63	
2	BA-ZA-KE, maximum hodnota západ - východ	+2	63	
3	X	0		
4	X	0		
	Spolu	+4		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzali 2 KNL. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu	+1	63	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	63	
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Prepojenie pripravovanej diaľnice D4 a prevádzkovaného úseku rýchlostnej cesty R1 je vedená prevažne rovinným územím, uvažované sú tri varianty. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v priestore medzi variantmi sa nachádza CHA Vlčkovský Háj, ovplyvnenie sa nepredpokladá.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako významne negatívne. <ul style="list-style-type: none">Všetky varianty prechádzajú cez SKCHVU023 Úľanská mokraď	-2	63	Pre úsek „Rýchlostná cesta R1 Most pri Bratislave - Vlčkovce“ bolo spracované Primerané hodnotenie vplyvu na sústavu Natura 2000 v roku 2013. Záver hodnotenia konštatuje významne negatívny vplyv (-2) na predmety ochrany a celistvosť CHVU a to pre všetky

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	<ul style="list-style-type: none"> Podrobnejšia charakteristika a posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4. 			posudzované varianty. Významne negatívny vplyv (-2) ako taký nemožno v súlade s metodikou, v rámci tohto hodnotenia, eliminovať žiadnymi navrhnutými zmierňujúcimi opatreniami. Možným a reálnym riešením tohto stavu je upraviť technické riešenie rýchlostnej cesty R1 (napr. doplnením protihlukových stien v rámci aktualizácie technickej štúdie, ktorá bude podkladom pre Správu o hodnotení) pre ďalší stupeň posudzovania - Správu EIA. Pokiaľ budú protihlukové steny neoddeliteľnou súčasťou rýchlostnej cesty už v podklade pre Správu EIA, je možné v rámci Správy EIA previesť nové primerané hodnotenie vplyvu na sústavu Natura 2000, ktorého výsledkom môže byť stanovený vplyv mierne negatívny (-1).
3	<ul style="list-style-type: none"> NRBk Malý Dunaj - Hydrický nadregionálny biokoridor je vedený celou trasou prirodzeného vodného toku Malý Dunaj aj s jeho okolitým brehovým porastom a mŕtvymi ramenami. NRBk hydrický nadregionálny biokoridor vedúci súbežne s tokmi Čierna voda a Stoličný potok NRBc Úľanská mokrad' - terestrické nadregionálne biocentrum Prvky regionálneho aj miestneho USES Všetky navrhované varianty križujú biokoridory, bariérový vplyv je vhodné zmierniť technickými opatreniami na zlepšenie priechodnosti krajiny a zachovanie funkcie biokoridorov. 	-1	63	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú najkvalitnejšie pôdy 1 – 4 triedy kvality, zásah do hospodárskych lesov.	-1	63	Minimalizovať zábery pôd
5	ÚS sa nachádza v rovinatom území a relatívne stabilizovanom horninovom prostredí.	0		
6	Celý ÚS je súčasťou CHVO Žitný ostrov, narušenie režimu podzemných vôd v zázoroch, zásah do OP II. stupňa VZ.	-1	63	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-5		

Rýchlostná cesta R1		Územný sektor č.12: Sliach – Banská Bystrica – Likavka	TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Mimo hlavnej DR osi SR i regiónu, BB/ZV-RK/DK/LM	0	64, 65, 66	
2	Trstená-DK-RK-BB-ZV-Šahy, minimum hodnota sever- juh	0	64, 65, 66	
3	X	0		
4	2 pruh 2040, (Banská Bystrica –Donovaly 4 pruh 2040)	-2	64, 65, 66	
	Spolu	-2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzali 4 KNL, nízka hustota DN.	0	64, 65, 66	
2	Plánovaná rýchlostná cesta R1 je navrhovaná v dominantnej miere v úzkom údolí Belianskej doliny, prakticky v koridore existujúcej cesty I/59. K odvedeniu dopravy mimo intravilán dôjde v minimálnej miere, doprava z úseku Banská Bystrica – Donovaly bude premiestnená do osídleného úseku Banská Bystrica – Slovenská Ľupča.	0	64,65, 66	
	Spolu	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Trasa je navrhovaná v zložitých geomorfologických podmienkach a v území s mimoriadnou koncentráciou prírodných hodnôt, ktorých odrazom sú vyhlásené chránené územia: <ul style="list-style-type: none">NP Nízke TatryNP Veľká FatraNPR PríbojPR Kozí chrbátCHA RevúcaPP BukovinkaPP Jazierske travertíny	-2	64, 65, 66	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	<ul style="list-style-type: none"> • PP Dogerské skaly • NPP Liskovská jaskyňa • PP Skalná päšť • PR Mohylky 			
2	<p>Trasa spája Pohronie s Považím cez masív Nízkyh Tatier, je vedený krajinársky exponovaným územím s viacerými európsky chránenými územiami. Vplyv na územia Natura 2000 hodnotíme ako veľmi významný. Trasa ovplyvňuje územia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKCHVU018 Nízke Tatry • SKCHVU033 Veľká Fatra • SKUEV0062 Príboj • SKUEV1303 Alúvium Hrona • SKUEV0302 Ďumbierske Nízke Tatry • SKUEV0198 Zvolen • SKUEV0164 Revúca • SKUEV0197 Salatín • SKUEV0253 Rieka Váh <p>Na začiatku trasy od Banskej Bystrice prechádza v blízkosti SKÚEV0062 Príboj, SKÚEV1303 Alúvium Hrona, krátko pred Moštenicou vchádza do SKÚEV0302 Ďumbierske Tatry, SKCHVU018 Nízke Tatry, pri povrchovom vedení v Korytnickej doline môže byť okrajovo dotknuté zo západnej strany SKÚEV0198 Zvolen a CHVÚ 033 Veľká Fatra, od cca Liptovskej Osady severným smerom trasa križuje rieku Revúcu, ktorá je v tomto úseku SKÚEV0164 Revúca, z východnej strany doliny môže byť okrajovo zasiahnuté SKÚEV0197 Salatín. Tesne pred napojením na diaľnicu D1 pri Ružomberku trasa R1 ešte križuje rieku Váh, ktorá je SKÚEV0253 Váh. Navrhovaná trasa cesty R1 bude mať významný vplyv na prírodné prostredie, chránené druhy a územia siete Natura 2000. Ich eliminácia pravdepodobne nie je realizovateľná žiadnymi navrhovanými technickými, revitalizačnými ani kompenzačnými opatreniami.</p> <p>Podrobnejšia charakteristika a posúdenie vplyvov je uvedená v prílohe č. 4.</p>	-2	64, 65, 66	<p>Trasa rýchlostnej cesty si vyžiada posúdenie jej vplyvu na priaznivý stav území Natura 2000 v zmysle §28 zákona č. 543/2002 Z. z. Potrebné je primerané hodnotenie vplyvu činnosti na priaznivý stav chráneného vtáčieho územia a na územia európskeho významu, aby sa vyhodnotila závažnosť vplyvov na druhy a biotopy, pre ktoré sú územia vyhlásené. Podľa doporučených metodík Európskej komisie sa uznáva, že v prípade preukázania pravdepodobnosti významného negatívneho vplyvu na aspoň jeden predmet ochrany danej lokality nastáva významný vplyv na celistvosť lokality. S vysokou pravdepodobnosťou môže táto situácia nastať a v tom prípade je daný zámer možné realizovať len v prípadoch naliehavých vyšších záujmov, pričom nesmie existovať žiadne variantné riešenie.</p>
3	<p>Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako významné. K významným prvkom ÚSES, ktoré trasa zasahuje patria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Veľká Fatra – Nízke Tatry, • NRBk Vodný tok Váh, • NRBk Vodný tok Hron, • RBk Vodný tok Revúcej. <p>Relatívne nedotknutá krajina bude vizuálne porušená novým výrazným líniovým prvkom, s množstvom technických úprav (estakády, zárezy a násypy).</p>	-1	64, 65, 66	
4	V trase sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, zásah do lesov ochranných.	-1		Minimalizovať zábery lesných pozemkov.
5	V trase sa vyskytujú úseky s potenciálnymi zosuvmi plošného a prúdového tvaru, ktoré môžu byť realizáciou zárezov aktivované.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia

6	V trase sa vyskytujú ochranné pásma vodárenských zdrojov.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	Trasa prechádza cez CHVO Nízke Tatry a Veľká Fatra. Možné ovplyvnenie stolových, liečivých, minerálnych zdrojov Korytnica (vrt KH-2).	-1		Možné negatívne dopady ovplyvnenia stolových, liečivých, minerálnych zdrojov Korytnica riešiť v rámci ďalších stupňov projektovej prípravy.
	Spolu	-9		

Rýchlostná cesta R2		Územný sektor č.13: Chocholná – Pravotice		TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Mimo hlavnej DR osi SR, TN-PD	0	28, 13		
2	X	0			
3	X	0			
4	4 pruh 2020	+2	28, 13		
	Spolu	+2			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzali 4 KNL. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu.	+1	28, 13		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá minimálny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	0	28, 13		
	Spolu	+1			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa diaľnice sa nachádza v 1. stupni ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V koridore cca 1000 m sa nachádzajú: <ul style="list-style-type: none">PP Mitická slatinaPP Svinica	0			
2	Trasa nezasahuje do území chránených v rámci európskej siete Natura 2000, preto vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. Lokality Natura 2000 sa nenachádzajú ani v širšom koridore diaľnice.	0			
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, negatívny vplyv stavby je zmierniteľný opatreniami, ktoré zachovávajú priepustnosť biokoridorov. V trase diaľnice a v širšom okolí sa nachádzajú	-1	28, 13	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny	

	prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Váh • NRBc hrebeňov Považského Inovca a Strážovských vrchov, spája NRBc Tematínske vrchy - Kňazí vrch - Javorníček s ďalšími biocentrami Považského Inovca a Strážovských vrchov. Významný terestrický biokoridor, komplexy lesa predstavujú významný ekosystém so špecifickou mozaikou biotopov. Existuje bariérový efekt, preto je potrebné zrealizovať migračný nadchod. • RBc Svinica 			a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú stredne kvalitné pôdy, lokálne pôdy triedy kvality 3 a 4, zásah do hospodárskych lesov, v menšej miere do lesov osobitného určenia.	-1	13, 28	Minimalizovať zábery pôd
5	Svahové deformácie trasy hodnotenej činnosti sú vyvinuté na svahoch s väčšou akumuláciou sedimentov, ktoré sú náchylné na zliezanie pokryvných kvartérnych útvarov.	-1	13, 28	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	Trasa diaľnice nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO). Trasa rýchlostnej cesty zasahuje do OP II. stupňa vodárenského zdroja.	-1	13, 28	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Rýchlostná cesta zasahuje aj do ochranného pásma II. stupňa prírodných zdrojov minerálnych vôd v Mnichovej Lehote a do ochranného pásma II. stupňa prírodných zdrojov stolových minerálnych vôd v Trenčianskych Miticiach.	-1	13	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu týchto vôd
	Spolu	-5		

Rýchlostná cesta R2		Územný sektor č.14: Pravotice – Žiar nad Hronom juh		TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Mimo hlavnej DR osi SR, PD -	0	29, 30 ,31		
2	X	0			
3	X	0			
4	4 pruh 2040, (Pravotice - Handlová 4 pruh 2020)	0	29, 30, 31		
	Spolu	0			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 5 KNL. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu	+1	29, 30, 31		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	29, 30, 31		
	Spolu	+2			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v koridore 1000 m sa nachádza PP Nitrica, ovplyvnenie nepredpokladáme.	0			
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Trasa v krátkom úseku sa dostáva do blízkosti najjužnejšieho výbežku, resp. križuje SKUEV0128 Rokoš. Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.	-1	29	Bude potrebné vyhodnotiť vplyvy rýchlostnej cesty na predmety ochrany uvedeného územia v zmysle §28 zákona č. 543/2002 Z. z.	
3	V úseku sa nachádzajú prvky ÚSES, ktoré trasa križuje, prípadne ovplyvňuje ich ekologické funkcie. <ul style="list-style-type: none">NRBk terestrický Rokoš - Drieňov,	-1	29, 30, 31	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu	

	<ul style="list-style-type: none"> • NRBk Vtáčnik - Flochová, • NRBk Nitra, • NRBc Drieňov, • NRBc Košovské mokrade. <p>Konflikty sú riešiteľné technickými opatreniami.</p>			
4	V ÚS sa nachádzajú pôdy zaradené do skupiny kvality 2-4, menší zásah do ochranných lesov.	-1		Minimalizovať zábery pôd a lesných pozemkov.
5	V trase sa vyskytujú úseky s potenciálne zosuvným územím.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia.
6	V trase sa vyskytujú ochranné pásma vodárenských zdrojov.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	V trase sa vyskytujú ochranné pásma minerálnych a termálnych vôd.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
	Spolu	-6		

Rýchlostná cesta R2		Územný sektor č.15: Sliach – Lučenec – Ožďany		TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Súčasť hlavnej DR osi SR i dopravného regiónu, BB/ZV-LC/RS	+1	32, 33, 34		
2	BA-ZV-LC-KE, stredná hodnota západ - východ BA-DS-NZ-LC-KE, minimum hodnota západ - východ	+1 0	32, 33, 34		
3	X	0			
4	4 pruh 2040	0	33, 34		
	Spolu	+2			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 7 KNL. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu	+1	32, 33, 34		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	32, 33, 34		
	Spolu	+2			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v koridore 1000 m sa nachádzajú <ul style="list-style-type: none">• PP Krivánsky potok• CHA Arborétum Borová Hora• CHA Hrončička• PR Rohy• PR Pstruša• PR Ružínske jelšiny	-1	32,33,34	Dôsledne realizovať všetky opatrenia na zmiernenie dôsledkov výstavby špecifikované v procese EIA	

	Variantné riešenie zasahuje do okrajovej časti chráneného areálu Arborétum Borová hora (plánovaná výstavba tunelového portálu). Najvýraznejšie negatívne vplyvy sa prejavujú predovšetkým v etape výstavby.			
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako nevýznamné. K priamemu kontaktu s územiaми Natura 2000 nedochádza, v koridore 1000 m sa nachádzajú SKUEV0247 Rohy a SKCHVU022 Poľana, ich prípadne ovplyvnenie nepredpokladáme.	0	32	
3	V úseku sa nachádzajú prvky ÚSES, ktoré trasa križuje, prípadne ovplyvňuje ich ekologické funkcie. Konflikty sú riešiteľné technickými opatreniami. <ul style="list-style-type: none"> • NRBC Rohy • NRBC terestrický Poľana – Rohy – Ostrôžka – Kukučkov kopec • NRBC terestrický Poľana - Hriňová - Divín • NRBC hydrický Ipeľ • Regionálne biocentrá a biokoridory 	-1	32, 33, 34	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú pôdy zaradené do skupiny kvality 4, zásah do hospodárskych lesov, zásah do lesov osobitného určenia.	-1	32, 34	Minimalizovať zábery pôd a lesných pozemkov.
5	V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami.	-1	32, 34	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	Výstavby tunelov budú predstavovať pomerne výrazný regionálny drén pre podzemné vody v horninovom prostredí a nie je možné vylúčiť ich vplyv na využívané zdroje podzemných vôd v širšom okolí.	-1	32	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Možné ovplyvnenie liečivých vôd kúpeľov Sliač.	-1	32	Možné negatívne dopady ovplyvnenia liečivých vôd kúpeľov Sliač riešiť v rámci ďalších stupňov projektovej prípravy.
	Spolu	-6		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Rýchlostná cesta R2		Územný sektor č.16: Ožďany – Košické Oľšany		TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	↓ Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Súčasť hlavnej DR osi SR i dopravného regiónu, LC/RS-KE/PO	+1	35, 36, 37, 38, 67, 14, 68, 69, 15	
2	BA-ZV-LC-KE, stredná hodnota západ - východ, BA-DS-NZ-LC-KE, minimum hodnota západ - východ	+1 0	35, 36, 37, 38, 67, 14, 68, 69, 15	
3	X	0		
4	2 pruh v r. 2040	-2	35, 36, 37, 38, 67, 14, 68, 69, 15	
		0		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 13 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá zlepšenie stavu.	+2	35, 36, 37, 38, 67, 14, 68, 69, 15	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá minimálny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	0	35, 36, 37, 38, 67, 14, 68, 69, 15	
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Predpokladáme najmä nepriame vplyvy počas výstavby a prevádzky. Trasa rýchlostnej cesty priamo zasahuje do okrajovej časti ochranného pásma Národného parku Slovenský kras (západný tunelový portál a prístupová cesta	-1	38, 67, 68, 69, 15	Dôsledne realizovať všetky opatrenia na zmiernenie dôsledkov výstavby špecifikované v procese EIA

	<p>k východnému tunelovému portálu). Tunel vedie v celej dĺžke popod NP Slovenský kras. V širšom území (v koridore cca 1000m) boli identifikované nasledovné chránené územia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NP Slovenský kras a jeho ochranné pásmo • NPR Hrušovská lesostep - prechádza v tesnej blízkosti, ku kontaktu nedochádza • NPR Brzotínske skaly • NPR Turniansky hradný vrch • NPR Pod Strážnym hrebeňom • NPP Hrušovská jaskyňa • NPP Krásnohorská jaskyňa • PP Jovické rašelinisko • PR Zemné hradisko • CHA Slaná 			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Trasa R2 v tomto sektore prechádza územím s vysokou prírodnou hodnotou, kde bude ovplyvňovať, alebo priamo zasahovať nasledovné územia (koridor cca 1000 m):</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie • SKCHVU027 Slovenský kras • SKCHVU009 Košická kotlina • SKUEV 0363 Ťahan • SKUEV 0398 Slaná • SKUEV 0343 Plešivské stráne • SKUEV 0346 Pod Strážnym hrebeňom • SKUEV 0350 Brzotínske skaly • SKUEV0353 Plešivská planina • SKUEV0352 Hrušovská lesostep • SKUEV0356 Horný vrch • SKUEV0737 Palanta <p>V úseku R2 Gombasek – Rožňava rýchlostná cesta prechádza cez CHVU Slovenský kras a pri križovaní rieky sa dostáva do konfliktu s UEV Slaná.</p> <p>Ďalej prechádza od Rimavskej Soboty až takmer po Figu cez CHVU Cerová vrchovina – Porimavie. V úseku R2 Bátka – Figa západ sa trasa dostáva aj do blízkosti UEV Ťahan. Od Rožňavy až po Lipovník je trasa R2 bezkonfliktná, od Lipovníka po Jablonov nad Turňou prechádza opäť cez pohorie Slovenského krasu Trasa priamo zasahuje do CHVU Slovenský kras do vzdialenosti 470m, kde je situovaný západný portál tunela Soroška. V katastri Hrušova prechádza v blízkosti UEV Hrušovská lesostep, ku kontaktu nedochádza.</p> <p>Úsek R2 Jablonov nad Turňou – Včeláre prechádza v tesnej blízkosti CHVU Slovenský kras. V úseku Včeláre – Moldava nad Bodvou prechádza trasa rýchlostnej cesty R2 v katastri Turne nad Bodvou v blízkosti CHVU Slovenský kras a UEV Horný vrch.</p>	-1?	35, 36, 37, 38, 67, 68, 14, 69	<p>V jednotlivých úsekoch, kde dochádza k tesnej blízkosti, alebo priamo ku križovaniu území Natura 2000 a dá sa preto predpokladať negatívny vplyv, je potrebné posúdenie vplyvu činnosti na priaznivý stav území Natura 2000 podľa §28 zákona č. 543/2002 Z. z, aby sa zistila miera vplyvu na predmety ochrany.</p>

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	Trasa R2 Šaca – Košické Olšany v blízkosti obce Haniska zasahuje do severného výbežku CHVU Košická kotlina. Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.			
3	Trasa ovplyvňuje nadregionálne aj regionálne prvky ÚSES: <ul style="list-style-type: none"> • PBc Zádielska dolina - Havrania skala - Turniansky hradný vrch • NRBC Plešivská planina • NRBC Hrhovské rybníky - Dolný vrch • NRBC terestrický Sinec – Cerová vrchovina • NRBC terestrický Drienčanský kras - Lenartovce • NRBC hydrický Slaná • NRBC Plešivská planina - Zádielska planina • NRBC hydrický Hornád • Sieť regionálnych biocentier a biokoridorov Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, bariérové vplyvy sú riešiteľné opatreniami (nadchody, podchody).	-1	38, 67, 68, 69, 14, 69	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú pôdy zaradené do skupiny kvality 4, zásah do lesov ochranných a osobitného určenia.	-1	35, 67	Minimalizovať zábery pôd a lesných pozemkov.
5	Bočná erózia tokov a premiestňovanie ich koryt, podmáčanie v oblasti inundačných nív bude klást' zvýšené nároky na spôsob zakladania násypov a mostov pri prekonávaní vodných tokov.	-1	35, 36, 37, 38	Opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia navrhnuť na základe podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby.
6	V trase sa vyskytujú ochranné pásma vodárenských zdrojov.	-1	38, 67	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	V trase sa vyskytujú ochranné pásma minerálnych a termálnych vôd.	-1	67	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
	Spolu	-7		

Rýchlostná cesta R3		Územný sektor č.17: Hubová – Trstená		TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka	
1	Mimo hlavnej DR osi SR, RK/DK/LM -	0	70, 41, 40, 39, 76		
2	Trstená-DK-RK-BB-ZV-Šahy, minimum hodnota sever- juh	0	70, 41, 40, 39, 76		
3	RK/DK/LM-Krakov	+1,5	-		
4	4 pruh v r. 2040	0	70, 41, 40, 39, 76		
	Spolu	+1,5			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 8 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu.	+1	70, 41, 40, 39, 76		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá výraznejší pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+2	70, 41, 40, 39, 76		
	Spolu	+3			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka	
1	V území boli identifikované chránené územia (koridor cca 1000 m) <ul style="list-style-type: none">CHA Rieka Orava (<i>chránená tiež ako ramsarská lokalita Rieka Orava a jej prítoky</i>) – trasa viackrát križuje tokNPR Bielska skalaPP Oravské hradné braloCHA Ostrá a Tupá skala - trasa nezasahuje priamoOP NP Veľká Fatra - na okraji je lokalizovaná križovatka Hubová	-1	70, 41, 40, 39, 76	Dôsledne realizovať všetky opatrenia na zmiernenie dôsledkov výstavby špecifikované v procese EIA	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	Takmer celá trasa v tomto územnom sektore vedie súbežne s riekou Orava. Už v súčasnosti je územie CHA v tomto priestore zaťažené jestvujúcimi dopravnými ťahmi (cesta I/70, I/59, železničná trať) a antropogénnymi vplyvmi. Zásah do územia CHA sa predpokladá prevažne v miestach navrhovaných mostných úsekoch, vplyv stavby sa bude prejavovať iba v miestach premostenia ponad vodný tok, resp. počas výstavby, čo súvisí s odstránením brehových porastov. Na ostatných chránených územiach sa vplyv neprejaví.			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Boli identifikované priame kontakty a križovania s územiaми Natura 2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKCHVÚ050 Choč – trasa prechádza územím v úseku od Jasenovej • SKUEV0243 Orava - dochádza k niekoľkonásobnému križovaniu, alebo priblíženiu • SKUEV 0253 Váh <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>	-1?	70, 41, 40, 39, 76	Potrebné je primerané hodnotenie vplyvu činnosti na priaznivý stav chráneného vtáčieho územia a na územia európskeho významu, aby sa vyhodnotila závažnosť vplyvov na druhy a biotopy, pre ktoré sú územia vyhlásené.
3	<p>V území sa nachádzajú viaceré prvky ÚSES, ktoré navrhovaná trasa ovplyvňuje</p> <ul style="list-style-type: none"> • Provincionalný biokoridor Malá Fatra – Veľká Fatra – Chočské vrchy – Tatry • Nadregionálny biokoridor rieka Orava • Nadregionálny biokoridor rieka Váh • Regionálne biocentrá a biokoridory hydrické aj terestrické <p>Trasa najviac ovplyvní nadregionálny hydricko-terestrický biokoridor Rieka Orava. Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, bariérové vplyvy sú riešiteľné opatreniami (nadchody, podchody).</p>	-1	70, 41, 40, 39, 76	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, zásah do ochranných lesov.	-1		Minimalizovať zábery lesných pozemkov.
5	V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami a tektonickými poruchami.	-1		Opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia navrhnuť na základe podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby.
6	V trase sa vyskytujú ochranné pásma vodárenských zdrojov.	-1	41	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	V trase sa nevyskytujú ochranné pásma minerálnych a termálnych vôd.	0		
	Spolu	-6		

Rýchlostná cesta R3		Územný sektor č.18: Martin – Šášovské Podhradie		TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	½ Súčasť úseku v hlavnej DR osi SR, ZA/MT -	+1	42, 43, 44		
2	½ Súčasť úseku v Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy, maximum hodnoty sever- juh	+1	42, 43, 44		
3	X	0			
4	2 pruh v r. 2040 (Martin – Rakovo 4 pruh v r. 2020)	-2	42, 43, 44		
		0			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 6 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu.	+1	42, 43, 44		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	42, 43, 44		
	Spolu	+2			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V koridore 1000 m sa nachádzajú nasledovné chránené územia <ul style="list-style-type: none">• OP NP Veľká Fatra – okrajová časť v kontakte s trasou• CHA Mošovské aleje – priamo trasa nezasahuje• CHA Žarnovica Mimo trasu, ale relatívne v blízkosti paralelne takmer s celou dĺžkou sa nachádza NPR Turiec a NPR Kláštorské lúky, ktoré vzhľadom na predmety ochrany môžu byť tiež nepriamo ovplyvnené	-1	42,43, 44	Dôsledne realizovať všetky opatrenia na zmiernenie dôsledkov výstavby špecifikované v procese EIA	
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Boli identifikované priame kontakty a križovania s územiaми Natura 2000:	-1?	42,43,44	Zásah do ÚEV vyžaduje posúdenie vplyvu činnosti na priaznivý stav územia podľa §28	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	<ul style="list-style-type: none"> • SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok, • SKUEV0147 Žarnovica <p>V úseku Martin – Rakovo trasa priamo do UEV Turiec a Blatnický potok nezasahuje, v úseku Rakovo – Horná Štubňa sa dostáva do priameho kontaktu so UEV Turiec a Blatnický potok aj so UEV Žarnovica. Úsek Horná Štubňa – Šášovské Podhradie je v kolízii s UEV Turiec a Blatnický potok na hornom toku rieky Turiec.</p> <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>			zákona NR SR č. 543/2002 Z. z.
3	<p>V území sa nachádzajú viaceré prvky ÚSES, ktoré navrhovaná trasa ovplyvňuje</p> <ul style="list-style-type: none"> • RBk Blatnický potok - hydrický • RBk Trebostovo – Záborie • RBk Kláštor pod Znievom – Mošovce • RBk typu ekoton Veľká Fatra – Háj – Dolná Štubňa <p>Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, bariérové vplyvy sú riešiteľné opatreniami (nadhody, podchody).</p>	-1	42,43,44	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, menší zásah do lesov osobitného určenia.	-1		Minimalizovať zábery lesných pozemkov.
5	Horninové prostredie v danej lokalite sa hodnotí ako dobre únosné, bez významných geodynamických javov s pomerne priaznivými inžiniersko–geologickými vlastnosťami.	0		
6	V trase sa vyskytujú ochranné pásma vodárenských zdrojov.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	V trase cesty sa nachádzajú ochranné pásma minerálnych a termálnych vôd.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
	Spolu	-6		

Rýchlostná cesta R3		Územný sektor č.19: Budča – Šahy – št. hranica SR/MR		TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Mimo hlavnej DR osi SR, BB/ZV-	0	71		
2	Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy, maximum hodnoty sever- juh Trstená-DK-RK-BB-ZV-Šahy, minimum hodnota sever- juh	+2 0	71		
3	BB/ZV-Budapešť	+1,5	71		
4	2 pruh v r. 2040	-2	71		
	Spolu	+1,5			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzali 8 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu.	+1	71		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny, pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	71		
	Spolu	+2			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. V koridore cca 1000 m sa nachádzajú: <ul style="list-style-type: none">• CHKO Štiavnické vrchy – priamy kontakt• CHA Park v Horných Semerovciach• CHA Park v Hokočciach• PP Dudínske travertíny• NPR Mäsiarsky bok - priamy kontakt V území sa nachádza aj ramsarská lokalita Poiplie. Trasa prechádza spolu s existujúcou cestou I/66 v kontakte s CHKO Štiavnické vrchy. Už v súčasnosti je	-1	71	Dôsledne realizovať všetky opatrenia na zmiernenie dôsledkov výstavby špecifikované v procese EIA	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	územie CHKO v tomto priestore zaťažené jestvujúcimi dopravnými ťahmi (cesta I/66, železničná trať) a antropogénnymi vplyvmi. Zásah do územia CHKO sa predpokladá prevažne v miestach navrhovaných tunelových úsekoch, vplyv stavby sa bude prejavovať iba v miestach vyústenia z tunela, resp. počas výstavby pri odvoze razeného materiálu.			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. V koridore 1000 m boli identifikované územia Natura 2000, na ktoré môže mať trasa negatívny vplyv:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKUEV0266 Skalka – priamy kontakt • SKUEV0260 Mäsiarsky bok – môže byť priamo zasiahnutá jedným z posudzovaných variantov • SKUEV0257 Alúvium Ipľa – pravdepodobne priamy kontakt • SKCHVU02 Poiplie <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>	-1?	71	Zásah do území Natura 2000 vyžaduje posúdenie vplyvu činnosti na priaznivý stav územia podľa §28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z.
3	<p>Najvýznamnejšími koridormi sú:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Východné predhorie Štiavnických vrchov, terestrický • NRBk Štiavnica, hydricko - terestrický • NRBk Hron, terestricko – hydrický • NRBk Ipľa, hydrický • biokoridory a biocentrá regionálneho významu <p>Všetky prvky ÚSES môžu byť mierne ovplyvnené, vplyv je zmierniteľný v prípade, ak sa budú realizovať opatrenia na zlepšenie priechodnosti krajiny.</p>	-1	71	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V trase sa nachádzajú kvalitné pôdy zaradené do skupín 2-4, zásah do lesov ochranných.	-1		Minimalizovať zábery kvalitných pôd a lesných pozemkov.
5	V trase sa vyskytujú úseky s potenciálnymi zosuvmi.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	V trase sa vyskytujú ochranné pásma II. st. vodárenských zdrojov.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	V trase sa vyskytujú ochranné pásma III. st. minerálnych a termálnych vôd.	-1		V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
	Spolu	-7		

Rýchlostná cesta R4		Územný sektor č.20: Prešov západ – Svidník – št. hranica SR/PR		TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	1/3 Súčasť hlavnej D osi, KE/PO-	0	45, 50, 49, 48, 47, 46		
2	Svidník-PO-KE-Milhošť, stredná hodnota sever- juh	+1	45, 50, 49, 48, 47, 46		
3	KE/PO-Rzesov	+1,25	45, 50, 49, 48, 47, 46		
4	2 pruh v r. 2040, (Nižná Šebastová - Hanušovce nad Topľou 4 pruh v r. 2020)	-2	45, 50, 49, 48, 47, 46		
	Spolu	+0,25			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 13 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá zlepšenie stavu.	+2	45, 50, 49, 48, 47, 46		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny, pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	45, 50, 49, 48, 47, 46		
	Spolu	+3			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Medzi ovplyvnené chránené územia v koridore 1000 m boli identifikované: <ul style="list-style-type: none">• CHKO Východné Karpaty – priamy kontakt na hraniciach SR• PR Dranec – možný okrajový kontakt	-1	46		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Boli identifikované kontakty s územiami Natura 2000:	-1?	46,50	Zásah do území Natura 2000 vyžaduje posúdenie vplyvu činnosti na priaznivý stav	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	<ul style="list-style-type: none"> • SKUEV 0048 Dukla – možný okrajový kontakt • SKCHVU 011 Laborecká vrchovina – trasa územie križuje • SKCHVU 025 Slanské vrchy – len nepriame ovplyvnenie, priamy kontakt sa nepredpokladá, koridor trasy je v dotyku <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>			územia podľa §28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z.
3	<p>Trasa mierne ovplyvní prvky ÚSES, ktorých sa dotýka, alebo ich križuje</p> <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Ondava - Ladomirka – hydrický • NRBk Topľa – hydrický • NRBk čergov – Domaša – terestrický • NRBc Dukla • NRBc Stráže • NRBc Korunkov • Regionálne biocentrá a biokoridory <p>Najviac sa predpokladá ovplyvnenie rieky Ondavy a Ladomirky, v údoliach ktorých vedie časť trasy. Toky sú viackrát križované.</p>	-1	45, 49, 48, 47, 46	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy, zásah predovšetkým do hospodárskych lesov, lokálne do lesov osobitného určenia a ochranných lesov.	-1	45 - 50	Minimalizovať zábery pôd
5	V trase sa vyskytujú úseky s rozsiahlymi svahovými deformáciami s potenciálnymi aj aktívnymi zosuvmi, zložité podmienky pre zakladanie tunelov.	-1	46 - 50	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	<p>ÚS nie je súčasťou žiadnej CHVO.</p> <p>Severná časť ÚS spadá pod povodie vodárenského toku rieky Ondava a OP II. a III. stupňa vodárenského zdroja.</p>	-1	46, 47, 48, 49	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-6		

Rýchlostná cesta R5		Územný sektor č.21: Svrčinovec – št. hranica SR/ČR		TEN-T: úsek návrhu novej súhrnnej siete	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, CHVÚ, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Súčasť hlavnej DR osi SR,	0	16		
2	Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy, maximum hodnota sever- juh	+2	16		
3	ZA/MT-Ostrava	+1	16		
4	4 pruh v r. 2040	0	16		
	Spolu	+3			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzala 1 KNL. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu.	+1	16		
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá výraznejší pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+2	16		
	Spolu	+3			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v koridore 1000 m sa nenachádzajú žiadne chránené územia	0			
2	V úseku nie sú vyhlásené žiadne územia Natura 2000, trasa do konfliktu neprichádza.	0			
3	Križovanie NRBk Malý Polom – Veľká Rača	-1	16	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu	
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, zásah do hospodárskych lesov.	-1	16	Minimalizovať zábery pôd	
5	V trase sa vyskytujú úseky so svahovými deformáciami s potenciálnymi zosuvmi.	-1	16	V rámci prípravy a realizácie realizovať	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

				opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	ÚS je súčasťou CHVO Beskydy – Javorníky	-1	16	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-4		

Rýchlostná cesta R6		Územný sektor č.22: Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	TEN-T: úsek návrhu novej základnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Súčasť hlavnej R osi, PB/PU-	+1	17, 51	
2	X	0		
3	PB/PU-Zlín	+0,5	17, 51	
4	2 pruh v r. 2040	-2	17, 51	
	Spolu	-0,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzali 2 KNL, nízka hustota DN.	0	17, 51	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá výraznejší pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+2	17, 51	
	Spolu	+2		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia/poznámka a kompenzačné
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v koridore 1000 m sa nenachádzajú žiadne chránené územia.	0		
2	V úseku nie sú vyhlásené žiadne územia Natura 2000, trasa do konfliktu neprichádza.	0		
3	Trasa križuje viaceré nadregionálne biokoridory: <ul style="list-style-type: none">NRBk prepojenie Vršatské bradlá – Veľký Javorník – terestrickýNRBk Vršatské bradlá – Ladonhora - terestrickýNRBk Váh - hydrický	-1	17, 51	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, zásah do hospodárskych lesov Menší záber ochranných lesov.	-1	17, 51 51	Minimalizovať zábery pôd

5	V trase sa vyskytujú rozsiahlejšie úseky so svahovými deformáciami s potenciálnymi zosuvmi.	-1	17, 51	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	ÚS je súčasťou CHVO Beskydy – Javorníky, zásah do OP II. stupňa VZ.	-1	17, 51	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Spolu	-4		

Rýchlostná cesta R7	Územný sektor č.23: Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	TEN-T: úsek nie je zaradený		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Mimo hlavnej DR osi, BA-	0	19, 20, 21, 52	
2	BA-DS-NZ-LC-KE, minimum hodnota západ - východ	0	19, 20, 21, 52	
3	X	0		
4	4 pruh v r. 2020	+2	19, 20, 21, 52	
	Spolu	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 15 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá zlepšenie stavu.	+2	19, 20, 21	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	19, 20, 21	
	Spolu	+3		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	V koridore 1000 m sa nachádzajú viaceré CHÚ, významné negatívne ovplyvnenie nie je pravdepodobné <ul style="list-style-type: none">CHKO Dunajské luhy (chránené tiež ako ramsarská lokalita Dunajské luhy)PP Panský dielPR Kopáčsky ostrov	-1	19, 20, 52	Dôsledne realizovať všetky opatrenia na zmiernenie dôsledkov výstavby, špecifikované v procese EIA

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	<ul style="list-style-type: none"> PR Topoľové hony PR Gajc CHA Park v Kráľovičových Kračanoch 			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. V územnom sektore sa nachádzajú viaceré územia Natura 2000, ktoré trasa R7 križuje, alebo ich ovplyvňuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> SKCHVÚ007 Dunajské luhy SKÚEV0295 Biskupické luhy <p>V úseku rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec jeden z navrhovaných variantov prechádza v tesnej blízkosti CHVÚ Dunajské luhy a ÚEV Biskupické luhy. V úseku rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Dunajská Lužná prechádza trasa v blízkosti ÚEV Biskupické luhy a zároveň CHVÚ Dunajské luhy. Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>	-1	19, 20, 21,	<p>Pre úsek Bratislava – Ketelec – Bratislava Prievoz (projekt 19) bolo vypracované firmou Ekojet, s.r.o. Bratislava v máji 2013 „Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 pre úsek R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“.</p> <p>Na základe vyhodnotenia vplyvov na predmet ochrany bolo možné konštatovať, že navrhovaná činnosť má mierne negatívny vplyv na celistvosť (integritu) ÚEV v danom úseku.</p> <p>Pre úsek R7 Bratislava – Dunajská Lužná boli v rámci procesu EIA vypracované firmou RENATUR, s.r.o., Kuchyňa v júli 2008 štúdie: Vplyv navrhovanej rýchlostnej cesty R7 Bratislava – Dunajská Lužná na územie Biskupických luhov a Štúdia vplyvu navrhovanej činnosti na vtáctvo. Preferovaný variant (červený) podľa tohto hodnotenia má na územia Natura 2000 negatívny vplyv. Významnosť vplyvu by bolo potrebné potvrdiť hodnotením podľa článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS.</p> <p>Pre úsek R7 Holice – Dunajská Streda bola v novembri 2011 spracovaná „Štúdia hodnotenia vplyvu stavby Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda na územia Natura 2000 podľa článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS. Koridor R7 Holice – Dunajská Streda nepredstavuje potenciálne ohrozenie plôch území európskeho významu a to ako vo fáze výstavby, tak aj vo fáze po realizácii.</p> <p>V úseku Dunajská Lužná – Holice sa územia Natura 2000 neatakujú, nie je potrebné vypracovávať primerané hodnotenie.</p>
3	<p>V území sa nachádzajú viaceré nadregionálne prvky ÚSES, ktoré trasa križuje, resp. je v dotyku.</p> <ul style="list-style-type: none"> NRBc Bratislavské luhy NRBk Topoľové hony – Malý Dunaj RBk Vieska, Jastrabie Kračany - Mličanský kanál <p>Na zmiernenie bariérového efektu sú plánované viaceré ekodukty a podchody.</p>	-1	19, 20, 21, 52	<p>Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu</p>
4	<p>V ÚS sa nachádzajú najkvalitnejšie pôdy 1 – 4 triedy kvality, zásah do prevažne hospodárskych lesov a lesov osobitného určenia a čiastočne ochranných lesov.</p>	-1	19, 21, 52	<p>Minimalizovať zábery pôd</p>
5	<p>ÚS sa nachádza v rovinatom území vedenie trasy v záreze môže aktivovať lokálne zosuny.</p>	-1	19	<p>V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia</p>
6	<p>Celý ÚS je súčasťou CHVO Žitný ostrov, vodárenské zdroje, ani ich ochranné pásma sa v území nenachádzajú.</p>	-1	19, 20, 21, 52	<p>V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd</p>
7	<p>V ÚS sa nachádza zdroje prírodných liečivých vôd Čilistov, trasa zasahuje do</p>	-1	20, 21	<p>V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu týchto vôd</p>

	jeho OP II. stupňa.			
	Spolu	-7		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Rýchlostná cesta R7	Územný sektor č.24: Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec	TEN-T: úsek nie je zaradený		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Mimo hlavnej DR osi SR, NZ/KN-LC/RS	0	53, 72, 73, 74	
2	BA-DS-NZ-LC-KE, minimum hodnota západ - východ	0	53, 72, 73, 74	
3	X	0		
4	2 pruh v r. 2040	-2	53, 72, 73, 74	
	Spolu	-2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 10 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá zlepšenie stavu.	+2	53, 72, 73, 74	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá mierny pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+1	53, 72, 73, 74	
	Spolu	+3		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V území sú riešené viaceré varianty trasy. CHÚ v okolí sú menšej výmery, preto je možné trasovanie upraviť väčšinou tak, aby sa vylúčil priamy kontakt, nepredpokladáme ich významnejšie ovplyvnenie: <ul style="list-style-type: none">PP Potok Chrenovka - križovanie mostným objektom, piliere budú	0	72,73,74	Dôsledne realizovať všetky opatrenia na zmiernenie dôsledkov výstavby, špecifikované v procese EIA

	<p>mimo hraníc CHÚ, nepredpokladá sa priame ovplyvnenie</p> <ul style="list-style-type: none"> • CHA Kráľovičova slatina • PR Hlohyňa • PP Zlepencova terasa • CHA Cerinsky potok • PP Kosihovský Kamenný vrch • PR Čebovska lesostep • CHA Holica • PR Cudenínsky močiar • PR Ipeľske hony • PR Ryžovisko • CHA Volavčia kolónia • PR Dálovský močiar • PR Dedinská Hora <p>Okrem toho je v území vyhlásená ramsarská lokalita Poiplie.</p>			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. V území sa nachádzajú viaceré lokality Natura 2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SKCHVÚ005Dolné Považie - križovanie • SKCHVÚ021 Poiplie - variant trasy v dotyku • SKUEV0084 Zátoň • SKUEV0261 Dedinská hora • SKUEV0086 Krivé Hrabiny • SKUEV0054 Cudenínsky močiar • SKUEV0055 Ipeľské hony • SKUEV0257 Alúvium Ipľa • SKUEV0365 Dálovský močiar <p>Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.</p>	-1	53, 72, 73, 74,	<p>Primerané hodnotenie podľa článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS je nutné spracovať v úseku R7 Dunajská Streda – Nové Zámky (projekt 53), kde trasa križuje CHVU Dolné Považie.</p> <p>V novembri 2011 bola vypracovaná štúdia vplyvov R7 Nové Zámky - Čaka na CHVU Dolné Považie (projekt 72). Z výsledkov prieskumu vtáctva v širšom okolí ako i priamo na trase navrhovanej rýchlostnej cesty a monitoringu výberových druhov vtákov v rámci CHVU Dolné Považie možno konštatovať, že navrhovaná rýchlostná cesta nebude mať negatívny vplyv na CHVU Dolné Považie.</p> <p>V úseku Čaka – Veľký Krtíš (projekt 73) je v procese EIA hodnotených viacero variant. Pre varianty, ktoré môžu ovplyvňovať územia Natura 2000 bude potrebné spracovať primerané hodnotenie.</p> <p>V úseku cesty Veľký Krtíš – Lučenec (projekt 74) v apríli 2011 bolo vypracované hodnotenie vplyvu zámeru na lokality Natura 2000. Cieľom hodnotenia bolo posúdenie, či rýchlostná cesta v úseku Veľký Krtíš – Lučenec bude mať významný negatívny vplyv na predmety ochrany a celistvosť území Natura 2000: SKCHVU021 Poiplie, SKUEV0365 Dálovský Močiar a SKUEV0261 Dedinská hora. Z výsledkov vyplýva, že stavba a prevádzka rýchlostnej cesty v úseku Veľký Krtíš – Lučenec, vo variantoch B a B1 bude mať významný vplyv a ovplyvní negatívne stanovište a druhy, ktoré sú predmetom ochrany SKUEV0365 Dálovský močiar a SKCHVU021 Poiplie. Bolo konštatované, že v zmysle článku 6(4) smernice 92/43 EHS, v území existuje iné alternatívne riešenie, ktoré je sociálne, ekonomicky a technicky porovnateľné, a že je v území možné iné trasovanie ako vo variantoch B a B1.</p>
3	<p>V území sa nachádzajú významné prvky USES, ktoré trasa prekonáva</p> <ul style="list-style-type: none"> • NRBk Malý Dunaj • NRBk Váh 	-1	53, 72, 73, 74	<p>Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu</p>

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	<ul style="list-style-type: none"> • NRBk Rieka Nitra - hydrický • NRBk Rieka Hron - hydrický • NRBk Ipeľ - je to hydricko – terestrický biokoridor • NRBk Končitý vrch – Lysec • Regionálne biokoridory a biocentrá <p>Konektivita a funkčnosť biokoridorov je zabezpečená dostatočne veľkým rozpätím mostných objektov, ktorými trasa tieto územia prekonáva.</p>			
4	V trase sa nachádzajú kvalitné pôdy zaradené do skupín 1-4, v menšej miere zasahuje do ochranných lesov.	-1	53, 72, 73	Minimalizovať zábery kvalitných pôd.
5	V trase sa nevyskytujú zosuvné územia.	0		
6	V trase sa vyskytujú ochranné pásma vodárenských zdrojov.	-1	53, 72, 74	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	V trase sa vyskytujú ochranné pásma II. stupňa minerálnych a termálnych vôd Šarovce a ochranné pásma III. stupňa minerálnych a termálnych vôd Santovka, Slatina, Dudince.	-1	53, 73	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu vôd.
	Spolu	-5		

Rýchlostná cesta R8		Územný sektor č.25: Nitra západ – Brezolupy	TEN-T: úsek nie je zaradený	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Mimo hlavnej DR osi SR, NR-	0		
2	X	0		
3	X	0		
4	2 pruh v r. 2040	-2	75	
	Spolu	-2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Na komunikáciách zastupujúcich funkciu plánovanej stavby v sektore sa nachádzalo 6 KNL, nízka hustota DN. Z dôvodu presunu väčšej časti dopravnej záťaže na plánovanú infraštruktúru sa predpokladá mierne zlepšenie stavu.	+1	75	
2	Vzhľadom na rozsah trasovania plánovaných projektov výstavby cestnej infraštruktúry mimo intravilán a s tým spojené prerozdelenie dopravného prúdu medzi plánovanú a existujúcu cestnú infraštruktúru sa predpokladá výraznejší pozitívny vplyv na verejné zdravie (zníženie hlukovej a emisnej záťaže obyvateľov).	+2	75	
	Spolu	+3		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia/poznámka
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V sektore nedochádza k priamemu kontaktu s CHU, v koridore 1000 m sa nachádza PR Chynorienský luh, ovplyvnenie nepredpokladáme.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Vplyvy očakávame na územia Natura 2000: <ul style="list-style-type: none">SKCHVU031 Trábeč - priamy kontakt a križovanieSKÚEV0589 Chynorienský luh – územie sa nachádza v koridore trasy 1000 m, ovplyvnenie nepredpokladáme. Podrobnejšie posúdenie vplyvov je uvedené v prílohe č. 4.	-1	75	V apríli 2010 bolo spracované Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky Rýchlostnej cesty R8 na CHVU Trábeč. Z výsledkov vyplynulo, že vplyv výstavby a prevádzky R8 na výberové druhy vtákov v CHVU Trábeč je nevýznamný, alebo len málo významný.

