

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

číslo: OU-TT-OSZP3-2021/002052

vydané **Okresným úradom Trnava**, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia podľa § 14 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 (ďalej len „zákon“)

---

### I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. **Názov**  
Mesto Trnava
2. **Identifikačné číslo**  
00 313 114
3. **Adresa sídla**  
Hlavná 1, 917 71 Trnava
4. **Kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa**  
JUDr. Peter Bročka, LL.M.  
primátor mesta Trnava  
Hlavná 1, 917 71 Trnava  
Tel. č.: 033/32 36 332  
e-mail: [peter.brocka@trnava.sk](mailto:peter.brocka@trnava.sk)

### II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. **Názov**  
Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia

#### 2. Charakter

Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia (ďalej len „PUM MFO Trnava“) je *nový strategický dokument* s miestnym dosahom, ktorého účelom je vytvoriť podmienky pre uspokojenie potrieb mobility obyvateľov, návštevníkov a podnikateľských subjektov mesta Trnava a jeho okolia, zníženie negatívnych vplyvov dopravy na kvalitu života v meste Trnava a zároveň prispieť k udržateľnému rozvoju mestskej funkčnej oblasti Trnava (ďalej len „MFO Trnava“) a celého regiónu v jeho dosahu.



### 3. Hlavné ciele

Hlavným cieľom PUM MFO Trnava je vytvoriť komplexný spoľahlivo prepojený dopravný systém, naplňujúci potreby obyvateľov a všetkých subjektov pôsobiacich na území MFO Trnava, s čo najmenším negatívnym dopadom na životné prostredie.

Dôvodom vypracovania tohto strategického dokumentu je najmä potreba analyzovať súčasný stav a navrhnúť zodpovedajúci rozvoj dopravných systémov na území MFO Trnava v podrobnosti, v akej by to v rámci územného plánu nebolo možné, ktorá je pre Územný plán mesta Trnava (ďalej len „ÚPN-M Trnava“), obcí MFO Trnava, Trnavského samosprávneho kraja a nadväzujúcej dokumentácie potrebná.

Vízia a oblasti zmeny pre návrhové a výhľadové obdobie boli zostavené a odsúhlasené po konsenze s odbornou verejnosťou a sú odborným podkladom pre návrh opatrení rozvoja udržateľnej mobility MFO Trnava.

#### Vízia mobility pre obdobie +5, 10, 20 a 30 rokov

**MFO Trnava je moderná a dynamická oblasť, kde sa dobre žije, pracuje, odpočíva aj športuje. Dôraz sa kladie na udržateľný rozvoj.**

**V roku 2050 bude vďaka spolupráci mesta Trnava a obcí v mestskej funkčnej oblasti tento región konkurencieschopnejší voči hlavnému mestu i v medzinárodnom meradle.**

**Bude poskytovať kvalitné služby pre svojich obyvateľov, ktorých počet sa zvýši aj vďaka diverzifikácii hospodárskej základne v území a využitiu plôch na bývanie.**

**Mestský región sa stane „územím šanci“ pre všetky sociálne skupiny obyvateľstva a zároveň bude atraktívnym miestom pre návštevníkov.**

Vízia odpovedá na otázky

- Kam by rozvoj MFO Trnava smeroval a prečo?
- Aký stav vývoja MFO Trnava sa očakáva o 5, 10, 20 až 30 rokov?
- Ako by mala byť zaistená súvisiaca nevyhnutná mobilita?

V nadväznosti na víziu MFO Trnava a schválené strategické ciele bude určený celý rad merateľných indikátorov pre možné vyhodnotenie dopadov v procese naplňovania PUM MFO Trnava.

Návrh strategického dokumentu je rozdelený do piatich oblastí zmien, pre ktoré boli stanovené jednotlivé strategické a špecifické ciele.

Každý zo zoznamu cieľov dodržiava princípy SMART: • špecifický, • merateľný, • dosiahnuteľný, • relevantný, • termínovaný.

Oblasti zmeny

1. Optimalizácia, zlepšenie súčasného a efektívny rozvoj dopravného systému.
2. Zvýšenie podielu udržateľných druhov dopravy (VOD, cyklistickej dopravy a pešej dopravy).
3. Zvýšenie ochrany životné prostredia odstraňovaním súčasných a minimalizovaním nových negatívnych druhov dopravy.
4. Zvýšenie bezpečnosti všetkých druhov dopravy.
5. Znižovanie energetickej náročnosti dopravy jej manažovaním a riadením (prestupné terminály, prekladiská, inteligentné riadenie dopravy).

