

Z Á V E Ř E Č N É S T A N O V I S K O

z posúdenia strategického dokumentu

„Plán udržateľnej mobility mesta Nitra“

číslo OU-NR-OSZP3-2020/002800-063 zo dňa 01.10.2020

vydané Okresným úradom Nitra, odborom starostlivosti o životné prostredie, podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Navrhovateľ:

Mesto Nitra, Štefánikova tr. 60, 950 06 Nitra

Spracovateľ strategického dokumentu:

AF-CITYPLAN s.r.o., ateliér koncepcie a dopravného plánovaní, Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika

Spracovateľ správy o hodnotení strategického dokumentu:

Integra Consulting s.r.o., Pobrežní 18/16, 186 00 Praha 8, Česká republika

Dátum spracovania správy o hodnotení strategického dokumentu:

18. februára 2020

Spracovateľ odborného posudku k strategickému dokumentu:

Ing. Jana Zajíčková, zapísaná do zoznamu odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie dňa pod číslom 522/2010/OHPV.

Miesto a dátum spracovania odborného posudku k strategickému dokumentu:

Brno, 1. septembra 2020

Obsah

I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. Názov.
2. Identifikačné číslo.
3. Adresa sídla.
4. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa.

II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. Názov.
2. Charakter.
3. Hlavné ciele.
4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu.
5. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

III. Opis priebehu prípravy a posudzovania

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania.
2. Orgán kompetentný na jeho prijatie.
3. Druh prijatia, rozhodnutia.
4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu.
5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu.
6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie.
7. Verejné prerokovanie a jeho závery.

IV. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu

**V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ
CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO EURÓPSKU
SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)**

VI. Závery

1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie).
2. Odporúčaný variant.
3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu.
4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu.
5. Návrh monitoringu.
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.
7. Informácia pre schvaľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov.

VII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Spracovatelia záverečného stanoviska.
2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka.
3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

Mesto Nitra

2. Identifikačné číslo

00308307

3. Adresa sídla

Štefánikova trieda 60, 950 06 Nitra

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

Vo veciach zmluvných:

Marek Hattas, primátor mesta 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

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra

2. Charakter

PUM pre mesto Nitra je strategickým dokumentom, ktorého cieľom je vytvoriť podmienky pre uspokojenie potrieb mobility ľudí aj podnikov v meste a jeho okolí a zároveň znížiť negatívne vplyvy dopravy na kvalitu života v meste. Cieľom tohto dokumentu je za pomoci občanov, mestských, regionálnych a štátnych orgánov hľadať a nájsť možnosti udržateľnej mestskej dopravnej obsluhy územia. Dokument stavia na už existujúcich aktivitách v plánovaní a rozvoji mesta a zároveň nastavuje nové pohľady a kritériá na riešenie mobility občanov.

Cieľom nových stratégií, na ktorých mestá pracujú, nie je budovať tvrdé zákazy 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.

Do oblasti mestskej mobility sa neradí len individuálna automobilová doprava (IAD), ale aj verejná doprava (VOD). Cieľom je, aby v návrhových horizontoch podiel verejnej dopravy stále stúpal. Zvýšenie podielu verejnej dopravy je nutné podporiť celým radom opatrení, ktoré presvedčia obyvateľov a návštevníkov mesta pre zvolenie VOD ako prostriedku pre dopravu po meste aj mimo mesta.

Súčasťou mobility je aj doprava chôdzou a na bicykli, spolu s verejnou dopravou tvorí tzv. udržateľnú dopravu. Na 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, cyklistickou 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 statickej dopravy v pokoji na ostatné dopravné módy je zrejmá a je jednou z hlavných tém riešenia mestskej mobility.

Dôležitá je aj otázka mestskej logistiky (city logistiky), ktorá sa zaoberá dopravnou obsluhou mesta, predovšetkým zásobovanie. V rámci city logistiky sa odporúča využívať vozidlá s alternatívnym pohonom a predovšetkým vyvarovať sa vjazdu ťažkých nákladných automobilov do zastavanej časti mesta, prípadne obmedzenie či 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 optimalizácie zásobovania vozidiel.

Dôvodom zhotovenia 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 pre územný plán mesta Nitry a nadväzujúcej dokumentácie potrebná.

Spracovaný PUM Nitra je koncepčnou štúdiou všetkých subsystémov dopravy v meste Nitra s odporúčaním do časti Nitrianskeho kraja. Plán mobility sa stane jedným zo strategických dokumentov, ktorý bude možné využiť na účely územného plánu a súčasne bude podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti na území mesta. Neoddeliteľnou súčasťou PUM Nitra sú aj neinvestičné akcie, ktoré majú za cieľ presvedčiť obyvateľov a návštevníkov mesta o vhodnosti využívania udržateľných druhov dopravy a tiež zvýšiť bezpečnosť prevádzky.

Riešené územie je vymedzené hranicou štatutárneho mesta Nitra. Z hľadiska plánovania mobility v meste Nitry však nie je možné vynechať väzby na Nitriansky kraj, ktorá je zdrojom a cieľom významného podielu ciest realizujúcich sa čiastočne aj na území mesta Nitra.

3. Hlavné ciele

Návrhové časti Plánu mobility vychádzajú zo záverov analytickej časti projektu, ktorej neoddeliteľnou súčasťou bolo vyhotovenie SWOT analýz všetkých dopravných prepravných módov v meste. Ďalším krokom bolo vypracovanie vízie mobility, ktorá má definované oblasti zmeny a jednotlivé strategické ciele. V návrhovej časti strategického dokumentu sú teda pre jednotlivé segmenty dopravy a pre celý dopravný systém navrhnuté opatrenia, ktoré naplňujú schválenú víziu, jej oblasti zmien a strategické ciele. Opatrenia prispievajú k zlepšeniu životného prostredia v meste a k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti pre všetky druhy mestskej dopravy.

PUM Nitra navrhuje nasledujúcich 17 strategických cieľov, pre každý strategický cieľ sú navrhnuté ciele špecifické a ďalej sú definované tzv. opatrenia a vhodné činnosti. *(Pozn. na tomto mieste sú uvedené oblasti zmien, strategické ciele a jednotlivé špecifické ciele. Súbor opatrení je súčasťou Návrhovej časti PUM pre mesto Nitra a takisto SoH).*

Vysvetlenie použitých skratiek:

OZ – oblasť zmeny

SC – strategický cieľ

- Označenie špecifického cieľa

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

Návrhové horizonty: 2025, 2030, 2040, 2050

OZ 1. Podiel ciest udržateľných druhov dopravy (verejná doprava, cyklodoprava, pešia doprava)

SC 1. Zvýšiť podiel ciest udržateľných druhov dopravy

- Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy
- Zvýšenie využitia inovácií vo verejnej doprave
- Zvýšenie spoľahlivosti a rýchlosti verejnej dopravy
- Zvýšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave
- Zvýšenie komfortu pre cestujúcich na staniciach a zástavkách
- Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších
- Rozvoj a dostavba priamych a prepojených trás pre cyklistickú dopravu
- Zvýšenie počtu a kvality mobiliára pre pešiu a cyklistickú dopravu

SC 2. Zaisťovať prepojenie udržateľných druhov dopravy

- Vznik multimodálnych prestupných uzlov

- Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G
- Podpora rozvoja prepojenia verejnej a cyklistickej dopravy

- SC 3. Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy
- Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej dopravy
 - Podpora možnosti integrácie železničnej dopravy
- SC 4. Zvýšiť využitie udržateľných spôsobov dopravy
- Rozširovanie možnosti využitia systému zdieľaných bicyklov
 - Využitie prostriedkov nemotorovej dopravy na alternatívny pohon - elektrobicykle, kolobežky

OZ 2. Komunikačná sieť mesta a kvalita verejného priestranstva

- SC 1. Zvýšiť rozlohu a kvality verejných priestorov
- Rozšírenie peších zón v centre mesta
 - Zvýšenie kvality povrchov peších trás a trás pre cyklistickú dopravu
 - Rozvoj bezbariérových riešení
 - Uvoľnenie verejných priestorov od statickej dopravy
- SC 2. Znížiť záťaž komunikačnej siete
- Prevedenie potrebnej dopravy mimo centrálnu časť mesta
 - Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta
 - Podpora využitia navigačných a informačných systémov
- SC 3. Zvýšiť kvalitu prostredia mesta
- Podpora výsadby zelene
 - Zníženie prašnosti komunikácií v zastavenom území
 - Ochrana obyvateľov, predovšetkým chodcov či cyklistov pred vplyvmi počasia

OZ 3. Organizácia a riadenie dopravy a dopyt po doprave

1. Zvýšiť využitie telematických systémov v riadení dopravy
 - Zvýšenie informovanosti účastníkov cestnej prevádzky - mimoriadne stavy
 - Zavedenie preferencie vozidiel verejnej dopravy
 - Zavedenie preferencie pre vozidlá integrovaného záchranného systému
 - Podpora využitia navigačných a informačných systémov
2. Podporiť komplexné plánovanie mobility
 - Zavedenie spolupráce s firmami a inštitúciami pri organizácii dochádzky do zamestnania
 - Podpora rozvoja infraštruktúry udržateľnej dopravy pri novej výstavbe
 - Program citylogistika
3. Podporiť vznik osvetových a komunikačných kampaní v oblasti mobility
 - Podpora kampaní zvyšujúcich bezpečnosť cestnej prevádzky
 - Podpora kampaní pre vyššie využitie udržateľných druhov dopravy (Do práce na bicykli, Európsky týždeň mobility)

OZ 4. Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy

1. Znížiť počet dopravných nehôd
 - Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou
 - Zvýšenie bezpečnosti infraštruktúry najmä pre najzraniteľnejších účastníkov premávky
 - Osvetové kampane a dopravné vzdelávanie zamerané na všetky vekové kategórie účastníkov cestnej premávky
2. Znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredie mesta a jeho obyvateľov
 - Zvyšovanie počtu vozidiel s ekologickým pohonom
 - Podpora využitia automobilov s ekologickým pohonom súkromnými a fyzickými osobami
 - Zníženie hlukovej záťaže obyvateľov mesta
3. Zvýšiť bezpečnosť v doprave
 - Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry
 - Odstránenie bezpečnostných nedostatkov komunikácií
 - Zvyšovanie pocitu bezpečnosti užívateľov verejného priestoru
4. Zvýšiť plynulosť cestnej premávky
 - Plynulosť dopravy na chrbticových komunikáciách

OZ 5. Zlepšenie udržateľnej mobility a dostupnosti mesta

1. Zvýšiť podiel ciest udržateľnými druhmi dopravy (verejná, pešia, cyklo) do mesta a jeho zázemia
 - Podpora rozvoja a modernizácie prímestskej železnice
 - Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy
 - Doplnenie a rozvoj cyklistických a peších trás prepojujúcich mesto a okolité obce
 - Podpora budovania moderných prestupných uzlov a v nadväznosti na parkovisko P+R
2. Zvýšiť dostupnosť a prístupnosť mesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie
 - Bezbariérové riešenia vo verejnej doprave
 - Zlepšenie dopravnej infraštruktúry pre osoby so zníženou schopnosťou orientácie
 - Rozvoj bezbariérovej prístupnosti verejných priestorov a budov
3. Zvýšiť využitie zdieľaných druhov dopravy
 - Podpora carsharingu
 - Podpora carpoolingu

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra sa skladá zo štyroch základných častí:

Zber dát a prieskumy

Táto časť obsahuje databázu údajov o demografii a územnom rozvoji, údaje o doprave, organizácii dopravy, údaje o prevádzke dopravy a infraštruktúre dopravy. Ďalej obsahuje zber dát

týkajúcich sa nehodovosti, resp. bezpečnosti (Analýza údajov o nehodovosti a bezpečnosti a ich vplyv na dopravu a dopravné situácie) a Zber iných dát (Lodná doprava, Letecká doprava, Taxi).

Analytická časť

Účelom analytickej časti je analýza dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov. Analýza obsahuje vyhodnotenie všetkých subsystémov dopravy po stránke kapacity, ponuky a dopytu a z nich vyplývajúce disproporcie, ktoré je nutné riešiť.

V závere analytickej časti je prevedená prehľadná SWOT analýza každého dopravného subsystému a komplexne celého systému dopravy v meste, vrátane bezpečnosti a vplyvu na životné prostredie.

Záver analytickej časti je venovaný stratégií mesta a vyjasneniu vízie mobility v konsenze s kľúčovými partnermi a verejnosťou. Prostredníctvom analytickej časti budú nájdené odpovede na otázky - Kam chceme, aby mesto Nitra smerovalo a prečo? Ako chceme, aby Nitra vypadala za 5-30 rokov?, Ako chceme, aby bola zaistená súvisiaca nevyhnutná mobilita? V nadväznosti na víziu mesta a schválených strategických cieľov je v návrhovej časti určená sada merateľných indikátorov pre možné vyhodnotenie dopadov v procese naplňovania PUM Nitra.

Návrhová časť

V návrhovej časti sú pre jednotlivé segmenty dopravy a pre celý dopravný systém navrhnuté opatrenia, ktoré naplňujú schválenú víziu, jej oblasti zmien a strategické ciele. Opatrenia prispievajú ku zlepšeniu životného prostredia v meste a ku zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti pre všetky druhy mestskej dopravy.

Návrhovú časť dopĺňujú prílohy, ktoré však nie sú súčasťou koncepcie rozvoja udržateľnej mobility. Tieto prílohy budú predmetom pravidelných aktualizácií podľa skutočného vývoja rozvoja dopravnej infraštruktúry a vývoja mobilitného chovania obyvateľov. Jednou z týchto príloh návrhovej časti sú zásobníky projektov. Je to „zásobník tvrdých projektov“ – investičné zámery, ktoré sú v meste a jeho bezprostrednom okolí pripravované a ich účelnosť je v rámci projektu mobility preverená. Ďalej je to „zásobník mäkkých projektov“ – ktorý obsahuje návrhy na podporu udržateľnej mobility. Projekty navrhnuté v týchto zásobníkoch sú pripravené v súlade s koncepciou PUM Nitra, avšak vzhľadom k tomu, že musia reagovať na zmeny podmienok (v území, či právnom rámci) nie sú teda súčasťou koncepcie, ktorá by mala byť nemenná.

Plán implementácie a monitorovania

Na návrhovú časť nadväzuje „Plán implementácie a monitorovania“. V tomto dokumente je uvedený projekt pre najbližší návrhový horizont – akčný plán. Ďalej je uvedený spôsob monitorovania a implementácie navrhnutých riešení, vrátane odporúčení, ako vykonávať evaluáciu navrhnutých indikátorov. Preto, aby Plán implementácie a monitorovania mohol flexibilne reagovať na zmeny v území či legislatíve bude jednou za 2-5 rokov aktualizovaný.

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

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

Ciele ochrany životného prostredia predstavujú dôležitý podklad pre tvorbu referenčného rámca pre hodnotenie potenciálnych vplyvov koncepcie na životné prostredie. Nižšie je uvedený prehľad hlavných strategických dokumentov, ktoré boli zohľadňované pri hodnotení jednotlivých strategických a špecifických cieľov. Koncepcné dokumenty (medzinárodne, národne a regionálne) a ich ciele sú uvedené v Prílohe č. 2 Správy o hodnotení.

PUM je v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja a koncepciami zabývajúcimi sa jednotlivými témami ŽP spracovanými **na regionálnej úrovni**. Jedná sa o:

- Územný plán mesta Nitra v znení zmien a doplnkov č. 1 – č. 6;
- Územný plán Centrálnej mestskej zóny v Nitre;
- Územné plány ďalších potenciálne dotknutých obcí – Nitrianske Hrnčiarovce, Jelšovce, Čakajovce, Čechynce, Ivanka pri Nitre, Malý Lapáš, Veľký Lapáš, Lužianky, Zbehy, Čabaj – Čapor a Lehota;
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Nitry, Aktualizácia na programovacie obdobie 2015 – 2023;
- Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014 – 2020 (2018);
- Plán odpadového hospodárstva Nitrianskeho kraja na roky 2016 – 2020
- Plán odpadového hospodárstva mesta Nitra na roky 2016 – 2020
- Integrovaný program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Nitra, 2014

Na národnej úrovni má PUM Nitra vzťah k nasledujúcim strategickým dokumentom:

- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050;
- Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy;
- Strategické hlukové mapy a akčné plány ochrany pred hlukom;
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016) ;
- Zelenšie Slovensko: Stratégia environmentálnej politiky Slovenskej republiky do roku 2030 (02/2019);
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja (2001) ;
- Vodný plán Slovenska (2015) ;
- Plán manažmentu čiastkového povodia Váhu (2015) ;
- Program odpadového hospodárstva SR na roky 2016 – 2020;
- Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky SR (1993);
- Koncepcia ochrany pamiatkového fondu SR, 2011;
- 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;
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30 ;
- 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;
- 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;
- Zdravie 2020;
- Ostravská deklarácia ministrov, 2017 +;
- Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020;

Na európskej úrovni má PUM Nitra vzťah k nasledujúcim strategickým dokumentom:

- 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;

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Vypracovanie Plánu mobility pre mesto Nitra začalo v roku 2018 a v prvej fáze bolo zamerané na zhromaždenie dostupných podkladov a informácií o stave všetkých dopravných subsystémov („*Plán udržateľnej mobility mesto Nitra – Zber údajov*“). V ďalšej časti boli všetky zhromaždené údaje a dáta o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov ďalej vyhodnotené a analyzované („*Plán udržateľnej mobility mesto Nitra – Analýza*“), a po spracovaní analýz použité v návrhovej časti („*Plán udržateľnej mobility mesto Nitra – Návrhová časť*“). Na návrhovú časť nadväzuje „*Plán implementácie a monitorovania*“. V tomto dokumente je uvedený projekt pre najbližší návrhový horizont – akčný plán. Ďalej je uvedený spôsob monitorovania a implementácie navrhnutých riešení vrátane odporúčaní, ako vykonávať evaluáciu navrhnutých indikátorov.

Ďalším postupným krokom bolo začatie procesu posudzovania dopadov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie. Tento proces je zabezpečovaný v súlade so zákonom NR SR č. 24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov (ďalej zákon EIA).

Práce na posudzovaní strategického dokumentu boli zahájené v marci 2019 vypracovaním „*Oznámenia o strategickom dokumente*“, v ktorom boli údaje predovšetkým ohľadom hlavných zložiek životného prostredia, ktoré budú tvoriť základ pre posudzovanie vplyvov strategického dokumentu – ovzdušie, hluk a vibrácie, voda, pôda, príroda a krajina i ľudské zdravie. Boli definované predpokladané požiadavky na vstupy a identifikované problémy životného prostredia a zdravia obyvateľov a opis, ako existujúce problémy súvisia s PUM Nitra.

Oznámenie o strategickom dokumente bolo oficiálne zaslané na Okresný úrad Nitra dňa 5.3.2019 so žiadosťou o začatie procesu SEA. Oznámenie o strategickom dokumente bolo zverejnené na

enviroportáli Ministerstva životného prostredia dňa 6. 3. 2019 a doručené dotknutým subjektom a dotknutým obciam. V stanoviskách, ktoré boli na Okresný úrad doručené podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov, bolo uvedených niekoľko špecifických pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente. Po preštudovaní oznámenia o strategickom dokumente a s prihliadnutím na doručené stanoviská OÚ Nitra v spolupráci s obstarávateľom, dotknutým orgánom a dotknutou obcou určil Okresný úrad Nitra podľa § 8 zákona *Rozsah hodnotenia strategického dokumentu*.

Po obdržaní Návrhovej časti Plánu udržateľnej mobility pre Mesto Nitra a po vydaní Rozsahu hodnotenia strategického dokumentu boli zahájené práce na *Správe o hodnotení strategického dokumentu*. Rozsah hodnotenia, ktorý vydal Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie dňa 15. 4. 2019 pod číslom OU-NR-OSZP3-2019/018561-022-F21, bol zverejnený na enviroportáli Ministerstva životného prostredia.

Správa o hodnotení strategického dokumentu bola zaslaná na Okresný úrad Nitra, spolu so žiadosťou o zahájenie jej prerokovania a zverejnená na enviroportáli MŽP. Dňa 26.2.2020 bola úradom oznámená informácia pre verejnosť s možnosťou predkladať stanoviská najneskôr do 21 dní. Ďalej bol zverejnený a určený dátum verejného prerokovania strategického dokumentu dňa 12. 3. 2020.

Vzhľadom k núdzovému stavu, vyhlásenému v súvislosti so vznikom a šírením prenosného ochorenia COVID-19, vydal dňa 9.3.2020 Úrad verejného zdravotníctva SR verejnú vyhlášku (č. OLP/2405/84443), ktorou sa zakazovalo organizovať hromadné podujatia. Preto pristúpil OÚ Nitra k zrušeniu verejného prerokovania a ďalšie procesné kroky boli pozastavené. Nový dátum verejného prerokovania strategického dokumentu bol oznámený 14 dní pred konaním verejného prerokovania a určený na 14.7.2020.

Po uskutočnení verejného prerokovania bola k vypracovaniu odborného posudku k strategickému dokumentu PUM pre mesto Nitra, určená odborne spôsobená osoba Ing. Jana Zajíčková, PhD., držiteľka osvedčenia o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 61 ods. 8 zákona č. 24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (číslo autorizácie MŽP SR, č. 522/2010/OHPV, zo dňa 6. 5. 2010).

Tento odborný posudok spolu s návrhom záverečného stanoviska bol odovzdaný Okresnému úradu Nitra, odboru starostlivosti o životné prostredie.

Časový harmonogram

Prípravná fáza

<i>Plán udržateľnej mobility mesto Nitra – Zber údajov</i>	<i>december 2018</i>
<i>Plán udržateľnej mobility mesto Nitra – Analýzy</i>	<i>marec 2019</i>
<i>Plán udržateľnej mobility mesto Nitra – Návrhová časť</i>	<i>máj 2019</i>
<i>Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility</i>	<i>október 2019</i>
<i>Oznámenie o strategickom dokumente</i>	<i>marec 2019</i>
<i>Rozsah hodnotenia strategického dokumentu</i>	<i>apríl 2019</i>
<i>Správa o hodnotení strategického dokumentu</i>	<i>február 2020</i>
<i>Verejné prerokovanie Správy o hodnotení</i>	<i>jún 2020</i>
<i>Odborný posudok k strategickému dokumentu</i>	<i>september 2020</i>
<i>Vydanie záverečného stanoviska</i>	<i>september 2020</i>
<i>Schválenie strategického dokumentu</i>	<i>november 2020</i>

2. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Mestské zastupiteľstvo Mesta Nitra

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie Mestského zastupiteľstva Mesta Nitra

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Po preštudovaní oznámenia o strategickom dokumente, s prihliadnutím na doručené stanoviská a po prerokovaní podľa § 8 zákona o posudzovaní vplyvov určil Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, rozsah hodnotenia. Oznámenie o strategickom dokumente OÚ Nitra zverejnil na webovom sídle MŽP a doručil dotknutým subjektom a dotknutým obciam. Takisto stanovil pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie vplyvu strategického dokumentu okrem dôkladného zhodnotenia nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument nerealizoval) aj navrhovaný variant riešenia strategického dokumentu uvedený v oznámení.

Správu o hodnotení strategického dokumentu vypracovala Integra Consulting s.r.o., Pobřežní 18/16, 186 00 Praha 8. Správa obsahuje 145 strán textu a dve prílohové časti (Príloha č. 1 – Rozsah hodnotenia, Príloha č. 2 – Ciele ochrany životného prostredia stanovené na medzinárodnej, národnej a regionálnej úrovni).

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

OÚ Nitra OSZP3 v zmysle § 13 ods. 4 zákona určil listom č. j. OU-NR-OSZP3-2020/002800-061-F21 zo dňa 31.07.2020 ako spracovateľa odborného posudku Ing. Jana Zajíčková, zapísanú v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 522/2010/OHPV.

Obstarávateľ, mesto Nitra, zabezpečil vypracovanie odborného posudku podľa § 13 zákona ods. 5. Odborný posudok obsahuje aj návrh záverečného stanoviska podľa § 13 ods. 9 a § 14 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Úplnosť Správy bola hodnotená v zmysle Prílohy č. 5 zákona. Obsah a štruktúra správy o hodnotení územnoplánovacej dokumentácie, stanoviská k Oznámeniu o vypracovaní strategického dokumentu, Rozsahu hodnotenia, stanoviská k Správe a zhodnotenia postupu obstarávateľa a príslušného orgánu v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

K Správe o hodnotení strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra a k strategickému dokumentu Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra boli doručené príslušnému orgánu nasledovné stanoviská:

Obec Lužianky list č. *Ocu Luz/139/2020-668/2020* zo dňa 3. 2. 2020 doručený dňa 6. 3. 2020

Nemá žiadne námietky k správe o hodnotení strategického dokumentu.

Bez komentára.

Štátna ochrana prírody slovenskej republiky, Správa chránenej krajiny oblasti Ponitrie a chránenej krajiny oblasti Dunajské Luhy list č. *CHKOPN a DL/138-001/2020* zo dňa 5.3.2020 doručený dňa 9.3.2020

Navrhuje riešenie:

- Súčasťou strategického materiálu je tvz. zásobník projektov pre návrhové horizonty rokov 2025,2030,2040 a 2050. Súčasťou zásobníka projektov sú nielen investičné projekty, ale tiež informačné kampane, vrátane monitorovania navrhnutých opatrení.
- V procese prípravy a realizácie konkrétnych projektov v rámci „Plánu udržateľnej mobility pre mesto Nitra“ je potrebné uplatňovať platnú legislatívu v zmysle Zákona NR SR o ochrane prírody a krajiny č. 543/2002 Z.z., v znení neskorších predpisov.
- V strategickom dokumente ako aj v Správe o hodnotení vzhľadom na charakter materiálu nie je možné zhodnotiť úbytok nezastavaných zatrávnených plôch s drevinovou a krovinovou vegetáciou v súvislosti s plánovanými stavbami a opatreniami udržateľnej mobility pre mesto Nitra.

K Správe o hodnotení má tieto pripomienky:

- Na strane 35 Správy o hodnotení kapitola III.1,8 Príroda, lesy, biodiverzita a krajina je nesprávne uvedené „územie európskeho významu (ÚEV) Lábsky les“. Jedná sa o územie európskeho významu (ÚEV) Bábsky les.

KOMENTÁR:

Áno, súhlasíme. Jedná sa o preklep. Správny názov je ÚEV Bábsky les.

- Navrhované opatrenia na minimalizáciu vplyvov považujeme za potrebné doplniť nasledovne: „Súčasťou jednotlivých pripravovaných projektov budú opatrenia na znižovanie následkov globálneho otepľovania ponechaním územných rezerv na zatrávnené plochy a vzrastlé dreviny a kroviny, ktoré budú zabezpečovať významnú úlohu tienenia a vodozadržnú funkciu pri príválových zrážkach“

KOMENTÁR:

Áno, akceptujeme. Je doplnené v dokumente odborného posudku a návrhu záverečného stanoviska.

Stanovisko verejnosti: Ing Iveta Palková, Oravská 3, 949 01 Nitra doručene dňa 10.3..2020
Dolupodpísaná vlastníčka príľahlých pozemkov av dotknutej časti katastrálneho územia Nitra – Zobor – Šindolka, žiadam Okresný úrad Nitra o zrušenie v navrhovanom územnom pláne pre časť Šindolka výstavbu mostného prepojenia z Kláštorkej ulice na mestskú časť Lúky, ktorá má byť na druhej strane rýchlostnej cesty (viď. Vyznačená príloha).

Odôvodnenie žiadosti je nasledovné:

- Touto výstavbou bude dochádzať k ešte väčším otrasom podlažia pdo domami a tým bude prichádzať k následnému praskaniu (znehodnoteniu) príľahlých domov, začne byť kopec nestabilný,
- Budeme počuť nadmerný hluk a vibrácie ešte väčšieho rozsahu ako doteraz, nakoľko v tejto lokalite nikto do dnešného dňa nevybudoval protihlukové bariéry a na Oravskej ulici nikto nedal spomaľovače, alebo zníženie rýchlosti nakoľko je to obytná zóna,
- Taktiež bude dochádzať k ešte väčšiemu znečisteniu ovzdušia v uvedenej lokalite.
- Tento svah nie je nosná pôda, podľa vyjadrenia starých obyvateľov sa sem navážali smeti a bola tam baňa.

Zjazd zo Zobora je zabezpečený z ulíc:

*Dobšinského na veľký kruhák pod Zoborom, **Svätourbanská** kde je taktiež vbudovaný kruhový objazd, Drážovská ulica spája prepojenie na cestu Topolčiansku a následne tiež na obchvat a Provsienková.*

Ako alternatívu môžete uvažovať s cestou pri spoločnosti Rija Bavaria, kde je dostatok miesta na rozšírenie cesty, ktorá môže slúžiť ako zjazd a nebude znehodnocovať domy a nakoľko je to nezastavaná plocha.

KOMENTÁR:

MÚK Šindolka vychádza z platného územného plánu mesta Nitra a už pripravovanej projektovej dokumentácie.

Okresný úrad Nitra, odbor krízového riadenia list č. OÚ-NR-OKR-2020/015911-2 zo dňa 10.3.2020 doručený dňa 10.3.2020

Z hľadiska civilnej ochrany obyvateľstva nemá pripomienky k predloženému dokumentu.

Bez komentára.

Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja list č. OÚ-NR-OSZP2-2020/016434 zo dňa 10.3.2020 doručený dňa 10.3.2020

Do návrhu strategického dokumentu a do Správy o hodnotení boli zapracované požiadavky štátnej ochrany ovzdušia počas konzultácii k vypracovaniu strategického dokumentu. Pre zabezpečenie dobrej kvality ovzdušia v riešenej oblasti bude Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, štátna správa ochrany ovzdušia vyžadovať spoluprácu a prijímanie opatrení zo strany samosprávy najmä v oblasti dopravy.

Úrad ako dotknutý orgán nemá pripomienky k predloženému návrhu strategického dokumentu a k Správe o hodnotení.

Bez komentára.

Dopravný úrad, referát ochranných pásiem list č. 08591/2020/ROP-3 zo dňa 9.3.2020 doručený dňa 10.3.2020

Nemá k Správe žiadne pripomienky, vzhľadom k tomu, že ich požiadavka rešpektovať pri návrhu rozvoja dopravného systému, resp. pri návrhu líniových stavieb a dopravných plôch ochranné pásma Letiska Nitra Letiska pre letecké práce v poľnohospodárstve Veľké Janíkovce, leteckého pozemného zariadenia všesmerového rádiového majáka D-VOR, merača vzdialeností DME – Nitra, D-Vor/DME NIT a ochranné pásma plánovaného Heliportu Fakultnej nemocnice Nitra, bola v Správe o hodnotení rešpektovaná a zapracovaná ako akceptovaná.

Bez komentára.

Národná diaľničná spoločnosť list č. 7295/20641/30102/2020 zo dňa 4.3.2020 doručený dňa 12.3.2020

NDS, a.s. konštatuje, že stanoviská vydané k Oznámeniu strategického dokumentu, boli v Správe o hodnotení rešpektované v kap. IX.2 „Naplnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia“ v časti „Špecifické podmienky“.

Ďalej uvádza, že v Správe o hodnotení v kap. V. "Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie" sú zahrnuté opatrenia, ktoré pripravuje ich spoločnosť: Rýchlostná cesta R1 Nitra – Kynek (príprava protihlukových opatrení) na Rýchlostnej ceste R1A a Rýchlostná cesta R8 Nitra – Križovatke R2 (príprava novej dopravnej stavby).

Nemá ďalšie pripomienky.

Bez komentára.

Obec Podhorany list č. 195/2020-1 zo dňa 4.3. 2020 doručený dňa 5. 3. 2020

Nemá pripomienky k rozsahu hodnotenia strategického dokumentu.

Bez komentára.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Nitre list č. HZP/A/2020/00696 zo dňa 11.3. 2020 doručený dňa 13.3.2020

Súhlasí so správou o hodnotení.

Bez komentára.

Okresný úrad Nitra, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií list č. OU-NR-OCDPK-202/017497-004 zo dňa 13.3. 2020 doručený dňa 16.3.2020

Oznamuje, že sa k strategickému dokumentu vyjadrí po verejnom prerokovaní.

List zaslaný v dobe zrušenia prvého termínu verejného prerokovania z hľadiska COVID-19.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky list č. 13681/2020/C720/24498 zo dňa 13.3. 2020 doručený dňa 13.3.2020

MDV SR má k správe o hodnotení strategického dokumentu PUM Nitra nasledovné pripomienky a požiadavky:

- zber údajov. str. 38 — sieť mýtnych úsekov je stanovená vyhláškou č. 475/2013 Z.z. v znení neskorších predpisov, nie vyhláškou č. 172/2017 Z. z.,
- zber údajov. str. 50 — text uvádza značne neaktuálne údaje, napr. „diaľnica D65“, či vedenie cesty E571 po I/51 a I/65, ktorá však vedie po R1,
- zber údajov. resp. celý dokument — viackrát sa uvádza už neplatný názov Ministerstvo dopravy. pôšt a telekomunikácií. Žiadame opraviť na Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky,

KOMENTÁR:

Áno, uvedené opravy akceptujeme.

- návrhová časť, str. 96 + celý dokument — s návrhom mimoúrovňovej križovatky (MUK) na R1 Nitra — Janíkovce zásadne nesúhlasíme. Navrhovaná MUK je v rozpore s STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic z hľadiska minimálnych vzdialeností križovatiek na rýchlostnej ceste, bez dopravnej opodstatnenosti a ekonomickej efektívnosti. Počet MÚK na rýchlostnej ceste R1 a R1a je z pohľadu počtu vstupných a výstupných uzlov do/z Nitry dostatočný, čo má pozitívny vplyv nielen na tranzitnú dopravu, ale aj na rozptyl zdrojovej a cieľovej dopravy,

KOMENTÁR:

Návrh križovatky bol zaradený do zásobníku projektov, pretože vychádza z územného plánu mesta Nitra. Aby bola vzdialenosť medzi susednými križovatkami čo najvyššia, bola MÚK presunutá z pôvodne predĺženej Akademickej ulice smerom na západ. Vzdialenosť k obidvom susedným križovatkám (Nitra-juh a Nitra-východ) je tak približne 3 km. Dopravný model preukázal dopravnú opodstatnenosť navrhutej križovatky, a preto navrhujeme na výnimku z minimálnej vzdialenosti túto križovátku postaviť.

- *návrhová časť. str. 103 — text „Zároveň musí byť otázka úhrady za použitie tejto komunikácie — mýto, pretože veľa lokálnych dopravcov rýchlostnej komunikácie z dôvodu poplatkov nevyužíva. Možným riešením je zrušenie mýta na R1A a na časti R1 na objazde Nitry.“ „Požadujeme vypustiť „konceptia spoplatnenia je v gescii MDV SR, nemá byť predmetom PÚM mesta, znamenalo by to výpadok príjmov z mýta, s čím zásadne nesúhlasíme. Mesto by sa skôr malo zasadzovať opätovné spoplatnenie intravilánových úsekov ciest I. triedy,*

KOMENTÁR:

Toto opatrenie je uvedené len ako možné riešenie. Dokument v cieľovom stave predpokladá úplné presunutie tranzitnej dopravy z cesty I/64 na novovzniknuté preložky alebo rýchlostné cesty, ktorým by sa uvedený problém takmer úplne vyriešil.

- *projekt 12. 25 — "Križovatka Šindolka na 1/64 nemá v územnom pláne špecifikovaný územný priemet a ani tvar. Križovatka Šindolka je riešená v niekoľkých variantoch. Pre realizáciu bude doporučený typ križovatky, ktorý bude kapacitne dostačujúci a nebude zdrojom kongescií." - Potreba vybudovania MÚK „Šindolka“ bola preukázaná na základe dopravno-inžinierskeho posúdenia, ktoré bolo vypracované V zmysle platných STN a TP. Iný typ križovatky by v riešenom území kapacitne nevyhovoval vzhľadom na aktuálnu ako aj výhľadovú intenzitu dopravy. Zníženie intenzity dopravy na ulici Topoľčianska je zabezpečené vybudovaným obchvatom Dražoviec a v nadväzujúcom úseku cesty 1/64 po križovátku s R1a, ktorého súčasťou je križovatka Šindolka, bude zabezpečené zvýšenie jej kapacity dobudovaním na štvorpruh. Územným plánom sa rieši priestorové usporiadanie a funkčné využitie územia, nie tvar a typ križovatiek,*

KOMENTÁR:

MÚK (aj navrhované) sú v Územnom pláne Nitry zvyčajne uvedené v presnom tvare. Pravdivé je tvrdenie, že Územný plán všeobecne nerieši tvar križovatiek, bude teda z karty projektov táto informácia vypustená.

- *projekt 23. 24 a Návrhová časť. str. 147 — „Úprava MÚK Mlynárce x R1A, vrátane napojenia na komunikáciu pozdĺž priemyselného parku“ — zásadne nesúhlasíme s návrhom na prestavbu križovatky R1A a miestnej komunikácie (MK) Bratislavská. Vzhľadom na exponovaný priestor križovatky v mieste s premostením rieky Nitra a protipovodňovými hrádzami máme pochybnosti o realizovateľnosti a efektívnosti navrhovaného riešenia. Obsluha strategického parku je dostatočne zabezpečená MÚK Nitra, Mlynárce R1 a MK Na Pasienkoch na okraji strategického parku, kam je zároveň aj pripojená účelová komunikácia vedená západným okrajom strategického parku a kapacitnou komunikáciou na východnom okraji strategického parku (obchvat Dražoviec + schválené rozšírenie časti cesty I. triedy 1/64 so zaústením do MUK R1 a 1/64),*

- projekt 23, 24 — Taktiež zásadne nesúhlasíme s tu navrhovaným pretriedením úseku rýchlostnej cesty R1a a jej zmenou na MK. Aktuálna funkčná trieda rýchlostnej cesty R1a a s tým súvisiace pravidlá cestnej premávky umožňuje rýchle a plynulé nadregionálne spojenie strategického parku „Nitra - Sever“ smerom na Trnavu a Bratislavu. Pretriedením rýchlostnej cesty R1a, by došlo k zníženiu návrhových charakteristík danej komunikácie, čo by v končnom dôsledku viedlo k zníženiu plynulosti dopravy (potenciálne budovanie úrovňových pripojení, menšia potrebná medzikrižovateľská vzdialenosť). Zároveň by sa tým redukovalo ochranné pásmo tejto pozemnej komunikácie zo 100 na 50 metrov, čo môže v konečnom dôsledku znamenať priblíženie zástavby, vrátane bytovej, k tejto pozemnej komunikácii, jej zvýšenú expozíciu hlukom a dodatočné požiadavky na správcu tejto pozemnej komunikácie na elimináciu hlukovej záťaže. Navrhovaná zástavba musí rešpektovať existujúci stav,
- projekt 47 a Návrhová časť, str. 147 — „Výstavba MÚK Nitra — Výstavisko“ — zásadne nesúhlasíme s projektom. Úseky rýchlostnej cesty R1 Nitra, západ — Tekovské Nemce (PPP), ktoré tvoria juhovýchodný obchvat mesta Nitra umožnili odklonenie tranzitnej dopravy mimo intravilán mesta Nitra, čo sa prejavilo po spustení rýchlostnej cesty R1 do prevádzky odľahčením komunikácií mesta. Realizáciou MÚK (Nitra, juh, Nitra, východ) na rýchlostnej ceste R1, ktorými bola cestná sieť v intraviláne mesta pripojená na sieť diaľnic a rýchlostných ciest, bol zväčšený počet vstupných a výstupných uzlov, čo má pozitívny vplyv nielen na tranzitnú dopravu, ale aj na rozptyl zdrojovej a cieľovej dopravy. Väzby rýchlostnej cesty R1 na komunikácie v meste Nitra, teda počet a umiestnenie mimoúrovňových križovatiek boli v rámci prípravy jednotlivých stupňov projektovej dokumentácie stavby rýchlostnej cesty R1 Nitra, západ — Tekovské Nemce predmetom pracovných rokovaní, ako aj vyjadrení všetkých dotknutých orgánov, vrátane mesta Nitra. Po zohľadnení stanovísk bola vypracovaná dokumentácia pre stavebné povolenie. Výstavba priameho prístupu k priestoru výstaviska nebola predmetom dokumentácie, na základe ktorej bolo vydané stavebné povolenie. V zmysle právoplatného stavebného povolenia bola podľa Koncesnej zmluvy medzi Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR ako verejným obstarávateľom a spoločnosťou Granvia a.s. ako koncesionárom zrealizovaná stavba rýchlostnej cesty R1 Nitra, západ — Tekovské. Nemce bez pripojenia Výstaviska Agrokomplex. V súlade s koncepciou územného plánu mesta Nitra bolo umiestnenie a dopravné pripojenie Výstaviska Agrokomplex navrhnuté pripojením na sieť miestnych komunikácií a na cestu I. triedy č. 1/64 (Trieda Andreja Hlinku). Vylúčením tranzitnej dopravy, ktorú zo siete mestských komunikácií prevzala rýchlostná cesta R1, však došlo k zmierneniu problémov a zlepšeniu podmienok aj pre dopravu, ktorá vzniká v súvislosti s konaním časovo obmedzených výstav a akcií, a dočasne zhustenú a nárazovú dopravu v meste Nitra by bolo vhodné riešiť novými organizačnými opatreniami na komunikáciách mesta, čo je v kompetencii správcu. Priame pripojenie priestoru výstaviska na rýchlostnú cestu R1 by prinieslo viaceré nejasnosti a riziká, z ktorých najvážnejšie sú: dopravno-inžinierske zdôvodnenie a ekonomická a dopravná opodstatnenosť a efektívnosť takéhoto riešenia, ktoré musí byť v súlade s požiadavkami Slovenských technických noriem, financovanie, vlastníctvo a správa, ako aj legislatívne problémy pripojenia miestnej komunikácie na rýchlostnú cestu a otázky vyplývajúce zo súčasného právneho stavu prevádzkovania rýchlostnej cesty R1. Navrhovaná MÚK na rýchlostnej ceste R1 je v rozpore s STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic z hľadiska minimálnych vzdialeností križovatiek na rýchlostnej ceste,

KOMENTÁR:

Uvedené projekty boli zaradené na základe žiadosti mesta Nitra. Potenciálne riziká sú špecifikované, medzi nimi aj obmedzenosť priestoru pre prestavbu MÚK. Navrhované pretriedenie komunikácie R1A súvisí práve s návrhom nového napojenia Strategického parku Nitra-sever, čím by sa mala nákladná doprava v zostávajúcom úseku R1A minimalizovať. Problém približovania zástavby v dôsledku zníženia ochranného pásma je možné riešiť efektívne napríklad územným plánom, kde priestor nebude určený k zastavaní.

- *projekt 38 — nie je nám zrejmé o akú „záťaž Dražoviec“ by malo ísť, keďže v súvislosti s realizáciou strategického parku bol realizovaný obchvat Dražoviec a „kapacitný problém“ cesty 1/64 v tejto časti Nitry rieši rozšírenie cesty 1/64 medzi obchvatom Dražoviec a MUK R1a I/64 v gescii SSC,*

KOMENTÁR:

Obchvat Dražoviec prechádza v blízkosti západného okraja tejto časti Nitry. Samozrejme záťaž je výrazne nižšia ako v minulosti, ale aj tak by cesta R8 znamenala zlepšenie súčasnej situácie.

KOMENTÁR:

- *správa SEA , str. 20 — text „Najfrekventovanejšie cesty 1. triedy v Nitrianskom kraji — priemerne nad 60 000 áut denne v r. 2015 —spájajú mestá Topoľčany a Partizánske, Komárno a Hurbanovo a takúto intenzitu má i začiatkový úsek ciest Nitra-Vráble a Levice-Vráble. Vysokú intenzitu (40 000 —60 000 áut denne) dosahujú cesty Komárno-Veľký Meder, Nitra- Topoľčany, Levice-Tlmače, a takisto úseky ciest Šurany-Nitra a Šaľa-Nové Zámky. Zatiaľ čo diaľnica D1 na úseku Nitra - Zlaté Moravce má relatívne nižšiu hustotu premávky (15000 —20000 áut denne), za Zlatými Moravcami smerom na východ prejde za hodinu v priemere viac ako 60000 áut (r. 2015).“ uvádza absurdné a nereálne údaje o cestnej doprave, taktiež diaľnica D1 sa na území NSK nenachádza. Na základe uvedeného žiadame predmetný odsek upraviť a uvádzať reálne údaje o intenzite cestnej dopravy na príslušných pozemných komunikáciách.*

KOMENTÁR:

Informácia je prevzatá z dokumentu Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike (2017), Slovenský hydrometeorologický ústav, odbor monitorovanie kvality ovzdušia. Vzhľadom k tomu, že práce na SoH prebiehali predovšetkým v roku 2019, jednalo sa o najaktuálnejšie informácie, ktoré boli k dispozícii. (Pozn. súhlasíme s chybnou informáciou o diaľnici D1, v úseku Nitra – Zlaté Moravce sa jedná o rýchlostnú cestu R1, chyba je uvedená v samotnej Správe o kvalite ovzdušia v SR, 2017.)

Podľa aktuálnej Správy o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike (2019) je najfrekventovanejšia rýchlostná cesta R1 na úseku pred Nitrou z Trnavy s priemerným denným počtom 28 785 vozidiel (5 582 nákladných a 23 154 osobných áut), úsek cesty č. 64 v Nitre (23 436 vozidiel, 3 503 nákladných a 19 798 osobných áut), úsek cesty č. 63 spájajúcej Veľký Meder a Komárno (21 847 vozidiel, v tom 2 171 nákladných a 19 573 osobných áut), úsek cesty č. 75 zo Šale do Nových Zámkov (20 019 vozidiel, 2 848 nákladných a 17 045 áut), cesta č. 51 prechádzajúca Levicami (17 367 vozidiel, 2 162 nákladných a 15 146 osobných áut) a rýchlostná cesta R1 pri Zlatých Moravciach 17 998 vozidiel (z toho 4 119 nákladných a 13 802 osobných áut) .

- *rešpektovať pripomienky Železníc Slovenskej republiky, Národnej diaľničnej spoločnosti, Slovenskej správy ciest a Dopravného úradu, o ktoré ste požiadali priamo.*

KOMENTÁR:

Všetky došlé pripomienky v rámci procesu SEA boli zahrnuté do vysporiadania v tejto kapitole III.6 Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie.

Železnice slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce
list č. 27264/2020/O210-4 zo dňa 12.3. 2020 doručený dňa 18.3.2020

Súhlasí bez pripomienok.

Bez komentára.

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja list č. CS 06759/2020 a CZ 08893/2020 zo dňa 13.3. 2020 doručený dňa 18.3.2020

Správa o hodnotení nesmie byť v rozpore s Územným plánom regiónu NSK schváleným uznesením č. 113/2020 a jeho záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 2/2012 a ani s jeho Zmenami a doplnkami č. 1 schválenými uznesením č. 111/2015 a ich záväznou časťou vyhlásenou Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 6/2015. Úrad NSK žiada akceptovať Územný plán regiónu NSK v platnom znení. Táto informácia chýba v Správe o hodnotení strategického dokumentu v kapitole II.6.4. Vzťah k iným strategickým dokumentom, ako aj v strategickom dokumente PUM pre mesto Nitra.

KOMENTÁR:

Bolo zisťované, či je SoH v súlade s ÚP mesta Nitra, vrátane doplnkov, ÚP centrálnej mestskej zóny v Nitre a ÚP potenciálne dotknutých obcí v okolí mesta. V tomto smere neboli nájdené žiadne rozpory. PUM pre mesto Nitra z týchto územných plánov vychádza.

Vzhľadom k tomu, že Územný plán regiónu NSK je nadradeným dokumentom vyššie uvedených územných plánov, je súlad týchto územných plánov zaručený, resp. musí byť zaistený pri obstaraní územných plánov a ďalej vyhodnotený v rámci procesu SEA k územným plánom. Spracovateľ SEA teda predpokladal, že stačí vyhodnotiť súlad PUM pre mesto Nitra a územné plány na úrovni mesta, resp. okolitých obcí.

(Pozn. upozorňujeme, že nadriadená dokumentácia môže byť dočasne odlišná do doby, než sa adaptujú územné plány jednotlivých obcí)

Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, odštepný závod Piešťany list č. CS SVP OZ PN 2627/2020/3 a CZ 8316/2020 zo dňa 23.3. 2020 doručený dňa 31.3.2020

Z hľadiska správcu vodných tokov a povodia Vám dávame nasledovné stanovisko:

Katastrálnym územím mesta Nitra pretekajú nami spravované vodné toky: vodohospodársky významný vodný tok Nitra, Dobrotka, Malá Nitra, Cabajský potok a drobné vodné toky Jalšina, Kinecký potok, Kajšiansky kanál, Šúdol, Selenec, Janíkovský kanál, Lúčny kanál, Párovský potok, Cedron. Pri úpravách koryta toku rieky Nitry v minulosti boli vybudované viaceré riečne stupne: hať v Dolných Krškanoch v rkm 53,05 - hať Krškany a v rkm 59,50 hať s vodnou elektrárnou — hať Nitra. Tok Malá Nitra napúšťaný pomocou tabul'ového stavidla na vodnom diele Krškany, prietok je regulovaný v rozmedzí 0,0 - 1,0 m³.s⁻¹ čo zodpovedá cca prietoku Q1 . Väčšina vodných tokov, vrátane Nitry, je v k.ú mesta Nitra upravená.

• *Navrhované opatrenia vyplývajúce z investičnej činnosti PUM v Správe o hodnotení, ktoré majú zamedziť významným negatívnym vplyvom na životné prostredie a to najmä z hľadiska*

zamedzenia nepriaznivých vplyvov na vodné pomery a ochranu vodných zdrojov v území požadujeme doplniť:

- *Pri spracovávaní ďalších stupňov za oblasť vodného hospodárstva postupovať podľa platných legislatívnych predpisov zákona č.364/2004 Z.z. o vodách a zákona č.7/2010 Z.z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov a ich vykonávacích vyhlášok.*
- *V rámci projektovej prípravy všetkých navrhovaných investičných činností rešpektovať príslušné platné normy STN 75 2102, STN 73 6822 a atď'..*

KOMENTÁR:

Teoreticky je toto doplnenie možné, ale v zásade nadbytočné. Legislatívne zákonné požiadavky musia byť dodržiavané vždy a nie je potrebné ich písať v opatreniach. Návrh opatrení by mal byť konzistentný a pokiaľ by sme požadovali dodržiavanie dvoch konkrétnych zákonov, bolo by potrebné výslovne požadovať dodržiavanie i ostatných relevantných zákonov a vykonávacích predpisov. V tom prípade by sa jednalo o dlhý (a nadbytočný) zoznam.

Je doplnené nasledovné opatrenie: *Je potrebné dodržiavať a dôsledne uplatňovať všetky požiadavky vyplývajúce z príslušnej legislatívy pre jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia.*

- *V zmysle čl 1.4 ods.7 Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady Európskej únie, ktorá bola transponovaná do zákona o vodách, nesmie navrhovanými činnosťami dôjsť k zhoršeniu súčasného stavu útvaru povrchových a podzemných vôd.*

KOMENTÁR:

Opatrenie nie je vhodne formulované. Podľa citovanej smernice (čl. 4.7) môže dôjsť k zhoršeniu stavu vodných útvarov, ale iba za presne daných podmienok (prevažujúci verejný záujem na realizácii projektu, neexistencia alternatívneho vhodnejšieho riešenia, implementácia všetkých realizovateľných opatrení, uvedenie projektu v pláne manažmentu povodia). Podľa zákona č. 364/2004 Z.z., §16a musia byť všetky projekty z tohto pohľadu posúdené, inak ich nie je možné povoliť – je to teda legislatívna požiadavka a nie je nutné ju písať do opatrení.

- *V záujme zabezpečenia ochrany územia pred povodňami musia byť rozvojové aktivity riešené v súlade so Zákonom č.7/2010 Z.z o ochrane pred povodňami.*

KOMENTÁR:

Legislatívne zákonné požiadavky musia byť dodržiavané vždy a nie je potrebné ich písať v opatreniach. Je doplnené nasledovné opatrenie: *Je potrebné dodržiavať a dôsledne uplatňovať všetky požiadavky vyplývajúce z príslušnej legislatívy pre jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia.*

- *Rozvojové zámery situované v blízkosti vodných tokov požadujeme umiestňovať nad hladinu Q100, čo bude potrebné v podrobnejšom stupni projektovej prípravy zdokumentovať (doložiť hydrotechnickým výpočtom).*
- *V prípade, že navrhované rozvojové zámery si budú vyžadovať vybudovanie nových protipovodňových opatrení, investor — žiadateľ si ich musí zabezpečiť na vlastné náklady, spolu s príslušnou projektovou dokumentáciou. Upozorňujeme, že navrhované protipovodňové opatrenia nesmú negatívne ovplyvniť odtokové pomery nižšie položených úsekov vodných tokov.*
- *Ďalšie stupne riešenia a nové skutočnosti vyplývajúce z navrhovaného strategického dokumentu*

žiadame predkladať SVP. š.p. OZ Piešťany k vyjadreniu.

- *Taktiež je nutné zachovať prístup mechanizácie správcu vodného toku k pobrežným pozemkom z hľadiska realizácie opráv, údržby a povodňovej aktivity.*
- *V rámci využitia územia nesmie dôjsť k významným zásahom do režimu povrchových vôd, vodných tokov a technických diel na nich.*

KOMENTÁR:

Akceptujeme. Doplnené do opatrení v odbornom posudku i návrhu záverečného stanoviska.

- *V zmysle § 49 zákona č. 364/2004 Z.z (Vodný zákon) a vykonávacej normy STN 75 2102 žiadame rešpektovať pobrežné pozemky a zachovať ochranné pásmo vodohospodársky významných vodných tokov Nitra a Malá Nitra v šírke min. 10 m od brehovej čiary resp. vzdušnej päty hrádze obojstranne, ďalej ochranné pásmo vodohospodársky významného vodného toku Dobrotka a ostatných vodných tokov v šírke min. 6 m od brehovej čiary resp. vzdušnej päty hrádze obojstranne.*
- *Odvádzanie a čistenie odpadových vôd z rozvojových lokalít musí zohľadňovať požiadavky načistenie vôd v zmysle Zákona o vodách č.364/2004 Z.z a NV SR č.269/2010 Z.z. ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.*
- *V ochrannom pásme nie je prípustná orba, stavanie objektov, zmena reliéfu ťažbou, navážkami, manipulácia s látkami škodiacimi vodám, výstavba súbežných inžinierskych sietí.*
- *Pri výkone správy vodného toku a správy vodných stavieb alebo zariadení (§ 49 Zákona o vodách č.364/2004 Z.Z) môže správca vodného toku užívať pobrežné pozemky. Pobrežnými pozemkami v závislosti od druhu opevnenia brehu a druhu vegetácie pri vodohospodársky významnom vodnom toku sú pozemky do 10 m od brehovej čiary a pri drobných vodných tokoch do 5 m od brehovej čiary: pri ochrannej hrádzi vodného toku do 10 m od vzdušnej a návodnej päty hrádze. Pobrežné pozemky sú súčasťou ochranného pásma.*
- *Plochy určené na zriadenie parkovísk a pod. zabezpečiť proti priesaku škodlivých látok do podzemných (do podlažia) a povrchových vôd a dôsledne realizovať opatrenia pre zamedzenie znečistenia povrchových a podzemných vôd v zmysle Zákona č.364/2004 Z.z. o vodách.*
- *Vody z povrchového odtoku je potrebné pred odvedením do recipientu zbaviť ropných látok ako aj plávajúcich a unášaných väčších častí.*

KOMENTÁR:

Legislatívne zákonné požiadavky musia byť dodržiavané vždy a nie je potrebné ich písať v opatreniach. Je doplnené nasledovné opatrenie: *Je potrebné dodržiavať a dôsledne uplatňovať všetky požiadavky vyplývajúce z príslušnej legislatívy pre jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia.*

Požiadavky sú na veľmi konkrétnej úrovni, ktorá nezodpovedá podrobnosti riešenia strategického dokumentu. V ďalších krokoch, podrobnejšej projektovej úrovni bude vyjadrenie správcu toku vyžadované.

- *Náš podnik v rámci svojho Podnikového rozvojového programu investícií uvažuje v riešenom území s plánovanými investíciami na úseku úprav vodných tokov. Jedná sa o investičnú akciu „Nitra — úprava Kyneckého a Šúdolského potoka“ a investičnú akciu „Nitra — prestavba plavebnej komory“. V prípade, že navrhované činnosti v PUM*

budú zasahovať resp. budú v dotyku s vodnými tokmi je ich potrebné s uvedenými zámermi zosúladiť.

- *Upozorňujeme však, že sa jedná o viacročný program a realizácia navrhovaných opatrení závisí od zabezpečenia finančných zdrojov na ich realizáciu.*

KOMENTÁR:

Bude riešené vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie. Požiadavka presahuje podrobnosť strategického dokumentu.

- *V rámci odvádzania dažďových vôd a vôd z povrchového odtoku je potrebné realizovať opatrenia na zadržanie pridaného odtoku v území tak, aby odtok z daného územia nebol zvýšený voči stavu pred realizáciou navrhovaných investičných zámerov a aby nebola zhoršená kvalita vody v recipiente (retencia dažďovej vody a jej využitie, infiltrácia dažďových vôd a pod.).*

KOMENTÁR:

V rámci opatrení stanovených v Správe o hodnotení je k tejto téme uvedených niekoľko konkrétnych opatrení.

- *Za účelom ochrany vodohospodárskych záujmov a v záujme zamedzenia vzniku migračných bariér, škôd a porúch na vodných tokoch, ako i zabezpečenia riadnej údržby vodných tokov (v zmysle § 48 a § 49 zákona č.364/2004 Z.z. o vodách) správca vodných tokov požaduje nové dopravné a technické riešenie územia, miestne komunikácie resp. dopravné vybavenie akéhokoľvek druhu, ktoré budú križovať vodné toky navrhnuť:*
 - *ako jednotnú zbernú komunikáciu pre ucelenú oblasť (urbanistický obvod, lokalitu a pod.), ktorá v prípade vhodných technických podmienok môže byť v súbehu s vodným tokom, a s následným — Iba jedným spoločným križovaním vodného toku umiestneným vo vhodnom profile vodného toku,*
 - *križovanie s vodnými tokmi technicky riešiť v súlade s STN 73 6822 „Križovanie a súbehy vedení a komunikácií s vodnými tokmi“ a v súlade s STN 73 6201 „Projektovanie mostných objektov“.*
 - *premostenie vodných tokov požadujeme dimenzovať na prietochný profil $Q_{100} + \text{min. } 50 \text{ cm}$ rezerva*
 - *žiadna časť navrhovaných objektov nesmie zasahovať do prietochného profilu vodného toku,*
 - *za účelom optimalizácie a regulácie nových mostných objektov križujúcich vodné toky, návrh situovania (umiestnenia) žiadame ešte pred zahájením spracovania podrobnejšej projektovej dokumentácie odsúhlasiť s našou organizáciou a v prípade možnosti prednostne využívať už vybudované mostné objekty, ak to technické vybavenie záujmového územia umožňuje.*
 - *Ďalšie stupne riešenia a nové skutočnosti vyplývajúce z navrhovaného strategického dokumentu žiadame predkladať SVP. š.p. OZ Piešťany k vyjadreniu.*
 - *Všetky rozvojové zámery a stavebné aktivity v dotyku s vodnými tokmi a ich ochranným pásmom požadujeme konzultovať a odsúhlasiť s našou organizáciou.*

KOMENTÁR:

Bude riešené vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie. Požiadavky presahujú podrobnosť strategického dokumentu. V ďalších krokoch, podrobnejšej projektovej úrovni bude vyjadrenie správcu toku vyžadované.

Obec Lužianky list č. *Ocu Luz/139/2020-23738/2020* zo dňa 4. 3. 2020 doručený dňa 9. 4. 2020

Oznamuje, že verejnosť nepodala žiadne námietky.

Bez komentára.

Obec – Obecný úrad Malý Lapáš list č. *200/2020* zo dňa 4. 5. 2020 doručený dňa 5. 5. 2020

Navrhuje:

- *V zásobníku projektov – tvrdé opatrenia posunúť plánovaný dátum pre 158 cyklistická doprava napojiť obec Malý Lapáš, Veľký Lapáš na mesto Nitra a okolí Cyklotrasa extravilánom – využiť stopu trasy cykloturistickej na 2025 (all) 2030 (bau)*

KOMENTÁR:

V zásobníku projektov je tento projekt uvedený v All 2030 a Bau 2040, to neznamená, že stavba sa nesmie postaviť skôr. (Bude ponechané v pôvodných horizontoch). Zásobník projektov cyklistickej dopravy bol opakovane konzultovaný s odbornou verejnosťou a cyklokoordinátorom.

- *zvážiť vybudovanie ľavého odbočenia z existujúcej cyklotrasy Janíkovce- Vráble prepájajúcej Janíkovce a cestu I/51 na vrchole seleneckého kopca*

KOMENTÁR:

Táto požiadavka presahuje podrobnosť posudzovaného strategického dokumentu.

- *V návrhu linkového vedenia vHD posunúť konečnú zástavku linky 11 do obce Malý Lapáš, čím by sa zabezpečila obslužnosť obcí Veľký Lapáš a Malý Lapáš*

KOMENTÁR:

Spracovateľ Návrhu PUM pre mesto Nitra nemá k tejto možnosti výhrady (za predpokladu, že bude k dispozícii sociálne zariadenie aspoň na jednom konci linky, kedy je druhý koniec navrhnutý v Jaroku). K tomuto by však bolo potrebné vyriešiť financovanie zachádzania linky za hranice mesta Nitra. Predĺženie do obce Jarok bolo navrhnuté z dôvodu efektívnej obsluhy mestskej časti Párovské Háje a Jaroku jednou linkou, pretože linka PAD už dnes v Jaroku končí. V prípade obcí Malý Lapáš a Veľký Lapáš by bolo potrebné vyriešiť úpravy liniek PAD v oblasti.

NSK, odbor dopravy a pozemných komunikácií doručené dňa 14. 7. 2020

Verejná osobná doprava

Analytická časť:

- *Str.25, tabuľka č. 4: cesta 111/1640 Jarok, počet spojov nie 226, ale 26;*

KOMENTÁR:

Zpracované do strategického dokumentu.

- *Str. 28, k problematike nízokpodlažných autobusov: PAD-vychádzajúc zo skúseností a požiadaviek cestujúcich v PAD, títo nie sú priaznivo naklonení na tento typ autobusov. Dôvodom je, že cestujúci vo vozidle PAD strávi v porovnaní s cestovaním v MHD väčší prepravný čas, vyhovuje mu skôr štandardné prevedenie vozidla prímestského typu, a to hlavne z počtu miest na sedenie, bezbarierovosť preto nie je rozhodujúcim kritériom*

ponuky vozidiel PAD pre cestovanie, preto máme v PAD požiadavku na dopravcov 11% vozidiel nízkopodlažných na celé obdobie zmluvného vzťahu;

KOMENTÁR:

Požiadavka bezbariérovosť VOD okrem iného vychádza aj z predpisov EU. V PAD to je možné efektívne riešiť vozidlami typu „low-entry“, ktoré kombinujú výhody bezbariérovosti a vyššieho pohodlia. Počet miest na sedenie je podobný ako u vysokopodlažného autobusu (aj v ňom je potrebné mať plošinu napríklad na detské kočíky).

- *Str. 36: Stotožňujeme sa so začatím prípravy medzi NSK a krajským mestom na vytvorenie IDS v našom kraji, je to identické s našim R PUMom ;*

KOMENTÁR:

Akceptujeme.

Návrhová časť:

- *Str. 19: k problematike nadväznosti spojov: je potrebné dodržiavanie, časová presnosť CP (MHD, PAD, železničná doprava) na prestupných zastávkach, resp. v uzlových bodoch; využívať moderné mobilné aplikácie ako info pre cestujúcich s možnosťou prestupu v danom čase na danom mieste v daný deň;*

KOMENTÁR:

Akceptujeme.

Str.56: trať NR-Trnovec n.Váhom (2040) NIE PUM NSK uvádza rok 2030, zosúladiť;

KOMENTÁR:

V zásobníku projektov je uvedené ALL 2030, BAU 2040.

- *Str.65: v texte sa uvádza, že „ od roku 2020 a tender na PAD je vypršaný NSK” — má ukončený tender na dopravcu v zmysle Nariadenia ES č. 1370/2007 a od 01.3.2016 má uzatvorený zmluvný vzťah s konzorciom ARRIVA na obdobie 10 rokov; platí do r. 11/2026 (nie do r. 2025);*

KOMENTÁR:

Opravené.

- *Str. 67: v texte mi chýba myšlienka: „pre účel zrýchlenia železničnej dopravy je potrebná modernizácie zabezpečovacích zariadení na trati 140 a ďalších tratí na území NSK”;*

KOMENTÁR:

Toto je zahrnuté v rámci spomenutého projektu „Modernizácia a prípadná elektrifikácia železničnej trati Šurany – Nitra – Lužianky a ďalej“

- *Str.68: požadujem konkrétnejšie definovať uzlové prestupné zastávky v meste, aj s informáciou príchod a odchody autobusov PAD, základný predpoklad integrácie, info pre cestujúceho;*

KOMENTÁR:

Uzlové prestupné zastávky sú definované – Centrum a Železničná stanica Nitra (zároveň slúži pre prestup na PAD).

Cestné hospodárstvo

Návrhová časť.

K Prílohe 1c — Zásobník projektov — tvrdé opatrenia:

- *Projekt č. 14 - Preložka cesty I/51 (obchvat Levickej ulice). Realizáciu uvedeného zámeru podporujeme za predpokladu, že po preložení tejto cesty nedôjde k prekategORIZOVANIU Levickej ulice na cestu II., prípadne III. triedy. Projektový zámer je zahrnutý aj do PUM NSK.*

KOMENTÁR:

Otázka možnej prekategORIZÁCIE sa bude riešiť v nasledujúcich stupňoch projektov dokumentácie. V zásade s prekategORIZOVANÍM súhlasíme.

- *Projekt č. 16 - Preložka cesty III/1661. Realizáciu uvedeného zámeru podporujeme za predpokladu, že:*
 - *1. ak od miesta odklonu cesty III/1661 po okružnú križovatku pod Zoborom bude pôvodný koridor cesty III/1661 preklasifikovaný na miestnu komunikáciu*
 - *2. financovanie tohto projektu bude zabezpečené formou združenej investície doknutých subjektov (mesta Nitra, obce Nitrianske Hrnčiarovce, NSK prípadne SSC).*
 - *V materiáli je uvedený ako jediný investor SSC, čo z pohľadu budúceho vlastníctva cestnej komunikácie považujeme za irelevantné.*

KOMENTÁR:

Prevedenie pôvodnej cesty III/1661 od preložky po okružnú križovatku Pod Zoborom na miestnu komunikáciu je možný. To nie je z hľadiska koncepcie problém. Je možné zapracovať do strategického dokumentu. Znamená to i prevod medzi NSK a mestom Nitra.

Financovanie projektu č. 16 – do tabuľky zásobníka projektov budú doplnený i ďalší investori podľa požiadaviek. Požiadavka nemá vplyv na koncepciu dokumentu.

- *Projekt č. 20- Zberná komunikácia Novozámocká – Cabajská. Realizáciu uvedeného zámeru podporujeme za predpokladu, že začiatkový bod cesty II/562 bude presunutý do miesta okružnej križovatky Cabajská x TOK Nitra – Juh.*

KOMENTÁR:

Presunutie začiatku cesty II/562 do budúcej okružnej križovatky II/562 x Cabajská x TOK Nitra – Juh a prekvalifikovanie úseku od uvedenej križovatky až do križovatky Cabajská x Novozámocká x Štefánikova trieda na miestnu komunikáciu je možné. Táto požiadavka bude do strategického dokumentu zapracovaná.

Klub ZPS vo viboakustike, s.r.o., odoslaný dňa 20.7.2020, doručený dňa 22.7.2020

- *žiadame dopracovať do strategického dokumentu relevantné údaje o zdrojoch a intenzite vibrácií v hodnotenom území s dopadom na obyvateľov,*
- *žiadame doplniť výpočet neistoty výpočtu pre uvedené „Hlukové pásma L_n vo výške 4 m vrátane neistoty výpočtu“ Žiadame doplniť použitie presnosti výsledku výpočtu do ± 2 dB, vrátane neistoty výpočtu pre uvedené hlukové pásma.*
- *žiadame v mapových prílohách zjednotiť hodnotiace kritériá L_n a L_{dvn}*

KOMENTÁR:

Tieto požiadavky presahujú podrobnosť strategického dokumentu. Vzhľadom k neznalosti presných technických riešení konkrétnych projektov je každý výpočet na tejto úrovni iba

orientačný. Konkrétne akustické modelovanie musí byť vykonané v následných fázach projektovej prípravy konkrétnych stavieb so znalosťou aktuálneho pozadia hodnoteného javu a konkrétneho projektového riešenia hodnoteného zámeru.

Požiadavky sú nerelevantné a v rámci celého územia neuskutočniteľné. Niektoré požiadavky je možné náročne splniť iba pri riešení konkrétneho jedného alebo niekoľkých objektov. Akustická časť PUM je strategický podklad, ktorý slúži k relatívnemu porovnaniu navrhovaných výhľadových stavov. Nejedná sa teda o žiadne štandardné akustické posúdenie ani o klasické strategické hlukové mapy. Detailné objektivizácie hluku, akustické posúdenie vrátane merania hluku, spracované v súlade s národnou legislatívou, musí byť súčasťou až nadväzujúcich procesných krokov pre jednotlivé riešené lokality alebo konkrétne stavby.

Pre porovnanie stavov a strategické rozhodovanie boli použité ako limity nasledujúce hlukové deskriptory a hodnoty: - cestná doprava - L_{noc} (noc) = 55 dB; - železničná doprava - L_{dvn} (celkové obťažovanie hlukom) = 60 dB. V tak rozsiahlom území nie je možné danú situáciu vyhodnocovať voči niekoľkým limitom definovaným v legislatíve, navyše vo variantoch v závislosti na kategórii územia (ktoré sa môže meniť). Boli teda zvolené jednotné medzné hodnoty a porovnávacím faktorom v jednotlivých variantoch nie je prekročenie medzných hodnôt, ale počet zasiahnutých ľudí v jednotlivých pásmach. Tento postup bol zvolený (vrátane nastavených medzných hodnôt) a odsúhlasený i orgánom verejného zdravia bez pripomienok.

Zjednotiť v mapových prílohách hodnotiace kritéria nie je možné, vzhľadom k tomu, že každé kritérium charakterizuje iný časový úsek dňa a taktiež aj iný sledovaný zdroj hluku.

Rajmon Kaňa - verejná pripomienka z verejného prerokovania:

- ku korekciám hlučkovej štúdie PUM: hlučkovú štúdiu - Meranie imisií hluku rýchlostná cesta R1 - meranie hluku v mestskej časti Nitra počas prevádzky rýchlostnej cesty R1.

KOMENTÁR:

Pri porovnaní akustickej situácie v modelovom výpočte analytickej časti PUM Nitra s poskytnutým protokolom z meraní A_206_2019 je v prípade fasádneho hluku na objekte Stračia čp. 37, Nitra rozdiel 2,0 až 3,5 dB v závislosti na dennej dobe. Z dôvodu porovnania hodnôt nad zjednotenými vstupnými parametrami bola porovnávaná intenzita automobilovej dopravy prepočítaná na RPDI.

Rozdiel vo vypočítaných a nameraných hodnotách môže byť daný nasledujúcimi faktormi:

- Merací bod bol neštandardne situovaný vnútri rohovej lodžie, kedy je akustická situácia ovplyvnená radom odrazových plôch. Vo výpočtovom modeli je imisný bod umiestnený 2 m od fasády.
- V protokole z merania nie sú uvedené základné údaje o intenzitách dopravy na miestnych komunikáciách Stračia a Wilsonovo nábrežie, ktoré sú vzhľadom k vzdialenosti od miesta merania (22, resp. 100 m) porovnateľným zdrojom hluku ako komunikácia R1 (vzdialenosť cca 450 m, v protokole uvedené 330 m) a teda nie je možné objektívne porovnať celkovú akustickú situáciu v danom mieste.
- Vstupné intenzity osobnej automobilovej dopravy na rýchlostnej ceste R1 sú v modelovom výpočte nižšie ako intenzity dopravy uvedenej v protokole z merania, kde nie je bohužiaľ popísané, v ktorom profile na R1 bola intenzita zisťovaná.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Mesto Nitra oznámilo OÚ Nitra OSŽP, dotknutým orgánom a dotknutým obciam verejné prerokovanie k Správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu listom č. ÚHA 3188/2020

zo dňa 15.06.2020 vplyvajúceho z § 11 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na deň 14.07.2020. Z verejného prerokovania bol spracovaný záznam. Záznam je k dispozícii na OÚ Nitra OSŽP a na Mestskom úrade Nitra.

Prítomní boli stručne oboznámení s doterajším priebehom procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie a so stanoviskami k oznámeniu od zainteresovaných subjektov. OU OSŽP Nitra nebolo doručené žiadne záporné stanovisko k vypracovaniu strategického dokumentu.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Vplyvy na ovzdušie

Z hľadiska vplyvu na ovzdušie má väčšina navrhnutých cieľov nulový, resp. mierny až významný pozitívny vplyv. Potenciálne negatívne vplyvy môže mať cieľ zameraný na zvýšenie plynulosti dopravy na chrbticových komunikáciách, pretože zvyšovanie kapacít komunikácií v intravilánoch zvyšuje atraktivitu pre miestne IAD a tranzitnú dopravu a indukuje tým nežiaduce zvýšenie celkovej dopravnej intenzity. Skapacitňovanie má preto dočasný (krátkodobý) efekt. Nová voľná kapacita je rýchlo plne využitá novo indukovanou dopravou a v konečnom dôsledku vedie k eskalácii nie len imisných problémov na území mesta. Nedostatočnú kapacitu komunikácií je z hľadiska ochrany ovzdušia nutné koncepčne riešiť prevedením dopravných výkonov do VOD a znižovaním intenzity dopravy jej odvádzaním z preťažených miest do neobývaných a menej zaťažených lokalít.

OVZDUŠIE

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
1.1. Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy	- početnosť spojov - dodržovanie jazdných poriadkov - zaistenie nadväznosti spojov	+2 Možný významný pozitívny vplyv Atraktivita hromadnej dopravy je významnou príležitosťou a podmienkou úspešného presunu výkonov z IAD do VOD, bez ktorého nie je možné v dlhodobom horizonte významne zlepšiť kvalitu ovzdušia v meste. Opatrenia bez rizík pre ovzdušie.
1.3. Zvýšenie spoľahlivosti a rýchlosti verejnej dopravy	- segregácia trás VOD (BUS pruhy) - podpora preferencie na riadených križovatkách pre VOD	+1 Možný pozitívny vplyv Zvýšenie rýchlosti vedie k vyššej atraktivite VOD. Viď. predchádzajúci ŠC. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
1.6. Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších	Všetky uvedené v PUM	+1 Možný pozitívny vplyv Veľkosť pozitívneho vplyvu je daná obmedzeným percentom populácie, ktoré preferuje telesne aktívny spôsob dopravy. Opatrenia bez rizík pre ovzdušie.
1.7. Rozvoj a dostavba priamych a prepojených trás pre cyklistickú dopravu	Všetky uvedené v PUM	+1 Možný pozitívny vplyv Veľkosť pozitívneho vplyvu je daná obmedzeným percentom populácie, ktoré preferuje telesne aktívny spôsob dopravy. Opatrenia bez rizík pre ovzdušie.
2.1. Vznik multimodálnych prestupných uzlov	- výstavba či rekonštrukcia prestupných uzlov medzi autobusovou a železničnou dopravou - krátke prestupné väzby	+2 Možný významný pozitívny vplyv V súhrnu môže ísť o významné zvýšenie atraktivity VOD a tým zníženie dopravných intenzít IAD.

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	- výstavba P+R v nadväznosti na kapacitnú VOD	Riziko vzniku hot-spotov v okolí parkovísk v špičkových hodinách – riešiteľné vhodným umiestnením mimo obývané lokality a technickým riešením na základe posúdenia EIA.
2.2. Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G	- výstavba parkovísk typu P+R, B+R v Nitre - nutná nadväznosť na kapacitnú dopravu - podpora výstavby P+R, B+R v NSK v nadväznosti na kapacitnú VOD - na hranici centra mesta zriadiť parkovisko P+G - spoplatnené	+1 Možný pozitívny vplyv Významný potenciál zlepšenia spolu s ďalšími opatreniami – vid'. posúdenie kumulatívnych vplyvov nižšie. Riziko vzniku hot-spotov v okolí parkovísk v špičkových hodinách – riešiteľné vhodným umiestnením mimo obývané lokality a technickým riešením na základe posúdenia EIA.
2.3. Podpora rozvoja prepojenia verejnej a cyklistickej dopravy	- realizácie B+R - vznik IDS	+1 Možný pozitívny vplyv Veľkosť pozitívneho vplyvu je daná obmedzeným percentom populácie, ktoré preferuje telesne aktívny spôsob dopravy. Opatrenia bez rizík pre ovzdušie.
3.1. Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej dopravy	- prepojenie železničnej a regionálnej autobusovej dopravy - úpravy jazdných poriadkov - nadväznosť spojov, súbehy spojov ... - optimalizácia početnosti spojov	+2 Možný významný pozitívny vplyv Potenciálne významný vplyv na atraktivitu VOD, zníženie intenzít IAD, a teda aj vplyv dopravy na ovzdušie. Opatrenia bez rizík pre ovzdušie.
3.2. Podpora možnosti integrácie železničnej dopravy	- vyriešenie legislatívneho rámca integrácie železnice do IDS - optimalizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry na základe dopravných prieskumov a požiadaviek - navýšenie počtu spojov - zriadenie ďalších zástaviek na území mesta a kraja	+1 Možný pozitívny vplyv Pozitívny vplyv na atraktivitu VOD, zníženie intenzít IAD, a teda aj vplyv dopravy na ovzdušie. Opatrenia bez rizík pre ovzdušie.
4.1. Rozširovanie možnosti využitia systému zdieľaných bicyklov	- zriadenie systému bikesharing a jeho rozširovanie	+1 Možný pozitívny vplyv Prevedenie relatívne malého podielu prepravného výkonu v centrálnej časti mesta z automobilovej do cyklodopravy. Možné malé zníženie intenzít IAD v centre. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
4.2. Využitie prostriedkov nemotorovej dopravy na alternatívny pohon - elektrobicykle, kolobežky	- vybudovanie infraštruktúry pre možnosť dobíjania vo verejnom priestore, verejných budovách - dostatočná infraštruktúra pre bezpečný pohyb vo verejnom priestore	+1 Možný pozitívny vplyv Prevedenie relatívne malého podielu prepravného výkonu v centrálnej časti mesta z automobilovej do cyklodopravy. Možné malé zníženie intenzít IAD v centre. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
5.2. Zvýšenie kvality povrchov peších trás a trás pre cyklistickú dopravu	- rekonštrukcia nemotoristických komunikácií - kvalita povrchu (rovinatosť, bez deštruktívnych zmien, ..)	+1 Možný pozitívny vplyv Zvýšenie atraktivity pre cyklodopravu môže odľahčiť preťažené komunikácie v centre. Potenciálne málo významný vplyv. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
5.4. Uvoľnenie verejných priestorov od statickej dopravy	- budovanie parkovacích kapacít v centrálnej časti mesta – parkovacie objekty - rušenie parkovacích miest vo vybraných miestach	? Vplyv nie je možné určiť Budovanie parkovacích miest je z hľadiska ovzdušia rizikové. Zvyšuje atraktivitu dojazdu IAD a indukuje preto nové intenzity dopravy s negatívnymi vplyvmi. Rušenie parkovacích miest pôsobí opačne a z hľadiska ovzdušia môže byť pozitívne.
6.1. Prevedenie zvyšnej dopravy mimo centrálnu časť mesta	- výstavba nových komunikácií a ciest mimo centrum mesta - úprava dopravného režimu v centre mesta	+2 Možný významný pozitívny vplyv Spolu s posilňovaním VOD sa jedná o jeden zo zásadných nástrojov pre zníženie dopravných

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	- návrh dopravno-inžinierskych opatrení ku zníženiu atraktívnosti prejazdu centrom mesta	intenzít v obývaných lokalitách. Vyplýva to z výsledkov prevedeného modelovania emisnej záťaže. Opatrenia v podobe zníženia atraktívnosti prejazdu centrom mesta je z hľadiska vplyvov na ovzdušia vhodné, ale je v rozpore s inými opatreniami PUM (viď. SC 5.4, 6.3, 14.1). Táto kolízia predstavuje riziko pre plnenie SC 6.1.
6.2. Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta	- vybudovanie chýbajúcich komunikačných prepojení - prevedenie zvyšnej dopravy mimo oblasti určené k odpočinku - návrh zón s dopravným obmedzením (zóny 30) - návrh dopravno-inžinierskych opatrení pre obmedzenie prejazdu (napr. križovatky bez rozlíšenia prednosti dopravným značením)	+1 Možný pozitívny vplyv Povedie ku zníženiu dopravných intenzít v lokalitách s vysokou hustotou populácie. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
7.1. Podpora výsadby zelene	- výsadba zelene v uličnom priestore - revitalizácia parkových plôch a námestí	+1 Možný pozitívny vplyv Izolačná zeleň pozdĺž komunikácií obmedzí resuspendovanú prašnosť. S ohľadom na prevahu listnatých drevín sa efekt prejaví len vo vegetačnom období. Vplyv opatrení preto bude málo významný. Jedná sa o pozitívny, ale následné opatrenie, ktoré nie je zamerané na príčinu nevyhovujúceho stavu. Prioritou je zníženie dopravných intenzít v intraviláne. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
7.2. Zníženie prašnosti komunikácií v zastavanom území	- rekonštrukcia nevyhovujúcich súčasných povrchov vozoviek - periodicky sa opakujúce čistenie komunikácií	+1 Možný pozitívny vplyv Resuspensia je hlavným zdrojom dopravnej prašnosti (vyššie emisie než výfukové). Vplyv čistenia zníži účinné emisie, pokiaľ je čistenie komunikácií vykonávané najmenej 1x týždeň, čo je v mierke mesta finančne aj technicky ťažko riešiteľné a pravdepodobne sa s týmto intervalom nepočíta. Dlhšie intervaly majú zanedbateľnú účinnosť. Jedná sa navyše o pozitívne, ale následné opatrenie, ktoré nie je zamerané na príčinu nevyhovujúceho stavu. Prioritou je zníženie dopravných intenzít v intraviláne. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
8.2. Zavedenie preferencie vozidiel verejnej dopravy	- podpora preferencie na svetelne riadených križovatkách pre VOD - preferenčné výjazdy zo zástaviek VOD pomocou svetelnej signalizácie	+1 Možný pozitívny vplyv Zvyšuje atraktivitu VOD, znižuje intenzity IAD. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
9.2. Podpora rozvoja infraštruktúry udržateľnej dopravy pri novej výstavbe	- previazanosť výstavby obytných plôch s rozvojom systémov pre verejnú, pešiu a cyklistickú dopravu - zvyšovanie dostupnosti cieľov ciest udržateľnými druhmi dopravy - prepojenie zástaviek VOD so zdrojom/cieľom ciest najkratšou možnou cestou - obmedzenie suburbanizácie	+1 Možný pozitívny vplyv Nadväznosť rozvojových plôch na VOD a infraštruktúru cyklo dopravy je nevyhnutná pre obmedzenie nových intenzít IAD, ktoré inak v dôsledku dochádzky smerom do centrálnej časti Nitry ďalej zhoršia dopravnú a imisnú situáciu. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
10.2. Podpora kampaní pre vyššie využitie udržateľných druhov dopravy (Do práce na bicykli, Európsky týždeň mobility)	- informačné a osvetové kampane	+1 Možný pozitívny vplyv Po zaistení dostatočnej kapacity, ekonomickej a časovej prijateľnosti udržateľných druhov dopravy môže osvetová kampaň významne prispieť ku zvýšeniu záujmu a zníženiu intenzít IAD. Prakticky neefektívne až kontraproduktívne bude do doby, než sa podarí uvedené

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

		podmienky naplniť.
12.1. Zvyšovanie počtu vozidiel s ekologickým pohonom	- nákup nových vozidiel VOD (mestská a prímestská doprava) - vozidlá v majetku mesta a jeho organizácií - vozidlá organizácií, ktoré sa pohybujú predovšetkým po meste	+1 Možný pozitívny vplyv Pozitívne opatrenie. Cieľ vo výške 70% ekologických vozidiel je málo ambiciózny. Je dosiahnuteľný už v súčasnosti a nerešpektuje očakávané významné zvýšenie dostupnosti ekologických pohonov v strednom a dlhodobom horizonte. Je možné očakávať, že v roku 2050 nebude technicky ani finančne problematické zaistiť 100% ekologických vozidiel. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
12.2. Podpora využitia automobilov s ekologickým pohonom súkromnými a fyzickými osobami	- zvýhodnené poplatky za parkovanie - zriadenie nízkoemisnej zóny v meste - budovanie dobíjacích staníc pre elektromobily	+1 Možný pozitívny vplyv Pozitívne opatrenie. Cieľová hodnota počtu registrovaných ekologických vozidiel > 10% k roku 2050 je celkom nedostatočná a prakticky bez vplyvu na kvalitu ovzdušia. Nerešpektuje očakávané trendy EÚ v oblasti elektromobility a alternatívnych palív. Nízka ambicióznosť záväzkov je jedným z dôvodov, prečo emisné poučenie v rámci tejto PUM ukazuje na nárast emisií všetkých znečisťujúcich látok v obytnej zástavbe po roku 2030 oproti roku 2025. Opatrenie bez rizík pre ovzdušie.
14.1. Plynulosť dopravy na chrbticových komunikáciách	- kapacita chrbticových komunikácií	-2 Možný významný negatívny vplyv Zvyšovanie kapacít komunikácií v intravilánoch zvyšuje atraktivitu pre miestne IAD a tranzitnú dopravu a indukujú tým nežiaduce zvýšenie celkovej dopravnej intenzity. Skapacitňovanie má preto dočasný (krátkodobý) efekt. Nová voľná kapacita je rýchlo plne využitá novo indukovanou dopravou a v konečnom dôsledku vedie k eskalácii nielen imisných problémov na území mesta. Nedostatočnú kapacitu komunikácií je z hľadiska ochrany ovzdušia nutné koncepčne riešiť prevedením dopravných výkonov do VOD a znižovaním intenzity dopravy jej odvádzaním z preťažených miest do neobývaných a menej zaťažených lokalít.
15.1. Podpora rozvoja a modernizácie prímestskej železnice	- modernizácia zástaviek, zaistenie prestupných väzieb	+1 Možný pozitívny vplyv Lepšie väzby na lokálnu dopravu môžu viesť pri časti cestujúcich k voľbe železničnej pred automobilovou.
15.2. Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy	- optimalizácia integrácie dopravného systému (tarifné, územné) - zaistenie spolupráce s NSK - vhodná aj spolupráca s BSK a TTSK - zaistenie spolupráce s ŽSR a ŽSSK	+2 Možný významný pozitívny vplyv Zlepšenie nadväznosti spojov zvýši atraktivitu VOD a môže viesť k významnému zníženiu IAD.
15.3. Doplnenie a rozvoj cyklistických a peších trás prepojujúcich mesto a okolité obce	- dostavba hlavných cyklotrás a vzájomné prepojenie cyklotrás - skvalitňovanie súčasných nemotoristických komunikácií - zaistenie priestupnosti územia pre nemotoristickú dopravu - napojenie hlavných zdrojov/cieľov ciest (pracovné príležitosti, školné zariadenia...)	+1 Možný pozitívny vplyv Zvýši atraktivitu cyklo dopravy a môže viesť ku zníženiu IAD.
15.4. Podpora budovania moderných prestupných uzlov a v nadväznosti na parkoviská P+R	- budovanie nových a modernizácia existujúcich prestupných uzlov - rekonštrukcia na multimodálne uzly (vrátane cyklo dopravy)	+2 Možný významný pozitívny vplyv Zlepšenie nadväznosti spojov zvýši atraktivitu VOD a môže viesť k významnému zníženiu IAD.

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	- odstraňovanie bariér - zvyšovanie dostupnosti VOD budovaním vlakových zástaviek s prestupom na MHD	
17.1. Podpora carsharingu	- podpora zriaďovateľov carsharingu	+1 Možný pozitívny vplyv Pozitívny vplyv, ktorý sa môže prejaviť najmä v prípade mimomestskej dopravy do hlavných cieľových destinácií, význam vzrastie po vybudovaní významných prestupných uzlov (kumulatívny vplyv s prestupnými terminálmi a P+R).
17.2 .Podpora carpoolingu	- podpora zriaďovateľov carpoolingu	+1 Možný pozitívny vplyv Pozitívny vplyv, ktorý sa môže prejaviť najmä v prípade mimomestskej dopravy do hlavných cieľových destinácií, význam vzrastie po vybudovaní významných prestupných uzlov (kumulatívny vplyv s prestupnými terminálmi a P+R).

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

Spoločná realizácia navrhnutých opatrení povedie k zosilneniu pozitívnych vplyvov koncepcie. Výnimkou je len realizácia SC 14.1. Významné zosilnenie pozitívnych efektov čiastkových opatrení sa na ovzdušie môže prejsť najmä pri kombinácii SC 1.1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 9.2, 15.1, 15.2, 15.4. Všetky tieto opatrenia podporujú zvýšenie podielu VOD na modal split, ktorý je prvoradou nevyhnutnosťou ku zlepšeniu kvality ovzdušia v meste. Tieto opatrenia by preto mali byť finančnou a časovou prioritou. Navrhovaná hodnota zvýšenia podielu VOD na modal split vo výške 23% do roku 2050 bude podľa emisného posúdenia úplne nedostatočná. Pre udržanie imisných dopadov dopravy na obyvateľstvo na úrovni roku 2025 bude potrebné tento podiel po roku 2030 významne zvýšiť (odhadom najmenej na 50%). Previazaná realizácia a urýchlenie opatrení v rámci uvedených špecifických cieľov je najväčšou príležitosťou a nutnosťou k obmedzeniu imisného vplyvu dopravy na obyvateľstvo.

Naopak negatívny kumulatívny a synergický vplyv (zoslabenie pozitívnych efektov vplyvom realizácie rôznych opatrení) je možno očakávať v prípade realizácie opatrení navrhnutých v SC 14.1. Zvyšovanie kapacít chrbticových komunikácií v intraviláne je v rozpore so znižovaním intenzít dopravy, ku ktorému smeruje rada iných opatrení PUM.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedenými závermi súhlasíme. K vyššie uvedenému dodávam:

Pre jednotlivé zámery novej dopravnej infraštruktúry bude potrebné spracovať samostatné emisné štúdie.

V priebehu výstavby je predpoklad negatívneho ovplyvnenia hlavne v priebehu prác na otvorenom teréne, kedy je možné očakávať zvýšené emisie prachových častíc. Odkrytá pôda je predovšetkým zdrojom sekundárnej prašnosti spôsobenej vetrom a vírením prachu stavebnými mechanizmami a dopravou po stavenisku.

Vplyvy na hlukovú záťaž a vibrácie

Za oblasť hluku sú možné negatívne vplyvy spojené predovšetkým s výstavbou/realizáciou plánovaných opatrení, jedná sa o vplyvy dočasné. Väčšina cieľov vedie k zníženiu hlučnosti v meste.

HLUK

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
-----------------------------------	-------------------------------	----------------------------

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

2.1. Vznik multimodálnych prestupných uzlov	- výstavba P+R v nadväznosti na kapacitné VOD	-1 / +1 Možný pozitívny a negatívny vplyv Realizácia záchytných parkovísk P+R (zásobník projektov č. 28 a 29) obmedzí vjazd automobilovej dopravy do husto osídlených častí mesta a tým prispeje ku zníženiu hlukovej záťaže vo vnútorných častiach mesta. Vďaka väzbe na hromadnú dopravu súčasne prispeje k zatraktívneniu verejnej dopravy ako alternatívy k individuálnej automobilovej doprave. Negatívny vplyv môže nastať pri stavbe zámeru, príp. prevádzkou zámeru. Pôsobením cestnej a železničnej dopravy môže dochádzať k negatívnym kumulatívnym vplyvom.
2.2. Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G	- výstavba parkovísk typu P+R, B+R v Nitre - potrebná nadväznosť na kapacitnú dopravu - podpora výstavby P+R, B+R v NSK v nadväznosti na kapacitnú VOD	-1 / +1 Možný pozitívny a negatívny vplyv Realizácia záchytných parkovísk P+R (zásobník projektov č. 28 a 29) obmedzí vjazd automobilovej dopravy do husto osídlených častí mesta a tým prispeje ku zníženiu hlukovej záťaže vo vnútorných častiach mesta. Vďaka väzbe na hromadnú dopravu súčasne prispeje k zatraktívneniu verejnej dopravy ako alternatívy k individuálnej automobilovej doprave. Negatívny vplyv môže nastať pri stavbe zámeru, príp. prevádzkou zámeru. Pôsobením cestnej a železničnej dopravy môže dochádzať k negatívnym kumulatívnym vplyvom.
6.1. Prevedenie zvyšnej dopravy mimo centrálnu časť mesta	- výstavba nových komunikácií a ciest mimo centrum mesta - úprava dopravného režimu v centre mesta - trasovanie tranzitných vzťahov - vhodné dopravné značenie - návrh dopravno-inžinierskych opatrení ku zníženiu atraktívnosti prejazdu centrom mesta	-1 / +2 Možný negatívny vplyv až možný významný pozitívny vplyv Nové komunikácie a preložky, napr. R8, I/64 a I/51 (zásobník projektov č. 14, 15 a 38) vytvoria predpoklady pre odvedenie dopravnej záťaže z husto obývaných oblastí mesta. Výstavba nových komunikácií môže spôsobiť prekročenie prípustných hodnôt hluku v obytných plochách. Krátkodobé lokálne vplyvy predstavujú obvyklý dočasný nárast hlukovej záťaže v bezprostrednom okolí stavby a pozdĺž prístupových trás pri výstavbe.
6.2. Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta	- vybudovanie chýbajúcich komunikačných prepojení - prevedenie zvyšnej dopravy mimo oblasti určenej ku zkludneniu - návrh zón s dopravným obmedzením (zóny 30)	-1 / +1 Možný negatívny až možný pozitívny vplyv Nové komunikačné prepojenie vytvorí predpoklady pre odvedenie dopravnej záťaže z husto obývaných častí mesta. Zavedením zníženej rýchlosti prechádzajúcich osobných vozidiel môže viesť ku zníženiu hlučnosti prejazdu vozidiel. Výstavba nových komunikácií môže spôsobiť prekročenie prípustných hodnôt hluku v obytných plochách. Krátkodobé lokálne vplyvy predstavujú obvyklý dočasný nárast hlukovej záťaže v bezprostrednom okolí stavby a pozdĺž prístupových trás pri výstavbe.
12.3. Zníženie hlukovej záťaže obyvateľov mesta	- rekonštrukcia povrchov vozoviek, vrátane povrchových znakov inžinierskych sietí - obmedzenie rýchlostí jazdy na komunikáciách v obytných štvrtiach - protihlukové opatrenia - prevedenie zvyšnej dopravy mimo obytné štvrte	+2 Možný významný pozitívny vplyv Obmedzením rýchlosti prechádzajúcich osobných vozidiel a rekonštrukciou povrchov (napr. s pokládkou nízkohlučného povrchu) môže viesť ku zníženiu hlučnosti prejazdov vozidiel.
14.1. Plynulosť dopravy na chrbticových	- zaistenie plynulého prejazdu s obmedzením zastavenia na	+1 Možný pozitívny vplyv

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

komunikáciách	svetelných signalizáciách - zelená vlna	Plynulosť dopravy môže viesť ku zníženiu hlučnosti prejazdov vozidiel z dôvodov eliminácie rozjazdov automobilov, príp. štartovania motorov (systémy start-stop).
15.1. Podpora rozvoja a modernizácie prímestskej železnice	- modernizácia súčasnej železničnej trate	-1 / +2 Možný negatívny vplyv až možný významný pozitívny vplyv Modernizácia železničných tratí v podobe modernizácie železničného zvršku alebo elektrifikácie tratí môže viesť ku zníženiu hlučnosti prejazdov železničných vozidiel. V súvislosti s modernizáciou trate je riziko zvýšenia intenzity dopravy, čo môže spôsobiť prekročenie prípustných hodnôt hluku v obytných plochách.
17.1. Podpora carsharingu	- podpora zriaďovateľov carsharingu	+1 Možný pozitívny vplyv Podpora zdieľania automobilov a spolujazda môže viesť ku zníženiu hlučnosti z dôvodu zníženia počtu individuálnych jзд a tým zníženie intenzít dopravy.
17.2. Podpora carpoolingu	- podpora zriaďovateľov carpooling	+1 Možný pozitívny vplyv Podpora zdieľania automobilov a spolujazda môže viesť ku zníženiu hlučnosti z dôvodu zníženia počtu individuálnych jзд a tým zníženie intenzít dopravy.

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

Kumulatívne „hromadné“ vplyvy vznikajú v mieste, kde je možné očakávať nahromadenie negatívnych vplyvov rovnakého druhu – nadmerného hluku z rôznych zdrojov. Nadmerné zaťaženie územia hlukom je možné očakávať pozdĺž dopravne vyťažených ulíc a križovatiek.

Nadmerný hluk je ďalej taktiež možné očakávať pozdĺž koridorov železničnej dopravy.

Pôsobením cestnej a železničnej dopravy môže dochádzať k negatívnym kumulatívnym vplyvom, napr. ŠC 2.1 a 2.2.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedenými závermi je možné súhlasiť. K vyššie uvedenému dodávam:

Pre jednotlivé zámery bude potrebné spracovať samostatné hlukové štúdie, s prípadným návrhom protihlukových opatrení. Realizáciou strategického dokumentu by malo dôjsť k celkovému zníženiu hlukovej záťaže obyvateľov i k zníženiu vibrácií, vďaka konkrétnym navrhnutým opatreniam súvisiacich s optimálnym návrhom nového spôsobu, techniky riadenia a organizácie dopravy.

Zvýšenú hlučnosť a prašnosť v okolí dopravných stavieb je potrebné znižovať zavádzaním nových technológií a realizáciou niektorých technických opatrení. Jedná sa hlavne o výstavbu protihlukových stien, výsadbu líniovej a ochrannej zelene pozdĺž stávajúcich i navrhovaných komunikačných trás.

V prípade hluku v období výstavby bude z akustického hľadiska najvýznamnejšie hlukové zaťaženie v začiatkoch výstavby v dobe vykonávania zemných prác.

Vplyvy na podzemné a povrchové vody

Prípadné negatívne vplyvy na vody sú spojené s výstavbou/realizáciou opatrení a cieľov, resp. s novým zabratím pôdy.

VODA

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
1.1. Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy	-	0 Bez vplyvu
1.2. Zvýšenie využitia inovácií vo verejnej doprave	-	0 Bez vplyvu
1.3. Zvýšenie spoľahlivosti a rýchlosti verejnej dopravy	- stavebné úpravy na komunikáciách, kde je to možné - vytipovanie vhodných úsekov, kde bude účelné riadenie preferenčných pruhov pre autobusy mimo súčasné jazdné pruhy	0/-1 Nie je možné celkom vylúčiť negatívne ovplyvnenie kvality podzemných a povrchových vôd stavebnou činnosťou, vplyvy budú závisieť na podobe konkrétnych projektov a ich lokalizáciu. Predpokladať je možné nulové alebo mierne negatívne vplyvy (krátkodobé, bodové - lokálne). Špecifikáciu konkrétnych projektov PUM neobsahuje.
1.4 Zvýšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave		0 Bez vplyvu
1.5.Zvýšenie komfortu pre cestujúcich na staniciach a zástavkách		0 Bez vplyvu
1.6.Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších	- výstavba peších prepojení v území	0/-1 Bez vplyvu až slabý negatívny vplyv Nie je možné celkom vylúčiť negatívne ovplyvnenie podzemných a povrchových vôd pri výstavbe nových peších a cyklistických trás. Vplyvy budú závisieť na podobe konkrétnych projektov a ich lokalizácií, predpokladať je možné nulové alebo mierne negatívne vplyvy, a to najmä krátkodobé vplyvy stavebnej činnosti a potenciálne trvalé ovplyvnenie hydromorfologických charakteristík vodných tokov v prípade ich úprav pri výstavbe nových peších a cyklistických trás vedených pozdĺž vodných tokov alebo krížiacich vodné toky. Výstavba chodníkov bude spojená s realizáciou nových spevnených plôch, ovplyvnenie odtokových pomerov sa však nepredpokladá – neznečistené dažďové vody z peších a cyklistických trás je možné zasakovať v okolí chodníkov. PUM obsahuje Návrh cyklistickej dopravy (Príloha 2). Vyššie uvedené negatívne vplyvy je možné očakávať pri trasách prechádzajúcich cez ochranné pásma vodných zdrojov (niektoré cyklotrasy v OP VZ Dvorčianský les (PHO 2. stupňa, vonkajší) alebo krížiacich vodné toky (rada navrhovaných cyklotrás).
1.7.Rozvoj a dostavba priamych a prepojených trás pre cyklistickú dopravu	- výstavba nových cyklistických trás	
1.8.Zvýšenie počtu a kvality mobiliára pre peších a cyklistickú dopravu		0 Bez vplyvu
2.1.Vznik multimodálnych prestupných uzlov	- výstavba P+R v nadväznosti na kapacitnú VOD - parkovisko musí nadväzovať na kapacitnú verejnú dopravu, musia byť rozmiestnené vo všetkých hlavných smeroch príchodu do mesta.	-1/-2 Slabý negatívny až významný negatívny vplyv Pri výstavbe parkovísk hrozí riziko negatívneho ovplyvnenia kvality podzemných a povrchových vôd stavebnou činnosťou (krátkodobé vplyvy), vznik nových veľkých spevnených plôch parkovísk ďalej urýchli odtok vody z území, najmä pokiaľ budú zrážkové vody odvádzané do
2.2.Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G	- výstavba parkovísk typu P+R, B+R v Nitre - nutná nadväznosť na kapacitnú dopravu - parkovisko musí	

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	nadväzovať na kapacitnú verejnú dopravu, musia byť rozmiestnené vo všetkých hlavných smeroch prízjazdu do mesta. - podpora výstavby P+R, B+R v NSK v nadväznosti na kapacitnú VOD - na hranici centra mesta zriadiť parkovisko P+G - spoplatnené	kanalizácie alebo recipientu, čo je v mestskom priestore stále obvyklé riešenie. Významné negatívne vplyvy nie je možné vylúčiť v prípadoch, kedy navrhované parkovisko leží v území vymedzenom pre ochranu vôd. PUM Nitra obsahuje konkrétne návrhy lokalít pre výstavbu parkovísk a parkovacích domov (Príloha 1: Zásobník projektov). Z navrhovaných parkovísk sú rizikové: - Parkovisko Priemyselná (leží v OP VZ Dvorčianský les (PHO II. stupňa, vonkajšie); - P+R juh (leží v OP VZ Dvorčianský les (PHO II. stupňa, vonkajšie); - P+R východ - umiestnenie v nive vodného toku Selenec (VÚ SKN0143).
5.1. Rozšírenie peších zón v centre mesta		0 Bez vplyvu
5.2. Zvýšenie kvality povrchov peších trás a trás pre cyklistickú dopravu	- rekonštrukcia nemotoristických komunikácií - kvalita povrchu	0/-1 Bez vplyvu až slabý negatívny vplyv Rekonštrukcia povrchov peších trás a cyklotrás môže byť spojená s realizáciou nových spevnených plôch, ovplyvnenie odtokových pomerov sa však nepredpokladá – neznečistené dažďové vody z peších a cyklistických trás je možné zasakovať v okolí chodníkov.
5.3. Rozvoj bezbariérových riešení		0 Bez vplyvu
5.4. Uvoľnenie verejných priestorov od statickej dopravy	- budovanie parkovacích kapacít v centrálnej časti mesta - parkovacie objekty	0/-1 Bez vplyvu až slabý negatívny vplyv Nie je možné vylúčiť riziko negatívneho ovplyvnenia kvality podzemných vôd stavebnou činnosťou (krátkodobé vplyvy). PUM Nitra obsahuje konkrétne projekty parkovacích domov v blízkosti centra mesta (Príloha 1: Zásobník projektov). Jedná sa o šesť lokalít, ktoré neležia v územiach, ktoré by boli vymedzené pre ochranu vôd alebo boli z pohľadu ochrany vôd citlivé.
6.1. Prevedenie zvyšnej dopravy mimo centrálnu časť mesta	- výstavba nových komunikácií a ciest mimo centrum mesta	-1/-2 Slabý negatívny až významný negatívny vplyv
6.2. Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta	- vybudovanie chýbajúcich komunikačných prepojení	Pri výstavbe nových komunikácií hrozí riziko negatívneho ovplyvnenia kvality podzemných a povrchových vôd stavebnou činnosťou (krátkodobé vplyvy) a taktiež potenciálne trvalé ovplyvnenie hydromorfologických charakteristík vodných tokov, ktoré sú komunikáciami krížené, v prípade ich úprav (predpokladáť je možné lokálne vplyvy). Realizácia nových spevnených plôch komunikácií ďalej urýchli odtok vody z území, najmä pokiaľ budú zrážkové vody z komunikácií odvádzané do kanalizácie alebo recipientu, čo je v mestskom priestore stále obvyklé riešenie. Významné negatívne vplyvy nie je možné vylúčiť v prípadoch, kedy navrhovaná komunikácia leží v území vymedzenom pre ochranu vôd alebo v území, ktoré je z pohľadu ochrany vôd citlivé. PUM obsahuje konkrétne návrhy nových komunikácií (Príloha 1: Zásobník projektov).