Správa o hodnotení strategického dokumentu

3	Trasa vedie súbežne s hydrickým NRBk Nitra, ktorú dvakrát križuje. Vplyvy	-1	75	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu
4	V trase sa nachádzajú kvalitné pôdy zaradené do skupín 1-4, v menšej miere zasahuje do hospodárskych lesov.	-1		Minimalizovať zábery kvalitných pôd.
5	Realizáciou zárezov môže dôjsť k aktivácii geodynamických javov.	-1		V ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby realizovať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum.
6	V trase sa nevyskytujú ochranné pásma vodárenských zdrojov.	0		
7	V trase sa nevyskytujú ochranné pásma minerálnych a termálnych vôd.	0		
	Spolu	-4		

Tab. 6 Súhrnná tabuľka súladu infraštruktúrnych opatrení cestnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, v členení podľa územných sektorov

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
1	Bratislava Pečňa – Trnava	6,00	1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	1,00
2	Hričovské Podhradie – Martin	8,00	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	5,00
3	Martin – Hubová	5,00	1,00	1,00	-1,00	-2,00	-1,00	0,00	-1,00	-2,00	-2,00	-2,00
4	Hubová – Ivachnová	5,00	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	1,00
5	Ivachnová – Prešov západ	5,00	2,00	0,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	4,00
6	Prešov západ – Bidovce	7,00	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	5,00
7	Bidovce – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	2,00	0,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00
8	Hričovské Podhradie – Svrčinovec	7,00	2,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	5,00
9	Svrčinovec – Skalité – št. hranica SR/PR	2,00	0,00	2,00	-1,00	-2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00
10	Bratislava Jarovce – Stupava juh – št. hranica SR/RR	2,50	0,00	1,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	-2,00	-2,00	-1,00	-5,50
11	Most pri Bratislave – Sereď	4,00	1,00	1,00	-1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-2,00	-1,00	1,00
12	Sliač – Banská Bystrica – Likavka	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-2,00	-2,00	-1,00	-11,00
13	Chocholná – Pravotice	2,00	1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-2,00
14	Pravotice – Žiar nad Hronom juh	0,00	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-4,00
15	Sliač – Lučenec – Ožďany	2,00	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-2,00
16	Ožďany – Košické Olšany	0,00	2,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-5,00
17	Hubová – Trstená	1,50	1,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,50
18	Martin – Šášovské Podhradie	0,00	1,00	1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-4,00
19	Budča – Šahy – št. hranica SR/MR	1,50	1,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,50
20	Prešov západ – Svidník – št. hranica SR/PR	0,25	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-2,75
21	Svrčinovec – št. hranica SR/ČR	3,00	1,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	2,00

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Bezpečnosť	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. Liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia											
22	Beluša – Lysá pod Makytou – št. hranica SR/ČR	-0,50	0,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-2,50
23	Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	2,00	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-2,00
24	Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec	-2,00	2,00	1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-4,00
25	Nitra západ – Brezolupy	-2,00	1,00	2,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-3,00

PRÍLOHA 2.2

**Hodnotenie opatrení železničnej, leteckej, vodnej, verejnej osobnej a
nemotorovej dopravy, intermodálnej prepravy SPRDI SR 2020 a SRVOND
SR 2020**

Tab. 1 Rozdelenie projektových úsekov železničných tratí a uzlov do hodnotených územných sektorov

Železničné projekty – modernizácia/zelené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Trať	Úsek
1	Bratislava	1	100	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/RR, realizácia
		2	120	IDS BA – rekonštrukcia a modernizácia železničnej zastávky Bratislava - Vinohrady, realizácia (Hl. st. - Rača)
2	Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR	3	110	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR - uzol BA (ETCS L2 + GSM R), realizácia
3	Púchov - Žilina	4	120	Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)
		5	120	Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/)
4	Žilina	6	120, 180, 127	Uzol Žilina, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry, realizácia
5	Žilina - Košice	7	180	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok
		8	180	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate – Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry
7	Košice – Michalany - Čierna nad Tisou – št. hranica SR/Ukrajina	9	190	Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia
8	Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno - št. hranica SR/MR	10	130, 135	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R), realizácia
9	Zvolen - Košice	11	160	Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia
10	Michalany – Humenné - Medzilaborce	12	191	Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia

Pokračovanie tabuľky

Železničné projekty – modernizácia/žlté projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Trať	Úsek
11	Žilina – Čadca – št. hranica SR/ČR	13	127	Modernizácia koridoru štátna hranica ČR/SR- Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia
5	Žilina - Košice	14	180	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia
		15	180	Košice - Kostofany nad Hornádom (nultá stavba pre IKD), realizácia
1	Bratislava	16		Uzol Bratislava - IDS Bratislava, realizácia
		17		Uzol Bratislava - Modernizácia úseku Predmestie - Rača, PD a realizácia
		18		Uzol Bratislava - Železničné zapojenie letiska M.R. Štefánika , rek. železničného mosta pri Novom Meste, realizácia
		19		Uzol Bratislava - Bratislava hl. stanica - Bratislava Nové Mesto , zdvojkolajnenie trate
		20		Uzol Bratislava - Vybudovanie prestupového bodu BA Vinohrady - BA Predmestie, PD a realizácia
		21		Uzol Bratislava - Zapojenie Letiska M.R. Štefánika, dopracovanie PD a realizácia
		22		Vytvorenie podmienok interoperability v uzle Bratislava, realizácia podľa výsledného variantu
9	Zvolen - Košice	23	160	Zvolen - Fiľakovo, elektrifikácia trate, realizácia
		24	160	Elektrifikácia a optimalizácia trate Fiľakovo - Moldava nad Bodvou, realizácia
14	Leopoldov – Nitra - Šurany	25	141, 140	Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany, realizácia

Pokračovanie tabuľky

Železničné projekty – modernizácia/červené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Trať	Úsek
13	Bratislava - Komárno	27	131	Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno, zdvojkolajnenie a elektrifikácia trate

Tab. 2 Rozdelenie projektových stavieb intermodálnej prepravy do hodnotených územných sektorov

Projekty intermodálnej prepravy – výstavba/žlté projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	TIP	Názov
6	Košice	25	Košice Bočiar	Terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby
12	Leopoldov	26	Leopoldov (k.ú. Hlohovec-Šulekovo)	Terminál intermodálnej prepravy Leopoldov, 1. etapa výstavby

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Pokračovanie tabuľky

Projekty intermodálnej prepravy – výstavba/červené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	TIP	Názov
1	Bratislava	28	Bratislava	Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, 1. etapa výstavby
4	Žilina	29	Žilina (k.ú. Teplička nad Váhom)	Terminál intermodálnej prepravy Žilina, 1. etapa výstavby

Tab. 3 Rozdelenie projektových stavieb leteckej dopravy do hodnotených územných sektorov

Projekty leteckej dopravy – výstavba/zelené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Letisko	Názov
1	Bratislava	1	M.R. Štefánika	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava
21	Poprad-Vysoké Tatry	2	Poprad - Tatry	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad - Tatry
6	Košice	3	Košice	Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice
		4	Košice	Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice

Tab. 4 Rozdelenie projektových stavieb vodnej dopravy do hodnotených územných sektorov

Projekty vodnej dopravy – výstavba/zelené projekty				
Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Vodná cesta	Názov
1	Bratislava	1	Dunaj	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)

Tab. 5 Rozdelenie projektových opatrení verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do hodnotených územných sektorov

Opatrenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy				
Územný sektor		Opatrenie		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Názov	Projekty VOND*
1	Bratislava	OP17	Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Západnom funkčnom regióne	Bratislava
15	Trnava			Trnava
6	Košice			Košice
16	Prešov		Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy vo Východnom funkčnom regióne	Prešov
21	Poprad-Vysoké Tatry			Poprad-Vysoké Tatry
17	Banská Bystrica			Banská Bystrica
18	Zvolen		Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Stredo-južnom funkčnom regióne	Zvolen
4	Žilina			Žilina
19	Trenčín			Trenčín
20	Martin			Martin

Projekty VOND* - opatrenie č. OP 17 má organizačný charakter, podmienkou jeho uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

Tab. 6 Environmentálne ciele, indikátory, bodové hodnotenie. Infraštruktúra železničnej a vodnej dopravy

1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo kritéria	Ciel:→	Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu, vnútorná a vonkajšia regionálna a cezhraničná kohézia			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Podporuje lokalizácia DI podľa SPRDI SR 2020 prístup k základným a dopravným službám, k trhu v rámci dopravných regiónov?	Lokalizácia DI v kontexte dopravných a rozvojových osí (DR), a dopravných centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav	DI na spojnici centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav v polohe hlavných osí	DI jedno centrum vedľajšie osi	DI mimo hlavných centier a mimo hlavných osí
2	Aká je sídelná kontinuita DI v prihraničných regiónoch susediacich krajín	Počet obyvateľov regiónov, do ktorých ústia DI za hranicami SR a hustota ich osídlenia	Najvyššie hodnoty	Najnižšie hodnoty	
2/ Verejné zdravie					
Číslo kritéria	Ciel:→	Znížiť úroveň nepriaznivých vplyvov dopravného sektoru na zdravie obyvateľov			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Je realizácia DI v súlade s ochranou verejného zdravia z hľadiska emisií škodlivých látok a hluku	Elektrifikácia a modernizácia dopravnej infraštruktúry	DI bude elektrifikovaná, modernizovaná v celom územnom sektore	DI bude elektrifikovaná, modernizovaná čiastočne alebo vôbec	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Ciel:→	Minimalizovať zásahy do chránených oblastí, území NATURA a ÚSES			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Dochádza ku kontaktu s chránenými územiami v 2 až 5 stupni ochrany v národnej sústave CHÚ?	Počet a intenzita zásahov do CHÚ v národnej sústave		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
2	Dochádza ku kontaktom s územiami Natura 2000?	Počet a intenzita zásahov do území Natura 2000		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
3	Dochádza k ovplyvneniu prvkov ÚSES?	Počet a intenzita zásahov do prvkov ÚSES		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
4	Dôjde realizáciou projektov DI k záberu najkvalitnejších pôd a lesov so zvláštnou funkciou?	Záber najkvalitnejších pôd v území a lesov s ochrannou funkciou		K záberu nedochádza	Rozsiahly záber najkvalitnejších pôd v území, ochranných lesov a lesov osobitného určenia
5	Zvyšuje realizácia projektov DI riziko nestability horninového prostredia?	Zásah do nestabilného alebo geologicky potenciálne nestabilného územia	Realizácia DI významne znižuje riziko	Nedochádza k rizikám	Významné riziko nestability horninového prostredia
6	Dôjde realizáciou projektov DI k ovplyvneniu vodohospodárskych záujmov v území?	Zásah do PHO a CHVO		K zásahu nedochádza	Významný zásah s ohrozením významných množstiev pitných vôd
7	Dôjde realizáciou projektov DI k zásahu do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd?	Zásah do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd		K zásahu nedochádza	Potenciálny významný zásah vyžadujúci realizáciu opatrení

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Tab. 7 Environmentálne ciele, indikátory, bodové hodnotenie. Infraštruktúra leteckej dopravy a intermodálnej prepravy

1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo kritéria	Ciel:→	Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu, vnútorná a vonkajšia regionálna a cezhraničná kohézia			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Podporuje lokalizácia DI podľa SPRDI SR 2020 prístup k základným a dopravným službám, k trhu v rámci dopravných regiónov?	Lokalizácia DI v kontexte dopravných a rozvojových osí (DR), a dopravných centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav	DI na spojnici centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav v polohe hlavných osí	DI jedno centrum vedľajšie osi	DI mimo hlavných centier a mimo hlavných osí
2/ Verejné zdravie					
Číslo kritéria	Ciel:→	Znížiť úroveň nepriaznivých vplyvov dopravného sektoru na zdravie obyvateľov			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Je realizácia DI v súlade s ochranou verejného zdravia z hľadiska emisií škodlivých látok a hluku	Kontakt novej infraštruktúry s osídleným územím z hľadiska generovania hluku a emisií skleníkových plynov		Bez zmeny	Predpoklad nárastu hlukovej a emisnej záťaže
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Ciel:→	Minimalizovať zásahy do chránených oblastí, území NATURA a ÚSES			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Dochádza ku kontaktu s chránenými územiami v 2 až 5 stupni ochrany v národnej sústave CHÚ?	Počet a intenzita zásahov do CHÚ v národnej sústave		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
2	Dochádza ku kontaktom s územiami Natura 2000?	Počet a intenzita zásahov do území Natura 2000		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
3	Dochádza k ovplyvneniu prvkov ÚSES?	Počet a intenzita zásahov do prvkov ÚSES		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
4	Dôjde realizáciou projektov DI k záberu najkvalitnejších pôd, a lesov so zvláštnou funkciou?	Záber najkvalitnejších pôd v území a lesov s ochrannou funkciou		K záberu nedochádza	Rozsiahly záber najkvalitnejších pôd v území, ochranných lesov a lesov osobitného určenia
5	Zvyšuje realizácia projektov DI riziko nestability horninového prostredia?	Zásah do nestabilného alebo geologicky potenciálne nestabilného územia	Realizácia DI významne znižuje riziko	Nedochádza k rizikám	Významné riziko nestability horninového prostredia
6	Dôjde realizáciou projektov DI k ovplyvneniu vodo hospodárskych záujmov v území?	Zásah do PHO a CHVO		K zásahu nedochádza	Významný zásah s ohrozením významných množstiev pitných vôd
7	Dôjde realizáciou projektov DI k zásahu do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd?	Zásah do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd		K zásahu nedochádza	Potenciálny významný zásah vyžadujúci realizáciu opatrení

Tab. 8 Environmentálne ciele, indikátory, bodové hodnotenie. Infraštruktúra verejnej osobnej a nemotorovej dopravy (VOND)

1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo kritéria	Ciel:→	Zabezpečiť prístup k základným a dopravným službám, k trhu, vnútorná a vonkajšia regionálna a cezhraničná kohézia			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Podporuje lokalizácia DI podľa SPRDI SR 2020 prístup k základným a dopravným službám, k trhu v rámci dopravných regiónov?	Lokalizácia DI v kontexte dopravných a rozvojových osí (DR), a dopravných centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav	DI na spojnici centier/ťažísk osídlenia/polycentrických sústav v polohe hlavných osí	DI jedno centrum vedľajšie osi	DI mimo hlavných centier a mimo hlavných osí
2/ Verejné zdravie					
Číslo kritéria	Ciel:→	Znížiť úroveň nepriaznivých vplyvov dopravného sektoru na zdravie obyvateľov			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Je realizácia DI v súlade s ochranou verejného zdravia z hľadiska emisií škodlivých látok a hluku	Kontakt novej infraštruktúry s osídleným územím z hľadiska generovania hluku a emisií skleníkových plynov		Bez zmeny	Predpoklad nárastu hlukovej a emisnej záťaže
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Ciel:→	Minimalizovať zásahy do chránených oblastí, území NATURA a ÚSES			
	↓Otázka	↓Indikátor	Bodové hodnotenie		
			+2	0	-2
1	Dochádza ku kontaktu s chránenými územiami v 2 až 5 stupni ochrany v národnej sústave CHÚ?	Počet a intenzita zásahov do CHÚ v národnej sústave		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
2	Dochádza ku kontaktom s územiami Natura 2000?	Počet a intenzita zásahov do území Natura 2000		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
3	Dochádza k ovplyvneniu prvkov ÚSES?	Počet a intenzita zásahov do prvkov ÚSES		Bez zásahu	Najvyššie hodnoty
4	Dôjde realizáciou projektov DI k záberu najkvalitnejších pôd a lesov so zvláštnou funkciou?	Záber najkvalitnejších pôd v území a lesov s ochrannou funkciou		K záberu nedochádza	Rozsiahly záber najkvalitnejších pôd v území, ochranných lesov a lesov osobitného určenia
5	Zvyšuje realizácia projektov DI riziko nestability horninového prostredia?	Zásah do nestabilného alebo geologicky potenciálne nestabilného územia	Realizácia DI významne znižuje riziko	Nedochádza k rizikám	Významné riziko nestability horninového prostredia

Správa o hodnotení strategického dokumentu

6	Dôjde realizáciou projektov DI k ovplyvneniu vodohospodárskych záujmov v území?	Zásah do PHO a CHVO		K zásahu nedochádza	Významný zásah s ohrozením významných množstiev pitných vôd
7	Dôjde realizáciou projektov DI k zásahu do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd?	Zásah do ochranných pásiem zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd		K zásahu nedochádza	Potenciálny významný zásah vyžadujúci realizáciu opatrení

Vysvetlivky:

Súčasťou hodnotenia sú konvenčné železničné trate a uzly, na ktorých sú pripravované investičné projekty strategického plánu.

DI – dopravná infraštruktúra:

- v železničnej doprave železničné trate I. triedy medzinárodného významu, trate celoštátneho významu, železničné uzly
- v leteckej doprave letiská SR pre medzinárodnú dopravu siete TEN-T
- v intermodálnej preprave terminály intermodálnej prepravy (TIP)

Stupnica vyhodnotenia vplyvov

- 2 významný negatívny vplyv
- 1 mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami
- 0 nulový alebo zanedbateľný vplyv
- +1 mierne pozitívny vplyv
- +2 významný pozitívny vplyv
- ? pre vyhodnotenie nie sú dostatočné informácie
- X nie je relevantný úsek

Stupnica vyhodnotenia vplyvov Natura 2000

- 2 významne negatívny vplyv (veľmi významný vplyv)
- 1 mierne negatívny vplyv (menej významný vplyv)
- 0 nulový vplyv (nevýznamný vplyv)
- 1? Pravdepodobne menej významný vplyv, je potrebné ho potvrdiť alebo vylúčiť významne negatívny vplyv primeraným hodnotením (Naturové hodnotenie podľa článku 3 smernice 92/43/EHS)
- 2? Pravdepodobne významne negatívny vplyv, je potrebné ho potvrdiť alebo vylúčiť primeraným hodnotením (Naturové hodnotenie podľa článku 3 smernice 92/43/EHS)

Skratky v hodnotení:

KE/PO – ťažisko osídlenia, ako účasti ťažísk osídlenia sú uvádzané mestá BA - Bratislava, ZA – Žilina, KE – Košice, TT – Trnava, NR – Nitra, TN – Trenčín, BB – Banská Bystrica, PO – Prešov, MT – Martin, ZV – Zvolen, NZ – Nové Zámky, KN – Komárno, PD – Prievidza, PU – Púchov, PB – Považská Bystrica, RK - Ružomberok, DK – Dolný Kubín, LM – Liptovský Mikuláš, PP – Poprad, SN – Spišská Nová Ves, MI – Michalovce, VT - Vranov nad Topľou, HE – Humenné, LC – Lučenec, RS – Rimavská Sobota, DS – Dunajská Streda

ZA/M T- ak za pomlčkou za označením ťažiska osídlenia nie je uvedené iné ťažisko osídlenia, v tom prípade ide o lokalizáciu smerujúcu k hranici SR, priestor, kde už sa nenachádza slovenské ťažisko osídlenia prvej alebo druhej úrovne

Katovice – reprezentuje centrum i celý prihraničný región Sliezske vojvodstvo, analogický význam majú označenia Viedeň, Budapešť, Miškovec, Užhorod, Rzesov, Krakov, Ostrava, Zlín, Brno

DI – dopravná infraštruktúra, D – dopravno-gravitačná os, R – rozvojová sídelná os

BA-ZA-KE severný západo-východný koridor, BA-ZV-LC-KE stredný západo-východný koridor, BA-DS-NZ-LC-KE južný západo-východný koridor

Skalité/Svrčinovec-ZA-MT-ZV-Šahy západný severo-južný koridor, Trstená-DK-RK-BB-ZV-Šahy stredný severo-južný koridor, Svidník-PO-KE-Milhost' východný severo-južný koridor

VOND – verejná osobná a nemotorová doprava (prímestská autobusová a železničná osobná doprava, MHD, cyklistická doprava)

Poznámka

V projektovom pláne SPRDI SR 2020 sú v oblasti leteckej infraštruktúry uvedené projekty, ktorých prínos z pohľadu zníženia emisií skleníkových plynov je otázný. Konkrétne ide o projekty týkajúce sa modernizácie a predĺžovania prístávacích a rolovacích dráh. Takéto opatrenia pravdepodobne umožnia odbavovanie väčších typov lietadiel, no z pohľadu nízkouhlíkového hospodárstva ide skôr o kontraproduktívne riešenie, keďže energetická náročnosť veľkých lietadiel je vysoká. Ďalším projektom, ktorý bude mať vplyv na produkciu emisií skleníkových plynov a hluku, je výstavba odbavovacej budovy pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice, ktorý bude mať vplyv na zvýšenie objemu nákladnej leteckej dopravy, čo však prinesie skôr nárast produkcie emisie skleníkových plynov, nakoľko prevádzka lietadiel je najmä v nákladnej doprave pri zohľadnení pomerne nízkeho prepravného výkonu energeticky náročná.

Tabuľka Merné produkcie emisií skleníkových plynov v leteckej a cestnej nákladnej doprave

druh dopravy	merná produkcia
letecká doprava	1,59643 kg CO ₂ ekv./tkm
cestná doprava	0,15399 kg CO ₂ ekv./tkm

zdroj: 2011 Guidelines to Defra / DECC's GHG Conversion Factors for Company Reporting; 2011

Tab. 9 Environmentálne hodnotenie územných sektorov, infraštruktúra železničnej, leteckej dopravy a intermodálnej prepravy

Žel. trate v Bratislave	Územný sektor č. 1 Bratislava	TEN-T: uzol pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	BA	+2	1, 2, 16-22	
2	BA - Viedeň	+1,5	1	
	Celkové vyhodnotenie	+3,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves – št. hr. SR/RR. bude mať významný vplyv na verejné zdravie obyvateľstva vzhľadom na zníženie emisií znečisťujúcich látok a taktiež sa predpokladá zníženie hlukovej záťaže obyvateľstva dotknutého územia.	+2	1	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Zámery sa prevažne nachádzajú v urbanizovanom území, do chránených území sa môže zasiahnuť v prípade trate Devínska Nová Ves - Marchegg , kde v koridore trate 1000m bol identifikované CHA Devínske alúvium Moravy.	-1	1	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov pri výstavbe a prevádzke
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné,. Súčasná železničná trať Devínska Nová Ves - Marchegg leží v SKCHVU016 Záhorské Pomoravie, ktoré sa ťahne pozdĺž toku rieky Morava. V území sú vyčlenené SKUEV0314 Morava a SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy. Pri elektrifikácii trate Devínska Nová Ves – št. hranica dôjde k stavbe stožiarov trakčného vedenia. V odbornej literatúre nie sú popísané prípady zranenia, resp. úhynu vtákov na trakčných vedeniach železníc na rozdiel od elektrických vedení 22kV a vyšších. Z uvedeného vyplýva, že elektrifikácia trate nepatrí medzi činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť priaznivý stav biotopov druhov vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany. Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.	-1	1, 16	Zámery a projekty v územnom sektore, kde sa identifikoval priamy stret s územiaми Natura 2000, vyžadujú posúdenie činnosti na priaznivý stav územia Natura 2000 podľa §28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z.
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. Na území Bratislavy sú vyčlenené NRBC Devínska kobyľa a NRBC Bratislavské luhy.	-1	1	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu

	Železničná trať Devínska Nová Ves - Marchegg sa tiahne pozdĺž NRBk rieky Morava. Zdvojkolažnenie železničnej trate bude prebiehať v určenom koridore stavby bez výrazného zásahu do okolitého prostredia. Napojenie letiska M. R. Štefánika na železničnú trať a výstavba železničnej stanice Bratislava letisko neprichádza do kolízie so žiadnymi významnými migračnými koridormi živočíchov ani so žiadnym prvkom ÚSES. Výstavba estakády oproti tunelovému riešeniu sa výraznejšie podpíše pod krajinný obraz, ale vzhľadom na blízkosť diaľničnej estakády a diaľničnej križovatky sa neočakáva významná zmena v krajinnom obraze.			
4	V ÚS sa nachádzajú kvalitné pôdy 2 – 4 triedy kvality, minimálny zásah do hospodárskych lesov.	-1	1, 18, 21	Minimalizácia záberu pôd
5	Budovanie tunelových častí v nepriaznivých geologických podmienkach.	-1	21	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
6	V ÚS sa nenachádzajú OP vodárenských zdrojov, územie je mimo CHVO Vedenie trate v tuneli ovplyvní hydrológiu podzemných vôd.	0 -1	21	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-6		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Žel. trať 110	Územný sektor č.2: Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Súčasť hlavnej DR osi SR	+1	3	
2	BA-Brno	+1	3	
	Celkové vyhodnotenie	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Projekt Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR nebude mať vplyv na verejné zdravie obyvateľstva dotknutého územia.	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na chránené územia sú hodnotené ako nevýznamné. V koridore trasy (1000 m) sa nachádza viacero CHU (CHKO Záhorie, CHKO Malé Karpaty, NPR Abrod , CHA Marhecké rybníky, PR Bezodné , CHA Devínske alúvium Moravy, PR Štokeravská vápenka, CHA Horský park, CHA Lesné diely, Ramsarská lokalita Alúvium Rudavy, Ramsarská lokalita Alúvium Moravy), zavádzanie ERTMS však nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy do existujúcej trate.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. V koridore trasy (1000 m) sa nachádza viacero území Natura 2000 (SKUEV0117 Abrod , SKUEV0121 Marhecké rybníky, SKUEV0167 Bezodné, SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy, SKUEV3013 Devínske jazero, SKUEV0502 Štokeravská vápenka, SKUEV0217 Ondriašov potok, SKUEV0218 Močiarka, SKUEV0388 Vydrice, SKCHVU016 Záhorské Pomoravie), zavádzanie ERTMS však nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy do existujúcej trate.	0	3	Žiadne vplyvy na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 sa nepredpokladajú, nie je potrebné ďalšie hodnotenie.
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné. Zavádzanie ERTMS nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy do existujúcej trate, ani zmenu existujúceho vplyvu, preto ani nové vplyvy na prvky ÚSES nevzniknú.	0		
4	Rozsah záberov nie je známy vzhľadom k tomu, že sa bude jednať hlavne o modernizáciu úsekov	0		
5	Vzhľadom na úpravy na existujúcej trati, štruktúra horninového prostredia je irelevantná.	0		
6	ÚS nie je súčasťou žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (CHVO), navrhované projekty nezasahujú do žiadnych OP vodárenských zdrojov.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-1		

Žel. trať 120	Územný sektor č.3: Púchov - Žilina		TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné	
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, PB/PU-ZA/MT	+2	4, 5		
2	X	0			
	Celkové vyhodnotenie	+2			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné	
1	Modernizácia trate Púchov - Žilina bude mať mierny vplyv na verejné zdravie obyvateľstva vzhľadom na zníženie hlukovej záťaže dotknutého územia.	+1	4, 5		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa modernizovanej železnice sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0			
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura 2000 sa v širšom koridore nenachádzajú.	0			
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. Významný NRBk Váh môže byť dotknutý výstavbou, ktorá bude realizovaná prevažne pozdĺž jeho toku. Trať svojou stavebnou povahou (násypy) a intenzitou premávky bude vytvárať bariérový efekt v podstate pozdĺž celého toku. Pri realizácii vzniknú bariéry v línii významného migračného ťahu vážskeho severo-južného koridoru - premostenia pod priehradným múrom VN Nosice vytvárajú náletovú bariéru pri pristávaní a vzlietavaní vtáctva na a z ostrova ako dôležitej ornitologickej lokality a migračnej zastávky vtáctva. Rekonštrukciou mostov ponad vodné toky sa čiastočne zlepšia migračné možnosti semiakvatických živočíchov vytvorením suchých brehov – bermy. Trasa prebieha v priestore medzi dvoma biokoridormi – NRBk Váh a ekotón Strážovských vrchov, modernizáciou je možné zlepšiť konektivitu biotopov a možností migrácie v kotline Váhu.	-1	4, 5	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu.	
4	V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy, zásah do hospodárskych lesov, v menšej miere ochranné lesy bez ovplyvnenia.	0	4, 5	Minimalizovať zábery pôd	
5	V ÚS sú vyvinuté rozsiahlejšie svahové deformácie, najmä v tunelových úsekoch.	-1	4	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

6	Trasa okrajovo zasahuje do dvoch vodohospodársky chránených oblastí (CHVO) – Strážovské vrchy a Beskydy - Javorníky. Trasa vo vybraných úsekoch zasahuje do OP II. stupňa vodárenského zdroja	-1	4	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
		-1	5	
7	Trasa vo vybraných úsekoch zasahuje do ochranného pásma I. a II. stupňa prírodných liečivých zdrojov kúpeľov Nimnice.	-1	4	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu týchto vôd
	Celkové vyhodnotenie	-5		

Žel. trate v Žiline		Územný sektor č.4: Žilina		TEN-T: uzol pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia	
1	ZA/MT	+2	6		
2	X	0			
	Celkové vyhodnotenie	+2			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia	
1	Projekt Uzol Žilina, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry nebude mať vplyv na verejné zdravie obyvateľstva dotknutého územia.	0			
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia	
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Koncový úsek trate, ktorý je rekonštruovaný v pôvodnej polohe zasahuje do ochranného pásma NP Malá Fatra, k zásahu dochádza od križovania Varínky až po koniec úseku. Vzhľadom na fakt, že aj v tomto úseku prebehne modernizácia trate na už existujúcom telese, nepredpokladáme významné vplyvy na chránené územie.	0			
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné, existujúca železničná trať môže ovplyvniť SKUEV0221 Varínka, kde je identifikovaný priamy kontakt. Rieku Varínka križuje železničná trať v pôvodnom telese na existujúcom moste, pričom jeden z pilierov sa nachádza v strede chráneného toku tesne pred vtokom do VD Žilina, pri jeho rekonštrukcii je možný zásah. V širšom území (koridor cca 1000 m) sa nachádza CHVU013 Malá Fatra a SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu. Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.	-1	6	Vzhľadom na nevýznamnosť vplyvov, ďalšie hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) nie je potrebné.	
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. Navrhovaná stavba prichádza do kontaktu s NRBk Rieka Váh, RBk vodný tok Varínka a Struháreň a RBk vodný tok a niva Rajčianky. Mosty neovplyvňujú priepustnosť biokoridorov, ktorú je potrebné pri rekonštrukcii technickými opatreniami zachovať.	-1	6	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu. Premosťovanie hydrických biokoridorov je potrebné riešiť tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchy migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä vydra riečna) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody.	

Správa o hodnotení strategického dokumentu

4	V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy, v ÚS sa nenachádzajú lesné pozemky.	0		
5	V koridore trasy sa nenachádzajú územia so svahovými deformáciami.	0		
6	ÚS nie je súčasťou žiadnej CHVO. Vo východnej časti ÚS je situované OP II. stupňa vnútorné a vonkajšie vodárenského zdroja.	-1	6	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-3		

Žel. trať 180	Územný sektor č.5: Žilina – Košice	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, ZA/MT-KE/PO	+2	7, 8, 14	
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Modernizácia železničnej trate bude mať mierny vplyv na verejné zdravie obyvateľstva vzhľadom na predpokladané zníženie hlukovej záťaže obyvateľstva dotknutého územia.	+1	7, 8, 14	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	<p>Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako menej významné. Existujúci koridor trasy vedie územím s mimoriadnymi prírodnými hodnotami, najmä v podtatranskom úseku. Pri rekonštrukcii nie je možné vyhnúť sa zásahom do chránených území. V úseku Paludza – Liptovský Hrádok časť trasy priamo zasahuje ochranné pásmo Národného parku Nízke Tatry, kde platí druhý stupeň ochrany. V úseku Poprad–Tatry – Lučivná trasa je paralelne (vo vzdialenosti cca 50 m) so železničnou traťou vedené ochranné pásmo Tatranského národného parku. Vzhľadom na súčasné využitie územia sa nepredpokladá zvýšený negatívny vplyv na ochranné pásma, resp. národné parky. TANAP v roku 1993 bol rozhodnutím UNESCO zaradený do siete biosférických rezervácií v rámci programu MaB (Človek a biosféra). Jeho hranica kopíruje hranicu ochranného pásma TANAP-u.</p> <p>V širšom území (koridor cca 1000 m) v úseku Paludza – Liptovský Hrádok sa nachádzajú Národný park Nízke Tatry – ochranné pásmo, PP Mašiansky balvan, kde sa trasa dostáva do kontaktu s ochranným pásmom PP, CHA Hrádocke arborétum, Tatranský národný park - ochranné pásmo, PR Baba, PR Bôrik. Vplyvy na tieto chránené územia sa nepredpokladajú. V úseku Poprad – Tatry - Spišská Nová Ves trasa nezasahuje priamo do žiadneho chráneného územia, v širšom koridore (cca 1000 m) sa nachádzajú ochranné pásmo NP Slovenský raj, NPP Gánovské travertíny, PP Briežky, PR Primovské skaly. V úseku Kysak – Košice</p>	-1	7,8,14,15	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov pri výstavbe a prevádzke.

Správa o hodnotení strategického dokumentu

	širšom území (koridor cca 1000 m) neboli identifikované žiadne chránené územia.			
2	<p>Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako menej významné. Na trase rekonštrukcie železničnej trate v úseku Liptovský Mikuláš – Košice je veľký predpoklad stretu s územiami Natura 2000, nakoľko už pôvodná trasa sa v niektorých úsekoch nachádza v takýchto územiach. Na niektorých miestach sú hranice chránených území upravené po trasu železničnej trate, v iných častiach je železnica ich súčasťou. Železničná trať križuje SKUEV0309 Poprad - rieku Poprad v obci Svit, kde sa bude realizovať rekonštrukcia existujúceho železničného mosta.</p> <p>V úseku Poprad – Tatry - Spišská Nová Ves trasa priamo nezasahuje do žiadneho územia Natura 2000, v trase koridoru o šírke cca 1000 m sa nachádzajú lokality Natura 2000, na ktoré môže mať rekonštrukcia železnice najmä počas výstavby mierne negatívny vplyv. Sú to SKCHVU053 Slovenský raj (v krátkom úseku trasa vedie tesne na hranici), SKUEV0139 Gánovské slanské, SKUEV0708 Primovské skaly, SKUEV0782 Vydrička slatina, SKUEV0784 Mašianske sysľovisko.</p> <p>V úseku Kysak – Košice sa v blízkosti trate nachádza SKCHVU036 Volovské vrchy a SKUEV0328 Stredné Pohornádie.</p> <p>Vplyvy na predmety ochrany území Natura 2000 sa predpokladajú málo významné. Mieru zásahu bude potrebné overiť v podrobnejšej mierke a v prípade, že sa potvrdí, vyžiada si tento stav posúdenie vplyvu činnosti na priaznivý stav územia podľa §28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.</p>	-1	7,8,14,15	Mieru zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.
3	<p>Vplyvy na krajinu a ÚSES celkovo hodnotíme ako menej významné. Trasa zasahuje do územia, kde sa môže ovplyvňovať prvky ÚSES.</p> <p>V území sa nachádzajú nadregionálne a regionálne biokoridory, ktoré súčasná trasa železnice prerušuje. Jedná sa o NRBk Váh - vodný tok – premostenie, NRBk Vodný tok Belá - križovanie tesne pred vyústením do rieky Váh, NRBk rieka Poprad, NRBk terestrický, RBk Vodný tok Smrečianka - železničnou traťou je raz premostený, RBk Vodný tok Hybica - cca vzdialenosť 0,5 km od vedenia železničnej trate, PRBc Slovenský raj, NRBk terestrický, NRBk Rieka Poprad, RBk Hornád, RBk Brusník s prítokmi, RBk Markušovský potok, NRBk Čierna hora, RBk Hornád.</p> <p>Negatívne vplyvy na vodné toky: trasa križuje Hornád 3x, estakáda a zastávka Madaras ovplyvnia Brusník na dĺžke 650 m, na jednom mieste križuje Brusník, Hrabušický potok, prítok Hrabušického potoka, Gánovský potok 2x, pravostranné prítoky Gánovského potoka 4x a na jednom mieste rieku Poprad. Podstatnejším vplyvom bude vybudovanie nových mostov a estakád. Štruktúra krajiny bude viac ovplyvnená zásahmi súvisiacimi s výstavbou nových úsekov trate - výrubmi nelesnej drevinovej vegetácie, výrubmi lesa, úpravou a preložkami vodných tokov. Dočasnými negatívnymi vplyvmi na štruktúru krajiny budú miesta zariadení stavenísk a manipulačné plochy. Modernizáciou sa zlepši priechodnosť krajiny.</p>	-1	7,8,14,15	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu. Premosťovanie hydrických biokoridorov je potrebné riešiť tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchy migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä vydra riečna) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody. Oplotenie železnice je potrebné v miestach dotyku či blízkosti s lesnými komplexmi so zvýšenou pravdepodobnosťou migrácie, vybudovanie ekoduktov umožňujúcich migráciu ponad trať umožní bezkolízny prechod zveri terestrickým biokoridorom. Aj budovanie podchodov pre migračné trasy živočíchov a oplotenie slúžiace na ich usmernenie zabráni priamym úhynom.

4	V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy, zásah do hospodárskych lesov. Menší rozsah záberu ochranných lesov a lesov osobitného určenia.	0 -1	7 14	Minimalizovať zábery pôd
5	V ÚS sú vyvinuté rozsiahlejšie svahové deformácie, najmä v tunelových úsekoch a hlbokých zárezov.	-1	7, 8, 14	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia.
6	Trasa okrajovo zasahuje do vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) – Nízke Tatry - Východ. Trasa vo vybraných úsekoch zasahuje do OP II. a III. stupňa vodárenského zdroja.	-1 -1	7 8, 14	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-7		

Žel. trať 190	Územný sektor č.7: Košice – Michalany – Čierna nad Tisou – št. hranica SR/Ukrajina	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Súčasť hlavnej D osi SR, KE/PO-	+1	9	
2	KE/PO-Užhorod	+1	9	
	Celkové vyhodnotenie	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Projekt Čierna n/T., modernizácia uzla, PD + realizácia nebude mať vplyv na verejné zdravie obyvateľstva dotknutého územia.	0	0	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Areál sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura 2000 sa v širšom okolí areálu nenachádzajú.	0		
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, zámery a stavby nezasiahnu do významnejších štruktúr ÚSES.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy, projekty sú mimo lesných pozemkov.	0		
5	V ÚS nie sú vyvinuté svahové deformácie, projekty sú navrhované v zastavaných areáloch.	0		
6	ÚS nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) ani do OP vodárenských zdrojov.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Žel. trať 130, 135	Územný sektor č.8: Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št. hranica SR/MR	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej súhrnnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Mimo hlavnej DR osi, BA-NZ/KN	+1	10	
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+1		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV. BA – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno (ETCS L2 + GSM R) nebude mať vplyv na verejné zdravie obyvateľstva dotknutého územia.	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné, aj keď v koridore trasy (1000 m) sa nachádza viacero CHU (NPR Burdov, NPR Parížske močiare, PP Mužliansky potok, PR Palárikové lúky). Charakter činnosti nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy mimo existujúcu trasu.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, v koridore trasy (1000m) sa nachádza niekoľko území Natura 2000 (SKUEV0097 Palárikovské lúky, SKUEV0095 Panské lúky, SKUEV 0184 Burdov, SKUEV0393 Dunaj, SKCHVU020 Parížske močiare, SKCHVU005 Dolné Považie, SKCHVU023 Úľanská mokraď) Charakter činnosti nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy mimo existujúcu trasu.	0	10	Žiadne vplyvy na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 sa nepredpokladajú, nie je potrebné ďalšie hodnotenie
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné. Existujúca trasa prekonáva viacero nadregionálnych a regionálnych biokoridorov, ale charakter činnosti nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy mimo existujúcu trasu.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú kvalitné pôdy 1 – 4 triedy kvality, minimálny zásah do hospodárskych lesov a ochranných lesov.	-1	10	Minimalizácia záberu pôd
5	V ÚS sa nevyskytujú územia so svahovými deformáciami, lokálne sa nachádzajú územia s veternou a vodnou eróziou. Navrhované projekty sú riešené v jestvujúcich traťových koridoroch.	0		
6	ÚS sa okrajovo dotýka chránenej vodohospodárskej oblasti CHVO – Žitný ostrov, koridor trate je v dotyku s OP II. stupňa vodárenských zdrojov.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-2		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Žel. trať 160	Územný sektor č.9: Zvolen - Košice	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej súhrnnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, BB/ZV-KE/PO	+2		
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+2		3 až 10 miesto
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou – Fiľakovo - Zvolen bude mať významný vplyv na verejné zdravie obyvateľstva vzhľadom na zníženie emisií znečisťujúcich látok a taktiež sa predpokladá zníženie hlukovej záťaže obyvateľstva dotknutého územia.	+2	11	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	<p>Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V úseku trate Zvolen - Fiľakovo v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov do riešeného územia nezasahuje žiadne chránené územie, platí tu 1. stupeň ochrany. V koridore 1000 m sa nachádzajú PR Ružinské jelšiny, PP Krivánsky potok, PR Pstruša, PP Pyramída. Nepredpokladáme počas realizácie a jej prevádzky ovplyvnenie vodného režimu močiarnych a rašelinných ekosystémov, vodný režim tokov ani pobrežnú vegetáciu, nepredpokladáme, že by došlo k ohrozeniu vlhkomilných lúčnych spoločenstiev s koncentrovaným výskytom chráneného a kriticky ohrozeného druhu flóry Slovenska korunkovky strakatej (<i>Fritillaria meleagris</i>).</p> <p>V úseku Fiľakovo - Moldava nad Bodvou sa trať okrajovo dotýka CHKO Cerová vrchovina a križuje cez NP Slovenský kras a jeho ochranné pásmo. V koridore železnice sa nachádza množstvo maloplošných CHU (CHA Martinovská nádrž CHA Slaná, NPR Brzotínske skaly, NPR Pod Strážnym hrebeňom, NPP Hrušovská jaskyňa, NPP Krásnohorská jaskyňa, PP Jovické rašelinisko, NPR Hrušovská lesostep NPR Turniansky hradný vrch, PR Zemné hradisko). Optimalizácia trasy si vyžaduje aj určité úpravy, podľa podkladov, ktoré sú k dispozícii sa kontakt s CHU zatiaľ nevylúčil. Nepredpokladajú sa významné vplyvy.</p>	-1	11, 23, 24,	Dodržiavať obecné opatrenia na minimalizáciu vplyvov pri výstavbe a prevádzke

2	<p>Trasa železnice čiastočne pretína SKCHVU021 Poiplie a SKCHVU022 Poľana, dlhým úsekom vedie v kontakte s hranicou SKCHVU003 Cerová vrchovina - Porimavie, ktorú na niekoľkých úsekoch okrajovo pretína. Križuje SKCHVU027 Slovenský kras, v dlhom úseku vedie po jeho hranici, prechádza do CHVU009 Košická kotlina, ktorú okrajovo pretína.</p> <p>V koridore trasy 1000 m sa nachádzajú viaceré UEV (SKUEV0398 Slaná, SKUEV0343 Plešivské stránne, SKUEV0346 Pod Strážnym hrebeňom, SKUEV0350 Brzotínske skaly, SKUEV0353 Plešivská planina, SKUEV0352 Hrušovská lesostep, SKUEV0356 Horný vrch, SKUEV0737 Palanta). Pri optimalizácii trasy a výstavbe elektrického trakčného vedenia je pravdepodobnosť kontaktu s niektorými územiami Natura 2000, najmä pri rekonštrukcii mostov cez SKUEV0398 Slaná. Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.</p>	-1	11, 23, 24,	<p>Elektrifikácia trate nepatrí medzi činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť priaznivý stav biotopov druhov vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany v CHVU. V odbornej literatúre, ktorá sa pomerne obsiahne venuje problematike zranení a úhynom vtákov na stĺpoch el. vedení, ako aj samotných drôtoch vedení nie je popísaný prípad zranenia, resp. úhynu vtákov na trakčných vedeniach železníc na rozdiel od elektrických vedení 22 kV a viac. Z uvedeného vyplýva, že realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje ohrozenie, resp. narušenie predmetu ochrany CHVU.</p> <p>Zámery a projekty v územnom sektore, kde sa identifikoval priamy stret s územiami Natura 2000, vyžadujú posúdenie činnosti na priaznivý stav územia Natura 2000 podľa §28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z.</p>
3	<p>Trasa ovplyvňuje nadregionálne aj regionálne prvky ÚSES, k najvýznamnejším patria PBC Zádielska dolina - Havrania skala -Turniansky hradný vrch, NRBC Plešivská planina, NRBC Hrhovské rybníky - Dolný vrch, NRBC Perínske rybníky, NRBC hydrický rieka Slatina, NRBC hydrický Ipeľ, NRBC hydrický Slaná, NRBC hydrický Hornád NRBC terestrický Sinec – Cerová vrchovina, NRBC terestrický Drienčanský kras - Lenartovce, NRBC terestrický Plešivská planina - Zádielska planina a celú sieť regionálnych biocentier a biokoridorov.</p> <p>Zásah do biokoridorov v riešenom území existuje už v súčasnosti a realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zhoršeniu biokoridorových funkcií územia v porovnaní so súčasným stavom.</p> <p>Významný migračný koridor vtáctva v predmetnom území predstavuje rieka Ipeľ. Podmáčané a zaplavované lúky a mokrade v jej alúviu vytvárajú jedinečné odpočinkové miesta a zhromaždiská vtákov počas ich ťahu. Samotná navrhovaná činnosť a jej prevádzka nepredstavuje v krajine významnú bariéru pre migrujúce vtáky. V tomto prípade ide len o líniovú prekážku, ktorá vtákom nebráni ju preletieť a pokračovať ďalej vo vytýčenej trase.</p>	-1	11, 23, 24,	<p>Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu.</p>
4	<p>V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy.</p> <p>Zásah do hospodárskych lesov, v menšej miere lesy osobitného určenia a ochranné lesy.</p>	0 -1	11, 23, 24 23, 24	<p>Minimalizovať zábery pôd</p>
5	<p>V ÚS sú vyvinuté svahové deformácie, vybrané projekty sú stabilizované v existujúcich traťových koridoroch, rizikovejšie sú úseky s tunelovým vedením.</p>	-1	24	<p>V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia.</p>
6	<p>Trasa okrajovo zasahuje do vodohospodársky chránených oblastí (CHVO) – Horného povodia Rimavice, Ipeľ Slatiny, CHVO Slovenský kras - Plešivská planina a CHVO Slovenský kras - Planina Horného vrchu.</p> <p>Trasa vo vybraných úsekoch zasahuje do OP II. a III. stupňa viacerých vodárenských zdrojov.</p>	-1	23, 24	<p>V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu vôd.</p>

Správa o hodnotení strategického dokumentu

7	Trasa vo vybraných úsekoch zasahuje do ochranného pásma II. stupňa prírodných minerálnych zdrojov stolových vôd Tornaľa a OP II. stupňa prírodných liečivých zdrojov kúpeľov Číž, vzhľadom na stabilizáciu koridoru trate sa neočakáva ovplyvnenie.	-1	24	V rámci prípravy a výstavby realizovať opatrenia na ochranu týchto vôd.
	Celkové vyhodnotenie	-7		

Žel. trať 191	Územný sektor č.10: Michaľany – Bánovce n/O – Humenné - Medzilaborce	TEN-T: úsek nie je zaradený		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Mimo hlavnej DR osi, MI/VT/HU-	0		
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné bude mať významný vplyv na verejné zdravie obyvateľstva vzhľadom na zníženie emisií znečisťujúcich látok a taktiež sa predpokladá zníženie hlukovej záťaže obyvateľstva dotknutého územia.	+2	12	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Elektrifikovaná trasa sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné. V koridore cca 1000 m sa nachádzajú SKUEV0250 Krivošťianka, SKUEV0231 Brekovský Hradný vrch a SKCHVU035 Vihorlatské vrchy, existujúca trasa však s nimi nie je v priamom kontakte.	0		Elektrifikácia nekladie nároky na záber územia, preto sa vplyvy na UEV neočakávajú. Elektrifikácia trate nepatrí medzi činnosti, ktoré by mohli významne negatívne ovplyvniť priaznivý stav biotopov druhov vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany v CHVÚ. Pri elektrifikácii trate hranica dôjde k výstavbe trakčného vedenia, zranenia a úhyny vtákov však na týchto trakčných vedeniach neboli zaznamenané na rozdiel od elektrických vedení 22kV a vyšších.
3	Vplyv na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamný. Zásah do biokoridorov v riešenom území existuje už v súčasnosti a realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zhoršeniu biokoridorových funkcií územia v porovnaní so súčasným stavom.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy, zásah do hospodárskych lesov, v menšej miere lesy osobitného určenia.	0		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

5	V ÚS sú lokálne vyvinuté svahové deformácie, vybrané projekty sú stabilizované v existujúcich traťových koridoroch.	0		
6	Trasa okrajovo nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO). Trasa vo vybraných úsekoch zasahuje do OP II. stupňa vodárenských zdrojov, vzhľadom na stabilizáciu koridoru trate sa neočakáva ovplyvnenie.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Žel. trať 127	Územný sektor č.11: Žilina – Čadca – št. hranica SR/ČR	TEN-T: úsek pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Súčasť hlavnej DR osi, ZA/MT-	+1,5	13	
2	ZA/MT- Ostrava	+2	13	
	Celkové vyhodnotenie	+3,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Modernizácia št. hr. ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať bude mať mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľstva dotknutého územia.	+1	13	Realizácia protihlukových stien v osídlenom území.
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Trasa modernizovanej železnice sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura 2000 sa v širšom koridore nenachádzajú.	0		
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné. V území sa nachádza N. I Nadregionálny terestrický biokoridor, N. II Nadregionálny hydrický biokoridor, regionálne biokoridory III.R, IV.R, XI.R, XIV.R, XV.R. Trasa navrhovanej modernizovanej železničnej trate prechádza z hľadiska ochrany prírody cenným územím, cez ktoré vedie migračný koridor veľkých cicavcov, vrátane chránených veľkých šeliem, ako rys ostrovid, medveď hnedý a vlk dravý. Tieto migrujú z Poľska a Slovenska cez Sliezske Beskydy, Kysucké Beskydy a Jablunkovské medzihorie do Moravsko-sliezskych Beskyd a ďalej na územie Českej republiky.	-1	13	Bariérový vplyv je možné čiastočne eliminovať realizáciou technických opatrení na zachovanie priechodnosti biokoridoru medzi SR a ČR - nadchodu pre zver (ekodukty). Pred a za nadchodom pre zver je potrebné osadiť navádzacie oplatenie. Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu.
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy, zásah do hospodárskych lesov, v menšej miere ochranné lesy bez závažného ovplyvnenia.	-1	13	Minimalizovať zábery pôd
5	V ÚS sú vyvinuté rozsiahlejšie svahové deformácie, najmä v zárezových úsekoch. Vedenie trate v záreze vyvoláva narušenie stability svahov.	-1	13	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia.
6	Celý ÚS zasahuje do vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) – Beskydy - Javorníky. Trasa	0		

	nezasahuje do žiadneho ochranného pásma vodárenských zdrojov.			
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-3		

Žel. trať 131	Územný sektor č.13: Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno	TEN-T: úsek nie je zaradený		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Mimo hlavnej DR osi, BA-NZ/KN	+1		
2	x	0		
	Celkové vyhodnotenie	+1		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Projekt Bratislava Nové Mesto – Dunajská Streda – Komárno, zdvojkolajnenie a elektrifikácia trate bude mať významný vplyv na verejné zdravie obyvateľstva vzhľadom na zníženie emisií znečisťujúcich látok a zníženie hlukovej záťaže obyvateľstva dotknutého územia.	+2	27	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. V koridore 1000 m sa nachádza CHA Strážsky park, priamy kontakt sa nepredpokladá.	0		
2	Vplyv na územia Natura 2000 je vyhodnotený ako menej významný. V koridore trasy sa nachádzajú územia európskeho významu SKUEV0017 Pri Orechovom rade, SKUEV0010 Komárňanské slanisko, SKUEV0099 Pavelské slanisko a v dotyku SKCHVU012 Lehnice. Zdvojkolajnenie predpokladá územný zábor, čo sa môže dotknúť aj niektorých území Natura 2000. Biotopy, ktoré sú dôvodom na vyhlásenie týchto území, patria prevažne medzi prioritné. Podrobnejšie posúdenie vplyvov na predmety ochrany je uvedené v prílohe č. 4.	-1	27	Zámery a projekty v územnom sektore, kde sa identifikoval priamy stret s územiami Natura 2000, vyžadujú posúdenie činnosti na priaznivý stav územia Natura 2000 podľa §28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z.
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako menej významné, bariérový vplyv dvojkoľajnej trate sa zvýši. Bariérový vplyv je možné čiastočne eliminovať realizáciou technických opatrení na zachovanie priechodnosti biokoridorov.	-1	27	Zabezpečiť dôslednú realizáciu opatrení na zlepšenie priechodnosti krajiny a odstraňovanie bariérového efektu.
4	V ÚS sa nachádzajú najkvalitnejšie pôdy triedy kvality 1 - 4, minimálny zásah do ochranných lesov a hospodárskych lesov.	-1	27	Minimalizovať zábery pôd
5	V ÚS nie sú svahové deformácie.	0		
6	ÚS zasahuje vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) – Žitný ostrov, okrajový zásah do ochranného pásma II. stupňa vodárenského zdroja.	-1	27	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd.

Správa o hodnotení strategického dokumentu

7	Okrajový zásah do OP II. stupňa prírodných minerálnych zdrojov stolových vôd Čilistov.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-4		

Žel. trať 131	Územný sektor č.14: Leopoldov – Nitra – Šurany			TEN-T: úsek nie je zaradený	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia	
1	Mimo hlavnej DR osi, NR -	+1	25		
2	X	0			
	Celkové vyhodnotenie	+1			
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia	
1	Elektrifikácia trate bude mať významný vplyv na verejné zdravie obyvateľstva vzhľadom na zníženie emisií znečisťujúcich látok a taktiež sa predpokladá zníženie hlukovej záťaže obyvateľstva dotknutého územia.	+2	25		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia	
1	Vplyv na chránené územia je vyhodnotený ako nevýznamný, v koridore trasy sa žiadne CHÚ nenachádzajú.	0			
2	Vplyv na územia Natura 2000 je vyhodnotený ako nevýznamný. Trasa nekrižuje ani netanguje žiadne územia Natura 2000.	0			
3	Trasa križuje nadregionálny biokoridor Váh a dotýka sa nadregionálneho biokoridoru Nitra. Vplyv sa javí vzhľadom na charakter činnosti (elektrifikácia trate nepredpokladá zmeny trasovania) ako nevýznamný.	0			
4	V ÚS sa nachádzajú najkvalitnejšie pôdy triedy kvality 1 - 4, minimálny zásah do ochranných lesov a hospodárskych lesov.	-1	25	Minimalizovať zábery pôd	
5	V ÚS nie sú svahové deformácie.	0			
6	Okrajový zásah do ochranného pásma II. stupňa vodárenských zdrojov.	0	25		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0			
	Celkové vyhodnotenie	-1			

TIP Košiciach	Územný sektor č.6: Košice	TEN-T: uzol je súčasť pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	KE/PO	+2	25	
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Projekt Terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby nebude mať vplyv na verejné zdravie obyvateľstva dotknutého územia, takisto ako aj projekty leteckej dopravy v územnom sektore.	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Územie, kde sa zámery budú realizovať sa nachádzajú v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura 2000 sa v územnom sektore nenachádzajú.	0		
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, zámery a stavby nezasiahnu do významnejších štruktúr ÚSES.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú stredne a menej kvalitné pôdy, projekty sú mimo lesných pozemkov.	0		
5	V ÚS nie sú vyvinuté svahové deformácie, projekty sú navrhované v zastavaných areáloch.	0		
6	ÚS nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) ani do OP vodárenských zdrojov.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

TIP Leopoldove	Územný sektor č. 12: Leopoldov	TEN-T: uzol je súčasť pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Súčasť hlavnej DR osi, TT/NR	+1,5	26	
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+1,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Projekt TIP Leopoldov, 1. etapa výstavby nebude mať vplyv na verejné zdravie obyvateľstva dotknutého územia.	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Vplyvy na záujmy ochrany prírody sú hodnotené ako nevýznamné. Areál terminálu sa v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov nachádza v 1. stupni ochrany. V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura 2000 sa v širšom areáli navrhovaného terminálu nenachádzajú.	0		
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, zámer nezasiahne do významnejších štruktúr ÚSES.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú prevažne stredne kvalitné pôdy, lokálne kvalitné s triedou kvality 2, minimálny zásah do ochranných lesov.	-1	26	Minimalizovať zábery pôd
5	V ÚS nie sú svahové deformácie.	0		
6	ÚS nezasahuje do žiadnej vodohospodársky chránenej oblasti (CHVO) ani nezasahuje do OP vodárenských zdrojov.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-1		

TIP v Bratislave	Územný sektor č. 1: Bratislava	TEN-T: uzol je súčasť pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	BA	+2	28	
2	BA - Viedeň	+1,5	28	
	Celkové vyhodnotenie	+3,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Bez vplyvu	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Terminál intermodálnej prepravy je lokalizovaný na brehu Dunaja v silne urbanizovanom prostredí.	0		
2	Výstavba intermodálneho terminálu je lokalizovaná v dostatočnej vzdialenosti od území Natura 2000. Najbližšie SKCHVU007 Dunajské luhy sa od terminálu nachádza cca 500 m vzdušnou čarou od stredu toku na druhom brehu Dunaja.	0		
3	Terminál intermodálnej prepravy je lokalizovaný na brehu biokoridoru provinciálneho významu Dunaj v silne urbanizovanom prostredí, do jeho funkčnosti však nezasahuje.	0		
4	Bez vplyvu	0		
5	Bez vplyvu	0		
6	Bez vplyvu	0		
7	Bez vplyvu	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

TIP v Žiline	Územný sektor č. 4: Žilina	TEN-T: uzol je súčasť pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	ZA/MT	+2	29	
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Bez vplyvu	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Terminál intermodálnej prepravy do kontaktu s CHU neprichádza.	0		
2	Terminál intermodálnej prepravy do kontaktu s územiami Natura 2000 neprichádza.	0		
3	Terminál intermodálnej prepravy do kontaktu s ÚSES neprichádza.	0		
4	Bez vplyvu	0		
5	Bez vplyvu	0		
6	Bez vplyvu	0		
7	Bez vplyvu	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Letisko M.R. Štefánika Bratislava	Územný sektor č. 1 Bratislava	TEN-T: letisko pôvodnej siete i návrhu novej základnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	BA	+2	1	
2	BA - Viedeň	+1,5	1	
	Celkové vyhodnotenie	+3,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zvýšenie možností využívania maximálnej vzletovej hmotnosti môže spôsobiť zvýšenú spotrebu paliva a nadmernú produkciu emisií skleníkových plynov a hluku.	-1	1	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	V okolí letiska sa nenachádzajú žiadne územia Natura 2000, ktoré by mohli byť zasiahnuté predĺžením RWY 13/31.	0		
3	Modernizácia letiska nie je v kolízii so žiadnymi prvkami ÚSES.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú kvalitné pôdy 1 – 4 triedy kvality, lesy sa v dotknutom území nenachádzajú.	-1	1	
5	Vzhľadom na štruktúru stavieb je vplyv na horninové prostredie minimálny.	0		
6	V ÚS sa nenachádzajú OP vodárenských zdrojov, územie je mimo CHVO.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	-1		

Letisko Poprad-Tatry	Územný sektor č.21: Poprad-Vysoké Tatry	TEN-T: letiská pôvodnej siete i návrhu novej súhrnnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Súčasť hlavnej DR osi SR, PP/SN+Vysoké Tatry	+2	2	
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zvýšenie možností využívania maximálnej vzletovej hmotnosti môže spôsobiť zvýšenú spotrebu paliva a nadmernú produkciu emisií skleníkových plynov a hluku.	-1	2	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad neovplyvní žiadne záujmy ochrany prírody.	0		
2	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad neovplyvní žiadne územia Natura 2000.	0		
3	Modernizácia letiska nie je v kolízii so žiadnymi prvkami ÚSES.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú menej kvalitné pôdy , v okolí sa nachádzajú hospodárske lesy a lesy ochranné bez ovplyvnenia.	0		Minimalizácia záberu pôd
5	Vzhľadom na štruktúru stavieb je vplyv na horninové prostredie minimálny.	0		
6	V ÚS sa nenachádzajú OP vodárenských zdrojov, územie je mimo CHVO.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Letisko Košice	Územný sektor č.6: Košice	TEN-T: letisko je súčasť pôvodnej siete i návrhu novej súhrnnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	KE/PO	+2	3, 4	
2	X	0		
	Celkové vyhodnotenie	+2		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Projekty zamerané na rozvoj nákladnej leteckej dopravy budú mať vplyv na oživenie leteckej dopravy v regióne, čo môže spôsobiť zvýšenú spotrebu paliva a nadmernú produkciu emisií skleníkových plynov a hluku.	-1	3, 4	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	V širšom území neboli identifikované žiadne chránené územia.	0		
2	Vplyvy na územia Natura 2000 sú hodnotené ako nevýznamné, územia Natura 2000 sa v územnom sektore nenachádzajú.	0		
3	Vplyvy na krajinu a ÚSES hodnotíme ako nevýznamné, zámery a stavby nezasiahnu do významnejších štruktúr ÚSES.	0		
4	V ÚS sa nachádzajú stredne kvalitné pôdy , v okolí sa nenachádzajú žiadne lesy.	0		Minimalizácia záberu pôd
5	Vzhľadom na štruktúru stavieb je vplyv na horninové prostredie minimálny.	0		
6	V ÚS sa nenachádzajú OP vodárenských zdrojov, územie je mimo CHVO.	0		
7	Zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochranné pásma sa v ÚS nevyskytujú.	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Dunaj	Územný sektor č.1: Bratislava	TEN-T: vodná cesta je súčasť pôvodnej siete i návrhu novej súhrnnej siete		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	BA	+2	1	
2	BA - Viedeň	+1,5	1	
	Celkové vyhodnotenie	+3,5		
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 nemá vplyv na verejné zdravie.	0		
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť vplyvy na ochranu prírody nie je známe.	?		
2	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť zásah do území Natura 2000 nie je známe.	?		
3	Konkrétne technické riešenie, ktoré by umožňovalo posúdiť zásah do biokoridoru Dunaj nie je známe, vplyvy sa ale nepredpokladajú.	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na koryto vodného toku.	0		
5	Bez vplyvu	0		
6	Projekt je viazaný na koryto vodného toku, zásah do OP II. stupňa sa nepredpokladá.	0		
7	Bez vplyvu	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Správa o hodnotení strategického dokumentu

VOND Bratislava	Územný sektor č. 1 Bratislava	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	BA	+2	VOND Bratislava	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND v Západom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Bratislava	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

VOND Trnava	Územný sektor č. 15 Trnava	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	BA/TT	+2	VOND Trnava	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND v Západoom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Trnava	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

Správa o hodnotení strategického dokumentu

VOND Košice	Územný sektor č. 6 Košice	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	KE/PO	+2	VOND Košice	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND vo Východnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Košice	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zázobníku projektov.

VOND Prešov	Územný sektor č. 16 Prešov	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	KE/PO	+2	VOND Prešov	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND vo Východnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Prešov	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zászobníku projektov

Správa o hodnotení strategického dokumentu

VOND Poprad-Vysoké Tatry		Územný sektor č. 21 Poprad-Vysoké Tatry		TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T	
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria			Body	Dotknuté projekty č. Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	PP/SN+Vysoké Tatry			+1	VOND Poprad-Vysoké Tatry
2/ Verejné zdravie					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria			Body	Dotknuté projekty č. Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND vo Východnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.			+1	VOND Poprad-Vysoké Tatry
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene					
Číslo	Vyhodnotenie kritéria			Body	Dotknuté projekty č. Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Bez vplyvu			0	
2	Bez vplyvu			0	
3	Bez vplyvu			0	
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru			0	
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru			0	
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru			0	
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru			0	
	Celkové vyhodnotenie			0	

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

VOND Banská Bystrica	Územný sektor č. 17 Banská Bystrica	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	BB/ZV	+2	VOND Banská Bystrica	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND v Stredo-južnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Banská Bystrica	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce a kompenzačné opatrenia
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zázobníku projektov

VOND Zvolen	Územný sektor č. 18 Zvolen	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	BB/ZV	+2	VOND Zvolen	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND v Stredo-južnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Zvolen	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

VOND Žilina	Územný sektor č. 4 Žilina	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	ZA/MT	+2	VOND Žilina	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND v Stredo-severnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Žilina	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

Správa o hodnotení strategického dokumentu

VOND Trenčín	Územný sektor č. 19 Trenčín	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	TN	+2	VOND Trenčín	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND v Stredo-severnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Trenčín	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

VOND Martin	Územný sektor č. 20 Martin	TEN-T: systém nie je súčasťou TEN-T		
1/ Strategické dopravné a sídelné aspekty				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	ZA/MT	+2	VOND Martin	
2/ Verejné zdravie				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Zriaďovanie IDS, integrácia VOND v Stredo-severnom funkčnom regióne má mierny vplyv na verejné zdravie z dôvodu zvýšenia atraktivity VOND a možného presunu výkonov z IAD.	+1	VOND Martin	
3/ Strategické aspekty ochrany prírody a krajiny: Natura 2000, NSCHÚ SR, ÚSES, PPF a lesy, horninové prostredie, PHO, CHVO, liečivé a minerálne pramene				
Číslo	Vyhodnotenie kritéria	Body	Dotknuté projekty č.	Zmierňujúce opatrenia a kompenzačné
1	Bez vplyvu	0		
2	Bez vplyvu	0		
3	Bez vplyvu	0		
4	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
5	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
6	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
7	Bez vplyvu, projekt je viazaný na existujúcu dopravnú infraštruktúru	0		
	Celkové vyhodnotenie	0		

Projekty VOND* - opatrenia č. OP 13 a OP 15 majú organizačný programový charakter, podmienkou ich uskutočnenia v praxi je realizácia projektov ktoré sú súčasťou opatrení na budovanie infraštruktúry VOND v zásobníku projektov

Tab. 10 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: základná sieť TEN-T)

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
1	Bratislava, Devínska Nová Ves – št. hr. SR/Rak	3,50	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-0,50
3	Púchov - Žilina	2,00	1,00	0,00	-1,00	-2,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-2,00
5	Žilina - Košice	2,00	1,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00	-4,00
11	Žilina – Čadca – št. hranica SR/ČR	3,50	1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	1,50
Opatrenie (sektory spolu)		11,00	5,00	-3,00	-4,00	-5,00	-1,00	-2,00	-2,00	-4,00	-5,00

Tab. 11 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: súhrnná sieť TEN-T)

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
9	Zvolen - Košice	2,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,00
Opatrenie (sektory spolu)		2,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,00

Tab. 12 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T (spresnenie: železničné uzly)

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava	3,50	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50
4	Žilina	2,00	0,00	0,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00
7	Košice - Michalany - št. hranica SR/Ukrajina (Čierna nad Tisou)	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Opatrenie (sektory spolu)		7,50	2,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	3,50

Tab. 13 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia tratí siete TEN-T

Opatrenie	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Základná sieť TEN-T	11,00	5,00	-3,00	-4,00	-5,00	-1,00	-2,00	-2,00	-4,00	-5,00
Súhrnná sieť TEN-T	2,00	2,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-3,00
Železničné uzly	7,50	2,00	-1,00	-1,00	-2,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	3,50
Opatrenie spolu	20,50	9,00	-5,00	-6,00	-8,00	-2,00	-3,00	-4,00	-6,00	-4,50

Tab. 14 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Elektrifikácia dôležitých tratí

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
13	Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno	1,00	2,00	-1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	-1,00
10	Michalany – Humenné - Medzilaborce	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
14	Leopoldov - Nitra - Šurany	1,00	2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
Opatrenie (sektory spolu)		2,00	6,00	-2,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	-1,00	-1,00	3,00

Tab. 15 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení železničnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Technologické zaistenie interoperability

Číslo územného sektoru	Lokalizácia územného sektoru	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
2	Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
8	Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št. hranica SR/MR	1,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Opatrenie (sektory spolu)		3,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00

Tab. 16 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení intermodálnej prepravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Terminály intermodálnej prepravy

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia	Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
6	Košice										
12	Leopoldov										
1	Bratislava										
4	Žilina										
Opatrenie (sektory spolu)		9,00	0,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00

Tab. 17 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení leteckej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava	3,50	-1,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,50
21	Poprad-Vysoké Tatry	2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
6	Košice	2,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Opatrenie (sektory spolu)		7,50	-3,00	-1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50

Tab. 18 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení vodnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava – št. hranica SR/RR, (Dunaj, r.km 1880,260 - 1862,000)	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50
Opatrenie (sektory spolu)		3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50

Tab. 19 Vyhodnotenie súladu infraštruktúrnych opatrení verejnej osobnej dopravy s environmentálnymi cieľmi SOH, opatrenie: Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy v Západnom, Východnom, v Stredo-južnom a v Stredo-severnom funkčnom regióne

Územný sektor		Doprava - osídlenie	Zdravie	Pôda	Horniny	Voda	Prír. liečivé vody	Ochrana prírody NSCHÚ	Natura 2000	ÚSES	Spolu
Číslo	Lokalizácia										
1	Bratislava	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
15	Trnava	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
6	Košice	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
16	Prešov	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
21	Poprad-Vysoké Tatry	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00
17	Banská Bystrica	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
18	Zvolen	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
4	Žilina	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
19	Trenčín	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
20	Martin	2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
Opatrenie (sektory spolu)		19,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,00

PRÍLOHA 3

**Hodnotenie kumulatívnych vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR
2020**

Región: Bratislava, opis východísk kumulatívneho hodnotenia

Záujmové územie je zhodné s dopravným regiónom, zadaným v záväznej časti KURS 2011. V podstate ide o priestor Bratislavského samosprávneho kraja. Intenzívne aglomeračné väzby však presahujú územie samotného kraja do územia dopravného regiónu Juhozápadné Slovensko (Trnavský a Nitriansky samosprávny kraj spolu). Bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia je spolu s nitrianskym ťažiskom klasifikované ako polycentrická sústava medzinárodného významu, pričom jej cezhraničné väzby s Viedňou a Győrom posúvajú význam tejto celej sústavy na medzinárodnú a vyššiu úroveň. Okrem rozvinutých sektorov priemyslu a služieb je bratislavsko – trnavsko – nitrianska sídelná štruktúra charakteristická vysokým potenciálom rozvoja kvartérnych (znalostná ekonomika, vedecké zázemie, inovácie) aktivít. Výrazné špecifiká hlavného mesta Bratislavy však podmieňujú vyčlenenie územia Bratislavského kraja ako samostatne sledovaného a vyhodnocovaného dopravného regiónu.

Hodnotená dopravná sústava Bratislavy a Juhozápadného Slovenska je navzájom úzko previazaná. Jej základné priestorové smerovanie je dané dlhodobými, sídelnými vzťahmi Bratislavy a osídleniami na Juhozápadnom Slovensku. Denne dochádza do/z Bratislavy viac ako 100 tisíc osôb. Hlavné rozvojové sídelné osi a cestné/železničné ťahy SR sú vzhľadom k Bratislave radiálne usporiadané. Dekoncentračný trend osídlenia je príčinou záberu nových priestorov v spádovom území mesta, obzvlášť pozdĺž radiál. V súčasnosti dochádza k výrazným tlakom na záber nových plôch územia na urbanizáciu, predovšetkým v koridore Bratislava – Trnava. Zvýšenie výkonnosti diaľnice D1 jej rozšírením na 6 pruhové usporiadanie, sprevádzané realizáciou paralelného nového úseku rýchlostnej cesty R1 – od diaľnice D1 vzdialenej cca 5 až 10 km, prinesie silný urbanizačný nápor na územie medzi diaľnicou D1 a novým úsekom rýchlostnej cesty R1 Most pri Bratislave – Sereď. Dekoncentračný trend osídlenia však v blízkej budúcnosti môže priniesť i požiadavky na zlepšenie dopravnej infraštruktúry prepájajúcej nové osídlenia v okružnom usporiadaní voči Bratislave.

Územia bratislavského regiónu sa dotýkajú významné opatrenia SPRDI SR 2020. V cestnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenie „Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii“ ktoré obsahuje projekty (uvádzané sú projekty všetkých farieb zaradenia) stavieb diaľnice D4 Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever – Rača – Stupava juh – št. hranica SR/Rakúsko, stavieb rýchlostnej cesty R7 v úsekoch Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec, Bratislava Ketelec – Dunajská Lužná. S opatrením sa taktiež prelínajú stavby diaľnice D1 Bratislava – Trnava, križovatka Triblavina, Bratislava – Senec, rozšírenie na 6. pruh, Senec – Blatné, križovatka Blatné, Blatné – Trnava, rozšírenie na 6. pruh. V procese výberu trasy sa nachádza príprava stavby rýchlostnej cesty R1 Most pri Bratislave – Vlčkovce.

V železničnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenia Modernizácia siete TEN-T, Technologické zaistenie interoperability, Elektrifikácia dôležitých tratí.

Jedinou akciou opatrenia Modernizácie siete TEN-T je rozsiahla stavba Modernizácie železničného uzla Bratislava, do ktorého spadajú realizácie šiestich stavieb: IDS Bratislava, Modernizácia trate v úseku Predmestie – Rača, Železničné zapojenie letiska M.R. Štefánika – rekonštrukcia železničného mosta pri Novom Meste, zdvojkolajnenie trate Bratislava hl. stanica – Bratislava Nové Mesto, Vybudovanie prestupového bodu Bratislava Vinohrady – Bratislava Predmestie, Zapojenie Letiska M.R. Štefánika realizácia trate.

Opatrenie Technologické zaistenie interoperability prinesie realizáciu stavieb zavedenia ERTMS na koridore č. IV v úseku Kúty št. hr. SR/ČR – uzol Bratislava (ETCS L2 + GSM R) na železničnej trati č. 110 a v úseku Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R) na železničných tratiach č. 130 a 135. Samostatnou stavbou bude Vytvorenie podmienok interoperability v uzle Bratislava.

V rámci opatrenia Elektrifikácia dôležitých tratí bude realizovaná stavba elektrifikácie trate č. 100 v úseku Devínska Nová Ves – št. hranica SR/Rakúsko. Z tratí nezaradených do siete TEN-T je pripravovaná elektrifikácia a zdvojkolajnenie trate č. 131 Bratislava Nové Mesto – Dunajská Streda – Komárno.

V intermodálnej preprave ide o infraštruktúrne opatrenia Terminály intermodálnej prepravy v rámci ktorého bude realizovaná stavba Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, 1. etapa.

V leteckej doprave ide o infraštruktúrne opatrenie Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T, kam patrí stavba modernizácie a predĺženia RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava.

Vo vodnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenia Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a riešenie splavnosti na rieke Dunaj (r. km 1880,260 – 1862,000).

Opatrenia sú vzhľadom k Bratislave navrhované tak aby dochádzalo k synergii prevádzkovania stavieb dopravnej infraštruktúry. Ide o zámer s cieľom posilniť vzájomnú efektívnosť dopravnej obsluhy mesta a jeho spádového územia.

V rámci SRVOND SR 2020 sú pre územie regiónu pripravované organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia, ich známe – zelenou farbou označené - aktivity sú uvádzané nasledujúcim odseku:

- Modernizácia údržbovej základne v Bratislave
- Obnova vozidlového parku električiek v Bratislave
- Obnova vozidlového parku trolejbusov v Bratislave
- NS MHD 1. etapa Hlavná stanica – Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica – Janíkov dvor, 2. časť Bosákova – Janíkov dvor
- Modernizácia električkových tratí – Karloveská, Vajnorská a Račianska radiála

- ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v Bratislave, úsek Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice (realizácia)
- ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v Bratislave, úsek Bratislava hlavná stanica - Devínska Nová Ves (realizácia)
- Modernizácia dopravného dispečingu v Bratislave
- NS MHD 1. etapa Hlavná stanica - Janíkov dvor, prevádzkový úsek Hlavná stanica - Šafárikovo námestie
- Cyklotrasa Eurovelo 13, Devínska cesta (Karlova Ves – Devín)
- ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ, Bratislava

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Región: Bratislava, hodnotenie kumulatívnych vplyvov			
Environmentálne ciele	Bodové hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Doprava osídlenie	-	+2	
		<p>Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry bude mať priaznivý vplyv na obyvateľstvo zlepšením dopravných služieb v módoch mestskej hromadnej a železničnej dopravy. Zriaďovaný IDS prináša predpoklad pozitívneho, dlhodobého vplyvu s kumulatívnym dopadom na vnútornú, zdrojovú a cieľovú dopravu. Kumulatívny prínos projektov železničnej a mestskej hromadnej dopravy však bude mať na prostredie pozitívny vplyv ak budú rešpektované všetky relevantné väzby medzi fungovaním železničnej regionálnej dopravy osôb a mestskej hromadnej dopravy osôb na území hlavného mesta. Projekty v sebe nesú výraznú ambíciu posilnenia funkčnosti hromadných prepráv osôb v dopravnom organizme hlavného mesta s pozitívnym dopadom na deľbu prepravnej práce osobnej dopravy. Infraštruktúrne opatrenia cestnej dopravy majú potenciál zlepšiť dopravnú situáciu na hlavných radiálach po ktorých do Bratislavy prichádza zdrojová a cieľová doprava z priľahlých regiónov.</p> <p>Opatrenia leteckej a vodnej dopravy majú potenciál pozitívne ovplyvniť dopravnú dostupnosť, a to nielen Bratislavy, minimálne v stredo európskom kontexte. Ide o výrazné primárne, pozitívne a dlhodobé vplyvy v oblasti nákladnej dopravy (zriadenie nového terminálu intermodálnej prepravy, modernizácia letiska a prístavu, železničných tratí, stavba diaľnice a rýchlostnej cesty). Bratislave sa tak ponúka šanca stať sa kvalitným transformačným dopravným uzlom.</p>	<p>Vzhľadom na extrémne nepriaznivú dopravnú situáciu v hlavnom meste Bratislava, ktorá sa prejavuje každodennou tvorbou kongescií v čase špičiek, odporúčame posilniť funkciu VOND zvýšením alokácií.</p>
Ľudské zdravie	+2	<p>Uvedené opatrenia pre bratislavský región budú mať veľmi významný vplyv na ľudské zdravie, nakoľko bude dochádzať k postupnému prechodu prepravných výkonov na environmentálne priaznivejšie druhy dopravy, čo bude mať za následok zlepšenie prostredia, ktoré priamo vplyva na ľudské zdravie. Druhým hľadiskom je zníženie podielu IAD na mobilitě, čo má jasne preukázateľný vplyv na zníženie počtu dopravných nehôd a z toho vyplývajúcich zranení a usmrtení. Systematickou podporou VOD je teda možné veľmi výrazne vplývať na zdravie populácie.</p>	Nie sú
Ovzdušie a klíma	+2	<p>Podobne ako v predchádzajúcom bode, systematická podpora VOD a nemotorovej dopravy zo strany Bratislavy bude mať zreteľný vplyv na kvalitu životného prostredia, nakoľko je predpoklad poklesu výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou. Pokles výkonov IAD tak znamená menej produkovaných emisií skleníkových plynov.</p>	Nie sú
Pôda a geológia	-1	<p>V regióne dôjde k záberu najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd triedy kvality 1. až 4. Vzhľadom na nižší podiel lesných pozemkov záber sa sústreďuje predovšetkým na plochy hospodárskych lesov, menej na ochranné. Z hľadiska geologického podložia sú v nížinných častiach rizikové oblasti s vedením stavieb v zárezoch, kde môže dôjsť k narušeniu pokryvných vrstiev.</p> <p>V hornatých častiach ÚS sa vyskytujú úseky so svahovými deformáciami.</p> <p>Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.</p>	<p>Minimalizovať zábery pôd, V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia</p>
Voda	-1	<p>Južná časť regiónu je súčasťou CHVO Žitný ostrov, narušenie režimu podzemných vôd v zárezoch, resp. v hĺbených tuneloch tras prechádzajúcich cez ochranné pásmo vodárenských zdrojov II. stupňa.</p> <p>Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.</p>	<p>V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd</p>
Ochrana prírody	-1	<p>V silne urbanizovanom regióne sú prírodné fragmenty krajiny skoro všetky chránené, alebo navrhované na</p>	<p>Minimalizovať zásahy do chránených území</p>

		ochranu. Vplyvy sú hodnotené ako významné najmä pri výstavbe nových úsekov diaľnic a rýchlостných ciest. Nie je možné sa úplne vyhnúť negatívnym vplyvom, očakáva sa priamy záber častí chránených území, vplyv na migráciu, zvýšenie stresových faktorov (hluk a oslňovanie reflektormi), znečisťovanie ovzdušia chránených území. Opatrenia v železničnej, vodnej a intermodálnej preprave majú menej významný dopad, ktorý predstavujú predovšetkým nepriame vplyvy.	a realizovať opatrenia v zmysle doporučení z procesov EIA
Natura 2000	-1	Opatrenia SPRDI 2020 v regióne sa dotýkajú viacerých území európskeho významu a chránených vtáčích území. Očakávajú sa nepriame vplyvy na predmety ochrany, ale i priame územné zásahy, ktoré môžu ovplyvniť priaznivý stav chránených biotopov a druhov. Najvýznamnejšou investíciou, kde sa predpokladá najviac nepriaznivých dopadov na územia Natura 2000 je stavba diaľnice D4. (CHVU Dunajské luhy, CHVU Záhorské Pomoravie, ÚEV Biskupické luhy, ÚEV Homolské Karpaty, ÚEV Devínske alúvium Moravy, ÚEV Morava). Opatrenia v železničnej, vodnej a intermodálnej doprave majú menej významný dopad.	Dôsledne realizovať opatrenia na zníženie vplyvov, ktoré vyplývajú z posúdenia jednotlivých projektov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch
Krajina	-1	Navrhované opatrenia, najmä projekty výstavby cestnej infraštruktúry v krajine majú dopad na prvky ÚSES. V urbanizovanej a husto osídlenej krajine sa nachádzajú významné regionálne a nadregionálne biocentrá a biokoridory, ktoré je dôležité zachovať ako refúgia pre živočíchy a migračné koridory tak, aby bola zabezpečená priechodnosť krajiny a jej ekologická stabilita. Pri nových stavbách a modernizácii v cestnej a železničnej doprave je možné realizovať opatrenia na zlepšenie priechodnosti krajiny a zachovanie funkcie biokoridorov, čím sa čiastočne zmiernia bariérové vplyvy líniovej infraštruktúry.	Dodržiavať a realizovať opatrenia na udržanie priechodnosti krajiny a zvýšenie konektivity biotopov.
Kultúrne dedičstvo	0	Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasné potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami.	Nie sú
Materiálne zdroje	+1	Pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou bude mať pozitívny dopad na celkové zníženie spotreby pohonných hmôt a šetrenie prírodných zdrojov. Kumulatívny vplyv na zdroje materiálov sa nepredpokladá.	Nie sú

Región: Juhozápadné Slovensko, opis východísk kumulatívneho hodnotenia

Záujmové územie je zhodné s dopravným regiónom, zadefinovaným v záväznej časti KURS 2011. V podstate ide o priestor Trnavského a Nitrianskeho samosprávneho kraja s dopravno-gravitačným centrom v priestore Trnava až Nitra. Mestá Trnava a Nitra zároveň tvoria ťažisko osídlenia celoštátneho významu. Intenzívne aglomeračné väzby Bratislavy však vytvárajú silné regionálne prepojenie s hlavným mestom a územím Bratislavského samosprávneho kraja. Hlavné rozvojové, sídelné a dopravno-gravitačné osi vychádzajúce z Bratislavy sa v Trnave smerovo rozdeľujú a pokračujú smerom severným na Považie (Severozápadné Slovensko) a smerom východným na Pohronie (Stredné Slovensko). Radiálne orientovaný nadradený dopravný systém, s centrom v Bratislave, vytvára na území regiónu Juhozápadné Slovensko sieť nadradenej dopravnej infraštruktúry tranzitného charakteru, trasovanej v smere na západ, sever a východ Slovenska. Bratislavsko-trnavské ťažisko osídlenia je spolu s nitrianskym ťažiskom klasifikované ako polycentrická sústava medzinárodného významu, pričom jej cezhraničné väzby s Viedňou a Györom posúvajú význam tejto celej sústavy na medzinárodnú a vyššiu úroveň. Okrem rozvinutých sektorov priemyslu a služieb je bratislavsko-trnavsko - nitrianska sídelná štruktúra charakteristická vysokým potenciálom rozvoja kvartérnych (znalostná ekonomika, vedecké zázemie, inovácie) aktivít. Výrazné špecifiká hlavného mesta Bratislavy však podmieňujú vyčlenenie územia Bratislavského kraja ako samostatne sledovaného a vyhodnocovaného dopravného regiónu.

Územia regiónu Juhozápadné Slovensko sa dotýkajú významné opatrenia SPRDI SR 2020. V cestnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenie „Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii“ ktoré obsahuje projekty (uvádzané sú projekty všetkých farieb zaradenia) stavieb rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Lužná – Holice – Dunajská Streda – Nové Zámky – hranica regiónu Stredné Slovensko, stavby diaľnice D1 Blatné - Trnava, rozšírenie na 6. pruh. V procese výberu trasy sa nachádza príprava stavby rýchlostnej cesty R1 Most pri Bratislave – Vlčkovce.

V železničnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenie Technologické zaistenie interoperability v rámci ktorého budú realizované stavby zavedenia ERTMS na koridore č. IV v úseku Kúty št. hr. SR/ČR - uzol Bratislava (ETCS L2 + GSM R) na železničnej trati č. 110 a v úseku Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R) na železničných tratiach č. 130 a 135. Z tratí nezaraďených do siete TEN-T je pripravovaná elektrifikácia a zdvojkolajnenie trate č. 131 Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda – Komárno a elektrifikácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany.

V intermodálnej preprave ide o infraštruktúrne opatrenia Terminály intermodálnej prepravy, v rámci ktorého bude realizovaná stavba Terminál intermodálnej prepravy Leopoldov, 1. etapa.

V rámci SRVOND SR 2020 sú pre územie regiónu pripravované organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia, ich známe – zelenou farbou označené - aktivity sú uvádzané v nasledujúcom odseku:

- ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ, Nové Zámky

Región: Juhozápadné Slovensko, hodnotenie kumulatívnych vplyvov			
Environmentálne ciele	Bodové hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Doprava osídlenie	-0	<p>Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry bude mať priaznivý vplyv na obyvateľstvo predovšetkým zlepšením dopravnej dostupnosti hlavného mesta Bratislava v cestnej a železničnej doprave. Infraštruktúrne projekty týchto druhov dopravy sú totiž vzhľadom k Bratislave orientované radiálne. Projekty zamerané na zlepšenie dopravnej obsluhy ťažísk osídlenia Trnava a Nitra sú pripravované v železničnej doprave, kde elektrifikácia trate Leopoldov – Nitra má prispieť k zlepšeniu prevádzkových pomerov a k zvýšeniu kultúry cestovania. K rovnakému účelu smerujú alokácie do projektov stavieb a modernizácií ciest I. triedy.</p> <p>Kumulácia pozitívnych vplyvov v oblasti dopravnej obsluhy môže nastať v Nitre kde sa okrem spomínanej elektrifikácie železničnej trate uvažuje s modernizáciou železničnej stanice a so zriadením TIOP. V oblasti VOND je nedostatkom chýbajúce organizačné opatrenie zamerané na realizáciu IDS v Nitre. Naopak, v Trnave k deklarovanému organizačnému opatreniu na zriadenie IDS v meste chýba dostatočný počet konkrétnych projektov zaradených do zásobníka.</p> <p>Zriadenie terminálu intermodálnej prepravy v Leopoldove zlepši podmienky prístupu podnikateľskej verejnosti Juhozápadného Slovenska k dopravným službám.</p>	Doplnenie organizačného opatrenia na zriadenie IDS Nitra, doplnenie konkrétnych projektov IDS pre mesto Trnava
Ľudské zdravie	+2	<p>Opatrenia pre juhozápadné Slovensko je možné jednoznačne kategorizovať ako systematická podpora VOD a nemotorovej dopravy. Tieto opatrenia budú mať veľmi významný vplyv na ľudské zdravie, nakoľko bude dochádzať k postupnému prechodu prepravných výkonov na environmentálne priaznivejšie druhy dopravy, čo bude mať za následok zlepšenie životného prostredia, ktoré priamo vplýva na ľudské zdravie. Taktiež je možné predpokladať zníženie podielu IAD na mobilitu, čo má jasne preukázateľný vplyv na zníženie počtu dopravných nehôd a z toho vyplývajúceho počtu zranených a usmrtených osôb. Systematickou podporou VOD je teda možné veľmi výrazne vplývať na zdravie obyvateľstva.</p>	Nie sú
Ovzdušie a klíma	+2	<p>Podobne ako v predchádzajúcom bode, systematická podpora VOD a nemotorovej dopravy bude mať silný vplyv na kvalitu životného prostredia, nakoľko je predpokladaný pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou. Pokles výkonov IAD tak znamená menej produkovaných emisií skleníkových plynov.</p>	Nie sú
Pôda a geológia	-1	<p>V regióne dôjde k záberu najkvalitnejších poľnohospodárskych pôd triedy kvality 1. až 4. Vzhľadom na nižší podiel lesných pozemkov záber sa sústreďuje predovšetkým na plochy hospodárskych lesov, menej na ochranné a lesov osobitného určenia. Z hľadiska geologického podložia sú v nížinných častiach rizikové oblasti s vedením stavieb v zárezoch, kde môže dôjsť k narušeniu pokryvných vrstiev.</p> <p>Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.</p>	Minimalizovať zábery pôd, V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
Voda	-1	<p>prechod trás cez ochranné pásmo vodárenských zdrojov II. stupňa a CHVO Žitný ostrov, v regióne sa nachádza zdroje prírodných liečivých vôd Čilistov, zásah do jeho OP II. stupňa.</p> <p>Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.</p>	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
Ochrana prírody	-1	<p>Chránené územia sú menšej výmery, pri trasovaní nových úsekov DI je možné predchádzať priamym územným konfliktom, priamy kontakt hrozí len v prípade križovania tokov, ktoré sú vyhlásené ako CHÚ. Opatrenia v železničnej doprave sú viazané na existujúcu trasu, nepredpokladajú sa priame zásahy do CHÚ. Intermodálna</p>	Nie sú

Správa o hodnotení strategického dokumentu

		preprava nemá vplyv na CHÚ.	
Natura 2000	-1	V regióne pri výbere trasy R1 bol v rámci posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch identifikovaný významne negatívny vplyv na chránené vtáčie územie Úľanská mokraď. Priamy kontakt úsekov rýchlostnej cesty R7 je aj v prípade ďalších SKCHVÚ (SKCHVÚ Dolné Považie, SKCHVÚ Poíplie), a ÚEV (ÚEV Alúvium Ipľa, ÚEV Dálovský močiar, ÚEV Zátoň) kde však primerané hodnotenia neindikovali významne negatívne vplyvy. Opatrenia v železničnej doprave sú viazané na existujúce trasy, pre územia Natura 2000 nepredpokladajú negatívne vplyvy.	Postupovať podľa doporučení, ktoré vyplývajú z posúdenia jednotlivých projektov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a realizovať navrhované opatrenia na zníženie vplyvov,
Krajina	-1	Navrhované opatrenia SPRDI 2020 v krajine majú dopad na prvky ÚSES. Výstavba nových úsekov cestnej infraštruktúry zvyšuje bariérový vplyv v poľnohospodárskej nížinnej krajine, kde je zachovaných málo prírodných prvkov ako centrá biodiverzity a ekologické koridory.	Niektorými opatreniami (podchody, ekodukty) je možné zmierňovať dopady na migračnú priepustnosť a fragmentáciu biotopov.
Kultúrne dedičstvo	0	Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasné potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami.	Nie sú
Materiálne zdroje	+1	Pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou bude mať pozitívny dopad na celkové zníženie spotreby pohonných hmôt a šetrenie prírodných zdrojov. Kumulatívny vplyv na zdroje materiálov sa nepredpokladá.	Nie sú

Región: Severozápadné Slovensko, opis východísk kumulatívneho hodnotenia

Záujmové územie je zhodné s dopravným regiónom, zadaným v záväznej časti KURS 2011. V podstate ide o priestor Trenčianskeho a Žilinského samosprávneho kraja s dopravno-gravitačným centrom v priestore Žilina/Martin. Mestá Žilina a Martin zároveň tvoria jedno ťažisko osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu, mesto Trenčín tvorí ťažisko osídlenia celoštátneho významu. Osídlenie regiónu je v prevažnej miere koncentrované v údolí Váhu. Hlavné dopravno-gravitačné osi regiónu a SR sú situované v údolí Váhu, Kysuce a Turca. Tieto osi sú zhodné s hlavnými sídelnými rozvojovými osami Bratislava – Žilina/Martin – Košice/Prešov, Žilina – Čadca – ČR, Žilina/Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica/Zvolen. Údolím Váhu vedie najintenzívnejšie využívaný dopravný koridor Slovenska v smere západ - východ, v ktorom sa nachádzajú existujúce, rozostavané i plánované úseky diaľnice D1, cesta I/18 a magistrálna železničná trať č. 180, (multimodálny koridor č. Va.), údolím Kysuce vedie intenzívne zaťažovaný – hlavne nákladnou dopravou – koridor sever - juh, s rozostavanou i plánovanou diaľnicou D3, cestou I/11 a železničnou traťou č. 127 (multimodálny koridor č. VI.). Okrem rozvinutých sektorov priemyslu a služieb je žilinsko-martinské ťažisko osídlenia priestorom s vysokým potenciálom rozvoja kvartérnych (znalostná ekonomika, vedecké zázemie, inovácie) aktivít.

Územia regiónu Severozápadné Slovensko sa dotýkajú významné opatrenia SPRDI SR 2020. V cestnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenia Dobudovanie diaľnice D1, Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky, Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os, Stredoslovenská severojužná komunikačná os, Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR.

V rámci opatrenia Dobudovanie diaľnice D1 ide o realizácie stavieb (uvádzané sú projekty všetkých fariieb zaradenia) diaľnice D1 v úsekoch Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1., 2 fáza), Privádzač Lietavská Lúčka – Žilina, Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1., 2 fáza), Turany – Hubová, Hubová - Ivachnová (1., 2 fáza).

V rámci opatrenia Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky ide o realizácie stavieb rýchlostnej cesty R5 v úsekoch Svrčinovec - št. hranica SR/ČR, diaľnice D3 v úsekoch Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (1., 2 fáza), Čadca Bukov – Svrčinovec, Kysucké Nové Mesto – Oščadnica, Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto, Žilina Strážov - Žilina Brodno (1., 2 fáza) rýchlostnej cesty R3 v úsekoch Martin – Rakovo, Rakovo - Horná Štubňa, Horná Štubňa - Šášovské Podhradie.

V rámci opatrenia Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os ide o realizácie stavieb rýchlostnej cesty R2 v úsekoch Križovatka D1 - Mníchova Lehota, Mníchova Lehota – Ruskovce, Pravotice - Dolné Vestenice, Dolné Vestenice – Nováky, Nováky - Prievdza - Žiar nad Hronom.

V rámci opatrenia Stredoslovenská severojužná komunikačná os ide o stavby rýchlostnej cesty R3 v úsekoch Tvrdosín – Nižná - Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová, Oravský Podzámok - Dolný Kubín - Križovatka D1Hubová, s pokračovaním v úseku Martin – Turčianske Teplice – Šášovské Podhradie (vetva R3). V rámci vetvy R3-R1-R3 ide i o úsek rýchlostnej cesty R1 Slovenská Ľupča – Korytnica – Ružomberok.

V rámci opatrenia Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR ide o stavby rýchlostnej cesty R6 v úsekoch št. hranica SR/ČR - Lysá pod Makytou – Mestečko – Púchov.

V rámci infraštruktúrneho opatrenia Železničnej dopravy Modernizácia siete TEN-T ide o realizácie stavieb v úsekoch trate č. 180 Poprad-Tatry – Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok. Realizovaná bude taktiež stavba modernizácie železničnej trate č. 127 štátna hranica ČR/SR – Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo). Na železničnej trati č. 120 budú realizované stavby modernizácie pre traťový rýchlosť do 160 km/hod v úseku Púchov - Považská Teplá - Žilina (mimo). V železničnom uzle Žilina bude realizovaná Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry.

V intermodálnej preprave ide o infraštruktúrne opatrenia Terminály intermodálnej prepravy, kam je potrebné zaradiť stavbu Terminál intermodálnej prepravy Žilina, 1. etapa.

V rámci SRVOND SR 2020 sú pre územie regiónu pripravované organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia, ich známe zelenou farbou označené aktivity sú uvádzané nasledujúcim odseku:

- Žilina, Modernizácia trakčných meniarň v Žiline (technológia + kapacitory)
- Žilina, Zriadenie dynamickej preferencie MHD na svetelných križovatkách
- Žilina, Cyklistická komunikácia H2 (Solinky - centrum)
- Žilina, Cyklistická komunikácia V6 (Veľký Diel - Vlčince, konečná trolejbusov)
- Žilina, Cyklistická komunikácia V9 (Vlčince - Vodné dielo)
- DPMŽ, Nízkopodlažné a energeticky úsporné trolejbusy a trolejbusy s pomocným pohonom pre Žilinu
- Žilina, Modernizácia dispečerského riadenia, online sledovanie polohy, informácie
- Žilina, Modernizácia trolejbusovej infraštruktúry v Žiline
- Žilina, Výstavba trolejbusových tratí a obrátisk v Žiline
- Žilina, Zavedenie internetového predaja cestovných lístkov - software, hardware
- Žilina, Modernizácia vozidlového informačného a komunikačného systému
- Žilina, Cyklistická komunikácia V7 (Veľký Diel - Carrefour)
- DPMŽ, Nízkopodlažné, ekologické (hybridné) autobusy – obstaranie
- ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ, Žilina

Región: Severozápadné Slovensko, hodnotenie kumulatívnych vplyvov			
Environmentálne ciele	Bodové hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Doprava osídlenie	- +1	<p>Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry má priaznivý vplyv na obyvateľstvo zlepšením kvality dopravných služieb v módoch cestnej a železničnej dopravy. Kumulatívny prínos projektov dvoch najrozšírenejších druhov dopravy má na prostredie zásadný vplyv prejavujúci sa v posilnení multimodality dopravy, s dosahom na environmentálne aspekty prevádzky. Hospodársky sektor severozápadného Slovenska vníma súčasný stav dopravnej infraštruktúry ako výrazne limitujúci prvok všestrannej spolupráce s regiónmi v PR a ČR. V súvislosti s vybudovaním dopravnej infraštruktúry sa očakáva rozvoj územia a rozvoj medzinárodnej spolupráce s regiónmi v ČR a PR v hospodárskej oblasti. V oblasti rekreácie a cestovného ruchu sa výrazne zlepší dostupnosť rekreačných priestorov medzinárodného významu, t.j. Oščadnica - Veľká Rača, Makov, Skalité - Serafinov a celoslovenského významu Nová Bystrica - Vychylovka s prepojením na rekreačný priestor v Oravskej Lesnej.</p> <p>Projekty cestnej infraštruktúry v rámci opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“, v obidvoch vetvách, nebudú mať pozitívny vplyv na zlepšenie vzájomnej dostupnosti hlavných ťažísk osídlenia Žilina/Martin a Banská Bystrica/Zvolen nakoľko sú situované do priestorov neosídleného a pre sídelný rozvoj irelevantného územia (Natura 2000 vetva R3-R1-R3), alebo mimo koridor hlavnej sídelno-komunikačnej osi Žilina/Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica/Zvolen (vetva R3). V cca 35 km dlhom neosídlenom úseku rýchlostnej cesty R1 Slovenská Lupča – Ružomberok nevznikne multiplikačný efekt investície a potenciálu 4 jazdných pruhov rýchlostnej cesty a dvoch jazdných pruhov súběžnej cesty I/59.</p> <p>Podmienky pre ekonomiku založenú na kvalitných logistických službách sú vo východnej časti regiónu severozápadné Slovensko výrazne horšie ako v jeho západnej časti. Súčasná dodávateľská štruktúra automobilového priemyslu je priestorovo limitovaná po líniu Strečnianskej úžiny. Realizácia veľkých projektov umožní v hospodárskej oblasti dosiahnuť rovnomerné podmienky pre podnikanie a ekonomický rozvoj na celom území regiónu. Projekty zároveň zabezpečia homogénny a kvalitný prístup k destináciám cestovného ruchu na Liptove, ktorý je spolu s Bratislavou, najvyhľadávanejším turistickým rezortom Slovenska.</p> <p>Zriadenie terminálu intermodálnej prepravy v Žiline/Tepličke nad Váhom zlepši podmienky prístupu podnikateľskej verejnosti k dopravným službám. V spojitosti s modernizáciou železničných tratí a železničného uzla Žilina, s výstavbou diaľnic a rozvojom už rozbehnutých logistických služieb ide o výrazné primárne, pozitívne a dlhodobé vplyvy v oblasti nákladnej dopravy.</p> <p>Projekty stavieb a rekonštrukcií ciest I. tr. majú potenciál zlepšiť dopravnú obsluhu a prístup z regiónov do centier Žiliny, Trenčína a Prievidze.</p>	<p>Prehodnotenie situovania opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ v úseku medzi Pohroním a Považím, prekonávajúcom rozsiahlu sídelnú bariéru, v rámci fázy II. SPRDI SR 2020.</p> <p>Doplniť projekty VOND pre mesto Martin.</p>
Ľudské zdravie	+2	<p>Opatrenia pre severozápadné Slovensko je možné jednoznačne kategorizovať ako systematická podpora ekologických druhov dopravy - VOD a nemotorovej dopravy. Nakoľko bude dochádzať k postupnému prechodu prepravných výkonov na environmentálne priaznivejšie druhy dopravy, čo bude mať za následok zlepšenie životného prostredia, ktoré priamo vplýva na ľudské zdravie. V zásade je možné predpokladať zníženie podielu IAD na mobilite, čo má jasne preukázateľný vplyv na zníženie počtu dopravných nehôd a z toho vyplývajúceho počtu zranených a usmrtených osôb. Systematickou podporou VOD je teda možné veľmi výrazne vplývať na zdravie populácie.</p>	Nie sú
Ovzdušie a klíma	+2	<p>Systematická podpora ekologických druhov dopravy - VOD a nemotorovej dopravy bude mať silný vplyv na</p>	Nie sú

		kvalitu životného prostredia, nakoľko je predpokladaný pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou. Pokles výkonov IAD znamená menej produkovaných emisií skleníkových plynov.	
Pôda a geológia	-1	Významné nároky na pôdu majú projekty dvoch infraštruktúr - výstavba cestnej aj modernizácia železničnej infraštruktúry bude prebiehať v prevažnej časti úseku v novom koridore, vzhľadom na veľmi členité územie. V regióne sa nachádzajú prevažne menej kvalitné pôdy. Navrhované trasy diaľnic D1 a D3 prechádzajú vo viacerých úsekoch geologicky nestabilnými alebo potenciálne nestabilnými územiami. Nestabilné geologické prostredie sa nachádza aj v severnej časti regiónu. Kumulatívne vplyvy projektov na tieto územia sa neočakávajú, ich výstavba v území sa neprelína. Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.	Minimalizovať zábery pôd, V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia
Voda	-1	Projekty zasahujú do niekoľkých ochranných pásiem vodárenských zdrojov a CHVO Beskydy – Javorníky a CHVO Veľká Fatra. V regióne Kysúc dochádza vplyvom výstavby diaľnice k likvidácii mnohých individuálnych vodných zdrojov. K ovplyvneniu OP vodárenských zdrojov dochádza okrem oblasti Kysúc aj v Liptove Kumulatívne vplyvy na tokoch Kysuce a Váhu by spôsobili realizácie MVE, ktoré by svojim významom mnohonásobne prevýšili vplyvy dopravnej infraštruktúry, takže príspevok realizácie projektov OPII možno považovať za málo významný. Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
Ochrana prírody	-1	Opatrenia najmä v cestnej doprave sa dotýkajú mnohých veľkoplošných aj maloplošných chránených území, ktorých sieť v regióne je pomerne hustá. Kumulatívne vplyvy budú pôsobiť tam, kde je súbeh železničnej a cestnej dopravy v jednom koridore. Najvýraznejšie konflikty sa predpokladajú pri infraštruktúrnom opatrení Dobudovanie diaľnice D1 v koridore Váhu. Tesný kontakt s viacerými CHÚ, dopravné sprístupnenie územia a následný rozvoj územia, výstavba a zvýšený cestovný ruch môžu spôsobiť vyššie riziko degradácie niektorých CHÚ.	Minimalizovať zásahy do chránených území a realizovať opatrenia v zmysle doporučení z procesov EIA
Natura 2000	-1	Infraštruktúrne opatrenia v cestnej aj železničnej doprave ovplyvňujú niekoľko ÚEV a SKCHVÚ medzi Veľkou a Malou Fatrou, v údolí Váhu a v povodí Turca a Oravy. Geomorfologické podmienky neumožňujú v žiadnom variante vyhnúť sa priamym zásahom do území Natura 2000 pri opatrení Dobudovanie diaľnice D1. Najkomplikovanejšími z hľadiska vplyvu sú úseky D1 Martin- Hubová - Ivachnová. Priamo zasiahnuté sú SKCHVÚ Malá Fatra, SKCHVÚ Chočské vrchy, ÚEV Malá Fatra, ÚEV Veľká Fatra, ÚEV Váh). Kumulatívne vplyvy predstavuje z iných projektov známa lokalizácia 14 profilov malých vodných elektrární v rámci ÚEV Váh, aj súbeh cestnej a železničnej dopravy v jednom koridore. Rýchlostná cesta R1v úsekoch Ružomberok – Slovenská Ľupča predstavuje zásah do územia relatívne nenarušeného urbanizáciou, kde priamo zasahuje ÚEV Revúca, ÚEV Salatín, ÚEV Zvolen, ÚEV Ďumbierske Tatry, ÚEV Alúvium Hrona, SKCHVÚ Nízke Tatry a SKCHVÚ Veľká Fatra Pri realizácii rýchlostnej cesty R3 v úsekoch Tvrdošín – Hubová je zasiahnuté SKCHVÚ Chočské vrchy a ÚEV Orava, ktoré trasa niekoľkokrát pretína a ktorých križovaniu sa v úzkom meandrujúcom údolí nedá vyhnúť. Pokračovanie R3 v úseku Martin – Šášovské Podhradie zasiahne ÚEV Turiec a Blatnický potok a ÚEV Žarnovica Na rýchlostnej ceste R2 v regióne bude pravdepodobne ovplyvnené ÚEV Rokoš.	Postupovať podľa doporučení, ktoré vyplývajú z posúdenia jednotlivých projektov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a realizovať navrhované opatrenia na zníženie vplyvov.

Správa o hodnotení strategického dokumentu

		<p>V oblasti Kysúc, kadiaľ vedú plánované trasy diaľnice D3 a rýchlostnej cesty R5, a v úsekoch R6 Púchov – hranica SR/ČR sa územia Natura 2000 nenachádzajú.</p> <p>Z projektov železničnej dopravy bude ovplyvnené ÚEV Varínka pri realizácii zriaďovacej stanice Žilina – Teplička a nadväzujúcej infraštruktúry. Projekt modernizácie železničnej trate č. 180 ovplyvňuje ÚEV Poprad.</p>	
Krajina	-1	<p>Realizácia projektov cestnej infraštruktúry má nepriaznivý vplyv na krajinnú scenériu v hornatej oblasti. Trasy križujú viaceré významné hydrické a terestrické biokoridory, ovplyvňujú najmä biotopy vodných tokov a sprievodných brehových porastov pri premostovaní tokov. Realizácia viacerých stavieb v území tento tlak zvyšuje. Sústreďenie cestnej a železničnej dopravy do úzkeho koridoru v dolinách riek zosilní kumulatívny bariérový vplyv. Členitú krajinu tiež ovplyvňuje budovanie nových antropogénnych prvkov, čím sa mení krajinný obraz.</p>	<p>Opatrenia na zvýšenie konektivity biotopov (podchody, nadchody, technické riešenia mostov a estakád) sú nevyhnutnosťou. Bez nich by bola priamo ohrozená životaschopnosť populácií niektorých druhov.</p>
Kultúrne dedičstvo	0	<p>Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasné potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami. Miestne dôjde k zásahom do archeologických lokalít.</p>	Nie sú
Materiálne zdroje	+1	<p>Pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou bude mať pozitívny dopad na celkové zníženie spotreby pohonných hmôt a šetrenie prírodných zdrojov. Kumulatívny vplyv na zdroje materiálov sa nepredpokladá.</p>	Nie sú

Región: Stredné Slovensko, opis východisk kumulatívneho hodnotenia

Zájimové územie je zhodné s dopravným regiónom, zadaným v záväznej časti KURS 2011. Ide o priestor Banskobystrického samosprávneho kraja s dopravnou-gravitačným centrom v priestore Banská Bystrica/Zvolen. Uvedené mestá zároveň tvoria jedno ťažisko osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu. Osídlenie regiónu je v prevažnej miere koncentrované v údolí Hrona, priestore Lučenec – Rimavská Sobota. Hlavné dopravnou-gravitačné osi regiónu a SR sú situované v údolí Hrona, v priestore medzi Zvolenom – Lučencom – Rimavskou Sobotou. Tieto osi sú zhodné s hlavnými sídelnými rozvojovými osami Bratislava – Nitra – Banská Bystrica/Zvolen - Košice/Prešov, Žilina/Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica/Zvolen. V línii Bratislava – Nitra – Banská Bystrica/Zvolen - Košice vedie druhý v poradí najintenzívnejšie využívaný dopravný koridor Slovenska v smere západ - východ, s lokalizáciou rozostavanej rýchlostnej cesty R2, cesty I/50 a železničnej trate č. 160. Banskobystricko-zvolenské ťažisko osídlenia je priestorom s vysokým potenciálom rozvoja kvartérnych (znalostná ekonomika, vedecké zázemie, inovácie) aktivít.

Územia regiónu Stredné Slovensko sa dotýkajú významné opatrenia SPRDI SR 2020. V cestnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenia, Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os, Stredoslovenská severojužná komunikačná os.

V rámci opatrenia Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os ide o realizácie stavieb rýchlostnej cesty R2 v úsekoch Zvolen západ - Zvolen východ , Kriváň – Lovinobaňa – Ožďany – Zacharovce - Tornaľa – Gombasek.

V rámci opatrenia Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3-R1-R3, ide o stavby rýchlostnej cesty R1 v úsekoch Banská Bystrica - Slovenská Ľupča – Korytnica. V prípade vetvy R3 ide o rýchlostnú cestu R3 v úseku Martin – Turčianske Teplice – Šášovské Podhradie. Súčasťou oboch vetiev je úsek rýchlostnej cesty R3 v úseku Zvolen – Šahy.

V železničnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenie Elektrifikácia dôležitých tratí. V rámci opatrenia budú realizované stavby elektrifikácie na úsekoch železničnej trate č. 160 Moldava nad Bodvou – Fíľakovo – Zvolen.

V rámci SRVOND SR 2020 sú pre územie regiónu pripravované organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia, ich známe – zelenou farbou označené - aktivity sú uvádzané nasledujúcim odseku:

- Revitalizácia uličných priestorov mestskej časti Sásová v Banskej Bystrici s napojením na centrum mesta s cieľom uprednostniť VOD a nemotorovú dopravu
- Cyklotrasa Podlavice- Hušták – Autobusová stanica a Železničná stanica a Železničná zastávka - mesto Banská Bystrica s nadchodom ponad cestu I/66 a doplnkovou cyklistickou infraštruktúrou
- Vybudovanie dopravného ihriska v Banskej Bystrici
- Cyklistická a pešia komunikácia Banská Bystrica – Šalková
- ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ, Zvolen

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Región: Stredné Slovensko, hodnotenie kumulatívnych vplyvov			
Environmentálne ciele	Bodové hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Doprava osídlenie -	0	<p>Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry bude mať priaznivý vplyv na obyvateľstvo predovšetkým zlepšením dopravnej dostupnosti ťažiska osídlenia Banská Bystrica/Zvolen v smere juhovýchodnom, teda v prepojení na ťažisko osídlenia Košice/Prešov. V rámci tejto sídelnej osi sa zlepší aj regionálna dostupnosť k sídlam Lučenec a Rimavská Sobota, tvoriacim polycentrickú sústavu/ťažisko osídlenia 2. úrovne.</p> <p>Projekty cestnej infraštruktúry v rámci opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“, v oboch vetvách, nebudú mať pozitívny vplyv na zlepšenie vzájomnej dostupnosti hlavných ťažísk osídlenia Žilina/Martin a Banská Bystrica/Zvolen nakoľko sú situované do priestorov neosídleného a pre sídelný rozvoj irelevantného územia (Natura 2000 vetva R3-R1-R3), alebo mimo koridor hlavnej sídelno-komunikačnej osi Žilina/Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica/Zvolen (vetva R3). V cca 35 km dlhom neosídlenom úseku rýchlostnej cesty R1 Slovenská Lupča – Ružomberok nevznikne multiplikačný efekt investície a potenciálu 4 jazdných pruhov rýchlostnej cesty a dvoch jazdných pruhov súběžnej cesty I/59.</p> <p>Projekty cestnej infraštruktúry v rámci opatrenia „Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os“, budú mať minimálny vplyv na zlepšenie vzájomnej dostupnosti hlavných ťažísk osídlenia Trenčín a Banská Bystrica/Zvolen nakoľko bolo uprednostnené pripojenie na rýchlostnú cestu R1 v meste Žiar nad Hronom (ťažisko osídlenia 3. úrovne).</p> <p>Projekty rekonštrukcií a výstavby ciest I. triedy v oblasti miest Lučenec, Tisovec, Brezno, Kremnica zlepšia vnútroregionálnu dostupnosť a skvalitnia dopravnú obsluhu miest.</p> <p>Kumulácia pozitívnych vplyvov v oblasti dopravnej obsluhy môže nastať predovšetkým v Banskej Bystrici kde sú pripravované projekty VOND zaradené do integrovaného dopravného systému mesta. Výrazným nedostatkom je absencia podobných projektov pre Zvolen.</p>	<p>Prehodnotenie situovania opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ v úseku medzi Pohroním a Považím, prekonávajúcim rozsiahlu sídelnú bariéru, v rámci fázy II. SPRDI SR 2020.</p> <p>Doplniť projekty VOND zaraditeľné do systému IDS pre mesto Zvolen.</p>
Ľudské zdravie	+2	<p>Navrhované opatrenia pre stredné Slovensko je možné jednoznačne charakterizovať ako systematickú podporu ekologických druhov dopravy - VOD a nemotorovej dopravy. Keďže je predpoklad, že bude dochádzať k postupnému prechodu prepravných výkonov na environmentálne priaznivejšie druhy dopravy, je možné očakávať zlepšenie životného prostredia, ktoré priamo vplyva na ľudské zdravie. Je teda možné predpokladať zníženie podielu IAD na mobilite, čo má preukázateľný vplyv na zníženie počtu dopravných nehôd a z toho vyplývajúceho počtu zranených a usmrtených osôb. Systematickou podporou VOD je teda možné veľmi výrazne ovplyvniť zdravie populácie.</p>	Nie sú
Ovzdušie a klíma	+2	<p>Systematická podpora ekologických druhov dopravy - VOD a nemotorovej dopravy bude mať veľký vplyv na kvalitu životného prostredia. Je predpokladaný pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou. Pokles výkonov IAD znamená menej produkovaných emisií skleníkových plynov.</p>	Nie sú
Pôda a geológia	-1	<p>Významné nároky na pôdu majú projekty cestnej infraštruktúry. Výstavba cestnej infraštruktúry bude prebiehať v prevažnej časti úseku v novom koridore, vzhľadom na veľmi členité územie. V regióne sa nachádzajú prevažne stredne a menej kvalitné pôdy.</p> <p>Navrhované trasy rýchlostných ciest prechádzajú vo viacerých úsekoch geologicky nestabilnými alebo</p>	<p>Minimalizovať zábery pôd, V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia</p>

		<p>potenciálne nestabilnými územiami. Modernizácia ŽSR je plánovaná v existujúcom koridore.</p> <p>Kumulatívne vplyvy projektov na tieto územia sa neočakávajú, ich výstavba v území sa neprelína.</p> <p>Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.</p>	
Voda	-1	<p>Projekty zasahujú do niekoľkých ochranných pásiem vodárenských zdrojov a CHVO Nízke Tatry - západ a CHVO Horné povodie Ipľa, Rimavice a Slatinky. V regióne dochádza k zásahom do OP prírodných liečivých zdrojov kúpeľov Sliač a Číž.</p> <p>Kumulatívne vplyvy na tokoch Hron a Ipeľ by spôsobili realizácie MVE, ktoré by svojim významom mnohonásobne prevýšili vplyvy dopravnej infraštruktúry, takže príspevok realizácie projektov OPII možno považovať za málo významný.</p> <p>Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.</p>	V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na ochranu vôd
Ochrana prírody	-1	<p>Výstavbou nových úsekov DI budú zasiahnuté viaceré národné parky a ovplyvnené niektoré maloplošné chránené územia. Najvýraznejší zásah predstavuje budovanie R1 v úseku Banská Bystrica – Ružomberok, kde nové úseky sú situované v NP a ich ochranných pásmach. Infraštruktúrne opatrenia v železničnej doprave, ktoré predstavuje elektrifikácia tratí, nie sú v konfliktach so záujmami ochrany prírody.</p>	Minimalizovať zásahy do CHÚ a realizovať opatrenia na zníženie vplyvov.
Natura 2000	-1	<p>Najvýznamnejšie vplyvy sú indikované v trase predĺženia R1 Banská Bystrica - Ružomberok, kde trasa vedie v údolí doteraz nenarušenom urbanizáciou. Vo vyčlenenom regióne v úseku Banská Bystrica - Slovenská Ľupča – Korytnica zasahuje ÚEV Alúvium Hrona, ÚEV Ďumbierske Tatry, ÚEV Príboj a CHVÚ Nízke Tatry.</p> <p>V úsekoch trasy R2 Zvolen - Gombasek sa okrajovo dotýka CHVÚ Cerová vrchovina - Porimavie a CHVÚ Slovenský kras a niekoľkých ÚEV (ÚEV Slaná, ÚEV Plešivské stránne, ÚEV Pod Strážnym hrebeňom). V tomto úseku sa predpokladajú tiež kumulatívne vplyvy s koridorom železnice. Kontakt a ovplyvnenie území Natura 2000 je tiež v úseku trasy R3 (ÚEV Turiec a Biatnický potok, ÚEV Žarnovica, ÚEV Mäsiarsky bok, ÚEV Skalka a ÚEV Alúvium Ipľa). Infraštruktúrne opatrenia v železničnej doprave, ktoré predstavuje elektrifikácia tratí, nie sú v konfliktach s územiami Natura 2000.</p>	Postupovať podľa doporučení, ktoré vyplývajú z posúdenia jednotlivých projektov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a realizovať navrhované opatrenia na zníženie dopadov na priaznivý stav biotopov a druhov.
Krajina	-1	<p>Výstavba cestnej infraštruktúry vzhľadom na veľmi členité územie bude prebiehať v prevažnej časti v novom koridore, čo predstavuje nové bariéry v území a znižovanie migračnej priepustnosti.</p>	Niektorými opatreniami (podchody, ekodukty) je možné zmierňovať dopady na migračnú priepustnosť a fragmentáciu biotopov.
Kultúrne dedičstvo	0	<p>Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasne potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami. Miestne dôjde k zásahom do archeologických lokalít.</p>	Nie sú
Materiálne zdroje	+1	<p>Pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou bude mať pozitívny dopad na celkové zníženie spotreby pohonných hmôt a šetrenie prírodných zdrojov. Kumulatívny vplyv na zdroje materiálov sa nepredpokladá.</p>	Nie sú

Región: Východné Slovensko, opis východísk kumulatívneho hodnotenia

Záujmové územie je zhodné s dopravným regiónom, zadaným v záväznej časti KURS 2011. Ide o priestor Prešovského a Košického samosprávneho kraja s dopravnou-gravitačným centrom v priestore Košice/Prešov. Tieto mestá zároveň tvoria jedno ťažisko osídlenia celoštátneho až medzinárodného významu. Osídlenie regiónu je v prevažnej miere koncentrované v údoliach riek Východoslovenskej nížiny, na severe v pohorí Vysokých Tatier. Hlavné dopravnou-gravitačné osi regiónu a SR sú radiálne situované k centru, ktorým je ťažisko osídlenia Košice/Prešov. Tieto osi sú zhodné s hlavnými sídelnými rozvojovými osami Bratislava – Žilina/Martin – Košice/Prešov – Michalovce – Vyšné Nemecké, Bratislava – Banská Bystrica/Zvolen – Košice/Prešov, Košice – Milhost'. V severnej časti regiónu je lokalizovaný najintenzívnejšie využívaný dopravný koridor Slovenska v smere západ - východ, v ktorom sa nachádzajú existujúce, rozostavané i plánované úseky diaľnice D1, cesta I/18 a magistrálna železničná trať č. 180 (multimodálny koridor č. Va.). V južnej časti regiónu sa nachádza druhý najintenzívnejšie využívaný západ - východný dopravný koridor Slovenska, s lokalizáciou rozostavanej rýchlostnej cesty R2, cesty I/50 a železničnej trate č. 160. V línii Svidník – Prešov – Košice – Milhost' vedie intenzívne zaťažovaný – hlavne nákladnou dopravou – koridor sever - juh. Košicko-prešovské ťažisko osídlenia sa vyznačuje rozvinutým sektorom priemyslu a služieb, zároveň je priestorom s vysokým potenciálom rozvoja kvartérnych (znalostná ekonomika, vedecké zázemie, inovácie) aktivít. V rámci dopravných vzťahov má mesto Poprad výnimočné postavenie, zabezpečujúce dopravný prístup do destinácie cestovného ruchu medzinárodného významu Vysoké Tatry. Skutočnosť, že Vysoké Tatry sú predovšetkým jedným z najcennejších prírodných území Slovenska vytvára tento priestor citlivým voči každému ľudskému zásahu.

Územia regiónu Východné Slovensko sa dotýkajú významné opatrenia SPRDI SR 2020. V cestnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenia Dobudovanie diaľnice D1, Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os, a Severojužné prepojenie na východnom Slovensku.

V rámci opatrenia Dobudovanie diaľnice D1 ide o realizácie stavieb (uvádzané sú projekty všetkých fariieb zaradenia) diaľnice D1 v úsekoch Privádzač Spišská Nová Ves II. etapa, Studenec - Beharovce (dobudovanie križovatky), Beharovce – Branisko, 2. Profil (tunel Branisko), Prešov západ - Prešov juh, Budimír - Dargov - Pozdišovce – št. hranica SR/Ukrajina, diaľničný privádzač Michalovce. V rámci opatrenia Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os ide o realizácie stavieb rýchlostnej cesty R2 v úsekoch Gombasek - Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška) - Včeláre - Košice, Šaca - Košické Oľšany. V rámci opatrenia Severojužné prepojenie na východnom Slovensku ide o realizácie stavieb rýchlostnej cesty R4 v úsekoch št. hr. PR/SR – Hunkovce – Ladomírová, Svidník – Lomné - Hanušovce nad Topľou – Kapušany – Nižná Šebastová a Prešov severný obchvat.

V železničnej doprave ide o infraštruktúrne opatrenia Modernizácia siete TEN-T a Elektrifikácia dôležitých tratí.

V rámci opatrenia Modernizácia siete TEN-T ide o realizácie stavieb v úsekoch trate č. 180 Poprad-Tatry – Lučivná, Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry, Kysak – Košice. Ďalej je súčasťou opatrenia nultá stavba systému Integrovannej koľajovej dopravy v úseku trate č. 180 Košice - Kostolany nad Hornádom i stavba modernizácie železničného uzla Čierna nad Tisou.

Elektrifikácia dôležitých tratí prinesie realizácie stavieb na úsekoch železničnej trate č.160 Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou – Filakovo a trate č. 191 Bánovce nad Ondavou – Humenné.

V intermodálnej preprave ide o infraštruktúrne opatrenia Terminály intermodálnej prepravy, kam je potrebné zaradiť stavbu Terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby.

V leteckej doprave ide o infraštruktúrne opatrenia Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T kde patria stavby Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad – Tatry, Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice a Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice.

V rámci SRVOND SR 2020 sú pre územie regiónu pripravované organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia, ich známe – zelenou farbou označené - aktivity sú uvádzané nasledujúcom odseku:

- Obnova vozidlového parku električiek v Košiciach
- Modernizácia údržbovej základne v Košiciach
- ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v Košickom samosprávnom kraji I. etapa (PD + realizácia)
- Nízkonákladové opatrenia v cyklistickej doprave na území mesta Prešov
- Prešov, Plynofikácia autobusov verejnej dopravy
- Nákup duobusov pre Prešov
- Modernizácia električkových tratí v Košiciach - 2. etapa
- Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja
- ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ, Košice, Humenné

Región: Východné Slovensko, hodnotenie kumulatívnych vplyvov			
Environmentálne ciele	Bodové hodnotenie	Kumulatívne vplyvy	Navrhované opatrenia
Doprava osídlenie	-	+2	Nie sú
		<p>Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry má priaznivý vplyv na obyvateľstvo zlepšením kvality dopravných služieb v módoch cestnej a železničnej dopravy v regióne a VOND dopravy v mestách. Kumulatívny prínos projektov dvoch najrozšírejších druhov dopravy má na prostredie zásadný vplyv prejavujúci sa v posilnení multimodality dopravy, s dosahom na environmentálne aspekty prevádzky.</p> <p>V celom regióne, ale najmä v Spiši a okolí Rožňavy opatrenia podporujú sociálnu inklúziu zlepšením dopravnej dostupnosti pre oblasti s vysokou nezamestnanosťou. V súvislosti s vybudovaním dopravnej infraštruktúry sa očakávajú zlepšené podmienky rozvoja územia a rozvoj medzinárodnej spolupráce s regiónmi v PR, MR a na Ukrajine. V tomto kontexte môžu kvalitné dopravné služby priblížiť ťažisko osídlenia Košice/Prešov k naplneniu svojej vízie centra medzinárodného regiónu v oblasti Karpát. Zlepšenie dopravných služieb možno očakávať i v oblasti rekreácie a cestovného ruchu. Ide hlavne o rekreačné územia medzinárodného významu, t.j. Vysoké a Belianske Tatry, Slovenský kras. Pre oblasť Poprad – Vysoké Tatry je plánovaný IDS, ktorý bude prepojený s modernizovanou železničnou traťou a medzinárodným letiskom v Poprade. Dopravné služby a obsluha tejto špičkovej slovenskej destinácie CR sa tak dostanú na vyššiu kvalitatívnu úroveň ako jeden integrovaný celok.</p> <p>Výrazné primárne, pozitívne a dlhodobé vplyvy možno očakávať v priestore Košíc i v oblasti nákladnej dopravy (zriadenie nového terminálu intermodálnej prepravy v Košiciach, modernizácia letiska, železničných tratí, stavba diaľnice a rýchlostnej cesty). Košiciam sa tak ponúka šanca stať sa kvalitným transformačným dopravným uzlom.</p> <p>Projekty stavieb a rekonštrukcií ciest I. tr. majú potenciál zlepšiť dopravnú obsluhu a prístup k niektorým regionálnym centráм Východného Slovenska.</p>	
Ľudské zdravie	+2	<p>Opatrenia pre východné Slovensko je možné jednoznačne charakterizovať ako systematickú podporu ekologických druhov dopravy - VOD a nemotorovej dopravy. Bude tak dochádzať k postupnému prechodu prepravných výkonov na environmentálne priaznivejšie druhy dopravy, čo bude mať za následok zlepšenie životného prostredia, ktoré má priamy vplyv na ľudské zdravie. V zásade je možné predpokladať zníženie podielu IAD na mobilite, čo má vplyv na zníženie počtu dopravných nehôd a z toho vyplývajúceho počtu zranených a usmrtených osôb. Systematickou podporou VOD je teda možné veľmi výrazne vplývať na zdravie populácie.</p>	Nie sú
Ovzdušie a klíma	+2	<p>Systematická podpora ekologických druhov dopravy - VOD a nemotorovej dopravy bude mať veľký vplyv na kvalitu životného prostredia. Predpokladaný je pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou. Pokles výkonov IAD znamená menej produkovaných emisií skleníkových plynov.</p>	Nie sú
Pôda a geológia	-1	<p>Významné nároky na pôdu majú predovšetkým projekty cestnej a železničnej infraštruktúry, modernizácia železničnej infraštruktúry bude prebiehať v prevažnej časti úseku Poprad - Krompachy v novom koridore, vzhľadom na veľmi členité územie. V súčasnej osi trate nie je technicky možné dosiahnuť požadované parametre.</p> <p>Navrhovaná trasa diaľnice D1, ako aj železničnej trate prechádza vo viacerých úsekoch geologicky nestabilnými alebo potenciálne nestabilnými územiami. Rýchlostná cesta R2 je navrhovaná v relatívne stabilnom území.</p>	Minimalizovať zábery pôd, V rámci prípravy a realizácie realizovať opatrenia na zabezpečenie stability horninového prostredia

Správa o hodnotení strategického dokumentu

		Kumulatívne vplyvy projektov na tieto územia sa neočakávajú, ich výstavba v území sa neprelína. Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.	
Voda	0	Projekty rýchlostnej cesty R2 zasahujú do ochranných pásiem vodárenských zdrojov a CHVO Slovenský kras - Horný vrch. Projekt ŽSR v úseku Kysak - Košice zasahuje do ochranného pásma významného vodárenského zdroja Družstevná nad Hornádom. Kumulatívne vplyvy projektov na uvedené zdroje sa nepredpokladajú. Ostatné projekty sú viazané na jestvujúcu infraštruktúru bez významných územných nárokov.	Nie sú
Ochrana prírody	-1	Trasy cestnej infraštruktúry ovplyvňujú veľkoplošné i niektoré maloplošné chránené územia. Očakáva sa priamy záber častí chránených území a ovplyvnenie týchto území nepriamymi vplyvmi (svetelné znečistenie, hluk, emisie) Opatrenia v železničnej a intermodálnej doprave majú menej významný dopad, ktorý predstavujú predovšetkým nepriame vplyvy. Priame vplyvy v železničnej doprave predstavujú realizácie stavieb v úsekoch trate v tatranskej oblasti, kde aj súčasná trasa vedie cez chránené územia.	Minimalizovať zásahy do chránených území a realizovať opatrenia v zmysle doporučení z procesov EIA
Natura 2000	-1	Dobudovanie D1 na východnom Slovensku ovplyvní CHVÚ Košická kotlina, CHVÚ Slanské vrchy a CHVÚ Ondavská rovina. Najvýznamnejšie ovplyvnenie území Natura 2000 nastane pravdepodobne v úseku prechodu rýchlostnej cesty R2 pohorím Slovenský kras v úseku Gombasek – Včeláre, kde budú zasiahnuté viaceré územia (ÚEV Slaná, ÚEV Plešivské stráne, ÚEV Hrušovská lesostep a CHVÚ Slovenský kras). K priamemu kontaktu dochádza aj v ďalších úsekoch R2 (CHVÚ Košická kotlina) križovaniu sa nedá vyhnúť ani v trase R4 (CHVÚ Laborecká vrchovina, ÚEV Dukla). Železničné úseky v úseku Poprad – Krompachy zasahujú do území Natura 2000 len okrajovo (CHVÚ Slovenský raj, CHVÚ Volovské vrchy, ÚEV Stredné Pohornádie). Kumulatívne vplyvy predstavuje spoločný koridor ciest so železnicou v stiesnených pomeroch prechodu cez Slovenský kras.	Postupovať podľa doporučení, ktoré vyplývajú z posúdenia jednotlivých projektov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a realizovať navrhované opatrenia na zníženie dopadov na priaznivý stav biotopov a druhov.
Krajina	-1	Trasy križujú viaceré významné hydrické a terestrické biokoridory, ovplyvňujú najmä biotopy vodných tokov a sprievodných brehových porastov pri premošťovaní tokov.	Niektorými opatreniami (podchody, ekodukty) je možné zmierňovať dopady na migračnú priepustnosť a fragmentáciu biotopov.
Kultúrne dedičstvo	0	Nepriaznivé kumulatívne vplyvy projektov na prvky kultúrneho dedičstva sa nepredpokladajú, odklon cestnej dopravy zo sídelných útvarov a súčasné potenciálne prebratie výkonov cestnej dopravy na železničnú môže prispieť k redukcii ohrozenia kultúrnych pamiatok vibráciami a emisiami. Miestne dôjde k zásahom do archeologických lokalít.	Nie sú
Materiálne zdroje	+1	Pokles výkonov realizovaných individuálnou automobilovou dopravou bude mať pozitívny dopad na celkové zníženie spotreby pohonných hmôt a šetrenie prírodných zdrojov. Kumulatívny vplyv na zdroje materiálov sa nepredpokladá.	Nie sú

PRÍLOHA 4

Hodnotenie vplyvov SPRDI 2020 na územia Natura 2000

OBSAH

1. Úvod
2. Postup hodnotenia
3. Podklady pre hodnotenie
4. Identifikácia dotknutých lokalít
5. Vyhodnotenie vplyvu opatrení SPRDI 2020 na dotknuté lokality a predmety ochrany
6. Predmety ochrany v dotknutých územiach Natura 2000 – tabuľkový súhrn

1. Úvod

Predmetom hodnotenia je vplyv Strategického plánu dopravnej infraštruktúry na európsku sústavu chránených území Natura 2000 v Slovenskej republike, ktorú tvoria chránené vtáčie územia a územia európskeho významu v zmysle zákona č.543/2002 v platnom znení.

Právnym základom pre vytvorenie sústavy Natura 2000 je:

- Smernica Rady č. 79/409/EHS o ochrane voľne žijúcich vtákov, nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES (Smernica o vtákoch) a
- Smernica Rady č. 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín (Smernica o biotopoch).

Pre realizáciu projektov dopravnej infraštruktúry s možným dopadom na lokality systému Natura 2000 sú rozhodujúce znenia článkov 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch, ktoré upravujú povinnosť a postup primeraného hodnotenia plánov alebo projektov.

V SR sú koridory dopravných trás dlhodobo určené na základe strategických rozhodnutí vychádzajúcich z Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS 2001), ktorá definuje kooperačné väzby medzi polycentrickými sústavami sídiel, ťažiskami osídlenia. Tieto koridory boli určené v súlade s medzinárodnými dohovormi. Mnohé z projektov v rámci siete diaľnic a rýchlostných ciest sú už fixované začiatkami, resp. ukončeniami už sprevádzkovaných úsekov, prípadne úsekov vo výstavbe. Posudzovanie alternatív menšieho zásahu do území sústavy Natura 2000 je tak možné realizovať iba pri konkrétnych projektoch, teda na úrovni EIA.

2. Postup hodnotenia

Hodnotenie bolo vykonané pre dve úrovne SPRDI 2020.

V rámci strategického posudzovania SPRDI SR 2020 v 1 úrovni bol vyhodnotený súlad vízií, cieľov a priorít SPRDI 2020 s jedným z environmentálnych cieľov SEA – zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000. Hodnotenie sa nachádza v prílohe 1.1 a 1.2 Správy o hodnotení, ako súčasť celkového hodnotenia.

V 2. úrovni bola vykonaná analýza stretov plánovanej cestnej, železničnej, intermodálnej, vodnej a leteckej dopravnej infraštruktúry s územiami Natura 2000, ktorých priemet zasahuje do vymedzených koridorov plánovaných projektov šírky cca 1000 m. Bol vyhodnotený vplyv jednotlivých opatrení na integritu území Natura 2000 a predmety ich ochrany v členení na územné sektory.

Predmetom vyhodnotenia nie sú konkrétne územné vedenia dopravných stavieb a ich technické prevedenie, ktoré prislúcha hodnoteniu na úrovni EIA.

Tab. 68 Stupnica vyhodnotenia vplyvov

Stupeň	Slovné vyjadrenie	Komentár
-2	veľmi významný vplyv	významne negatívny vplyv
-1	menej významný vplyv	mierne negatívny vplyv
0	nevýznamný vplyv	nulový vplyv
-1?	Pravdepodobne menej významný vplyv	je potrebné ho potvrdiť alebo vylúčiť významne negatívny vplyv primeraným hodnotením (naturové hodnotenie podľa článku 3 smernice 92/43/EHS)
-2?	Pravdepodobne významne negatívny vplyv	je potrebné ho potvrdiť alebo vylúčiť primeraným hodnotením (naturové hodnotenie podľa článku 3 smernice 92/43/EHS)
-2+	významne negatívny vplyv, stanovený primeraným hodnotením	Po stanovení významne negatívneho vplyvu boli navrhnuté technické opatrenia, ktoré boli opakovane posúdené primeraným hodnotením a pri dodatočnom posúdení bol znížený stupeň významnosti na úroveň -1

3. Podklady pre hodnotenie

- Aktuálny grafický priemet území Natura 2000 (GIS vrstva, aktualizovaná k 31. 12. 2012) poskytnutá ŠOP SR.
- Lokalizácia jednotlivých projektov, grafické podklady poskytnuté MDVRR SR, SSC, NDS
- Výnos MŽP SR č. 3/2004-5.1 zo 14. júla 2004, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu.
- Výnos MŽP SR č. 1/2012 z 3. októbra 2012, ktorým sa mení a dopĺňa Výnos MŽP SR zo 14. júla 2004 č. 3/2004-5.1, ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu.
- Vyhlášky MŽP, ktorými sa vyhlasujú chránené vtáčie územia (dotknuté CHVU).
- <http://geo.enviroportal.sk/uev/>
- <http://geo.enviroportal.sk/vu/>
- <http://www.enviroportal.sk/sk/eia>
- <http://www.sopsr.sk/natura/>

4. Identifikácia dotknutých lokalít

Tab. 69 . Prehľad konfliktov stavieb cestnej infraštruktúry s lokalitami Natura 2000

Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
Územný sektor č.1: Bratislava Pečňa – Trnava	SKCHVU023 Úľanská mokraď	0	0	SKUEV0089 Martinský les
Územný sektor č.2: Hričovské Podhradie – Martin	SKCHVU013 Malá Fatra	0	0	SKUEV0667 Slnčné skaly
Územný sektor č.3: Martin – Hubová	SKCHVU013 Malá Fatra	0	SKUEV0238 Veľká Fatra SKUEV0252 Malá Fatra SKUEV0253 Váh	SKUEV0254 Močiar SKUEV0243 Orava SKUEV0663 Šíp
Územný sektor č.4: Hubová – Ivachnová	0	SKCHVU050 Chočské vrchy SKCHVU033 Veľká Fatra	SKUEV0253 Váh	SKUEV0305 Choč SKUEV0238 Veľká Fatra
Územný sektor č.5: Ivachnová – Prešov západ	0	0	0	SKUEV0109 Rajtopíky
Územný sektor č.6: Prešov západ – Bidovce	SKCHVU009 Košická kotlina	SKCHVU025 Slanské vrchy	0	0
Územný sektor č.7: Bidovce – Vyšné Nemecké – št.hranica SR/UA	SKCHVU 025 Slanské vrchy SKCHVU 037 Ondavská rovina	0	0	0
Územný sektor č.8: Hričovské Podhradie – Svrčinovec	0	0	0	0
Územný sektor č.9: Svrčinovec – Skalité – št.hranica SR/PR	0	0	0	0
Územný sektor č.10: Bratislava Jarovce – Stupava juh – št.hranica SR/RR	SKCHVU014 Malé Karpaty, SKCHVU007 Dunajské luhy, SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	SKCHVU029 Sysľovské polia	SKUEV0295 Biskupické luhy SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy SKUEV0314 Morava	SKUEV0104 Homofské Karpaty SKUEV0279 Šúr SKUEV0388 Vydrica SKUEV0089 Martinský les SKUEV0269 Ostrovné lúčky
Územný sektor č.11: Most pri Bratislave – Sereď	SKCHVU023 Úľanská mokraď	0	0	0
Územný sektor č.12: Sliač – Banská Bystrica – Likavka	SKCHVU018 Nízke Tatry, SKCHVU033 Veľká Fatra	0	SKUEV1303 Alúvium Hrona SKUEV0302 Ďumbierske Nízke Tatry SKUEV0198 Zvolen	SKUEV0062 Príboj

Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
			SKUEV0197 Salatín SKUEV0253 Rieka Váh SKUEV0164 Revúca	
Územný sektor č.13: Chocholná – Pravotice	0	0	0	0
Územný sektor č.14: Pravotice – Žiar nad Hronom juh	0	0	0	SKUEV 0128 Rokoš
Územný sektor č.15: Sliač – Lučenec – Ožďany	0	SKCHVU022 Poľana	0	SKUEV0247 Rohy
Územný sektor č.16: Ožďany – Košické Oľšany	SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie, SKCHVU027 Slovenský kras, SKCHVU009 Košická kotlina	0	SKUEV0398 Slaná SKUEV0352 Hrušovská lesostep SKUEV0343 Plešivské stráne	SKUEV 0363 Ťahan SKUEV0346 Pod Strážnym hrebeňom SKUEV 0350 Brzotínske skaly SKUEV0353 Plešivská planina SKUEV0356 Horný vrch SKUEV0737 Palanta
Územný sektor č.17: Hubová – Trstená	SKCHVU050 Chočské vrchy	0	SKUEV0243 Orava SKUEV 0253Váh	0
Územný sektor č.18: Martin – Šášovské Podhradie	0	0	SKUEV 0382 Turiec a Blatnický potok, SKUEV 0147 Žarnovica	0
Územný sektor č.19: Budča – Šahy – št.hranica SR/MR	0	SKCHVU021 Poiplie	SKUEV0266 Skalka SKUEV0260 Mäsiarsky bok	SKUEV0257 Alúvium Ipľa
Územný sektor č.20: Prešov západ – Svidník – št.hranica SR/PR	SKCHVU 011 Laborecká vrchovina	SKCHVU 025 Slanské vrchy	SKUEV 0048 Dukla	0
Územný sektor č.21: Svrčinovec – št.hranica SR/ČR	0	0	0	0
Územný sektor č.22: Beluša – Lysá pod Makytou – št.hranica SR/ČR	0	0	0	0
Územný sektor č.23: Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútники)	SKCHVU007 Dunajské luhy	0	SKUEV0295 Biskupické luhy	0
Územný sektor č.24: Dunajská Streda (Kútники) – Lučenec	SKCHVU005 Dolné Považie SKCHVU 021 Poiplie	0	SKUEV0257 Alúvium Ipľa SKUEV0365 Dálovský močiar	SKUEV0084 Zátoň SKUEV0261 Dedinská hora SKUEV0086 Krivé Hrabiny SKUEV0054 Cudenínsky močiar SKUEV0055 Ipeľské hony

Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
Územný sektor č.25: Nitra západ – Brezolupy	SKCHVU031 Tribeč	0	0	SKUEV0589 Chynoriarsky luh

Tab. 70. Prehľad konfliktov stavieb železničnej infraštruktúry s lokalitami NATURA 2000

Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
Územný sektor č. 1: Bratislava	SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	SKCHVU007 Dunajské luhy	SKUEV0314 Morava SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy	SKUEV1064 Bratislavské luhy
Územný sektor č.2: Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR	SKCHVU016 Záhorské Pomoravie		SKUEV 0312 Devínske alúvium Moravy, SKUEV 3013 Devínske jazero SKUEV 0217 Ondriašov potok, SKUEV 0218 Močiarka, SKUEV 0117 Abrod	SKUEV 0121 Marhecké rybníky, SKUEV 0167 Bezodné, SKUEV 0502 Štokravská vápenka, , SKUEV 0388 Vydrlica
Územný sektor č.3: Púchov - Žilina	0	0	0	0
Územný sektor č.4: Žilina	0	SKCHVU013 Malá Fatra	SKUEV0221 Varínka	SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu
Územný sektor č.5: Žilina – Košice	SKCHVU053 Slovenský raj SKCHVU036 Volovské vrchy		SKUEV0309 Poprad	SKUEV0139 Gánovské slanská, SKUEV0708 Primovské skaly, SKUEV0782 Vydrnícka slatina, SKUEV0784 Mašianske sysľovisko SKUEV0328 Stredné Pohornádíe
Územný sektor č.6: Košice	0	0	0	0
Územný sektor č.7: Košice – Michalany – Čierna nad Tisou – št.hranica SR/Ukrajina	0	0	0	0
Územný sektor č.8: Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št.hranica SR/MR	SKCHVU005 Dolné Považie, SKCHVU020 Parížske močiare	SKCHVU023 Úľanská mokrad'		SKUEV0097 Palárikovské lúky, SKUEV0095 Panské lúky, SKUEV 0184 Burdov, SKUEV0393 Dunaj,
Územný sektor č.9: Zvolen - Košice	SKCHVU021 Poiplie, SKCHVU003 Cerová vrchovina - Porimavie, SKCHVU027 Slovenský kras, SKCHVU 009 Košická kotlina	SKCHVU022 Poľana	SKUEV 0398 Slaná	SKUEV 0343 Plešivské stráné, SKUEV 0346 Pod Strážnym hrebeňom, SKUEV 0350 Brzotínske skaly, SKUEV0353 Plešivská planina, SKUEV0352 Hrušovská lesostep, SKUEV0356 Horný vrch, SKUEV0737 Palanta
Územný sektor č.10: Michalany – Bánovce n/O – Humenné - Medzilaborce	0	SKCHVU035 Vihorlatské vrchy	0	SKUEV 0250 Krivoštianka, SKUEV 0231 Brekovský Hradný vrch

Územný sektor	Chránené vtáčie územie – priamy kontakt	Chránené vtáčie územie v koridore cca 1000 m	Územie európskeho významu – priamy kontakt	Územie európskeho významu v koridore cca 1000 m
Územný sektor č.11: Žilina – Čadca – št.hranica SR/ČR	0	0	0	0
Územný sektor č. 12: Leopoldov	0	0	0	0
Územný sektor č.13: Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno	0	SKCHVU012 Lehnice		SKUEV 0017 Pri Orechovom rade, SKUEV 0010 Komárňanské slanisko, SKUEV 0099 Pavelské slanisko
Územný sektor č. 14 Leopoldov – Nitra – Šurany	0	0	0	0

Pozn.: Prehľad predmetov ochrany v dotknutých územiach európskeho významu a v dotknutých chránených vtáčích územiach je uvedený v **kap. 6. Predmety ochrany v dotknutých územiach Natura 2000 – tabuľkový súhrn.**

5. Vyhodnotenie vplyvu opatrení SPRDI 2020 na dotknuté lokality a predmety ochrany

Podstatou vyhodnocovania opatrení bolo identifikovať konflikt opatrení SPRDI s územiaми Natura 2000 a stanoviť pravdepodobnú významnosť a vplyv na predmety ochrany v dotknutých územiach. Určiť kvalifikovaný odhad miery významnosti prislúcha primeranému hodnoteniu na úrovni EIA. Takmer všetky opatrenia prešli procesom EIA, kde sú vyhodnotený vplyvy v rôznych variantoch a je odporúčaný k realizácii najvhodnejší variant. Na úrovni SEA hodnotíme vplyvy podľa tohto variantu. Časť projektov prešla tiež fázou primeraného hodnotenia na úrovni EIA, v niektorých projektoch proces primeraného hodnotenia práve prebieha a v ostatných sa pripravuje. Výsledky plne rešpektujeme a akceptujeme.

Súhrnné vyhodnotenie opatrení SPRDI 2020 na úrovni SEA bolo prevedené v členení na územné sektory a druhy dopravy.

Zo známych dôvodov najviac do integrity Natura 2000 zasiahnu opatrenia SPRDI, ktoré priamo predpokladajú územný záber, t.j. výstavba nových úsekov ciest, železníc, letísk, intermodálnych terminálov. Obecné menší vplyv je možné predpokladať pri opatreniach charakteru modernizácií a elektrifikácií tratí, významnosť vplyvu závisí na technickom riešení, nárokoch na záber plôch, územnom prevedení, nutných preložkách a takisto na organizácii prác. Technologické zaistenie interoperability územné zásahy do lokalít Natura 2000 nepredpokladá, vyhodnotiť však konkrétne technické riešenia a prípadný priamy zásah prináleží úrovni EIA. Na úrovni SEA bol vyhodnotený len kontakt trás, na ktorých sa plánujú technologické úpravy s územiaми Natura 2000 v koridore 1000 m.

Pozn.:

Dotknuté lokality Natura 2000 sa v nižšie uvedených tabuľkách rozumejú lokality UEV a CHVU, kde dôjde k priamym zásahom, ako i lokality, ktoré sa nachádzajú v koridore trasy šírky 1 000 m a ktoré môžu byť činnosťou nepriamo ovplyvnené. Intenzitu a mieru ovplyvnenia predmetov ochrany je potrebné stanoviť primeraným hodnotením na úrovni EIA.

Opatrenia SPRDI 2020:

Cestná doprava

1. Dobudovanie diaľnice D1
2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky
3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku
4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os
5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3 a vetva R3-R1-R3
6. Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii
7. Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR
8. Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T

Železničná doprava

1. Modernizácia siete TEN-T
2. Technologické zaistenie interoperability
3. Elektrifikácia dôležitých tratí

Intermodálna preprava

1. Terminály intermodálnej prepravy

Letecká doprava

1. Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T

Vodná doprava

1. Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a riešenie splavnosti na rieke Dunaj (r. km 1880,260 – 1862,000)

5.1 Cestná doprava

Opatrenie 1. Dobudovanie diaľnice D1

Tab. 71. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
1	Bratislava Pečňa – Trnava	54	D1	Bratislava - Trnava, križovatka Triblavina
		55	D1	Bratislava - Senec, rozšírenie na 6. pruh
		56	D1	Senec - Blatné, križovatka Blatné
		57	D1	Blatné - Trnava, rozšírenie na 6. pruh
2	Hričovské Podhradie – Martin	1	D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (1., 2 fáza)
		2	D1	Privádzací Lietavská Lúčka - Žilina
		3	D1	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (1., 2 fáza)
3	Martin – Hubová	4	D1	Turany - Hubová
4	Hubová – Ivachnová	5	D1	Hubová - Ivachnová (1., 2 fáza)
5	Ivachnová – Prešov západ	25	D1	Privádzací Spišská Nová Ves II.etapa
		58	D1	Studenec - Beharovce (dobudovanie križovatky)
		59	D1	Behárovce – Branisko, 2. Profil (tunel Branisko)
6	Prešov západ – Bidovce	6	D1	Prešov západ - Prešov juh
		7	D1	Budimír - Bidovce
7	Bidovce – Vyšné Nemecké – št.hranica SR/UA	22	D1	Bidovce - Dargov
		23	D1	Dargov - Pozdišovce
		24	D1	Diaľničný privádzací Michalovce

Tab. 72. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 1

Diaľnica D1	Územný sektor č.1: Bratislava Pečňa – Trnava
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU023 Úľanská mokraď - priamy kontakt SKUEV089 Martinský les – v koridore 1000 m
Charakter stretu	Samotné teleso diaľnice D1 v úseku medzi Sencom a Trnavou už v súčasnosti prechádza SKCHUV023 Úľanská mokraď, uvažované rozšírenie na 6-pruh ho priamo zasiahne.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Vplyvy nespôsobia významné narušenie, pretože diaľnica prechádza len okrajovou časťou CHVU a nenaruší významne plochu hniezdnych či lovných biotopov väčšiny dotknutých druhov vtákov. Spôsob života a letové aktivity väčšiny kritériových druhov (okrem kurotvarych) im umožňujú si zachovať celistvosť a kontinuitu svojich lovných ako i hniezdnych teritórií bez ohľadu na prítomnosť diaľnice. Daný úsek diaľnice nepovažujeme za významný prvok narušujúci celistvosť tohto CHVU.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Pre úsek Diaľnica D1 Senec - Trnava, rozšírenie na 6 pruh bolo vypracované posúdenie vplyvu rozšírenia diaľnice D1 na 6 pruh a kolektory v úseku D1 Senec – Trnava na chránené vtáčie územie Úľanská mokraď (2009) v rozsahu primeraného hodnotenia. V ostatných úsekoch primerané hodnotenie nie je potrebné.
Oporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Nebol konštatovaný významný dopad na predmet ochrany, je potrebné dôsledne realizovať všetky opatrenia, ktoré vplývajú zo záverov EIA. Ďalšie hodnotenie nie je potrebné.

Tab. 73. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 2

Diaľnica D1	Územný sektor č.2: Hričovské Podhradie – Martin
Dotknuté lokality Natura 2000	<p>SKUEV0256 Strážovské vrchy</p> <p>SKUEV0667 Slnčné skaly</p> <p>SKCHVU028 Strážovské vrchy</p> <p>SKUEV0252 Malá Fatra</p> <p>SKCHVU013 Malá Fatra</p>
Charakter stretu	<p>V úseku Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka trasa diaľnice D1 prechádza vo vzdialenosti cca 400 m od SKUEV0256 Strážovské vrchy a SKCHVU028 Strážovské vrchy. Trasa D1 je od diaľničnej križovatky v Hričovskom Podhradí vedená úzkym údolím bezmenného potoka. Vzhľadom na obmedzené možnosti korekcií smerového a výškového vedenia v danom území, alternatíva iného riešenia v území neexistuje. Trasa privádzajúca prechádza vo vzdialenosti cca 100 m od SKUEV0667 Slnčné skaly. Vzhľadom na stiesnené pomery rajeckej doliny a silnú urbanizáciu priestoru je privádzka v mieste kontaktu s ÚEV riešený v jednom variante. Variant s menším zásahom v danom území nie je reálny.</p> <p>V úseku Lietavská Lúčka - Višňové – Dubná skala sa SKUEV0252 Malá Fatra sa nachádza vo vzdialenosti cca 330 m od križovatky Dubná skala a 640 m od východného portálu tunela. Hranica SKCHVU013 Malá Fatra sa nachádza vo vzdialenosti 145 m od východného portálu tunela a 65 m od západného portálu tunela, trasa D1 chránené územie križuje podzemím tunelom Višňové, do kontaktu s chráneným územím sa stavba trasy dostáva len v oblasti vetracej šachty a prístupových komunikácií k nej.</p> <p>Pri prechode zo Žilinskej kotliny do Turčianskej kotliny musí diaľnica D1 prekonať horský masív Malej Fatry. Pri výbere trasy bol zvažovaný tzv. úžinový variant vedený úzkou dolinou Váhu medzi Fatranskou a Lúčanskou skupinou Malej Fatry a tunelový variant so 7,5 km dlhým tunelom Višňové. Navrhnutý tunelový variant predstavuje z pohľadu ochrany prírody jednoznačne prijateľnejšie riešenie.</p>
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	<p>SKUEV0256 Strážovské vrchy</p> <p>Do biotopov európskeho významu v hraniciach SKUEV sa zasahovať nebude, ani ich ovplyvnenie sa nepredpokladá. Bezkonfliktné migrácie druhov európskeho významu (medveď, vlk, rys) umožňujú mostné objekty a prírodný priestor nad tunelmi. Zrealizovaním oploštenia diaľnice a navádzacích zariadení nie je predpoklad stretov s automobilmi. Druhy európskeho významu <i>netopier obyčajný</i>, <i>netopier ostrouchý</i>, <i>netopier brvitý</i>, <i>netopier veľkouchý</i>, <i>uchaňa čierna</i>, <i>podkovár malý</i> môžu byť ohrozené predovšetkým priamym zabíjaním pri preletoch cez diaľnicu. Pre vydru riečnu môže byť nebezpečná migrácia cez koridor diaľnice. Teritórium vydry má rozsah niekoľko desiatok km pozdĺž vodných tokov. Predpokladom prevencie sú vhodné technicky riešené podchody pri vodných tokoch. Priamo do biotopu vydry sa zasahovať nebude, vplyv nebude významný.</p> <p>SKCHVU028 Strážovské vrchy</p> <p>Trasa nezasahuje do hniezdných biotopov druhov a vzhľadom na dostatok lovných teritórií nedôjde ani k ovplyvneniu potravinovej ponuky. Riziká stretov pri preletoch a ovplyvnenia hlukom v blízkosti diaľnice je možné vyhodnotiť ako nevýznamné.</p> <p>SKUEV0667 Slnčné skaly</p> <p>Negatívne vplyvy na biotopy počas výstavby ani prevádzky nie sú pravdepodobné, podobne ani na zimovištia netopierov nepredpokladáme žiadny negatívny vplyv. Na populácie netopierov vplyva mortalita pri preletoch ponad cestnú komunikáciu, počas prevádzky je možné ovplyvnenie druhov netopierov hlukom a osvetlením. V posudzovanom koridore v súčasnosti vedie cesta I/64. Vplyv umiestnenia privádzajúca, ktorý preberie časť jej dopravnej záťaže z cesty I/64, nie je významný.</p> <p>SKUEV0252 Malá Fatra</p> <p>Vplyvy na veľké šelmy (medveď, rys, vlk), nebudú negatívne, pretože odvedením dopravnej záťaže do tunela sa zníži dopravná intenzita na sprievodnej ceste 1/18, ktorú križuje najfrekventovanejší priečny migračný koridor terestrickej fauny, ktorý spája celky Lúčanskej a Krivánskej Fatry. Jeho priechodnosť je sťažená frekvenciou motorových vozidiel a vlakových súprav. Biotopy chránených rastlín, bezstavovcov a obojživelníkov nebudú dotknuté, vplyv bude minimálny.</p> <p>SKCHVU013 Malá Fatra</p> <p>Vplyvy realizácie sa prejavujú počas výstavby hlavne vplyvom hluku stavebných mechanizmov a ich pohybom na stavbe. Počas prevádzky sa budú prejavovať hlavne vplyvy hluku portálov tunela, ako aj prístupovej komunikácie k vetracej šachte tunela Višňové, vrátane vetracej šachty. Nedôjde k prekročeniu koncentrácií znečisťujúcich látok z vetracej šachty a k zhoršeniu kvality ovzdušia v bezprostrednej blízkosti vetracej šachty. Vzhľadom na rozsiahlosť chráneného územia, očakávame len menej významný vplyv na CHVU.</p>

Diaľnica D1	Územný sektor č.2: Hričovské Podhradie – Martin
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch, potenciálne vplyvy výstavby a prevádzky na predmet ochrany sú hodnotené ako menej významné a predbežné výsledky hodnotenia taktiež neindikujú možnosť významných vplyvov.
Oporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.

Tab. 74. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 3

Diaľnica D1	Územný sektor č.3: Martin – Hubová
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0238 Veľká Fatra – priamy kontakt SKUEV0252 Malá Fatra – priamy kontakt SKUEV0253 Váh– priamy kontakt SKUEV0663 Šíp SKCHVÚ013 Malá Fatra – priamy kontakt SKUEV0254 Močiar SKUEV0243 Orava
Charakter stretu	Trasa prechádza cez SKUEV0238 Veľká Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0253 Váh, a SKCHVÚ013 Malá Fatra, v ktorých sú plánované významné územné zásahy. V koridore cca 1000 m sa nachádzajú SKUEV0663 Šíp, SKUEV 0254 Močiar a SKUEV 0243 Orava.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Posúdenie (expertné naturálne hodnotenie) vykonal RNDr. Petr Roth, CSc., v júli 2012. Z 56 predmetov ochrany bol u 53 konštatovaný mierne negatívny až nulový vplyv. U 3 predmetov ochrany - typ európskeho biotopu 3220 - Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov, medveďa hnedého a rysa ostrovida bolo konštatované, že zámer v súčasnej podobe má na ne významné negatívne vplyvy. U biotopu európskeho významu 3220 dôjde zámerom k zničeniu jedného z najhodnotnejších náplavov pod ústím potoka Komjatná, kam je situovaný oporný pilier mosta so súvisiacim opevnením brehov. U medveďa hnedého a rysa ostrovida sa dodatočne navrhnutými opatreniami znížili negatívne vplyvy zámeru na migračnú priechodnosť pod hranicu významnosti. Neriešený však ostáva zásah do preukázateľne obývaného jadrového územia výskytu oboch druhov na severných svahoch Kopy, kde ide jednak o plošný záber biotopu s rozlohou cca 10 ha, jednak o ďalšie územie ovplyvnené hlukovým a svetelným znečistením diaľnice. Tieto vplyvy boli v tom čase kvalifikované ako významne negatívne. Na základe uvedeného boli následne projekčne prepracované niektoré navrhované opatrenia a navrhnuté ďalšie opatrenia na zmiernenie vplyvov Následne bolo vykonané hodnotenie účinkov zmierňujúcich opatrení na významne dotknuté predmetov ochrany (2012) a konštatované, že z hľadiska prepojenia Malej Fatry, Veľkej Fatry a masívu Šípu sú kľúčovými ekodukty, ktoré zabezpečujú prepojenie dôležitých oblastí výskytu veľkých šeliem a zároveň riešia i priechodnosť existujúcej cesty I/18. Na základe hodnotenia bolo konštatované, že po zahrnutí všetkých zmierňujúcich opatrení predmetný projekt nebude mať významne negatívny vplyv. Úsek je súčasťou diaľnice D1, ktorá predstavuje hlavný dopravný koridor zaradený do základnej siete TEN-T. Koridor je vedený údolím Váhu, z oboch strán je obkolesený horskými masívmi Malej a Veľkej Fatry, ktorých prevažná časť bola zaradená do sústavy chránených území Natura 2000. Trasa D1 prechádza územiami Natura 2000 v najužšom možnom mieste. Alternatíva vyhnúť sa územiám Natura 2000 v rámci severného prepojenia západného a východného Slovensko v koridore D1 neexistuje. V úseku boli posudzované alternatívy vedenia povrchovým variantom, na ktorú bolo vydané stavebné povolenie a tunelovým variantom (tunel Korbalka). V žiadnom z variantov nie je možné vyhnúť sa vplyvom na územia sústavy Natura 2000. Pri tunelovom variante sa vplyvy na územia Natura 2000 javia menšie, avšak pristupujú tu iné vplyvy, z ktorých najvýznamnejším je ohrozenie zásob podzemných vôd vodárenských zdrojov, s kapacitou cca 100 l/s. Príslušný orgán štátnej vodnej správy vydal v tejto súvislosti v procese EIA k realizácii tunela Korbalka zamietavé stanovisko.
Stupeň vplyvu	-2+

Diaľnica D1	Územný sektor č.3: Martin – Hubová
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	<p>Územné rozhodnutie na tzv. údolný variant diaľnice nadobudlo právoplatnosť v marci 2008, stavebné povolenie v máji 2009. Mimovládne organizácie spochybnili korektnosť posúdenia vplyvu stavby na územia Natura 2000.</p> <p>V roku 2011 MDVRR SR prostredníctvom NDS zabezpečilo doplňujúce posúdenie (expertné naturovské hodnotenie) skutkového stavu rozostavaného projektu a vplyvu budúceho kompletného projektu na predmety ochrany Natura 2000. Toto posúdenie vykonal RNDr. Petr Roth, CSc., v júli 2012.</p> <p>Na základe uvedeného boli následne projekčne prepracované niektoré navrhované opatrenia a navrhnuté ďalšie opatrenia na zmiernenie vplyvov na územia Natura 2000 do nasledovného súboru opatrení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekodukt v km 0,224 04 diaľnice D1 a v km 0,619 04 cesty I/18, objekty 216-01 a 216-02 • Nový most na diaľnici D1 v km 0,500 00 • Predĺženie mosta z DSP, objekt 202-00 „Most na D1 nad PC a biokoridorom v km 1,150“ • Nový ekodukt v km 1,500 00 • Ekodukt v km 3,775 00, posun objektu 215-00 do novej polohy • Predĺženie mosta z DSP, objekt 206-00 „Most Malá Fatra“ • Nová stena proti hluku a proti osvetleniu v km 4,552 – 6,552 vpravo • Úprava terénu pod mostným objektom 208-10 • Nový ekodukt v km 7,250 • Zmena pôvodného mostu 213-00 pri potoku Komjatná • Zrušenie úpravy toku potoka Komjatná • Zmena úpravy brehov rieky Váh • Protihlukové a protiosvetľovacie opatrenia pre zver • Výsadba navádzacej zelene na ekoduktoch a na okrajoch plôch pod mostami • Zosilnené oplotenie s úpravou proti podhrabaniu • Elektrické ohradníky na oplotení od začiatku úseku po most 206-00 • Redukcia úpravy Suchého potoka v km 3.45-4.0 • Zábrany proti vtáctvu a netopierom • Zrušenie mosta za križovatkou Turany, objekt 201-00 • Zrušenie pomocného stavebného dvora pri križovatke Turany • Zrušenie hlavného stavebného dvora pri sútoku riek Orava a Váh, objekty 020-00 a 030-00 • Zvýšené opatrenia pre ochranu Rojkovského rašeliniska • Oplotenie dočasných záberov v citlivých lokalitách • Environmentálny dozor na stavbe • Monitoring účinkov stavby na životné prostredie vrátane veľkých šeliem. <p>Následne bolo vykonané hodnotenie účinkov zmierňujúcich opatrení na významne dotknuté predmety ochrany (P.Roth a kol.: Hodnocení dodatečných technických opatření na zmírnění vlivu dálnice D1 na území soustavy Natura 2000, 10/2012).</p> <p>V hodnotení bolo konštatované, že z hľadiska prepojenia Malej Fatry, Veľkej Fatry a masívu Šípu sú kľúčovými objekty 216-01, 216-02, 216-04 a 216-05. Ide o ekodukty, ktoré zabezpečujú prepojenie dôležitých oblastí výskytu veľkých šeliem a zároveň riešia i priechodnosť existujúcej cesty I/18.</p> <p>Na základe hodnotenia bolo konštatované, že po zahrnutí všetkých zmierňujúcich opatrení predmetný projekt nebude mať negatívny vplyv na integritu ÚEV Veľká Fatra (SKUEV0238), ÚEV Malá Fatra (SKUEV0252), ÚEV Váh (SKUEV0253) ani ÚEV Šíp (SKUEV0663).</p>
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	<p>Vzhľadom na preukázanie, že projekt po realizácii zmierňujúcich vplyvov nebude mať významný vplyv na územia Natura 2000, ďalšie kroky podľa Metodiky nie sú potrebné.</p> <p>V ďalších etapách prípravy projektu bude potrebné detailne rozpracovať všetky navrhované zmierňujúce opatrenia, v spolupráci s odborníkmi pre danú oblasť.</p>

Tab. 75. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 4

Diaľnica D1	Územný sektor č.4 Hubová – Ivachnová
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0253 Váh SKUEV0305 Choč SKUEV0238 Veľká Fatra SKCHVU050 Chočské vrchy SKCHVU033 Veľká Fatra
Charakter stretu	Diaľnica D1 v úseku Hubová - Ivachnová prechádza v náročných geomorfologických podmienkach,

Diaľnica D1	Územný sektor č.4 Hubová – Ivachnová
	charakterizovaných úzkou dolinou Váhu lemovanou horskými masívmi Veľkej Fatry a Chočských vrchov. Tok meandrujúci medzi týmito masívmi vyžaduje jeho prekonanie mostnými objektmi. Diaľnica D1 je následne vedená severným obchvatom Ružomberka. Priamo dotknutým územím sústavy Natura 2000 bude UEV Váh, ďalšie štyri (ÚEV Choč, UEV Veľká Fatra, CHVU Chočské vrchy a CHVU Veľká Fatra) budú ovplyvnené nepriamo. Náhradné riešenie prechodu intenzívnej tranzitnej dopravy v relácii západ - východ cez mesto Ružomberok nie je možné, vzhľadom na kompaktné zastavané územie mesta v úzkom priestorovom koridore. Za Ružomberkom musí D1 znova prekonať riekou Váh, aby sa mohla napojiť na vybudovaný úsek diaľnice D1 končiaci pri obci Ivachnová. Alternatíva vyhnutia sa ÚEV Váh neexistuje, nakoľko toto sa ťahá údolím Váhu od Ivachnovej až po Šútovo, v celkovej dĺžke cca 27 km.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Vplyvy na územia Natura 2000 hodnotíme ako menej významné. Trasa bude mať mierne negatívny vplyv na celistvosť UEV Váh, do ktorého bude priamo zasahovať dvakrát, čím dôjde k jeho trvalej fragmentácii. Integrita území sústavy Natura 2000 bude mierne negatívne ovplyvnená. Kumulatívny vplyv výstavby D1 na UEV možno predpokladať v oblasti meandra rieky Váh medzi Hubovou a Hrboltovou, kde na úseku cca 1 km D1 križuje riekou 2 x (spolu s úsekom Turany - Hubová) a tretie križovanie predstavuje potenciálne napojenie rýchlostnej cesty R3. Ako však bolo uvedené vyššie, iná alternatíva prechodu týmto morfológicky náročným územím v danom úseku neexistuje. V tomto priestore vedie okrem D1 aj cesta I/18 a železničná trať Žilina - Košice. Z iných projektov je v rámci UEV Váh medzi Kraľovanmi a Ivachnovou známa lokalizácia 14 profilov malých vodných elektrární (MVE).
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	V roku 2008 bolo vykonané hodnotenie vplyvov na územie Natura 2000 v súvislosti s lokalizáciou mostných objektov v katastrálnom území Hubová a Hrboltová (objekt 201) a Lisková a Ivachnová (objekt 216). Podľa Metodického príručky k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) bola uskutočnená etapa zisťovacieho konania (screeningu), ktorého súčasťou je Formulár pre zisťovacie konanie, ako aj Záznam o nezistení významných účinkov. Hodnotenie bolo vykonané odbornými pracovníkmi ŠOP SR. V rámci primeraného hodnotenia realizovaného v roku 2013 bolo konštatované, že projekt nebude mať významný vplyv na lokality Natura 2000.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Na základe nezistení významných účinkov možno hodnotenie považovať za ukončené.

Tab. 76. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 5

Diaľnica D1	Územný sektor č.5: Ivachnová – Prešov západ
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0109 Rajtopíky
Charakter stretu	V úseku privádzajúcej Spišská Nová Ves ani v lokalite križovatky Studenec – Behárovce sa nenachádzajú žiadne územia Natura 2000. V koridore 1000 m v úseku Behárovce – Branisko 2.profil sa nachádza SKUEV0109 Rajtopíky, neexistuje priamy zásah, trasa je vedená podzemím. Alternatívne riešenie druhej tunelovej rúry tunela Branisko nie je možné, vzhľadom na nepravdepodobné vplyvy nie je ani potrebné.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Vzhľadom na stavebné práce v podzemí a na portáloch mimo územia UEV nebudú zasiahnuté žiadne biotopy a rastlinné druhy, ktoré sú predmetom ochrany. Veľké šelmy vlk a rys, ktoré sú tiež predmetom ochrany, môžu byť sporadicky vyrušované počas výstavby, iné vplyvy sa nepredpokladajú.
Stupeň vplyvu	0
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Vplyv navrhovanej činnosti na územia Natura 2000 bol spracovaný v samostatnej štúdii, ktorá je súčasťou dokumentácie EIA. Na jej základe možno konštatovať, že pre hodnotený zámer „Diaľnica D1 Behárovce – Branisko“ nebol identifikovaný žiadny významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany UEV.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Z hľadiska hodnotenia vplyvu na sústavu Natura 2000 je možné konštatovať, že nedôjde k žiadnym novým vplyvom identifikovaným vo vzťahu k navrhovanej činnosti a ďalšie hodnotenie nie je potrebné.

Tab. 77. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 6

Diaľnica D1	Územný sektor č.6: Prešov západ – Bidovce
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU009 Košická kotlina

Diaľnica D1	Územný sektor č.6: Prešov západ – Bidovce
	SKCHVU025 Slanské vrchy
Charakter stretu	V úseku Prešov západ – Prešov juh sa nenachádzajú žiadne lokality Natura 2000. V úseku Budimír – Bidovce ochranné pásmo diaľnice D1 lokálne zasahuje do okrajovej časti CHVU Košická kotlina. Do CHVU Slanské vrchy trasa D1 nezasahuje vôbec, nakoľko úsek D1 Budimír – Bidovce končí cca 200 m pred hranicou CHVU.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	V júni 2011 bol vypracovaný elaborát „Hodnotenie vplyvu stavby na chránené vtáčie územie Košická kotlina a Slanské vrchy“, v ktorom sa konštatovalo, že plánovaná stavba diaľnice D1 v úseku Budimír – Bidovce nebude mať významný priamy negatívny vplyv na priaznivé stavy kritériových druhov susediacich chránených CHVU Slanské vrchy a Košická kotlina. Zároveň však konštatuje, že znížením výmery lovných habitatov a zvýšením potenciálnych kolízií s prevádzkou motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky diaľnice je možné predpokladať určitý nepriamy negatívny vplyv na populácie vtákov menovaných chránených vtáčích území. V rámci EIA boli posudzované 2 varianty, súčasný variant je v súlade s určením optimálneho variantu. Hľadanie iného alternatívneho riešenia by prichádzalo do úvahy v prípade, ak by sa posúdením kumulatívneho vplyvu úseku D1 Bidovce – Dargov preukázal významný vplyv na CHVU.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Na základe informácií z NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.

Tab. 78 . Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 7

Diaľnica D1	Územný sektor č.7: Bidovce – Vyšné Nemecké – št.hranica SR/Ukrajina
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU 025 Slanské vrchy SKCHVÚ 037 Ondavská rovina
Charakter stretu	Trasa diaľnice v úseku Bidovce – Dargov prechádza cez CHVÚ Slanské vrchy, v úseku Dargov – Pozdišovce zasahuje CHVU Ondavská rovina. Vzhľadom na rozľahlosť CHVÚ, neexistuje reálny variant, ktorý by sa mohol vyhnúť CHVU, časť trasy je vedená tunelom, čo znižuje negatívne dopady činnosti na predmety ochrany.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Dôjde k priamemu úbytku biotopov druhov vtákov a znížením výmery lovných habitatov a zvýšením potenciálnych kolízií s prevádzkou motorových vozidiel počas výstavby a prevádzky diaľnice je možné predpokladať určitý nepriamy negatívny vplyv na populácie druhov.
Stupeň vplyvu	-1?
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Záverečné stanovisko EIA z roku 1998 bolo vydané v čase pred implementáciou Natura 2000. V procese EIA okrem identifikácie lokalít sa vplyvy na územia Natura 2000 podrobnejšie neriešili. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané. Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 1 Dobudovanie diaľnice D1

Opatrenie 1 Dobudovanie diaľnice D1 predstavuje výrazný zásah do prírodnej krajiny. Koridor diaľnice vedie v novej trase, výstavba predstavuje teda priamy záber časti biotopov, zvýšenie fragmentácie krajiny, vznik nových migračných bariér. V kumulácii so sprievodnými komunikáciami predstavuje posilnenie bariérového a fragmentačného účinku. Kumulatívne pôsobí aj súbeh so železničnými traťami, ktorých sieť logicky prepája centrá osídlenia podobne ako sieť diaľnic.

Z hľadiska vplyvov jednotlivých projektov zahrnutých do Opatrenia 1 - Dobudovanie diaľnice D1 na územia Natura 2000 je možné konštatovať, že najzávažnejšie zásahy boli lokalizované v úsekoch

na severozápadnom Slovensku, ktoré prekonávajú horské celky Malá a Veľká Fatra dolinou Váhu. V tomto regióne neexistuje z hľadiska geomorfologických podmienok iná možnosť vedenia diaľnice. Tunelové úseky predstavujú menší zásah a vplyv na predmety ochrany ako povrchové vedenie, ktoré množstvom technických zásahov – mosty a estakády v zárezoch a násypoch, priamo likvidujú biotopy, fragmentujú biotopy druhov a ovplyvňujú migračnú priepustnosť krajiny. Vplyv bude zmiernený realizáciou zmierňujúcich opatrení, ale aj tak nebude zanedbateľný. V úseku Višňové – Dubná skala trasa diaľnice prekonáva CHVU Malá Fatra dlhým tunelom, vplyvy na predmety ochrany v dotknutých územiach Natura 2000 sú výrazne zredukované. Najkomplikovanejšími úsekmi s predpokladom najzávažnejších vplyvov sú úseky Turany – Hubová, kde bol preferovaný povrchový variant, ktorý priamo zasiahne viacero území Natura 2000 (UEV Veľká Fatra, UEV Malá Fatra, ÚEV Váh, a CHVU Malá Fatra) a Hubová – Ivachnová (UEV Váh). Diaľnica na východnom Slovensku križuje tri CHVU, kde pravdepodobné ovplyvnenie predmetov ochrany je potrebné vyhodnotiť z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6 (3) a (4) smernice o biotopoch.

Rozšírenie diaľnice D1 na 6 pruhové usporiadanie medzi Bratislavou a Trnavou nebude mať negatívny vplyv na územia Natura 2000.

Opatrenie 2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky

Tab. 79. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
9	Svrčinovec – Skalité – št.hranica SR/PR	12	D3	Svrčinovec - Skalité, polovičný profil (1., 2 fáza)
21	Svrčinovec – št.hranica SR/ČR	16	R5	Svrčinovec - št. hranica SR/ČR
8	Hričovské Podhradie – Svrčinovec	11	D3	Čadca Bukov - Svrčinovec
		10	D3	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica
		9	D3	Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto
		8	D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno (1., 2 fáza)

Pozn.: V projektoch zaradených do územného sektora č.8 (Hričovské Podhradie – Svrčinovec), č.9 (Svrčinovec – Skalité – št.hranica SR/PR) a č.21 (Svrčinovec – št.hranica SR/ČR) nedochádza ku kolízi s územiami Natura 2000

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky

Opatrenie 2. Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky vedie územím, kde sa nenachádzajú územia Natura 2000. Ide o celý úsek diaľnice D3 a rýchlostnej cesty R5 v oblasti Kysúc.

Opatrenie 3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku

Tab. 80. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
20	Prešov západ – Svidník – št.hranica SR/PR	46	R4	Št. hr. PR/SR - Hunkovce
		47	R4	Hunkovce - Ladomírová
		48	R4	Svidník - Lomné
		49	R4	Lomné - Hanušovce nad Topľou
		50	R4	Hanušovce nad Topľou – Kapušany – Nižná Šebastová
		45	R4	Prešov severný obchvat
6	Prešov západ – Bidovce	6	D1	Prešov západ - Prešov juh
		7	D1	Budimír - Bidovce

Pozn.: Projekty v územnom sektore č.6 boli vyhodnotené v Opatrení 1 – Dobudovanie diaľnice D1

Tab. 81. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 20

Rýchlostná cesta R4	Územný sektor č.20: Prešov západ – Svidník – št.hranica SR/PR
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV 0048 Dukla SKCHVU 011 Laborecká vrchovina SKCHVU 025 Slanske vrchy
Charakter stretu	V úseku št. hranica PR/SR – Hunkovce a v úseku Hunkovce – Ladomírová trasa atakuje územia Natura 2000. V okrajovej časti zasahuje okrajovo UEV Dukla, križuje územie CHVU Laborecká vrchovina a koridor trasy vedie v dotyku so CHVU Slanske vrchy, kde sa priamy kontakt nepredpokladá. V ostatných úsekoch územného sektoru sa územia Natura 2000 nenachádzajú.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Vzhľadom na okrajový zásah do SKUEV 008 Dukla sa nepredpokladajú významne negatívne vplyvy na biotopy a druhy. Závažnejší dopad má trasa na predmety ochrany v CHVU Laborecká vrchovina, významnosť je potrebné určiť primeraným hodnotením. V procese EIA sa zvažujú viaceré alternatívne

	varianty najvýhodnejšej trasy z hľadiska vplyvu na územia Natura 2000, výsledný variant ešte nie je definitívne stanovený.
Stupeň vplyvu	-1?
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Primerané hodnotenie nebolo realizované. V úseku št. hranica PR/SR – Hunkovce prebieha proces EIA(zámer 2011), v úseku Hunkovce – Ladomirová je vydané záverečné stanovisko ešte v období, keď nebola implementovaná sústava Natura 2000 (rok 2002).
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku

Opatrenie 3. Severojužné prepojenie na východnom Slovensku nepatrí k úsekom, kde sa predpokladajú výrazné negatívne vplyvy na územia Natura 2000. Trasám sa darí prevažne vyhýbať územiám Natura 2000 v regióne. Koridor prepojenia predstavujú úseky rýchlostnej cesty R4 od štátnej hranice PR/SR po Prešov a diaľnice D1 Prešov – Bidovce. Kontakt s územiami Natura bol riešený len v hraničnom úseku, kde trasa R4 zasahuje UEV Dukla a CHVU Laborecká vrchovina. Vzhľadom na okrajový zásah v UEV Dukla sa významné vplyvy nepredpokladajú, vplyvy v CHVU Laborecká vrchovina je potrebné vyhodnotiť v procese primeraného hodnotenia vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6 (3) a (4) smernice o biotopoch a výber konečného variantu trasy a opatrenia na zmiernenie vplyvov prispôbiť záverom tohto hodnotenia.

Opatrenie 4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os

Tab. 82. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
13	Chocholná – Pravotice	28	R2	Križovatka D1 - Mníchova Lehota
		13	R2	Mníchova Lehota - Ruskovce
14	Pravotice – Žiar nad Hronom juh	29	R2	Pravotice - Dolné Vestenice
		30	R2	Dolné Vestenice - Nováky
		31	R2	Nováky - Prievidza - Žiar nad Hronom
15	Sliač – Lučenec – Ožďany	32	R2	Zvolen západ - Zvolen východ
		33	R2	Kriváň - Lovinobaňa
		34	R2	Lovinobaňa - Ožďany
16	Ožďany – Košické Oľšany	35	R2	Ožďany - Zacharovce
		36	R2	Zacharovce - Bátka
		37	R2	Bátka - Figa
		38	R2	Tornafa - Gombasek
		67	R2	Gombasek - Rožňava
		68	R2	Jablonov nad Turňou - Včeláre
		69	R2	Včeláre - Košice, Šaca
		14	R2	Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)
		15	R2	Košice, Šaca - Košické Oľšany

Pozn.: V projektoch zaradených do územných sektorov č. 13 (Chocholná – Pravotice)a č.15 (Sliač – Lučenec – Ožďany) nedochádza ku kolízi s územiami Natura 2000

Tab. 83. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 14

Rýchlostná cesta R2	Územný sektor č.14: Pravotice – Žiar nad Hronom juh
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0128 Rokoš.
Charakter stretu	Trasa sa v úseku Pravotice – Dolné Vestenice dostáva do blízkosti najjužnejšieho výbežku SKUEV0128 Rokoš.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Priamy zásah a fyzická likvidácia biotopov nie je relevantná. Predpokladá sa len nepriame ovplyvnenie niektorých druhov, ktoré sú predmetom ochrany. Netopiere môžu byť ohrozované stretom s automobilmi v koridore cesty pri love hmyzu, veľké cicavce (medveď, rys) sa pri prekonávaní líniovej bariéry môžu dostať do kolízie s automobilmi. Alternatívne riešenie nie je potrebné vzhľadom na predpokladané nepriame vplyvy na predmety ochrany v SKUEV Rokoš.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Primerané hodnotenie nebolo vykonané, záverečné stanovisko EIA bolo vydané v roku 2005, v r.2013 bolo vydané územné rozhodnutie.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch.

Tab. 84. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 16

Rýchlostná cesta R2	Územný sektor č.16: Ožďany – Košické Oľšany
Dotknuté lokality Natura 2000	<p>SKCHVU022 Poľana</p> <p>SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie – priamy zásah</p> <p>SKCHVU027 Slovenský kras– priamy zásah</p> <p>SKCHVU009 Košická kotlina – priamy zásah</p> <p>SKUEV 0247 Rohy</p> <p>SKUEV 0398 Slaná – priamy zásah</p> <p>SKUEV 0343 Plešivské stráne – priamy zásah</p> <p>SKUEV 0363 Ťahan</p> <p>SKUEV 0346 Pod Strážnym hrebeňom</p> <p>SKUEV 0350 Brzotínske skaly</p> <p>SKUEV 0353 Plešivská planina</p> <p>SKUEV 0352 Hrušovská lesostep</p> <p>SKUEV 0356 Horný vrch</p> <p>SKUEV 0737 Palanta</p>
Charakter stretu	<p>V úseku Zvolen – Ožďany trasa vedie v blízkosti CHVU Poľana a UEV Rohy.</p> <p>V úseku Ožďany – Zacharovce – Bátka – Figa - Gombasek trasa prechádza od Rimavskej Soboty až takmer po Figu cez CHVU Cerová vrchovina – Porimavie. V úseku R2 Bátka – Figa západ sa trasa dostáva aj do blízkosti UEV Ťahan. V úseku R2 Gombasek – Rožňava rýchlostná cesta R2 prechádza cez CHVU Slovenský kras a pri križovaní rieky sa dostáva do konfliktu s UEV Slaná. Od Rožňavy až po Lipovník je trasa R2 bezkonfliktná, od Lipovníka po Jablonov nad Turňou prechádza opäť cez pohorie Slovenského krasu. Trasa priamo zasahuje do CHVU Slovenský kras do vzdialenosti 470m, kde je situovaný západný portál tunela Soroška. V katastri Hrušova prechádza v tesnej blízkosti UEV Hrušovská lesostep.</p> <p>Úsek R2 Jablonov nad Turňou – Včeláre prechádza v tesnej blízkosti CHVU Slovenský kras. V úseku Včeláre – Moldava nad Bodvou prechádza trasa v katastri Turne nad Bodvou v blízkosti chráneného vtáčieho územia CHVU Slovenský kras a územia európskeho významu UEV Horný vrch. Trasa R2 Šaca – Košické Oľšany v blízkosti obce Haniska zasahuje do severného výbežku CHVU Košická kotlina.</p> <p>Koridor trasy v niektorých úsekoch je súbežný s koridorom železnice, čo vedie ku kumulácii negatívnych vplyvov dopravnej infraštruktúry v úsekoch horských prechodov cez Slovenský kras. RC R2 bude preberať dopravnú záťaž z cesty I/50, ktorá v posudzovanom prechádza v celom dotknutom území CHVU Slovenský kras a predstavuje ohrozenie kritériových druhov vtákov. Znížením dopravnej záťaže cez horský prechod Soroška po pôvodnej ceste I/50 a presmerovaním dopravy na R2, ktorá prechádza cez toto územie tunelom, sa významne zníži negatívny vplyv hluku, exhalátov a svetelného rušenia na CHVU Slovenský kras.</p>
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	<p>Dotknuté budú biotopy a druhy v UEV Slaná, kde trasa rieku niekoľkokrát križuje a nie je možné sa kontaktu vyhnúť. V UEV Hrušovská lesostep, v UEV Horný vrch, UEV Plešivské stráne sa vplyvy na predmety ochrany predpokladajú len mierne, do predmetných biotopov sa výrazne zasahovať nebude, nebudú ovplyvnené druhy viazané na špecifické biotopy (fuzáč alpský, roháč, spriadáč kostihojový), čiastočne ovplyvnené môžu byť druhy netopierov, kde dochádza k usmrcovaniu pri priamych preletoch cez diaľnicu. Migračná priestupnosť pre veľké cicavce (rys, vlk) zostáva zachovaná, nakoľko na úseku rýchlostnej cesty sa nachádza tunel, ktorý umožňuje bezkonfliktný prechod zveri.</p> <p>CHVU Slovenský kras sa tiahne od Gemerskej Hôrky až po Moldavu nad Bodvou, pričom jeho južná hranica prechádza hranicou s Maďarskou republikou. Alternatíva vedenia RC R2 mimo CHVU neexistuje. Prechod horským masívom Horného vrchu bol navrhnutý tunelom v dvoch variantoch, ktoré sa líšia lokalizáciou západného portálu. Vplyvy na územia Natura 2000 oboch variantov možno považovať za identické. Zásahy do CHVU sekundárne spôsobia zníženie výmery lovných habitatov, dôjde k systematickému vyrušovaniu druhov vtákov a neskôr aj k zvýšenej kolízii s prevádzkou motorových vozidiel počas prevádzky rýchlostnej cesty. Kolízne miesta sa dajú čiastočne zmierniť vybudovaním stien a zábran proti nízko lietajúcim vtákom ponad cestu. V období výstavby bude krátkodobým zdrojom znečistenia ovzdušia prašnosť zo stavebných prác a pohybu dopravných mechanizmov. Tento vplyv bude lokalizovaný len na oblasť staveniska.</p> <p>Trasa R2 Šaca - Košické Oľšany spolu s predchádzajúcim úsekom Včeláre - Šaca obchádza zo severu oceliarsky kombinát U.S. Steel a následne križuje CHVU v najjužšom možnom mieste. Posunutie trasy severnejšie nie je možné z dôvodu lokalizácie letiska Košice. Južný obchvat U.S. Steel by znamenal väčší zásah do CHVU. V rámci procesu EIA boli posudzované 2 varianty prechodu cez CHVU. Odporúčaný bol</p>

Rýchlostná cesta R2	Územný sektor č.16: Ožďany – Košické Olšany
	variant, ktorý prechádza okrajom Haništianskeho lesa, ktorý je biotopom niektorých druhov vtákov a nespôsobuje tak jeho významnú fragmentáciu.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Postupovať podľa výsledkov hodnotenia vypracovaného v rámci štúdie realizovateľnosti.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os

Opatrenie 4. Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os v západnej časti trasy nie je v kolízii s územiami Natura 2000. Ovplyvnenie sa predpokladá len v úseku Pravotice – Dolné Vestenice, kde sa trasa R2 dostáva do blízkosti najjužnejšieho výbežku UEV Rokoš. Výraznejšie zásahy a ovplyvnenie území Natura 2000 sa očakávajú v strednom úseku R2 Ožďany až Košické Olšany, kde trasa prechádza cez krajinu s koncentráciou území európskeho významu a chránených vtáčích území. Niektoré územia sú zasiahnuté len okrajovo a predpokladá sa len zanedbateľný vplyv. (CHVU Poľana, CHVU Cerová vrchovina – Porimavie), iné sú niekoľkokrát križované (UEV Slaná, CHVU Slovenský kras), kde predpokladáme menej významné vplyvy. Východná časť trasy okrajovo zasahuje do CHVU Košická kotlina. Najkomplikovanejší úsek predstavuje prechod cez pohorie Slovenský kras, kde je potrebné vybudovať tunel Soroška a geomorfologické podmienky neumožňujú úplne vylúčiť zásahy do území Natura 2000. Významnosť vplyvov je potrebné vyhodnotiť v procese primeraného hodnotenia vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6 (3) a (4) smernice o biotopoch v tých úsekoch, kde je indikovaný kontakt a pravdepodobný vplyv.

Opatrenie 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3 a vetva R3-R1-R3

Tab. 85. Do opatrenia, vetva R3, zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
17	Hubová – Trstená	76	R3	Tvrdošín - Nižná
		39	R3	Nižná - Dlhá nad Oravou
		40	R3	Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová
		41	R3	Oravský Podzámok - Dolný Kubín
		70	R3	Dolný Kubín - Križovatka D1Hubová
3	Martin – Hubová (peáž s D1)	4	D1	Turany - Hubová
18	Martin – Šášovské Podhradie	42	R3	Martin - Rakovo
		43	R3	Rakovo - Horná Štubňa
		44	R3	Horná Štubňa - Šášovské Podhradie
19	Budča – Šahy – št.hranica SR/MR	71	R3	Zvolen - Šahy

Pozn.: Územný sektor č. 3 (Martin – Hubová) je vyhodnotený v Opatrení 1 – Dobudovanie diaľnice D1

Tab. 86. Do opatrenia, vetva R3-R1-R3, zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
17	Hubová – Trstená	76	R3	Tvrdošín - Nižná
		39	R3	Nižná - Dlhá nad Oravou
		40	R3	Dlhá nad Oravou - Sedliacka Dubová
		41	R3	Oravský Podzámok - Dolný Kubín
		70	R3	Dolný Kubín - Križovatka D1Hubová
4	Hubová – Ivachnová (peáž s D1 po Likavku)	5	D1	Hubová - Ivachnová (1., 2 fáza)
12	Sliač – Banská Bystrica – Likavka	64	R1	Banská Bystrica - Slovenská Ľupča
		65	R1	Slovenská Ľupča - Korytnica
		66	R1	Korytnica - Ružomberok
19	Budča – Šahy – št.hranica SR/MR	71	R3	Zvolen - Šahy

Pozn.: Územný sektor č. 4 (Hubová – Ivachnová) je vyhodnotený v Opatrení 1 – Dobudovanie diaľnice D1

Tab. 87. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 17

Rýchlostná cesta R3	Územný sektor č.17: Hubová – Trstená
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU050 Choč SKUEV 0243 Orava SKUEV 0253 Váh
Charakter stretu	V mieste napojenia na D1 sa trasa R3 dotýka UEV Váh .Trasa prechádza územím v úseku od Jasenovej cez CHVU Choč, pozdĺž rieky Orava dochádza k niekoľkonásobnému križovaniu, alebo priblíženiu UEV Orava so zásahom do pobrežných a vodných biotopov.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Predmetom ochrany v UEV Orava sú biotopy Nižinné až horské vodné toky s vegetáciou vzávu Ranunculion fluitantis a Callitriche-Batrachion (3260) a druhy obojživelníkov, rýb, bezstavovcov a cicavcov. Výstavbou sa predpokladá priamy zásah do časti biotopov, ovplyvnenie podmienok pre populácie druhov, pre ktoré je územie vyhlásené (vydra – ohrozenie pri stretoch s automobilmi, úbytok liahníšť obojživelníkov a možný dopad na biotopy rýb najmä pri výstavbe (zakaľovanie, úpravy neresísk). Zásahy do CHVU Choč sekundárne spôsobia zníženie výmery lovných habitatov , dôjde k systematickému vyrušovaniu druhov vtákov a neskôr aj k zvýšenej kolízii s prevádzkou motorových vozidiel počas prevádzky rýchlostnej cesty. Vzhľadom na geomorfologické podmienky (údolie rieky Orava) nie je možné variantné riešenie, ktoré by vylúčilo zásahy do území Natura 2000. V údolí rieky Orava je silná koncentrácia antropických aktivít - osídlenie, cesty, železnica, ktoré na územie UEV Orava pôsobia kumulatívne. V úseku napojenia v priestore diaľničnej križovatky v Hubovej sa kumulujú negatívne vplyvy D1, R3 a železničnej trate na UEV Váh.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	V procese EIA okrem identifikácie lokalít sa vplyvy na územia Natura 2000 podrobnejšie neriešili. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané. Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území NATURA bude súčasťou Štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Postupovať podľa výsledkov hodnotenia vypracovaného v rámci Štúdie realizovateľnosti.

Tab. 88 . Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 18

Rýchlostná cesta R3	Územný sektor č.18: Martin – Šášovské Podhradie
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok

Rýchlostná cesta R3	Územný sektor č.18: Martin – Šášovské Podhradie
	SKUEV0147 Žarnovica
Charakter stretu	V úseku Martin – Rakovo trasa priamo do UEV Turiec a Blatnický potok nezasahuje, v úseku Rakovo – Horná Štubňa sa dostáva do priameho kontaktu so UEV Turiec a Blatnický potok aj so UEV Žarnovica. Úsek Horná Štubňa – Šášovské Podhradie je v kolízii s UEV Turiec a Blatnický potok na hornom toku rieky Turiec.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	V úseku Rakovo-Horná Štubňa je UEV Turiec a Blatničianka potenciálne okrajovo zasiahnuté červeným variantom, ktorý nie je navrhovaný na realizáciu. Pri križovaní UEV Žarnovica budú zasiahnuté biotopy 91EO* (Ls1.3) Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (prioritný biotop európskeho významu) a Kr9 Vrbové kroviny na zaplavených brehoch riek (biotop národného významu). Vplyv na tieto biotopy spočíva predovšetkým v ich priamej likvidácii v dôsledku výstavby rýchlostnej cesty. Biotopy nezasiahnuté výrubom, budú v ich okrajovej časti nepriaznivo ovplyvnené emisiami a hlukom, hlavne počas prevádzky rýchlostnej cesty. V lokalite je zaznamenaný aj výskyt európskeho významného druhu vydra riečna. V úseku Horná Štubňa – Šášovské Podhradie pri križovaní horného úseku rieky Turiec budú priamo ovplyvnené chránené biotopy – najmä výrubom pri budovaní premostení.
Stupeň vplyvu	-1?
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Primerané hodnotenie nebolo realizované. Záverečné stanovisko z procesu EIA pre úsek Martin – Horná Štubňa navrhuje pre úsek trasy, kde sa nachádzajú zasiahnuté územia Natura 2000 s prioritnými biotopmi alternatívne riešenie tak, aby tieto neboli zničené. Ak sa na príslušnom území totiž vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť v danom území európskeho významu by bolo možné povoliť iba za predpokladu, že by v území neexistovalo alternatívne riešenie. V procese EIA sa neexistencia iných riešení nepreukázala. Z posudzovania vyplýva, že v území existuje alternatíva vedenia trasy rýchlostnej cesty mimo predmetné chránené územie. V technickej štúdii (2008) bol riešený západný obchvat Turčianskych Teplíc, ktorý prechádza mimo územia sústavy Natura 2000.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V ďalšom postupe prípravy investície samostatným procesom EIA posúdiť alternatívu v úseku Martin – Horná Štubňa, ktorá je vedená mimo územia sústavy Natura 2000. Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území NATURA bude súčasťou štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.

Tab. 89. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 12

Rýchlostná cesta R1	Územný sektor č.12: Sliač – Banská Bystrica – Likavka
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU018 Nízke Tatry - priamy zásah SKCHVU033 Veľká Fatra - priamy zásah SKUEV1303 Alúvium Hrona - priamy zásah SKUEV0302 Ďumbierske Nízke Tatry - priamy zásah SKUEV0198 Zvolen - priamy zásah SKUEV0164 Revúca - priamy zásah SKUEV0197 Salatín - priamy zásah SKUEV0062 Príboj SKUEV0253 Rieka Váh
Charakter stretu	Trasa spája Pohronie s Považím cez masív Nízkych Tatier, je vedený krajinársky exponovaným územím s viacerými európsky chránenými územiami. Na začiatku trasy od Banskej Bystrice prechádza v blízkosti UEV Príboj, UEV Alúvium Hrona, krátko pred Moštenicou vchádza do UEV Ďumbierske Tatry, CHVU Nízke Tatry, pri povrchovom vedení v Korytnickej doline môže byť okrajovo dotknuté zo západnej strany UEV Zvolen a CHVU Veľká Fatra, od cca Liptovskej Osady severným smerom trasa križuje rieku Revúcu, ktorá je v tomto úseku UEV Revúca, z východnej strany doliny môže byť okrajovo zasiahnuté UEV Salatín. Tesne pred napojením na diaľnicu D1 pri Ružomberku trasa R1 ešte križuje UEV Váh.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Nová komunikácia v doteraz nenarušenom prírodnom prostredí predstavuje vážny zásah do územia s koncentráciou chránených území Natura 2000.

Rýchlostná cesta R1	<p>Územný sektor č.12: Sliač – Banská Bystrica – Likavka</p> <p>Zásahy do CHVU sekundárne spôsobia zníženie výmery lovných habitatov , dôjde k systematickému vyrušovaniu druhov vtákov a neskôr aj k zvýšenej kolízii s prevádzkou motorových vozidiel počas prevádzky rýchlostnej cesty. Je možné predpokladať negatívne ovplyvnenie priaznivého stavu biotopu druhu orol skalný a ďalších druhov. Trasa pretína lesné a lúčne biotopy, ktoré poskytujú hniezdne, potravné i úkrytové možnosti. Výstavbou dôjde k priamej likvidácii časti biotopov a k narušeniu celistvosti územia líniou cesty, prevádzkou zasa k trvalým rušivým vplyvom, ktoré tu v súčasnosti nepôsobia. Realizácia predstavuje teda priamy zásah do biotopov CHVU, ako i faktor, ktorý bude dlhodobo ovplyvňovať existenčné podmienky druhov vtákov s možným dôsledkom zhoršenia priaznivého stavu populácií. Významne môže stúpnuť mortalita vtákov pri stretoch s dopravnými prostriedkami pri nízkych preletoch v rámci ich areálu.</p> <p>V UEV dôjde k ničeniu biotopov národného a európskeho významu (i prioritných).</p> <p>Trasa cesty je plánovaná vo väčšine úsekov v novom koridore v prírodnom prostredí, je teda predpoklad, že dôjde k priamej likvidácii biotopov niektorých chránených druhov živočíchov. Zničením biotopov sa obmedzí životný priestor pre bezstavovce i stavovce(vydry riečnej), najmä obojživelníky, plazy, vtáky, pre veľké aj menšie cicavce sa zosilní bariérový efekt. Prevádzka na cestnej komunikácii spôsobí zvýšenie hlučnosti a jej dôsledkom budú najmä zmeny v správaní sa živočíšnych druhov. Úbytok lesných biotopov zhorší podmienky prežívania populácii netopierov potenciálne obývajúcce staré dutinové stromy. Živočíchy budú ovplyvnené aj svetelným znečistením dotknutého prostredia. Zhoršia sa migračné možnosti najmä pre veľké cicavce. Pre živočíchy sa stanú oplotené líniové dopravné stavby s intenzívnou automobilovou premávkou tiež migračnou prekážkou. Pri úpravách tokov, pri zničení brehového porastu hrozí strata biotopov pre vydru a semiakvatické živočíchy, prípadne aj priame usmrtenie. Pre biotopy veľkých šeliem (vlk, rys, medveď) trasa bude predstavovať výraznú fragmentáciu ich areálov. Ovplyvnené budú aj chránené druhy rýb v UEV Revúca počas výstavby zakaľovaním toku.</p> <p>Okrem priameho úbytku biotopov a ničenia chránených druhov vzniknú podmienky pre zmenu druhovej skladby rastlín, vrátane šírenie ruderalných a nepôvodných druhov rastlín.</p> <p>Vplyv rýchlostnej cesty na faunu flóru a ich biotopy možno považovať za významný.</p> <p>Navrhovaná činnosť je v kolízii so záujmami ochrany prírody v súvislosti so zásahom do chránených území prírody, zásahom do chránených biotopov, narušením areálu chránených druhov rastlín, narušením areálu chránených druhov živočíchov a zásahom do migračných väzieb.</p> <p>Navrhovaná trasa cesty R1 bude mať významné negatívne vplyvy na prírodné prostredie, chránené druhy a integritu lokalít siete Natura 2000. Ich eliminácia pravdepodobne nie je realizovateľná žiadnymi navrhovanými technickými a revitalizačnými opatreniami.</p>
Stupeň vplyvu	-2 ?
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	<p>V procese SEA dokumentácie Doplnok č.3 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, ktorý sa týkal práve tohto úseku bolo konštatované, že navrhovaná činnosť je v kolízii so záujmami ochrany prírody v súvislosti so zásahom do chránených území prírody, záverečné stanovisko (2010) však bolo súhlasné s podmienkou, že je potrebné vykonať podrobné posúdenie celej trasy procesom EIA.</p> <p>V procese EIA pre zámer I/59 (R1) Banská Bystrica – hranica kraja – Ružomberok D1 (2010) sa na realizáciu činnosti sa odporúča variant, ktorý je „konsenzom spoločenskej požiadavky na zabezpečenie dopravných služieb s prírodnými podmienkami a rozličnými chránenými záujmami predovšetkým z oblasti ochrany prírody a krajiny, ochrany ľudského zdravia a ochrany vôd, ako aj ďalších legislatívne chránených javov. Záverečné stanovisko uvádza v súhlasnom stanovisku, že „Odporúčenie trasy úseku 4. je potrebné brať ako otvorené z dôvodu vysokej neurčitosti v poznatkoch,.....“. Primerané (naturovské) hodnotenie zatiaľ nebolo realizované.</p> <p>Ak sa na základe výsledku posudzovania vplyvov preukáže nepriaznivý vplyv navrhovanej činnosti na integritu územia sústavy chránených území z hľadiska cieľov jeho ochrany a ak neexistujú alternatívne riešenia bez nepriaznivého vplyvu alebo ak takéto nie sú s menším nepriaznivým vplyvom, tak sa navrhovaná činnosť môže povoliť len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území vyskytujú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu. Znamená to, že navrhovaná činnosť v danom území by bolo možné povoliť iba za predpokladu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. že by v území neexistovalo alternatívne riešenie, 2. súhlasu Európskej komisie, za predpokladu preukázania naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, 3. realizácie kompenzačných opatrení.

Rýchlostná cesta R1	Územný sektor č.12: Sliach – Banská Bystrica – Likavka
	<p>Podľa doporučených metodík Európskej komisie sa uznáva, že v prípade preukázania pravdepodobnosti významného negatívneho vplyvu na aspoň jeden predmet ochrany danej lokality nastáva významný vplyv na celistvosť lokality. S vysokou pravdepodobnosťou môže táto situácia nastať a v tom prípade je daný zámer možné realizovať len v prípadoch naliehavých vyšších záujmov, pričom nesmie existovať žiadne variantné riešenie.</p> <p>Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou Štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.</p>
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci prípravy je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch a postupovať podľa výsledkov tohto hodnotenia.

Tab. 90. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 19

Rýchlostná cesta R3	Územný sektor č.19: Budča – Šahy – št.hranica SR/MR
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0266 Skalka – priamy kontakt SKUEV0260 Mäsiarsky bok – priamy kontakt SKUEV0257 Alúvium Ipľa SKCHVU021 Poiplie
Charakter stretu	Trasa čiastočne zasahuje CHVU Poiplie v okrajovej časti, kde sa významné vplyvy neočakávajú, podobne ako v UEV Alúvium Ipľa, kde sa môžu prejavovať najmä nepriame vplyvy. V UEV Mäsiarsky bok, ktoré je navrhované z dôvodu ochrany lesných biotopov európskeho významu a na ne sa viažu druhy fauny (ekosystém lesa s bralami a sutinami) je predpoklad zásahu stavby do ekosystému lesa väčších rozmerov (kotvenie svahu, klincovanie úsekov zárezov, výrub lesných porastov, úprava a preložka meandrujúceho potoka Krupinica atď.). V tomto úseku málo narušenom antropogénnou činnosťou trasa vedie prevažne na estakádach.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Priamym vplyvom realizácie hodnotenej trasy bude zásah do lesných biotopov európskeho a národného významu v dotknutom území. V súvislosti s navrhovanou činnosťou dôjde v jej trase k odstráneniu vegetačného krytu, ako aj zmeny pôdneho horizontu. Z pohľadu vplyvu niektorých navrhovaných variantov je reálna možnosť poškodiť cenné biotopy európskeho významu najmä v UEV Mäsiarsky bok (prioritné lesné biotopy) a v UEV Skalka. Realizáciou tunelov dôjde k odstráneniu lesných porastov, avšak severné a južné portály navrhovaných tunelov nie sú v kontakte s prioritnými lesnými biotopmi. V zatiaľ neukončenom procese EIA boli posudzované viaceré varianty vedenia trasy v citlivých úsekoch. Existuje tunelové riešenie, ktoré je prijateľnejšie z hľadiska zásahu do prioritných biotopov. Trasa v určitom úseku vedie v kontakte s cestou I/66 a železničnou traťou, vytvára v stiesnenom priestore ďalší cestný koridor a spôsobuje nadmernú fragmentáciu územia.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	V procese EIA okrem identifikácie lokalít sa vplyvy na územia Natura 2000 podrobnejšie neriešili. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané. Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území Natura 2000 bude súčasťou štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os - vetva R3

Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3 – R1 – R3 začína trasou R3 na hranici SR/PR, pokračuje cez Tvrdošín, Nižnú, Dolný Kubín do Hubovej, kde sa napája na D1. Trasa niekoľkokrát križuje UEV Orava, pretože geomorfologické podmienky neumožňujú v úzkom priestore úplne sa vyhnúť meandrovitému toku rieky Orava. V tomto UEV dochádza k viacerým priamym zásahom a k ovplyvneniu podmienok pre druhy a biotopy, ktoré sú predmetom ochrany. Menej závažný vplyv predstavuje trasa pre CHVU Chočské vrchy. Trasa pokračuje v peáži s D1 v úseku Hubová – Martin. Tento úsek je vyhodnotený v rámci opatrenia D1, ovplyvneným UEV je rieka Váh, kde dochádza k viacnásobnému premosteniu. Z Martina trasa pokračuje úsekom R3 Martin – Horná Štubňa – Šášovské Podhradie. V tomto úseku je predpokladaný zásah do dvoch UEV (UEV Turiec a Blatnický potok a UEV Žarnovica). V závislosti od zvoleného variantu je možné sa niektorým zásahom vyhnúť a priame vplyvy na biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany minimalizovať. Ďalší úsek stredoslovenského severojužného prepojenia predstavuje úsek rýchlostnej cesty R3 Zvolen – Šahy, kde priamo zasahuje UEV Mäsiarsky bok, UEV Skalka a UEV Alúvium Ipľa a okrajovo CHVU Poiplie. Vplyvy boli vyhodnotené ako menej významné, tiež v závislosti od zvoleného variantu.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 5. Stredoslovenská severojužná komunikačná os - vetva R3-R1-R3

Stredoslovenská severojužná komunikačná os, vetva R3 – R1 – R3 má v úseku Hubová – štátna hranica SR/PR totožné trasovanie s vetvou R3. Trasa pokračuje v peáži s D1 v úseku Hubová – Ivachnová po križovatku v Likavke a ďalej pokračuje predĺženým úsekom R1 v úseku Ružomberok

– Banská Bystrica. Tu trasa zasahuje niekoľko UEV (UEV Alúvium Hrona, UEV Ďumbierske Tatry, UEV Zvolen, UEV Salatin, UEV Revúca) a CHVU (CHVU Veľká Fatra a CHVU Nízke Tatry) a celý úsek vedie v údolí doteraz nenarušenom urbanizáciou. Negatívny vplyv na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 hodnotíme ako významný. V celom stredoslovenskom severojužnom prepojení je najviac kontroverzný práve tento úsek. Ďalší úsek stredoslovenského severojužného prepojenia predstavuje úsek rýchlostnej cesty R3 Zvolen – Šahy, totožný s vetvou R3.

Všetky úseky, kde sú indikované negatívne vplyvy je bezpodmienečne nutné vyhodnotiť z hľadiska cieľov ochrany dotknutých lokalít v súlade s článkom 6 (3) a (4) smernice o biotopoch a pri ďalšej príprave investície rešpektovať závery tohto posúdenia.

Porovnanie vetiev z hľadiska významnosti zásahov do území Natura 2000 vychádza priaznivejšie pre vetvu R3.

Opatrenie 6. Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii

Projekty cestnej dopravy zaradené do opatrenia majú v území svoj širší, ako len krajskými hranicami určený limit. Ide predovšetkým o súvislosti a vplyv jednej z dôležitých radiál – južného koridoru Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Lučenec, v ktorom je plánovaná výstavba rýchlostnej cesty R7. Hodnotiaci územný sektor bol stanovený na základe logických dopravných, sídelných a regionálnych súvislostí, v rozsahu od mesta Bratislava po mesto Dunajská Streda (vrátane).

Tab. 91. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
10	Bratislava Jarovce – Stupava juh – št.hranica SR/RR	18	D4	Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever - Rača
		61	D4	Križovatka Rača – Záhorská Bystrica
		62	D4	Devínska Nová Ves - št.hranica SR/Rak.
11	Most pri Bratislave – Sereď	63	R1	Most pri Bratislave - Vlčkovce
23	Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)	19	R7	Bratislava Ketelec - Bratislava Prievoz
		20	R7	Bratislava - Dunajská Lužná
		21	R7	Dunajská Lužná - Holice
		52	R7	Holice - Dunajská Streda

Tab. 92. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 10

Diaľnica D4	Územný sektor č.10: Bratislava Jarovce – Stupava juh – št.hranica SR/RR
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0295 Biskupické luhy – priamy kontakt SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy – priamy kontakt SKUEV0314 Rieka Morava – priamy kontakt SKUEV0104 Homoľské Karpaty SKUEV0279 Šúr SKUEV0388 Vydrice SKUEV0089 Martinský les SKUEV0269 Ostrovné lúčky SKCHVU014 Malé Karpaty – priamy kontakt SKCHVU007 Dunajské luhy – priamy kontakt SKCHVU016 Záhorské Pomoravie – priamy kontakt

Diaľnica D4	Územný sektor č.10: Bratislava Jarovce – Stupava juh – št.hranica SR/RR
	SKCHVU029 Sysľovské polia
Charakter stretu	Trasa D4 Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji od križovatky s D2 prechádza v blízkosti UEV Ostrovné lúčky, takmer v najužšom mieste pretína UEV Biskupické luhy. Zároveň prechádza cez CHVU Dunajské luhy. V úseku D4 Ivanka pri Dunaji sever – Bratislava Záhorská Bystrica od križovatky Ivanka Sever – Stupava prechádza tunelom popod chrbát Malých Karpát. Pri tunelovom vedení cez Malé Karpaty môže byť tunelovými portálmi dotknuté CHVU Malé Karpaty a v blízkosti prechádzajú tiež hranice UEV Homolské Karpaty. V úseku D4 Bratislava Devínska Nová Ves – št. hranica SR/Rakúsko sú dotknuté CHVU Záhorské Pomoravie, UEV Devínske alúvium Moravy a UEV Rieka Morava. Ostatné vymenované územia nie sú priamo zasiahnuté, ale vzhľadom na citlivé biotopy a druhy, pre ktoré boli vyhlásené, je pravdepodobné aj ich ovplyvnenie.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	<p>V sektore dochádza k významnému ovplyvneniu a zásahom do území siete Natura 2000. Nedá sa s istotou vylúčiť významný vplyv na tieto územia a predmety ochrany, pre ktoré boli tieto územia vyhlásené.</p> <p>V úseku Jarovce – Ivanka sever budú v UEV Biskupické luhy priamo zasiahnuté biotopy európskeho významu 91E0 lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy, a biotopy druhov fuzáč veľký a roháč obyčajný.</p> <p>Trasa v blízkosti UEV Ostrovné lúčky je vedená mostným objektom mimo chránené územie, prejaví sa vplyv hluku a osvetľovania. V CHVU Dunajské luhy sa očakáva priamy záber časti územia a priamy vplyv hluku a osvetľovania na chránené druhy vtákov. V CHVU Záhorské Pomoravie možno konštatovať, že napriek možným negatívnym vplyvom plánovanej stavby nedôjde k výraznému zníženiu a ovplyvneniu populácií a priaznivého stavu väčšiny druhov, ktoré sú predmetom ochrany. V riešenom území navrhovanej činnosti a v jej blízkom okolí bolo zaznamenaných spolu 45 druhov živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany chránených území európskeho významu. Všetky varianty trasy majú vplyv na chránené druhy a záber biotopov v rôznom rozsahu. Pred výstavbou diela je potrebné realizovať záchranný transfer chránených druhov rastlín a živočíchov priamo ohrozených výstavbou navrhovanej činnosti na základe aktuálneho prieskumu tesne pred začatím stavby.</p>
Stupeň vplyvu	-2?
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	<p>K technickej štúdii na úsek diaľnice D4 Bratislava Jarovce – Ivanka pri Dunaji sever bola vypracovaná Správa o hodnotení vplyvov, v jej rámci bola vypracovaná aj „Štúdia posúdenia vplyvov diaľnice na chránené územia“ 04/2010 a jej doplnení z 04/2011.</p> <p>Úsek trasy „Diaľnica D4, Ivanka sever – Záhorská Bystrica“ bol v r. 2010 vyhodnotený v zmysle požiadaviek k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS (naturovské hodnotenie). Pre hodnotený zámer nebol v súčasnosti jednoznačne uznaný významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany žiadnej UEV a CHVU. Podmienkou pre smerodajné a jednoznačné vylúčenie významného negatívneho vplyvu však je realizácia podrobného monitoringu. Záverečné stanovisko odporučilo realizáciu navrhovanej činnosti za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení. Pre úsek Ivanka sever – Križovatka Rača bolo odporúčané variantné riešenie 7b v polo zapustenej verzii. V úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica bolo odporúčané nepokračovať v realizácii navrhovanej činnosti z dôvodu zložitosti a náročnosti riešenia tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a hlavne nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií s terajším návrhom vedenia diaľnice. Bolo navrhnuté podrobnejšie technicky preštudovať a posúdiť v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica v širšom koridore variantu 7.</p> <p>V úseku Devínska Nová Ves – št. hranica SR/Rakúsko Z posúdenia EIA z hľadiska ochrany prírody vyplýva, že koridor Devínska Nová Ves - št.hranica SR/Rak je vedený v najužšom a zároveň koncovom území CHVU Záhorské Pomoravie mimo územia CHKO Záhorie. V prípade, že by sa hľadal koridor nový, je tu predpoklad oveľa výraznejších záberov z chránených území na území SR. Iné nové trasovanie by vytvorilo v území nový stresový prvok a predelilo by CHVU Záhorské Pomoravie prakticky na dve polovice s novým líniovým cudzím prvkom v krajine. Zatiaľ nie je spracované primerané hodnotenie vplyvov v zmysle požiadaviek k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín 92/43/EHS, aj keď v Správe o hodnotení sa indikujú negatívne vplyvy na územia NATURA. Všetky varianty vedenia trasy majú nevyhnutný záber časti území Natura 2000 a predpokladajú aj vplyv na druhy, ktoré sú predmetom ochrany.</p>
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V úseku Devínska Nová Ves – št. hranica SR/Rakúsko, kde dosiaľ nebolo spracované primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6, odsek 3 a 4 smernice o biotopoch je nevyhnutné ho realizovať. Pri ďalšej príprave investície akceptovať výsledky a opatrenia, ktoré z primeraného posudzovania vyplývajú. Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch v úsekoch, kde je relevantný zásah a ovplyvnenie území NATURA bude súčasťou štúdií realizovateľnosti, ktoré sa v súčasnosti pripravujú.

Tab. 93. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 11

Rýchlostná cesta R1	Územný sektor č.11: Most pri Bratislave – Sered'
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU023 Úľanská mokraď
Charakter stretu	CHVU pretínajú všetky uvažované varianty
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Výstavbou a prevádzkou rýchlostnej cesty dôjde k priamym záberom biotopov druhov, pre ktoré je CHVU vyhlásené. Významne negatívne bude pôsobiť hlukové a svetelné rušenie, predpokladá sa významná mortalita pri stretoch s vozidlami a takisto sa zvýši znečistenie prostredia. Významne negatívny vplyv sa očakáva na druhy kaňa močiarna, kaňa popolavá, sokol červenonohý, sokol rároh, haja, tmavá. Na ostatné druhy vtákov sa predpokladá mierne negatívny vplyv.
Stupeň vplyvu	-2
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Pre úsek „Rýchlostná cesta R1 Most pri Bratislave - Vlčkovce“ bolo spracované Primerané hodnotenie vplyvu na sústavu Natura 2000 v roku 2013. Záver hodnotenia konštatuje významne negatívny vplyv (-2) na predmety ochrany a celistvosť CHVU a to pre všetky posudzované varianty.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Významne negatívny vplyv (-2) ako taký nemožno v súlade s metodikou, v rámci tohto hodnotenia, eliminovať žiadnymi navrhnutými zmierňujúcimi opatreniami. Možným a reálnym riešením tohto stavu je upraviť technické riešenie rýchlostnej cesty R1 (napr. doplnením protihlukových stien v rámci aktualizácie technickej štúdie, ktorá bude podkladom pre Správu o hodnotení) pre ďalší stupeň posudzovania EIA. Odporúčame pre stupeň EIA Správa o hodnotení upraviť technické riešenia variantu, ktorý eliminuje tieto významné negatívne vplyvy na únosnú mieru a v rámci Správy vykonať nové primerané hodnotenie vplyvu na sústavu Natura 2000, ktorého výsledkom môže byť vplyv mierne negatívny (-1).

Tab. 94. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 23

Rýchlostná cesta R7	Územný sektor č.23: Bratislava Prievoz – Dunajská Streda (Kútniky)
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU007Dunajské luhy SKUEV0295 Biskupické luhy
Charakter stretu	V územnom sektore sa nachádzajú viaceré územia Natura 2000, ktoré trasa R7 križuje, alebo ich ovplyvňuje. V úseku rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec jeden z navrhovaných variantov prechádza v tesnej blízkosti CHVU Dunajské luhy a UEV Biskupické luhy. V úseku rýchlostnej cesty R7 Bratislava Ketelec – Dunajská Lužná prechádza trasa v blízkosti UEV Biskupické luhy a zároveň CHVU Dunajské luhy.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Vzhľadom na výskyt biotopov druhov v UEV Biskupické luhy navrhovaná činnosť môže ovplyvniť populácie druhov fúzač veľký, roháč obyčajný, kunka červenobruchá, hraboš severský panónsky. Má vplyv na biotop 91FO Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek. Na základe vyhodnotenia vplyvov na predmet ochrany je možné konštatovať, že navrhovaná činnosť má mierne negatívny vplyv na celistvosť (integritu) UEV Biskupické luhy a CHVU Dunajské luhy.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	V máji 2013 bolo vypracované primerané hodnotenie vplyvov stavby na územie Natura 2000 pre úsek Ketelec – Prievoz, kde sa konštatuje, že navrhovaná činnosť vo variante A nebude mať zásadný, resp. významný vplyv na predmet ochrany a celistvosť dotknutých lokalít. Redukcia plochy biotopu, populácií druhov, ako aj biodiverzity územia v UEV Biskupické luhy, je málo významná. Pre úsek trasy Bratislava – Dunajská Lužná boli v rámci procesu EIA vypracované štúdie (2008), ktoré naplňajú čiastočne znaky primeraného hodnotenia - Vplyv činnosti na územie Biskupických luhov, Vplyv na vtáctvo a Vplyv na biotopy. Výsledky hodnotenia nepreukázali významné negatívne vplyvy. V úseku Holice – Dunajská Streda bolo vypracované primerané hodnotenie v roku 2011, kde sa konštatovalo, že stavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 v úseku Holice – Dunajská Streda vo všetkých variantoch neovplyvní negatívne stanovište, biotopy a druhy, ktoré sú predmetom ochrany v územiach Natura 2000.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V primeranom hodnotení vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch jednotlivých úsekov neboli preukázané významné negatívne vplyvy na územie Natura 2000, ďalšie hodnotenie nie je potrebné.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 6. Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii

Opatrenie Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii zahŕňa viacero projektov, ktoré zasiahnu do vyhlásených území Natura 2000. Diaľnica D4 predstavuje novú líniovú bariéru v území a priamo ovplyvňuje UEV Biskupické luhy, UEV Devínske alúvium Moravy, UEV Morava, CHVU Malé Karpaty, CHVU Dunajské luhy, CHVU Záhorské Pomoravie. Všetky varianty trasy majú vplyv na chránené druhy a záber biotopov v rôznom rozsahu. Nedá sa s istotou vylúčiť významný vplyv na tieto územia a predmety ochrany, pre ktoré boli tieto územia vyhlásené. Okrem toho trasa nepriamo ovplyvní ďalšie UEV a CHVU. V úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica bolo odporúčané nepokračovať v realizácii navrhovanej činnosti z dôvodu zložitosti a náročnosti riešenia tunelového prechodu cez masív Malých Karpát, zrejmých neurčitostí vyplývajúcich zo znalosti dotknutého územia na úrovni technickej štúdie a hlavne nesúhlasu občanov a mimovládnych organizácií s terajším návrhom vedenia diaľnice. Bolo navrhnuté podrobnejšie technicky preštudovať a posúdiť v novom procese posudzovania vplyvov na životné prostredie v úseku križovatka Rača – Záhorská Bystrica v širšom koridore variantu 7. Do cestnej siete v Bratislavskej aglomerácii boli zaradené úseky rýchlostnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Bratislava Ketelec – Holice – Dunajská Streda (Kútniky). Na základe vyhodnotenia vplyvov R7 v predmetných úsekoch na predmet ochrany je možné konštatovať, že navrhovaná činnosť má mierne negatívny vplyv na celistvosť (integritu) UEV Biskupické luhy a CHVU Dunajské luhy. V úseku R1 Most pri Bratislave – Sereď boli stanovené významne negatívne vplyvy na predmety ochrany CHVU a na integritu území Natura 2000, v príprave tejto investície možno pokračovať až po úprave technických riešení trasy, ktoré budú opätovne vyhodnotené novým primeraným hodnotením.

Opatrenie 7. Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR

Tab. 95. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
22	Beluša – Lysá pod Makytou – št.hranica SR/ČR	17	R6	Mestečko - Púchov

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 7. Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR

Opatrenie 7. Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR nie je v kolízii so žiadnymi územiami Natura 2000, hodnotenie opatrenia je irelevantné.

Opatrenie 8. Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T (rýchlostné cesty)

Tab. 96. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Cesta	Úsek
24	Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec	53	R7	Dunajská Streda - Nové Zámky
		72	R7	Nové Zámky - Čaka
		73	R7	Čaka - Veľký Krtíš
		74	R7	Veľký Krtíš - Lučenec
25	Nitra západ – Brezolupy	75	R8	Nitra - križovatka R2

Tab. 97. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 24

Rýchlostná cesta R7	Územný sektor č.24: Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec
Dotknuté lokality Natura	SKCHVU005 Dolné Považie - priamy kontakt

Rýchlostná cesta R7	Územný sektor č.24: Dunajská Streda (Kútniky) – Lučenec
2000	SKCHVU021 CHVÚ Poiplie - priamy kontakt SKUEV0084 Zátoň SKUEV0261 Dedinská hora SKUEV0086 Krivé Hrabiny SKUEV0054 Cudenínsky močiar SKUEV0055 Ipeľské hony SKUEV0257 Alúvium Ipľa - priamy kontakt SKUEV0365 Dálovský močiar –priamy kontakt
Charakter stretu	Vybraný variant trasy rýchlostnej cesty v úseku Dunajská Streda – Nové Zámky - Čaka prechádza cez severnú časť CHVU Dolné Považie. Úsek Čaka – Veľký Krtíš je zatiaľ spracovaný vo viacerých variantoch, z ktorých niektoré priamo zasahujú UEV Alúvium Ipľa a UEV Cudenínsky močiar. Podobne variantne je zatiaľ riešený úsek Veľký Krtíš – Lučenec, kde južný variant priamo zasahuje UEV Dálovský močiar a CHVU Poiplie.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Dotknuté UEV predstavujú mokradné biotopy, ktoré sú citlivé na zásahy a každý zásah a zmena vodného režimu ovplyvní tieto biotopy a druhy na ne naviazané. Ohrozené budú najmä biotopy Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150). Priamy úbytok biotopov ohrozí populácie druhu ohniváčik veľký, roháč obyčajný, kunka červenobruchá. Úbytok lovíšť zasiahne aj vydru riečnu. V dotknutých CHVU (okrajový zásah) sa predpokladá čiastočne zníženie výmery lovných a potravných biotopov a zvýši sa riziko ovplyvnenia druhov negatívnymi dopadmi prevádzky dopravnej infraštruktúry (vyrušovanie, mortalita).
Stupeň vplyvu	-2?
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Pre úsek Dunajská Streda – Nové Zámky primerané hodnotenie vypracované nebolo, je potrebné ho spracovať vzhľadom na priamy kontakt s CHVU Dolné Považie. V novembri 2011 bola vypracovaná štúdia vplyvov R7 Nové Zámky - Čaka na CHVU Dolné Považie. Z výsledkov prieskumu vtáctva v širšom okolí ako i priamo na trase navrhovanej rýchlostnej cesty a monitoringu výberových druhov vtákov v rámci CHVU Dolné Považie možno konštatovať že navrhovaná rýchlostná cesta nebude mať negatívny vplyv na CHVU Dolné Považie. V úseku cesty Veľký Krtíš – Lučenec v apríli 2011 bolo vypracované hodnotenie vplyvu zámeru na lokality Natura 2000. Cieľom hodnotenia bolo posúdenie, či Rýchlostná cesta R7 v úseku Veľký Krtíš – Lučenec bude mať významný negatívny vplyv na predmety ochrany a celistvosť území Natura 2000 CHVU Poiplie, UEV Dálovský Močiar a UEV Dedinská hora. Z výsledkov vyplýva, že stavba a prevádzka rýchlostnej cesty R7 v úseku Veľký Krtíš – Lučenec, vo variantoch B a B1 bude mať významný vplyv a ovplyvní negatívne stanovište a druhy, ktoré sú predmetom ochrany UEV Dálovský močiar a CHVU Poiplie. V zmysle článku 6(4) smernice 92/43 EHS, bolo konštatované, že v území existuje iné alternatívne riešenie, ktoré je sociálne, ekonomicky a technicky porovnateľné a že je v území možné iné trasovanie ako vo variantoch B a B1.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Je potrebné dokončiť hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch posledného úseku Dunajská Streda - Nové Zámky z hľadiska cieľov ochrany lokalít Natura 2000 a pri príprave investície rešpektovať jeho závery. V ostatných úsekoch postupovať v zmysle záverov primeraného hodnotenia. V úsekoch, kde bol preukázaný významný negatívny vplyv preferovať varianty mimo území Natura 2000.

Tab. 98. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 25

Rýchlostná cesta R8	Územný sektor č.25: Nitra západ – Brezolupy
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU031 Tribeč - priamy kontakt a križovanie SKUEV0589 Chynorienský luh
Charakter stretu	Trasa zasahuje severný výbežok CHVU Trábeč. Kontakt je okrajový.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Druhy, ktoré sú predmetom ochrany majú v dotknutom území hniezdne a lovné teritórium. Zánik biotopov nehrozí v miere, ktoré by ovplyvnilo priaznivý stav populácií (týka sa druhov prepelica poľná, penica jarabá). Lovné teritória dravcov budú len čiastočne ovplyvnené, negatívny vplyv na dravce predstavuje ich ohrozenie pri priamych preletoch cez diaľnice, kde hrozí ich usmrčovanie. Vzhľadom na okrajový zásah do CHVU nehrozí ani výrazná fragmentácia biotopov.

Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	V apríli 2010 bolo spracované Posúdenie vplyvu výstavby a prevádzky rýchlostnej cesty R8 na CHVU Tríbeč. Z výsledkov vyplynulo, že vplyv výstavby a prevádzky R8 na výberové druhy vtákov v CHVU Tríbeč je nevýznamný, alebo len málo významný.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Pri príprave investície postupovať v zmysle záverov z primeraného hodnotenia, ďalšie hodnotenie nie je potrebné.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 8. Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T(rýchlostné cesty)

Trasovanie rýchlostnej cesty R7 v úseku Dunajská Streda (Kútniky) - Nové Zámky – Lučenec nie je ešte presne určené. Uvažované varianty môžu zasiahnuť do niektorých UEV a CHVU. Kým kontaktu trasy s CHVU Dolné Považie pravdepodobne nie je sa možné vyhnúť, zásah do CHVU Poipľie nie je nutný v prípade preferencie severnejších variantov. Obdobne to platí aj v prípade zásahu do UEV Alúvium Ipľa a UEV Dálovský Močiar, kde existujú študované varianty, ktoré sa územiám Natura 2000 vyhýbajú. V prípade rýchlostnej cesty R8 v úseku Nitra - Brezolupy je indikovaný zásah do CHVU Tríbeč, zo záverov posúdenia v procese EIA vyplynulo, že vplyv bude nevýznamný, alebo len málo významný.

5.2 Železničná doprava

Opatrenie 1. Modernizácia siete TEN-T

Tab. 99. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
1	Bratislava	1	100	Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/Rak., realizácia
		2	120	IDS BA – rekonštrukcia a modernizácia železničnej zastávky Bratislava - Vinohrady, realizácia (Hl. st. - Rača)
		16		Uzol Bratislava - IDS Bratislava, realizácia
		17		Uzol Bratislava - Modernizácia úseku Predmestie - Rača, PD a realizácia
		18		Uzol Bratislava - Železničné zapojenie letiska M.R. Štefánika, rek. železničného mosta pri Novom Meste, realizácia
		19		Uzol Bratislava - Bratislava hl. stanica - Bratislava Nové Mesto , zdvojkolažnenie trate
		20		Uzol Bratislava - Vybudovanie prestupového bodu BA Vinohrady – BA Predmestie, PD a realizácia
		21		Uzol Bratislava - Zapojenie Letiska M.R.Štefánika, dopracovanie PD a realizácia
3	Púchov - Žilina	4	120	Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – I. etapa (Púchov - Považská Teplá)
		5	120	Modernizácia trate Púchov – Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Považská Teplá /mimo/ – Žilina /mimo/)
4	Žilina	6	120, 180, 127	Uzol Žilina, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry, realizácia
5	Žilina - Košice	7	180	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok
		8	180	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate – Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry
		14	180	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia
		15	180	Košice - Kostofany nad Hornádom (nultá stavba pre IKD), realizácia
7	Košice – Michalany - Čierna nad Tisou – št.hranica SR/Ukrajina	9	190	Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia
11	Žilina – Čadca – št.hranica SR/ČR	13	127	Modernizácia koridoru štátna hranica ČR/SR – Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia

Pozn.:

V kolízií s územiami Natura 2000 nie sú projekty v územnom sektore:

- č.1 (Bratislava okrem trate č. 100 Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/Rak., realizácia)
- č. 3 (Púchov - Žilina)
- č. 7 (Košice – Michalany - Čierna nad Tisou – št.hranica SR/Ukrajina)
- č. 11 (Žilina – Čadca – št.hranica SR/ČR)

Tab. 100. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 1

Žel. trate v Bratislave	Územný sektor č. 1 Bratislava (Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/Rak., realizácia)
Dotknuté lokality Natura 2000	SKCHVU016 Záhorské Pomoravie, SKUEV0314 Morava SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy.
Charakter stretu	Elektrifikácia trate bude realizovaná na súčasnom telese trate bez ďalších územných zásahov. Súčasná železničná trať Devínska Nová Ves - Marchegg vedie cez CHVU Záhorské Pomoravie, UEV Morava a UEV Devínske alúvium Moravy. Pri elektrifikácii trate Devínska Nová Ves – št. hranica dôjde k stavbe stožiarov trakčného vedenia a príslušných technických zariadení.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Stavba nebude zasahovať do chránených biotopov a biotopov chránených druhov, nepredpokladajú sa priame vplyvy, likvidácia biotopov a druhov. Pri výstavbe sú možné nepriame vplyvy. Počas prevádzky sa negatívne vplyvy nepredpokladajú. V odbornej literatúre nie sú popísané prípady zranenia, resp. úhyn vtákov na trakčných vedeniach železníc na rozdiel od elektrických vedení 22kV a vyšších. Z uvedeného vyplýva, že elektrifikácia trate nepatrí medzi činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť priaznivý stav biotopov druhov vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany. Vzhľadom na citlivé biotopy a druhy je potrebné potenciálne negatívne vplyvy podrobne vyhodnotiť.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

Tab. 101. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 4

Žel. trate v Žiline	Územný sektor č.4: Žilina
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0221 Varínka – priamy kontakt SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu SKCHVÚ 013 Malá Fatra
Charakter stretu	Navrhovaná stavba križuje územie UEV Varínka mostom. CHVU Malá Fatra sa nachádza v širšom území, v najbližšom bode vo vzdialenosti cca 500 m.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	UEV Varínka zaberá rozlohu 154,59 ha a dĺžka chráneného toku je viac ako 20 km. Rieku Varínka križuje železničná trať pred jej ústím do Váhu, v pôvodnom telese na existujúcom moste, pričom jeden z pilierov sa nachádza v strede toku. V prípade rekonštrukcie mostných pilierov bude potrebný výrub drevín v nevyhnutnom rozsahu, so zásahom do biotopu Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0). Vplyv na iné biotopy a druhy sa nepredpokladá. V zmysle popisu činností, ktoré môžu mať negatívny vplyv na ciele ochrany v chránenom území, za negatívny vplyv sa považuje výrub drevín brehových porastov nad 50 m dĺžky. Vzhľadom na rozsah územia európskeho významu, na charakter brehových porastov v mieste premostenia a na obmedzený zásah do UEV, považujeme vplyv na UEV za málo významný. UEV Strečnianske meandre Váhu sa trasa okrajovo dotýka. Vplyv na CHVU Malá Fatra sa vzhľadom na povahu projektu a vzdialenosť cca 500 m nepredpokladá.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Vzhľadom na rekonštrukciu mosta v pôvodnej polohe a rozsah zásahu do UEV sú potenciálne vplyvy na predmet ochrany hodnotené ako málo významné. Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Vzhľadom na nevýznamnosť vplyvov, ďalšie hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) nie je potrebné.

Tab. 102. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 5

Žel. trať 180	Územný sektor č.5: Žilina – Košice
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV0309 Poprad SKCHVU053 Slovenský raj - v krátkom úseku trasa vedie tesne na hranici SKUEV0112 Slovenský raj SKUEV0139 Gánovské slaniská SKUEV0708 Primovské skaly SKUEV0782 Vydrnícka slatina SKUEV0784 Mašianske sysľovisko SKCHVU036 Volovské vrchy SKUEV0328 Stredné Pohornádie
Charakter stretu	<p>Železničná trať v úseku Poprad – Tatry – Lučivná križuje UEV Poprad v meste Svit, kde sa bude realizovať rekonštrukcia existujúceho železničného mosta. Predpokladá sa zásah do existujúcich biotopov európskeho významu .</p> <p>V úseku Poprad - Spišská Nová Ves trasa priamo nezasahuje do žiadneho územia Natura 2000. V krátkom úseku pri Smižanoch trasa vedie tesne na hranici CHVU Slovenský raj. Vyššie uvedené lokality UEV sa nachádzajú v koridore šírky cca 1000 m.</p> <p>V úseku Kysak – Košice preložka železničnej trate medzi Trebejovom a Družstevnou nad Hornádom v krátkom úseku okrajovo zasahuje do CHVU Volovské vrchy. Ku kontaktu so UEV Stredné Pohornádie nedochádza, v mieste najbližšieho priblíženia k UEV trasa železnice zostáva v pôvodnom vedení.</p>
Stupeň vplyvu	-1
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	<p>Na trase rekonštrukcie železničnej trate v úseku Liptovský Mikuláš – Košice je predpoklad stretu s územiami Natura 2000, nakoľko už pôvodná trasa sa v niektorých úsekoch vedie v týchto územiach. Na niektorých miestach sú hranice chránených území upravené po trasu železničnej trate, v iných častiach je železnica ich súčasťou.</p> <p>Zásah do biotopov v UEV Poprad bude minimálny, rekonštrukcia mosta sa realizuje v pôvodnej polohe. Pri rekonštrukcii mosta budú vybudované obojstranné brehové lavice široké minimálne 60 cm, čím sa zlepšia možnosti migrácie vydry riečnej druhu aj pri vyšších stavoch vody.</p> <p>Vzhľadom na rekonštrukciu mosta v pôvodnej polohe, nepredpokladá sa zásah do neresísk hlavátky, ovplyvnenie jej biotopu môže nastať len počas výstavby nepredvídateľnými haváriami. Takisto sa významné vplyvy nepredpokladajú pre druh mihulka potiská.</p> <p>Najcitlivejšie na ovplyvnenie sú biotopy slatín a slanísk a druhov, viazaných na tieto stanovišťa, v okolí rekonštruovanej trate sa nachádzajú v úseku Poprad – Spišská Nová Ves. Podstatné je nezasahovať do vodného režimu lokalít. Biotop sysľa pasienkového zasiahnutý nebude, je treba zabezpečiť možnosti migrácie a rozptylu a zabrániť priamym stretom. Nie je pravdepodobné, že v CHVU, ktorých sa trasa dotýka, bude plánovaná rekonštrukcia predstavovať významné obmedzenie hniezdnych, lovných habitátov a ohrozenie populácií druhov vtákov, pre ktoré sú územia vyhlásené. Územie UEV Stredné Pohornádie dotknuté nebude. Vplyvy na predmety ochrany sa predpokladajú ako málo významné.</p>
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Hodnotenia v procese EIA sa okrem identifikácie lokalít dotknutých území Natura 2000 vplyvmi na predmety ochrany a integritu území podrobnejšie nezaoberali. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Mieru zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 1. Modernizácia siete TEN-T

Najviac predpokladaných zásahov a vplyvov na predmety ochrany v územiach Natura 2000 je identifikovaných v územných sektoroch 4 a 5 na trase Žilina – Košice. Trasa už v súčasnosti vedie vysoko atraktívnym územím z hľadiska výskytu cenných prírodných lokalít, ktorých významnosť v rámci EU bola zdôraznená aj zaradením týchto lokalít do siete Natura 2000. V rámci opatrenia neboli identifikované významné negatívne vplyvy na predmety ochrany a integritu území Natura 2000, predpokladajú sa len okrajové zásahy do niektorých území a menej významné vplyvy na

populácie niektorých druhov, pre ktoré boli tieto územia vyhlásené. Priaznivý stav biotopov, druhov a populácií nebude významne narušený.

Opatrenie 2. Technologické zaistenie interoperability

Tab. 103. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
2	Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR	3	110	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty št. hr. SR/ČR - uzol BA (ETCS L2 + GSM R), realizácia
1	Bratislava	22		Vytvorenie podmienok interoperability v uzle Bratislava, realizácia podľa výsledného variantu
8	Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno - št.hranica SR/MR	10	130, 135	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno (ETCS L2 + GSM R), realizácia

Pozn.: Projekt v územnom sektore 1 (Vytvorenie podmienok interoperability v uzle Bratislava, realizácia podľa výsledného variantu) nie je v kontakte s územiami Natura 2000

Tab. 104. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 2

Žel. Trať 110	Územný sektor č.2: Bratislava – Kúty – št. hranica SR/ČR
Dotknuté lokality Natura 2000	V koridore trasy (1000 m) sa nachádza viacero území Natura 2000 (SKUEV 0117 Abrod, SKUEV 0121 Marhecké rybníky, SKUEV 0167 Bezodné, SKUEV 0312 Devínske alúvium Moravy, SKUEV 3013 Devínske jazero, SKUEV 0502 Štokeravská vápenka, SKUEV 0217 Ondriašov potok, SKUEV 0218 Močiarka, SKUEV 0388 Vydrlica, SKCHVU 016 Záhorské Pomoravie).
Charakter stretu	Zavádzanie ERTMS nepredpokladá žiadny stret s územiami Natura 2000
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Zavádzanie ERTMS nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy do území Natura 2000, nemá žiaden vplyv na predmety ochrany v dotknutých územiach.
Stupeň vplyvu	0
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Žiadne vplyvy na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 sa nepredpokladajú, nie je potrebné ďalšie hodnotenie.

Tab. 105. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 8

Žel. trať 130, 135	Územný sektor č.8: Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – št.hranica SR/MR
Dotknuté lokality Natura 2000	V koridore trasy (1000m) sa nachádza niekoľko území Natura 2000 (SKUEV 0097 Palárikovské lúky, SKUEV 0095 Panské lúky, SKUEV 0184 Burdov, SKUEV 0393 Dunaj, SKCHVU020 Parížske močiare, SKCHVU005 Dolné Považie, SKCHVU023 Úľanská mokraď
Charakter stretu	Zavádzanie ERTMS nepredpokladá žiadny stret s územiami Natura 2000
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Zavádzanie ERTMS nepredpokladá žiadne územné nároky a zásahy do území Natura 2000, nemá žiadny vplyv na predmety ochrany v dotknutých územiach.
Stupeň vplyvu	0
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území NATURA nebolo realizované.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	Žiadne vplyvy na predmety ochrany a integritu území sa nepredpokladajú, nie je potrebné ďalšie hodnotenie.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 2. Technologické zaistenie interoperability

Interoperabilita železníc predstavuje zjednotenie rádiokomunikačného systému pre železnice GSM-R a vedenia jazdy vlaku (vlakového zabezpečovača ETCS), čo umožňuje vytvoriť jednotný riadiaci systém ERTMS (European Railway Traffic Management System). Montáž zariadení ERTMS nepredstavuje žiadny vplyv na územia Natura 2000 v koridore existujúcich tratí.

Opatrenie 3. Elektrifikácia dôležitých tratí

Tab. 106. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Komunikácia	Úsek
9	Zvolen - Košice	11	160	Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia
		23	160	Zvolen - Fiľakovo, elektrifikácia trate, realizácia
		24	160	Elektrifikácia a optimalizácia trate Fiľakovo - Moldava nad Bodvou, realizácia
10	Michaľany - Humenné- Medzilaborce	12	191	Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia
13	Bratislava - Komárno	27	131	Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno, zdvojkolajnenie a elektrifikácia trate
14	Leopoldov – Nitra - Šurany	25	141, 140	Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany, realizácia

Pozn.: Do kolízie s územiami Natura 2000 neprichádzajú projekty v územnom sektore:

- č.10 Michaľany - Humenné- Medzilaborce
- 14 Leopoldov – Nitra - Šurany

Tab. 107. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 9

Žel. trať 160	Územný sektor č.9: Zvolen – Košice
Dotknuté lokality Natura 2000	<p>SKCHVU022 Poľana</p> <p>SKUEV0247 Rohy</p> <p>SKCHVU021 Poiplie</p> <p>SKCHVU003 Cerová vrchovina - Porimavie</p> <p>SKCHVU009 Košická kotlina</p> <p>SKCHVU027 Slovenský kras</p> <p>SKUEV 0398 Slaná</p> <p>SKUEV 0343 Plešivské stráne</p> <p>SKUEV 0346 Pod Strážnym hrebeňom</p> <p>SKUEV 0350 Brzotínske skaly</p> <p>SKUEV0353 Plešivská planina</p> <p>SKUEV0352 Hrušovská lesostep</p> <p>SKUEV0356 Horný vrch</p> <p>SKUEV0737 Palanta</p>
Charakter stretu	<p>Elektrifikácia prebieha na súčasnej trati. Súčasťou stavby sú aj úpravy zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, preložky ciest a výstavba 22 kV elektrického vedenia. Kumulatívne pôsobí v niektorých úsekoch súbeh s plánovanou cestou R2.</p> <p>V úseku Zvolen – Fiľakovo trasa vedie okrajom CHVU Poľana a v blízkosti UEV Rohy, pretína severný výbežok CHVU Poiplie.</p> <p>V úseku Fiľakovo – Moldava nad Bodvou vedie v kontakte s hranicou SKCHVU003 Cerová vrchovina - Porimavie, ktorú na niekoľkých úsekoch okrajovo pretína. Križuje CHVU Slovenský kras, v koridore trasy 1000 m nachádzajú viaceré UEV (UEV Slaná, UEV Plešivské stráne, UEV Pod Strážnym hrebeňom, UEV Brzotínske skaly, UEV Plešivská planina, UEV Hrušovská lesostep, UEV Horný vrch, UEV Palanta). Pri optimalizácii trasy (zmeny polohy železničného zvršku), pri rekonštrukcii mostov a výstavbe elektrického trakčného vedenia vzniká pravdepodobnosť kontaktu s niektorými územiami Natura 2000 (rekonštrukcia mostov cez UEV Slaná).</p> <p>V úseku Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou trasa prechádza cez západný výbežok CHVU Košická kotlina. Tiež navrhované 22 kV elektrické vedenie KTM Veľká Ida - Elektrická stanica 110 kV/22 kV v</p>

Žel. trať 160	Územný sektor č.9: Zvolen – Košice
	Haniske pri Košiciach by malo prechádzať cez CHVU Košická kotlina.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Elektrifikácia trate nepatrí medzi činnosti, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť priaznivý stav biotopov druhov vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany v CHVU. V odbornej literatúre, ktorá sa pomerne obsiahne venuje problematike zranení a úhynom vtákov na stĺpoch el. vedení, ako aj samotných drôtoch vedení nie je popísaný prípad zranenia, resp. úhynu vtákov na trakčných vedeniach železníc na rozdiel od elektrických vedení 22 kV a viac. Možno konštatovať, že elektrifikácia nebude mať významný negatívny vplyv na predmety ochrany CHVU. V prípade navrhovaného elektrického vedenia Veľká Ida - Elektrická stanica 110 kV/22 KV v Haniske pri Košiciach sa počíta s inštaláciou zábran na konzolách vedenia na stožiaroch a to z dôvodu minimalizácie vplyvu na predmet ochrany tohto chráneného územia. Predmetné územie nie je významným potravným, habitacným a odpočinkovým miestom pre jednotlivé druhy živočíchov vyskytujúce sa v širšom okolí. Potenciálne zasiahnuté vplyvmi realizácie navrhovanej zmeny činnosti sú všetky druhy živočíchov vyskytujúce sa v predmetnom území. Vplyvy pri výstavbe a realizácii ako sú vibrácie, osvetlenie, hluk, prašnosť a možné havarijné stavy, budú mať na živočíšstvo v okolí zanedbateľný vplyv. Z uvedeného vyplýva, že realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje významné ohrozenie, resp. narušenie predmetu ochrany území Natura 2000.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Primerané hodnotenie vplyvov na predmety ochrany a integritu území Natura 2000 nebolo realizované.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

Tab. 108. Vyhodnotenie vplyvov v územnom sektore č. 13

Žel. trať 131	Územný sektor č.13: Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda – Komárno
Dotknuté lokality Natura 2000	SKUEV 0017 Pri Orechovom rade SKUEV 0010 Komárňanské slanisko SKUEV 0099 Pavelské slanisko SKCHVU012 Lehnice
Charakter stretu	Zdvojkolaženie predpokladá územný záber, čo sa môže dotknúť aj niektorých území Natura 2000. V koridore trasy (1000 m) sa nachádzajú územia európskeho významu UEV Pri Orechovom rade, UEV Komárňanské slanisko, UEV Pavelské slanisko a v dotyku CHVU Lehnice.
Posúdenie vplyvu na predmet ochrany	Vplyv na územia Natura 2000 je vyhodnotený ako menej významný. Biotopy, ktoré sú dôvodom na vyhlásenie týchto území, patria prevažne medzi prioritné. Samotná elektrifikácia nepredpokladá zásah do biotopov, len pri výstavbe môžu prejsť nepriame vplyvy. Pri elektrifikácii trate dôjde k stavbe stožiarov trakčného vedenia. Zranenia a úhyny vtákov na trakčných vedeniach železníc sa zatiaľ nezaznamenali na rozdiel od elektrických vedení 22kV a vyšších. Z uvedeného vyplýva, že elektrifikácia trate nepatrí medzi činnosti, ktoré by mohli významne ovplyvniť priaznivý stav biotopov druhov vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany v CHVU.
Stupeň vplyvu	-1
Stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4)	Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo realizované.
Odporúčaný ďalší postup v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)	V rámci ďalšej prípravy investície je potrebné vykonať primerané hodnotenie vplyvov na lokality Natura 2000 z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít v súlade s článkom 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 3. Elektrifikácia dôležitých tratí

Opatrenie 3. Elektrifikácia dôležitých tratí nepatrí medzi činnosti, ktoré by mohli významne ovplyvniť priaznivý stav biotopov druhov vtákov európskeho významu, ktoré sú predmetom ochrany v CHVU a nepredstavuje závažné ohrozenie a vplyvy na predmety ochrany a integritu území Natura 2000, aj keď niektoré úseky tratí sú s nimi v priamom kontakte. Zranenia a úhyny vtákov na trakčných vedeniach železníc sa zatiaľ nezaznamenali na rozdiel od elektrických vedení 22kV. K priamym záberom chránených biotopov môže dôjsť pri realizácii zdvojkolaženia,

v prípade záberu je potrebné vyhodnotiť vplyv na populácie druhov a na integritu dotknutých území primeraným hodnotením podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.

5.3 Intermodálna preprava

Opatrenie 1. Terminály intermodálnej prepravy

Tab. 109. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt	
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Úsek
6	Košice	25	Terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby
12	Leopoldov	26	Terminál intermodálnej prepravy Leopoldov, 1. etapa výstavby
1	Bratislava	28	Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, 1. etapa výstavby
4	Žilina	29	Terminál intermodálnej prepravy Žilina, 1. etapa výstavby

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 1. Terminály intermodálnej prepravy

Opatrenie 1. Terminály intermodálnej prepravy nie je v kolízii so žiadnymi územiami Natura 2000, hodnotenie opatrenia je irelevantné.

5.4 Letecká doprava

Opatrenie 1. Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T

Tab. 110. Do opatrenia zahrnuté projekty

Územný sektor		Projekt		
Číslo	Lokalizácia	Číslo	Letisko	Úsek
1	Bratislava	1	M.R.Štefánika	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava
21	Poprad - Vysoké Tatry	2	Poprad - Tatry	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad - Tatry
6	Košice	3	Košice	Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice
		4	Košice	Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice

Súhrnné vyhodnotenie Opatrenia 1. Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T

Opatrenie 1. Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T nie je v kolízii so žiadnymi územiami Natura 2000, hodnotenie opatrenia je irelevantné.

5.5 Vodná doprava

Opatrenie 1. Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a riešenie splavnosti na rieke Dunaj (r. km 1880,260 – 1862,000)

K opatreniu nie je známa lokalizácia, ani žiadne podrobnosti, ktoré by umožňovali hodnotiť vplyv na územia siete Natura 2000.

6. Predmety ochrany v dotknutých územiach Natura 2000 – tabuľkový súhrn

V nasledujúcich tabuľkách sú UEV a CHVU zoradené podľa kódu vzostupným spôsobom.

Tab. 111. Prehľad predmetov ochrany v dotknutých územiach európskeho významu

Názov a kód dotknutého UEV	Biotopy	Druhy
SKUEV0010 Komárňanské slanisko	Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340)	0
SKUEV0017 Pri Orechovom rade	Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340) a Panónske slané stepi a slaniská (1530).	0
SKUEV0048 Dukla	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Kyslomilné bukové lesy (9110), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Penovcové prameniská (7220), Prechodné rašeliniská a trasoviská (7140), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Bezkolencové lúky (6410), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Porasty borievky obyčajnej (5130)	hľuzovec Loeselov (<i>Liparis loeselii</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), mlok hrebenatý (<i>Triturus cristatus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>) a vlk dravý (<i>Canis lupus</i>).
SKUEV0054 Cudenínsky močiar	Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430)	ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>).
SKUEV0055 Ipeľské hony	Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430)	ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>)
SKUEV0062 Príboj	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0)	kováčik fialový (<i>Limoniscus violaceus</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), fuzáč veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), pižmovec hnedý (<i>Osmoderma eremita</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), <i>Stephanopachys substriatus</i> , kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>).
SKUEV0084 Zátoň	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0)	býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), bobor vodný (<i>Castor fiber</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).
SKUEV0086 Krivé Hrabiny	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Panónsko-balkánske cerové lesy (91M0) a Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0).	0
SKUEV0089 Martinský les	Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Panónsko-balkánske cerové lesy (91M0)	<i>Probatiscus subrugosus</i> a modráčik stepný (<i>Polyommatus eroides</i>).
SKUEV0095 Panské lúky	Panónske slané stepi a slaniská (1530), Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340)	kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>).
SKUEV0097 Palárikovské lúky	Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340)	pichliač úzkolistý (<i>Cirsium brachycephalum</i>) a kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>).
SKUEV0099 Pavelské	Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340).	0

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
slanisko		
SKUEV0104 Homofské Karpaty	Brezové, borovicové a smrekové lesy na rašeliniskách (91D0), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Kyslomilné bukové lesy (9110), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Vápnomilné bukové lesy (9150), Subpanónske travinnobylinné porasty (6240)	fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), kováčik fialový (<i>Limoniscus violaceus</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), potápnik (<i>Graphoderus bilineatus</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), modráčik stepný (<i>Polyommatus eroides</i>), vážka (<i>Leucorrhinia pectoralis</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), lietavec sťahovavý (<i>Miniopterus schreibersii</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>).
SKUEV0109 Rajtopíky	Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Penovcové prameniská (7220), Reliktne vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bazických substrátoch zväzu <i>Alyso-Sedion albi</i> (6110), Vápnomilné bukové lesy (9150), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190)	črievčovník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavica</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>) a rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>)
SKUEV0117 Abrod	Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Prechodné rašeliniská a trasoviská (7140), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Depresie na rašelinných substrátoch s <i>Rhynchospora alba</i> (7150), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Bezkolencové lúky (6410)	mečík močiarny (<i>Gladiolus palustris</i>), pichliač úzkolistý (<i>Cirsium brachycephalum</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), pižmovec hnedý (<i>Osmoderma eremita</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), modráčik krvavcový (<i>Maculinea teleius</i>), modráčik bahňákovský (<i>Maculinea nausithous</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), čík európsky (<i>Misgurnus fossilis</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), bobor vodný (<i>Castor fiber</i>) a netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>).
SKUEV0121 Marhecké rybníky	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitriche-Batrachion</i> (3260), Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150)	hrúz bielooplutvý (<i>Gobio alpinus</i>), bobor vodný (<i>Castor fiber</i>) a uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>).
SKUEV0128 Rokoš	Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnom podlaží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bazických substrátoch zväzu <i>Alyso-Sedion albi</i> (6110), Reliktne vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310)	jazyčkovce jadranský (<i>Himantoglossum adriaticum</i>), poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>).
SKUEV0139 Gánovské slaniská	Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340)	ohniváček (<i>Lycaena helle</i>) a netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>).
SKUEV0147 Žarnovica	Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0)	bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>)
SKUEV0164 Revúca	Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Penovcové prameniská (7220), Slatiny s vysokým obsahom	zvonček hrubokoreňový (<i>Campanula serrata</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), fúzač alpský

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
	báz (7230), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)	(<i>Rosalia alpina</i>), fúzač karpatský (<i>Pseudogauraolina excellens</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), mlok karpatský (<i>Triturus montandoni</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).
SKUEV0167 Bezodné	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculon fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> (3260), Prechodné rašeliniská a trasoviská (7140), Prirodzené dystrofné stojaté vody (3160), Bezkolencové lúky (6410)	mečík močiarny (<i>Gladiolus palustris</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>) a blatniak tmavý (<i>Umbra krameri</i>).
SKUEV0184 Burdov	Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Panónsko-balkánske cerové lesy (91M0), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)	hadinec červený (<i>Echium russicum</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), <i>Dioszeghyana schmidtii</i> , <i>Bolbelasmus unicornis</i> , hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrebenačka vysoká (<i>Gymnocephalus baloni</i>), býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), plž zlatistý (<i>Sabanejewia aurata</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), hrúz fúzatý (<i>Gobio uranoscopus</i>), hrúz bielooplutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0197 Salatin	Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Horské smrekové lesy (9410), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Karbonátové skalné sutiny alpínskeho až montánneho stupňa (8120), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Alpínske a subalpínske vápnomilné travinnobylinné porasty (6170), Kosodrevina (4070)	zvonček hrubokoreňový (<i>Campanula serrata</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavaica</i>), klinček lesklý (<i>Dianthus nitidus</i>), grimaldia trojtyčinková (<i>Mannia triandra</i>), <i>Boros schneideri</i> , fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>) a vlk dravý (<i>Canis lupus</i>).
SKUEV0198 Zvolen	Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Horské smrekové lesy (9410), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (6210), Porasty borievky obyčajnej (5130)	poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavaica</i>), klinček lesklý (<i>Dianthus nitidus</i>), zvonček hrubokoreňový (<i>Campanula serrata</i>), cyklámen fatranský (<i>Cyclamen fatrense</i>), <i>Boros schneideri</i> , priadkovec trnkový (<i>Eriogaster catax</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), mlok karpatský (<i>Triturus montandoni</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>) a vlk dravý (<i>Canis lupus</i>).
SKUEV0217 Ondriašov potok	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculon fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> (3260), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0)	bobor vodný (<i>Castor fiber</i>), býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), pásikavec (<i>Cordulegaster heros</i>) a klinovka hadia (<i>Ophiogomphus cecilia</i>).
SKUEV0218 Močiarka	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculon fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> (3260)	pásikavec (<i>Cordulegaster heros</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), blatniak tmavý (<i>Umbra krameri</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a babor vodný (<i>Castor fiber</i>).
SKUEV0221 Varínka	Penovcové prameniská (7220), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do	zvonček hrubokoreňový (<i>Campanula serrata</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), spriadač

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
	alpínskeho stupňa (6430), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0)	kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), mlok hrebatý (<i>Triturus cristatus</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>) a netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>).
SKUEV0231 Brekovský Hradný vrch	Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (6210), Porasty borievky občasnej (5130)	ohnivák veľký (<i>Lycaena dispar</i>), fúzač veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0238 Veľká Fatra	Vápnomilné bukové lesy (9150), Alpínske a subalpínske vápnomilné travinnobylinné porasty (6170), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Kvetnaté vysokohorské a horské psicové porasty na silikátovom substráte (6230), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Horské kosné lúky (6520), Penovcové prameniská (7220), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Kyslomilné bukové lesy (9110), Kosodrevina (4070), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Reliktne vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Horské smrekové lesy (9410), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190), Prechodné rašeliniská a trasoviská (7140), Karbonátové skalné sutiny alpínskeho až montánneho stupňa (8120), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130)	poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), zvonček hrubokoreňový (<i>Campanula serrata</i>), cyklámen fatranský (<i>Cyclamen fatrense</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavica</i>), klinček lesklý (<i>Dianthus nitidus</i>), grimaldia trojčinková (<i>Mannia triandra</i>), zvonovec ľaliolistý (<i>Adenophora lilifolia</i>), klinovka hadia (<i>Ophiogomphus cecilia</i>), plocháček červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), Rhysodes sulcatus, roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), ohnivák veľký (<i>Lycaena dispar</i>), modráčik bahňákov (Maculinea nausithous), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), kováčik fialový (<i>Limniscus violaceus</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), priadkovec trnkový (<i>Eriogaster catax</i>), mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>), pimplík mokradný (<i>Vertigo angustior</i>), fúzač karpatský (<i>Pseudogaurina excellens</i>), hrúz fúzatý (<i>Gobio uranoscopus</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), mlok karpatský (<i>Triturus montandoni</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), hraboš tatranský (<i>Microtus tatricus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0243 Orava	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranuncion fluitantis</i> a <i>Callitriche-Batrachion</i> (3260)	podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), mlok karpatský (<i>Triturus montandoni</i>), mlok hrebatý (<i>Triturus cristatus</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrúz fúzatý (<i>Gobio uranoscopus</i>), hlavátka podunajská (<i>Hucho hucho</i>) a mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>).
SKUEV0247 Rohy	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0)	roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>).
SKUEV0250 Krivošianka	Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (6210)	koník (<i>Stenobothrus eurasius</i>), ohnivák veľký (<i>Lycaena dispar</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), fúzač veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis</i>

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
		<i>emarginatus</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0252 Malá Fatra	Silikátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8220), Kosodrevina (4070), Spoločenstvá subalpínskych krovín (4080), Alpínske a subalpínske vápnomilné travinnobylinné porasty (6170), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Horské kosné lúky (6520), Penovcové prameniská (7220), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Karbonátové skalné sutiny alpínskeho až montánneho stupňa (8120), Vresoviská a spoločenstvá kríčkov v subalpínskom a alpínskom stupni (4060), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Horské vodné toky a ich drevinová vegetácia so <i>Salix eleagnos</i> (3240), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Kyslomilné bukové lesy (9110), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Vápnomilné bukové lesy (9150), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Horské smrekové lesy (9410), Porasty borievky obyčajnej (5130), Kvetnaté vysokohorské a horské psicové porasty na silikátovom substráte (6230), Lužné vrbovotopoloňové a jelšové lesy (91E0), Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160)	črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), zvonček hrubokoreňový (<i>Campanula serrata</i>), vrchovka alpínska (<i>Tozzia carpathica</i>), prilbica tuhá moravská (<i>Aconitum firmum</i> subsp. <i>moravicum</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavica</i>), klinček lesklý (<i>Dianthus nitidus</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), bystruška Zawadského (<i>Carabus zawadzskii</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), ohniváček (<i>Lycaena helle</i>), fúzač karpatský (<i>Pseudogaurotina excellens</i>), <i>Phryganophilus ruficollis</i> , mihuľa potiská (<i>Eudontomyzon danfordi</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), mlok hrebenatý (<i>Triturus cristatus</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), mlok karpatský (<i>Triturus montandoni</i>), mlok hrebenatý (<i>Triturus cristatus</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0253 Váh	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitriche-Batrachion</i> (3260)	mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>), pimprlík mokradný (<i>Vertigo angustior</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrúz fúzatý (<i>Gobio uranoscopus</i>), hlavátka podunajská (<i>Hucho hucho</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0254 Močiar	Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Penovcové prameniská (7220), Vápnité slatiny s maricou pílkatou a druhmi zväzu <i>Caricion davallianae</i> (7210)	mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>) a kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>)
SKUEV0256 Strážovské vrchy	Kyslomilné bukové lesy (9110), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Penovcové prameniská (7220), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Alpínske a subalpínske vápnomilné travinnobylinné porasty (6170), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázických substrátoch zväzu <i>Alyso-Sedion albi</i> (6110), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Vápnomilné bukové lesy (9150), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Reliktné	črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), prilbica tuhá moravská (<i>Aconitum firmum</i> subsp. <i>moravicum</i>), klinček lesklý (<i>Dianthus nitidus</i>), pimprlík močiarny (<i>Vertigo geyeri</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), modráčik stepný (<i>Polyommatus eroides</i>), pimprlík mokradný (<i>Vertigo angustior</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis</i>

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
	vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Porasty borievky obyčajnej (5130), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210)	bechsteini, uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>).
SKUEV0257 Alúvium Ipľa	Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150), Aluviálne lúky zväzu <i>Cnidion venosi</i> (6440)	ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), korýtko riečne (<i>Unio crassus</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrúz Kesslerov (<i>Gobio kessleri</i>), hrúz bieloplutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).
SKUEV0260 Mäsiarsky bok	Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130)	roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), priadkovec trnkový (<i>Eriogaster catax</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).
SKUEV0261 Dedinská hora	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)	roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>).
SKUEV0266 Skalka	Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Kyslomilné bukové lesy (9110), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510)	fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), kováček fialový (<i>Limoniscus violaceus</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), modráček stepný (<i>Polyommatus eroides</i>), hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>).
SKUEV0269 Ostrovne lúčky	Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (6210), Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150)	fuzáč veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), plocháček červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), vážka (<i>Leucorrhinia pectoralis</i>), hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrebenačka vysoká (<i>Gymnocephalus baloni</i>), býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), hrúz Kesslerov (<i>Gobio kessleri</i>), hrúz bieloplutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), mlok dunajský (<i>Triturus dobrogicus</i>), bobor vodný (<i>Castor fiber</i>) a netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>).
SKUEV0279 Šúr	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Bezkolencové lúky (6410), Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150), Vnútrozemské slaniská a slané lúky (1340)	pichliač úzkolistý (<i>Cirsium brachycephalum</i>), fuzáč veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), kováček fialový (<i>Limoniscus violaceus</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), modráček stepný (<i>Polyommatus eroides</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>) a mlok dunajský (<i>Triturus dobrogicus</i>).
SKUEV0295 Biskupické luhy	Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0)	fuzáč veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), <i>Dioszeghyana schmidtii</i> , hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>), hrebenačka vysoká (<i>Gymnocephalus baloni</i>), hrúz Kesslerov (<i>Gobio kessleri</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>) a bobor vodný (<i>Castor fiber</i>).
SKUEV0302 Ďumbierske Nízke Tatry	Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Kosodrevina (4070), Alpínske a subalpínske vápnomilné travinnobylinné porasty (6170), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510),	ochyrea tatranská (<i>Ochyraea tatrensis</i>), črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), zvonček hrubokoreňový (<i>Campanula serrata</i>), cyklámen fatranský (<i>Cyclamen fatrense</i>), poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavica</i>), klinček lesklý (<i>Dianthus nitidus</i>), korýtkovec (<i>Scapania massalongii</i>), grimaldia trojtyčinková

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
	Aktívne vrchoviská (7110), Prechodné rašeliniská a trasoviská (7140), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Silikátové skalné sutiny v montánnom až alpínskom stupni (8110), Vresoviská a spoločenstvá kríčkov v subalpínskom a alpínskom stupni (4060), Silikátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8220), Karbonátové skalné sutiny alpinskeho až montánného stupňa (8120), Kyslomilné bukové lesy (9110), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Vápnomilné bukové lesy (9150), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Brezové, borovicové a smrekové lesy na rašeliniskách (91D0), Reliktne vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Horské smrekové lesy (9410), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Alpínske trávinnobylinné porasty na silikátovom substráte (6150), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210)	(<i>Mannia triandra</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), rak riavový (<i>Austropotamobius torrentium</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), mlok karpatský (<i>Triturus montandoni</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), kamzik vrchovský (<i>Rupicapra rupicapra tatrica</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), hraboš tatranský (<i>Microtus tatricus</i>), svišť vrchovský (<i>Marmota marmota latirostris</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>).
SKUEV0305 Choč	Horské kosné lúky (6520), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Karbonátové skalné sutiny alpinskeho až montánného stupňa (8120), Horské smrekové lesy (9410), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Kosodrevina (4070)	črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavica</i>), klinček leský (<i>Dianthus nitidus</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>) a uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>).
SKUEV0309 Poprad	Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> (3260)	hlavátka podunajská (<i>Hucho hucho</i>), mihulfa potočná (<i>Lampetra planeri</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).
SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy	Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov <i>Chenopodion rubri p.p. a Bidentition p.p.</i> (3270), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Aluviálne lúky zväzu <i>Cnidion venosi</i> (6440), Prírodné eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150)	korýtko riečne (<i>Unio crassus</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), klinovka hadia (<i>Ophiogomphus cecilia</i>), kotúľka štišla (<i>Anisus vorticulus</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrebenačka vysoká (<i>Gymnocephalus baloni</i>), býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), plž severný (<i>Cobitis taenia</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), hrúz Kesslerov (<i>Gobio kessleri</i>), hrúz bielooplutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), mlok dunajský (<i>Triturus dobrogicus</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>) a bobor vodný (<i>Castor fiber</i>).
SKUEV0313 Devínske jazero	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Aluviálne lúky zväzu <i>Cnidion venosi</i> (6440), Prírodné eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150)	a druhov európskeho významu: ostrík močiarny (<i>Angelica palustris/Ostericum palustre</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), modráčik krvavcový (<i>Maculinea teleius</i>), modráčik bahňiskový (<i>Maculinea nausithous</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), klinovka hadia (<i>Ophiogomphus cecilia</i>), korýtko riečne (<i>Unio crassus</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrebenačka vysoká (<i>Gymnocephalus baloni</i>), býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), plž severný (<i>Cobitis taenia</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), hrúz Kesslerov (<i>Gobio kessleri</i>), hrúz bielooplutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), mlok dunajský (<i>Triturus dobrogicus</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), bobor vodný (<i>Castor fiber</i>) a netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>).
SKUEV0314 Morava	Rieky s bahňitými až piesočnatými brehmi s vegetáciou zväzov <i>Chenopodion rubri p.p. a Bidentition p.p.</i> (3270), Prírodné eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150)	klinček včasný Lumnitzerov (<i>Dianthus praecox subsp. lumnitzeri</i>), plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), očkáň rašelinový (<i>Coenonympha oedippus</i>), modráčik krvavcový (<i>Maculinea teleius</i>), modráčik bahňiskový (<i>Maculinea nausithous</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena</i>

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
		<p><i>dispar</i>), klinovka hadia (<i>Ophiogomphus cecilia</i>), korytko riečne (<i>Unio crassus</i>), kotúľka štíhla (<i>Anisus vorticulus</i>), boleň dravý (<i>Aspius aspius</i>), hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrebenačka pásavá (<i>Gymnocephalus schraetser</i>), hrebenačka vysoká (<i>Gymnocephalus baloni</i>), býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), plž zlatistý (<i>Sabanejewia aurata</i>), čik európsky (<i>Misgurnus fossilis</i>), plž severný (<i>Cobitis taenia</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), šabľa krivočiara (<i>Pelecus cultratus</i>), hrúz Kesslerov (<i>Gobio kessleri</i>), hrúz bieloplutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>), blatniak tmavý (<i>Umbra krameri</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), mlok dunajský (<i>Triturus dobrogicus</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), bobor vodný (<i>Castor fiber</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>) a podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>).</p>
SKUEV0328 Stredné Pohornádie	<p>Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Subpanónske travinnobylinné porasty (6240), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Kyslomilné bukové lesy (9110), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Vápnomilné bukové lesy (9150), Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázičických substrátoch zväzu <i>Alyso-Sedion albi</i> (6110), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190), Dubovo-hrabové lesy lipové (9170), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130)</p>	<p>kosatec bezlistý uhorský (<i>Iris aphylla</i> subsp. <i>hungarica</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavica</i>), poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), fuzáč veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).</p>
SKUEV0343 Plešivské stráne	<p>Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150)).</p>	<p>poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), včelník rakúsky (<i>Dracocephalum austriacum</i>), poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), fuzáč veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>), mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>) a podkovár južný (<i>Rhinolophus euryale</i>).</p>
SKUEV0346 Pod Strážnym hrebeňom	<p>Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (6210), Vápnomilné bukové lesy (9150), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310)</p>	<p>feruľa sadlerova (<i>Ferula sadleriana</i>), poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).</p>
SKUEV0350 Brzotínske skaly	<p>Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (6210), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázičických substrátoch zväzu <i>Alyso-Sedion albi</i> (6110), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190)</p>	<p>poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).</p>

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
SKUEV0352 Hrušovská lesostep	Subpanónske travinnobylinné porasty (6240), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázičských substrátoch zväzu Alysso-Sedion albi (6110), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310)	poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>) a podkovár južný (<i>Rhinolophus euryale</i>).
SKUEV0353 Plešivská planina	Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Kyslomilné bukové lesy (9110), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Subpanónske travinnobylinné porasty (6240), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190)	a druhov európskeho významu: črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), včelník rakúsky (<i>Dracocephalum austriacum</i>), feruľa sadlerova (<i>Ferula sadleriana</i>), poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0356 Horný vrch	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Subpanónske travinnobylinné porasty (6240), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázičských substrátoch zväzu Alysso-Sedion albi (6110), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Vápnomilné bukové lesy (9150), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Kyslomilné bukové lesy (9110), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Nespevnené karbonátové skalné sutiny montánneho až kolinného stupňa (8160), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnitom podloží (dôležité stanovišťa vstavačovitých) (6210), Dealpínske travinnobylinné porasty (6190)	črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), kosatec bezlistý uhorský (<i>Iris aphylla</i> subsp. <i>hungarica</i>), včelník rakúsky (<i>Dracocephalum austriacum</i>), hadinec červený (<i>Echium russicum</i>), rumenica turnianska (<i>Onosma tornensis</i>), cyklámen fatranský (<i>Cyclamen fatrense</i>), peniažtek slovenský (<i>Thlaspi jankae</i>), poniklec prostredný (<i>Pulsatilla subslavica</i>), poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), poniklec otvorený (<i>Pulsatilla patens</i>), fúzač alpský (<i>Rosalia alpina</i>), roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), sadlerianka panónska (<i>Sadleriana pannonica</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), syseľ pasienkový (<i>Spermophilus citellus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), netopier ostrouchý (<i>Myotis blythi</i>), netopier veľkouchý (<i>Myotis bechsteini</i>), lietavec sťahovavý (<i>Miniopterus schreibersii</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>) a podkovár južný (<i>Rhinolophus euryale</i>).
SKUEV0363 Ťahan	Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0)	črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>), fúzač veľký (<i>Cerambyx cerdo</i>) a roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>).
SKUEV0365 Dálovský močiar	Prírodné eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150)	roháč obyčajný (<i>Lucanus cervus</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).
SKUEV0382 Turiec a Blatnický potok	Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510) Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížin do alpínskeho stupňa (6430), Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitriche-Batrachion</i> (3260)	šidielko (<i>Coenagrion ornatum</i>), spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), bystruška potočná (<i>Carabus variolosus</i>), korýtko riečne (<i>Unio crassus</i>), priadkovec trnkový (<i>Eriogaster catax</i>), ohniváček veľký (<i>Lycaena dispar</i>), klinovka hadia (<i>Ophiogomphus cecilia</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), plž severný (<i>Cobitis taenia</i>), hlavátka podunajská (<i>Hucho hucho</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), mlok hrebenatý (<i>Triturus cristatus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
SKUEV0388 Vydrica	Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130)	rak riavový (<i>Austropotamobius torrentium</i>), mlynárik východný (<i>Leptidea morsei</i>) a <i>Dioszeghyana schmidtii</i> .
SKUEV0393 Dunaj	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0)	a druhov európskeho významu: <i>Probatiscus subrugosus</i> , spriadač kostihojový (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), priadkovec trnkový (<i>Eriogaster catax</i>), korýtko riečne (<i>Unio crassus</i>), kotúľka štíhla (<i>Anisus vorticulus</i>), teodox pásavý (<i>Theodoxus transversalis</i>), <i>Dioszeghyana schmidtii</i> , <i>Bolbelasmus unicornis</i> , plotica lesklá (<i>Rutilus pigus</i>), šablľa krivočiara (<i>Pelecus cultratus</i>), hrebenačka pásavá (<i>Gymnocephalus schraetser</i>), hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>), kolok vretenovitý (<i>Zingel streber</i>), hrebenačka vysoká (<i>Gymnocephalus baloni</i>), býčko (<i>Proterorhinus marmoratus</i>), plž zlatistý (<i>Sabanejewia aurata</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), hrúz Kesslerov (<i>Gobio kessleri</i>), hrúz bieloplutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), sysel pasienkový (<i>Spermophilus citellus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0398 Slaná	0	hlaváč bieloplutvý (<i>Cottus gobio</i>), mrena stredomorská (<i>Barbus meridionalis</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>) a podkovár veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>).
SKUEV0502 Štokravská vápenka	Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0)	jazýčkovec jadranský (<i>Himantoglossum adriaticum</i>).
SKUEV0589 Chynoriarsky luh	Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0)	kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>).
SKUEV0663 Šíp	Alpínske a subalpínske vápnomilné travinnobylinné porasty (6170), Suchomilné travinnobylinné a krovinové porasty na vápnom podloží (*dôležité stanovišťa Orchideaceae) (6210), Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Slatiny s vysokým obsahom báz (7230), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Kyslomilné bukové lesy (9110), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Javorovo-bukové horské lesy (9140), Vápnomilné bukové lesy (9150), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0)	fuzáč alpský (<i>Rosalia alpina</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), podkovár krpateľ/ p. malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), netopier čierny/ uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), poniklec slovenský (<i>Pulsatilla slavica</i>), črievičník papučkový (<i>Cypripedium calceolus</i>).
SKUEV0665 Strečnianske meandre Váhu	Horské vodné toky a bylinné porasty pozdĺž ich brehov (3220), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0)	kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), medveď hnedý (<i>Ursus arctos</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).
SKUEV0667 Sliečkové skaly	Dealpínske travinnobylinné porasty (6190), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Nesprístupnené jaskynné útvary (8310), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Vápnomilné bukové lesy (9150), Reliktné vápnomilné borovicové a smrekovcové lesy (91Q0)	podkovár malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), poniklec prostredný (<i>*Pulsatilla subslavica</i>).
SKUEV0708 Primovské skaly	Nížinné a podhorské kosné lúky (6510), Nespevnené silikátové skalné sutiny kolinného stupňa (8150), Silikátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8220)	poniklec otvorený (<i>Pulsatilla patens</i>).

Názov a kód dotknutého UEV	Biotypy	Druhy
SKUEV0737 Palanta	Xerothermné kroviny (40A0), Porasty borievky obyčajnej (5130), Pionierske porasty na plytkých karbonátových a bázičických substrátoch zväzu <i>Alyso-Sedionalbi</i> (6110), Suchomilné travinnobylinné a krovinné porasty na vápnitom podloží (*dôležité stanovištia Orchideaceae) (6210), Karbonátové skalné steny a svahy so štrbinovou vegetáciou (8210), Kyslomilné bukové lesy (9110), Bukové a jedľové kvetnaté lesy (9130), Vápnomilné bukové lesy (9150), Lipovo-javorové sutinové lesy (9180), Teplomilné panónske dubové lesy (91H0)).	a druhov európskeho významu: podkovár krpatý/ p. malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), podkovár štíhlokridlý/ p. veľký (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>), podkovár južný (<i>Rhinolophus euryale</i>), netopier východný/ netopier ostrouchý (<i>Myotis blythii</i>), netopier čierny/ uchaňa čierna (<i>Barbastella barbastellus</i>), netopier sťahovavý/ lietavec sťahovavý (<i>Miniopterus schreibersi</i>), netopier pobrežný (<i>Myotis dasycneme</i>), netopier brvitý (<i>Myotis emarginatus</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), vlk dravý (<i>Canis lupus</i>), rys ostrovid (<i>Lynx lynx</i>), poniklec veľkokvetý (<i>Pulsatilla grandis</i>), peniažtek slovenský (<i>Thlaspi jankae</i>), rumenica turnianska (<i>Onosma tornensis</i>), hadinec červený (<i>Echium russicum</i>), kosatec bezlistý uhorský (<i>Iris aphylla</i> ssp. <i>hungarica</i>)
SKUEV0782 Vyrnícka slatina	Slatiny s vysokým obsahom báz (7230)	pimprlík mokradný (<i>Vertigo angustior</i>).
SKUEV0784 Mašianske sysľovisko	0	sysľ pasienkový (<i>Spermophilus citellus</i>).
SKUEV1064 Bratislavské luhy	Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu <i>Magnopotamion</i> alebo <i>Hydrocharition</i> (3150), Nižinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> (3260), Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0)	boleň dravý (<i>Aspius aspius</i>), lopatka dúhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>), hrebenačka pásavá (<i>Gymnocephalus schraetzer</i>), bobor vodný (<i>Castor fiber</i>).
SKUEV1303 Alúvium Hrona	Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy (91E0)	plocháč červený (<i>Cucujus cinnaberinus</i>), mihula ukrajinská (Vladykovova) (<i>Eudontomyzon mariae vladykovi</i>), hlavátka podunajská (<i>Hucho hucho</i>), plž severný (<i>Cobitis taenia</i>), hlaváč bielooplutvý (<i>Cottus gobio</i>), mlok karpatský (<i>Triturus montandoni</i>), kunka červenobruchá (<i>Bombina bombina</i>), kunka žltobruchá (<i>Bombina variegata</i>), podkovár krpatý/p. malý (<i>Rhinolophus hipposideros</i>), netopier obyčajný (<i>Myotis myotis</i>), vydra riečna (<i>Lutra lutra</i>).

Tab. 112. Prehľad predmetov ochrany v dotknutých chránených vtáčích územiach

Názov a kód CHVU	Predmet ochrany
SKCHVU003 Cerová vrchovina – Porimavie	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov výrika lesného, včelárika zlatého, škovránka stromového, bučičika močiarného, výra skalného, kane močiarnej, rybárika riečného, včelára lesného, ďatľa prostredného, penice jarabej, pipíšky chochlatej, krutihlava hnedého, prepelice poľnej, hrdličky poľnej a strakoša kolesára a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
SKCHVU005 Dolné Považie	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov ďatľa hnedkavého, kane močiarnej, krakle belasej, ľabtušky poľnej, penice jarabej, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, príhľaviara čiernohlavého, rybárika riečného, sokola červenonohého, strakoša kolesára a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
SKCHVU007 Dunajské luhy	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana čierneho, brehule hnedej, bučičika močiarného, čajky čiernohlavej, haje tmavej, hlaholky severskej, hrdzavky potápavej, chochlačky sivej, chochlačky vrkočatej, kačice chrapľavej, kačice chriplavej, kalužiaka červenonohého, kane močiarnej, ľabtušky poľnej, orliaka morského, potápača bieleho, rybára riečného, rybárika riečného, volavky striebistej a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania. Chránené vtáčie územie sa vyhlasuje aj na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov a zabezpečenia podmienok prežitia a rozmnožovania sťahovavých vodných druhov vtákov vytvárajúcich zoskupenia počas migrácie alebo zimovania
SKCHVU009 Košícká kotlina	Vyhlásené za účelom zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sokola rároha, sovy dlhochvostej, ďatľa hnedkavého, bociana bieleho, prepelice poľnej, orla kráľovského
SKCHVU011 Laborecká vrchovina	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sovy dlhochvostej, orla krikľavého, bociana čierneho, haje červenej, muchárika bieločrkého, muchárika červenohrdlého, strakoša červenochrbtého, penice jarabej, jariabka hôrneho, chriašteľa poľného, ďatľa čierneho, ďatľa bieločrbtého, žlny sivej, lelka lesného, škovránka stromového, rybárika riečného, ďatľa prostredného, bociana bieleho, včelára lesného, príhľaviara čiernohlavého, krutihlava hnedého, muchára sivého, žltouchvosta lesného, hrdličky poľnej, prepelice poľnej, strakoša sivého a brehulu hnedú a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU012 Lehnice	Vyhlasuje sa na účel zachovania biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov dropa fúzatého, prepelice poľnej a sokola červenonohého a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
SKCHVU013 Malá Fatra	Vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu orla skalného, sokola sťahovavého, výra skalného, žlny sivej, kuvika kapcavého, ďatľa bieločrbtého, ďatľa čierneho, muchárika bieločrkého, skaliara pestrého, rybárika riečného, bociana čierneho, včelára lesného, sovy dlhochvostej, lelka lesného, ďatľa hnedkavého, chriašteľa poľného, kuvika vrabčieho, jariabka hôrneho, strakoša sivého, prepelice poľnej, žltouchvosta lesného, muchárika sivého, tetrova hlucháňa, tetrova hoľniaka, ďatľa trojprstého a muchárika červenohrdlého
SKCHVU014 Malé Karpaty	Vyhlasuje sa na účely zachovania biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sokola rároha, včelára lesného, ďatľa prostredného, výra skalného, lelka lesného, bociana čierneho, ďatľa bieločrbtého, ďatľa hnedkavého, ďatľa čierneho, sokola sťahovavého, muchárika bieločrkého, muchárika červenohrdlého, strakoša červenochrbtého, žlny sivej, penice jarabej, prepelice poľnej, krutihlava hnedého, muchára sivého, žltouchvosta lesného, príhľaviara čiernohlavého, hrdličky poľnej a orla kráľovského a zabezpečenia ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU016 Záhorské Pomoravie	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a sťahovavých druhov vtákov chriašteľa bodkovaného, bučičika trstového, haje tmavej, haje červenej, sokola rároha, rybára riečného, bučičika močiarného, kane močiarnej, kalužiaka červenonohého, bociana bieleho, bociana čierneho, rybárika riečného, muchárika bieločrkého, kačice chrapľavej, kačice chriplavej, hrdzavky potápavej, brehule hnedej, prepelice poľnej, hrdličky poľnej, muchára sivého, slávika modráka, škovránka stromového, lelka obyčajného, ďatľa prostredného, ďatľa čierneho a chrapkáča poľného a zimovísk divých husí a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
SKCHVU018 Nízke Tatry	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov orla skalného, tetrova hoľniaka, tetrova hlucháňa, ďatľa trojprstého, kuvika kapcavého, kuvika vrabčieho, jariabka hôrneho, bociana čierneho, orla krikľavého, výra skalného, včelára lesného, ďatľa bieločrbtého, žlny sivej, ďatľa čierneho, muchárika červenohrdlého, muchárika bieločrkého, prepelice poľnej, žltouchvosta lesného, strakoša sivého, muchára sivého, lelka lesného a chriašteľa poľného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU020 Parížske močiare	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov chriašteľa malého, trsteniarika tamariškového, kačice chrapľavej, včelárika zlatého,

Názov a kód CHVU	Predmet ochrany
	bučička močiarného, kane močiarnej a husí divej a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU021 Poiplie	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana bieleho, strakoša kolesára, chriašteľa malého, chriašteľa bodkovaného, rybárika riečného, ďatľa hnedkavého, včelárika zlatého, výrika lesného, penice jarabej, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, prhlviara čiernohlavého, brehule hnedej, kane močiarnej, bučička močiarného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU022 Poľana	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov ďatľa bielochrbtého, ďatľa čierneho, ďatľa hnedkavého, ďatľa trojprstého, chriašteľa poľného, jariabka hôrneho, krutihlava hnedého, muchárika bieločrkého, muchárika červenohrdlého, prepelice poľnej, prhlviara čiernohlavého, strakoša kolesára, škvránka stromového, tetrova hlucháňa, včelára lesného, žlny sivej a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU023 Úľanská mokraď	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov kane močiarnej, kane popolavej, bučička močiarného, pipíšky chochlatej, prepelice poľnej, sokola červenonohého, sokola rároha, haje tmavej a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU025 Slanské vrchy	vyhlásené za účelom zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov orla kráľovského, výra skalného, bociana čierneho, orla krikľavého, včelára lesného, ďatľa bielochrbtého, ďatľa prostredného, sovy dlhochvostej, penice jarabej, muchárika bieločrkého, muchárika červenohrdlého, strakoša červenochrbtého, orla skalného, lelka lesného, škvránka stromového, jariabka hôrneho, prepelice poľnej, žltouchvosta lesného, krutihlava hnedého, muchára sivého, hrdličky poľnej, prhlviara čiernohlavého, chriašteľa poľného, žlny sivej a ďatľa čierneho
SKCHVU027 Slovenský kras	vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana čierneho, bučička trstového, ďatľa čierneho, ďatľa bielochrbtého, ďatľa prostredného, hadiara krátkoprstého, chriašteľa bodkovaného, kane močiarnej, krutihlava hnedého, lelka lesného, muchárika bieločrkého, muchárika červenohrdlého, orla krikľavého, penice jarabej, prepelice poľnej, skaliara pestrého, sokola rároha, sokola sťahovavého, sovy dlhochvostej, strakoša červenochrbtého, škvránka stromového, včelára lesného, výra skalného, výrika lesného a žlny sivej
SKCHVU028 Strážovské vrchy	Vyhlásené na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov sokola sťahovavého, výra skalného, žlny sivej, orla skalného, bociana čierneho, včelára lesného, tetrova hlucháňa, kuvika kapcavého, lelka lesného, chriašteľa poľného, ďatľa čierneho, ďatľa bielochrbtého, jariabka hôrneho, penice jarabej, ďatľa prostredného, muchárika červenohrdlého, muchárika bieločrkého, strakoša červenochrbtého, strakoša sivého, prepelice poľnej, krutihlava hnedého, prhlviara čiernohlavého, hrdličky poľnej, žltouchvosta lesného a muchára sivého
SKCHVU029 Sysľovské polia	Vyhlasuje sa na účel zachovania biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov dropa fúzatého, husí bieločelej, husí siatinnej, sokola červenonohého a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
SKCHVU031 Tribeč	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov ďatľa prostredného, hrdličky poľnej, krutihlava hnedého, lelka lesného, muchára sivého, muchárika bieločrkého, orla kráľovského, penice jarabej, prepelice poľnej, včelára lesného, výra skalného, žltouchvosta lesného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU033 Veľká Fatra	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov: sokola sťahovavého, jariabka hôrneho, lelka lesného, ďatľa trojprstého, výra skalného, sovy dlhochvostej, bociana čierneho, včelára lesného, žlny sivej, žltouchvosta lesného, muchára sivého, orla skalného, tetrova hofniaka, tetrova hlucháňa, kuvika kapcavého, kuvika vrabčieho, ďatľa čierneho, ďatľa bielochrbtého, muchárika bieločrkého a muchárika červenohrdlého
SKCHVU035 Vihorlatské vrchy	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov hadiara krátkoprstého, sovy dlhochvostej, výrika lesného, orla krikľavého, jariabka hôrneho, výra skalného, lelka lesného, bociana čierneho, chriašteľa poľného, ďatľa bielochrbtého, ďatľa prostredného, ďatľa čierneho, muchárika bieločrkého, muchárika červenohrdlého, krutihlava hnedého, strakoša červenochrbtého, škvránka stromového, včelára lesného, žlny sivej, penice jarabej, prepelice poľnej, muchára sivého, žltouchvosta lesného, prhlviara čiernohlavého a hrdličky poľnej a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania.
SKCHVU036 Volovské vrchy	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana čierneho, ďatľa bielochrbtého, ďatľa čierneho, ďatľa prostredného, ďatľa trojprstého, hrdličky poľnej, jariabka hôrneho, krutihlava hnedého, kuvika kapcavého, kuvika vrabčieho, muchárika bieločrkého, muchárika červenohrdlého, muchára sivého, orla krikľavého, orla skalného, penice jarabej, prepelice poľnej, rybárika riečného, sovy dlhochvostej, strakoša červenochrbtého, tetrova hlucháňa, tetrova hofniaka, včelára lesného, výra skalného a žlny sivej

Názov a kód CHVU	Predmet ochrany
SKCHVU037 Ondavská rovina	Vyhlasuje sa na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana bieleho, ďatľa hnedkavého, ľabtušky poľnej, orla kráľovského, pipišky chochlatej, prepelice poľnej, príhlaviara čiernohlavého, rybárika riečného, sokola rároha, chriašteľa poľného a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania
SKCHVU050 Chočské vrchy	sa vyhlasuje na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu sokola sťahovavého, orla skalného, výra skalného, tetra hlucháňa, ďatľa trojprstého, žlny sivej, kuvika kapcavého, kuvika vrabčieho, jariabka hôrneho a strakoša sivého
SKCHVU053 Slovenský raj	Vyhlasuje sa Chránené vtáčie územie na účel zabezpečenia priaznivého stavu biotopov druhov vtákov európskeho významu a biotopov sťahovavých druhov vtákov bociana čierneho, ďatľa čierneho, ďatľa trojprstého, jariabka hôrneho, kuvika vrabčieho, orla kriľavého, orla skalného, sokola sťahovavého, sovy dlhochvostej, tetra hlucháňa, tetra hoľniaka, včelára lesného, výra skalného a žlny sivej a zabezpečenia podmienok ich prežitia a rozmnožovania

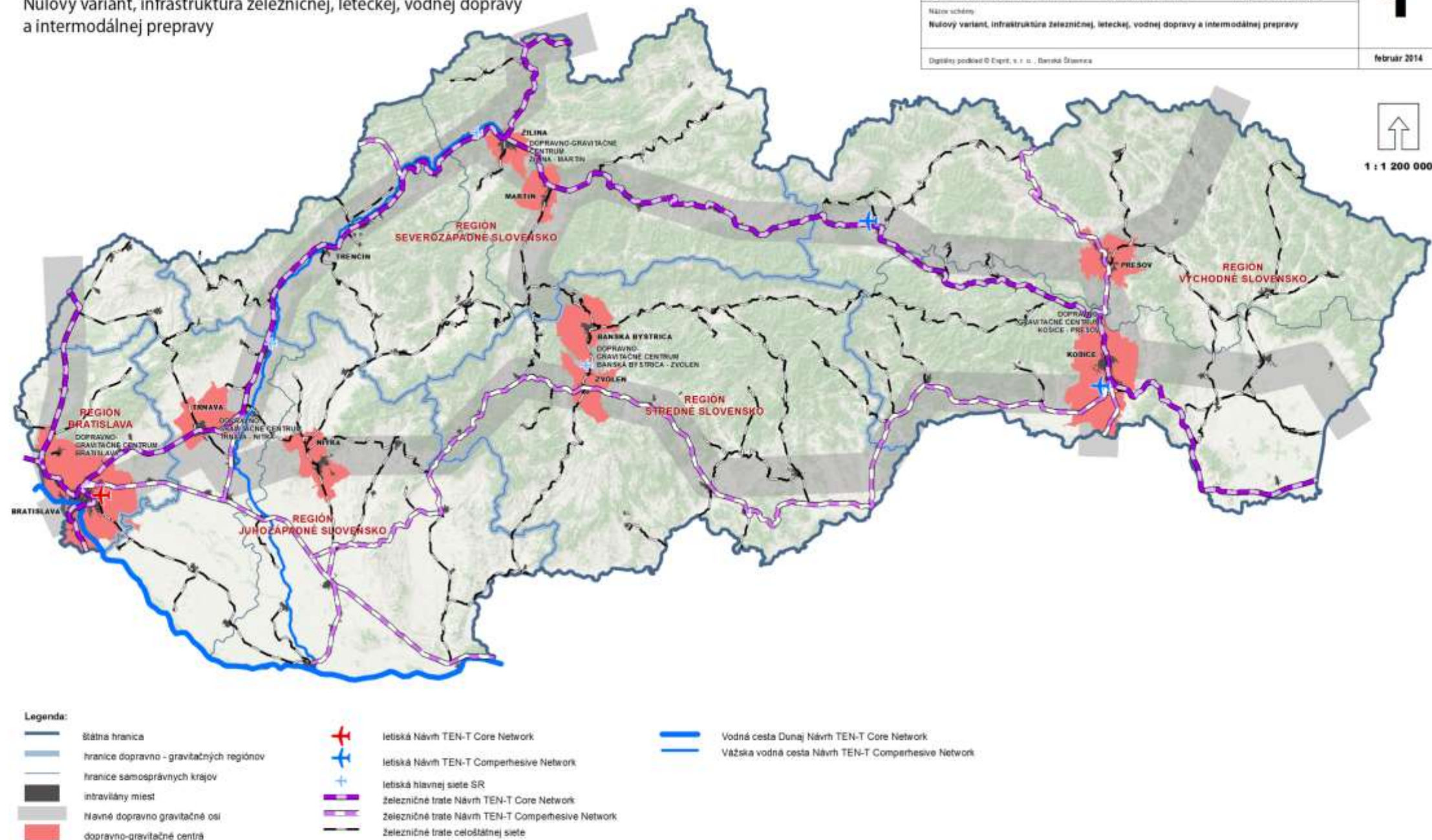
MAPOVÁ SCHÉMA Č.1

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Nulový variant, infraštruktúra železničnej,
leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Nulový variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy
a intermodálnej prepravy

Názov dokumentácie Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení			Schéma číslo
Obstarávateľ dokumentácie Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR			
Spracovateľ Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Koordinátor úlohy Ing. Ľubomír Mateček	Spracovateľ schémy Ing. Ľubomír Mateček	1
Názov schémy Nulový variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy			
Digitálny podpis © Expit, s. r. o., Barča Štamenica			
			február 2014



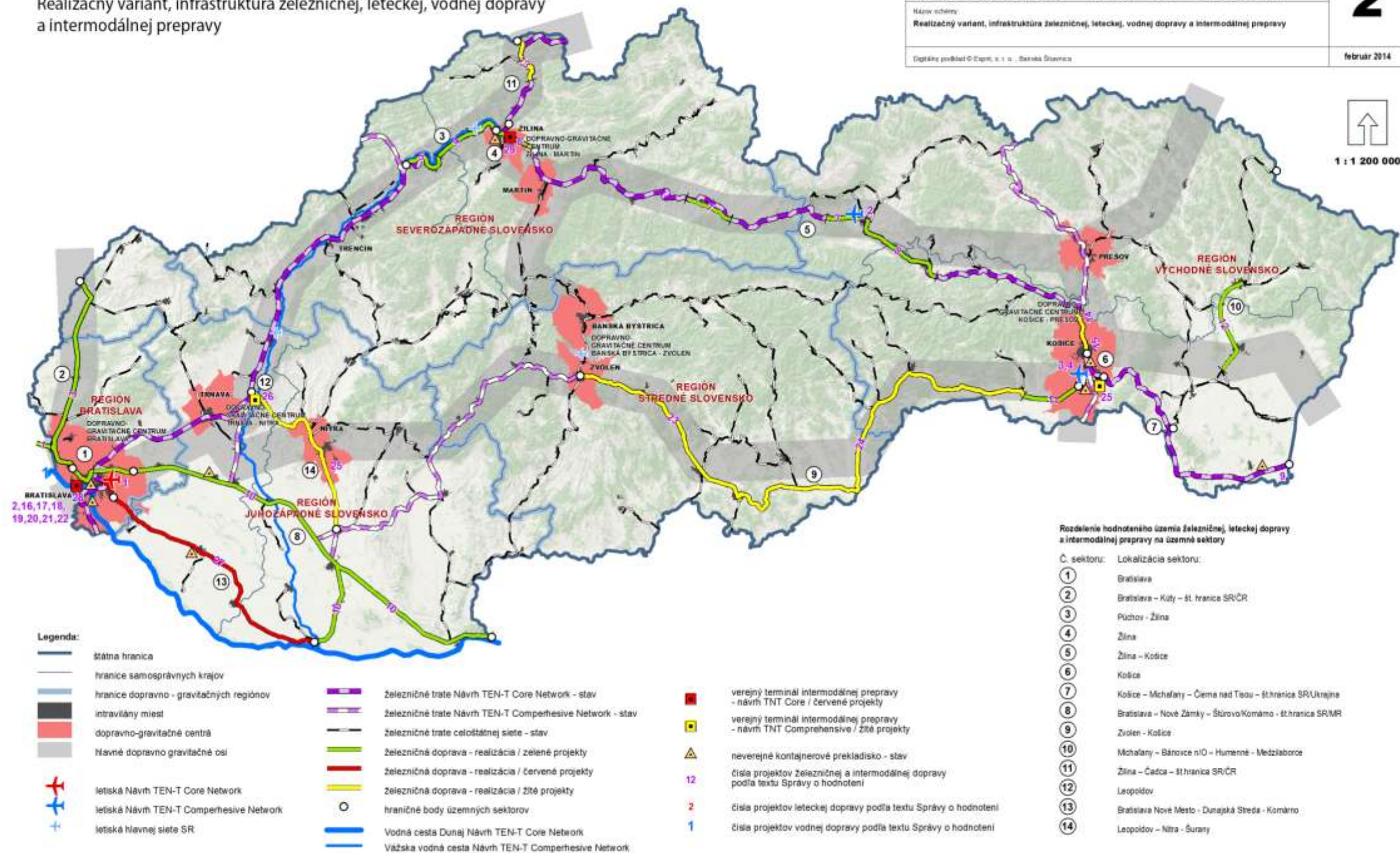
MAPOVÁ SCHÉMA Č.2

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej,
leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy
a intermodálnej prepravy

Názov dokumentácie: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení	Schéma číslo:			
Obstarávateľ dokumentácie: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR	2			
Spoločnosť: Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina			Koordinátor úlohy: Ing. Ľubomír Mateček	Spoločnosť schémy: Ing. Ľubomír Mateček
Názov schémy: Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy				
Digitálne podklady © Esprit, s. r. o., Benka Štefánika				
			február 2014	



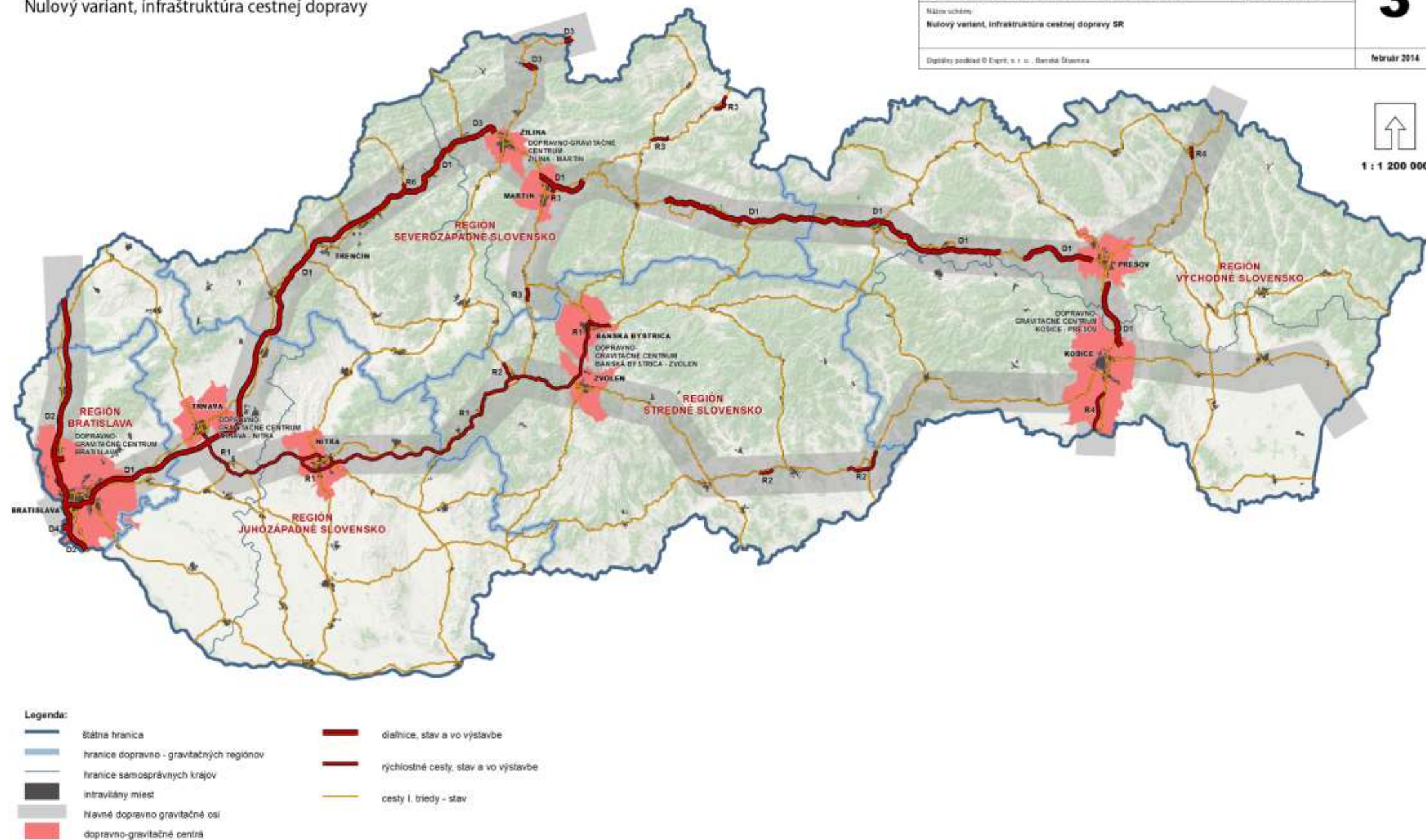
MAPOVÁ SCHÉMA Č.3

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Nulový variant, infraštruktúra cestnej
dopravy**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Nulový variant, infraštruktúra cestnej dopravy

Názov dokumentácie Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení			3
Obstarávateľ dokumentácie Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR			
Spracovateľ Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Koordinátor úlohy Ing. Ľubomír Mateček	Spracovateľ schémy Ing. Ľubomír Mateček	
Názov schémy Nulový variant, infraštruktúra cestnej dopravy SR			
Digitálny podpis © Exprint, s. r. o., Baranka Štefanica			február 2014

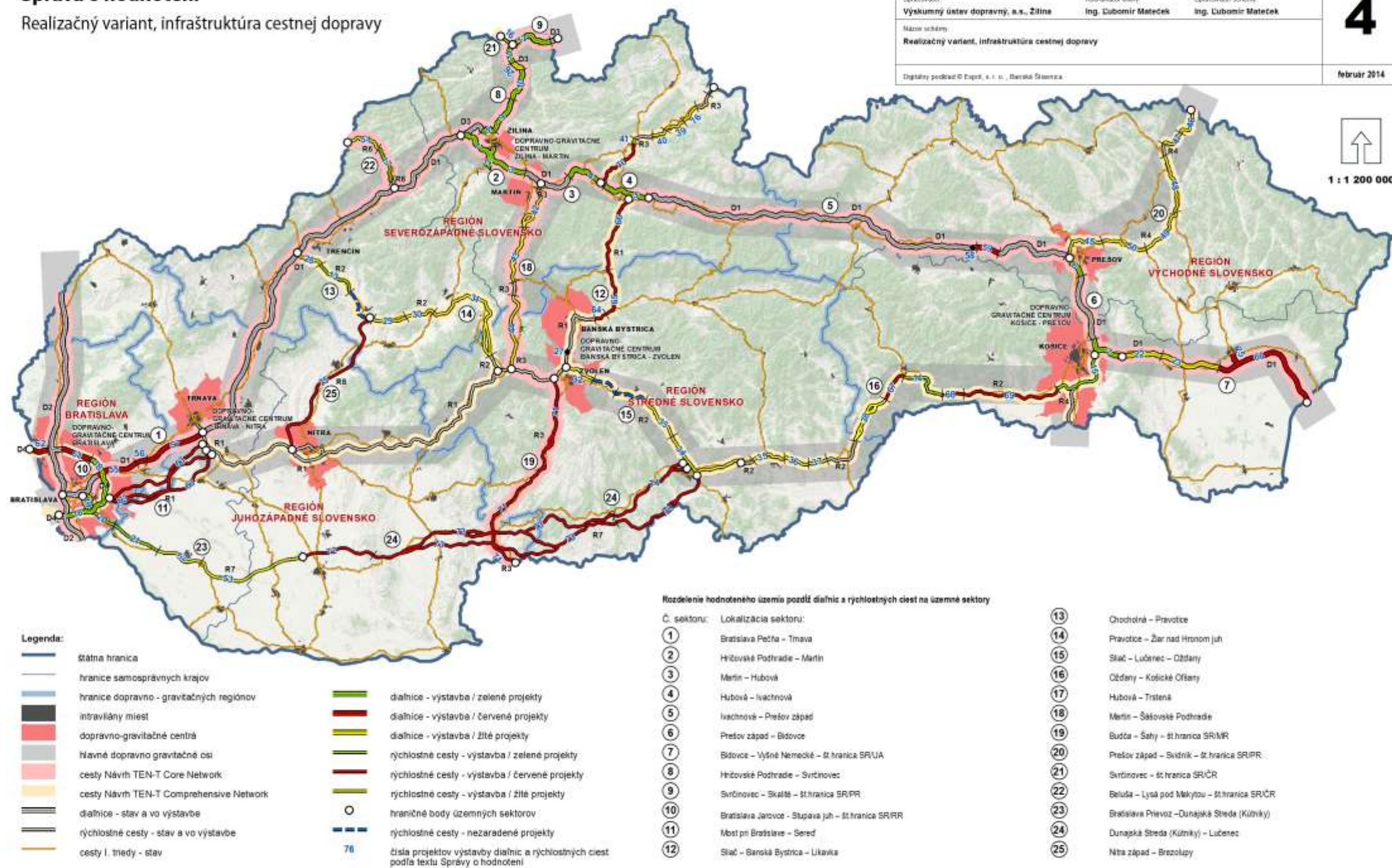


MAPOVÁ SCHÉMA Č.4

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej
dopravy**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy



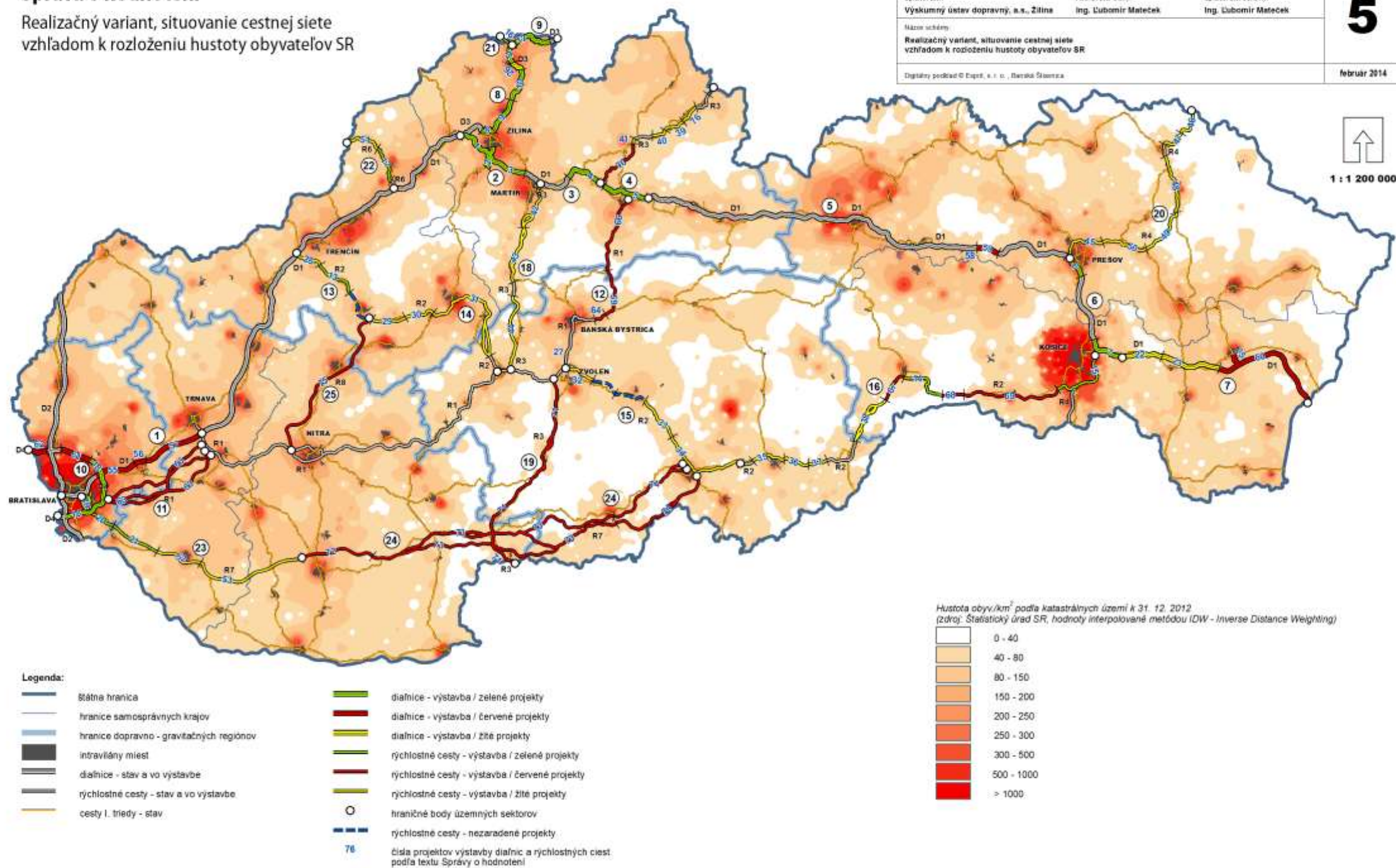
MAPOVÁ SCHÉMA Č.5

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, situovanie cestnej siete
vzhľadom k rozloženiu hustoty obyvateľov SR**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, situovanie cestnej siete
vzhľadom k rozloženiu hustoty obyvateľov SR

Názov dokumentácie	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení		Stránka číslo
Obstarávateľ dokumentácie	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR		5
Spracovateľ	Koordinátor úlohy	Spracovateľ schémy	
Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Ing. Ľubomír Mateček	Ing. Ľubomír Mateček	
Názov schémy	Realizačný variant, situovanie cestnej siete vzhľadom k rozloženiu hustoty obyvateľov SR		
Digitálny podklad © Esprit, s. r. o., Bratislava Slovensko			
			február 2014



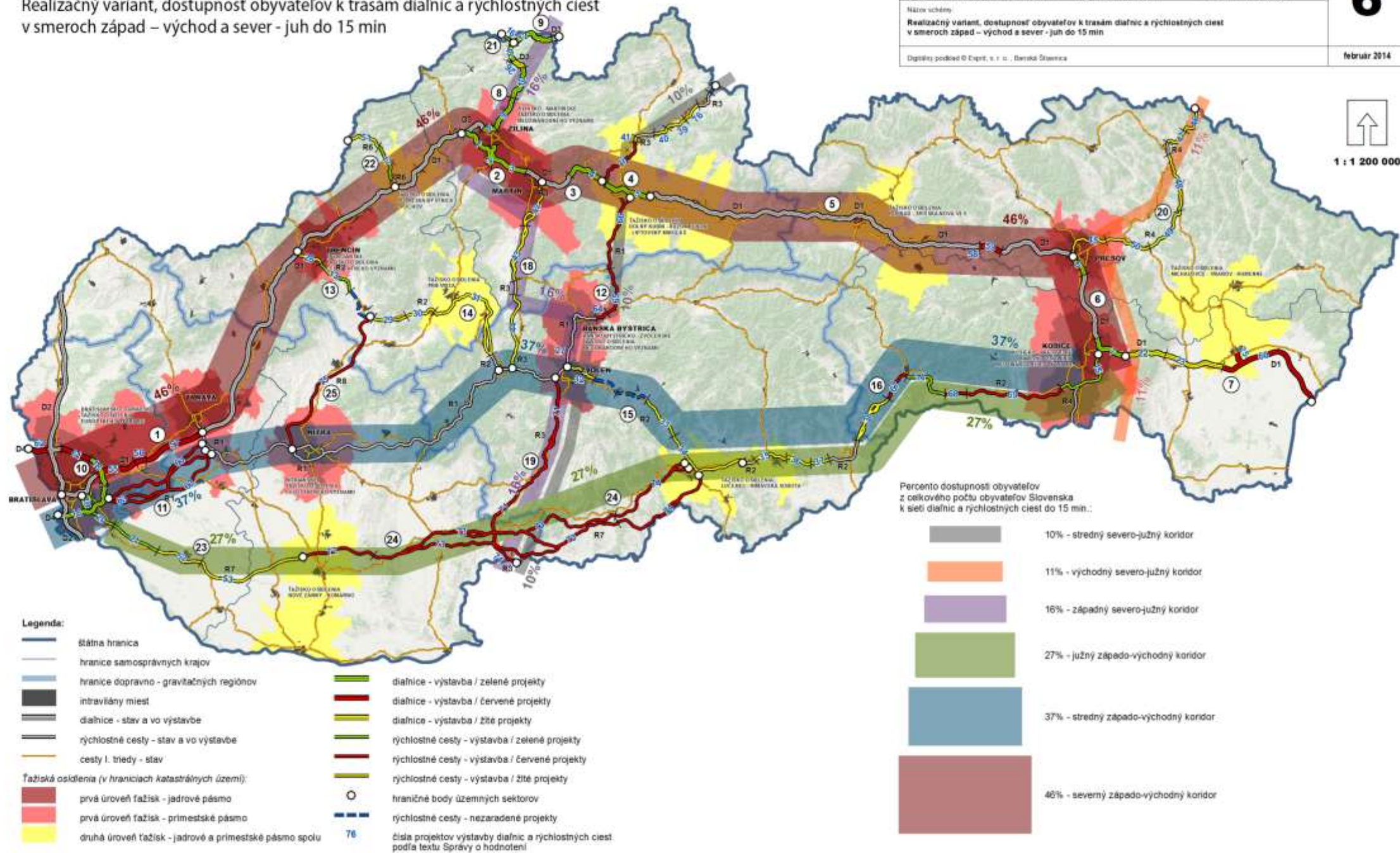
MAPOVÁ SCHÉMA Č.6

SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, dostupnosť obyvateľov k trasám diaľnic a rýchlostných ciest v smeroch západ – východ a sever – juh do 15 min

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, dostupnosť obyvateľov k trasám diaľnic a rýchlostných ciest
v smeroch západ – východ a sever - juh do 15 min

Názov dokumentácie: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení	Stránka číslo:		
Obstarávateľ dokumentácie: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR	6		
Spracovateľ: Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina			Spracovateľ schémy: Ing. Ľubomír Mateček
Ing. Ľubomír Mateček			
Názov schémy: Realizačný variant, dostupnosť obyvateľov k trasám diaľnic a rýchlostných ciest v smeroch západ – východ a sever - juh do 15 min	február 2014		
Digitálny podklad © Expert, s. r. o., Bratislava			



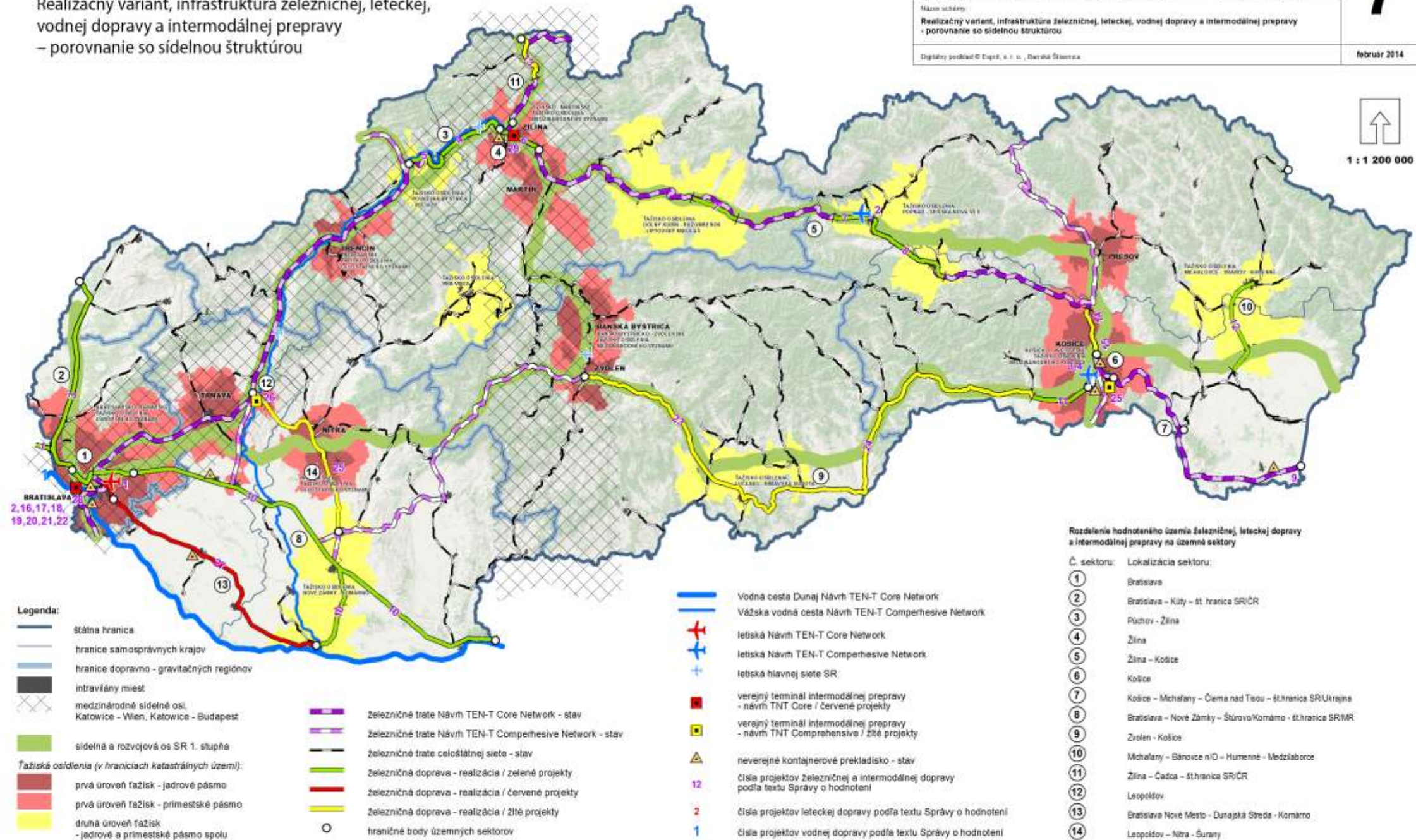
MAPOVÁ SCHÉMA Č.7

SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie so sídelnou štruktúrou

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej,
vodnej dopravy a intermodálnej prepravy
– porovnanie so sídelnou štruktúrou

Názov dokumentácie: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení	Šchéma číslo:		
Obstarávateľ dokumentácie: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR	7		
Spracovateľ: Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina			Koordinátor schémy: Ing. Ľubomír Mateček
Spracovateľ schémy: Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie so sídelnou štruktúrou			Spracovateľ schémy: Ing. Ľubomír Mateček
Digitálny podklad © Expert, s. r. o., Bratislava	február 2014		



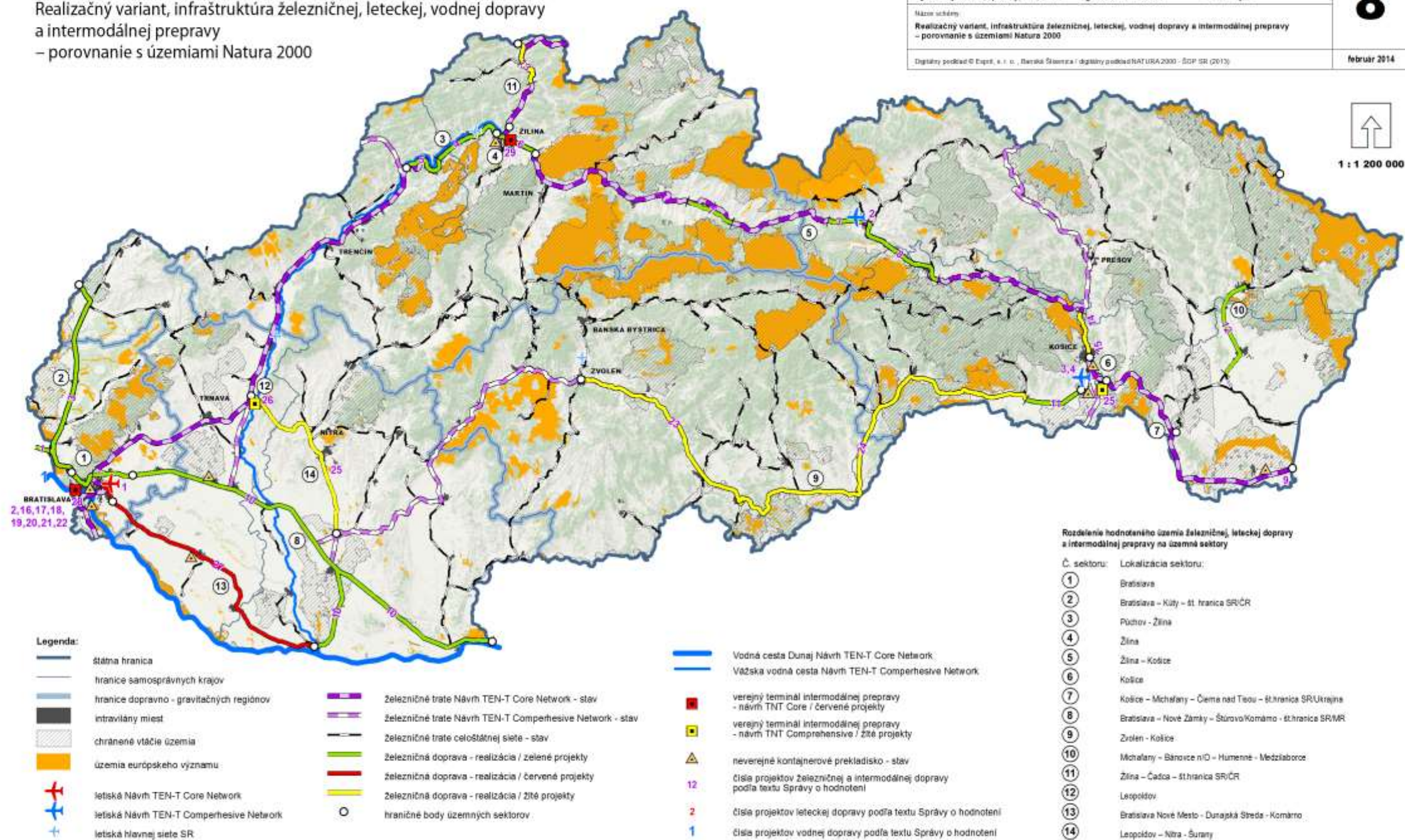
MAPOVÁ SCHÉMA Č.8

SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami Natura 2000

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy
a intermodálnej prepravy
– porovnanie s územiami Natura 2000

Názov dokumentácie	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení		Stránka číslo:
Obstarávateľ dokumentácie	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR		
Spracovateľ	Koordinátor schémy	Spracovateľ schémy	8
Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Ing. Ľubomír Mateček	Peter Hajník	
Názov schémy	Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami Natura 2000		
Digitálny podklad © Expert, s. r. o., Bratislava; Štatistika; digitálny podklad NATURA 2000 – ŠOP SR (2013)			
			február 2014



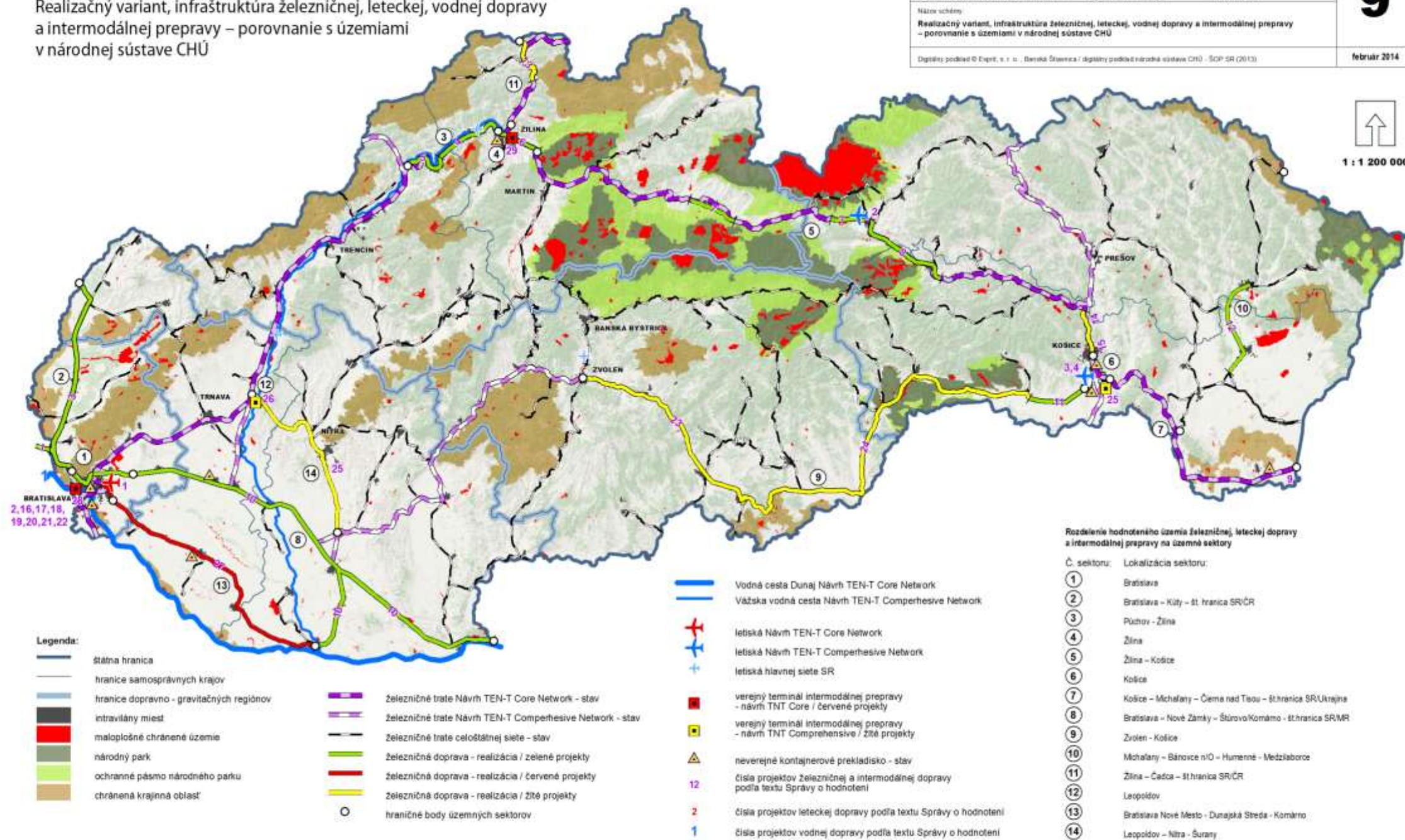
MAPOVÁ SCHÉMA Č.9

SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHU

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy
a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami
v národnej sústave CHÚ

Názov dokumentácie	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení		Schéma číslo 9
Obstarávateľ dokumentácie	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR		
Spracovateľ	Koordinátor úlohy	Spracovateľ schémy	
Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Ing. Ľubomír Mateček	Peter Hajník	
Názov schémy	Realizačný variant, infraštruktúra železničnej, leteckej, vodnej dopravy a intermodálnej prepravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHÚ		9
Digitálny podklad © Expert, s. r. o., Banská Števnica / digitálny podklad národná sústava CHÚ – ŠOP SR (2013)			
			február 2014



MAPOVÁ SCHÉMA Č.10

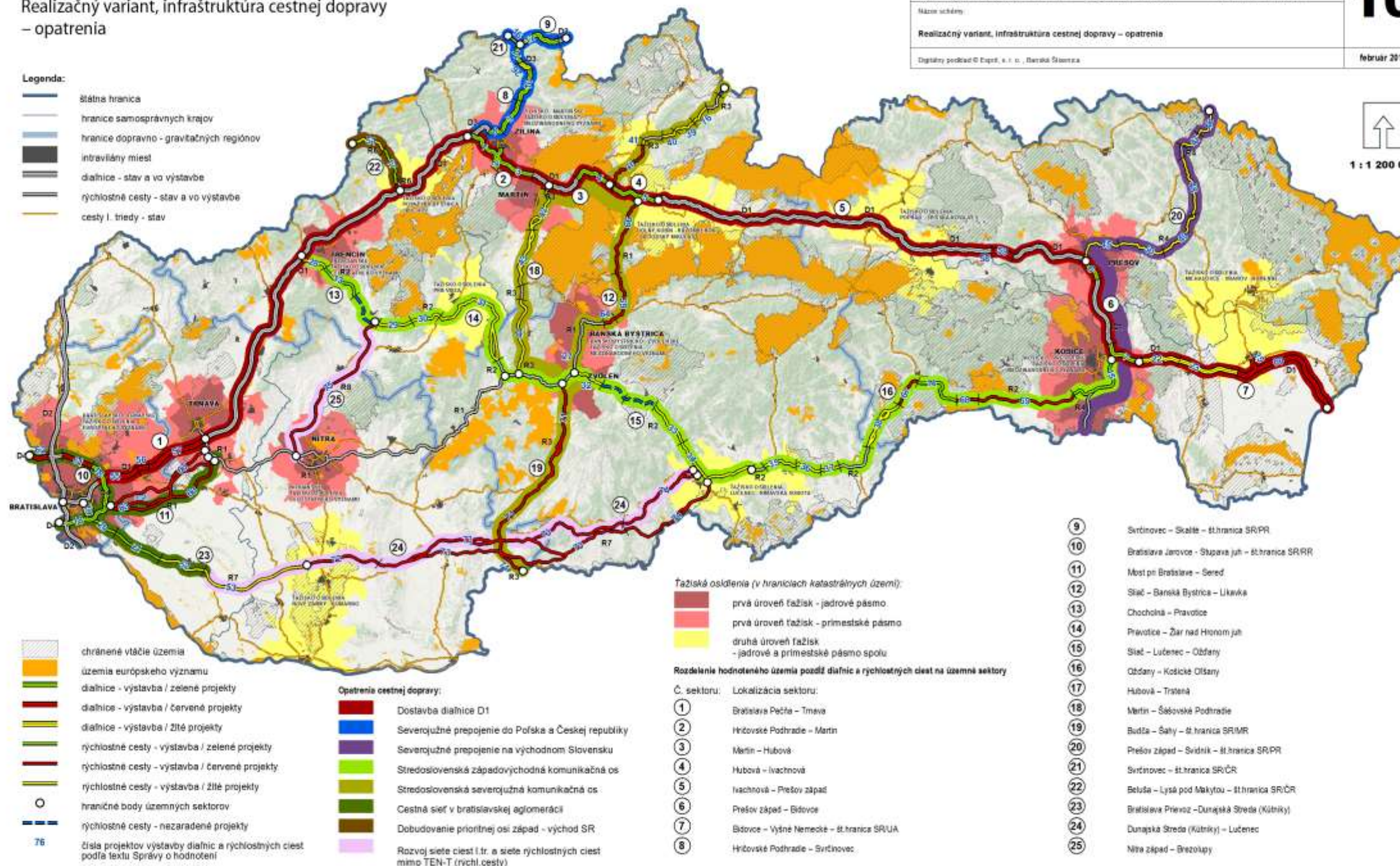
**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej
dopravy – opatrenia**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy
– opatrenia

Legenda:

- štátna hranica
- hranice samosprávnych krajov
- hranice dopravno - gravitačných regiónov
- intravilány miest
- diaľnice - stav a vo výstavbe
- rýchlostné cesty - stav a vo výstavbe
- cesty I. triedy - stav



Ťažiská osídlenia (v hraniciach katastrálnych území):

- prvá úroveň ťažísk - jadrové pásmo
- prvá úroveň ťažísk - prímestské pásmo
- druhá úroveň ťažísk - jadrové a prímestské pásmo spolu

Rozdelenie hodnoteného územia pozdĺž diaľnic a rýchlostných ciest na územné sektory

- | Č. sektoru: | Lokalizácia sektoru: |
|-------------|---------------------------------------------|
| 1 | Bratislava Peča - Trnava |
| 2 | Hriňovské Podhradie - Martin |
| 3 | Martin - Hubová |
| 4 | Hubová - Ivachnová |
| 5 | Ivachnová - Prešov západ |
| 6 | Prešov západ - Bítovce |
| 7 | Bítovce - Východ Nemecké - št.hranica SR/UA |
| 8 | Hriňovské Podhradie - Svitinovec |

- | | |
|----|----------------------------------------------------|
| 9 | Svitinovec - Skalica - št.hranica SR/PR |
| 10 | Bratislava Jarovce - Šupava juh - št.hranica SR/RR |
| 11 | Most pri Bratislave - Sereď |
| 12 | Sereď - Banská Bystrica - Likavka |
| 13 | Chocholná - Pravotice |
| 14 | Pravotice - Žiar nad Hronom juh |
| 15 | Sereď - Lučenec - Oľdany |
| 16 | Oľdany - Košické Oľdany |
| 17 | Hubová - Trstená |
| 18 | Martin - Šačkovské Podhradie |
| 19 | Budča - Šahy - št.hranica SR/MR |
| 20 | Prešov západ - Svidník - št.hranica SR/PR |
| 21 | Svitinovec - št.hranica SR/ČR |
| 22 | Beluša - Lysá pod Mlyňou - št.hranica SR/ČR |
| 23 | Bratislava Prienoz - Dunajská Streda (Kútiky) |
| 24 | Dunajská Streda (Kútiky) - Lučenec |
| 25 | Nitra západ - Brezokupy |

Názov dokumentu:	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení	Štátna čísla:
Obstarávateľ dokumentu:	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR	
Spracovateľ:	Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Koordinátor úlohy: Ing. Ľubomír Mateček
Názov schémy:	Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – opatrenia	Spracovateľ schémy: Ing. Ľubomír Mateček
Dátum vydania:	február 2014	

10

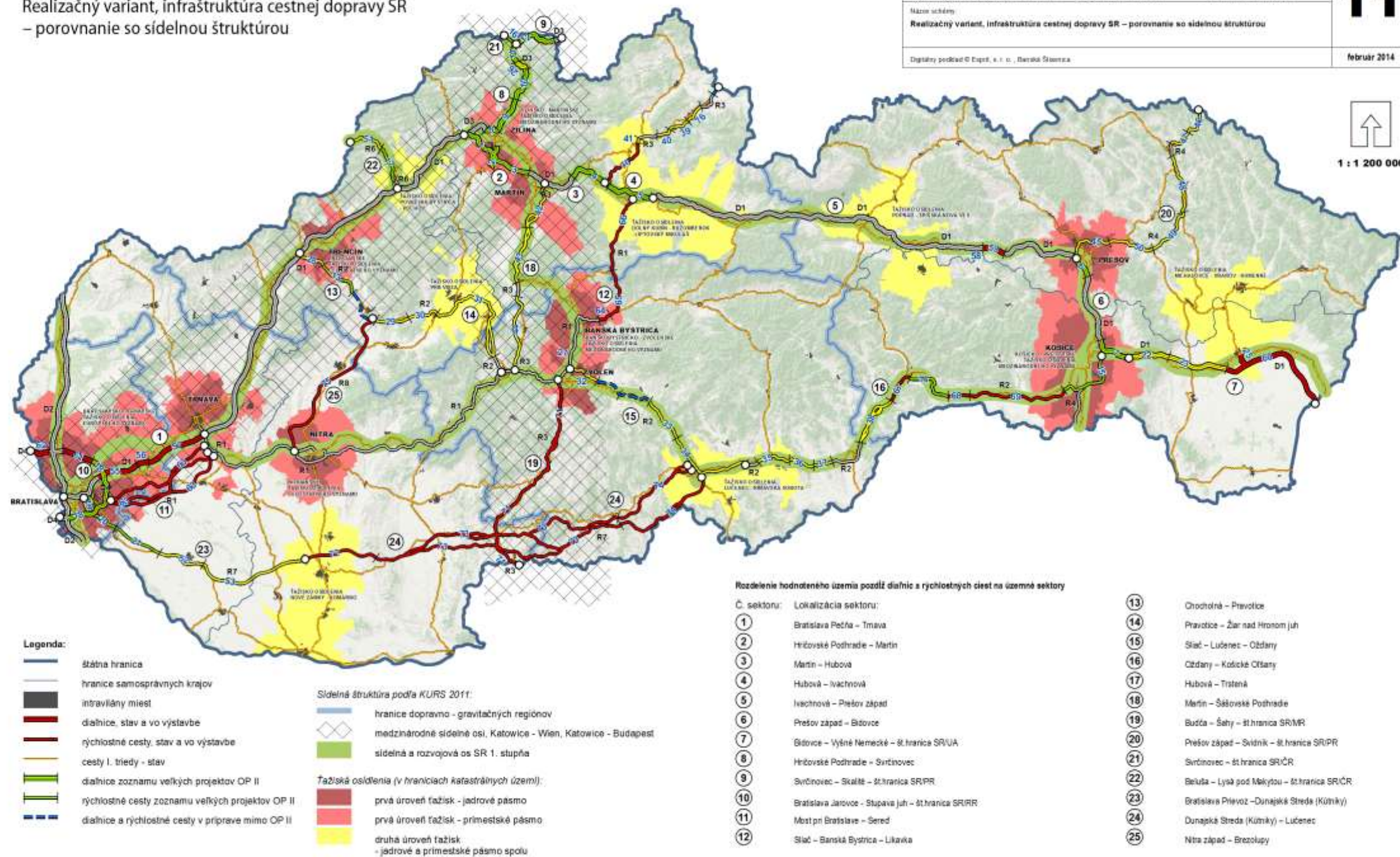
1 : 1 200 000

MAPOVÁ SCHÉMA Č.11

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej
dopravy – porovnanie so sídelnou štruktúrou**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy SR
– porovnanie so sídelnou štruktúrou



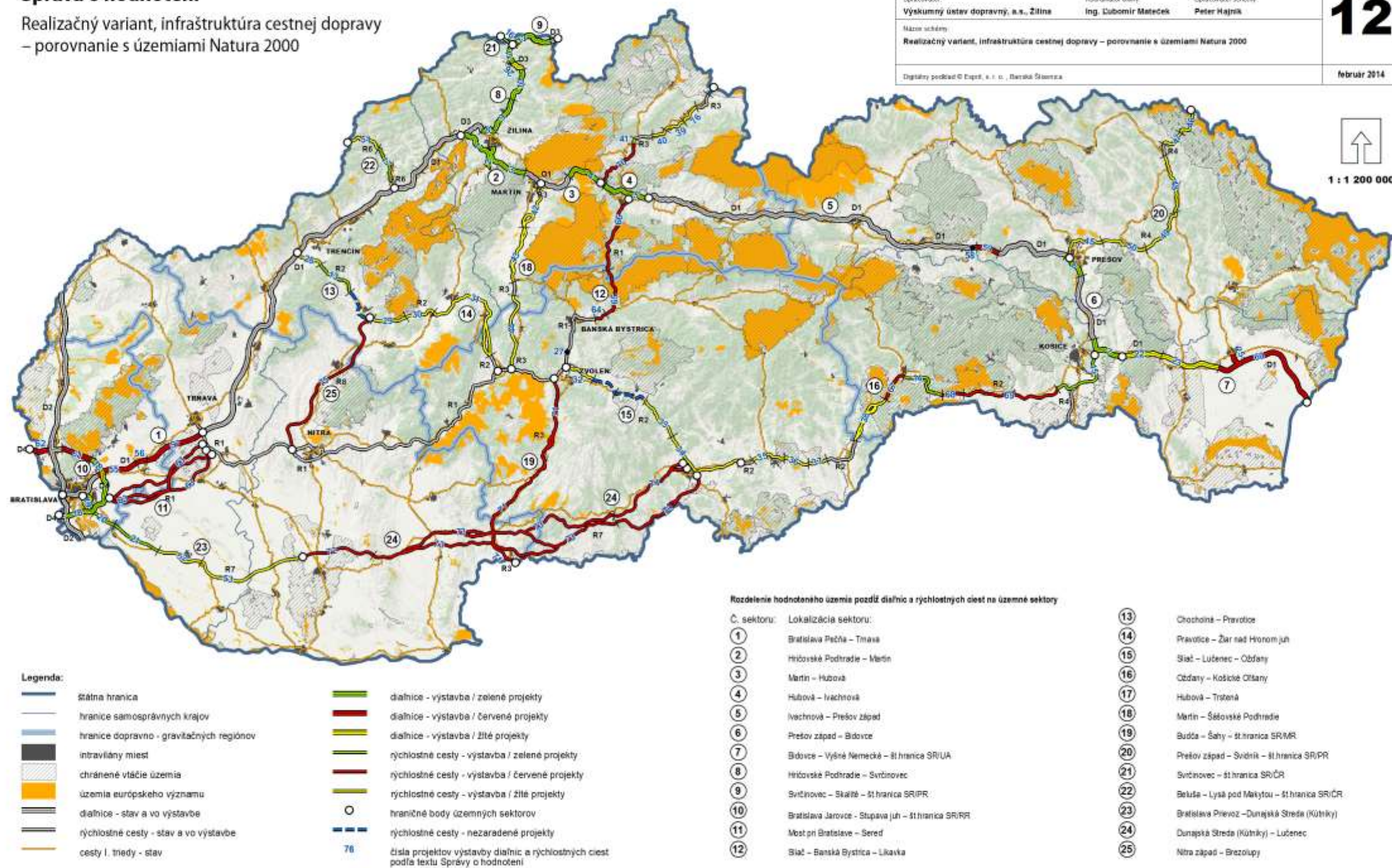
MAPOVÁ SCHÉMA Č.12

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej
dopravy – porovnanie s územiami Natura 2000**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy
– porovnanie s územiami Natura 2000

Názov dokumentu: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení			Stránka číslo: 12
Obstarávateľ dokumentu: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR			
Spracovateľ: Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Koordinátor úlohy: Ing. Ľubomír Mateček	Spracovateľ schémy: Peter Hajník	12
Názov schémy: Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie s územiami Natura 2000			
Digitálny podklad © Expat, s. r. o., Banská Štiavnica			
			február 2014



MAPOVÁ SCHÉMA Č.13

**SPRDI SR 2020, SOH, júl 2013, Realizačný variant, infraštruktúra cestnej
dopravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHU**

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení

Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy
– porovnanie s územiami v národnej sústave CHÚ

Názov dokumentácie	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, júl 2013, Správa o hodnotení		Schéma číslo
Obstarávateľ dokumentácie	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR		
Spracovateľ	Koordinátor území	Spracovateľ schémy	13
Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina	Ing. Ľubomír Mateček	Peter Hajník	
Názov schémy	Realizačný variant, infraštruktúra cestnej dopravy – porovnanie s územiami v národnej sústave CHÚ		február 2014
Digitálny podklad © Expert, s. r. o., Banská Števnica			