#### Strategické a špecifické ciele PUM MFO Trnava

Oblasť zmeny 1	Optimalizácia, zlepšenie súčasného a efektívny rozvoj dopravného systému
Strategické ciele	Špecifické ciele
1.1 Dostavba komunikačnej siete	1.1.1 Dobudovanie siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu aj nadregionálnu sieť

	1.1.2 Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení
1.2 Zvýšenie efektivity komunikačnej siete	1.2.1 Optimalizácia svetelných signalizačných zariadení
	1.2.2 Odstránenie súčasných kapacitných nedostatkov komunikačnej siete
	1.2.3 Upokojovanie vhodných komunikácií
	1.2.4 Eliminácia nie nevyhnutnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a mestskej funkčnej oblasti
1.3 Optimalizácia statickej dopravy	1.3.1 Rozvoj systémov P + R, k + R, P+ G
	1.3.2 Parkovacia politika pre centrálnu časť mesta- centrálnu mestskú zónu
	1.3.3 Riešenie parkovania v obytných častiach mesta a mestskej funkčnej oblasti
<b>Oblasť zmeny 2</b>	<b>Zvýšenie podielu udržateľných druhov dopravy (VOD, cyklistickej dopravy a pešej dopravy)</b>
<b>Strategické ciele</b>	<b>Špecifické ciele</b>
2.1 Zvýšenie podielu ciest verejnou dopravou	2.1.1 Zavedenie integrovaného dopravného systému
	2.1.2 Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu
	2.1.3 Modernizácia informačných a odbavovacích systémov verejnej osobnej dopravy
	2.1.4 Modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí pre zvýšenie kapacity pre osobnú aj nákladnú dopravu
	2.1.5 Rozvoj prímestskej verejnej osobnej dopravy v rámci MFO Trnava a regiónu
	2.1.6 Zlepšenie prestupných väzieb
	2.1.7 Zvýšenie kvality infraštruktúry verejnej osobnej dopravy vrátane bezbariérovosti
	2.1.8 Dodržanie štandardov pre vozidla verejnej osobnej dopravy/mestská hromadná doprava nastavených podľa plánu dopravnej obslužnosti, plánu udržateľnej mobility
	2.1.9 Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti
2.2 Zvýšenie podielu ciest cyklistickej a pešej dopravy	2.2.1 Výstavba komunikácií pre cyklistov a skvalitňovanie súčasných trás pre cyklistov
	2.2.2 Doplnenie podporných prvkov pre cyklo dopravu (napr. stojany na bicykle, servisné miesta...)
	2.2.3 Podpora dochádzania do zamestnania na bicykli
	2.2.4 Doplnenie mestského mobiliára pre peších (napr. lavičky, verejné WC...)
	2.2.5 Zriaďovanie nových peších zón, prepojenie existujúcich peších zón v centre mesta
	2.2.6 Zlepšenie kvality chodníkov, hlavne na sídliskách
	2.2.7 Skracovanie dĺžky ciest pre pešiu a cyklistickú dopravu
	2.2.8 Marketingová a finančná podpora verejnej, cyklistickej a pešej dopravy
	2.2.9 Rozvoj systému mestských bicyklov – Bikesharing
	2.2.10 Podpora rozvoja turizmu mestskej funkčnej oblasti Trnava ako turistického cieľa
<b>Oblasť zmeny 3</b>	<b>Zvýšenie ochrany životného prostredia odstraňovaním súčasných a minimalizovaním nových negatívnych druhov dopravy</b>
<b>Strategické ciele</b>	<b>Špecifické ciele</b>
3.1 Zníženie emisií skleníkových plynov a zníženie energetickej náročnosti dopravy	3.1.1 Zavádzanie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidla
	3.1.2 Zavádzanie alebo rozširovanie ekologických palív alebo pohonov vozidiel mestskej verejnej dopravy vrátane rekuperácie
3.2 Zníženie počtu obyvateľov trpiacich	3.2.1 Zníženie hlukovej záťaže od nevyhovujúceho stavu komunikačnej infraštruktúry

nadlimitným hlukom z dopravy	3.2.2 Zníženie intenzít dopravy v zastavanom území 3.2.3 Podpora vozidiel so zníženými hlukovými emisiami 3.2.4 Odhlučnenie cestnej verejnej dopravy a železničnej dopravy 3.2.5 Obmedzenie rýchlosti v citlivých lokalitách
3.3 Zníženie prašnosti komunikácií v zastavanom území	3.3.1 Zaisťovanie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch 3.3.2 Rekonštrukcia nevyhovujúcich povrchov vozoviek 3.3.3 Podpora výsadby zelene v meste a MFO a pozdĺž komunikácií, revitalizácia územia
<b>Oblasť zmeny 4</b>	<b>Zvýšenie bezpečnosti všetkých druhov dopravy</b>
<b>Strategické ciele</b>	<b>Špecifické ciele</b>
4.1 Zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov dopravnej prevádzky	4.1.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy
	4.1.2 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti na kríženie všetkých druhov dopravy
	4.1.3 Segregácia motorovej a nemotorovej dopravy pri hlavných komunikáciách
	4.1.4 Prestavba križovatiek a úsekov komunikácií z dôvodu zvýšenia bezpečnosti
	4.1.5 Informačné a osvetové kampane pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky
	4.1.6 Zvýšenie počtu miest s automatickým záznamom porušovania pravidiel cestnej premávky
	4.1.7 Všeobecné zvýšenie dohľadu nad dodržiavaním pravidiel cestnej premávky
	4.1.8 Osvetlenia miestnych komunikácií
4.2 Zvýšenie bezpečnosti vo verejnej doprave	4.2.1 Bezpečné vozidlá hromadnej dopravy (osobný a kamerový dohľad)
	4.2.2 Bezpečné zastávky a terminály
4.3 Zaisťovanie spoľahlivosti dopravného systému pri mimoriadnych udalostiach	4.3.1 Vypracovanie rámcových mimoriadnych plánov pre mimoriadne udalosti (najmä pre verejnú osobnú dopravu)
4.4 Zvýšenie bezpečnosti na špecifických miestach a negatívne vnímaných lokalitách	4.4.1 Vyšší dohľad mestskej polície (osobný a kamerový)
	4.4.2 Netolerovanie vandalizmu a pasažierov bez zaplataenia cestovného, udržiavanie čistoty verejných priestorov
<b>Oblasť zmeny 5</b>	<b>Znižovanie energetickej náročnosti dopravy jej manažovaním a riadením (prestupné terminály, prekladiská, inteligentné riadenie dopravy)</b>
<b>Strategické ciele</b>	<b>Špecifické ciele</b>
5.1 Minimalizácia kongescií a časových strát	5.1.1 Preferencie vozidiel mestskej hromadnej dopravy, bus pruhy
	5.1.2 Rozšírenie dynamického riadenia a inteligentných dopravných systémov
	5.1.3 Podpora navigačných systémov vrátane navádzania na P + R, K + R
5.2 Efektívna parkovacia politika	5.2.1 Rozvoj systémov P + R, K + R, B + G, B + R
	5.2.2 Zavedenie regulácie parkovania aj mimo centra Trnavy, následná postupná výstavba parkovacích domov
5.3 Prepojenie dopravného a územného plánovania, zaviesť princípy integrovaného dopravného plánovania vrátane posilnenia významu telematických systémov	5.3.1 Podpora udržateľného rozvoja mesta, najmä udržateľnej výstavby
	5.3.2 Preferencia koncentrovanej zástavby s možnosťou obsluhy verejnou dopravou

5.4 Zvýšenie využitia zdieľaných druhov dopravy	5.4.1 Podpora pre carpooling (spolujazda) – podpora zriaďovateľov carpooling – vymedzenie parkovacích miest pre vozidlá zaradené do tohto systému – motivácia zamestnávateľov k podpore carpoolingu
	5.4.2 Podpora pro carsharing (zdieľanie vozidiel) podpora zriaďovateľov carsharingu – vymedzenie parkovacích miest pre vozidlá zaradené do tohto systému
5.5 Minimalizovanie negatívnych dopadov citylogistiky	5.5.1 Regulácia vjazdu zásobovacích vozidiel do centra mesta
	5.5.2 Program citylogistika

Nastavenie čo najefektívnejšieho systému mobility na území mesta Trnava a jeho funkčného územia a regiónu (automobilová doprava, železničná doprava, cyklistická doprava, pešia doprava, statická doprava) s intenzifikáciou základných vnútorných aj vonkajších cieľov dopravnej sústavy, bude základňou pre územné rozhodovanie a následné technické riešenie v oblasti dopravy.

#### 4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

PUM MFO Trnava je koncepčnou štúdiou všetkých subsystémov dopravy na území MFO Trnava s odporúčaním do časti Trnavského kraja.

Súčasťou MFO Trnava sú okrem územia krajského mesta Trnava územia týchto obcí: Biely Kostol, Bohdanovce nad Trnavou, Brestovany, Bučany, Dolné Lovčice, Hrnčiarovce nad Parnou, Jaslovské Bohunice, Malženice, Ružindol, Suchá nad Parnou, Šelpice, Špačince, Zavar, Zeleneč, Zvončín.

Územie, ktoré je v dosahu tohto strategického dokumentu je vymedzené hranicou MFO Trnava. Z hľadiska plánovania mobility v MFO Trnava nie je možné vynechať väzby na Trnavský kraj, ktorý je zdrojom a cieľom významného podielu ciest realizujúcich sa aj na území MFO Trnava.

PUM MFO Trnava bude možné využiť na účely ÚPN-M Trnava a súčasne bude podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti na území MFO Trnava. Jeho neoddeliteľnou súčasťou sú aj neinvestičné akcie, ktoré majú za cieľ presvedčiť obyvateľov a návštevníkov MFO Trnava o vhodnosti využívania udržateľných druhov dopravy a tiež zvýšiť bezpečnosť prevádzky v oblasti dopravy na tomto území.

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 k zlepšeniu životného prostredia v meste a k zvýšeniu bezpečnosti a plynulosti pre všetky druhy mestskej dopravy.

Návrhovú časť PUM MFO Trnava dopĺňajú prílohy, ktoré budú predmetom pravidelných aktualizácií podľa skutočného vývoja rozvoja dopravnej infraštruktúry a vývoja mobilityného správania obyvateľov.

Jednou z týchto príloh návrhovej časti sú zásobníky projektov:

- „zásobník tvrdých projektov“ – investičné zámery, ktoré sú v meste a jeho bezprostrednom okolí pripravované a ktorých účelnosť je v rámci projektu mobility preverená,
- „zásobník mäkkých projektov“, ktorý obsahuje návrhy na podporu udržateľnej mobility.

*Poznámka: Zostručnený výťah zásobníkov projektov tvorí prílohu tohto záverečného stanoviska.*

Navrhované projekty musia reagovať na zmeny podmienok (v území či právnom rámci), a preto nie sú súčasťou koncepcie, ktorá by mala byť nemenná.

Na návrhovú časť nadväzuje „Plán implementácie a monitorovania“. V tomto dokumente sú uvedené projekty pre najbližší návrhový horizont – akčný plán. Ďalej je uvedený spôsob monitorovania a implementácie navrhnutých riešení vrátane odporúčaní, ako vykonávať

evaluáciu navrhnutých indikátorov. Preto, aby Plán implementácie a monitorovania mohol flexibilne reagovať na zmeny v území či legislatíve, bude raz za 2 – 5 rokov aktualizovaný.

V návrhovej časti sú uvedené aj opatrenia a projekty, ktoré pomôžu dosiahnuť ciele vízie Plánu mobility, ale ktoré musia byť realizované mimo hraníc MFO Trnava v Trnavskom kraji. Keďže týmto je prekračovaná územná pôsobnosť PUM MFO Trnava, sú tieto opatrenia uvedené iba ako odporúčania pre ďalších investorov, ktorými sú štátne organizácie, Trnavský kraj a susedné obce.

PUM MFO Trnava pozostáva z týchto častí: Prieskumy a zber dát, Dopravný model, Analytická časť, Návrhová časť, Plán dopravnej obslužnosti, Plán implementácie a monitorovania.

Prieskumy a zber dát - zhromažďovanie dostupných podkladov o demografii a územnom rozvoji, údajov o doprave, dát ohľadom nehodovosti, resp. bezpečnosti a ďalších. Terénne prieskumy, prieskumy dopravného správania, sčítania dopravy a smerové (anketové) prieskumy.

Dopravný model – tvorba a kalibrácia dopravného modelu súčasného stavu, prognóza prepravného dopytu a vyhodnotenie jednotlivých modelových scenárov pre návrhovú časť.

Analytická časť - analýza dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov z hľadiska kapacity, ponuky a dopytu a z nich vyplývajúca disproporcia, ktorú je nutné riešiť. Analýza súčasného stavu mobility, dopravných systémov a sietí v riešenom území bola vykonaná na základe terénnych prieskumov, prieskumov dopravného správania, sčítania dopravy, smerových (anketových) prieskumov a multimodálneho štvorstupňového dopravného modelu súčasného stavu. Modelovanie a analýza dopravného dopytu je primárne zameraná na obdobie pracovného dňa, východiskovým rokom, pre ktorý bola získaná väčšina podkladových a kalibračných dát, bol stanovený rok 2019. Na základe dopravného modelu bolo vykonané modelovanie hladín hluku a modelovanie úrovne emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia.

V analytickej časti boli stanovené časové horizonty – 2025 (+5 rokov), 2030 (+ 10 rokov), 2040 (+ 20 rokov) a 2050 (+ 30 rokov), pre ktoré boli porovnávané tri varianty scenárov:

- nulový scenár – bez aktivít („*do-nothing*“), oproti existujúcemu stavu nie sú do modelových výpočtov doplnené žiadne plánované stavby a opatrenia. Obsahuje iba vývoj počtu obyvateľov a vývoj stupňa automatizácie;
- naivný scenár („*BAU – business as usual*“) pri zohľadnení nízkeho/stredného /vysokého rozvoja hlavných socioekonomických a územných premenných; rozvoj siete bude stanovený na základe reálnych možnosti rozvoja a budú splnené reálne nastavené opatrenia pre zmenu dopravného správania obyvateľstva;
- maximalisticky scenár („*do-all*“) na účel overenia, že navrhované opatrenia prispievajú k naplneniu identifikovaných cieľov a indikátorov; rozvoj siete a opatrení bude nastavený na maximálne naplnenie všetkých územno-plánovacích dokumentov, opatrení a ďalších nápadov bez ohľadu na finančnú náročnosť.

Záver analytickej časti je venovaný stratégii a vyjasneniu vízie mobility v konsenze s kľúčovými partnermi a verejnosťou a SWOT analýze. V nadväznosti na víziu a schválené strategické ciele je stanovený súbor merateľných indikátorov pre možné vyhodnotenie dopadov v procese napĺňania PUM MFO Trnava. SWOT analýza bola vykonaná pre každý dopravný subsystém aj komplexne celý systém dopravy v meste, vrátane dostupnosti, bezpečnosti a vplyvu na životné prostredie.

Návrhová časť – jej súčasťou je návrh optimalizácie rozvoja jednotlivých dopravných subsystémov, vyhodnotenie ich vzájomného spolupôsobenia a komentár z hľadiska vplyvov na životné prostredie. Navrhnuté opatrenia vychádzajú z vykonaných SWOT analýz a zároveň zohľadňujú nastavené a schválené vízie rozvoja uvedené v analytickej časti PUM MFO Trnava. V návrhovej časti je zohľadnená preferencia nemotorovej dopravy a preferencia verejnej hromadnej dopravy ako nosného prvku verejnej prepravy osôb, pri zachovaní kvalitného zásobovania územia mesta a pokrytie potrieb mobility obyvateľov.

Budúci navrhovaný systém bol overený na základe dopravného modelu a patrične upravený. PUM MFO Trnava bol spracovaný v jednom variante riešenia. Scenáre uvedené v analytickej časti sa líšia iba v rokoch predpokladanej realizácie vo vzťahu k naplneniu jednotlivých opatrení zo zásobníka projektov a nejedná sa o varianty koncepcie ako celku.

Plán implementácie a monitorovania - je samostatným vykonávacím dokumentom k PUM MFO Trnava a opatrení s ohľadom na technickú, administratívnu, finančnú, ekonomickú a prevádzkovú implementačnú kapacitu systému. Jeho súčasťou aj finančné prostriedky, ktoré je nutné z rozpočtu mesta Trnava a rozpočtu obcí MFO Trnava vynaložiť v jednotlivých rokoch na investičné a neinvestičné akcie.

Plán dopravnej obslužnosti - bol spracovaný ako príloha PUM MFO Trnava za účelom zosúladenia všetkých druhov dopravy a tým vytvorenie optimálneho riešenia systému dopravného spojenia v MFO Trnava. Zároveň má slúžiť na kvalitné zabezpečenie dopravnej obslužnosti a ako podklad pri zavádzaní integrovaného dopravného systému.

PUM MFO Trnava vo všeobecnej rovine rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, a jeho súčasťou je analýza súčasného stavu, vízie, ciele a zámery, vrátane návrhu vhodných opatrení, ich aktívnu komunikáciu, monitoring a hodnotenie. PUM MFO Trnava bude po schválení jedným zo strategických dokumentov mesta Trnava v oblasti rozvoja dopravných systémov a dopravnej infraštruktúry, ktorá je jednou z podmienok hospodárskeho rozvoja územia MFO Trnava.

## **5. Vzťah k iným strategickým dokumentom.**

Doprava ako celok, vrátane miestnej dopravy, má vo všeobecnosti vzťah so strategickými dokumentmi na medzinárodnej, národnej i regionálnej úrovni z ktorých možno uviesť napr.:

### Medzinárodná úroveň

- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Rámcový dohovor OSN o zmene klímy
- Kjótsky protokol k rámcovému dohovoru OSN o zmene klímy
- Parížska dohoda
- Sendaiský rámec pre znižovanie rizika katastrof na roky 2015–2030

### Európska úroveň

- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 v konečnom znení
- Európska zelená dohoda (*European Green Deal*), KOM (2019) 640 v konečnom znení
- Európa 2020 – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu KOM (2010) 2020 v konečnom znení
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS) KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ
- Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy
- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020
- 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 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (KOM(2016) 501 z 20. 7. 2016)

- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
- Energetický plán do roku 2050, KOM(2011) 885 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite železničného systému v Spoločenstve
- Smernica 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica EP a Rady 2009/28/ES z 23. Apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie
- Smernica EP a Rady 2018/844 z 30. Mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EU o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EU o energetickej efektívnosti
- Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách
- ZDRAVIE 2020: Európska politika pre zdravie a prosperitu
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (2014)

#### Národná úroveň

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – Zmeny a doplnky č.1 KURS 2001
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 – 2020
- Národná stratégia regionálneho a územného rozvoja SR do roku 2030 (2017)
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR (2001)
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (2016)
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020 (2013)
- Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 - 2020 (2013)
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach SR (2016)
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (2016)
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (2015)
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR (2015)
- Program revitalizácie železničných spoločností (2011)
- Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (2009)
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) na roky 2014 - 2020
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (2019)
- Akčné plány ochrany pred hlukom v okolí diaľnic a RC pre stav v roku 2006, resp. 2016
- Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (2011)
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020 (2014)
- Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (2018)
- Koncepcia ochrany prírody a krajiny do roku 2030 (2019)
- Koncepcia rozvoja poľovníctva v SR – národný program rozvoja poľovníctva a zachovania genofondu voľne žijúcej zveri (2017)
- Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (2020)



- Konceptia implementácie Agendy 2030 v medzinárodnom prostredí (2017)
- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (2014)
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (2019)
- Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030 (2013)
- Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2020 – 2024: Doprava, ktorá podporuje trvalo udržateľný hospodársky rast s ohľadom na ekológiu (2020)
- Konceptia Štátnej politiky zdravia SR (2008)
- Program rozvoja vidieka SR 2024 – 2020 (2014)

#### Regionálna úroveň

- Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (2014) v znení zmien a doplnkov
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016 – 2020 (TTSK, 2015)
- Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja (2020)
- Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského kraja na roky 2024 – 2020 (RUÚS) a integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja mestskej funkčnej oblasti krajského mesta Trnava na roky 2014 – 2020 (2018)
- Stratégia rozvoja cyklotrás a cykloopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (2018)
- Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030 (2015)
- Krajonno-ekologický plán: Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (2011)
- Stratégia rozvoja vidieka na území Trnavského samosprávneho kraja (2008)
- Akčný plán - Stratégia rozvoja vidieka na území Trnavského samosprávneho kraja (2009)
- Program odpadového hospodárstva Trnavského kraja na roky 2016 – 2020 (2018)
- Stratégia rozvoja priemyslu na území Trnavského samosprávneho kraja (2008)
- Akčný plán rozvoja priemyslu na území Trnavského samosprávneho kraj (2009)
- Program odpadového hospodárstva Trnavského kraja na roky 2016 – 2020 (2018)
- Energetická politika Trnavského samosprávneho kraja (2008)

#### Miestna úroveň

- Územné plány obcí MFO Trnava (Trnava, Biely Kostol, Bohdanovce nad Trnavou, Brestovany, Bučany, Dolné Lovčice, Hrnčiarovce nad Parnou, Jaslovské Bohunice, Malženice, Ružindol, Suchá nad Parnou, Šelpice, Špačince, Zavar, Zeleneč, Zvončín)
- Programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja obcí MFO Trnava,
- Generálny dopravný plán mesta Trnava (2008)
- Dopravné riešenie centrálnej mestskej zóny Trnava – II. etapa (2016)
- Konceptia rozvoja statickej dopravy mesta Trnava (2016)
- Konceptia rozvoja cyklotrás (2019)

### **III. Opis priebehu prípravy a posudzovania vplyvov na životné prostredie**

Obstarávateľom strategického dokumentu PUM MFO Trnava je mesto Trnava. Návrh tohto strategického dokumentu vypracovala spoločnosť AFFRY CZ s. r. o., Magistru 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika v apríli 2021.

Návrh PUM MFO Trnava podlieha posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“).

Príslušným orgánom pre posudzovanie vplyvov PUM MFO Trnava na životné prostredie je Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ Trnava“), ktorý proces posudzovania podľa zákona o posudzovaní riadil.

## 1. Harmonogram prípravy a schvaľovania strategického dokumentu

<b>Etapa prípravy a schvaľovania PUM MFO Trnava</b>	<b>Termín</b>
Vypracovanie oznámenia	04/2020
Vypracovanie návrhu PUM MFO Trnava	04/2021
Určenie rozsahu hodnotenia	06/2020
Vypracovanie správy o hodnotení	04/2021
Pripomienkovanie správy o hodnotení a návrhu PUM MFO Trnava	05 - 06/2021
Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu PUM MFO Trnava	15. 06. 2021
Vypracovanie odborného posudku, predloženie odborného posudku	10/2021
Vypracovanie záverečného stanoviska z posúdenia	10/2021
Zohľadnenie výsledkov posudzovania	11/2021
Predloženie návrhu PUM MFO Trnava na schválenie	11-12/2021

Počas vypracovania návrhu PUM MFO Trnava boli priebežne prerokované a pripomienkované jeho jednotlivé časti s obstarávateľom a spracovateľom správy o hodnotení. Návrh PUM MFO Trnava bol spolu so správou o hodnotení strategického dokumentu zverejnený na webovom sídle MŽP SR na webovej stránke

<https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-krajskeho-mesta-trnava-jeho-funkcneho-uzemia>

### **Proces posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie**

- Mesto Trnava, ktoré je v tomto prípade obstarávateľom strategického dokumentu, zabezpečilo vypracovanie oznámenia o strategickom dokumente „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“ (ďalej len „oznámenie o strategickom dokumente“).
- Oznámenie o strategickom dokumente podľa § 5 ods. 5 a prílohy č. 2 k zákonu o posudzovaní vypracovala spoločnosť EKOLA group, spol. s r. o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, podľa § 5 ods. 5 a prílohy č. 2 k zákonu o posudzovaní.
- Obstarávateľ, mesto Trnava, doručil oznámenie o strategickom dokumente na OÚ Trnava podľa § 5 ods. 1 zákona o posudzovaní listom č. OÚRaK/35767-29862/2020/Hn z 22. 04. 2021 (doručené na OÚ Trnava 28. 04. 2020).
- OÚ Trnava podľa § 6 ods. 2 zákona o posudzovaní zverejnil oznámenie o strategickom dokumente na webovej stránke ministerstva <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-krajskeho-mesta-trnava-jeho-funkcneho-uzemia> s určením termínu a miesta na predloženie pripomienok a miesta a času konania konzultácií a doručil listom č. OU-TT-OSZP3-2020/020776-003 zo 06. 05. 2020 oznámenie s informáciami uvedenými § 6 ods. 3 zákona o posudzovaní dotknutým orgánom (Krajský pamiatkový úrad Trnava; Trnavský samosprávny kraj; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek ŽP kraja; OÚ Trnava - odbor starostlivosti o ŽP, príslušné oddelenia; OÚ Trnava, odbor opravných prostriedkov, odbor výstavby a BP, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, pozemkový a lesný odbor; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave; dotknutým obciam (Biely Kostol, Bohdanovce nad Trnavou, Brestovany, Bučany, Dolné Lovčice, Hrnčiarovce na Parnou, Križovany nad Dudváhom, Malženice, Ružindol, Šelpice, Špačince, Vlčkovce, Zavar, Zeleneč, Zvončín).
- OÚ Trnava listom č. OU-TT-OSZP3-2020/020776-002 zo 06. 05. 2020 vyzval

obstarávateľa (mesto Trnava) na splnenie zákonných povinností vo veci informovania verejnosti, a zverejnenia oznámenia o strategickom dokumente.

- V zákonom termíne na zasielanie stanovísk k oznámeniu o strategickom dokumente bolo podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní OÚ Trnava doručených 13 písomných stanovísk dotknuté orgány (Trnavský samosprávny kraj, odbor cestovného ruchu, podpory podnikania a ŽP; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, odd. št. správy vôd a vybraných zložiek ŽP kraja; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP, orgán št. správy ochrany ovzdušia; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, orgán št. správy odpadového hospodárstva; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, orgán št. vodnej správy; OÚ Trnava, odbor výstavby a bytovej politiky; OÚ Trnava, pozemkový a lesný odbor; OÚ Trnava, odbor opravných prostriedkov; OÚ Trnava, odbor cestnej dopravy a PK; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave; dotknuté obce (Bohdanovce nad Trnavou, Vlčkovce, mesto Trnava).
- OÚ Trnava po prerokovaní s obstarávateľom, schvaľujúcim orgánom a dotknutými orgánmi určil podľa § 8 zákona o posudzovaní rozsah hodnotenia strategického dokumentu listom č. OU-TT-OSZP3-2020/020776-020 z 23. 06. 2020; s prihliadnutím na stanoviska doručené k oznámeniu.
- Rozsah hodnotenia podľa § 8 ods. 6 zákona bol zverejnený v plnom rozsahu na webovej stránke ministerstva <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-krajskeho-mesta-trnava-jeho-funkcneho-uzemia> a na webovej stránke mesta Trnava spolu s určením termínu a miesta na predloženie pripomienok k rozsahu hodnotenia.
- K rozsahu hodnotenia bolo predložené jedno písomné stanovisko (mesto Trnava).
- Obstarávateľ zabezpečil hodnotenie vplyvov PUM MFO Trnava na životné prostredie. Výsledok posudzovania je uvedený v správe o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“ (ďalej len „správa o hodnotení“). Hodnotenie vplyvov PUM MFO Trnava vykonala a správu o hodnotení vypracovala podľa § 9, prílohy č. 4 k zákonu o posudzovaní a určeného rozsahu hodnotenia spoločnosť EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 v apríli 2021.
- Správu o hodnotení predložil obstarávateľ mesto Trnava podľa § 9 ods. 6 zákona o posudzovaní OÚ Trnava spolu s návrhom PUM MFO Trnava listom č. OÚRaK/827-74221/2021/Hn z 19. 05. 2021.
- OÚ Trnava po obdržaní úplnej správy o hodnotení zverejnil správu o hodnotení a návrh strategického dokumentu v plnom znení na webovom sídle MŽP SR na webovej stránke <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-krajskeho-mesta-trnava-jeho-funkcneho-uzemia> s uvedením adresy, na ktorú možno predkladať stanoviská verejnosti, a termínu, do ktorého možno predkladať stanoviská.
- OÚ Trnava listom č. OU-TT-OSZP3-2021/002052-024 z 27. 05. 2021 vyzval dotknutú obec mesto Trnava aby o správe o hodnotení a PUM MFO Trnava informovali verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a zároveň verejnosti oznámili, kedy a kde je možné do správy o hodnotení nahliadnuť. Zároveň pripomenul zákonnú povinnosť obce zabezpečiť v spolupráci s príslušným orgánom verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu.
- OÚ Trnava listom č. OU-TT-OSZP3-2021/002052-025 z 27. 05. 2021 zaslal informáciu o zverejnení správy o hodnotení a PUM MFO Trnava dotknutým orgánom (Krajský pamiatkový úrad Trnava; Trnavský samosprávny kraj; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o ŽP, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek ŽP kraja; OÚ Trnava - odbor starostlivosti o ŽP, príslušné oddelenia; OÚ Trnava, odbor opravných prostriedkov, odbor výstavby a BP, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, pozemkový a lesný odbor; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave; dotknutým obciam (Biely Kostol, Bohdanovce nad Trnavou, Brestovany, Bučany, Dolné Lovčice, Hrnčiarovce na Parnou, Križovany nad Dudváhom, Malženice, Ružindol, Šelpice, Špačince, Vlčkovce,

Zavar, Zeleneč, Zvončín) a zároveň im oznámil, kde je možné do správy o hodnotení nahliadnuť s uvedením miesta a termínu na predkladanie stanovísk.

- Informáciu o vypracovaní návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení, vrátane týchto dokumentov v plnom znení, zverejnil obstarávateľ (mesto Trnava) na webovej stránke <https://www.trnava.sk/sk/uradny-oznam/oboznamenie-sa-so-spravou-o-strategickom-dokumente-plan-udrzatelnej-mobility-krajskeho-mesta-trnava-a-jeho-funkcneho-uzemia> a na úradnej tabuli s uvedením miesta a termínu na predkladanie stanovísk.
- Mesto Trnava do 21 dní od zverejnenia správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu zabezpečil podľa § 11 odsek 3 zákona o posudzovaní v spolupráci s príslušným orgánom verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu.
- Termín a miesto verejného prerokovania oznámil obstarávateľ, mesto Trnava, príslušnému orgánu a dotknutým orgánom a dotknutým obciam písomnou pozvánkou č. OÚRaK/827-77009/2021/Hn z 01. 06. 2021 a zároveň informáciu o čase jeho konania zverejnil spôsobom v mieste obvyklým na webovej stránke mesta Trnava <https://www.trnava.sk/sk/uradny-oznam/verejne-prerokovanie-spravy-o-hodnoteni-strategickeho-dokumentu-a-navrhu-strategickeho-dokumentu-plan-udrzatelnej-mobility-krajskeho-mesta-trnava-a-jeho-funkcneho-uzemia>.
- Príslušný orgán OÚ Trnava zverejnil informáciu o mieste a čase konania verejného prerokovania bez zbytočného odkladu na webovom sídle MŽP SR na webovej stránke <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-krajskeho-mesta-trnava-jeho-funkcneho-uzemia>.
- Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu PUM MFO Trnava sa konalo 15. 06. 2021 o 15:00 hod. v zasadacej miestnosti Mestského úradu Trnava, Trhová ulica č. 3, Trnava. Vzhľadom na situáciu spojenú s ochorením COVID-19 bola účasť verejnosti na verejnom prerokovaní zabezpečená prostredníctvom online pripojenia v aplikácii Teams. Link na verejné prerokovanie bol dostupný na stránke mesta Trnava [www.trnava.sk](http://www.trnava.sk) na úradnej tabuli a v časti oznamy. Táto informácia bola súčasťou pozvánky na verejné prerokovanie.
- Z priebehu a výsledkov verejného prerokovania bol vyhotovený záznam, ktorý obstarávateľ predložil príslušnému orgánu *listom* č. OÚRaK/827-80643ú2021/Hn zo 17. 06. 2021. Záznam spolu s prezenčnou listinou je súčasťou dokumentácie z procesu posudzovania.
- K správe o hodnotení bolo v zákonom stanovenom termíne OