

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY PRE MESTO NITRA

OZNÁMENIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

*podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie
a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov*

dátum: 5.3.2019

Zadávateľ:



SPRACOVATEĽ

PUM SK AFEG
AF -CITYPLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13, Michle
140 00 Praha 4

Integra Consulting s.r.o.
Pobřežní 18/16
Praha 8
186 00
Czech Republic

IČ: 275 666 17
DIČ: CZ275 666 17

OBJEDNÁVATEĽ

MESTO NITRA
Štefánikova trieda 60
95006 Nitra
Czech Republic

Vo veciach zmluvných:
Marek Hattas
Primátor mesta Nitra
Štefánikova trieda 60
950 06 Nitra
e-mail: primator@nitra.sk

Vo veciach technických:
Ing. Ján Pánsky
referent dopravného urbanizmu a inžinieringu
Útvar hlavného architekta
Mestský úrad v Nitre
tel.: 037 6502248

Riešiteľský kolektív:

Mgr. Martin Smutný, Integra Consulting s.r.o.

autorizovaná osoba podľa zákona č. 100/2001 Sb., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

email: *martin.smutny@integracons.com*

Ing. Jitka Kaslová, Integra Consulting s.r.o.

email: *jitka.kaslova@integracons.com*

Ing. Libor Ládyš, EKOLA group, spol. s.r.o.

email: *libor.ladys@ekolagroup.cz*

Ing. Jana Moravcová, Beleco, z.s.

e-mail: *jana.moravcova@beleco.cz*

Mgr. Rastislav Rybanič, Integra Consulting s.r.o.

e-mail: *rastislav.rybanic@integracons.com*

Ing. Kateřina Zemanová, Integra Consulting s.r.o.

email: *katerina.zemanova@integracons.com*

OBSAH

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI	2
1. Názov.....	2
2. Identifikačné číslo.	2
3. Adresa sídla.	2
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa.	2
5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie.	3
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE.....	7
1. Názov.....	7
2. Charakter.....	7
3. Hlavné ciele.	9
4. Obsah (osnova).	9
5. Uvažované variantné riešenia zohľadňujúce ciele a geografický rozmer strategického dokumentu.....	11
6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania.....	12
7. Vzťah k iným strategickým dokumentom.	12
8. Orgán kompetentný na jeho prijatie.	14
9. Druh schvaľovacieho dokumentu (napr. uznesenie Národnej rady Slovenskej republiky, uznesenie vlády Slovenskej republiky, nariadenie).	15
III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA.....	16
1. Požiadavky na vstupy.	16
2. Údaje o výstupoch.	16
3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie.	16
4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva	30
5. Vplyvy na chránené územia (napr. navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.) vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie.....	31
6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu.	34
7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice.	34
IV. DOTKNUTÉ SUBJEKTY	35
1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení.	35
2. Zoznam dotknutých subjektov.....	35
3. Dotknuté susedné štáty.	36
V. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE.....	36
1. Mapová a iná grafická dokumentácia (napr. výkres širších vzťahov v mierke primeranej charakteru a pôsobnosti strategického dokumentu).	36
2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu.	37

VI. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA OZNÁMENIA.....	38
VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV.....	38
1. Meno spracovateľa oznámenia.	38
2. Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, pečiatka.....	38

ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1: Zaťaženie územia inverziami	19
Obrázok 2: Lokality Natura 2000 v širšom okolí Nitry	32
Obrázok 3: Chránené územia v okolí Nitry	33
Obrázok 4: Riešené územie - mesto Nitra a príslušné obce	36

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1: Namerané imisné koncentrácie látok s imisnými limitmi pre ochranu zdravia v zóne Nitriansky kraj v roku 2017.....	20
Tabuľka 2: Namerané imisné koncentrácie benzo(a)pyrénu v Nitre v rokoch 2016 a 2017	20
Tabuľka 3: Počet dní s prekročením cieľovej hodnoty na ochranu zdravia ľudí	20
Tabuľka 4: Zastúpenie stupňov kvality poľnohospodárskych pôd okrese Nitra v %.....	25
Tabuľka 5: Hlavné problémy životného prostredia a zdravotného stavu obyvateľov v území riešenom v rámci PUM Nitra	30
Tabuľka 6: Územia Natura 2000 nachádzajúce sa v okolí mesta Nitra	32

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. NÁZOV.

Mesto Nitra

2. IDENTIFIKAČNÉ ČÍSLO.

00308307

3. ADRESA SÍDLA.

Štefánikova trieda 60
950 06 Nitra
Slovenská republika

4. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU OBSTARÁVATEĽA.

Vo veciach zmluvných:
Marek Hattas
Primátor mesta Nitra
Štefánikova trieda 60
950 06 Nitra
e-mail: primator@nitra.sk

Vo veciach technických:
Ing. Ján Pánsky
referent dopravného urbanizmu a inžinieringu
Útvar hlavného architekta
Mestský úrad v Nitre
tel.: 037 6502248

5. MENO, PRIEZVISKO, ADRESA, TELEFÓNNE ČÍSLO A INÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE KONTAKTNEJ OSOBY, OD KTOREJ MOŽNO DOSTAŤ RELEVANTNÉ INFORMÁCIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE, A MIESTO NA KONZULTÁCIE.

Ing. Ondřej Kyp
Vedúci ateliéru

AF-CITYPLAN s.r.o.
ATELIÉR KONCEPCE A DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ
Oddělení urbanismu
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4

M: +420 603 193 168 | T: +420 277 005 540
e-mail: ondrej.kyp@afconsult.com

Ing. Eva Göpfertová
Hlavný inžinier projektu

AF-CITYPLAN s.r.o.
ATELIÉR KONCEPCE A URBANISMU
Oddělení urbanismu
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4

M: +420 776 264 133
e-mail: eva.gopfertova@afconsult.com

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. NÁZOV.

Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra

2. CHARAKTER.

Vzhľadom k rozvoju miest a stále sa zväčšujúcemu počtu obyvateľov žijúcich v mestách (viac ako 70 % obyvateľov Európy žije v mestách) bolo nutné pristúpiť k plánovaniu dopravy, mobility, novým spôsobom. Novo vznikajúce stratégie mestskej mobility hľadajú kompromis, ktorý by umožnil ekonomický i sociálny rozvoj miest, podporil zvyšujúce sa nároky na kvalitu života jeho obyvateľov, ale zároveň minimalizoval negatívne dopady na životné prostredie. Plánovanie mestskej mobility nie je orientované iba na infraštruktúrne plánovanie, ale aj na zefektívnenie existujúcej infraštruktúry, ovplyvňovanie dopytu po doprave formou organizačných opatrení a kampaní a poskytovaní dopravy všetkým skupinám obyvateľov.

Cieľom nových stratégií, na ktorých mestá pacujú, nie je budovať tvrdé základy vjazdov pre individuálnu automobilovú dopravu, ale ponúknuť vhodnú a prijateľnú alternatívu v podobe verejnej dopravy, pešej alebo cyklistickej dopravy. Mestá sa tiež sústreďujú na komunikáciu a propagáciu verejnej dopravy, pešej dopravy a pôsobenie na občanov formou motivačných stimulov.

Plán mobility je strategickým dokumentom, ktorého cieľom je vytvoriť podmienky pre uspokojenie potrieb mobility ľudí a podnikov v meste a jeho okolí a prispieť k zlepšeniu kvality života. Cieľom tohto dokumentu je za pomoci občanov, mestských, regionálnych a štátnych orgánov hľadať a nájsť možnosti udržateľnej dopravnej obsluhy územia. Dokument stavia na už existujúcich aktivitách v plánovaní a rozvoji mesta. Riešené územie Plánu mobility je vymedzené hranicou štatutárneho mesta Nitra.

Spracovaný Plán mobility bude koncepčnou štúdiou všetkých subsystémov dopravy v meste Nitra s odporúčaním do časti nitrianskeho kraja. Plán mobility bude jedným z územnoplánovacích podkladov na účely územnoplánovacej činnosti a súčasne záväzným podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti na území mesta.

Dôvodom obstarania tohto dokumentu je najmä potreba analyzovať stav a navrhnuť zodpovedajúci rozvoj dopravných systémov mesta Nitry v podrobnosti, v akej by to v rámci územného plánu nebolo možné, ktorá je však pre územný plán mesta Nitra a nadväzujúce dokumentácie potrebná.

Dokument sa skladá z nasledujúcich častí - zber dát, analytická a návrhová časť.

V návrhovej časti budú pre jednotlivé segmenty dopravy a pre celý dopravný systém navrhnuté opatrenia, naplňajúce schválenú víziu, oblasti zmien a strategické ciele. Opatrenia budú formulované s cieľom prispievať zlepšeniu životného prostredia v meste a zvýšiť bezpečnosť a plynulosť všetkých druhov mestskej dopravy.

Do oblasti mestskej mobility sa neradí len individuálna automobilová doprava (IAD), ale aj verejná doprava (VD). Predpokladáme, rovnako, ako schválená vízia, že v návrhových horizontoch bude podiel verejnej dopravy stále stúpať. Zvýšenie podielu verejnej dopravy je nutné podporiť radom opatrení, ktoré presvedčia obyvateľov a návštevníkov mesta pre zvolenie VD ako prostriedku pre jazdu po meste aj mimo mesta.

Súčasťou mobility je aj cyklistická doprava a chôdza, ktoré spolu s verejnou dopravou tvoria tzv. udržateľnú dopravu. Pre podporu chôdze a cyklistickej dopravy je nevyhnutné vytvoriť prepojenú sieť trás, ktoré umožnia rýchly, ale predovšetkým bezpečný pohyb. V rámci plánovania udržateľnej mestskej mobility je kladený dôraz na previazanosť medzi jednotlivými druhmi dopravy - medzi verejnou dopravou, IAD, cyklistikou a pešou (záchytné parkoviská, bike a car sharing systémy, B+R, B+G, a pod.). Je nevyhnutné riešiť aj statickú dopravu - parkovanie a odstavovanie vozidiel. Previazanosť systému dopravy v klude na ostatné dopravné módy je zrejmá a je jedným z hlavných tém riešení mestskej mobility.

Dôležitá je aj otázka mestskej logistiky (city logistiky), ktorá sa zaoberá dopravnou obsluhou mesta, predovšetkým zásobovaním. V rámci city logistiky je odporúčané využívať vozidlá s alternatívnym pohonom a predovšetkým vyvarovať sa vjazdu ťažkých nákladných automobilov do zastavanej časti mesta, prípadne obmedzenie alebo povolenie vjazdu nákladných automobilov do rôznych mestských častí. Riešením pre riadenie mestskej logistiky môžu byť tiež návrhy na spoplatnenie komunikácií a infraštruktúry, zásobovanie v mimošpičkových hodinách (napr. nočných), použitie telematických technológií či optimalizácia zásobovania vozidiel.

Cieľom plánovania mestskej mobility je vytvoriť spoľahlivý komplexný prepojený dopravný systém, naplňajúci potreby obyvateľov aj firiem, s čo najmenším negatívnym dopadom na životné prostredie mesta. Z tohto hľadiska sa Plán mobility zameriava nie na zákaz automobilovej dopravy ako celku, ale najmä na znižovanie počtu konvenčne poháňaných automobilov.

Zníženie využívania IAD by nemalo byť dôsledkom zákazov a predpisov, ale malo by vychádzať zo slobodného rozhodnutia obyvateľov mesta využívať udržateľné druhy dopravy (verejná doprava, chôdza, cyklistická doprava), pretože ich atraktivita (ekonomická, časová i zdravotná) bude vďaka realizovaným opatreniam oveľa vyššia. Znižovanie IAD bude podporované napr. vhodnou parkovacou politikou alebo zvýhodnením MHD, cyklistickej a pešej dopravy.

Z hľadiska plánovania mobility v meste Nitra však nemožno vynechať väzby na Nitriansky kraj, ktorý je zdrojom a cieľom významného podielu ciest realizujúcich sa čiastočne aj na území

mesta Nitra. V návrhovej časti tak budú opatrenia a projekty, ktoré pomôžu dosiahnuť ciele vízie Plánu mobility, ale ktoré musia byť realizované mimo hraníc mesta v Nitrianskom kraji uvedené iba ako odporúčania pre ďalších investorov, ktorými sú štátne organizácie, Nitriansky kraj a susedné obce.

3. HLAVNÉ CIELE.

Vízia:

Nitra je moderné a otvorené mesto pre všetkých, kde sa dobre žije, pracuje, odpočíva a športuje.

Oblasti zmeny:

- 1 Podiel ciest udržateľných druhov dopravy (verejná doprava, cyklodoprava, pešia doprava)
2. Komunikačná sieť mesta a kvalita verejného priestranstva
3. Organizácia a riadenie dopravy a dopyt po doprave
4. Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy
5. Zlepšenie udržateľnej mobility a dostupnosti mesta

Hlavnými cieľmi PUM je:

- Vytvárať podmienky pre rozvoj kvalitnej dopravnej infraštruktúry, ktorá dostatočne uspokojí nároky všetkých účastníkov prepravy;
- Vytvárať predpoklady pre znižovanie emisií, hluku a iných škodlivých látok v súlade s európskymi právnymi predpismi – zlepšenie životného prostredia;
- Rozvíjať existujúcu sieť ucelených trás pre nemotorovú dopravu, prepojenie dôležitých cieľov ciest (bývanie– práca/škola, rekreačné trasy);
- Zvyšovať podiel MHD v delbe prepravnej práce – zvyšovať kvalitu MHD, najmä ponuku, spoľahlivosť, bezpečnosť, cestovnú rýchlosť, dynamickú preferencia MHD na svetelne riadených križovatkách.

V ďalšom stupni prípravy strategického dokumentu budú definované opatrenia, ktoré povedú k dosiahnutiu cieľa, resp. povedú k dosiahnutiu stanovenej vízie PUM Nitra.

4. OBSAH (OSNOVA).

Zber údajov

- Databáza údajov
 - Údaje o demografii a územnom rozvoji
 - Údaje o doprave

- Organizácia dopravy
 - Prevádzka dopravy
 - Infraštruktúra dopravy
- Zber dát týkajúcich sa nehodovosti, resp. bezpečnosti
 - Analýza údajov o nehodovosti a bezpečnosti a ich vplyv na dopravu a dopravné situácie
- Zber iných dát
 - Lodná doprava
 - Letecká doprava
 - Taxi

Prieskumy

Medzi základné podklady pre tvorbu Plánu udržateľnej mobility patria dopravné prieskumy. Cieľom dopravných prieskumov je zistenie podrobných informácií o dopravnom správaní obyvateľov, o intenzitách automobilovej dopravy, o počtoch prepravených osôb v hromadnej doprave a ďalších dôležitých údajoch. Prieskumy sú rozdelené na niekoľko základných typov:

- prieskum dopravného správania obyvateľov
- automobilová doprava na hraniciach mesta
- autobusová doprava na hraniciach mesta
- železničná doprava na hraniciach mesta
- prieskum verejnej osobnej dopravy (vod)
- automatické sčítače dopravy - dlhodobý prieskum
- smerový prieskum – záznam eč vozidiel
- prieskum statickej dopravy

Dopravné modelovanie

Dopravný model je spracovávaný v prostredí dopravno-plánovacieho softwaru PTV-VISION® spoločnosti PTV Karlsruhe. Zostrojený bude štvorstupňový multimodálny dopravný model, so zahrnutím individuálnej automobilovej dopravy – osobná, nákladná (IAD), verejnej hromadnej dopravy – mestská, regionálna (VHD) a cyklistickej dopravy.

Dopravný model sa skladá z modelu dopravného dopytu (matica prepravných vzťahov) a modelu dopravné ponuky (komunikačná sieť vrátane liniek hromadnej dopravy a cyklochodníkov). Z dôvodu zohľadnenia regionálnych väzieb je v použitom dopravnom modeli riešené územie rozšírené o oblasti mimo územia mesta Nitra. Posudzované horizonty sú +5, 10, 20, 30 rokov. Návrhové scenáre sú „do nothing“, „business as usual“ a „do all“.

Analytická časť

Analýza súčasnej situácie a trendov je najdôležitejším aspektom PUM, konkrétne spôsob, ako to bude určovať potreby dopravného systému, ktoré sú základom pre definíciu cieľov

Analytická časť bude tvorená približne nasledujúcou osnovou:

Analýza súčasného stavu a trendu vývoja

Verejná doprava

Individuálna automobilová doprava

Doprava v pokoji

Pešia doprava

Cyklistická doprava

Vodná doprava

Letecká doprava

Cestná sieť a klasifikácia ciest

Iné druhy dopravy – soft modes (chodci, cyklisti, atď.)

Varianty budúceho vývoja

Swot analýza

Návrhová časť

Návrhová časť PUM bude obsahovať

- Definíciu špecifických cieľov – Víziu, Celkovú víziu mobility, a Navrhované opatrenia.
- Návrh riešenia dopravných subsystémov – Návrh a posúdenie cestnej siete a verejnú osobnú dopravu v dvoch variantoch (rastový/vyrovnaný) s ich dopravno-inžinierskym overením pomocou dopravného modelu pre každý časový interval, Cestnú sieť a Sieť verejnej osobnej dopravy.
- Základné disproporcie a nové atribúty pre kvalitatívny nový rozvoj verejnej osobnej dopravy – Verejná osobná doprava, Integrovaná verejná doprava, Statická doprava, Cyklistická doprava, Pešia doprava, Železničná doprava, Inteligentné dopravné systémy.
- Variant „urobiť všetko“ („Do all“).

5. UVAŽOVANÉ VARIANTNÉ RIEŠENIA ZOHĽADŇUJÚCE CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU.

V priebehu spracovania sú uvažované variantné riešenia predovšetkým prostredníctvom rôznych (variantných) scenárov vývoja – varianty „Do nothing“, „Do all“ a „Do business as

usual“. V závere projektu bude formulovaný jeden "optimálny" resp. odporúčaný scenár. K tomu budú zároveň prognózované prepravné prúdy aj možnosti ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravy.

PUM sa nezaobera variantným riešením na úrovni jednotlivých dopravných stavieb (lokálne varianty trás či varianty technických riešení stavieb).

6. VECNÝ A ČASOVÝ HARMONOGRAM PRÍPRAVY A SCHVAĽOVANIA.

- Zber údajov
6/2018-12/2018
- Prieskumy
6/2018 – cca 03/2019
- Dopravný model stav
predpokladaný termín odovzdávania cca 03/2019
- Analytická časť PUM
12/2018 - 03/2019
- Návrhová časť PUM
03/2018- cca 05/ 2019

7. VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM.

PUM Nitra bude mať vzájomnú väzbu s množstvom nielen národných, ale i európskych dokumentov, ktoré majú vplyv na dopravný sektor a mobilitu v meste.

PUM bude v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja spracovanými na národnej a regionálnej úrovni, najmä s:

- Územným plánom mesta Nitra v znení zmien a doplnkov č. 1 - č. 6;
- Územným plánom Centrálnej mestskej zóny v Nitre;
- Územnými plánmi ďalších potenciálne dotknutých obcí – Nitrianske Hrnčiarovce, Jelšovce, Čakajovce, Čechynce, Ivanka pri Nitre, Malý Lapáš, Veľký Lapáš, Lužianky, Zbehy, Cabaj – Čápor a Lehota;
- Programom hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Nitra, Aktualizácia na programovacie obdobie 2015 – 2023;

- Regionálnou integrovanou územnou stratégiou Nitrianskeho kraja na roky 2014 – 2020 (2018);
- Národnou stratégiou regionálneho rozvoja SR.

Ďalej je uvedený prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov:

Európske dokumenty

Koncepčné a strategické dokumenty EÚ v oblasti dopravy udávajú smer rozvoja dopravy, bezpečnosti, životného prostredia a pod. Ide predovšetkým o tieto dokumenty:

- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010)
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011)
- Energetický plán do roku 2050, KOM(2011)
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroja, KOM(2011)
- Európska stratégia pre kooperatívne Inteligentné dopravné systémy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016) 501 z 20.7.2016)
- Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 zo dňa 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii
- Smernica 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu

Multisektorové národné dokumenty

- Integrovaný regionálny operačný program 2014-2020, verzia 4.1
- Aktualizovaná Národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
- Štátna politika zdravia Slovenskej republiky
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.)
- Národný program podpory zdravia v Slovenskej republike

Národné dopravné dokumenty

- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30,
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 – Fáza II
- Dopravná politika SR do roku 2015 (uznesenie vlády SR č. 445/2005),
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest,
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest,
- Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy,
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou,
- Program podpory IDS - NSDI
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, 2013

Regionálne dokumenty

- Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014-2020, január 2016
- Integrovaný program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Nitra, 2014

8. ORGÁN KOMPETENTNÝ NA JEHO PRIJATIE.

Mestské zastupiteľstvo Mesta Nitra

9. DRUH SCHVAĽOVACIEHO DOKUMENTU (NAPR. UZNESENIE NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY, UZNESENIE VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY, NARIADENIE).

Uznesenie Mestského zastupiteľstva Mesta Nitra

III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

1. POŽIADAVKY NA VSTUPY.

Plán Udržateľnej mobility pre mesto Nitra je spracovaný pre mesto Nitra a príslušné obce Nitrianske Hrnčiarovce, Jelšovce, Čakajovce, Čechynce, Ivanka pri Nitre, Malý Lapáš, Veľký Lapáš, Lužianky, Zbehy, Cabaj - Čápor a Lehota.

2. ÚDAJE O VÝSTUPOCH.

Predpokladá sa potenciálne ovplyvnenie všetkých obcí, pre ktorých je Plán udržateľnej mobility spracovaný - tzn.: mesto Nitra a príslušné obce Nitrianske Hrnčiarovce, Jelšovce, Čakajovce, Čechynce, Ivanka pri Nitre, Malý Lapáš, Veľký Lapáš, Lužianky, Zbehy, Cabaj - Čápor a Lehota.

3. ÚDAJE O PRIAMYCH A NEPRIAMYCH VPLYVOCH NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.

Nižšie uvedený popis obsahuje úvodný opis vývoja situácie v uplynulých rokoch podľa témy (oblasti) životného prostredia, spolu s identifikáciou hlavných faktorov ovplyvňujúcich doterajší vývoj a predbežným odhadom potenciálnych priamych a nepriamych vplyvov strategického dokumentu na jednotlivé témy životného prostredia.

Klíma a klimatické pomery

Nitriansky kraj patrí, podľa globálnej klimatickej klasifikácie, do mierneho klimatického pásma s rovnomerne rozloženými zrážkami počas roka. Pre túto oblasť je typické pravidelné striedanie štyroch ročných období. Je tu pomerne výrazný vplyv Atlantického oceánu, naopak na východe územia kontinentálny vplyv. Klíma Stredomoria ovplyvňuje túto oblasť predovšetkým vyššími úhrnmi zrážok na jeseň a občas aj v zime. Časté striedanie vzduchových hmôt rôzneho pôvodu a vlastností je charakteristické pre túto polohu v strede Európskeho kontinentu. To spôsobuje veľkú premenlivosť všetkých klimatických prvkov. Táto vlastnosť klímy je typická a prirodzená.

Katastrálne územie mesta Nitra patrí prevažne do teplej klimatickej oblasti (oblasť Podunajskej nížiny a okrajová časť pohoria Trábeň). Charakterizované je teplou nížinnou klímou s dlhým až veľmi dlhým, teplým a suchým letom, krátkou, mierne teplou, suchou až veľmi suchou zimou s veľmi krátkym trvaním snehovej pokrývky. Priemerná ročná teplota

kolíše v rozpätí 9-10 °C (priemerné teploty júla sú 18 až 20,5 °C a januára -1 až -3 °C), priemerné ročné zrážky sú 500-600 mm. Trvanie snehovej pokrývky je do 30-40 dní v roku. Vyššie polohy zoborskej skupiny Tríbeča patria do miernej teplej klimatickej oblasti, mierne vlhkej.

Určujúcim faktorom súčasného vývoja klimaticko-hydrologickej situácie na Slovensku je globálna zmena klímy. Spojená je s rastom tzv. skleníkového efektu atmosféry, ktorý je zapríčinený antropogénne podmienenou emisiou skleníkových plynov (produkovaných hlavne spaľovaním fosílnych palív). Jej vplyv je pravdepodobný aj v oblasti Nitry a prejavuje sa miernym nárastom priemerných teplôt, poklesom zrážkových úhrnov (vrátane snehovej pokrývky) a relatívnej vlhkosti vzduchu. Regionálne scenáre zmeny hlavných klimatických prvkov naznačujú pokračovanie súčasných trendových zmien aj v budúcnosti, pričom sú zvýraznené prehlbovaním sa extrémov – intenzívnych zrážok a povodní na jednej strane a dlhotrvajúcich suchých období na druhej strane.

Predpokladané je aj zvýraznenie a predĺženie suchých období v teplej časti roka so sprievodným poklesom prietokov riek a pôdnej vlhkosti, ako aj regionálne rozdiely očakávaných dôsledkov klimatickej zmeny a nadväzujúcich hydrologických parametrov (režim odtoku, prietokové pomery, zásoby podzemných vôd).

Ďalším vážnym environmentálnym problémom nadobúdajúcim globálny charakter je antropogénne narušenie ozónovej vrstvy – úbytok stratosferického ozónu (spôsobený emisiami tzv. prekursorov - freóny, halóny, N₂O, NO, CO, prchavé organické látky z energetiky, priemyslu, dopravy a poľnohospodárstva) a nárast troposférického ozónu. Prízemný ozón prekračuje kritickú úroveň koncentrácií pre vegetáciu na celom území Slovenska - je hlavným stresovým faktorom lesných ekosystémov a príčinou 5-10% úbytku poľnohospodárskej rastlinnej produkcie. Hoci v poslednom desaťročí nie je pozorovaný významnejší trend zvyšovania koncentrácie ozónu, počet prekročení imisného limitu ozónu je aj naďalej vysoký a bude pretrvávať aj naďalej - trendy koncentrácií budú závisieť od veľkosti poklesov emisií, najmä oxidov dusíka. V oblasti Nitry nie je doteraz v činnosti žiadna stanica so sledovaním hodnôt koncentrácií stratosferického resp. prízemného ozónu, je však pravdepodobné, že vyššie uvedené konštatovania platia aj pre Nitru a okolie.

Na krajskej úrovni bola v roku 2015 spracovaná „Environmentálna štúdia územných dopadov klimatických zmien“ pre riešené územie vyčlenená hranicami Nitrianskeho kraja. V tejto štúdii sa potvrdilo, že v tomto regióne pokračuje otepľovanie klímy rovnako alebo ešte o niečo rýchlejšie ako v iných častiach strednej Európy. Boli tu definované opatrenia smerujúce na zmiernenie dopadu klimatických zmien, ktoré zahŕňajú takisto sektor dopravy – cestnú a železničnú dopravu.

Na štátnej úrovni bola 17. októbra 2018 uznesením vlády SR č. 478/2018 schválená aktualizácia adaptačnej stratégie „Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy“,

ktorej hlavným cieľom je zvýšenie odolnosti a zlepšenie pripravenosti Slovenskej republiky čeliť nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy.

Ovzdušie

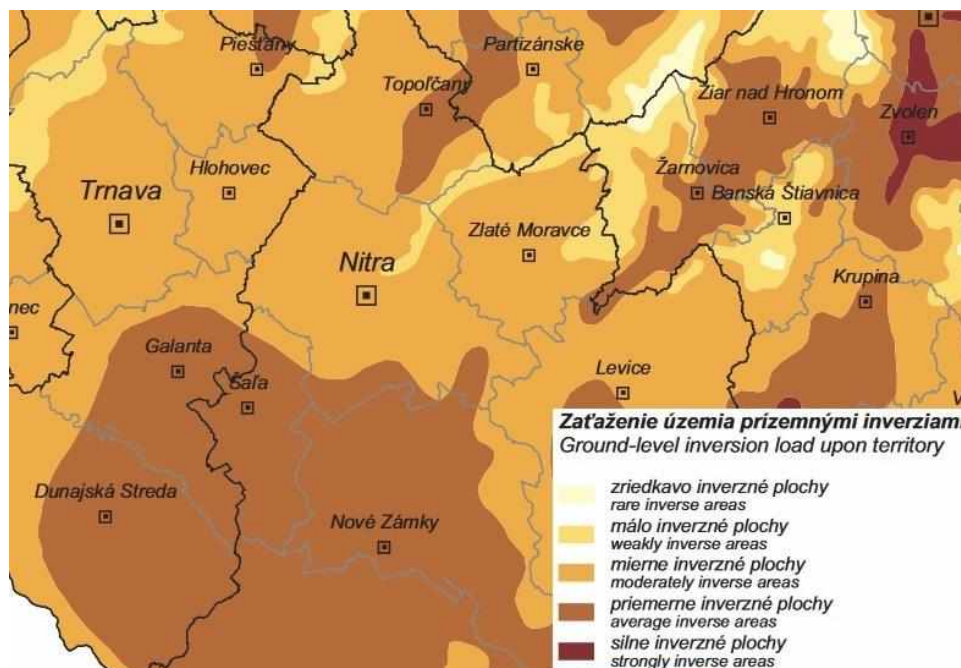
Dominantnými zdrojmi znečisťovania ovzdušia v Nitrianskom kraji je cestná doprava. Pre vykurovanie domácností sa tu využíva najmä zemný plyn, podiel tuhých palív je v porovnaní s ostatnými zónami nižší, s výnimkou hornatejšej oblasti na severe kraja (podľa údajov zo sčítania obyvateľstva).

Charakteristika cestnej dopravy:

Rýchlostná cesta R1 na úseku Sereď – Nitra má relatívne vysokú hustotu premávky (v r. 2015 priemerne 29 000 áut denne), smerom na východ je intenzita nižšia, medzi Nitrou a Zlatými Moravcami prejde za deň v priemere viac ako 18 500 áut a za Zlatými Moravcami priemerne 14 500 áut denne (r. 2015). Najfrekventovanejšie cesty 1. triedy v Nitrianskom kraji – priemerne nad 8 000 áut denne v r. 2015 – spájajú mestá Topoľčany a Partizánske, Topoľčany a Nitra, Nitra a Nové Zámky, Nitra a Vráble, Komárno a Nové Zámky a takúto intenzitu majú i niektoré úseky ciest Šaľa-Nové Zámky, Komárno-Veľký Meder a Levice-Vráble.

Priemyselné zdroje znečisťovania ovzdušia sú z hľadiska príspevku k lokálnemu znečisteniu ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami menej významné. V závislosti od meteorologických podmienok sa v Nitrianskom kraji môže prejaviť vplyv chemického priemyslu.

Nitra patrí k pomerne veterným lokalitám s výskytom bezvetria okolo 10 % z roka. Zároveň sa vyznačuje malým zastúpením veľkých a stredných zdrojov PM₁₀ a vysokým zastúpením zemného plynu ako paliva v lokálnych kúreniskách, hoci podiel dreva tiež nie je zanedbateľný. Prúdenie je silne severozápadno-juhovýchodné až východné. V tomto kontexte prichádzajú do úvahy ako zdroje PM₁₀ doprava – hlavne jej časť spadajúca pod tzv. neznáme zdroje – resuspenzia prachu, posypového materiálu, odery vozovky – stavebná činnosť súvisiaca s budovaním priemyselného parku a rýchlostnej komunikácie a orná pôda nachádzajúca sa pomerne blízko od stanice. Najčastejší výskyt vysokých koncentrácií je hlavne pri silnom prúdení od severu a pri všetkých rýchlostiach vetra od severovýchodu až východu, ale hlavne od juhovýchodu. Podľa Atlasu krajiny SR sa študované územie radí do oblasti s miernym až priemerným zaťažením inverziami (pozri nasledujúci obrázok).



Obrázok 1: Zaťaženie územia inverziami

Národná monitorovacia sieť kvality ovzdušia na území Nitrianskeho kraja pozostáva z dvoch meracích staníc: Nitra –Janka Kráľa –SK0051A a Nitra –Janíkovce–SK0134A.

V roku 2011 na monitorovacej stanici Nitra, Štúrova dochádzalo k výraznému prekročeniu dennej limitnej hodnoty pre PM_{10} a taktiež došlo k prekročeniu priemernej ročnej koncentrácie NO_2 a $PM_{2,5}$. Na monitorovacej stanici v Janíkovciach dochádzalo k prekročeniu dennej limitnej hodnoty pre PM_{10} a prekročilo povolený počet prekročení 35 x za rok. V roku 2012 sa už situácia výrazne zlepšila a došlo len k prekročeniu povoleného počtu prekročení dennej limitnej hodnoty pre PM_{10} na monitorovacej stanici Nitra, Štúrova. Tento trend pokračuje aj naďalej. V rokoch 2013 – 2016 už nedochádzalo k prekročeniu žiadnej limitnej hodnoty pre žiadnu hodnotenú znečisťujúcu látku v zóne Nitriansky kraj.

Nasledujúca tabuľka obsahuje výňatok z nameraných imisných koncentrácií uvedených v „Správe o kvalite ovzdušia a podiele jednotlivých zdrojov na jeho znečisťovaní v Slovenskej republike“ za rok 2017.

AGLOMERÁCIA Zóna		Ochrana zdravia									VP 2)	
	Znečisťujúca látka	SO ₂		NO ₂		PM ₁₀		PM _{2,5}	CO	Benzén	SO ₂	NO ₂
	Doba Spriemerovania	1 hod	24 hod	1 hod	1 rok	24 hod	1 rok	1 rok	8 hod ¹⁾	1 rok	3 hod po sebe	3 hod po sebe
	Parameter	počet prekroče ní	počet prekroče ní	počet prekroče ní	priemer	počet prekroče ní	priemer	priemer	priemer	priemer	počet prekroče ní	počet prekroče ní
	Limitná hodnota [µg.m ⁻³]	350	125	200	40	50	40	25	10000	5	500	400
	Maximálny počet prekročení	24	3	18		35						
Nitriansky kraj	Nitra, Janíkovce			0	14	25	24	19				0
	Nitra, Štúrova	0	0	0	35	27	28	14	1466	0.5	0	0

Tabuľka 1: Namerané imisné koncentrácie látok s imisnými limitmi pre ochranu zdravia v zóne Nitriansky kraj v roku 2017

V roku 2017 v zóne nebola prekročená ročná a ani denná limitná hodnota na ochranu zdravia ľudí pre PM₁₀ a rovnako neboli prekročené cieľové hodnoty pre PM_{2,5} ani pre ostatné uvedené látky.

Namerané koncentrácie benzo(a)pyrénu sú zdokumentované nasledovnou tabuľkou, z ktorej je zrejmé, že minimálne v posledných dvoch rokoch dochádza v meste k prekročeniu jeho imisného limitu. Imisná koncentrácia benzo(a)pyrénu je tu dominantne určená automobilovou dopravou.

AGLOMERÁCIA Zóna		2013	2014	2015	2016	2017
			1,0	1,0	1,0	1,0
			0,6	0,6	0,6	0,6
			0,4	0,4	0,4	0,4
Slovensko	Nitra, Štúrova				1,3	1,3

Tabuľka 2: Namerané imisné koncentrácie benzo(a)pyrénu v Nitre v rokoch 2016 a 2017

V Tabuľke 3 je uvedený počet dní s prekročením cieľovej hodnoty ozónu na ochranu zdravia ľudí (8h koncentrácia prízemného ozónu 120 µg.m⁻³). Cieľová hodnota povoleného počtu prekročení je 25 dní za kalendárny rok v priemere troch rokov.

Stanica	2015	2016	2017	Priemer 2015 – 17
Nitra, Janíkovce	39	17	42	33

Tabuľka 3: Počet dní s prekročením cieľovej hodnoty na ochranu zdravia ľudí

Z tabuľky 3 je zrejmé, že cieľová hodnota ozónu bola na monitorovacej stanici Nitra, Janíkovce v priemere posledných troch rokov prekročená.

Z vyššie uvedených informácií možno konštatovať, že najväčším problémom hodnotenej oblasti je predovšetkým benzo(a)pyrén. SHMÚ na základe hodnotenia kvality ovzdušia v zónach a aglomeráciách v rokoch 2015-2017, podľa §8 ods.3 zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, v znení neskorších predpisov navrhol aktualizáciu vymedzenia oblastí riadenia kvality ovzdušia SR na rok 2018, kde okrem iného vymedzil oblasť "územie mesta Nitra" a ako znečisťujúcu látku práve benzo(a)pyrén.

Bez vykonania koncepcie budú na budúci vývoj pôsobiť tieto hlavné protichodné faktory:

- postupná modernizácia vozového parku smerujúca k znižovaniu výfukových emisií (rozvoj elektromobility a používanie alternatívnych palív sa môže vo väčšej miere na emisiách pozitívne prejavíť až v dlhšom časovom horizonte),
- postupný nárast intenzít dopravy na existujúcich cestných komunikáciách povedie k nárastu emisií z cestnej dopravy.

Zdravie

Mesto Nitra je piatym najväčším mestom Slovenska, ku dňu 2.1.2018 žije v meste Nitra celkovo 79 125 obyvateľov, z toho 37 748 mužov a 41 377 žien. Od roku 1994 dochádza ku kontinuálnemu úbytku obyvateľov (v roku 2017 ich tu žilo o cca 10 000 menej ako v roku 1994), a to aj napriek skutočnosti, že prirodzený prírastok je kladný (tj. viac ľudí sa narodí ako zomrie). Znižovanie počtu obyvateľov má niekoľko príčin, a to znižovanie počtu narodených detí, ale aj odchod obyvateľov do tesne priľahlých obcí. Z mesta sa viac ľudí sťahuje, než do neho prichádza. Tieto trendy sú pozorovateľné na celom slovenskom.

Hustota obyvateľstva tiež kontinuálne klesá. Od roku 2003, kedy dosiahla vrchol, klesla z 858,7 obyvateľov / km² na 768,43 obyvateľov / km² v roku 2017.

Od roku 1993 v populácii stále viac prevládajú ženy - v roku 2017 ich bolo takmer o 4,5% viac ako mužov. Tak, ako inde v Európe, populácie v Nitre starne, čo je spôsobené znižujúcou sa pôrodnosťou a zároveň zvyšovaním strednej dĺžky života. Počet ľudí v postproduktívnom veku (65+) už od roku 2011 prevyšuje hodnotu počtu detí do 14 rokov a rozdiel stále stúpa.

Stredná dĺžka života (šanca na dožitie) sa predlžuje a v roku 2017 dosiahla u mužov 72,9 rokov a u žien 79,93 rokov.

Do budúcnosti sa predpokladá ďalšie znižovanie počtu obyvateľov a zvyšovanie priemerného veku populácie (v roku 2017 predstavoval 42,48 roka). Tieto trendy sa musia zohľadniť v pripravovaných strategických materiáloch mesta a samozrejme teda aj v Pláne udržateľnej mobility.

Hlavnými zdrojmi znečistenia ovzdušia je doprava, medzi rokmi 2013 - 2015 nedochádzalo v Nitrianskom kraji k prekročeniu limitov u žiadnej sledovanej znečisťujúcej látky, v roku 2016

a 2017 potom došlo k prekročeniu imisného limitu benzo(a)pyrénu, pre ktorý je charakteristickým zdrojom doprava.

Doprava môže byť vo vzťahu k zdraviu faktorom pozitívnym aj negatívnym.

Pešia doprava a jej možnosti mimo dopravu ostatnú a mimo priemyselnú oblasť je významným zdrojom pohybu pre človeka a s pribúdajúcim vekom pribúda na jej význame. Chôdza je vynikajúcim fyziologickým pohybom. Priechodnosť mesta býva väčšinou okrajovým záujmom pri riadení dopravy. Kvalita chodníkov, časté výkopové činnosti, zalepovanie povrchu a nerovnosti hrajú pre umožnenie zdravej a bezpečnej chôdze významnú úlohu pre stereotyp chôdze zakotvený v mozgovej činnosti.

Cyklistická doprava, nielen rekreačný pohyb po cyklotrasách, umožňuje nielen transfer osôb, ale zaťažuje obehový a srdcový systém, znižuje možnosť nadváhy, je významným prvkom v prevencii civilizačných chorôb vrátane pohybového aparátu. Je spôsobom rehabilitácie pri nervových ochoreniach a chorobách svalov. Vyžaduje bezpečnosť a pohyb v čistom ovzduší a rovnako ako pri chôdzi, ošetrovaný a upravovaný povrch cyklistických trás.

Automobilová doprava pomáha rýchlo sa premiestniť k zamýšľanému cieľu, stretávať priateľov, navštevovať šport a rekreáciu, vzdelávacie centrá. Nákladná doprava prenáša rýchlo tovar k zákazníkovi a tým aj financie.

Doprava je zdrojom znečistenia ovzdušia v závislosti na frekvencii dopravy, či ide o ťažké, alebo ľahké vozidlá, v akom sú technickom stave, aké majú palivo a aký je povrch vozovky, aké sú rozptylové podmienky a meteorológie vôbec, či sa tvoria častice nové, či sa víria častice usadené.

Doprava je zdrojom hluku a vibrácií. Predovšetkým vibrácie ohrozujú bezpečnosť stavieb a pohodu obyvateľov. Hluk z dopravy je preukázanou noxou, narušujúcou pohodu dotknutých osôb, a podieľa sa na vzniku a zhoršovaní civilizačných chorôb, napr. chorôb kardiovaskulárnych. Zhoršuje priebeh duševných ochorení. Hlboko zasahuje do procesov, ktoré vyžadujú pokoj a sústredenie (učenie, prednes, vedecká práca, komunikácia medzi ľuďmi, najmä medzi deťmi, učiteľom a deťmi, rodičmi a deťmi, komplikácie spôsobuje seniorom s presbykusiou). V dennom cykle hluk najhoršie pôsobí v období, kedy sa ľudský organizmus obnovuje, rekreuje, odpočíva, najmä v spánku.

Hluk

Hlukové zaťaženie prostredia je fenoménom, ktorý je sprievodným javom mnohých aktivít človeka. Je produkovaný najmä v priemyselných prevádzkach, doprave, v energetickom a ťažobnom priemysle. Z regionálneho hľadiska je najvýznamnejším zdrojom hluku doprava, najmä cestná. Podľa poznatkov svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) predstavuje ekvivalentná hladina akustického tlaku A hranicu 65 dB, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Prípustné hodnoty hluku z hľadiska ochrany zdravia sú stanovené vyhláškou č. 549/2007 Z.z, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibráciách a o požiadavkách na objektivizáciu

hľuku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí. Zvýšená hladina akustického tlaku v meste Nitra je dokumentovaná najmä pozdĺž hlavných mestských zberných komunikácií a tranzitných komunikácií. V centre mesta je nadmerný hľuk spôsobený najmä intenzívnou miestnou dopravou – postihnuté je predovšetkým okolie Štefánikovej triedy, Štúrovej ulice, Bratislavskej cesty, Hviezdoslavovej triedy, ulice Janka Kráľa, Schurmannovej ulice, Ďurkovej ulice, Mostnej ulice, Napervillskej ulice, Dobšinského ulice a i.

V súvislosti s tranzitnou a prímestskou dopravou sú najviac zaťažené ulice, ktoré sú súčasťou ciest I. a II. triedy – ide o Dražovskú ulicu, Chrenovskú ulicu s okolím, Levickú cestu, Cabajskú cestu, Novozámockú ulicu a i.

Železničná doprava predstavuje menší podiel (vzhľadom na intenzitu prepravy) v intenzite hľuchnosti a jej pôsobenie sa sústreďuje do najbližšieho okolia železničných tratí. Hľuchnosť z leteckej dopravy je vzhľadom na charakter letiska Janíkovce nízka.

Obdobne ako u ovzdušia budú bez vykonania koncepcie na budúci vývoj pôsobiť tieto hlavné protichodné faktory:

Postupná modernizácia a tlak na výrobcov smerujúca k znižovaniu hľukových emisií vozidiel (rozvoj elektromobility), vývoj nízkohľuchných pneumatík a nízkohľuchných povrchov ciest sa môže vo väčšej miere prejaviť pozitívne v dlhšom časovom horizonte. Postupný nárast intenzít dopravy na existujúcich cestných komunikáciách povedie k nárastu hľuku z cestnej dopravy.

Voda

Riešené územie patrí do povodia rieky Nitra, ktorú je možné v podmienkach Slovenska zaradiť medzi stredne veľké a menej vodnaté vodné toky. Celé územie je vlhovo deficitné, s nízkymi hodnotami odtokového koeficientu a špecifického odtoku z územia ($1-5 \text{ l.s}^{-1}.\text{km}^{-2}$). Plocha povodia Nitry je pod mestom Nitra $2876,7 \text{ km}^2$ a dlhodobý priemerný prietok $17,64 \text{ m}^3.\text{s}^{-1}$. Najvyššie prietoky sú v marci a apríli, najnižšie prietoky sú v auguste až októbri. Okrem rieky Nitra preteká riešeným územím niekoľko menších vodných tokov – Dobrotka, Selenec, Kynecký potok, Radošinka, Cabajský potok, Malá Nitra, Kadaň.

Z hľadiska rajonizácie podzemných vôd patrí oblasť Nitry do niekoľkých základných hydrogeologických celkov – kryštalinika a mezozoika južnej a strednej časti Tríbeča, neogénu Nitrianskej pahorkatiny, neogénu Žitavskej pahorkatiny a kvartéru Nitry od mesta Nitra po Nové Zámky. Zásoby podzemných vôd v území sú viazané najmä na kvartérne fluviálne štrkopiesky nivy Nitry (priemerná výdatnosť vrto $10-15 \text{ l.s}^{-1}$). Využiteľné zásoby podzemných vôd v celej oblasti Nitrianskej nivy boli stanovené na 710 l.s^{-1} . Menšie pramene sa nachádzajú v úpäťnej zóne Zoborských vrchov (oblasť Zobora, Dražoviec a Štitár). Oblasť Zoborských vrchov je hydrogeologicky pomerne významná, pretože je infiltračnou oblasťou pre viaceré využívané pramene a zdroje podzemných vôd.

Stav čistoty vody v rieke Nitra je neuspokojivý – Nitra patrí k najviac znečisteným vodným tokom na území Slovenska. Podľa Vyhodnotenia súladu/nesúladu kvality vody podľa výsledku

monitoringu povrchovej vody v roku 2017 vyjadreného jednotlivými ukazovateľmi s požiadavkami na kvalitu podľa Prílohy č.1 k NV č. 269/2010 Z.z. v znení NV 398/2012 Z.z. a podľa Prílohy č.1 k NV č. 167/2015 Z.z, nie sú na monitorovacom mieste N544500D (Nitra, Čechynce) hodnoty ukazovateľov N – NO₂ a P_{celk} a rovnako sledované hydrobiologické a mikrobiologické ukazovatele v súlade s požiadavkami na kvalitu vody.

Napriek tomu, že sa priamo v meste nenachádza výrazný zdroj znečistenia vody, je rieka Nitra silne znečistená antropogénnou činnosťou. Znečistenie od zdrojov postupne pokračuje po toku a prejavuje sa aj v sídlach.

Odpady

Mestu Nitra sa darí úspešne znižovať množstvo skládkovaného odpadu a súčasne zvyšovať mieru materiálového zhodnocovania odpadov. Na území mesta Nitra v roku 2011 vzniklo 36 393,54 ton komunálnych odpadov, z toho bolo 9, 64 % materiálovo zhodnotených a 90, 36 % zneškodnených skládkovaním. V roku 2015 na území mesta vzniklo 43 179,45 ton komunálnych odpadov, pričom miera materiálového zhodnotenia stúpla na 13,016 % a 86,98 % bolo zneškodnených skládkovaním.

V roku 2012 Mesto Nitra uviedlo do prevádzky mestskú kompostáreň a v roku 2014 zrealizovalo nákup nádob na biologický rozložiteľný odpad pre IBV čím sa výrazne zvýšila možnosť zhodnotenia biologicky rozložiteľných odpadov a ich spätného využitia pre skvalitnenie pôdy na verejných priestranstvách mesta. Projektovaná kapacita kompostárne je na spracovanie 16 000 ton vstupného materiálu ročne pri výstupe 9 000 ton kompostu. Cieľom je minimalizovať množstvá biologicky rozložiteľných odpadov ukladaných do nádob na zber zmesového komunálneho odpadu.

Zmesový komunálny odpad z mesta sa zneškodňuje skládkovaním na skládke odpadov v Novom Tekove, ktorú prevádzkuje spoločnosť Tekovská ekologická,s.r.o. Vyššie uvedený systém v plnom rozsahu pokrýva potreby mesta v oblasti nakladania s komunálnymi a drobnými stavebnými odpadmi vznikajúcimi na území mesta. Triedený zber zložiek komunálneho odpadu v meste Nitra zabezpečuje OZV ENVI PAK.

Pri stanovení cieľov pre komunálne odpady mesto Nitra vychádzalo z rámcovej smernice o odpadoch a na základe toho si stanovilo tieto ciele:

- a) do roku 2020 zvýšiť úroveň triedeného zberu predovšetkým papiera a lepenky, skla, plastov, kovov a biologicky rozložiteľných odpadov v porovnaní s rokom 2016
- b) do roku 2020 zvýšiť úroveň zberu jednotlivých druhov komunálnych odpadov, akými sú elektroodpad, batérie a akumulátory a odpadové oleje v porovnaní s rokom 2016.
- c) Do roku 2020 znížiť množstvo vyprodukovaného zmesového komunálneho odpadu v porovnaní s rokom 2016

Pôda a horninové prostredie

Podľa „Mapy pôdy v mierke 1:400 000“, dostupnej z Národného geoportálu, sa v riešenom území nachádzajú prevažne nasledujúce pôdne typy:

N1: fluvizeme kultizemné, sprievodne fluvizeme glejové, modálne a kultizemné ľahké; z nekarbonátových aluviálnych sedimentov

N3: fluvizeme kultizemné karbonátové, sprievodne fluvizeme glejové karbonátové a fluvizeme karbonátové ľahké; z karbonátových aluviálnych sedimentov

M1: hnedozeme kultizemné, lokálne modálne a erodované a regozeme kultizemné a modálne karbonátové; zo spraší

Č2: černozeme kultizemné, lokálne modálne a erodované a regozeme typické karbonátové; zo spraší

R1: rendziny a kambizeme rendzinové, sprievodne litozeme modálne karbonátové, lokálne rendziny sutinové; zo zvetralín pevných karbonátových hornín

Pôdny kryt tvoria predovšetkým pôdne typy nížin. Nitriansky samosprávny kraj má 634 373 ha pôdneho fondu z ktorého je poľnohospodárska pôda 464 428 ha t.j. 73,21% z celkovej plochy predmetného kraja. Z poľnohospodárskej pôdy je zastúpená v rozsahu 87,26% orná pôda, TTP 6,2% a vinice 2,5%. Orná pôda predstavuje najčastejšiu formu využitia poľnohospodárskeho pôdneho fondu v regióne.

Kvalita pôd je daná produkčným potenciálom, podľa ktorého sa radia do jednotlivých stupňov kvality pôdy na základe bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek (BPEJ). Podľa zákona č. 220/2004 Z.z. sú všetky poľnohospodárske pôdy podľa príslušnosti do BPEJ zaradené do 9 skupín kvality pôdy. Najkvalitnejšie patria do 1. skupiny a najmenej kvalitné do 9. skupiny. Zastúpenie stupňov kvality poľnohospodárskych pôd okresu Nitra je zobrazené v nasledujúcej tabuľke. Najkvalitnejšie pôdy v okolí mesta Nitra sa nachádzajú v katastrálnom území Ivanka pri Nitre a Čechynce (1. skupina).

Skupina kvality	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Zastúpenie v %	3,95	38,22	10,69	9,35	15,23	20,22	0,86	1,11	0,36

Tabuľka 4: Zastúpenie stupňov kvality poľnohospodárskych pôd okrese Nitra v %

V zmysle regionálneho geomorfologického členenia je územie súčasťou dvoch základných geomorfologických celkov - Podunajskej pahorkatiny (súčasť Podunajskej nížiny) a Trábeča (súčasť Vnútorných Západných Karpát). V pahorkatine sú rozlíšené oddiely Nitrianskej pahorkatiny (pododdiely Zálužianskej pahorkatiny a Nitrianskych vrškov), Strednonitrianskej nivy, Dolnonitrianskej nivy a Žitavskej pahorkatiny. V pohorí je vyčlenený oddiel Zobor. Na povrch však na väčšine územia vystupujú kvartérne sedimenty – fluvialne sedimenty na nive

Nitry a jej prítokov, spraše a sprašové hliny v pahorkatinnom území a delúviá na pevných skalných horninách kryštalinika a mezozoika Tríbeča.

V riešenom území sa nachádza overené menej významné ložisko zemného plynu s prevahou nebilančných zásob - Ivanka pri Nitre - Golianovo.

Príroda, lesy, biodiverzita a krajina

Prírodné podmienky na území Nitry a okolitých obcí sú podmienené lokalizáciou územia na rozhraní severnej časti Podunajskej nížiny a pohoria Tríbeč. K rozmanitosti prispieva aj rieka Nitra a jej prítoky. V rámci územia je možné rozlíšiť niekoľko základných krajinných typov medzi ktorými prevažujú:

- prvky urbanizovanej krajiny, ktoré sa neustále rozširujú
- prvky poľnohospodárskej krajiny, pri ktorých je badať intenzifikáciu a unifikáciu poľnohospodárskej výroby,
- zvyšky lesnej krajiny najmä na svahoch Zoborských vrchov a roztrúsene aj v iných častiach katastra Nitry (zvyšky lužných a nížinných lesov),
- prvky priemyselne využívannej krajiny, ktoré zvýšili svoje zastúpenie najmä po výstavbe závodu Land Rover - Jaguár a priemyselného parku Nitra.

Krajinná štruktúra Nitry a okolia sa počas historického vývoja osídlenia významne menila. Z výskumu zmien druhotnej krajinej štruktúry Nitry, ktorý vykonal kolektív autorov Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre (Hreško, Pucherová, Baláž, 2006) počas obdobia rokov 1780 až 2000 vyplýva, že zmenami prešlo 70% územia. Okolo 31% zmien sa týkalo rôznych druhov intenzifikácie poľnohospodárstva, 20% urbanizácia, 7% zodpovedá procesu zalesnenia, 1% odlesnenia, menej ako 0,5% je odvodnenie a opustenie poľnohospodárskej pôdy a 10% bolo klasifikovaných ako nerelevantné zmeny. Na pomerne veľkej časti územia – takmer na 30% rozlohy sa spôsob využitia nezmenil.

V okolí mesta pretrvávajú tlak na krajinu generovaný socio-ekonomickým rozvojom Nitry, ktorý sa prejavuje predovšetkým rozvojom individuálnej bytovej výstavby a výstavbou priemyselných a obchodných objektov a dopravnej infraštruktúry na úkor ornej pôdy.

Napriek relatívne veľkým zmenám krajinej štruktúry a antropogénnym vplyvom je biodiverzita Nitry a okolia stále relatívne bohatá a v najbližšom okolí mesta sa nachádza relatívne veľký počet chránených území. Do národnej sústavy chránených území patrí veľkoplošné chránené územie - Chránená krajinná oblasť Ponitrie (ďalej CHKO Ponitrie) a 12 maloplošných chránených území rôznych kategórií (NPR Zoborská lesostep, PP Svoradova jaskyňa, PP Nitriansky dolomitový útvar, PR Lupka, PR Žibrica, CHA Kynetský park, CHA Jelenská gaštanica, CHA Hutnícka dolina, CHA Kostolianske lúky, CHA Klasovský park, CHA Malatský park, CHA Lapášsky park).

V okolí Nitry sa nachádza aj 9 lokalít európskej sústavy chránených území Natura 2000:

- chránené vtáčie územie (CHVÚ) Tríbeč,
- územie európskeho významu (ÚEV) Zobor,

- územie európskeho významu (ÚEV) Lupka,
- územie európskeho významu (ÚEV) Dvorčiansky les,
- územie európskeho významu (ÚEV) Gýmeš,
- územie európskeho významu (ÚEV) Malý Bahorec,
- územie európskeho významu (ÚEV) Hôrky,
- územie európskeho významu (ÚEV) Kostolianske lúky, a
- územie európskeho významu (ÚEV) Lábsky les.

Kultúrne pamiatky

Mesto Nitra disponuje bohatým fondom hnutelných i nehnuteľných objektov a predmetov s pamiatkovou hodnotou. Na území mesta Nitry sa nachádza 87 objektov a súborov národných kultúrnych pamiatok evidovaných v Ústrednom zozname pamiatkového fondu Slovenskej republiky. V meste je vyhlásená Pamiatková zóna Nitra – Staré Mesto a Mestská pamiatková rezervácia Nitra. Najvýraznejšou a najcennejšou pamiatkou Nitry je hrad, vypínajúci sa na skalnom vápencovom vršku obtekanom riekou na úpätí Zobora. Skladá sa zo štyroch samostatných častí odlišného charakteru, stmelených v nedeliteľný celok: katedrály, biskupského paláca, hospodárskych budov a dobre zachovaného vonkajšieho opevnenia s jedinou vstupnou bránou do vnútorných priestranstiev hradu. Podľa najnovších archeologických výskumov hradný kopec bol osídlený už v 9. storočí, avšak výstavba kamenného hradu spadá do obdobia zániku Veľkej Moravy.

Na území mesta sa nachádza šesť cintorínov, z ktorých najstarším a najväčším je ústredný mestský cintorín na Cintorínskej ulici, založený r. 1780. Pred cintorínom stojí socha sv. Floriána z r. 1818. Najstarší náhrobný kamenný kríž je z r. 1794. Hodnotnými umeleckými dielami sú náhrobné kamenné pomníky vytvorené renomovanými sochármi Júliusom Bartfayom, Jánom Koniarekom, Jozefom Pospíšilom, Alojzom Rigelom a inými.

Na území mesta Nitra sa dnes nachádza približne 100 rôznych umeleckých artefaktov viacerých druhov. Tieto diela patria medzi hnutelné kultúrne pamiatky. Väčšinu z nich je možné rozčleniť na sakrálnu prístennú architektúru a pamiatky súčasnosti.

V priľahlých obciach Nitrianske Hrnčiarovce, Jelšovce, Čakajovce, Čechynce, Ivanka pri Nitre, Malý Lapáš, Veľký Lapáš, Lužianky, Zbehy, Cabaj – Čápor a Lehota sa podľa Pamiatkového ústavu Slovenskej republiky nachádza celkom 16 nehnuteľných NKP.

Prehľad hlavných problémov životného prostredia a zdravia obyvateľov

Na základe popisu vývoja a stavu v texte vyššie bol spracovaný prehľad hlavných problémov životného prostredia a zdravia obyvateľov v riešenom území. Tabuľka nižšie obsahuje aj opis, ako existujúce problémy súvisia s PUM Nitra.

Téma životného prostredia a verejného zdravia	Hlavné problémy v riešenom území	Súvislosť s PUM Nitra
Klíma	Emisie skleníkových plynov z dopravy	Predpoklad zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy, najmä plynulejšou dopravou, využívaním alternatívnych typov dopravy, a vyšším využívaním MHD
Ovzdušie	Prekračovanie hodnôt benzo(a)pyrénu a počtu dní s prekročením cieľovej hodnoty ozónu na ochranu zdravia ľudí.	Postupná modernizácia vozového parku smerujúca k zníženiu výfukových emisií (rozvoj elektromobility a používanie alternatívnych palív sa môže vo väčšej miere na emisiách pozitívne prejavíť až v dlhšom časovom horizonte), naopak postupný nárast intenzít dopravy na existujúcich cestných komunikáciách povedie k nárastu emisií z cestnej dopravy.
Zdravie obyvateľov	Dlhodobá expozícia obyvateľov prioritnému znečisteniu benzo(a)pyrénom.	Majoritným zdrojom benzo(a)pyrénu je doprava. Konceptné riešenia mobility mesta v spojení s technologickým pokrokom a legislatívnym procesom by mohlo mať celkovo pozitívny vplyv, avšak nemožno vylúčiť aj lokálne negatívne vplyvy súvisiace s novými dopravnými stavbami, čo je nutné vyhodnotiť v rámci EIA pre jednotlivé zámery.
Hluk	Postupný nárast hluku z dopravy	Možno predpokladať, že s dôrazom tiež na rozvoj iných subsystémov dopravy než individuálna automobilová doprava môže dôjsť k zníženiu intenzity dopravy v niektorých častiach riešeného územia. Na druhej strane nemožno vylúčiť možné lokálne negatívne vplyvy súvisiace s novými dopravnými stavbami, čo je nutné vyhodnotiť v rámci EIA pre jednotlivé zámery.

Voda	Stav čistoty vody v rieke Nitra je neuspokojivý.	Potencionálny negatívny vplyv môžu predstavovať nové spevnené plochy, ktoré môžu negatívne ovplyvňovať povrchový odtok a kvalitu i množstvo vôd podzemných. Ďalší potenciálny problém môžu predstavovať potenciálne preložky vodných tokov, a ďalej znečistenie z prevádzky dopravy.
	Celé územie je vlhovo deficitné.	
Pôda	Zvyšovanie podielu zastavanej plochy.	Niektoré opatrenia PUM môžu mať nepriamy vplyv na zvyšovanie podielu zastavanej plochy (napr. Výstavba parkovísk, cestné stavby a pod.).
	Erózia z poľnohospodárskych a iných nespevnených pozemkov.	Nepredpokladá sa významný vplyv.
Príroda, lesy, biodiverzita a krajina	Stav lesov a zelene	Zaťaženie imisiami z dopravy a škodlivými činiteľmi je pomerne nízke, ale v spolupôsobení s ostatnými negatívnymi vplyvmi predstavujú riziko. Ku zlému zdravotnému stavu zelene a prírodných biotopov môže prispievať zvýšená imisná záťaž prostredníctvom eutrofizácie, acidifikácie, prízemného ozónu, prašnosť a zaťaženie pevnými látkami PM ₁₀ , PM _{2,5} , lokálne môžu byť tieto vplyvy významné.
	Zlý zdravotný stav zelene	
	Degradácia a nepriaznivý stav citlivých biotopov	
	Ubúdanie zelene, prírodných biotopov a ohrozených druhov (biodiverzity všeobecne)	Výstavba líniových dopravných stavieb môže spôsobiť záber plôch zelene a prírodných biotopov a tým negatívne vplývať na biodiverzitu.
	Nepriaznivý stav druhov a biotopov, ktoré sú predmetmi ochrany území Natura 2000 a narušenie integrity týchto území takisto ako chránených území podľa národnej legislatívy	Potenciálne strety novej alebo optimalizovanej dopravnej infraštruktúry môžu spolu s pôsobením iných faktorov zhoršiť stav ochrany druhov, biotopov a integritu území Natura 2000 a národne chránených území. Doprava patrí medzi významné líniové zdroje znečistenia a významné zvýšenie alebo zníženie emisií sa v dlhodobom hľadisku premietne do stavu chránených území a ich predmetov ochrany.
	Zábery a fragmentácia lesnej a poľnohospodárskej pôdy	Budovanie novej dopravnej infraštruktúry môže narušiť krajinný ráz a štruktúru a

	Narušovanie krajinného rázu a krajinej štruktúry urbanizáciou a výraznými stavbami	migračnú priepustnosť krajiny a prispievať tak ku fragmentácii biotopov.
Kultúrne pamiatky	Poškodzovanie pamiatok vplyvom atmosférickej depozície na pamiatkové objekty, pričom na antropogénnej produkcii acidifikačných elementov sa podieľa najmä doprava.	Koncepčné riešenia mobility mesta v spojení s technologickým pokrokom a legislatívnym procesom by mohlo mať celkovo pozitívny vplyv tj. prispieť k zníženiu atmosférickej depozície.

Tabuľka 5: Hlavné problémy životného prostredia a zdravotného stavu obyvateľov v území riešenom v rámci PUM Nitra

4. VPLYV NA ZDRAVOTNÝ STAV OBYVATEĽSTVA

Za najdôležitejšie potenciálne vplyvy PUM na verejné zdravie považovať nasledujúce:

- Potenciálne pozitívne vplyvy
 - Zníženie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami prostredníctvom odstránenia „úzkych miest“ na dopravnej infraštruktúre (zvýšenie celkovej efektivity a plynulosti dopravy), modernizáciou a zlepšením technických parametrov dopravných ciest.
 - Zvýšenie efektivity dopravného systému (o.i. vytvorením podmienok pre zlepšenie pomerov dopravných výkonov medzi jednotlivými dopravnými módmi), vrátane jeho environmentálnych parametrov (emisie, energetická náročnosť, atď.)
- Potenciálne negatívne vplyvy
 - Riziko lokálneho zvýšenia dopravnej intenzity a teda lokálne zvýšenie dopravnej záťaže (skvalitnenie napr. cestnej siete predstavuje stimul k väčšiemu využívaniu individuálnej automobilovej dopravy).
 - Lokálne zvýšenie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami v susedstve nových dopravných tras a stavieb.

Hodnotenie vplyvov na verejné zdravie sa bude ďalej zaoberať otázkou bezpečnosti dopravy, znižovaním úrazovosti s dôrazom na úrazovosť detí a mládeže i otázkou dostupnosti a prejazdnosti z hľadiska integrovaného záchranného systému.

Realizácia pešej a cyklistickej dopravy v rámci PUM by mala nasledujúcu významnú pozitívnu odozvu v zdraví, prevencii kardiovaskulárnych chorôb, obezity a chorôb pohybového systému.

Hodnotený strategický dokument PUM musí napĺňať aj ciele politík, ktoré riešia verejné zdravie. A tak aj nezdravotníckou politikou bude možné zdravie obyvateľov mesta Nitra zlepšiť.

5. VPLYVY NA CHRÁNENÉ ÚZEMIA (NAPR. NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU, EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000), NÁRODNÉ PARKY, CHRÁNENÉ KRAJINNÉ OBLASTI, CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI A POD.) VRÁTANE NÁVRHU OPATRENÍ NA ICH ZMIERNENIE.

Mesto Nitra leží na rozhraní severnej časti Podunajskej pahorkatiny a Tráveča čo spôsobuje variabilitu prírodných podmienok a bolo dôvodom zaradenia viacerých lokalít medzi chránené územia prírody európskeho a národného významu (pozri obrázok 2 a 3).

Natura 2000

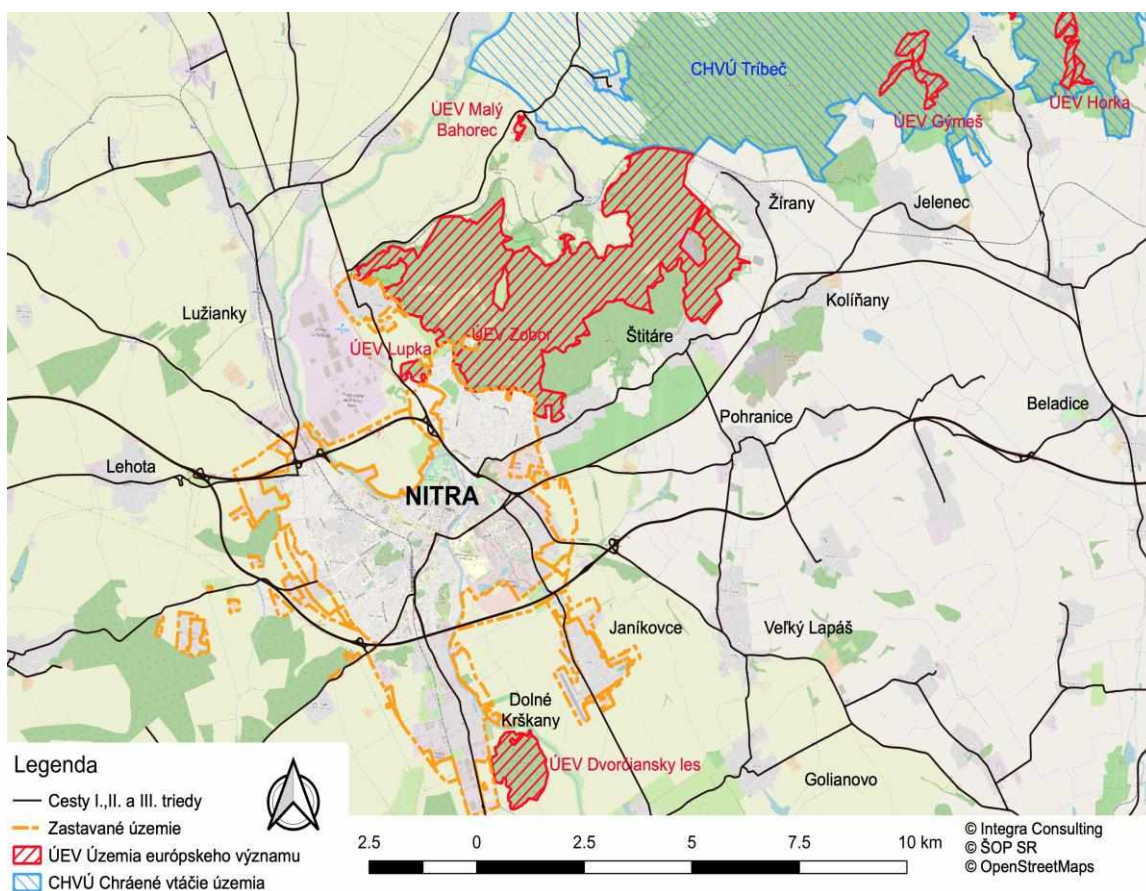
Na okrajoch zastavaného územia Nitry a v jeho okolí sa nachádza niekoľko území patriacich do celoeurópskej sústavy chránených území Natura 2000. Zoznam území Natura 2000 je v tabuľke 6 nižšie.

Typ	Názov	Kód	Vzdialenosť a smer od zastavaného územia
CHVÚ	Tráveč	SKCHVU031	4,8 km na SV
ÚEV	Zobor	SKUEV0130	V kontakte so zastavaným územím
ÚEV	Lupka	SKUEV0879	V kontakte so zastavaným územím
ÚEV	Dvorčiansky les	SKUEV0176	V kontakte so zastavaným územím
ÚEV	Gýmeš	SKUEV0131	10,6 km na SV
ÚEV	Malý Bahorec	SKUEV0877	4,5 km na SZ
ÚEV	Hôrky	SKUEV2133	14,1 km na SV
ÚEV	Bábsky les	SKUEV0869	7,5 km na Z

Typ	Názov	Kód	Vzdialenosť a smer od zastavaného územia
ÚEV	Kostolianske lúky	SKUEV0132	14,0 km na SV

Tabuľka 6: Územia Natura 2000 nachádzajúce sa v okolí mesta Nitra

Vplyvy na územia sústavy Natura 2000 vyplývajúce zo strategického dokumentu sa nepredpokladajú, pretože navrhované opatrenia sa nedotknú území Natura 2000. Ak by sa pri návrhu dokumentu vyskytli zámery, ktoré by mohli mať vplyv na územia Natura 2000, bude v rámci správy o hodnotení vypracované primerané posúdenie vplyvov strategického dokumentu na sústavu Natura 2000 vrátane návrhu zmierňujúcich opatrení.



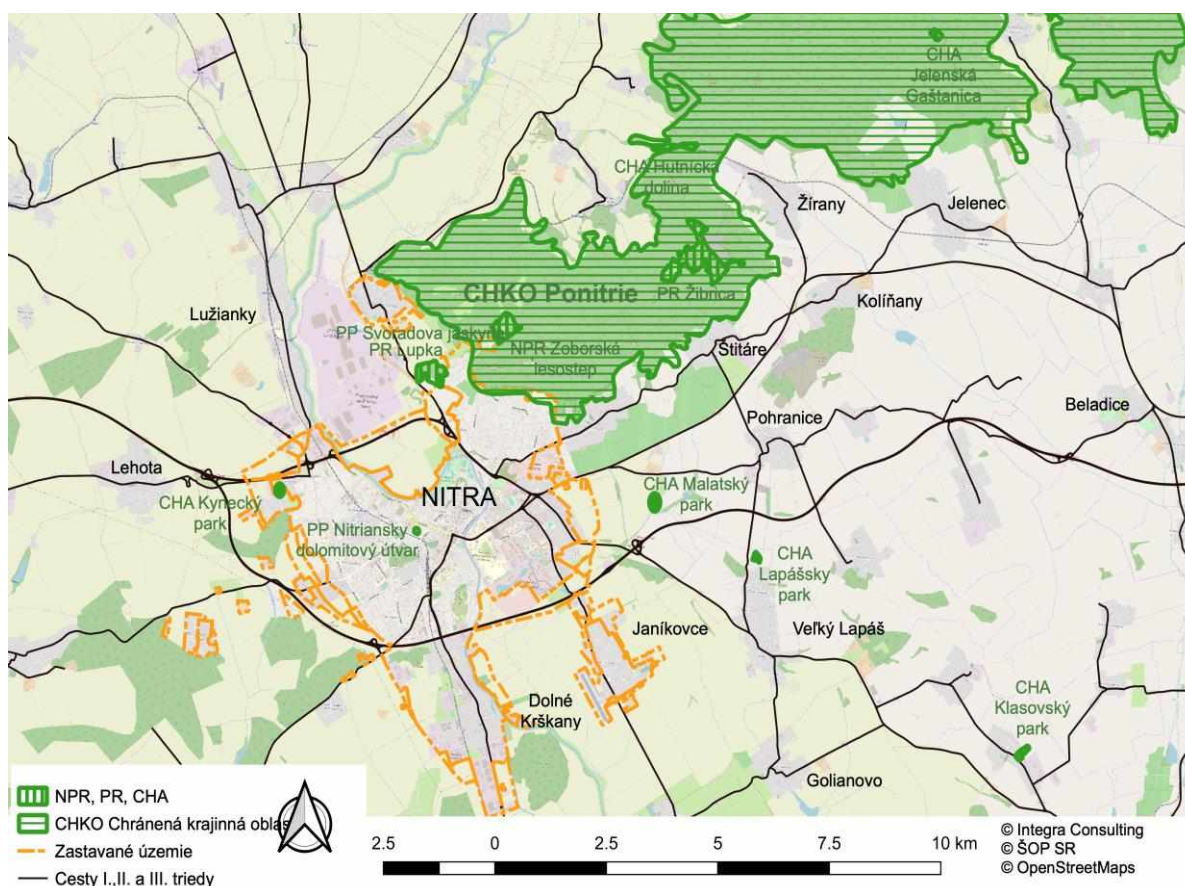
Obrázok 2: Lokality Natura 2000 v širšom okolí Nitry

Chránené územia národnej sústavy

V okolí Nitry a aj v samotnom zastavanom území mesta sa nachádzajú viaceré chránené územia národnej sústavy chránených území ochrany prírody. V závislosti od kategórie územia a jeho stupňa ochrany je v nich potrebné dodržiavať režim podľa zákona o ochrane prírody a krajiny č. 543/2002 Z.z.

Ide o nasledujúce územia:

- Chránená krajinná oblasť (CHKO) Ponitrie
- Národná prírodná rezervácia (NPR) Zoborská lesostep
- Prírodná pamiatka (PP) Svoradova jaskyňa
- Prírodná pamiatka (PP) Nitriansky dolomitový útvar
- Prírodná rezervácia (PR) Lupka
- Prírodná rezervácia (PR) Žibrica
- Chránený areál (CHA) Kynetský park
- Chránený areál (CHA) Jelenská gaštanica
- Chránený areál (CHA) Hutnícka dolina
- Chránený areál (CHA) Kostolianske lúky
- Chránený areál (CHA) Klasovský park
- Chránený areál (CHA) Malatský park
- Chránený areál (CHA) Lapášsky park



Obrázok 3: Chránené územia v okolí Nitry

Príprava strategického dokumentu a navrhované opatrenia pravdepodobne nebudú mať vplyv na chránené územia národnej sústavy. V prípade, že by boli počas prípravy strategického dokumentu a jeho posúdenia identifikované potenciálne negatívne vplyvy, budú navrhnuté opatrenia na ich zmiernenie a pri realizácii jednotlivých zámerov sa bude postupovať podľa zákona o ochrane prírody a krajiny.

6. MOŽNÉ RIZIKÁ SÚVISIACE S UPLATŇOVANÍM STRATEGICKÉHO MATERIÁLU.

Určenie rizík z hľadiska ŽP na zdravie je práve predmetom SEA, spracovávaná Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa prílohy č. 4 zák. č. 24/2006 Z.z. v platnom znení podrobne vyhodnotí PUM z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie a bude prípadne obsahovať detailný popis možných rizík a ich hodnotenie. Úvodné identifikácie možných vplyvov sú uvedené v časti III.3.

7. VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE PRESAHUJÚCE ŠTÁTNE HRANICE.

Vzhľadom na charakter predkladaného materiálu nie je predpoklad vplyvu na životné prostredie presahujúce štátne hranice.

IV. DOTKNUTÉ SUBJEKTY

1. VYMEDZENIE ZAJINTERESOVANEJ VEREJNOSTI VRÁTANE JEJ ZDRUŽENÍ.

Zajinteresovanou verejnosťou je verejnosť, ktorá má záujem na príprave navrhovaného PUM. Občianske iniciatívy, občianske združenia a mimovládne organizácie, podporujúce ochranu životného prostredia, ktoré prejavia záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania v zmysle ustanovení §6a zákona č. 24/2006 Z. z.

2. ZOZNAM DOTKNUTÝCH SUBJEKTOV.

Dotknuté samosprávne kraje:

- Nitriansky samosprávny kraj

Dotknuté orgány verejnej správy:

- Mesto Nitra
- Priľahlé obce:
 - Nitrianske Hrnčiarovce
 - Jelšovce
 - Čakajovce
 - Čechynce
 - Ivanka pri Nitre
 - Malý Lapáš
 - Veľký Lapáš
 - Lužianky
 - Zbehy
 - Cabaj-Čápor
 - Lehota

Dotknuté orgány štátnej správy:

- Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, ochrana prírody a krajiny

- Okresný úrad Nitra, odbor krízového radenia
- Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Okresný úrad Nitra, odbor pozemkový a lesný
- Regionálny úrad verejného zdravotníctva v Nitre
- Krajský pamiatkový úrad Nitra
- Železnice SR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava
- Ministerstvo dopravy a výstavby SR, oddelenie oblastného hygienika Zvolen
- Okresné riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Nitre, Dolnočermánska č.64, 949 11 Nitra
- NDS, Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava
- Krajský dopravný inšpektorát policajného zboru v Nitre, Piesková 1160/32
- Slovenská správa ciest, Miletičova 19, 820 05 Bratislava
- SVP šp. Piešťany, Nábrežie Ivana Krasku 834/3, 921 80 Piešťany
- ŠOPSR, Správa CHKO Ponitrie, Samova ul. 3, 949 01 Nitra
- LESY Slovenskej republiky, štátny podnik, generálne riaditeľstvo, Nám. SNP 8, 975 66 Banská Bystrica

Ostatné:

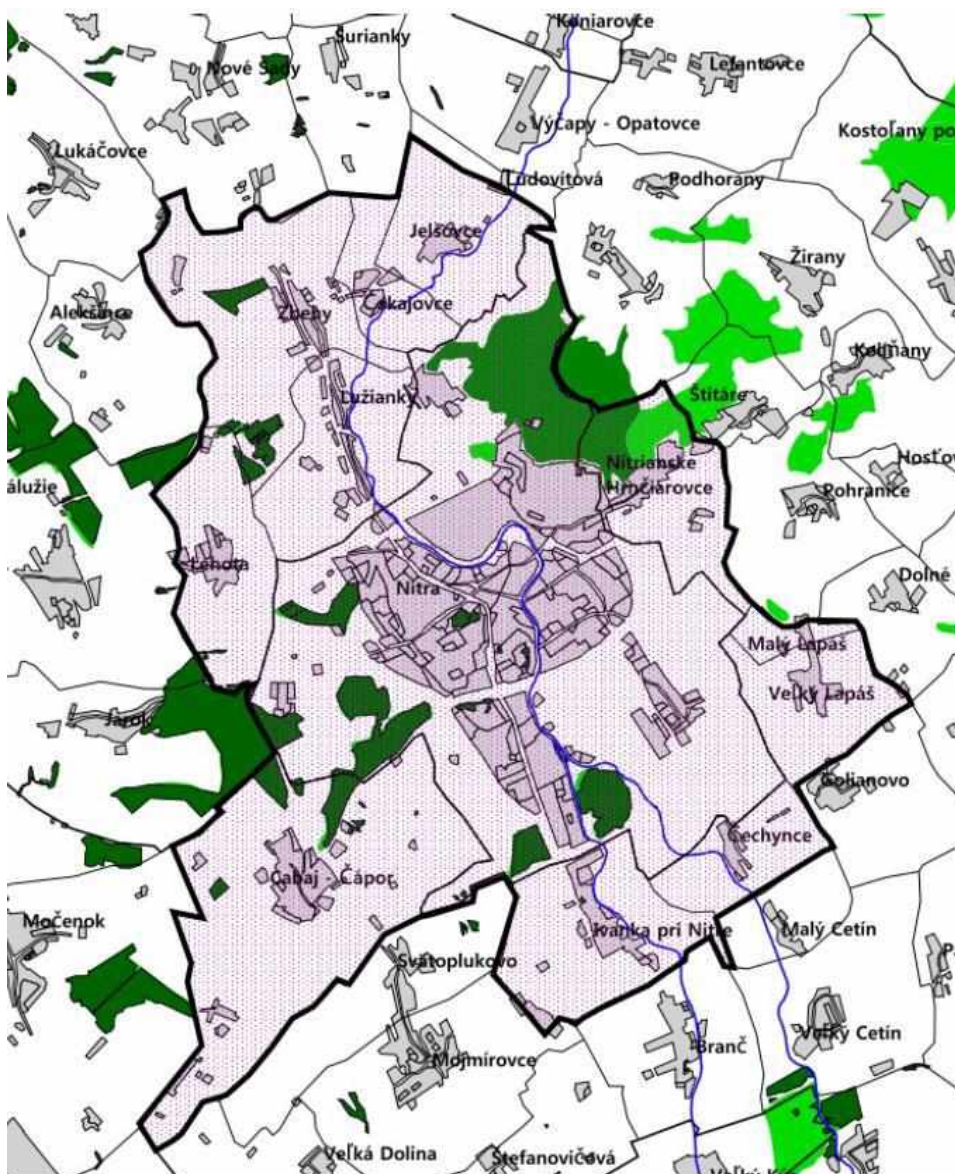
- Mestská časť Dolné Krškany, Horné Krškany
- Mestská časť Staré mesto
- Mestská časť Čermáň
- Mestská časť Klokočina
- Mestská časť Diely, Kynek, Mlynárce, Párovské Háje
- Mestská časť Dražovce, Zobor
- Mestská časť Chrenová, Janíkovce

3. DOTKNUTÉ SUSEDNÉ ŠTÁTY.

Nepredpokladá sa vplyv na susedné štáty.

V. DOPLŇUJÚCE ÚDAJE

1. MAPOVÁ A INÁ GRAFICKÁ DOKUMENTÁCIA (NAPR. VÝKRES ŠIRŠÍCH VZŤAHOV V MIERKE PRIMERANEJ CHARAKTERU A PÔSOBNOSTI STRATEGICKÉHO DOKUMENTU).



Obrázok 4: Riešené územie - mesto Nitra a príľahlé obce

2. MATERIÁLY POUŽITÉ PRI VYPRACOVANÍ STRATEGICKÉHO DOKUMENTU.

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- Územný plán mesta Nitra
- Územný plán centrálnej mestskej zóny mesta Nitra
- Generel dopravy mesta Nitra
- Koncepcia cyklistickej dopravy v meste Nitra
- Plán dopravnej obsluhy pre mesto Nitra (2009)
- Vyhľadávacie štúdie statickej dopravy v obytných súboroch mesta Nitra
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Mesta Nitra na roky 2015-2023
- Všeobecne záväzné nariadenie mesta Nitra č. 3/2016 o parkovaní na území mesta Nitry, v znení dodatku č.1
- Všeobecne záväzné nariadenie Mesta Nitra č. 4/2009 o parkovaní na území mesta Nitry, v znení dodatku č.1, 2 a 3
- Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja (2012)
- Zmeny a doplnky č.1 Územného plánu regiónu Nitrianskeho kraja (2015)
- Územný generel dopravy NSK ako prehľbujúci územnoplánovací podklad pre Územný plán Veľkého územného celku Nitrianskeho kraja (2008)
- Plán dopravnej obslužnosti Nitrianskeho kraja (2008)
- „Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Nitrianskom samosprávnom kraji na roky 2016 – 2020“ - materiál schválený uznesením ZNSK v r. 2016

VI. MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA OZNÁMENIA.

V Prahe, 5.3. 2019

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. MENO SPRACOVATEĽA OZNÁMENIA.

Integra Consulting s.r.o.
Pobřežní 18/16
Praha 8
186 00
Czech Republic

2. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV OZNÁMENIA PODPISOM OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU OBSTARÁVATEĽA, PEČIATKA.

Marek Hattas
Primátor mesta Nitra
Štefánikova trieda 60
950 06 Nitra
e-mail: primator@nitra.sk