

**Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
(SPRDI SR 2020)**

**Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
(SRVOND SR 2020)**

STANOVISKO

(Číslo: 2972/2014- 3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky podľa § 17 ods. 12 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých predpisov v znení neskorších predpisov.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

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

2. Identifikačné číslo

30 416 094

3. Adresa sídla

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovenská republika

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

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (SPRDI SR 2020)

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020

(SRVOND SR 2020)

2. Charakter

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 predstavujú strategické dokumenty s celoštátnym dosahom strednodobého charakteru.

3. Hlavné ciele

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (ďalej ako „SPRDI SR 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. Koncepcie 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 tomto 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 odporúčaní na zabezpečenie ich finančného krytia. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že napĺňanie jednotlivých cieľov bude potrebné zabezpečiť viaczdrojovým financovaním (fondy EÚ 2014 – 2020, štátny rozpočet, Nástroj na prepájanie Európy (CEF), inovatívne finančné nástroje, úvery, verejno-súkromné partnerstvá a pod.).

Implementácia opatrení uvedených v tomto strategickom dokumente prispeje k dosiahnutiu týchto strategických cieľov:

- odstránením identifikovaných kľúčových úzkych miest na infraštruktúre sa významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného, hospodárskeho a environmentálneho hľadiska alebo ich kombináciou,
- vytvorenie podmienok na splnenie záväzkov vyplývajúcich SR z Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie 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,
- zabezpečenie dostatočnej absorpčnej kapacity SR na financovanie z fondov EÚ v rámci programového obdobia 2014 – 2020 prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 - 2020 a Nástroja na prepájanie Európy (CEF),
- zefektívnenie vynakladania finančných prostriedkov na realizáciu dopravných stavieb a služieb verejnej osobnej 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,
- zvyšovanie bezpečnosti dopravných systémov,
- znižovanie energetickej náročnosti, spotreby prírodných zdrojov, ochrany ekosystémov a v konečnom dôsledku rozvoj nízkouhlíkového hospodárstva,
- zníženie socioekonomických a environmentálnych dopadov 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.

Cieľom *Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020* (ďalej ako „SRVOND SR 2020“) je opísať reálny, aktuálny stav v oblasti verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy, identifikovať príčiny tohto stavu a stanoviť strednodobé ciele daných módov dopravy.

Stratégia sa venuje pohľadu na verejnú osobnú dopravu z miestneho a regionálneho hľadiska v záujme zabezpečenia udržateľnej mestskej a regionálnej mobility. Dokument sa venuje aj otázkam nemotorovej dopravy, ktorá má, resp. môže 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.

Na účely zlepšenia súčasnej situácie sú definované vízie zlepšenia existujúceho stavu nasledovne:

- Vízia pre organizáciu verejnej osobnej dopravy: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce oproti súčasnosti.
- Vízia pre prevádzku verejnej osobnej dopravy: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.
- Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Na základe vízií boli definované 3 strategické ciele v oblasti verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy:

- Organizačný cieľ: Zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy,
- Prevádzkový cieľ: Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií,
- Infraštruktúrny cieľ: Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy.

Na naplnenie týchto strategických cieľov bolo navrhnutých 17 priorít a 56 opatrení, ktoré predstavujú aktivity na dosiahnutie cieľov a priorít.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Návrh SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 je predložený v jednom variante.

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 je rozdelený do dvoch logických celkov. Prvým je zhrnutie poznatkov získaných v rámci prípravy podrobných analytických dokumentov jednotlivých dopravných podsektorov, druhým je štruktúrovaný návrh vlastnej dopravnej sektorovej stratégie.

V rámci analytického zhrnutia (Kapitola 2) sú opísané všetky problémy dopravného sektora ako celku. Takýto prístup neznamená iba identifikáciu problémov súvisiacich výhradne s dopravnou infraštruktúrou, ale zachytáva aj aspekty súvisiace s organizáciou prevádzky alebo systémovým nastavením plánovania rozvoja dopravy. Na základe identifikovaných problémov boli jasne definované potreby, ktoré povedú k eliminácii identifikovaných úzkych miest.

Návrhová časť dokumentu spracováva získané poznatky do podoby ucelenej stratégie rozvoja dopravného sektora. V jednotlivých kapitolách sú uvedené definície vízií a strategických cieľov jednotlivých podsektorov (Kapitola 3), sú navrhnuté konkrétne celosieťové opatrenia (systémové, organizačné, prevádzkové, infraštruktúrne, súvisiace s bezpečnosťou a s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo) vedúce k ich naplneniu (Kapitola 4) a k zostaveniu projektového plánu, ktorý je priamo spojený s definovanými opatreniami (Kapitola 5 – Projektový plán pre programové obdobie 2014 – 2020, resp. 2023 a na obdobie 2020 - 2030). Posledná kapitola 6 uvádza základné parametre finančného plánu (zdroje a potreby) na obdobie 2014 – 2020, resp. 2023, prostredníctvom ktorého bude stratégia zavedená do praxe.

Prílohou časť obsahuje zoznam projektov.

V kapitole 3 sú stanovené nasledovné vízie a strategické ciele, cez ktoré budú vízie napĺňané:

Vízie a ciele procesov stabilného a efektívneho rozvoja dopravného sektora:

Vízia VP1 – Efektívne procesy plánovania rozvoja dopravného sektora

Vízia VP2 – Udržiateľné financovanie dopravného sektora

Strategický cieľ SP1 Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržiateľnému rozvoju dopravy

Strategický cieľ SP2 Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora

Strategický cieľ SP3 Udržiateľný plán financovania dopravnej infraštruktúry

Vízie a ciele v cestnej doprave:

Vízia VC1 Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

Strategický cieľ SC1 Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

Strategický cieľ SC2 Modernizácia a obnova cestnej siete

Strategický cieľ SC3 Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)

Strategický cieľ SC4 Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy

Strategický cieľ SC5 Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

Vízie a ciele v železničnej doprave:

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

Strategický cieľ SZ1 Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava

Strategický cieľ SZ2 Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava

Strategický cieľ SZ3 Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra

Strategický cieľ SZ4 Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice

Strategický cieľ SZ5 Ekonomicky udržiateľná železnica

Vízie a ciele v intermodálnej doprave:

Vízia VI1 Zaistenie podmienok pre rozvoj intermodálnej dopravy

Strategický cieľ SI1 Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra

Strategický cieľ SI2 Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy

Vízie a ciele v leteckej doprave:

Vízia VL1 Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra leteckej dopravy

Strategický cieľ SL1 Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy

Strategický cieľ SL2 Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy

Strategický cieľ SL3 Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana

Strategický cieľ SL4 Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy

Vízie a ciele vo vodnej doprave:

Vízia VV1 Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra a prevádzka vodnej dopravy

Strategický cieľ SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest

Strategický cieľ SV2 Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov

Strategický cieľ SV3 Zavádzanie nových technológií

Strategický cieľ SV4 Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy

Strategický cieľ SV5 Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 je tak isto rozdelená do dvoch logických celkov. Prvým je analytická časť zahrňujúca poznatky o východiskovej situácii a situačnej analýze a druhým je štruktúrovaný návrh vlastnej stratégie.

V rámci analytického zhrnutia (Kapitola 2 a 3) sú opísané východiská podľa funkčných celkov, ktorými sú západný, stredo-severný, stredo-južný a východný celok. Tieto kapitoly obsahujú časti týkajúce sa organizácie dopravy, prevádzky, infraštruktúry, SWOT analýzu a väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami.

Návrhová časť dokumentu spracováva získané poznatky do podoby ucelenej stratégie. V jednotlivých kapitolách sú uvedené definované vízie, ciele vízií a priority (Kapitola 4), ako aj opatrenia na ich zabezpečenie (Kapitola 5). Posledná kapitola uvádza metodiku analýzy a hodnotenia potenciálnych projektových zámerov a projektov.

Prílohou časť obsahuje analýzu potenciálnych projektových zámerov, detailné informácie o vybraných systémoch MHD, dislokáciu a zoznamy osobných železničných vozňov, údaje o parkovaní vo vybraných mestách.

V kapitole 4 sú stanovené nasledovné vízie, ciele a priority, cez ktoré budú vízie napĺňané:

Vízia VD1: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce oproti súčasnosti.

Strategický cieľ 1 SD1: Zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Priorita SD1.1: Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave

Priorita SD1.2: Zabezpečenie dostatku finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej a nemotorovej osobnej dopravy

Priorita SD1.3: Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál

Priorita SD1.4: Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy

Priorita SD1.5: Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave

Vízia VD2: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.

Strategický cieľ 2 SD2: Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií

Priorita SD2.1: Definovanie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb a záväzkov objednávateľov na ich dodržiavanie

Priorita SD2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšeným plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave

Priorita SD2.3: Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy

Priorita SD2.4: Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich

Priorita SD2.5: Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov

Vízia VD3: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Priorita SD3.1: Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich, vysokou energetickou efektívnosťou a nízkymi emisiami

Priorita SD3.2: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti

Priorita SD3.3: Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach

Priorita SD3.4: Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov

Priorita SD3.5: Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy

Priorita SD3.6: 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

Priorita SD3.7: Upokojuvanie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí.

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Pri návrhu SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 a stanovení environmentálnych cieľov správy o hodnotení 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 rastu
- návrhy integrovaných usmernení v rámci stratégie Európa 2020
- strategické usmernenia Spoločenstva
- legislatíva ES / EÚ v oblasti kohéznej politiky
- legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže
- legislatíva ES / EÚ v oblasti verejného obstarávania
- legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia
- legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 19. novembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje
- 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 mestách
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave
- dohody AGR, AGC, AGTC, AGN
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050
- Stratégia EÚ pre dunajský región
- Európsky dohovor o krajine

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
- Koncepcia 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 Koncepcie územného rozvoja Slovenska 2001

- Územný generel cestnej dopravy SR, rozpracovanie KURS 2001
- Polycentrická koncepcia osídlenia ako nástroj zabezpečenia funkčnej komplexnosti na regionálnej a lokálnej úrovni, výskumná úloha nadväzujúca na KURS 2001
- 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 rýchlостných ciest z roku 2001
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest 2008
- Doplnky k Novému projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest - schválený Doplnok č. 1 (predĺženie rýchlостnej cesty R1 Banská Bystrica – Ružomberok), Doplnok č. 2 (rýchlостná 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 rýchlостných ciest na roky 2011 - 2014
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry
- Koncepcia 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
- 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
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010
- Spoločný dokument územného rozvoja krajín V4+2 (Vyšehradská štvorka - V4, Bulharskej republiky a Rumunska)
- ADVANCE a QUEST, európske projekty pre vývoj auditu a procesu certifikácie európskych miest v oblasti tvorby plánov pre trvalo udržateľnú mobilitu
- Nariadenia 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 SR
- Spôsob uplatnenia ex ante kondicionalít pri príprave implementačného mechanizmu politiky súdržnosti EÚ po roku 2013 v podmienkach Slovenskej republiky.

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 ako strategické dokumenty s celoštátnym dosahom sú podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) predmetom posudzovania vplyvov strategických dokumentov. Posudzovanie vplyvov zabezpečilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky. Posudzovanie bolo vykonané podľa § 17 zákona a s uplatnením príslušných článkov Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie.

Príprava strategického dokumentu mala tento priebeh:

Popis aktivity	Ukončenie
Zasadnutie Horizontálnej pracovnej skupiny pre prípravu SPRDI SR 2020	19., 29.04. 2013 10., 15., 27., 28.05.2013
Predloženie 1. návrhu strategického dokumentu	20.06.2013
Predloženie hodnoteného 2. návrhu SPRDI SR 2020	30.07.2013
Predloženie hodnoteného 2. návrhu SRVOND SR 2020	august 2013
Vypracovanie konečného znenia SD so zapracovaním pripomienok	máj 2014
Predloženie SD na rokovanie vlády SR	jún 2014

Posudzovanie strategického dokumentu malo tento priebeh:

Popis aktivity	Začiatok	Ukončenie
Predloženie Oznámenia o strategickom dokumente na MŽP SR (spracoval obstarávateľ MDVRR SR, sekcia Operačného programu Doprava ako rezortný orgán)		08.07.2013
Zverejnenie Oznámenia o strategickom dokumente na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku (Hospodárske noviny) a jeho pripomienkovanie	08.07.2013 resp. 09.07.2013	23.07.2013 resp. 24.07.2013
Určenie Rozsahu hodnotenia obstarávateľom a zároveň rezortným orgánom v spolupráci s MŽP SR		15.08.2013
Zverejnenie Rozsahu hodnotenia a jeho pripomienkovanie na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku - Hospodárske noviny a jeho pripomienkovanie	19.08.2013	29.08.2013
Predloženie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu na MŽP SR (spracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina)		28.02.2014
Zverejnenie správy o hodnotení a návrhu strategického	03.03.2014	24.03.2014

dokumentu na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku - Hospodárske noviny a jeho pripomienkovanie		
Verejné prerokovanie správy o hodnotení o 15,00 hod. v priestoroch MDVRR SR		13.03.2014
Určenie spracovateľa odborného posudku (MŽP SR)		21.03.2014
Odovzdanie odborného posudku obstarávateľom ako rezortným orgánom so zohľadnením cezhraničného posudzovania na MŽP SR		04.06.2014
Vypracovanie záverečného stanoviska (MŽP SR)		jún 2014
Zverejnenie záverečného stanoviska na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk) a na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk)		jún 2014

Okrem uvedeného, dňa 25.03.2014 MŽP SR zaslalo dotknutým stranám (Maďarsko, Rakúsko, Česko, Poľsko, Ukrajina) predmetnú dokumentáciu na vyjadrenie v rámci uplatnenia požiadaviek Dohovoru z Espoo. Dotknuté strany zaslali svoje stanovisko v máji 2014.

Po ukončení procesu posudzovania vplyvov zohľadní MDVRR SR ako rezortný orgán stanovisko MŽP SR v návrhu oboch strategických dokumentov, spôsob zohľadnenia uvedie v doložke vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie.

2. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Vláda Slovenskej republiky

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie vlády Slovenskej republiky

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správa o hodnotení strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020“ bola vypracovaná v zmysle zákona spracovateľom dokumentácie Výskumným ústavom dopravným, a.s., Žilina vo februári 2014. Správa o hodnotení bola vyhotovená podľa prílohy č. 4 zákona s rešpektovaním všeobecných a špecifických požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Odborný posudok bol vypracovaný doc. RNDr. Katarínou Pavličkovou, CSc. na základe určenia MŽP SR, odboru environmentálneho posudzovania listom č. 9634/2011/3.4/ml zo dňa 21.03.2014. Doc. Pavličková je zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb ako fyzická osoba.

Spracovateľka odborného posudku konštatuje, že z formálneho hľadiska je správa o hodnotení štruktúrovaná podľa prílohy č. 4 zákona s prihliadnutím na určený rozsah hodnotenia. Z hľadiska úplnosti správy o hodnotení konštatuje, že predkladaný dokument

umožňuje oboznámenie sa so strategickým dokumentom. Jednotlivé časti správy o hodnotení sú podľa nej vypracované výpovedne a kvalitne.

Pri záverečnom pozitívnom hodnotení (oba strategické dokumenty odporúča prijať v predloženej variante) uvádza, že vzhľadom na charakter predkladaných strategických dokumentov, a to v súvislosti s vypracovaním správy o hodnotení a ďalšími dostupnými informáciami, je možné strategické dokumenty prijať s tým, že jednotlivé konkrétne projekty budú podrobne posúdené a zhodnotené podľa zákona v procese posudzovania vplyvov činností na životné prostredie (EIA) a v prípade potreby doplnené primeraným hodnotením vplyvov na územia sústavy Natura 2000.

Do prílohových častí konečného znenia oboch stratégií navrhuje zaradiť nasledovné:

- doplniť riešenie cesty I/79 – obchvaty obcí v úseku Hriadky – Vranov nad Topľou vrátane obce Dvorianky do SPRDI SR,
- doplniť „Vybudovanie medzinárodnej diaľkovej cyklotrasy EuroVelo 11“ (nositeľ projektu KSK) do SRVOND SR 2020,
- doplniť „Vybudovanie diaľkovej cyklotrasy Zemplínska cyklomagistrála (nositeľ projektu: KSK)“ do SRVOND SR 2020,
- v časti SRVOND SR 2020 „Príloha č. 1 Analýza potenciálnych projektových zámerov a projektov“ v tabuľke potenciálnych projektových zámerov a projektov opraviť názvy:
 - a) ID 5 na Výstavba prestupných terminálov s príslušným informačným systémom,
 - b) ID 30 na Spracovanie Generálneho dopravného plánu Košického samosprávneho kraja,
 - c) ID 83 na Modernizácia a výstavba centrálnych autobusových zastávok s príslušným informačným systémom,
 - d) ID 84 na Vybudovanie centrálného dispečingu systémov verejnej dopravy – dispečing IDS.

Dôležitou skutočnosťou pri výbere a zaradení konkrétnych projektov dopravnej infraštruktúry do SPRDI SR 2020 je podľa nej to, že väčšina z potrebných a prijateľných (tzv. „zelených“) projektov už prešla procesom EIA, a preto ich možno hodnotiť ako realizovateľné v danom finančnom období. Ostatné je možné považovať za určitý zásobník projektov, ktorých projektovaniu a realizácii budú predchádzať ďalšie štúdie, pri ktorých sa preukáže nielen ich dopad na životné prostredie konkrétnych lokalít, ale aj ich opodstatnenosť.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

Podľa § 12 zákona boli doručené tieto stanoviská (uvedené chronologicky):

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, sekcia hnutel'ného a nehnuteľného majetku
(list č. SHNM-OO-2014/00153-009 zo dňa 10.03.2014)

Ministerstvo vnútra SR, sekcia hnutel'ného a nehnuteľného majetku k predloženým materiálom nemá námietky.

Ministerstvo financií Slovenskej republiky, sekcia európskych fondov (list č. MF/010724/2014-541 021701/2014 zo dňa 10.03.2014)

Ministerstvo financií SR, sekcia európskych fondov neuplatňuje k predloženým dokumentom pripomienky.

Bratislavský samosprávny kraj (list č. 3516/2014 zo dňa 12.03.2014)

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, odbor územného plánu a životného prostredia nemá k dokumentu žiadne pripomienky.

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, odbor dopravy pozitívne hodnotí riešenie problematiky regionálnych železničných tratí. Z hľadiska cestnej dopravy požaduje zahrnúť do riešenia inteligentných dopravných systémov aj monitorovanie dopravnej situácie na cestách nižšej triedy (II. a III. triedy).

Slovenská obchodná a priemyselná komora, Žilinská regionálna komora (list zo dňa 14.03.2014)

Pripomienky Slovenskej obchodnej a priemyselnej komory, konkrétne Žilinskej regionálnej komory sa týkajú dvoch okruhov:

- opatrenie v SPDRI SR 2020 „Stredoslovenská severojužná komunikačná sieť“, vetva R3-R1-R3 nemá podľa nich opodstatnenie (aj vzhľadom na najhoršie výsledky v rámci správy o hodnotení), zároveň upozorňujú na nesprávne pomenovanie osi „stredoslovenská“, ktoré by malo byť severozápadné, resp. stredné (podľa KURS 2011),
- vedenie rýchlostnej cesty R1 v Žilinskom kraji je vedené cez neobývaný úsek, ktoré je navyše v konflikte s vysoko ceneným územím Natura 2000, s Národnými parkami Nízke Tatry a Veľká Fatra, preto je pre podnikateľov nevyhovujúce.

Riešenia a návrhy majú nasledovné:

- úsek „z Ostravy/Wroclaw, z Katowíc/Sliezsko – Žilina – Martin – Kremnica – Šášovské Podhradie – Zvolen – Šahy“ znázorniť ako jedno hlavné súvislé opatrenie v južnom smere a toto realizovať v schéme č. 10 farebne modrou v celej trase a pomenovať ho „stredná severojužná os“, týmto súvislým opatrením sa podľa nich v plnom rozsahu naplní prioritá schválenej Core Corridor TEN-T,
- pripojením rýchlostnej cesty R3 Trstená – Dolný Kubín – Hubová s peážou diaľnice D1 po Martin sa zároveň dosiahne environmentálne prijateľné riešenie vylúčenia rýchlostnej cesty R1 z úseku Ružomberok – Banská Bystrica),
- odporúčajú posúdiť variant trasovania rýchlostnej cesty R3 z Turčeka v smere na Banskú Bystricu.

Združenie miest a obcí Slovenska (list č. 121/2014 – Do zo dňa 14.03.2014)

Združenie miest a obcí Slovenska neuplatňuje k predloženým dokumentom pripomienky.

Úrad vlády Slovenskej republiky, sekcia centrálny koordinačný orgán (list č. 4477-14994/2014/OPS zo dňa 17.03.2014)

Úrad vlády Slovenskej republiky, sekcia centrálny koordinačný orgán vniesla 1 pripomienku:

- doplniť do zoznamu strategických dokumentov SR hlavný strategický dokument SR na využívanie Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 – 2020, a to „Partnerskú dohodu SR na roky 2014 – 2020“ schválenú uznesením vlády SR č. 65 zo dňa 12.02.2014.

Žilinský samosprávny kraj (list č. 3151/2014/ODaRR-006 zo dňa 19.03.2014)

Žilinský samosprávny kraj má pripomienku k strategickému dokumentu s celoštátnym dosahom SRVOND SR 2020, týkajúcu sa správneho pomenovania funkčných regiónov podľa záväznej časti Zmien a doplnkov č. 1 KURS 2001, ktorá funkčné regióny pomenúva

v záväznom regulatíve č. 11.1 stabilizovať základné zónovanie Slovenskej republiky v priestoroch:

11.1.1 Bratislava,

11.1.2 Juhozápadné Slovensko a dopravnogravitačné centrum Nitra – Trnava,

11.1.3 Severozápadné Slovensko a dopravnogravitačné centrum Žilina – Martin,

11.1.4 Stredné Slovensko a dopravnogravitačné centrum Zvolen – Banská Bystrica,

11.1.5 Východné Slovensko a dopravnogravitačné centrum Košice – Prešov.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, sekcia podporných programov (list č. 498/2014-1200 zo dňa 19.03.2014)

Ministerstvo hospodárstva SR neuplatňuje k predloženým dokumentom pripomienky.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (list č. MAGS 45 019/2014 – 106 543 zo dňa 20.03.2014)

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava vyslovuje negatívne stanovisko k projektu „Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r.km 1880,260 – 1862,000“ (predmetná stavba je uvedená pod klasifikáciou 2151 – Prístavy a vodné cesty a 2152 Priehrady), ak by sa v rámci neho uvažovalo s výstavbou vodného diela na Dunaji v profile ostrova Sihot’.

Miestny úrad Mestskej časti Bratislava – Devín (list č. 4/687/2014/st zo dňa 20.03.2014)

Miestny úrad Mestskej časti Bratislava – Devín žiada z predmetných dokumentov vypustiť z návrhu všetkých technických opatrení riešiacich parametre plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj, Bratislava – št. hranica SR/RR (Dunaj, r.km 1880,260 – 1862,000) klasifikáciu stavieb č. 2152.

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky, sekcia riadenia ESF (list č. 8972/2014-M_ODP, 13190/2014 zo dňa 21.03.2014)

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, sekcia riadenia ESF nemá k predloženým dokumentom pripomienky.

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb (list č. 6827/2014 zo dňa 21.03.2014)

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb nemá k predloženým dokumentom pripomienky.

Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, sekcia kultúrneho dedičstva (list č. MK-1234/2014-221/14906 zo dňa 21.03.2014)

Ministerstvo kultúry SR zdôrazňuje na nutnosť používania správnej terminológie:

- na s. 42 vetu „Pod pojem kultúrne dedičstvo v tomto dokumente zahŕňame kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti, archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.“ opraviť na „Pod pojem kultúrne a prírodné dedičstvo v tomto dokumente zahŕňame národné kultúrne pamiatky, nehnuteľnosti v pamiatkovom území, pamätihodnosti obcí, archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.“,
- na s. 71 vety „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.“ opraviť na „Kritérium zahŕňa vplyvy výstavby dopravnej infraštruktúry a následnej prevádzky na národné kultúrne pamiatky, nehnuteľnosti v pamiatkovom území, pamätihodnosti obcí, archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality. Nie sú v ňom zahrnuté ďalšie kategórie kultúrneho dedičstva, ako napr. knižničný fond, archívny fond, zbierkové fondy múzeí a galérií, audiovizuálne fondy a iné špecifické fondy, ktorých ovplyvnenie sa realizáciou SD nepredpokladá.“,

- v celom používať termín „národné kultúrne pamiatky“ namiesto „kultúrne pamiatky“.

Úrad Košického samosprávneho kraja, odbor dopravy (list č. 1036/2014/OD-8926 zo dňa 24.03.2014)

Úrad Košického samosprávneho kraja, odbor dopravy navrhuje doplniť SRVOND SR 2020 - v časti „Cyklistická doprava“ (s. 212): Existujúce cyklotrasy na území Košického samosprávneho kraja majú najmä cykloturistický charakter a nezodpovedajú požiadavkám na efektívnu a bezpečnú dopravnú obsluhu územia. Cykloturistické trasy sú mnohokrát izolované a mimo rekreačných lokalít a sú často vedené po existujúcich pozemných komunikáciách I. a II. triedy, kde nie sú vytvorené podmienky pre bezpečnú cyklistickú dopravu. Segregované cyklistické cestičky sú na území kraja vybudované v minimálnej miere a obyčajne spájajú len 2 obce alebo sú súčasťou cykloturistickej trasy,

- v časti „Príloha č. 1 Analýza potenciálnych projektových zámerov a projektov“ doplniť v tabuľke potenciálnych projektových zámerov a projektov projekty „Vybudovanie medzinárodnej diaľkovej cyklotrasy EuroVelo 11“ (nositeľ projektu KSK) a „Vybudovanie diaľkovej cyklotrasy Zemplínska cyklomagistrála (nositeľ projektu: KSK)“,
- v časti „Príloha č. 1 Analýza potenciálnych projektových zámerov a projektov“ doplniť v tabuľke potenciálnych projektových zámerov a projektov opraviť názvy:
 - a) ID 5 na Výstavba prestupných terminálov s príslušným informačným systémom,
 - b) ID 30 na Spracovanie Generálneho dopravného plánu Košického samosprávneho kraja,
 - c) ID 83 na Modernizácia a výstavba centrálnych autobusových zastávok s príslušným informačným systémom,
 - d) ID 84 na Vybudovanie centrálného dispečingu systémov verejnej dopravy – dispečing IDS.

Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií (list č. 6/2014-A zo dňa 25.03.2014)

Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií neuplatňuje k predloženým dokumentom pripomienky.

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, sekcia majetku a infraštruktúry (list č. SEMaI-16-10/2014 zo dňa 25.03.2014)

Ministerstvo obrany SR nemá k návrhom strategických dokumentov a k správe o hodnotení pripomienky.

Upozorňujú, že realizáciu jednotlivých investičných zámerov vyplývajúcich zo strategických dokumentov je potrebné plánovať tak, aby nebolo ohrozené plnenie úloh MO SR na úseku obrany štátu. Uvedené požadujú zapracovať do materiálov.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia (list č. 2972/2014-3.4/ml zo dňa 25.03.2014)

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia na základe interného pripomienkovania v rámci MŽP SR odporúča v správe o hodnotení:

- nahradiť vetu na s. 44 „Zákon č. 223/2001 Z. z. o odpadoch definuje nakladanie s odpadom ako zber, prepravu, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu, vrátane starostlivosti o zneškodňovania.“ na „Zákon č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov definuje nakladanie s odpadom ako zber, prepravu, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu, vrátane dohľadu nad týmito činnosťami a nasledujúcej starostlivosti o miesta zneškodňovania.“,
- doplniť problematiku cyklistickej dopravy,
- doplniť problematiku bezpečnosti chodcov ako účastníkov cestnej premávky,
- je potrebné, aby pri projektovej príprave a samotnej realizácii plánovaných stavieb dopravnej infraštruktúry boli rešpektované požiadavky na ochranu chránených vodohospodárskych oblastí, vodárenských zdrojov a ich ochranných pásiem a zabezpečenie ochrany územia pred povodňami,
- aby sa materiál zaoberal aj využitím vodných plôch pre širšie rekreačné využitie regiónov v oblasti cestovného ruchu,
- doplniť „úzke“ miesta na vodnej ceste Morava,
- z pohľadu financovania navrhovaných aktivít pre rozvoj dopravnej infraštruktúry by zdroje financovania mali byť vyčlenené v operačných programoch a programoch cezhraničnej spolupráce.

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia na základe interného pripomienkovania v rámci MŽP SR požaduje:

- aby projektové dokumentácie úpravy vodných tokov súvisiace s premosteniami, preločkami, súbehmi komunikácií s vodnými tokmi, boli vypracované autorizovaným inžinierom pre vodohospodárske stavby podľa platných legislatívnych a technických noriem.

Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky (list č. OHŽP - 2534/2014 zo dňa 25.03.2014)

Úrad verejného zdravotníctva SR súhlasí so strategickými dokumentmi s celoštátnym dosahom a správou o hodnotení.

V správe o hodnotení v časti 1.2. *Zdravie ľudí* žiadajú opraviť odstavec na s. 25 „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 „Zákon č. 2/2005 Z. z., ktorým bola do legislatívy v Slovenskej republike transponovaná Smernica 2002/49/EC Európskeho parlamentu a rady, ustanovená povinnosť vypracovať každých 5 rokov strategické hlukové mapy pre aglomerácie, ktoré majú viac ako 100 000 obyvateľov. Mimo aglomerácie je takéto hlukové mapy potrebné spracovať

pre územia ležiace v okolí pozemných komunikácií, ktoré majú viac ako 3 milióny prejazdov vozidiel za rok, železničných dráh, ktoré majú viac ako 30 000 prejazdov vlakov na rok a pre letiská s počtom vzletov a pristátí väčším ako 50 000 za rok.“.

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, sekcia európskych programov a projektov (list č. Z14737-2014-OP zo dňa 26.03.2014)

Ministerstvo zdravotníctva SR k strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom nemá pripomienky.

K správe o hodnotení uvádza nasledovné:

- v správe o hodnotení sa vyskytujú terminologické nepresnosti v súlade so zákonom č. 538/2005 Z. z. (prírodné liečivé zdroje, prírodné minerálne zdroje),
- do vyhodnotenia vplyvov (tabuľka na s. 68) je potrebné doplniť samostatnú položku „Potenciálne ohrozenie kvality a kvantity prírodných zdrojov a prírodných minerálnych zdrojov“,
- v správe o hodnotení nie sú zmienené vplyvy na klimatické podmienky vhodné na liečenie využívané v rámci poskytovania kúpeľnej starostlivosti chránené zákonom č. 538/2005 Z. z. a požadujú ich doplniť,
- v prílohe č. 3 „Hodnotenie kumulatívnych vplyvov opatrení SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020“ vhodne uviesť v položke environmentálnych vplyvov „voda“ všeobecnú formuláciu, že v prípade zásahu do území chránených zákonom č. 538/2005 Z. z. je potrebné rešpektovať ustanovenia tohto zákona a realizovať opatrenia na ich ochranu,
- pri navrhovaní konkrétnych stavieb dopravnej infraštruktúry požaduje v prípade území, na ktoré sa vzťahuje ochrana podľa zákona č. 538/2005 Z. z., rešpektovať ustanovenia tohto zákona, s dôrazom na § 26 až 28, § 35, ô 40 ods. 2 a § 50 ods. 17 písm. b),
- v procese EIA a následnej projektovej príprave riešiť vzťah k ochrane prírodných liečivých zdrojov, prírodných minerálnych zdrojov, kúpeľných miest a klimatických podmienok vhodných na liečenie a navrhnúť konkrétne opatrenia.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja (list č. CS 2475/2014 zo dňa 28.03.2014)

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja súhlasí so strategickými dokumentmi s celoštátnym dosahom.

Mesto Košice (list č. C/2014/00542-1 zo dňa 31.03.2014)

Mesto Košice má nasledovné pripomienky k strategickému dokumentu s celoštátnym dosahom SRVOND SR 2020:

1. Strategický plán rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020"

- v materiáli je v stati spracovanej SWOT analýz mestskej mobility v Košiciach (tab. č. 110, str. 215) zapracovaná pôvodná a nie Košicami pripomienkovaná SWOT analýza, aktualizovanú analýzu prikladajú v prílohe listu.

2. „Analýza potenciálnych projektových zámerov a projektov“ - navrhujú úpravy.

V prílohe listu prikladajú tabuľkovú časť, v ktorej:

- navrhujú na doplnenie a spresnenie červenou farbou zmenu názvu a spresnenie opisu a zdôvodnenie významu jednotlivých projektov pre vyššiu kompatibilitu názvov,
- pre jednotlivé projekty stanovili investičné náklady v EUR,
- navrhujú doplniť nové projekty:

- výstavba novej plniacej stanice CNG v garáži Hornádska v Košiciach
dôvod: plniaca stanica existuje v garáži na Všešportovom areáli (VŠA) na ploche, ktorá je platným Územným plánom mesta definovaná ako plocha s funkčným využitím pre športové účely
- výstavba nabíjacej stanice pre elektromobily
dôvod: elekťrobusy budú pre mesto dodané najneskôr v 4. štvrťroku 2014 a dobíjanie musí byť zabezpečené v krytých objektoch
- v položke 106 – Spracovanie Generálneho dopravného plánu mesta Košice (GDP) v tabuľke investičných nákladov uvedenú hodnotu 200 000,- EUR požadujú opraviť na 1 200 000,- EUR
dôvod: v súčasnosti je v štádiu prípravy spracovanie strategického materiálu "Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice", ktorá bude iba podkladom pre spracovanie plnohodnotného GDP potrebného pre rozvoj dopravného systému mesta vo všetkých dopravných módoch a je podkladom pre spracovanie nového Územného plánu mesta Košice,
- podľa pripomienok DPMK navrhujú prehodnotiť zaradenie položky 166 zo žltého hodnotenia projektu do zeleného z dôvodu, že v zmysle platného Územného plánu mesta Košice je potrebné z dnešnej polohy vymiestniť garáže DPMK
- zo zoznamu projektov boli podľa nich vylúčené projekty týkajúce sa modernizácie a výstavby ekologickej formy dopravy akou je v meste Košice trolejbusová doprava, ktorá je v súčasnosti po technickej stránke a stránke stavu vozového parku v nevyhovujúcom stave. Po postupnej obnove a modernizácii vozového parku bude tento druh dopravy funkčnou ekologickou dopravou v meste. V pripravovanom strategickom materiáli "Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice" bude vyhodnotená dopravným prieskumom a modelovaním verejnej hromadnej dopravy aj trolejbusová hromadná doprava. Odporúčajú prehodnotiť a zapracovať projekty týkajúce sa trolejbusovej dopravy do zoznamu projektov (doplnené do žltého hodnotenia),
- pre bezpečnú cyklistickú dopravu mesto Košice pripravuje rozvoj siete cyklocestií na území mesta, z tohto dôvodu zaraďujú do zoznamu potenciálnych projektových zámerov a projektov tieto stavby týkajúce sa rozvoja nemotorovej dopravy: - výstavba združeného cyklochodníka pozdĺž Moldavskej cesty, investičný náklad 80 000,- EUR
- výstavba združeného cyklochodníka na ul. Pri prachárni, investičný náklad 166 000 EUR.

Do tab. „1.1 Tabuľka potenciálnych zámerov a projektov“ boli za mesto Košice doplnené investičné náklady (v EUR) pre jednotlivé projekty a tieto náklady boli zapracované aj do tabuľky „1.2 Súhrnné informácie o projektových zámeroch a projektoch“.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny (list č. 4839/2014-2.1, 19234/2014 zo dňa 08.04.2014)

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody a krajiny požiadala o zaslanie stanoviska odbornú organizáciu MŽP SR – Štátnu ochranu prírody Slovenskej republiky, s ktorej znením sa stotožňujú a v prílohe listu toto stanovisko prikladajú. V tomto stanovisku je upozornené na niektoré nedostatky v správe o hodnotení, týkajúce sa vplyvov na biotickú zložku životného prostredia, ktorými sú nedostatočne spracované kumulatívne vplyvy a návrh monitoringu.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny upozorňuje, že 2 projekty v SPRDI SR 2020 zasahujú do záujmov ochrany prírody:

- R1 Banská Bystrica – Ružomberok: zasahuje do územia národných parkov, viacerých maloplošných území národnej sústavy chránených území, ako aj na územia sústavy Natura 2000
- D1 Turany – Hubová: z hľadiska ochrany prírody a krajiny je prijateľnejší variant s tunelom Korbeľka, ktorý v SPRDI SR 2020 nie je spomínaný.

K strategickému dokumentu s celoštátnym významom SRVOND SR nemajú pripomienky.

Ing. Vitkovič Ján, Petičný výbor Dvorianky (e-mail zo dňa 22.04.2014)

Ing. Ján Vitkovič podal podnet na doplnenie SPRDI SR 2020 o riešenie cesty I/79 – obchvaty obcí v úseku Hriadky – Vranov nad Topľou vrátane obce Dvorianky.

Na základe posudzovania vplyvov presahujúcich štátne hranice v režime 4. časti zákona boli doručené tieto vyjadrenia:

Generalna dyrekcja ochrony środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko (list č. DOOŚ-tos.442.2.2.2014. dts 2 zo dňa 16.04.2014) – vyjadrenie

Poľská strana požiadala listom zo dňa 16.04.2014 o predĺženie lehoty na zaslanie svojho stanoviska k predmetnému dokumentu vzhľadom na skutočnosť, že správa o hodnotení bola zaslaná Regionálnym riaditeľstvám ochrany životného prostredia v Krakove, Katoviciach a Rzeszowe, ktoré ich zverejnia pre verejnosť v poľskom jazyku. Z toho dôvodu žiadajú posunúť lehotu na dodanie stanoviska na 31.05.2014.

Generalna dyrekcja ochrony środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko (list č. DOOŚ-tos.442.2.2.2014. dts 3 zo dňa 29.04.2014) - vyjadrenie

V liste zo dňa 29.04.2014 poľská strana oznamuje, že predmetná dokumentácia bude sprístupnená verejnosti na pripomienkovanie v príslušných regionálnych riaditeľstvách ochrany životného prostredia v nasledovných termínoch:

- Regionálne riaditeľstvo ochrany ŽP v Rzeszowe v dňoch 6.mája – 27.mája 2014
- Regionálne riaditeľstvo ochrany ŽP v Krakove v dňoch 26.apríla – 16.mája 2014
- Regionálne riaditeľstvo ochrany ŽP v Katowiciach v dňoch 5.mája – 26.mája 2014.

Zároveň žiadajú doplniť:

- Vyhodnotenie vplyvov na územia Natura 2000
- Vyhodnotenie vplyvu na ovzdušie a klímu.

(pozn. MŽP SR zaslala odpoveď na list č. DOOŚ-tos.442.2.2.2014. dts 3 zo dňa 29.04.2014 listom č. 6746/2013-3.4/ml zo dňa 06.05.2014, v ktorom podáva vysvetlenia ohľadom požiadaviek vyhodnotenia vplyvov na územia Natura 2000 a na ovzdušie a klímu).

Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (e-mail zo dňa 16.05.2014) - stanovisko

Rakúska strana oznámila, že sa nezúčastní konzultácií k predmetnému posudzovaniu.

Ministry of Rural Development, Department of Environmental Preservation (list č. KmF / 2014 – 10/2014 zo dňa 19.05.2014)

Maďarská strana vo svojom stanovisku nevyslovila požiadavku na konzultácie. Návrh strategických dokumentov by nemal mať vplyv na Maďarsko, avšak upozornili na niektoré

projekty, ktoré by mohli mať dopad na Maďarsko ako dotknutú stranu. Tieto môžu byť riešené cez EIA.

Ministerstvo životního prostředí ČR (list č. 35705/ENV/14 zo dňa 20.05.2014)

Česká strana oznamuje že k obdržaným dokumentom nemá zásadné pripomienky a nevyžaduje účasť na medzinárodných konzultáciách.

Generalna dyrekcja ochrony środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko (list č. DOOŚ-tos.442.2.2.2014. dts 5 zo dňa 29.05.2014)

Poľská strana vo svojom stanovisku oznamuje, že nadväzne na list MŽP SR zo dňa 06.05.2014 č. 6746/2013-3.4/ml, ktorým boli zaslané doplnkové vysvetlenia k zaslanej dokumentácii súčasne s jej oznámením, je presvedčená, že zaslané doplňujúce vysvetlenia sú dostatočné pre túto etapu posudzovania a nevidia dôvod na vykonanie ďalších cezhraničných konzultácií v rámci strategického environmentálneho hodnotenia.

Okrem toho oznamujú, že dokumenty zaslané s oznámením boli vystavené na verejné pripomienkovanie v zmysle čl. 119 ods. 1 zákona z 3. októbra 2008 o sprístupňovaní informácií o životnom prostredí a jeho ochrane, účasti verejnosti v ochrane životného prostredia a tiež posudzovania vplyvov na životné prostredie (Zbierka zákonov z roku 2013 zmena 1235 v zmysle neskorších úprav). Uvedená dokumentácia bola sprístupnená verejnosti na pripomienkovanie v príslušných regionálnych riaditeľstvách ochrany ŽP v Krakove, Katoviciach a Rzeszowe. K predmetným materiálom neobdržali žiadne pripomienky.

Na záver poznamenali, že poľská strana prosí o oficiálnu informáciu v zmysle Dohovoru z Espoo v prípade posudzovania vplyvov činností na životné prostredie projektov umiestnených v povodí rieky Poprad a tiež toto povodie ovplyvňujúcich, rovnako ako výstavby rýchlostnej cesty R4 v úseku hranica PL/SK – Huncovce.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie sa uskutočnilo dňa 13.03.2014 v priestoroch Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky o 15,00 hod. Verejné prerokovanie otvorila JUDr. Denisa Žiláková, generálna riaditeľka sekcie Operačného programu Doprava MDVRR SR, ktorá poverila Ing. Róberta Felcana a Ing. Michala Dekánka predstavením oboch strategických dokumentov s celoštátnym dosahom. Zástupcovia MDVRR SR – Ing. Róbert Felcan prezentoval prípravu a hlavné body SPRDI SR a Ing. Dekánek hlavné body SRVOND SR 2020. Ďalej bola predstavená správa o hodnotení jej spracovateľom (prednesená Ing. Ľubomírom Matečekom), ktorý sa zamerlal na predstavenie metodiky environmentálneho hodnotenia, výsledky strategického environmentálneho hodnotenia vrátane vplyvov na územia systému Natura 2000, negatívne systémové javy súvisiace s plánovaním a prípravou rýchlostných ciest v súvislých úsekoch, v ktorých nie je prognózovaná intenzita dopravy oprávňujúca uvažovať so 4-pruhovou rýchlostnou cestou a súhrnné pozitívne hodnotenie opatrení ostatných druhov dopravy. Svoje vystúpenie ukončil kumulatívnymi vplyvmi v kontexte funkčných regiónov.

Názory a otázky boli od 3 účastníkov:

- Ing. Ladislav Olexa, PhD. (VUC Košice, poverený zastupovaním aj VUC Prešov) vyzdvihol koncept funkčných regiónov,
- Miroslav Dragun (Inštitút pre rozvoj Bratislavského kraja) sa zaujímal o to, či v prípade vodnej dopravy na vodnej ceste Dunaj ide o výstavbu vodného diela na Dunaji. Bolo mu zodpovedané, že k takejto stavbe nedôjde a uvedené opatrenie v kategórii 2152 predstavuje okrem vodných diel a hatí aj ochranné hrádze, brehové úpravy a opevnenia tokov, ktoré sú predmetom riešenia opatrenia. Za účelom

predchádzania ďalším nedorozumeniam bude predmetná klasifikácia stavieb odstránená z návrhu strategického dokumentu,

- Ing. Ján Mišura (SOPK RKZ) upozornil na pre nich nepriaznivú rýchlostnú cestu R1 Banská Bystrica – Ružomberok a na nesúhlas s pomenovaním komunikačnej osi „stredoslovenská“. Bolo mu zodpovedané, že opatrenia cestnej dopravy odzrkadľujú výstupy z technickej pracovnej skupiny, rešpektujú TEN-T, otvorenosť procesu formovania opatrení cestnej dopravy a budúce dopracovanie opatrení bude na základe štúdií realizovateľnosti.

Na rokovaní bolo prítomných 29 účastníkov, vrátane zástupcov obstarávateľa MŽP SR a spracovateľa.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie je dôležité hodnotenie v dvoch úrovniach.

1. úroveň – vyhodnotenie súladu vízií, cieľov a priorít s environmentálnymi cieľmi stanovenými v správe o hodnotení

Cestná doprava

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

- 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 a cieľov SPRDI SR 2020 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 scenérickú hodnotu,
- chrániť kultúrne dedičstvo,
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov,
- racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov.

Železničná doprava

Aktivity s potenciálom podporovať stanovené ciele:

- zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu,
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva,

- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach,
- zvýšiť bezpečnosť dopravy,
- znižovať produkciu emisií z dopravy,
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov,
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov.

Významné aktivity v konflikte so stanovenými cieľmi neboli identifikované.

Intermodálna doprava

Aktivity s potenciálom podporovať stanovené ciele:

- zlepšiť prístup k 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,
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov.

Významné aktivity v konflikte so stanovenými cieľmi neboli identifikované.

Letecká doprava

Aktivity s potenciálom podporovať stanovené ciele:

- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva,
- nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd,
- zvýšiť bezpečnosť dopravy.

Významné aktivity v konflikte so stanovenými cieľmi:

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

Vodná doprava

Aktivity s potenciálom podporovať stanovené ciele:

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

Významné aktivity v konflikte so stanovenými cieľmi neboli identifikované.

Verejná osobná a nemotorová doprava

Aktivity s potenciálom podporovať stanovené ciele:

- zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu,
- znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach,
- znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva,

- predchádzať vzniku odpadov,
- zvýšiť bezpečnosť dopravy,
- znižovať produkciu emisií z dopravy,
- znižovať produkciu emisií skleníkových plynov,
- zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov,
- chrániť kultúrne dedičstvo.

Významné aktivity v konflikte so stanovenými cieľmi neboli identifikované.

2. úroveň - hodnotenie na úrovni procesu SEA opatrení rozvoja železničnej, cestnej, vodnej, leteckej a intermodálnej infraštruktúry

Z hľadiska strategického hodnotenia možno za kľúčové oblasti pôsobenia považovať vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy, vplyvy na zdravie a vplyvy na územia sústavy Natura 2000.

V správe o hodnotení boli vplyvy hodnotené veľmi komplexne, hodnotila sa významnosť z hľadiska fázy prípravy, primárnosti a sekundárnosti, časového pôsobenia (dočasné, trvalé), kumulatívnosti a synergie, možnosti zmiernenia vplyvov.

Vplyvy na obyvateľstvo a zdravie obyvateľov

Doprava vplýva negatívne na zdravotný stav obyvateľstva predovšetkým tvorbou emisií znečisťujúcich látok, hluku a dopravnou nehodovosťou. V del'be 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.

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 µm (PM10), 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.

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, súbežné s pôvodnou dvojpruhovou cestou I. triedy, z ktorej majú prevziať dopravnú záťaž.

Pozitíva možno očakávať aj z hľadiska lokálneho zníženia hlukovej 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.

Aktivity tak isto vedú k zvýšenej bezpečnosti obyvateľov a k dostupnosti možností pre nemotorovú dopravu, čím môžeme hodnotiť ich pozitívny vplyv na zdravotný stav obyvateľov.

Z hľadiska kvality života a pohody obyvateľov majú predmetné opatrenia dočasné negatívne vplyvy počas výstavby.

Z hľadiska socioekonomických dopadov môžeme všetky vplyvy hodnotiť ako pozitívne dlhodobého charakteru.

Z hľadiska kultúrnych pamiatok všeobecne možno konštatovať priaznivý vplyv rozvoja dopravnej infraštruktúry pri projektoch, ktoré znamenajú odľahčenie intenzity dopravy v sídelných útvaroch, kde sú kultúrne pamiatky ohrozované vibráciami a emisiami z dopravy.

Kultúrne pamiatky však môžu byť výstavbou dopravnej infraštruktúry ohrozené. V tejto kategórii ohrozenia sú predovšetkým archeologické lokality, hlavne s neodkrytými archeologickými nálezmi.

Ako významné negatívne trvalé vplyvy sú hodnotené hluk počas prevádzky a emisie z dopravy.

Ako významné pozitívne trvalé vplyvy sú hodnotené vplyvy na prístup k základným a dopravným službám a k trhu, zvýšenie efektívnosti dopravnej obsluhy územia SR a zvýšenie kontinuity osídlenia v prihraničných regiónoch susediacich krajín, ako aj zníženie rizika dopravných nehôd.

Ako menej významné negatívne trvalé vplyvy sú hodnotené bariérové a vizuálne vplyvy. Ovplyvnenie kultúrneho dedičstva je hodnotené ako menej významné.

Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy

Okrem vplyvu znečistenia na ľudské zdravie má produkcia exhalátov motorových vozidiel významný podiel aj v globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO_2 , CH_4 , N_2O).

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 oba strategické dokumenty podporujú znižovanie tvorby emisií a ako zohľadňujú potrebu znižovania tvorby emisií skleníkových plynov.

Prínos v tejto oblasti budú znamenať tie opatrenia, ktoré podporujú presun cestnej dopravy na železničnú, budovanie terminálov intermodálnej dopravy, rozvoj verejnej osobnej dopravy, systémy riadenia dopravy.

V regionálnej mierke a z hľadiska lokálneho územného rozloženia emisií možno očakávať zlepšenie hlavne v regióne severozápadného a východného Slovenska. Vybudovanie nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, ako aj skvalitnenie železničnej infraštruktúry v týchto regiónoch bude znamenať pokles dopravných intenzít na existujúcej dopravnej sieti a tým zníženie imisnej záťaže v sídlach.

Ako významný negatívny trvalý vplyv sú hodnotené emisie znečisťovania ovzdušia emisiami a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov, keď oba sú ťažko zmierniteľné.

Ako menej významné negatívne dočasné vplyvy sú hodnotené emisie a hluk počas výstavby dopravnej infraštruktúry.

Vplyvy na pôdu, reliéf a horninové prostredie

Prioritným vplyvom na pôdu pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry a infraštruktúry informatizácie spoločnosti 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 je z celospoločenského hľadiska nevyhnutnosťou. Pri zábere a ochrane poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať v súlade so zákonom o ochrane pôdy. 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 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.

Realizácia projektov cestnej a železničnej dopravy bude mať priamy vplyv na horninové prostredie a reliéf najmä pri budovaní tunelov, vysokých násypov a hlbokých zárezov. Medzi významné vplyvy možno zaradiť predovšetkým narušenie stability svahov, aktiváciu zosuvov, vznik erózie, urýchlenie procesov zvetrávania a potenciálnu kontamináciu horninového prostredia. Nepriamym vplyvom na horninové prostredie a reliéf je potreba získavania stavebných surovín (otváranie zemníkov, zvýšená ťažba v existujúcich lomoch) a v niektorých prípadoch aj potreba ukladania prebytočného alebo nepoužiteľného materiálu z výkopov a razenia tunelov.

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.

Ako významný negatívny trvalý vplyv je záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy.

Ako významný negatívny dočasný vplyv je hodnotené ohrozenie stability horninového prostredia a potenciálna kontaminácia a iná degradácia pôdy a horninového prostredia pri výstavbe.

Vplyvy na vodu

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 odvádzať 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.

Z hľadiska povodňovej ochrany je pri budovaní prvkov dopravnej infraštruktúry potrebné zachovať, eventuálne zlepšiť odtokové pomery daného územia. Je potrebné vyvarovať sa zmenšovaniu prietoku profilu, resp. budovaniu prekážok pre prechod veľkých vôd.

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.

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.

Špecifické postavenie majú zdroje prírodných liečivých vôd alebo prírodných minerálnych vôd, 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.

Ako významný negatívny trvalý vplyv sú hodnotené potenciálne hydromorfologické zmeny útvarov povrchových vôd vplyvom stavieb vodnej infraštruktúry a ovplyvnenie odtokových pomerov územia.

Ako významné negatívne dočasné vplyvy sú hodnotené znečisťovanie povrchových a podzemných vôd zo spevnených plôch, ohrozenie kvantity vodárenských zdrojov výstavbou tunelov a zárezov, ohrozenie kvality povrchových vôd, podzemných vôd a vodárenských zdrojov.

Vplyvy na biotu a krajinu

Dopravné stavby a ich prevádzka majú preukázateľné negatívne vplyvy na biotu, 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 (počas výstavby a prevádzky) 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 invázných druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, v dopravne prístupných 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 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. Budovanie infraštruktúry tradične patrí k činnostiam, ktoré takúto fragmentáciu spôsobujú. Rozvoj udržateľnej dopravy znamená aj zosúladienie požiadaviek na budovanie 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 sklenených 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 a invázných druhov 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.

Kritérium krajiny zahŕňa aj 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 zmene krajinného rázu a krajinného vzhľadu 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. Realizáciou sa mení aj štruktúra krajiny.

Ako významné trvalé negatívne vplyvy sú hodnotené: ovplyvnenie chránených území vrátane území Natura 2000, priamy úbytok biotopov, ovplyvnenie migračných koridorov, ovplyvnenie biodiverzity, fragmentácia ekosystémov a krajiny, ovplyvnenie vzhľadu krajiny, ovplyvnenie rázu krajiny.

Ako významné dočasné negatívne vplyvy sú hodnotené všetky vyššie uvedené vplyvy počas výstavby.

NAJVÝZNAMNEJŠIE KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

Kumulatívne vplyvy vznikajú v dôsledku zoskupovania viacerých činností v území, ktorých vplyvy sa vzájomne neovplyvňujú, len spolupôsobia; môže ísť o rôzne vplyvy na jeden receptor bez vzájomnej reakcie, alebo o jeden druh vplyvu pôsobiaci v území na viacero receptorov bez vzájomného vplyvu.

Synergické vplyvy môžu potenciálne vznikáť tam, kde dochádza ku kombinovaným vzájomne integrujúcim vplyvom na environmentálnu, sociálno-ekonomickú a zdravotnú oblasť s výsledným kvalitatívne iným vplyvom. Výsledný vplyv je viac ako súčet vplyvov jednotlivých činností. Ako jeden zo synergických vplyvov možno uviesť celkový dopad realizácie kľúčových infraštruktúrnych projektov uvádzaných v dokumente. Ich celkový vplyv na environmentálnu, sociálno-ekonomickú a zdravotnú oblasť je viac ako len súčet čiastkových vplyvov, a teda tu pozorujeme synergické pôsobenie.

Synergický pozitívny vplyv bude spojený aj so zvýšením plynulosti dopravy a zlepšením technického stavu vozoviek, ktorý bude mať za následok zníženie merných emisií vozidiel.

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

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.

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.

Významné kumulatívne vplyvy SPRDI SR 2020 podľa hodnotených regiónov boli určené nasledovne:

Región: Bratislava

- ako významné pozitívne kumulatívne vplyvy boli hodnotené vplyvy na dopravu a osídlenie, ľudské zdravie, ovzdušie a klímu,
- významné negatívne kumulatívne vplyvy neboli identifikované.

Región: Juhozápadné Slovensko

- ako významné pozitívne kumulatívne vplyvy boli hodnotené vplyvy na ľudské zdravie, ovzdušie a klímu,
- významné negatívne kumulatívne vplyvy neboli identifikované.

Región Severozápadné Slovensko

- ako významné pozitívne kumulatívne vplyvy boli hodnotené vplyvy na ľudské zdravie, ovzdušie a klímu,
- významné negatívne kumulatívne vplyvy neboli identifikované.

Región Stredné Slovensko

- ako významné pozitívne kumulatívne vplyvy boli hodnotené vplyvy na ľudské zdravie, ovzdušie a klímu,
- významné negatívne kumulatívne vplyvy boli identifikované.

Región: Východné Slovensko

- ako významné pozitívne kumulatívne vplyvy boli hodnotené vplyvy na dopravu a osídlenie, ľudské zdravie, ovzdušie a klímu,
- významné negatívne kumulatívne vplyvy neboli identifikované.

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 nadväzujúcej 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 SPRDI SR 2020, 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.

Vyhodnotenie SRVOND SR 2020 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.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (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 územiami 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 najst' v mnohých prípadoch kompromisné riešenia. V prípadoch, kde nie je možné vyhnúť sa zásahom do chránených území a kde neexistujú alternatívne riešenia, je potrebné hľadať akceptovateľné zmierňujúce opatrenia, prípadne kompenzačné opatrenia. Jediným priechodným riešením konfliktov s územiami 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 povoľovania podľa stavebného zákona (územné rozhodnutie, stavebné povolenie). Hodnotenie vplyvov na územia Natura 2000 existujúcich rozpracovaných projektov je potrebné riešiť v rámci štúdií realizovateľnosti.

V rámci hodnotenia SEA, na úrovni súčasného poznania definovaných projektov verejnej osobnej a nemotorovej dopravy, sa závažný vplyv do území sústavy Natura 2000 neidentifikoval. 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.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie)

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov s dôrazom na chránené územia a zdravie obyvateľov z hľadiska ich charakteru a významnosti,

so zameraním na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania požadovaných dokumentácií, verejného prerokovania, došlých stanovísk a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

schválenie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020

za predpokladu dodržania podmienok uvedených v časti IV.3 tohto stanoviska s tým, že ak jednotlivé projekty podporované týmito stratégiami budú splňať limity pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie, bude potrebné vykonať ich posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa zákona pred ich povolením podľa osobitných predpisov (prípadne doložiť jeho výsledok, ak už bolo vykonané) a v prípade potreby bude vykonané aj hodnotenie vplyvov na územia sústavy Natura 2000.

2. Odporúčaný variant

Na schválenie a realizáciu Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (SPRDI SR 2020) a Stratégiu rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (SRVOND SR 2020) sa odporúčajú strategické dokumenty s celoštátnym dosahom v znení, v ktorom boli predložené na posudzovanie vplyvov na životné prostredie upravené podľa obyčajných pripomienok (bod VI.3) predkladaných počas procesu posudzovania.

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

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, stanovísk a verejného prerokovania, strategické dokumenty s celoštátnym dosahom SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 nie je nutné prepracovať, dopracovať alebo zásadne upraviť.

V stanoviskách boli vznesené obyčajné pripomienky, z ktorých je potrebné zapracovať do textových častí:

- do zoznamu strategických dokumentov SR je potrebné doplniť hlavný strategický dokument SR na využívanie Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 – 2020, a to „Partnerskú dohodu SR na roky 2014 - 2020“ schválenú uznesením vlády SR č. 65 zo dňa 12.02.2014.

Do prílohových častí konečného znenia je potrebné:

- doplniť riešenie cesty I/79 – obchvaty obcí v úseku Hriadky – Vranov nad Topľou vrátane obce Dvorianky do SPRDI SR 2020,
- doplniť „Vybudovanie medzinárodnej diaľkovej cyklotrasy EuroVelo 11“ (nositeľ projektu KSK) do SRVOND SR 2020,
- doplniť „Vybudovanie diaľkovej cyklotrasy Zemplínska cyklomagistrála (nositeľ projektu: KSK)“ do SRVOND SR 2020,
- v časti SRVOND SR 2020 „Príloha č. 1 Analýza potenciálnych projektových zámerov a projektov“ v tabuľke potenciálnych projektových zámerov a projektov opraviť názvy:

- a) ID 5 na Výstavba prestupných terminálov s príslušným informačným systémom,
- b) ID 30 na Spracovanie Generálneho dopravného plánu Košického samosprávneho kraja,
- c) ID 83 na Modernizácia a výstavba centrálnych autobusových zastávok s príslušným informačným systémom,
- d) ID 84 na Vybudovanie centrálného dispečingu systémov verejnej dopravy – dispečing IDS.

Na zabezpečenie environmentálnej optimálnosti implementácie projektov strategických dokumentov sa odporúča:

- 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;
- plánovať práce na území Slovenskej republiky tak, aby nebola narušená ani inak obmedzená činnosť a prevádzka vojenských zariadení, vrátane ich ochranných pásiem, a tiež prevádzka a činnosť ozbrojených síl vo vojenských obvodoch;
- zabezpečiť, aby projektové dokumentácie úpravy vodných tokov súvisiace s premosteniami, preločkami, súbehmi komunikácií s vodnými tokmi, boli vypracované autorizovaným inžinierom pre vodohospodárske stavby;
- rešpektovať podmienky ochrany zdravia vo vzťahu k zákonu č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a rešpektovať požiadavky vyplývajúce zo smernice 2002/49/EC Európskeho parlamentu a Rady, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku;
- pri realizácii stavieb realizovať opatrenia na odstránenie rizík vyplývajúcich z nestability horninového prostredia;
- pri plánovaní a realizácii projektov dopravnej infraštruktúry zohľadňovať požiadavky Rámцovej 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 veľkých cicavcov, ale i ostatných skupín, najmä obojživelníkov.

Vybudované podchody riešiť zároveň s navádzacím oplotením. 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;
 - premost'ovanie 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 invázných 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 dočasných stavieb - betonárne, obal'ovne bitúmenových zmesí;
- pri plánovaní dopravnej infraštruktúry zohľadňovať potrebu adaptácie na zmenu klímy;
- počas prípravy a realizácie projektov zabezpečiť ich environmentálne riadenie.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona a Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (Smernica SEA).

V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie sa nepreukázali také negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré by mohli ohroziť schválenie strategických dokumentov.

Naopak, preukázalo sa mnoho pozitívnych vplyvov. Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych vplyvov je v prípade realizácie SPRDI SR 2000 a SRVOND SR 2000 podmienkou, realizácia preventívnych opatrení a monitoringu v prípade jednotlivých projektov sa budú uskutočňovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

K návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a k správe o hodnotení prišlo 27 stanovísk, z ktorých žiadne návrhy vízií, strategických cieľov prioritných osí, špecifických cieľov a opatrení, ako aj hodnotenie ich vplyvov na životné prostredie, vrátane vplyvov na zdravie nespochybňuje. 2 z nich vyjadrujú priamo súhlas s návrhmi strategických dokumentov s celoštátnym dosahom. Niektoré stanoviská obsahujú návrh doplnenia konkrétnych projektov. 2 stanoviská obsahujú návrh vylúčenia projektu. Opodstatnené pripomienky sú uvedené v kap. VI.3.

Problematika rýchlostnej cesty R1 v úseku Ružomberok – Banská Bystrica bola spomenutá z rôznych hľadísk, podnikateľského, ochrannárskeho, ale aj v súvislosti s určením názvov vymedzených regiónov a úsekov. Z toho dôvodu je potrebné, aby pri ďalšom hodnotení tejto cesty, resp. jej alternatív boli zohľadnené aj uvedené pripomienky.

Otázka neopodstatnených obáv z výstavby vodného diela v profile ostrova Sihot' bude odstránená upresnením predmetného textu v SPRDI SR 2020.

Výber projektov zaradených do prílohových častí je výsledkom pracovnej skupiny pre prípravu programového obdobia 2014 - 2020 v sektore dopravy, ktorá je zložená zo zástupcov relevantných ministerstiev, ekonomických a sociálnych partnerov, VÚC, samosprávy a mimovládnych organizácií.

Realizácia projektov bude podmienená kladným výsledkom na základe štúdií realizovateľnosti.

5. Návrh monitoringu

Podľa zákona sú obstarávateľ a rezortný orgán povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie spočíva v:

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

Ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa tohto zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

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 je vhodné aplikovať aj na monitorovanie plnenia environmentálnych cieľov stanovených v rámci posudzovania SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020.

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

Okrem postupu strategického environmentálneho hodnotenia podľa slovenského zákona postup posudzovania zohľadnil požiadavky metodiky použitia indikátorov Transport and Environment Reporting Mechanism (vypracované EEA Kodaň) za účelom zabezpečenia efektívnosti integračných stratégií v rámci dopravy a životného prostredia) a metodiky 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 návrhov posudzovaných SPRDI SR 2020 a SRVOND SR 2020 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 strategických dokumentov,
- spracovanie zoznamu a rešerše cieľov iných strategických dokumentov na národnej a medzinárodnej úrovni, ktoré majú vzťah k cieľom strategických dokumentov,
- stanovenie oblastí, environmentálnych cieľov a indikátorov relevantných vo vzťahu k následnému hodnoteniu cieľov a priorít strategických dokumentov.

Environmentálne aspekty boli začlenené do strategických dokumentov, čo sa najviac prejavilo pri výbere konkrétnych projektov zaradených do prílohových častí s rozdelením na zelené (projekty, ktoré je možné v predmetnom období realizovať), žlté a červené projekty, ktoré už sú ťažšie realizovateľné, resp. problematické. Nakoľko avizované opatrenia dávajú predpoklad budúcich projektov, tieto budú vo veľkej miere podrobené posudzovaniu vplyvov činností na životné prostredie. Projekty, ktoré budú v strete s územiami Natura 2000 budú musieť byť podrobené špeciálnemu hodnoteniu vplyvov.

Z hľadiska verejnosti prišli k správe o hodnotení 1 stanovisko s 1 konkrétnou požiadavkou doplnenia projektu,

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky adekvátne zodpovedané.

V rámci celého procesu posudzovania vplyvov (SEA) nevyužil možnosť konzultácie žiadny z orgánov štátnej správy a verejnosti, ktorý mohol mať záujem na schválení predmetného strategického dokumentu, záujem neprejavil ani ZMOS, a to aj napriek tomu, že príslušný orgán (MDVRR SR) vytváral v zmysle zákona (§ 63) priestor pre vykonanie konzultácie.

K správe o hodnotení prišlo 23 stanovísk zo SR a štyri vyjadrenia dotknutej strany (Poľsko, Rakúsko, Maďarsko a Česká republika), keď ani jeden z nich nemá námietky voči strategickým dokumentom a správe o hodnotení. Objavuje sa v nich iba malé množstvo pripomienok, ktoré sú do záverečného stanoviska zapracované.

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 zoradené v zásobníku projektov pre programové obdobie 2014 - 2020 (resp. 2023), ktorý obsahuje všetky projekty – zelené, žlté a červené.

Vzhľadom na skutočnosť, že niektoré opatrenia obsahujú okrem nepripravených červených projektov i environmentálne problematické projekty, je potrebné považovať realizovateľnosť niektorých opatrení, obzvlášť v cestnej doprave, za limitovanú. V týchto prípadoch je potrebné vykonať kroky, ktoré pripravia opatrenia do realizovateľného stavu, a to buď prijatím náležitých úprav projektov dopravných stavieb alebo hľadaním iných alternatívnych riešení strategického charakteru v rámci II. fázy SPRDI SR.

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.

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 verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. 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).

Opatrenia navrhované správou o hodnotení sú uvedené v kapitole 3 časti VI. Závery tohto stanoviska.

Podľa § 17 ods. 13 zákona je MDVRR SR ako rezortný orgán povinný zohľadniť stanovisko MŽP SR, predložené stanoviská a obsah verejného prerokovania v návrhoch strategických dokumentov s celoštátnym dosahom. Rezortný orgán následne uvedie v doložke vplyvov na životné prostredie výsledky posudzovania vplyvov na životné prostredie a zohľadnenie stanovísk spolu s ich vyhodnotením.

Ak obstarávateľ nezohľadní pripomienky vyplývajúce zo záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu a ak ide o dopracovanie strategických dokumentov, je povinný svoj postup zdôvodniť a také odôvodnenie zverejniť a doložiť ho spolu so záverečným stanoviskom z posúdenia strategických dokumentov schvaľujúcemu orgánu k návrhom strategických dokumentov.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie

V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie (strategického environmentálneho hodnotenia) predmetného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom zainteresovaná verejnosť vznikla už počas pripomienkovania zámeru (3 subjekty) a pri správe o hodnotení sem zaraďujeme 1 subjekt. Sú nimi:

- Občianske združenie Malé Karpaty, Továrenská 1, 908 73 Veľké Leváre
- RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, 831 07 Bratislava
- Vlastníci bytov a nebytových priestorov, Rovniankova 14, 851 02 Bratislava
- Ing. Vitkovič Ján, Petičny výbor Dvorianky, Tr. SNP 96-B, 040 11 Košice.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Odbor environmentálneho posudzovania
RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 17. 06. 2014