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

		Medzi rizikové patria: - Obslužné komunikácie v mestskej časti Čermáň; - Zberná komunikácia Novozámocká – Cabajská; - Okružná križovatka Cabajská x MÚK Juh; Preložka cesty I/64 južne od Nitry – stret s OP VZ Dvorčianský les (PHO II. stupňa, vonkajší); - Cestné komunikácie v rozvojovom území Párovské lúky – stret s OP VZ Párovské lúky (PHO I. stupňa), nové premostenie Nitry (VÚ SKN0004); - Prepojenie Krškian s ľavým brehom Nitry - kríži vodné toky Selenec (VÚ SKN0143), Malá Nitra (VÚ SKN0005) a Nitra (VÚ SKN0004), komunikácia vedená po brehu Nitry (väčší zásah do nivy), v územnom strete s útvarom plytkých podzemných vôd SK1000400P, ktorý je vymedzený v kvartérnych sedimentoch Nitry; - Severné prepojenie I/64 a I/65 – zahrňuje tunel Zobor, pri realizácii možné ovplyvnenie kvantitatívneho stavu útvaru podzemnej vody SK200150FP (krasovo-puklinové vody); - Obslužná komunikácia Hodžova – Agrokomplex; - Zberná komunikácia Priemyselná - Agrokomplex; - Napojenie na komunikáciu pozdĺž priemyselného parku; Úprava MÚK Mlynárce x R1A – realizácia by zahrňovala nové premostenia Nitry (VÚ SKN0004), komunikácie sú v územnom strete s útvarom plytkých podzemných vôd SK1000400P, ktorý je vymedzený v kvartérnych sedimentoch Nitry; - Preložka cesty I/51 (obchvat Levickej ulice); - Obslužná komunikácia Dlhá - Levická – Zlatomoravecká – komunikácia kríži vodný tok Selenec (VÚ SKN0143); - Zberná komunikácia Dlhá – Agrokomplex; - Výstavba novej cesty z Akademickkej ulice cez Janíkovce smer Veľký Lapáš – komunikáciu kríži, prípadne sú vedené v súbehu s Janíkovským kanálom a sú v územnom strete s útvarom plytkých podzemných vôd SK1000400P, ktorý je vymedzený v kvartérnych sedimentoch Nitry.
6.3. Podpora využitia navigačných a informačných systémov		0 Bez vplyvu
11.1. Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou	- návrh Zón 30 v rezidentných štvrtiach mesta - návrh Obytných zón v oblastiach s vhodnou zástavbou	0/+1 Bez vplyvu až mierny pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ znížiť počet dopravných nehôd, čo sa môže prejavíť obmedzením havarijných únikov znečisťujúcich látok a prispieť tak dotknutému územiu.
11.2. Zvýšenie bezpečnosti infraštruktúry najmä pre najzraniteľnejších účastníkov premávky	- zriaďovanie nových bezpečných prechodov pre chodcov a prejazdov pre cyklistov - výstavba bezpečných miest pre prechod - posúdenie križovatiek s vysokou nehodovosťou a intenzitou dopravy a navrhnutie následných opatrení	
11.3. Osvetové kampane a dopravné vzdelávanie zamerané na všetky vekové kategórie účastníkov cestnej premávky		
12.1. Zvyšovanie počtu vozidiel s ekologickým pohonom	- nákup nových vozidiel VOD (mestská a prímestská doprava) - vozidlá v majetku mesta a jeho organizácií	0/(+1) Bez vplyvu až mierny pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ znížiť

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	- vozidlá organizácií, ktoré sa pohybujú predovšetkým po meste	negatívne dopady z dopravy na prostredia mesta a jeho obyvateľov. Sú primárne zamerané na obmedzovanie emisií z dopravy. V hodnotení je uvažované s možným sekundárnym pozitívnym vplyvom na kvalitu vôd. Nutné povedať, že predpokladaná intenzita vplyvu je veľmi malá (zanedbateľná).
12.2.Podpora využitia automobilov s ekologickým pohonom súkromnými a fyzickými osobami	- zvýhodnené poplatky za parkovanie - zriadenie nízkoemisnej zóny v meste - budovanie dobijacích staníc pre elektromobily	
12.3.Zníženie hlukovej záťaže obyvateľov mesta		0 Bez vplyvu
13.1.Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry	- inštalácia zariadenia pre dodržiavanie rýchlosti vozidiel - dohľadové kamery na najviacej zaťažených križovatkách - záznamové zariadenia na križovatky - monitorovanie prejazdov na červenú - kamerový dohľad na úrovňové železničné prejazdy - prestavba nevyhovujúcich križovatiek a úsekov s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky	0/+1 Bez vplyvu až mierny pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ zvýšiť bezpečnosť v doprave, čo sa môže prejavovať znížením počtu a závažnosti havárií a teda obmedzením havarijných únikov znečisťujúcich látok a prispieť tak ochrane podzemných a povrchových vôd v dotknutom území.
13.2.Odstránenie bezpečnostných porúch komunikácií	- bezpečnostné inšpekcie súčasných komunikácií - bezpečnostné audity zámerov - priebežná kontrola stavu dopravnej infraštruktúry	
13.3.Zvyšovanie pocitu bezpečnosti užívateľov verejného priestoru		0 Bez vplyvu
15.1.Podpora rozvoja a modernizácie prímestskej železnice	- modernizácia súčasnej železničnej trate - kapacitné a rýchle prepojenie s Bratislavou (prevažne mimo riešené územie) - rekonštrukcia železničnej stanice Nitra	-1 Slabý negatívny vplyv Pri modernizácii a výstavbe nových úsekov železníc hrozí riziko negatívneho ovplyvnenia kvality podzemných a povrchových vôd stavebnou činnosťou (krátkodobé vplyvy) a taktiež potenciálne trvalé ovplyvnenie hydromorfologických charakteristík vodných tokov, ktoré sú železnicami križované, v prípade ich úprav (je možné predpokladať lokálne vplyvy). PUM obsahuje konkrétne projekty optimalizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry (Príloha 1: Zásobník projektov). Z hľadiska vplyvov na podzemné a povrchové vody sú relevantné: - Modernizácia železničnej trate cez mesto Nitra – trať z časti prechádza cez OP VZ Dvorčianský les (PHO II. stupňa, vonkajšie); - Rýchla železničná trať Trnovec nad Váhom – Nitra - trať z časti prechádza cez OP VZ Dvorčianský les (PHO II. stupňa, vonkajšie), nadväzujúci úsek (mimo záujmové územie PUM Nitra) kríži niekoľko vodných tokov; - Železničná trať Lužianky TIP - Dražovce (mimo) – kríži tok Nitry (VÚ SKN0004) a Dobrotky (VÚ SKN0082).
15.2.Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy		0 Bez vplyvu
15.3.Doplnenie a rozvoj cyklistických a peších trás prepojujúcich mesto a okolité obce	- dostavba chrbticových cyklotrás a vzájomné prepojenie cyklotrás - skvalitňovanie súčasných nemotoristických komunikácií	Hodnotenie je uvedené vyššie (špecifický cieľ 1.7 a špecifický cieľ 5.2)
15.4.Podpora budovania moderných prestupných		0 Bez vplyvu

uzlov a v nadväznosti na parkoviská P+R		
--	--	--

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

S kumuláciou vplyvov je nutné počítať pri všetkých strategických cieľoch, resp. navrhnutých opatreniach, ktorých implementácia bude spojená s vplyvmi rovnakého charakteru, a to ako v prípade negatívnych vplyvov (napr. k ovplyvneniu hydromorfologických charakteristík vodných tokov dôjde v dôsledku ich úprav pri navrhovanej výstavbe cyklotrás, železničných tratí a ciest, vplyvy sa budú kumulovať v prípadoch, kedy sa viacerých projektov dotýka rovnaký tok – napr. by malo dôjsť k výstavbe väčšieho počtu nových premostení rieky Nitry a v miestach premostení je možné predpokladať lokálnu úpravu koryta a brehov toku, všetkými úpravami bude dotknutý rovnaký vodný útvar SKN0004), tak aj v prípade pozitívnych vplyvov (napr. všetky opatrenia navrhované v rámci strategických cieľov 11. Znížiť počet dopravných nehôd a 13. Zvýšiť bezpečnosť v doprave môžu spolupôbiť a priniesť pozitívny efekt – v tomto prípade ide skôr o synergické pôsobenie). Tieto kumulatívne a synergické vplyvy je možné ľahko odvodiť z prevedeného vyhodnotenia vplyvov jednotlivých strategických cieľov a opatrení.

Okrem toho je nutné zmieniť predpokladaný vznik pozitívnych synergických vplyvov v dôsledku naplňovania strategických a špecifických cieľov, ktoré samy o sebe sú hodnotené neutrálne, alebo negatívne (vo veľkej miere preto, že pre ich naplňovanie sú navrhnuté konkrétne projekty s predpokladanými negatívnymi vplyvmi). Jedná sa o strategické a špecifické ciele v oblastiach zmien Podiel ciest udržateľných druhov dopravy (verejná doprava, cyklodoprava, pešia doprava) a Zlepšenie udržateľnej mobility a dostupnosti mesta, ktorých naplňovanie by malo podporiť určitý odklon od individuálnej automobilovej dopravy k verejnej doprave, chôdze a cyklistickej doprave, teda v zásade zníženie intenzity dopravy oproti stavu, ktorý by nastal bez realizácie koncepcie. Predpokladať je možné preto vznik pozitívnych synergických vplyvov na dopravnú situáciu a život v meste a taktiež na niektoré zložky životného prostredia, vrátane povrchových a podzemných vôd.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

K vyššie uvedenému dodávam:

V prípade potreby pre jednotlivé zámery spracovať inžiniersko-geologický prieskum a hydrologický prieskum.

Je potrebné navrhovať dostatočne kapacitné kríženia jednotlivých vodných tokov. Počas výstavby niektorých zámerov budú vodné toky ovplyvnené i likvidáciou brehových porastov a spevňovaním brehov z dôvodu stabilizácie brehov a ochrany mostných objektov a zásahmi do vodných tokov pri výstavbe mostných objektov.

Potenciálne ovplyvňovanie kvality podzemných vôd v priebehu prevádzky ciest je nízke. Pri prevádzke môže dochádzať k štandardným odkvapom prevádzkových kvapalín z prechádzajúcich vozidiel, oderu pneumatík apod., V najväčšej miere potom prípadný splach z vozoviek po chemickom ošetrovaní v zimnom období. Všetky zrážkové vody z komunikácií je potrebné riešiť technicky vhodným systémom odvodňovania V odvádzaných vodách tak bude značná časť znečistenia zachytená. K ohrozeniu kvality podzemných vôd využívaných ako vodné zdroje pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou alebo na liečebné účely môže dôjsť v dôsledku zriedkavých havarijných situácií.

Havárie a únik nebezpečných látok do horninového prostredia a podzemných vôd v priebehu výstavby budú eliminované vypracovaním podrobných havarijných plánov, použitím vhodnej techniky a obmedzovaním jej pohybu v ploche ochranných pásiem vodných zdrojov. Potenciálne ovplyvňovanie kvality podzemných vôd v území je odporúčané sledovať pomocou monitoringu.

Vplyvy na pôdu a horninové prostredie

Prípadné negatívne vplyvy na pôdy sú opäť spojené s výstavbou/realizáciou opatrení a cieľov.

PÔDA, HORNINOVÉ PROSTREDIE A NERASTNÉ SUROVINY

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
2.1. Vznik multimodálnych prestupných uzlov	- výstavba P+R v nadväznosti na kapacitnú VOD	-1 Možný negatívny vplyv Všeobecne sú parkoviská typu P+R záchytné parkoviská, prevažne umiestnené v okrajových častiach mesta. Realizácia záchytných parkovísk P+R (zásobník projektov č. 26, 28 a 29) bude vyžadovať záber pôdy a tým prispeje ku zvýšeniu zastavanej plochy. Niektoré z projektov P+R sa nachádzajú na ornej pôde. Implementácia tohto opatrenia môže hodnotenú zložku ŽP priamo slabo negatívne ovplyvniť a to len lokálne.
2.2. Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G	- výstavba parkovísk typu P+R, B+R v Nitre - nutná nadväznosť na kapacitnú dopravu - podpora výstavby P+R, B+R v NSK v nadväznosti na kapacitnú VOD - na hranici centra mesta zriadiť parkovisko P+G	-1 Možný negatívny vplyv Realizácia záchytných parkovísk P+R, B+R a P+G bude vyžadovať záber pôdy a tým prispeje ku zvýšeniu zastavanej plochy. Vzhľadom k tomu, že nie je možné odhadnúť, na akej ploche sa budú dané projekty nachádzať (rozloha, trieda ochrany ZPF), nie je možné jednoznačne odhadnúť dopad opatrení z hľadiska vplyvov na pôdu.
6.1. Prevedenie zvyšnej dopravy mimo centrálnu časť mesta	- výstavba nových komunikácií a ciest mimo centrum mesta	-1 Možný negatívny vplyv Výstavba nových komunikácií mimo zastavané územie, nových komunikácií pre napojenie rozvojových oblastí a chýbajúcich prepojení jednotlivých mestských častí za účelom obmedzenia dopravy v centre mesta a na preťažených križovatkách vyvolajú požiadavky na záber pôdy. Vzhľadom k tomu, že nie je možné odhadnúť, na akej ploche sa budú dané projekty nachádzať (rozloha, trieda ochrany ZPF), nie je možné jednoznačne odhadnúť dopad opatrení z hľadiska vplyvov na pôdu.
6.2. Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta	- vybudovanie chýbajúcich komunikačných prepojení	-1 Možný negatívny vplyv Výstavba nových komunikácií mimo zastavané územie, nových komunikácií pre napojenie rozvojových oblastí a chýbajúcich prepojení jednotlivých mestských častí za účelom obmedzenia dopravy v centre mesta a na preťažených križovatkách vyvolajú požiadavky na záber pôdy.
7.1. Podpora výsadby zelene	- výsadba zelene v uličnom priestore - revitalizácia sídlisk - revitalizácia parkových plôch a námestí - následná údržba zelene musí byť súčasťou zámeru	0 / +1 Bez väzby/Možný pozitívny vplyv Výsadba zelene v uličnom priestore a revitalizácia parkových plôch môže v lokálnom dosahu čiastočne nepriamo pozitívne ovplyvniť, resp. zabrániť erózií z nespevnených pozemkov.
15.4. Podpora budovania moderných prestupných uzlov a v nadväznosti na	- budovanie nových a modernizácia existujúcich prestupných uzlov	-1 Možný negatívny vplyv V súvislosti s budovaním nových prestupných

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

parkoviská P+R		uzlov môžu vzniknúť požiadavky na záber pôdy. Vzhľadom ku skutočnosti, že sa tieto prestupné uzly budú nachádzať pravdepodobne prevažne v zastavanom území, predpokladá sa možný, slabý negatívny vplyv lokálneho charakteru, ktorý je riešiteľný štandardnými opatreniami ku zmierneniu či vylúčeniu negatívnych vplyvov na pôdy na projektovej úrovni.
----------------	--	--

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

Kumulácia negatívnych vplyvov je spojená hlavne so záberom nových plôch (vrátane poľnohospodárskej pôdy). Za predpokladu dodržania postupov procesu územného plánovania je tento vplyv málo významný. Implementácia PUM trendov ochranu a vývoj stavu pôd neovplyvní. Čiastkové riziká nevhodného riešenia jednotlivých projektov budú minimalizované použitím štandardných nástrojov projektovej prípravy a príslušných povoľovacích procesov.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedenými závermi súhlasíme. K vyššie uvedenému dodávam:

Pre výstavbu (pohyb techniky, vlastné stavebné práce) je potrebné využívať plochy trvalého záberu, pre zariadenie stavenísk prednostne využívať ostatné funkčné plochy, poľnohospodársku pôdu pre dočasný záber využívať iba v nevyhnutnej miere.

.Vplyvy na produkciu odpadov

Vzhľadom k tomu, že v priebehu hodnotenia nebola špecifikovaná žiadna väzba medzi témami Odpady a strategickými cieľmi, nebolo uvedené podrobné hodnotenie PUM Nitra na túto zložku ŽP.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

Počas vlastnej implementácii strategického dokumentu bude hlavným zdrojom produkcie odpadov samotná výstavba dopravnej infraštruktúry, pri ktorej najväčší objem odpadov predstavuje zemina z výkopov, ak nie je opätovne použitá pri stavbe a veľkoobjemový stavebný odpad. Odpady v doprave vznikajú najmä v dôsledku obmeny vozového parku (likvidácia autovrakov, prípadne ojazdených vozidiel). Následne počas prevádzky budú vznikať odpady pri údržbe a opravách komunikácií.. Pri nakladaní a likvidácii odpadu je potrebné rešpektovať zákon NR SR č. 79/2015 Z.z., o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov.

Vplyvy na faunu, flóru, chránené územia a krajinu

Za oblasť prírody, lesov, biodiverzity a krajiny sú možné negatívne vplyvy spojené s výstavbou lanovej dráhy na Zobor, tu môže dôjsť k negatívnemu ovplyvneniu ÚEV Zobor. Rovnako tak prepojujacie cyklotrasa v ÚEV Zoborská lesostep predstavuje riziko pre územie Natura 2000. Potenciálny negatívny vplyv predstavujú všetky ciele a opatrenia, ktoré počítajú s výrubom zelene, popr. prerušenie lokálnych migračných trás živočíchov.

PRÍRODA, LESY, BIODIVERZITA A KRAJINA

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
1.3. Zvýšenie spoľahlivosti a rýchlosti verejnej dopravy	Infraštruktúrne projekty verejnej dopravy, ktoré sa môže dotknúť zelene, biodiverzity, chránených území a v prípade projektu výstavby lanovej dráhy aj územie Natura 2000 – ÚEV Zoborská lesostep.	-1 Možný negatívny vplyv Rizikom pre územia Natura 2000 je navrhnutý projekt výstavby lanovej dráhy na Zobor (projekt 42). Napriek deklarácii, že trasa je navrhnutá v pôvodnom profile už nefunkčnej lanovky, môže

*Závěrečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

		dôjsť k negatívnemu vplyvu na územie ÚEV Zobor.
1.6.Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších	- dostavba trás pre peších, dostavba cyklistických trás, rekonštrukcia infraštruktúry a pod. sa môže dotknúť zelene, biodiverzity a chránených území.	-1 Možný negatívny vplyv Rizikom pre územia Natura 2000 je navrhnutá prepojovacia cyklotrasa park na Sihoti - Nemocnica Zobor (ul. Kláštorská) (projekt 110)
1.7.Rozvoj a dostavba priamych a prepojených trás pre cyklistickú dopravu		- ostatné pešie trasy a cyklotrasy nebudú zasahovať do chránených území, ale pri ich budovaní, môže dochádzať do zásahu do zelene a lokalít dôležitých pre biodiverzitu.
2.2.Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G	Výstavba parkovísk sa môže dotknúť zelene a lokalít biodiverzity (P+R lokality Mlyny, Branického, Parkové nábrežie, Wilsonovo nábrežie a lokalita pri štadióne).	-1 Možný negatívny vplyv Plánované lokality parkovísk všetkých druhov nezasiahnu do chránených území, ale môžu prispieť k redukcii plôch zelene a redukovať plochy pre biodiverzitu.
5.2.Zvýšenie kvality povrchov peších trás a trás pre cyklistickú dopravu	Pri zlepšení kvality peších trás a cyklotrás dôjde k odstráneniu kolízií komunikácií zo zeleňou, čo môže znamenať nepriaznivý zásah do drevín a zelene.	-1 Možný negatívny vplyv Pri rekonštrukciách môže dôjsť k zásahom do koreňovej sústavy alebo negatívnemu vplyvu prostredníctvom výrubov alebo nadmerného rezu drevín.
6.1.Prevedenie zvyšnej dopravy mimo centrálnu časť mesta	Výstavba nových komunikácií a ciest mimo centrum mesta a prepojenie rozvojových obytných zón mesta bude mať za následok zásah do zelene a lokalít pre biodiverzitu vrátane výruby stromov.	-1 Možný negatívny vplyv Jednotlivé projekty IAD nových komunikácií a ciest v zásobníku projektov, zasiahnu do plôch zelene a miest s vyšším výskytom biodiverzity. V citlivých zónach sa budú nachádzať najmä projekty 7, 13, 36. Nové komunikácie môžu prerušiť aj lokálne migračné koridory živočíchov.
6.2.Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta		
7.1.Podpora výsadby zelene	Opatrenia výsadby zelene, revitalizácie mestských parkov, bezprašné povrchy, kropenie komunikácií a trás v letných mesiacoch a výsadba zelene ako ochrana peších a cyklistov pred pôsobením počasia budú mať pozitívne vplyvy na zeleň a biodiverzitu v meste (okrem pozitívnych vplyvov na zdravie).	+1 Možný pozitívny vplyv Podpora a zvýšená miera výsadby zelene bude mať pozitívny vplyv na jej stav, biodiverzitu a ochranu prírody. Tieto opatrenia budú mať synergický efekt aj na obyvateľstvo a prispievajú k adaptácii na zmenu klímy v mestskom prostredí. Podobne opatrenia na zníženie prašnosti budú mať pozitívny vplyv na zeleň a biodiverzitu.
7.2.Zníženie prašnosti komunikácií v zastavenom území		
7.3.Ochrana obyvateľov, predovšetkým chodcov či cyklistov pred vplyvmi počasia		
9.2.Podpora rozvoja infraštruktúry udržateľnej dopravy pri novej výstavbe	Pri plánovaní a výstavbe novej obytnej alebo priemyselnej infraštruktúry je potrebné plánovať aj udržateľné formy dopravy do týchto nových lokalít.	-1 Možný negatívny vplyv Jednotlivé projekty nových foriem dopravy (komunikácií, ciest, cyklotrás, a peších trás) môžu mať vplyv na zvýšený výrub zelene, alebo zásah do lokalít biodiverzity pri ich dopravnom prepojení s inými časťami mesta.
11.2.Zvýšenie bezpečnosti infraštruktúry najmä pre najzraniteľnejších účastníkov premávky	Opatrenia na zvýšenie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry, ktoré budú zamerané najmä na ohrozených účastníkov premávky (peších, osoby s postihnutím, cyklistov).	-1 Možný negatívny vplyv Jednotlivé projekty na zvýšenie bezpečnosti dopravy (komunikácií, ciest, cyklotrás, a peších trás) môžu mať vplyv na zvýšený výrub zelene, alebo zásah do lokalít biodiverzity.
12.3.Zníženie hlukovej záťaže obyvateľov mesta	V meste a v exponovaných lokalitách budú inštalované protihlukové	+1 Možný pozitívny vplyv

*Závěrečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	opatrenia alebo ošetrované povrchy ciest na zníženie hlukovej záťaže.	Zavedenie protihlukových opatrení bude mať pozitívny vplyv na biotu, ochranu prírody. Zníženie hlukovej záťaže bude mať priaznivý efekt na živočíchy v riešenom území.
13.1.Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry	Rekonštrukcia nebezpečných križovatiek a prechodov s dôrazom na bezpečnosť chodcov.	-1 Možný negatívny vplyv Jednotlivé projekty nových foriem dopravy (komunikácií, ciest, cyklotrás, a peších trás) môžu mať vplyv na zvýšený výrub zelene, alebo zásah do lokalít biodiverzity.
15.1.Podpora rozvoja a modernizácie prímestskej železnice	Opatrenia, ktoré môžu mať vplyv, je hlavne rekonštrukcia železničnej trate a výstavba nových zastávok.	-1 Možný negatívny vplyv Jednotlivé projekty modernizácie prímestskej železnice môžu mať vplyv na zvýšený výrub zelene, alebo zásah do lokalít biodiverzity.
15.3.Doplnenie a rozvoj cyklistických a peších trás prepojujúcich mesto a okolité obce	Opatrenia na doplnenie a rozvoja prímestských peších a cyklistických trás a budovanie prestupných uzlov majú zabezpečiť lepšie dopravné prepojenie s okolitými obcami.	-1 Možný negatívny vplyv Jednotlivé projekty doplnenia a rozvoja prímestských peších a cyklistických trás a budovanie prestupných uzlov môžu mať vplyv na zvýšený výrub zelene, alebo zásah do lokalít biodiverzity.
15.4.Podpora budovania moderných prestupných uzlov a v nadväznosti na parkoviská P+R		

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

Pri plánovaní a povoľovaní rôznych infraštruktúrnych projektov PUM Nitra môže dôjsť ku kumulácii a synergickému pôsobeniu niektorých vplyvov na zeleň, biodiverzitu a chránené územia. V prípade negatívnych vplyvov môže ísť najmä o spolupôsobenie výstavby líniových stavieb ciest a cyklotrás. Na úrovni plánovania a povoľovania jednotlivých projektov je potrebné vylúčiť alebo zmierniť kumuláciu negatívnych vplyvov. Dôjde aj ku synergickému pôsobeniu pozitívnych vplyvov PUM Nitra najmä pri znižovaní hlukovej a imisnej záťaže, prípadne pri pozitívnom kumulatívnom vplyve výsadby a údržby zelene.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

Výstavba dopravnej infraštruktúry má nezanedbateľný vplyv na prírodu a krajinu. V prvom rade ide o zábery prírodných stanovišť a biotopov zvlášť chránených a ohrozených druhov. V okolí dopravných stavieb dochádza k zmenám v druhom zložení vplyvom vegetačných úprav, znečistenia ovzdušia, pôdy a vody, ktoré je spôsobené jednak bežnou prevádzkou, tak aj v dôsledku prípadných havárií, zvýšeným hlukom a svetlom. Zároveň dochádza i k priamemu usmrcovaniu nie len živočíchov pravidelne migrujúcich (obojživelníky, vydry a podobne), ale aj veľkých živočíchov, kde priamo dochádza aj k zníženiu dopravnej bezpečnosti.

Vo všeobecnosti platí, že dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré zvyšujú fragmentáciu krajiny, čo má za následok negatívne dôsledky najmä pre migráciu veľkých druhov cicavcov, ale i ďalších druhov fauny (známe sú napr. každoročné migrácie obojživelníkov). Dopravné líniové stavby, najmä cestné komunikácie, zároveň tvoria významnú „bariéru“ prirodzeného pohybu živočíchov v krajine. Ich nežiaduci vplyv je závislý od technických parametrov jednotlivých komunikácií (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidlá, ploty, proti hlukové steny) a intenzity dopravy (riziko stretu so zvieratom, hluková a pachová záťaž okolia).

Vytváraním tzv. bariér dochádza okrem iného aj k izolácii niektorých populácií, k redukcii migračného a kolonizačného potenciálu, ku zmenšeniu loveckých možností miestnych druhov, ku genetickým problémom malých populácií vedúcim až k poklesu populačnej hustoty alebo k celkovému utlmeniu či ohrozeniu výskytu druhu. Ďalším dôsledkom fragmentácie je aj zvýšenie náchylnosti časti krajiny k inváziám nepôvodných druhov.

Výstavba a prevádzka líniových stavieb predstavuje významný vplyv na štruktúru krajiny a jej funkčné využitie. Dochádza k zníženiu podielu prírodných prvkov štruktúry krajiny a zvýšeniu podielu technických prvkov štruktúry. Dochádza k zníženiu podielu poľnohospodárske a lesnej pôdy a tým aj k zníženiu využiteľnosti plôch na poľnohospodársku a lesnú výrobu, k rozdeleniu pozemkov, k zásahu do prírodných

Avšak niektoré z formulovaných špecifických cieľov a opatrení sledujú napr. zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie energetickej náročnosti v území, modernizáciu verejnej a osobnej dopravy, čo v celkovom synergickom pôsobení môže pozitívne ovplyvniť stav ŽP v hodnotenom území. Tieto potenciálne pozitívne efekty môžu ďalej pôsobiť na ekosystémovú zložku krajiny a teda sprostredkované i na chránené územia.

Pri realizácii konkrétnych investičných projektov s priamym priemetom do územia je nutné rešpektovať osobitne chránené územia, významnejšie centrá biodiverzity, miesta s vyšším podielom prírodných biotopov a výskytom osobitne chránených a ohrozených druhov a rešpektovať čo najviac charakteristický vzhľad krajiny. Pokiaľ vplyvy na tieto územia nebude možné úplne eliminovať, je potrebné vybrať variant, ktorý bude mať najmenší možný vplyv (vhodné smerové vedenie, lokalizáciu, vhodné technické riešenie konkrétnych opatrení). Osobitnú pozornosť treba venovať okrem osobitne chránených území, prírodných biotopov a biotopov významných druhov, prvkov ÚSES, VKP, tiež okoliu zhromaždišťa vodných vtákov, hniezdisk dravcov, priechodom cez vodné toky a pod.

Jednotlivé konkrétne plány a zámery stavieb, vrátane stavieb technického vybavenia riešeného územia, s predpokladom ovplyvňovania alebo ovplyvňujúce územia súvislej európskej sústavy chránených území (Natura 2000), budú podliehať procesu hodnotenia podľa čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, vychádzajúc z § 28 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov v spojitosti s ustanoveniami zákona NR SR č. 24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v znení neskorších predpisov.

Schvaľovaniu budú podliehať nielen chránené územia sústavy NATURA 2000, ale aj ostatná krajina v súvislosti s vplyvmi na národnú sieť chránených území, na chránené územia vyhlásené podľa osobitných predpisov, na chránené územia vyhlásené podľa medzinárodných dohovorov a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

Vplyvy na hmotný majetok, kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti.

KULTÚRNE DEDIČSTVO

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
Všetky špecifické ciele zahrňujúce výstavbu fyzickej infraštruktúry, napr.: 1.6 Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších 1.7 Rozvoj a dostavba priamych a prepojených trás pre cyklistickú dopravu 2.1. Vznik multimodálnych prestupných uzlov 2.2 Podpora vzniku parkovísk typu P+R, P+B, P+G	- výstavba peších prepojení v území - krátke spojenia - odstraňovanie bariér (fyzických, optických) - výstavba nových cyklistických trás - krátke spojenia - výstavba či rekonštrukcie prestupných uzlov medzi autobusovou a železničnou dopravou - výstavba P+R v nadväznosti na kapacitnú VOD - výstavba parkovísk typu P+R, B+R v Nitre - nutná nadväznosť na kapacitnú dopravu - budovanie parkovacích kapacít v	0 Bez vplyvu Výstavba dopravnej a dopravného infraštruktúry vnútri alebo v blízkosti pamiatkovo chránených objektov (pamiatkové rezervácie/zóny) môže teoreticky prinášať riziko negatívneho vizuálneho dopadu na chránené hodnoty v území. V rámci implementácie PUM Nitra sa negatívne vplyvy neočakávajú. Na území pamiatkovej rezervácie/zóny sú navrhované len cyklotrasy a obdobné opatrenia, pri ktorých je riziko negatívneho vplyvu minimálne. V tesnej blízkosti pamiatkovej rezervácie sa nachádza projekt č. 5: Výstavba nových

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

5.4. Uvoľnenie verejných priestorov od statickej dopravy A ďalšie	centrálnej časti mesta - parkovacie objekty A ďalšie	parkovacích domov. Vzhľadom ku konfigurácii terénu je však táto plánovaná lokalita od susediaceho Nitrianskeho hradu vizuálne oddelená a riziko negatívneho ovplyvnenia (napr. narušenie chránených pohľadových uhlov) je malé.
--	---	---

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

Tematika riešená v PUM nemá k problematike ochrany pamiatok priamy vzťah, implementácie PUM trendy ochrany a vývoj stavu pamiatkových objektov neovplyvní. Čiastkové riziká nevhodného riešenia jednotlivých projektov budú minimalizované použitím štandardných nástrojov projektovej prípravy a príslušných povoľovacích procesov.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedenými závermi je možné súhlasiť. K uvedenému dodávam:

Nakoľko navrhované opatrenia v strategickom dokumente sú implementované aj v rámci zastavaného územia mesta Nitra, pri riešení dopravnej infraštruktúry musí byť v plnom rozsahu rešpektovaný zákon NR SR č. 49/2002 Z. z., o ochrane pamiatkového fondu (pamiatkový zákon), v znení neskorších predpisov.

(Pozn. na záver kapitoly je omylom zaradená veta: Kumulatívny vplyv z hľadiska klimatických rizík sa nepredpokladá. Jedná sa o preklep).

Vplyvy na klímu

Z hľadiska vplyvu na klímu a klimatické pomery majú navrhnuté ciele nulový a mierne pozitívny vplyv.

KLÍMA A KLIMATICKÉ POMERY

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
Všetky špecifické ciele navrhnuté v PUM Nitra	Všetky opatrenia a navrhované vhodné činnosti majú vzťah k problematike emisií skleníkových plynov, respektíve klimatických rizík	Z hľadiska emisií skleníkových plynov: → +1 / 0 Možný pozitívny vplyv (popr. bez vplyvu) Znižovanie emisií skleníkových plynov bude vedľajším efektom väčšiny opatrení zameraných na ekologizáciu dopravného systému. Tento vplyv však bude relatívne nevýznamný (viď. nižšie) Z hľadiska klimatických rizík: 0 Bez vplyvu Citlivosť navrhovaných opatrení (zahrňujúcich výstavbu novej infraštruktúry – cyklotrasy, atď.) na klimatické riziká je nízka, expozície územia klimatickým rizikom je rovnako nízka. Vymedzené územie s rizikom povodňového ohrozenia zasahuje len na južný okraj riešeného územia (Dolné Krškany, Ivanka pri Nitre) a bezprostredné okolie koryta Malej Nitry. Navrhované opatrenia nemajú významný potenciál negatívne ovplyvniť odtokové pomery, respektíve zvýšiť riziko povodňových stavov.

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

Predpokladá sa pozitívny kumulatívny a synergický vplyv s opatreniami pre redukciu emisií skleníkových plynov na národnej úrovni.

Podľa prevedených výpočtov v rámci emisnej analýzy (PUM – časť 6.2: Modelovanie úrovne emisií) budú mať intervencie navrhované v rámci PUM Nitra len obmedzený vplyv na emisie CO₂ generované dopravou. Na veľkosť dopravných emisií tejto látky má vplyv len palivový mix a spotreba palív. Veľkosť emisií preto závisí priamo úmerne na prepravných výkonoch automobilovej dopravy využívajúcej fosílnu palivá. Do roku 2030 je v rámci celého hodnoteného územia oproti nulovému variantu v roku 2025 očakávaný pokles emisií CO₂ o 4% (scenár 2025 ALL a 2030 BAU) až 6% (scenár 2025 BAU), čo je nevýznamná a prakticky nezmerateľná zmena (chovanie jednotlivcov v reálnej prevádzke a aktuálnej organizácie dopravy budú mať na spotrebu paliva, a teda aj emisie CO₂, podstatne vyšší vplyv než rozdiely medzi zvažovanými scenármi). Na základe údajov z dopravného modelu po roku 2030 vzrastú v prípade aktívnych variantov PUM intenzity dopravy, a teda aj emisie CO₂ (o cca štvrtinu oproti nulovému variantu a roku 2025). Scenár 2040+2050 NOT je z hľadiska emisií CO₂ v dlhodobom horizonte oproti ostatným priaznivejší, medzi ostatnými zvažovanými scenármi nie je významný rozdiel. Neistoty predikcie emisií pre takto vzdialené časové horizonty sú pritom značné a uvedené výsledky reprezentujú konzervatívny scenár. Skutočné množstvo emisií CO₂ po roku 2030 bude pravdepodobne významne nižšie v nadväznosti na rozvoj elektromobility a podiel alternatívnych palív v doprave. Tieto faktory však budú ovplyvňované predovšetkým celkovým vývojom na národnej úrovni a PUM na úrovni mesta nemôže v tomto zmysle priniesť zásadnejšiu zmenu (ako vyplýva mimo iného aj z malých rozdielov medzi jednotlivými modelovanými scenármi pre emisný vývoj CO₂).

Kumulatívny vplyv z hľadiska klimatických rizík sa nepredpokladá

PUM nemá významný potenciál k riešeniu klimatických rizík. Opatrenia zahrňujúce úpravy verejného priestoru (najmä Ciele 5 a 7) môžu pri vhodnom projektovom riešení zlepšiť ochranu pred horkom, záplavami z prítokových dažďov a pod. Možnosť, že by niektorá z navrhovaných investícií mala negatívny vplyv z hľadiska povodňového rizika (napr. vytvorením novej prekážky, ktorá by mohla zhoršiť odtokové pomery v území) je pri dodržaní štandardných projektovo inžinierskych postupov malá.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedenými závermi súhlasíme.

Vplyvy na zdravie obyvateľstva

Za oblasť zdravia sú očakávané predovšetkým pozitívne vplyvy, významne pozitívne vplyvy predstavujú ciele zamerané na zníženie hlukovej záťaže obyvateľov mesta.

ZDRAVIE

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
1.1. Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy	- stanovenie štandardu kvality - zaistenie vozidiel VOD podľa štandardu kvality - početnosť spojov - technicko - prevádzkové parametre - dodržovanie jazdných poriadkov - zaistenie nadväznosti spojov	0/+1 Potenciálne mierny pozitívny vplyv Navrhované opatrenia môžu mať mierny pozitívny vplyv na pohodu obyvateľov, a teda prenesené na zdravie. Kvalitne fungujúce prepravné služby, dostatočná

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

		početnosť spojov a ich nadväznosť môže mať vplyv na preferencie verejnej dopravy, a teda aj zníženie intenzity individuálnej osobnej dopravy.
1.2. Zvýšenie využitia inovácií vo verejnej doprave		0 Bez vplyvu
1.3. Zvýšenie spoľahlivosti a rýchlosti verejnej dopravy		0 Bez vplyvu
1.4. Zvýšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave		0 Bez vplyvu
1.5. Zvýšenie komfortu pre cestujúcich na staniciach a zástavkách	- vybavenie zástaviek prístreškami (podľa významu) - bezbariérový prístup - zvýšená nástupná hrana	0/+1 Potenciálne mierny pozitívny vplyv Zaistenie bezbariérového prístupu na stanice a zástávky je úplným základom pre zvýšenie mobility tých najzraniteľnejších skupín obyvateľstva (zdravotne hendikepovaných a seniorov). Navrhované opatrenia môžu mať mierny pozitívny vplyv na pohodu obyvateľov, a teda prenesene na zdravie.
1.6. Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších	- výstavba peších prepojení v území - krátke spojenia - odstraňovanie bariér (fyzických, optických) - zvyšovanie podielu bezpečných trás pre peších - dostatočné verejné osvetlenie - zaistenie priestupnosti území	0/+1 Potenciálne mierny pozitívny vplyv Realizácia opatrení plánovaných v rámci týchto troch špecifických cieľov povedie ku zvýšeniu atraktivity a bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, a teda pravdepodobne aj k jej častejšiemu využitiu.
1.7. Rozvoj a dostavba priamych a prepojených trás pre cyklistickú dopravu	- výstavba nových cyklistických trás - krátke spojenia - odstraňovanie bariér - zvyšovanie počtu bezpečných miest kríženia s ostatnými druhmi dopravy	Pešia chôdza a jazda na bicykli má nepopierateľne kladný vplyv na zdravie, avšak len za predpokladu čistého ovzdušia a bezpečných trás. Pohyb pomáha predchádzať vzniku civilizačných chorôb, chorôb pohybového aparátu, je to kľúčová forma rehabilitácie, zlepšuje kvalitu života a duševné zdravie.
1.8. Zvýšenie počtu a kvality mobiliára pre peších a cyklistickú dopravu	- nové lavičky - verejné WC - odpočinkové miesta pre peších	Zvýšenie počtu a kvality mobiliára pre peších aj cyklistov pomerne významne prispieva k pohode a spokojnosti obyvateľov a je neoddeliteľnou súčasťou zdravia.
2.1. Vznik multimodálnych prestupných uzlov		0 Bez vplyvu
2.2. Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G	- výstavba parkovísk typu P+R, B+R v Nitre - nutná nadväznosť na kapacitnú dopravu - podpora výstavby P+R, B+R v NSK v nadväznosti na kapacitnú VOD - na hranici centra mesta zriadiť parkovisko P+G - spoľatné	-1/+2 Mierne negatívny až významný pozitívny vplyv Navrhované opatrenie povedú ku zatraktívneniu verejnej dopravy, a teda (spolu s ostatnými opatreniami, ako je napr. spoľatnenie parkovania) ku zníženiu individuálnej osobnej dopravy do centra mesta. Dôsledkom bude zníženie imisnej a hlukovej záťaže obyvateľov mesta. Potenciálny negatívny vplyv však vidíme v konkrétnom projekte výstavby P+R parkoviska v ulici Staničná, ktorá sa nachádza v husto obývanej časti mesta. Navrhované opatrenia môžu mať mierny pozitívny vplyv na pohodu obyvateľov, a teda prenesene i na zdravie.
2.3. Podpora rozvoja prepojenia verejnej a cyklistickej dopravy		0 Bez vplyvu
5.1. Rozšírenie peších zón v centre mesta	- úprava dopravného režimu na súčasných komunikáciách - zriadenie	0/+1 Potenciálne mierny pozitívny vplyv

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	peších zón - rekonštrukcia súčasného stavu podľa nových požiadaviek na usporiadanie uličného priestoru - návrh zmeny dopravného režimu v okolí pešej zóny, najmä s ohľadom na dopravnú obsluhu - návrh opatrení pre cyklistickú dopravu v súvislosti so zriadením pešej zóny - budovanie odpočinkových zón v meste (parky, námestia, turistické ciele v okolí a pod.)	Realizácia opatrení plánovaných v rámci tohto špecifického cieľa povedie ku zvýšeniu atraktivity a bezpečnosti pešej dopravy, a teda pravdepodobne aj k jej častejšiemu využitiu. Pešia chôdza má nepopierateľne kladný vplyv na zdravie, avšak len za predpokladu, čistého ovzdušia a bezpečných trás. Pohyb pomáha predchádzať vzniku civilizačných chorôb, chorobám pohybového aparátu, je to kľúčová forma rehabilitácie, zlepšuje kvalitu života aj duševné zdravie. Navrhované opatrenia vrátane budovania odpočinkových zón môžu mať mierny pozitívny vplyv na pohodu obyvateľov, a teda prenesene i na zdravie.
5.2. Zvýšenie kvality povrchov peších trás a trás pre cyklistickú dopravu	- rekonštrukcia nemotoristických komunikácií - kvalita povrchu (rovinatosť, bez deštruktívnych zmien, ..) - bezprašnosť povrchu v zastavanom území - dodržanie požiadaviek na šírkové usporiadanie - odstrániť kolízie komunikácií sa zelení - korene deformujú povrch komunikácie - odstránenie bariér	0/+1 Potenciálne mierny pozitívny vplyv Realizácia navrhnutých opatrení prispeje k zatraktívneniu pešej dopravy a ku zvýšeniu jej bezpečnosti. Opatrenia týkajúce sa zníženia prašnosti môžu mať priamy pozitívny vplyv na zdravie.
5.3. Rozvoj bezbariérových riešení	- prestavba verejných budov na bezbariérové - bezbariérové riešenie verejného priestoru - bezbariérové riešenie zástaviek VOD - opatrenia pre nevidomé a slabozraké - verejný priestor, prostriedky VOD	+1 Mierny pozitívny vplyv Zaistenie bezbariérového prístupu do verejných budov, možnosť bezbariérového pohybu vo verejnom priestore a realizácia opatrení pre nevidomé a slabozraké je úplným základom pre zvýšenie mobility tých najzraniteľnejších skupín obyvateľstva (zdravotne hendikepovaných, seniorov a kočíkov).
5.4. Uvoľnenie verejných priestor od statickej dopravy		0 Bez vplyvu
6.1. Prevedenie nevyhnutnej dopravy mimo centrálnu časť mesta	- výstavba nových komunikácií a ciest mimo centrum mesta - úprava dopravného režimu v centre mesta - trasovanie tranzitných vzťahov - vhodné dopravne značenie - návrh dopravno-inžinierskych opatrení ku zníženiu atraktivity prejazdu centrom mesta	-1/+2 Mierne negatívny až významný pozitívny vplyv Všetky opatrenia, ktorých dôsledkom bude odvedenie maximálneho objemu dopravy z centra mesta a obývaných lokalít povedú ku zníženiu imisnej a hlukovej záťaže a teda budú mať významný pozitívny vplyv na zdravie.
6.2. Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta	- vybudovanie chýbajúcich komunikačných prepojení - prevedenie zvyšnej dopravy mimo oblasti určenému ku zkludeniu - návrh zón s dopravným obmedzením (zóny 30) - návrh dopravno-inžinierskych opatrení pre obmedzenie prejazdu (napr. križovatky bez rozlíšenia prednosti dopravným značením)	V rámci realizácie navrhnutých opatrení je však nevyhnutné dbať na riadne posúdenie vplyvov (a to aj kumulatívnych) konkrétnych zámerov na imisnú a hlukovú situáciu a vplyvov na zdravie tak, aby nedochádzalo odľahčením v súčasnej dobe zaťažených lokalít ku zhoršeniu situácie v iných lokalitách – obytných, s veľkým pohybom osôb alebo v rozvojových plochách s predpokladom veľkého pohybu osôb v budúcnosti. PUM obsahuje konkrétne návrhy nových komunikácií (Príloha 1: Zásobník projektov). Medzi rizikové z pohľadu zdravia patria tieto projekty:

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

		- Zberná komunikácia Mlynárce – Klokočina – Čermáň - Výstavba novej cesty z Akademickej ulice cez Janíkovce směr Veľký Lapáš - Obslužná komunikácia Kynek – Diely - Obslužná komunikácia Kynek - Klokočina - Obslužné komunikácie v mestskej časti Čermáň - Obslužná komunikácia Dlhá – Levická – Zlatomoravecká - Prepojenie Krškan s ľavým brehom Nitry
7.1. Podpora výsadby zelene	- výsadba zelene v uličnom priestore - revitalizácia sídlisk - revitalizácia parkových plôch a námestí - následná údržba zelene musí byť súčasťou zámeru	+1 Slabý pozitívny vplyv Verejná zeleň má v mestskom priestore nezastupiteľnú funkciu. Znižuje vlhkosť vzduchu, znižuje a tlmí teplotné výkyvy, zachytuje prachové častice, znižuje hlučnosť, prostredníctvom plôch zelene je možné zadržiavať vodu a v neposlednej rade poskytuje možnosť fyzickej aktivity, odpočinku a odbúravania stresu, a uľahčuje sociálne kontakty. Plánované opatrenia majú jednoznačne pozitívny vplyv na zdravie.
7.2. Zníženie prašnosti komunikácií v zastavanom území	- zriaďovanie bezprašných povrchov pri nových komunikáciách - rekonštrukcia nevyhovujúcich súčasných povrchov vozoviek - periodicky sa opakujúce čistenie komunikácií - v letných mesiacoch kropenia komunikácií	+1 Slabý pozitívny vplyv Dlhodobé vystavenie vysokým koncentráciám polietavého prachu poškodzuje dýchacie a srdcečné ústroje, skracuje dĺžku života a zvyšuje kojeneckú úmrtnosť. Významným zdrojom prachových častíc v mestách je doprava, a to nie len spaľovacie motory dopravných prostriedkov, ale aj oter z komunikácií a pneumatík a opakovaná resuspenzia – vírenie prachu. Navrhovaná opatrenia v spojení s výsadbou mestskej zelene povedú ku zníženiu prašnosti mestského prostredia a v dôsledku budú mať pozitívny vplyv na zdravie.
7.3. Ochrana obyvateľov, predovšetkým chodcov či cyklistov pred vplyvmi počasia	- osadzovanie ochladzujúcich brán - letné mesiace - zatienenie alebo zastrešenie výčkávacích priestorov pre peších - vysadzovanie zelene v meste - dopĺňovanie a údržba mobiliára pre peších a cyklistov	0/+1 Nulový až slabo pozitívny vplyv Navrhované opatrenia v spojení s výsadbou mestskej zelene a znížením prašnosti povedú ku zvýšeniu pohody a v dôsledku môžu mať pozitívny vplyv na zdravie.
11.1. Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou	- návrh Zón 30 v rezidentných štvrtiach mesta - návrh Obytných zón v oblastiach s vhodnou zástavbou	+1 Slabý pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ znížiť počet dopravných nehôd, čo jednoznačne prispeje ku zvýšeniu dopravnej bezpečnosti.
11.2. Zvýšenie bezpečnosti infraštruktúry najmä pre najzraniteľnejších účastníkov premávky	- zriaďovanie nových bezpečných prechodov pre chodcov a prejazdov pre cyklistov - výstavba bezpečných miest pre prechádzanie - posúdenie križovatiek s vysokou nehodovosťou a intenzitou dopravy a navrhnutie následných opatrení - vytváranie zdieľaných priestorov - rozširovanie Zón 30 a Obytných zón	
11.3. Osvetové kampane a dopravne vzdelávanie zamerané na všetky vekové kategórie účastníkov cestnej premávky	- dopravná výchova na MŠ, ZŠ a SŠ, prednášky, kurzy - informačná kampaň, školenia, kurzy pre všetky vekové kategórie	

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

12.1. Zvyšovanie počtu vozidiel s ekologickým pohonom	- nákup nových vozidiel VOD (mestská a prímestská doprava) - vozidlá v majetku mesta a jeho organizácií - vozidlá organizácií, ktoré sa pohybujú predovšetkým po meste	+2 Významný pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredie mesta a jeho obyvateľov. Sú primárne zamerané na obmedzovanie emisií z dopravy. Miera vplyvu na zdravie bude úmerná vývoji podielu vozidiel s ekologickým pohonom a bude veľmi pozvoľná. Významnejší podiel ale môže mať rýchla obmena vozidiel VOD.
12.2. Podpora využitia automobilov s ekologickým pohonom súkromnými a fyzickými osobami	- zvýhodnené poplatky za parkovanie - zriadenie nízkoemisnej zóny v meste - budovanie dobíjajúcich staníc pre elektromobily	
12.3. Zníženie hlukovej záťaže obyvateľov mesta	- rekonštrukcia povrchov vozoviek, vrátane povrchových znakov inžinierskych sietí - obmedzenie rýchlosti jazdy na komunikáciách v obytných štvrtiach - protihlukové opatrenia - prevedenie zvyšnej dopravy mimo obytnej štvrte	+2 Významný pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ znížiť negatívne dopady z dopravy na prostredie mesta a jeho obyvateľov. Dlhodobé vystavenie nadmernému hluku ovplyvňuje psychiku – spôsobuje únavu, depresiu, mrzutosť, agresivitu. Nepriaznivo ovplyvňuje spánok, zvyšuje krvný tlak a zrýchľuje tepovú frekvenciu. Znižuje výkonnosť pamäte a pozornosť. Môže viesť ku zníženiu imunitných schopností organizmu. Zníženie hlukovej záťaže bude mať významný pozitívny vplyv na zdravie.
13.1. Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry	- inštalácia zariadenia pre dodržiavanie rýchlostí vozidiel - dohľadové kamery na najviac zaťažených križovatkách - záznamové zariadenia na križovatky – monitorovanie prejazdov na červenú - kamerový dohľad na úrovňové železničné prejazdy - prestavba nevyhovujúcich križovatiek a úsekov s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky	+1 Pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ zvýšiť bezpečnosť v doprave, čo sa môže prejavovať znížením počtu a závažnosti havárií.
13.2. Odstránenie bezpečnostných nedostatkov komunikácií		0 Bez vplyvu
13.3. Zvyšovanie pocitu bezpečnosti užívateľov verejného priestoru	- osvetlenie verejného priestoru - zvyšovanie bezpečnosti vo verejnom priestore - kamerový dohľadový systém v kritických lokalitách	0/+1 Nulový až pozitívny vplyv Navrhované opatrenia majú za cieľ zvýšiť nie len bezpečnostnú situáciu v meste a teda kvalitu života jeho obyvateľov.
15.1. Podpora rozvoja a modernizácie prímestskej železnice	- modernizácia súčasnej železničnej trate - kapacitné a rýchle prepojenie s Bratislavou (prevažne mimo riešené územie) - rekonštrukcia železničnej stanice Nitra	0/+1 Nulový až pozitívny vplyv Navrhované opatrenia by mali viesť ku zatraktívneniu verejnej dopravy, a teda (spolu s ostatnými opatreniami, ako je napr. spoplatnenie parkovania) ku zníženiu individuálnej osobnej dopravy do centra mesta. Dôsledkom bude zníženie imisnej a hlukovej záťaže obyvateľov mesta
15.2. Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy		0 Bez vplyvu
15.3. Doplnenie a rozvoj cyklistických a peších trás prepojujúcich mesto a okolité obce	- dostavba chrbticových cyklotrás a vzájomné prepojenie cyklotrás - skvalitňovanie súčasných nemotoristických komunikácií	+1 Mierne pozitívny vplyv Hodnotenie je uvedené vyššie (špecifický cieľ 1.7 a špecifický cieľ 5.2)
15.4. Podpora budovania		0

*Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

moderných prestupných uzlov a v nadväznosti na parkoviská P+R		Bez vplyvu
16.1. Bezbariérové riešenie vo verejnej doprave	- poriadenie nízkopodlažných vozidiel - mestská a prímestská doprava - bezbariérové zastávky a prístupy na ne - bezbariérové nástupište a terminály - hlasové inštrukcie pre nevidomé - úpravy pre nevidomé a slabozraké	+1 Pozitívny vplyv Zaistenie bezbariérového prístupu do prostriedkov verejnej dopravy, do verejných budov, možnosť bezbariérového pohybu vo verejnom priestore a realizácia opatrení pre nevidomé a slabozraké je úplným základom pre zvýšenie mobility tých najzraniteľnejších skupín obyvateľstva (zdravotne hendikepovaných, seniorov a kočíkov).
16.2. Zlepšenie dopravnej infraštruktúry pre osoby so zníženou schopnosťou orientácie	- rekonštrukcia a stavba vodiacich prvkov podľa STN pri každej stavbe či rekonštrukcií komunikácie - realizácia a rekonštrukcia prechodov pre chodcov so zvukovým signálom	
16.3. Rozvoj bezbariérovej prístupnosti verejných priestorov a budov	- úpravy všetkých verejných budov na bezbariérové - bezbariérové riešenie verejného priestoru, zastáviek VOD, atď.	

Možné kumulatívne, synergické, popr. sekundárne vplyvy:

Pozitívne synergické a kumulatívne vplyvy je možné vidieť pri všetkých opatreniach, ktorých cieľom je zatraktívniť verejnú, pešiu a cyklo dopravu alebo ďalšími priamymi opatreniami odvieť zvyšnú individuálnu dopravu z centra mesta a husto obývaných zón. Zatraktívnenie pešej a cyklistickej dopravy môže jednak určitým podielom znížiť individuálnu motorovú dopravu a bude mať priamy pozitívny vplyv na zdravie chodcov a cyklistov. Nevyhnutnou podmienkou je však jednak bezpečná sieť trás s minimalizáciou možných kolíznych miest a ďalej zníženie znečistenia ovzdušia a kvalitný verejný priestor. Opatrenia je nevyhnutné realizovať tak, aby mohli pozitívne vplyvy pôsobiť synergicky v čo najkratšom termíne, inak nebude dosiahnuté žiadaneho efektu.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedenými hodnotením súhlasím. K vyššie uvedenému dodávam:

V priebehu výstavby bude nutné minimalizovať nepriaznivé vplyvy na obyvateľstvo predovšetkým znižovať prašnosť a hluk.

Pravdepodobne významné cezhraničné vplyvy

Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra je strategickým dokumentom, ktorý má územnú pôsobnosť predovšetkým na území mesta Nitra, popr. s čiastočným presahom mimo toto vyčlenené územie.

Žiadne cezhraničné vplyvy neboli identifikované.

Hodnotenie spracovateľa posudku:

S vyššie uvedeným záverom súhlasíme

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Územia NATURA 2000

Sústava chránených území **NATURA 2000** je celistvá európska sústava území, ktorá má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a

prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

V Správe o hodnotení strategického dokumentu sú v kapitole III.1.8 Príroda, lesy, biodiverzita a krajina uvedené jednotlivé územia, ktoré sú súčasťou chránených území členských krajín Európskej únie – NATURA 2000, a to chránené vtáčie územie (CHVÚ) a územia európskeho významu (ÚEV):

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

Očakávaný vývoj bez realizácie PUM Nitra

V prípade, že sa PUM Nitra nebude realizovať je možné očakávať postupnú eskaláciu niektorých problémov, ktoré už v súčasnosti vytvárajú hrozby pre biodiverzitu, a chránené územia v okolí Nitry. Môže dôjsť predovšetkým k zvýšenému pôsobeniu vplyvov súvisiacich s ďalším zahusťovaním dopravy, znečistením ovzdušia a hlukom, ktoré bude mať vplyv aj na zeleň, biodiverzitu a chránené územia v okolí. Ďalším problémom môže byť nekonceptná výstavba rôznych typov infraštruktúry, ktorá môže zasiahnuť do plôch zelene, lokalít významných pre biodiverzitu a chránených území v okolí. Absencia komplexného riešenia s dôrazom na udržateľnosť riešení môže v budúcnosti vyústiť do čiastkových riešení dopravnej situácie, ktoré budú mať v konečnom dôsledku významnejšie vplyvy ako celkové riešenie navrhované v PUM pre mesto Nitra. Pri predpokladaných budúcich vplyvoch bez realizácie koncepcného riešenia situácie je potrebné uvažovať aj s kumulatívnym vplyvom ďalších očakávaných vplyvov súvisiacich najmä so zmenou klímy a predpokladanou postupujúcou urbanizáciou okolia Nitry, ktoré budú spolupôbiť kumulatívne s vyššie uvedenými vplyvmi.

Predpokladané všeobecné vplyvy na územia NATURA 2000

Vplyvy navrhovaných opatrení PUM pre mesto Nitra s ohľadom na sústavu NATURA 2000 sú spracované na strategickej úrovni (kapitole III.2. SoH) i detailnejšie pri hodnotení jednotlivých opatrení (kapitola IV.1.3IV.4.9.Soh) V SoH sú špecifikované jednotlivé územia a navrhnuté kolízie s najdôležitejšími časťami a zároveň navrhnuté opatrenia na zmiernenie ich negatívneho vplyvu. Vzhľadom ku koncepcnému charakteru dokumentu nie je možné podrobne hodnotiť jednotlivé zásahy do týchto území a tieto budú podrobne riešené u jednotlivých konkrétnych projektov. 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.

Plánovanie opatrení pri budovaní dopravnej infraštruktúry /chodníky, cyklotrasy, cesty, parkoviská) alebo rekonštrukcia dopravnej infraštruktúry môže zasiahnuť do plôch zelene, lokalít biodiverzity a chránených území vrátane Natura 2000 (napr. redukcia plôch, zásah do biotopov). Naopak pozitívnym vplyvom môže byť výsadba nových plôch zelene, alebo redukcia emisnej a hlukovej záťaže.

Pri realizácii konkrétnych investičných projektov bude nutné rešpektovať územia NATURA 2000 a prípadnú výstavbu dopravnej infraštruktúry vrátane líniových stavieb je vhodné situovať mimo tieto územia. Pokiaľ vplyvy na tieto územia nebude možné úplne eliminovať, je potrebné vybrať variant, ktorý bude mať najmenší možný vplyv (vhodné smerové vedenie, lokalizáciu, vhodné technické riešenie konkrétnych opatrení).

Jednotlivé konkrétne plány a zámery stavieb, vrátane stavieb technického vybavenia riešeného územia, s predpokladom ovplyvňovania alebo ovplyvňujúce územia súvislej európskej sústavy chránených území (Natura 2000), budú podliehať procesu hodnotenia podľa čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, vychádzajúc z § 28 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spojitosti s ustanoveniami zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Schvaľovaniu budú podliehať nielen chránené územia sústavy NATURA 2000, ale aj ostatná krajina v súvislosti s vplyvmi na národnú sieť chránených území, na chránené územia vyhlásené podľa osobitných predpisov, na chránené územia vyhlásené podľa medzinárodných dohovorov a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

Vplyvy konkrétnych opatrení na územia NATURA 2000

Vplyvy na územia sústavy Natura 2000 vyplývajúce zo strategického dokumentu sa nepredpokladajú, okrem projektov ktoré čiastočne počítajú s realizáciou v týchto, pretože navrhované opatrenia sa priamo nedotknú území Natura 2000. Potenciálny negatívny vplyv predstavujú všetky ciele a opatrenia, ktoré počítajú s výrubom zelene, popr. prerušenie lokálnych migračných trás živočíchov. Pri plánovaní a povoľovaní opatrení ovplyvňujúcich územia Natura 2000 je potrebné vyhnúť sa zásahom do biotopov a vykonať primerané posúdenie projektu na ÚEV na projektovej úrovni.

Pri dvoch projektoch cyklotrasa park na Sihoti - Nemocnica Zobor a lanová dráha Nemocnica Zobor – Zobor je potrebné na projektovej úrovni minimalizovať vplyvy na územia Natura 2000 a musí byť vypracované primerané posúdenie vplyvu projektov na okolité územia Natura 2000. V prípade zistenia významných negatívnych vplyvov na územia Natura, nebudú projekty realizované. Identifikované možné vplyvy sa týkajú najmä zásahov do biotopov a zásahov do biotopov druhov v ÚEV Zobor.

Nasledujúca tabuľka uvádza špecifické ciele a opatrenia s možným ovplyvnením území Natura 2000.

Relevantný špecifický cieľ PUM	Opatrenia a vhodná činnosť	Hodnotenie možných vplyvov
1.3. Zvýšenie spoľahlivosti a rýchlosti verejnej dopravy	Infraštruktúrne projekty verejnej dopravy, ktoré sa môže dotknúť zelene, biodiverzity, chránených území a v prípade projektu výstavby lanovej dráhy aj územie Natura 2000	-1 Možný negatívny vplyv Rizikom pre územia Natura 2000 je navrhnutý projekt výstavby lanovej dráhy na Zobor (projekt 42). Napriek deklarácii, že trasa je navrhnutá v pôvodnom profile už

*Závěrečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Plán udržateľnej mobility Mesta Nitra*

	– ÚEV Zoborská lesostep.	nefunkčnej lanovky, môže dôjsť k negatívnemu vplyvu na územie ÚEV Zobor.
1.6. Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších	Dostavba trás pre peších, dostavba cyklistických trás, rekonštrukcia infraštruktúry a pod. sa môže dotknúť zelene, biodiverzity a chránených území.	-1 Možný negatívny vplyv Rizikom pre územia Natura 2000 je navrhnutá prepojovacia cyklotrasa park na Sihoti - Nemocnica Zobor (ul. Kláštorská) (projekt 110) - ostatné pešie trasy a cyklotrasy nebudú zasahovať do chránených území, ale pri ich budovaní, môže dochádzať do zásahu do zelene a lokalít dôležitých pre biodiverzitu.

Vzhľadom na charakter posudzovaného strategického dokumentu PUM pre mesto Nitra, na lokalizačne nekonkrétne informácie o investičných aktivitách a opatreniach (projektoch/činnostiach na území mesta Nitra), pre ktoré PUM pre mesto Nitra vytvára rámec konštatujeme, že predmetný strategický dokument je z hľadiska jeho konkrétneho vplyvu na sústavu Natura 2000 vyhodnotiteľný len na všeobecnej úrovni predpokladaných negatívnych a pozitívnych vplyvov na biotu a chránené územia.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe uvedeného hodnotenia, predloženého odborného posudku, Správy o hodnotení strategického dokumentu, Návrhu strategického dokumentu a vyjadrení k nim uplatnených, dospel príslušný úrad k záveru, že vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie je možné akceptovať a predmetný dokument pri rešpektovaní podmienok tohto stanoviska

odporúča prijať a schváliť návrh riešenia „Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra“.

K Správe o hodnotení bolo doručených celkom 19 stanovísk. Všetky požiadavky, pripomienky a odporúčania obsiahnuté v doručených vyjadreniach boli v posudku vyhodnotené a vysporiadané (oprávnené požiadavky obsiahnuté v týchto vyjadreniach, ktoré spadajú do kompetencie zákona č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, boli spracovateľom posudku komentované a zapracované do návrhu záverečného stanoviska).

S vyššie uvedenými predpokladmi a hodnoteniami je možné súhlasiť a konštatovať, že predložená Správa o hodnotení a Návrh strategického dokumentu v dostatočnej miere primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikujú a popisujú predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivým opatreniam pre každý špecifický cieľ.

Relevantné pripomienky a požiadavky vznesené v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako aj pri prerokovaní návrhu riešenia PUM pre mesto Nitra, bude potrebné doplniť a zapracovať do konečného návrhu strategického dokumentu „PUM pre mesto Nitra“.

2. Odporúčaný variant

V rámci analytickej časti PUM Nitra a následnej návrhovej časti PUM Nitra boli prevedené modelové výpočty intenzít dopravy a prepravy cestujúcich stanovené pre časové horizonty – 2025, 2030, 2040, 2050. Pre tieto časové horizonty boli stanovené scenáre rozvoja – NULL (nulový – do nothing), BAU (naivný – business as usual, delený na BAU-, BAU, BAU +) a DO ALL (maximalistický – do all). Z jednotlivých scenárov rozvoja bola vytvorená tabuľka nevyhnutných 12 výpočtov. Z hľadiska posúdenia vplyvov na životné prostredie sú vyššie popísané scenáre chápané ako súčasť analytických prác v rámci vypracovania PUM Nitra a nie ako reálne aktívne varianty návrhovej časti PUM Nitra, ktorá neobsahuje variantné návrhy cieľov a opatrení.

Avšak v rámci prípravy návrhovej časti PUM Nitra boli scenáre hodnotené z hľadiska ich vplyvu na ovzdušie a hluk v rámci Modelovania úrovne emisií a Modelovania úrovne hluku. Výsledky týchto modelovania boli ďalej využité v SEA hodnotení v hodnotení vplyvu jednotlivých strategických a špecifických cieľov na témy ovzdušia a hluk a ďalej boli využité pri hodnotení vplyvu PUM na zdravie.

PUM pre mesto Nitra bol predložený na posúdenie v jednom realizačnom variante a v nulovom variante (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal a následne nerealizoval). Varianty optimálneho riešenia navrhovaných cieľov, priorít, opatrení a aktivít boli prerokovávané v rámci jeho prípravy a spracovania.

Vzhľadom na vyššie uvedené, ako aj z hľadiska širokého záberu strategického dokumentu, bolo hodnotenie strategického dokumentu (SEA) zamerané najmä na celkové možné dopady koncepcie na kľúčové zložky životného prostredia a zdravia obyvateľov s cieľom určiť možné riziká, či naopak príležitosti spojené s realizáciou PUM pre mesto Nitra.

Niektoré navrhované opatrenia, hlavne opatrenia týkajúce sa novej dopravnej infraštruktúry, budú riešené na úrovni jednotlivých projektov, z ktorých mnohé budú podliehať samostatnému posudzovaniu vplyvov na životné prostredie (EIA) v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov

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

V súvislosti s prijímaním a schvaľovaním PUM pre mesto Nitra odporúčame dopracovať upraviť alebo doplniť predmetný návrh strategického dokumentu o relevantné požiadavky a pripomienky, vyplývajúce zo stanovísk, ktoré boli vznesené dotknutými orgánmi, obcami a verejnosťou v procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie. Podrobne sa problematikou doručených stanovísk k SoH zaoberá samostatná kapitola odborného posudku III.6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie, ktorá vyhodnocuje stanoviská verejnosti, dotknutých orgánov a dotknutých obcí k vypracovanej SoH a k vlastnému strategickému dokumentu. Nakoľko správa o hodnotení strategického dokumentu predstavuje finálny dokument, ktorý nie je ďalej upravovaný a prerokovaný, pripomienky k danej problematike na území mesta Nitra môže obstarávateľ využiť v ďalších dokumentoch spracovávaných na úrovni mesta.

Na základe pripomienok dotknutých orgánov a obcí bol Návrh strategického dokumentu upravený nasledovne (*Pozn. číslovanie pripomienok vychádza z kapitoly č. III.6 Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie*):

Štátna ochrana prírody slovenskej republiky, Správa chránenej krajiny oblasti Ponitrie a chránenej krajiny oblasti Dunajské Luhy

- *Navrhované opatrenia na minimalizáciu vplyvov považujeme za potrebné doplniť nasledovne: „Súčasťou jednotlivých pripravovaných projektov budú opatrenia na znižovanie následkov globálneho otepľovania ponechaním územných rezerv na zatravnené plochy a vzrastlé dreviny a kroviny, ktoré budú zabezpečovať významnú úlohu tienenia a vodozádržnú funkciu pri privalových zrážkach“*
 - *Doplnené v dokumente odborného posudku a návrhu záverečného stanoviska.*

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

- *projekt 12. 25 — "Križovatka Šindolka na 1/64 nemá v územnom pláne špecifikovaný územný priemet a ani tvar. Križovatka Šindolka je riešená v niekoľkých variantoch. Pre realizáciu bude doporučený typ križovatky, ktorý bude kapacitne dostačujúci a nebude*

zdrojom kongescií." - Potreba vybudovania MÚK „Šindolka“ bola preukázaná na základe dopravno-inžinierskeho posúdenia, ktoré bolo vypracované V zmysle platných STN a TP. Iný typ križovatky by v riešenom území kapacitne nevyhovoval vzhľadom na aktuálnu ako aj výhľadovú intenzitu dopravy. Zníženie intenzity dopravy na ulici Topoľčianska je zabezpečené vybudovaným obchvatom Dražoviec a v nadväzujúcom úseku cesty 1/64 po križovatku s R1a, ktorého súčasťou je križovatka Šindolka, bude zabezpečené zvýšenie jej kapacity dobudovaním na štvorpruh. Územným plánom sa rieši priestorové usporiadanie a funkčné využitie územia, nie tvar a typ križovatiek,

- MÚK (aj navrhované) sú v Územnom pláne Nitry zvyčajne uvedené v presnom tvare. Pravdivé je tvrdenie, že Územný plán všeobecne nerieši tvar križovatiek, bude teda z karty projektov táto informácia vypustená.

Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik, odštepny závod Piešťany

- Rozvojové zámery situované v blízkosti vodných tokov požadujeme umiestňovať nad hladinu Q100, čo bude potrebné v podrobnejšom stupni projektovej prípravy zdokumentovať (doložiť hydrotechnickým výpočtom).
- V prípade, že navrhované rozvojové zámery si budú vyžadovať vybudovanie nových protipovodňových opatrení, investor — žiadateľ si ich musí zabezpečiť na vlastné náklady, spolu s príslušnou projektovou dokumentáciou. Upozorňujeme, že navrhované protipovodňové opatrenia nesmú negatívne ovplyvniť odtokové pomery nižšie položených úsekov vodných tokov.
- Ďalšie stupne riešenia a nové skutočnosti vyplývajúce z navrhovaného strategického dokumentu žiadame predkladať SVP. š.p. OZ Piešťany k vyjadreniu.
- Taktiež je nutné zachovať prístup mechanizácie správcu vodného toku k pobrežným pozemkom z hľadiska realizácie opráv, údržby a povodňovej aktivity.
- V rámci využitia územia nesmie dôjsť k významným zásahom do režimu povrchových vôd, vodných tokov a technických diel na nich.
 - Je potrebné dodržiavať a dôsledne uplatňovať všetky požiadavky vyplývajúce z príslušnej legislatívy pre jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia.
 - Akceptujeme. Doplnené do opatrení v odbornom posudku i návrhu záverečného stanoviska.

Obec – Obecný úrad Malý Lapáš

- V návrhu linkového vedenia VHD posunúť konečnú zástavku linky 11 do obce Malý Lapáš, čím by sa zabezpečila obslužnosť obcí Veľký Lapáš a Malý Lapáš
 - Spracovateľ Návrhu PUM pre mesto Nitra nemá k tejto možnosti výhrady (za predpokladu, že bude k dispozícii sociálne zariadenie aspoň na jednom konci linky, kedy je druhý koniec navrhnutý v Jaroku). K tomuto by však bolo potrebné vyriešiť financovanie zachádzania linky za hranice mesta Nitra. Predĺženie do obce Jarok bolo navrhnuté z dôvodu efektívnej obsluhy mestskej časti Párovské Háje a Jaroku jednou linkou, pretože linka PAD už dnes v Jaroku končí. V prípade obcí Malý Lapáš a Veľký Lapáš by bolo potrebné vyriešiť úpravy liniek PAD v oblasti.

Verejná osobná doprava

Analytická časť:

- Str.25, tabuľka č. 4: cesta 111/1640 Jarok, počet spojov nie 226, ale 26;
 - Zapracované do strategického dokumentu.

Návrhová časť:

- Str. 19: k problematike nadväznosti spojov: je potrebné dodržiavanie, časová presnosť CP (MHD, PAD, železničná doprava) na prestupných zastávkach, resp. v uzlových bodoch; využívať moderné mobilné aplikácie ako info pre cestujúcich s možnosťou prestupu v danom čase na danom mieste v daný deň;
 - Akceptujeme.
- Str.65: v texte sa uvádza, že „ od roku 2020 a tender na PAD je vypršaný NSK" — má ukončený tender na dopravcu v zmysle Nariadenia ES č. 1370/2007 a od 01.3.2016 má uzatvorený zmluvný vzťah s konzorciom ARRIVA na obdobie 10 rokov; platí do r. 11/2026 (nie do r. 2025);
 - Opravené.

Cestné hospodárstvo

Návrhová časť.

K Prílohe 1c — Zásobník projektov — tvrdé opatrenia:

- Projekt č. 14 - Preložka cesty I/51 (obchvat Levickej ulice). Realizáciu uvedeného zámeru podporujeme za predpokladu, že po preložení tejto cesty nedôjde k prekategORIZOVANIU Levickej ulice na cestu II., prípadne III. triedy. Projektový zámer je zahrnutý aj do PUM NSK.
 - Otázka možnej prekategORIZÁCIE sa bude riešiť v nasledujúcich stupňoch projektov dokumentácie. V zásade s prekategORIZOVANÍM súhlasíme.
- Projekt č. 16 - Preložka cesty III/1661. Realizáciu uvedeného zámeru podporujeme za predpokladu, že:
 - 1. ak od miesta odklonu cesty III/1661 po okružnú križovatku pod Zoborom bude pôvodný koridor cesty III/1661 preklasifikovaný na miestnu komunikáciu
 - 2. financovanie tohto projektu bude zabezpečené formou združenej investície doknutých subjektov (mesta Nitra, obce Nitrianske Hrnčiarovce, NSK prípadne SSC).
 - V materiáli je uvedený ako jediný investor SSC, čo z pohľadu budúceho vlastníctva cestnej komunikácie považujeme za irelevantné.
 - Prevedenie pôvodnej cesty III/1661 od preložky po okružnú križovatku Pod Zoborom na miestnu komunikáciu je možný. To nie je z hľadiska koncepcie problém. Je možné zapracovať do strategického dokumentu. Znamená to i prevod medzi NSK a mestom Nitra.
 - Financovanie projektu č. 16 – do tabuľky zásobníka projektov budú doplnený i ďalší investori podľa požiadaviek. Požiadavka nemá vplyv na koncepciu dokumentu.

- *Projekt č. 20- Zberná komunikácia Novozámocká – Cabajská. Realizáciu uvedeného zámeru podporujeme za predpokladu, že začiatočný bod cesty II/562 bude presunutý do miesta okružnej križovatky Cabajská x TOK Nitra – Juh.*
 - Presunutie začiatku cesty II/562 do budúcej okružnej križovatky II/562 x Cabajská x TOK Nitra – Juh a prekvalifikovanie úseku od uvedenej križovatky až do križovatky Cabajská x Novozámocká x Štefánikova trieda na miestnu komunikáciu je možné. Táto požiadavka bude do strategického dokumentu zapracovaná.

Formálne pripomienky:

- Upozorňujeme, tak ako je podotknuté i v stanovisku ŠOP SR, je v dokumente používaný termín „opatrenie“, ktorý sa používa na označenie jednotlivých plánovaných aktivít, ale i na termín používaný pri posudzovaní – na zníženie vplyvu navrhovaných činností a zámerov.
- Na strane 35 Správy o hodnotení kapitola III.1,8 Príroda, lesy, biodiverzita a krajina je nesprávne uvedené „územie európskeho významu (ÚEV) Lábsky les“. Jedná sa o územie európskeho významu (ÚEV) Bábsky les.
- zber údajov. str. 38 — sieť mýtnych úsekov je stanovená vyhláškou č. 475/2013 Z.z. Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy s výberom mýta v znení neskorších predpisov, nie vyhláškou č. 172/2017 Z. z.,
- zber údajov. str. 50 — text uvádza značne neaktuálne údaje, napr. „diaľnica D65“, či vedenie cesty E571 po I/51 a I/65 – cesta vedie po ceste R1.
zber údajov. resp. celý dokument — viackrát sa uvádza už neplatný názov Ministerstvo dopravy. pôšt a telekomunikácií – správny názov je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Samotný proces posudzovania strategického dokumentu PUM pre mesto Nitra bol realizovaný v súlade s ustanoveniami zákona EIA. Vypracovaniu záverečného stanoviska predchádzalo podrobné štúdium návrhu strategického dokumentu, SoH, doručených stanovísk, zápisu z verejného prerokovania a odborného posudku.

Predložená Správa o hodnotení strategického dokumentu PUM pre mesto Nitra v dostatočnej miere, primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikuje a popisuje predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivým opatreniam pre každý špecifický cieľ. Pri posudzovaní boli zvažované možné negatívne vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a predpokladaná účinnosť navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie. Z predchádzajúcich kapitol a jednotlivých posúdení vyplýva, že navrhovaný strategický dokument sa môže prejavovať rôznou mierou takmer vo všetkých zložkách životného prostredia. Vplyvy zámeru boli detekované pozitívne aj negatívne.

Pri komplexnom zhodnotení na uvažované a v SoH analyzované vplyvy na stav životného prostredia a zdravie obyvateľstva, možno konštatovať, že pri realizovaní navrhovaných opatrení neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by závažným stavom narušovali životné prostredie, alebo ohrozovali zdravie obyvateľstva. V niektorých oblastiach možno očakávať zlepšenie oproti súčasnému stavu.

Opodstatnené pripomienky boli zapracované do odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu. Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa prílohy č. 6 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, na základe odborného posudku podľa § 13 zákona a všetkých dostupných podkladov, pričom zohľadňuje pripomienky a požiadavky uvedené v doručených stanoviskách.

Všetky konkrétne aktivity, ktoré by mohli mať nejaký dopad na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú rozpracované v jednotlivých projektoch a budú podliehať povoľovaciemu procesu v zmysle príslušnej platnej legislatívy (zákon NR SR č. 24/2006 Z.z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v znení neskorších predpisov).

Na základe všetkých vykonaných hodnotení je možné konštatovať, že SoH i odborný posudok preukázali, že navrhovaný dokument nepredpokladá významné negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a jeho realizácia pri dodržaní navrhovaných opatrení a zabezpečení monitoringu je akceptovateľná.

5. Návrh monitoringu

Súčasťou strategického dokumentu PUM pre mesto Nitra je aj systém navrhnutých opatrení. Pre jednotlivé oblasti sú nastavené indikátory, ktoré sa musia sledovať a vyhodnocovať v rámci skvalitnenia dopravnej infraštruktúry. Sú nastavené pre všetky druhy dopravy vrátane navrhnutých mäkkých opatrení. Tieto indikátory sú v rámci PUM Nitra stanovené a ich vyhodnocovanie by malo byť preverené v cykle dvoch až piatich rokov, spolu s aktualizáciou PUM pre mesto Nitra. Po vyhodnotení hodnôt indikátorov bude vykonané porovnanie so stanovenými cieľmi a indikátory budú potvrdené, prípadne spresnené vzhľadom na novozistené skutočnosti. V prílohe č. 8 Návrhu strategického dokumentu sú uvedené jednotlivé indikátory podľa konkrétnych špecifických cieľov a opatrení, zároveň je navrhnutý spôsob, či zdroj zisťovania a cieľová hodnota, ktorá má byť dosiahnutá v roku 2050.

Súčasťou Správy o hodnotení je v kapitole VII. Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie. Podľa § 16 zákona EIA, ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa 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.

➤ Medzi indikátory z hľadiska napĺňania špecifických cieľov sú navrhnuté:

Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy - počty vozidiel splňujúce štandard kvality VOD, cestovná rýchlosť, nepresnosť spojov podľa cestovných poriadkov, vyťaženosť spojov, zaistenie cestovnej pohody.

Zvýšenie využitia inovácií vo verejnej doprave - počet zastávok vybavených inteligentným systémom, spokojnosť cestujúcich s opatrením, počet užívateľov webových aplikácií a informačných portálov, vybavenie vozidiel informačnými systémami.

Zvýšenie spoľahlivosti a rýchlosti verejnej dopravy - počet km segregovaných trás verejnej dopravy a BUS pruhov, dĺžba prepravnej práce (podiel verejnej hromadnej dopravy), počet riadených križovatiek s preferenciou VOD, priemerná cestovná rýchlosť

Zvýšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave - počet inteligentných zastávok, funkčný systém skutočnej polohy vozidla VOD (mestské i medzimestské, vlakové spoje).

Zvýšenie komfortu pre cestujúcich na staniciach a zastávkach - počet vybavených zastávok.

Rozvoj a dostavba priamych trás pre peších - dĺžka trás pre pešiu dopravu, dĺžba prepravnej práce (podiel cyklistickej a pešej dopravy- nemotoristickej dopravy), počet dopravných nehôd s chodcami, dostupnosť cieľov ciest pre nemotoristickú dopravu.

Rozvoj a dostavba priamych a prepojených trás pre cyklistickú dopravu - dĺžka trás pre cyklistov, deľba prepravnej práce (podiel cyklistickej dopravy- nemotoristickej dopravy), počet dopravných nehôd s cyklistami , dostupnosť cieľov ciest pre nemotoristickú dopravu.

Zvýšenie počtu a kvality mobiliára pre peších a cyklistickú dopravu - počet prvkov pre cyklistov k užitiu vo verejnom priestore, deľba prepravnej práce (podiel nemotorovej dopravy), počet prvkov vyhovujúceho mestského mobiliára na území mesta, spokojnosť obyvateľov s vybavením verejného priestoru, počet parkovísk pre bicykle, zvýšenie podielu multimodálnych ciest.

Vznik multimodálnych prestupných uzlov - počet rekonštruovaných prestupných uzlov, počet P+R, zvýšenie počtu cestujúcich

Podpora vzniku parkovísk typu P+R, B+R, P+G - podiel cestujúcich verejnou dopravou - kapacitné využitie P+R, B+R, intenzita premávky (najmä na mestských radiálach) - kvalita ovzdušia v meste

Podpora rozvoja prepojenia verejnej a cyklistickej dopravy - počet predaných cestovných dokladov, využitie bikesharingu, počet obcí/miest integrovaných do systému IDS

Zavedenie tarifnej a časovej integrácie mestskej a prímestskej autobusovej dopravy - podiel ciest verejnou hromadnou dopravou, počet obcí/miest novo integrovaných do systému IDS

Podpora možnosti integrácie železničnej dopravy - počet cestujúcich prepravených železničnou dopravou po meste Nitra, nárast počtu cestujúcich VOD medzi NSK a Nitrou, spokojnosť cestujúcich

Rozširovanie možnosti využitia systému zdieľaných bicyklov - podiel ciest cyklistickou dopravou, využitie systému bikesharingu

Využitie prostriedkov nemotorovej dopravy na alternatívny pohon - elektrobicykle, kolobežky, počet vybudovaných verejných dobíjacích staníc, využitie týchto staníc, kampane o vhodnosti nemotorovej dopravy s elektrickým pohonom, nákup elektro-bicyklov miestnou samosprávou pre služobné cesty zamestnancov po meste

Rozšírenie peších zón v centre mesta - dĺžka pešej zóny, počet ulíc, podiel relaxačných plôch v meste, spokojnosť obyvateľov

Zvýšenie kvality povrchov peších trás a trás pre cyklistickú dopravu - dĺžka trás s kvalitným povrchom, spokojnosť užívateľov, počet odstránených bariér na dopravnej infraštruktúre

Rozvoj bezbariérových riešení - podiel bezbariérových priestorov a budov, podiel peších trás s bezbariérovým riešením, podiel zastávok VOD s bezbariérovým riešením

Uvoľnenie verejných priestorov od statickej dopravy - počet porušení pravidiel parkovania, percentuálne využitie parkovacích miest, percentuálne využitie kapacity parkovacích domov, presun kapacít parkovania z uličného priestoru do parkovacích domov, kvalita ovzdušia

Prevedenie potrebnej dopravy mimo centrálnu časť mesta - zníženie intenzít dopravy v centrálnej časti mesta, obmedzenie nákladnej dopravy len na dopravnú obsluhu, zvýšenie rýchlosti prejazdu vozidiel VOD centrom mesta, zlepšenie kvality životného prostredia

Zníženie podielu zvyšnej dopravy v obytných častiach mesta - zníženie intenzít dopravy vo vybraných zónach, zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky vplyvom zníženia intenzít dopravy, zlepšenie životného prostredia, aplikácia dopravne inžinierskych opatrení pre ukľudnenie premávky

Podpora využitia navigačných a informačných systémov- obmedzenie kongescií v centre, počet užívateľov aplikácií, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie počtu jazd pri hľadaní voľných parkovacích kapacít

Podpora výsadby zelene - podiel zelene v meste, počet vysadených stromov

Zníženie prašnosti komunikácií v zastavenom území - zníženie nameraných hodnôt prachových častíc, zvýšenie kvality životného prostredia

Ochrana obyvateľov, predovšetkým chodcov či cyklistov pred vplyvmi počasia- počet ochladzujúcich brán, počet miest s úpravou pre zatienenie peších, mobiliár pre peších a cyklistov

Zvýšenie informovanosti účastníkov cestnej prevádzky - mimoriadne stavy j- miera spokojnosti účastníkov premávky, rýchlosť reakcie systémov na krízovú situáciu

Zavedenie preferencie vozidiel verejnej dopravy - deľba prepravnej práce (podiel verejnej hromadnej dopravy), počet riadených križovatiek s preferenciou VOD, počet preferenčných výjazdov zo zastávok pomocou svetelnej signalizácie - priemerná cestovná rýchlosť

Zavedenie preferencie pre vozidlá integrovaného záchranného systému - počet svetelných signalizácií umožňujúcich preferenciu vozidiel integrovaného systému

Podpora využitia navigačných a informačných systémov - obmedzenie kongescií v centre, počet užívateľov aplikácií, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie počtu jazd pri hľadaní voľných parkovacích kapacít

Zavedenie spolupráce s firmami a inštitúciami pri organizácii dochádzky do zamestnania - počet firemných plánov mobility, deľba prepravnej práce

Podpora rozvoja infraštruktúry udržateľnej dopravy pri novej výstavbe - podiel deľby prepravnej práce udržateľnými druhmi dopravy, zníženie podielu ciest IAD , štúdie území splňujúce požiadavky na krátke spojenia pre nemotoristickú dopravu, prednostné naplňovanie plôch pre bývanie vnútri zastavaného územia podľa územného plánu

Program citylogistika - spokojnosť prevádzkovateľov komerčných aktivít so systémom , počet prevádzkovateľov komerčných aktivít zapojených do systému

Podpora kampaní zvyšujúcich bezpečnosť cestnej prevádzky - počet kampaní propagácie bezpečnej jazd

Podpora kampaní pre vyššie využitie udržateľných druhov dopravy (Do práce na bicykli, Európsky týždeň mobility) - zmena vnímania verejnej dopravy u verejnosti - počet užívateľov VOD (deľba prepravnej práce) - percento spokojných užívateľov

Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou - rozsah Zón 30, rozsah Obytných zón, počet dopravných nehôd v týchto zónach

Zvýšenie bezpečnosti infraštruktúry najmä pre najzraniteľnejších účastníkov premávky - počet nove vybudovaných bezpečných prechodov a prejazdov , počet Zón 30, Obytných zón a zdieľaných priestorov , počet dopravných nehôd, návrhy na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti premávky na nevyhovujúcich križovatkách

Osvetové kampane a dopravné vzdelávanie zamerané na všetky vekové kategórie účastníkov cestnej premávky - počet dopravných nehôd detí, počet škôl zapojených do systému dopravnej výchovy , počet dopravných nehôd

Zvyšovanie počtu vozidiel s ekologickým pohonom - podiel autobusov VOD s ekologickým pohonom, podiel vozidiel mestských organizácií s ekologickým pohonom, podiel vozidiel ďalších organizácií a spoločností s ekologickým pohonom, kvalita ovzdušia

Podpora využitia automobilov s ekologickým pohonom súkromnými a fyzickými osobami- počet ekologických vozidiel, počet dobíjajúcich staníc, počet plniacich staníc LPG, CNG , rozsah nízkoemisnej zóny

Zníženie hlukovej záťaže obyvateľov mesta - počet obyvateľov zasiahnutých nadlimitným hlukom z dopravy , dĺžka rekonštruovaných úsekov z hľadiska eliminácie hluku, pokles intenzít dopravy v obytných štvrtiach

Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry - počet zaznamenaných prekročení rýchlosti, počet zaznamenaných prejazdov na červenú, relatívna nehodovosť na komunikačnej sieti. počet križovatiek, kde bola zvýšená bezpečnosť a plynulosť premávky stavebnou či organizačnou úpravou

Odstránenie bezpečnostných nedostatkov komunikácií- počet odstránených nedostatkov na komunikačnej sieti, úpravy zámerov výstavby s ohľadom na zásady bezpečnej premávky, včasné odstránenie poškodených prvkov na komunikáciách a náprava stavu

Zvyšovanie pocitu bezpečnosti užívateľov verejného priestoru - podiel pešej dopravy na deľbe prepravnej práce, spokojnosť obyvateľov s verejným priestorom, pocit bezpečia obyvateľov na verejných priestoroch, počet trestných činov, počet kamier

Plynulosť dopravy na chrbticových komunikáciách - doba prejazdu, zvýšenie plynulosti dopravy, zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie (obmedzenie počtu rozjazdov a zastavení), obmedzenie tvorby kolón, počet dopravných nehôd

Podpora rozvoja a modernizácie prímestskej železnice - naplnenie plánovaného rozvoja železničnej infraštruktúry

Podpora vzniku integrovaného systému verejnej dopravy - počet obcí/miest integrovaných do systému IDS, počet zapojených dopravcov

Doplnenie a rozvoj cyklistických a peších trás prepojujúcich mesto a okolité obce - dĺžka cyklotrás, podiel trás s kvalitným povrchom, odstraňovanie bodových a líniových porúch

Podpora budovania moderných prestupných uzlov a v nadväznosti na parkovisko P+R - počet nových a rekonštruovaných prestupných uzlov, počet nových vlakových staníc, deľba prepravnej práce (podiel verejnej dopravy), dostupnosť zastávok VOD

Bezbariérové riešenia vo verejnej doprave - podiel nízkopodlažných spojov, podiel bezbariérových nástupíšť, podiel zastávok s opatrením pre slabozrakých a nevidomých, inštalácia zariadení pre hlasové informácie (vozidlá, zastávky)

Zlepšenie dopravnej infraštruktúry pre osoby so zníženou schopnosťou orientácie - počet nových a rekonštruovaných vodiacich línii, počet nových a rekonštruovaných zvukových signálov na priechodoch pre chodcov

Rozvoj bezbariérovej prístupnosti verejných priestorov a budov - podiel bezbariérových priestorov a budov, podiel peších trás s bezbariérovým riešením, podiel zastávok VOD s bezbariérovým riešením

Podpora carsharingu - počet užívateľov carsharingu

Podpora carpoolingu - počet užívateľov carpoolingu

➤ **Medzi indikátory z hľadiska monitorovania vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva odporúčame zaradiť:**

Klíma a klimatické pomery

Indikátor nie je stanovený. Indikátor emisií skleníkových plynov z dopravy nie je na miestnej úrovni dostatočne vypovedajúci.

Ovzdušie

Indikátor: Priemerná ročná koncentrácia suspendovaných častíc PM_{2,5}

Hodnota indikátoru: pokles oproti roku 2025

Lokality ku sledovaniu indikátoru:

- dopravne zaťažené meracie miesto vo vzdialenosti max. 100 m od kríženia ulíc Hviezdoslavova trieda a Pražská
- dopravne zaťažené meracie miesto vo vzdialenosti max. 100 m od kríženia ulíc Štefánikova trieda a Štúrova

Spôsob vyhodnotenia plnenia indikátoru:

Indikátor bude vyhodnotený ako rozdiel kľavého päťročného priemeru priemernej ročnej imisnej koncentrácie suspendovaných častíc PM_{2,5} v hodnotenom roku oproti kľavému päťročnému priemeru priemernej ročnej imisnej koncentrácie suspendovaných častíc PM_{2,5} v roku 2026. Indikátor sa považuje za splnený, pokiaľ dôjde k poklesu takto stanovenej koncentrácie PM_{2,5} na oboch sledovaných lokalitách.

Hluk

- podiel území a počet osôb a stavieb s prekročenými akčnými hodnotami hlukových indikátorov L_{dvn} a L_{noc} stanovených v Nariadení vlády SR č. 150/2018 Z.z. sledované v rámci

Strategického hlukového mapovania (Strategické hlukové mapy a Akčný plán ochrany pred hlukom). Zodpovedné za spracovanie SHM a AP sú jednotliví správcovia ciest. SHM sú reportované do Európskej komisie.

- počet stavieb/osôb s prekročenými prípustnými hodnotami určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí (podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z.). Zdrojom dát je príslušný orgán ochrany zdravia.

Voda

- stav útvarov povrchových a podzemných vôd v riešenom území (stav vodných útvarov je sledovaný a vyhodnocovaný v rámci procesu plánovania v oblasti vôd na základe požiadaviek smernice 2000/60/ES (rámcová smernica o vodách))
- výdatnosť a kvalita vodných zdrojov v území, ktoré bude dotknuté realizáciou konkrétnych projektov v rámci naplňovania PUM Nitra;
- podiel dopravy na havarijnom zhoršení vôd.

Odpady

Indikátory nie sú navrhované (vzhľadom k tomu, že na strategickej úrovni nie je možné odlíšiť od vplyvu iných strategických rozhodnutí

Pôda, horninové prostredie a nerastné suroviny

Záber poľnohospodárskeho pôdneho fondu a lesného pôdneho fondu pre dopravnú infraštruktúru.

Jednotka: ha

Zdroj dát: Výskumný ústav pôdoznalectva a ochrany pôdy

Príroda, lesy, biodiverzita a krajina

Indikátor: Stav druhov a biotopov v Územiach európskeho významu (ÚEV) Zobor, Lupka a Dvorčiansky les

Indikátor sa sleduje v rámci monitoringu druhov a biotopov európskeho významu, ktorý realizuje ŠOP SR a výsledky monitoringu sú dostupné na portály www.biomonitoring.sk. V rámci indikátora sa bude sledovať zhoršenie/zlepšenie stavu sledovaných druhov v dôsledku vplyvu implementácie PUM Nitra.

V ÚEV Zobor (SKUEV0130) sa zbierajú údaje o niektorých druhov bezstavovcov, netopierov, rastlín a biotopov. Pozitívne a negatívne vplyvy dopravy pri implementácii PUM Nitra sa môžu prejavovať na stave druhov a biotopov v ÚEV.

V ÚEV Lupka (SKUEV0879) sa zbierajú údaje o rastlinách a nelesnom biotope.

Komentár spracovateľa posudku – Odporúčame sledovať dĺžku alebo plochu novovybudovaných dopravných stavieb, prípadne plochu stretu s územiami Natura 2000, lesmi, mimolesnou zeleňou).

Indikátor: Plocha zelene v riešenom území.

Mesto by malo sledovať a inventarizovať rozlohu zelene na území mesta a vyhodnocovať jej prírastok alebo úbytok pri implementácii PUM, počas realizácie jednotlivých tvrdých projektov.

Kultúrne dedičstvo

Indikátor nie je stanovený. Implementácia PUM nebude mať na kultúrne pamiatky a hodnoty územia merateľný vplyv.

Zdravie

- Sledovanie nehodovosti v Nitre (Polícia SR, Ministerstvo vnútra SR <http://www.minv.sk/?kompletna-statistika>)
- Sledovanie úmrtnosti na kardiovaskulárne a nádorové choroby v okrese Nitra (Štatistický úrad SR)

Komentár spracovateľa posudku – z hľadiska sledovania úmrtnosti na kardiovaskulárne a nádorové choroby bude problematické odlíšiť vplyv PUM Nitra od ostatných koncepcií

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

Základným účelom uplatňovania procesu SEA je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategických dokumentov so zreteľom na podporu udržateľného rozvoja.

Správa o hodnotení strategického dokumentu, v zmysle prílohy č. 4 zákona, dostatočne podrobne a objektívne, primerane dostupný informáciám zhodnotila súčasný stav životného prostredia v posudzovanom území, definovala problémové oblasti z hľadiska životného prostredia ako aj možné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

K správe o hodnotení strategického dokumentu bolo doručené jedno stanovisko verejnosti *Ing Iveta Palková, Oravská 3, 949 01 Nitra* zo dňa 10.3..2020 – vid' kap. III.6 (Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie). Konzultácie podľa § 63 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra“ bolo možné vykonať počas celého procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie na Okresnom úrade Nitra. Žiadne konzultácie v zmysle zákona neprebehli. Návrh strategického dokumentu PUM pre mesto Nitra časť pripomienok dotknutých orgánov, obcí a verejnosti už zapracoval, časť vznesených pripomienok je zapracovaná do odporúčaní na dopracovanie návrhu predmetného strategického dokumentu, ktoré sú uvedené v kapitole VI.3. tohto odborného posudku a návrhu záverečného stanoviska.

V rámci analytickej časti PUM Nitra a následnej návrhovej časti PUM Nitra boli prevedené modelové výpočty intenzít dopravy a prepravy cestujúcich stanovené pre časové horizonty a z jednotlivých scenárov rozvoja boli vytvorené potrebné výpočty. Z hľadiska posúdenia vplyvov na životné prostredie sú tieto scenáre chápané ako súčasť analytických prác v rámci vypracovania PUM Nitra a nie ako reálne aktívne varianty.

Strategický dokument bol teda predložený na posúdenie v jednom realizačnom variante a v nulovom variante ((stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal a následne nerealizoval). Varianty optimálneho riešenia navrhovaných cieľov, priorít, opatrení a aktivít boli prerokovávané v rámci jeho prípravy a spracovania.

Návrh monitoringu je uvedený v časti VI. 5 tohto záverečného stanoviska podľa § 16 zákona, v ktorej je opísaný systém monitoringu, tak ako je navrhnutý v samotnom strategickom dokumente, v ktorej je obstarávateľ zároveň upozornený na povinnosť sledovania a vyhodnocovania strategického dokumentu na životné prostredie. Tento návrh vychádza z poznatkov o súčasnom stave životného prostredia na území mesta Nitra v blízkom okolí a jeho účelom je sledovanie jednotlivých zložiek životného prostredia v súvislosti s návrhom rozvojových aktivít v území, zadaných špecifickými cieľmi navrhovaného strategického dokumentu.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov

Dotknutá verejnosť podľa § 6a zákona č. 24/2006 Z. z. pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením. Medzi dotknutú verejnosť patrí (§ 6a zákona) fyzická osoba podľa ods. 2a zákona, právnická osoba podľa ods. 2b, občianska iniciatíva podľa ods. 2c a ods. 3 zákona. Dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2 účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

Príslušný orgán (Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie) a obstarávateľ (Mesto Nitra) strategického dokumentu v priebehu posudzovania strategického dokumentu PUM pre mesto Nitra vykonali všetky zákonom požadované kroky v zákonom stanovených lehotách, aby sa informácia o spracovanom oznámení o strategickom dokumente (§ 5 a § 6 zákona č. 24/2006 Z. z.) a o správe o hodnotení strategického dokumentu (§ 9 a § 10 zákona č. 24/2006 Z. z.), ako aj informácia o verejnom prerokovaní správy o hodnotení strategického dokumentu (§ 11 zákona č. 24/2006 Z. z.) a o možnosti predložiť pripomienky dostala k čo najširšej verejnosti.

Zároveň bola na stránkach MŽP www.enviroportal.sk zverejnená informácia v dokumente „Informácia pre verejnosť“, že konzultácie podľa § 63 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility pre Mesto Nitra“ je možné vykonať počas celého procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie na Okresnom úrade Nitra, odbore starostlivosti o životné prostredie.

Na základe dostupných podkladov a informácií v priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovaného strategického dokumentu PUM pre mesto Nitra (§ 6a a súvisiace ustanovenia zákona č. 24/2006 Z. z. v platnom znení) zo strany dotknutej verejnosti bola vznesená jedna, nasledovná písomná pripomienka k vypracovávanému strategickému dokumentu a k SoH.

Ing Iveta Palková, Oravská 3, 949 01 Nitra

Dolupodpísaná vlastníčka príľahlých pozemkov v dotknutej časti katastrálneho územia Nitra – Zobor – Šindolka, žiadam Okresný úrad Nitra o zrušenie, v navrhovanom územnom pláne pre časť Šindolka, výstavbu mostného prepojenia z Kláštorkej ulice na mestskú časť Lúky, ktorá má byť na druhej strane rýchlostnej cesty.

Odôvodnenie žiadosti je nasledovné:

- *Touto výstavbou bude dochádzať k ešte väčším otrasom podložia pdo domami a tým bude prichádzať k následnému praskaniu (znehodnoteniu) príľahlých domov, začne byť kopec nestabilný,*
- *Budeme počuť nadmerný hluk a vibrácie ešte väčšieho rozsahu ako doteraz, nakoľko v tejto lokalite nikto do dnešného dňa nevybudoval protihlukové bariéry a na Oravskej ulici nikto nedal spomaľovače, alebo zníženie rýchlosti nakoľko je to obytná zóna,*
- *Taktiež bude dochádzať k ešte väčšiemu znečisteniu ovzdušia v uvedenej lokalite.*
- *Tento svah nie je nosná pôda, podľa vyjadrenia starých obyvateľov sa sem navážali smeti a bola tam baňa.*

Zjazd zo Zobora je zabezpečený z ulíc:

- *Dobšinského na veľký kruhák pod Zoborom,*
- ***Svätourbanská** kde je taktiež vbudovaný kruhový objazd,*
- *Drážovská ulica spája prepojenie na cestu Topoľčiansku a následne tiež na obchvat a Provsienková.*

Ako alternatívu môžete uvažovať s cestou pri spoločnosti Rija Bavaria, kde je dostatok miesta na rozšírenie cesty, ktorá môže slúžiť ako zjazd a nebude znehodnocovať domy a nakoľko je to nezastavaná plocha.

KOMENTÁR:

Nezpracované do Návrhu PUM pre mesto Nitra - MÚK Šindolka vychádza z platného územného plánu mesta Nitra a už pripravovanej projektovej dokumentácie.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Nitra
Odbor starostlivosti o životné prostredie
RNDr. Marek Straka
Štefánikova tr. 69
949 01 Nitra

a

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Nitre
Štefánikova 58
949 63 Nitra

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

Okresný úrad Nitra
Ing. Jana Latečková
vedúci odboru starostlivosti o životné prostredie
Štefánikova tr. 69
949 01 Nitra

Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

V Nitra, dňa: 01. 10.2020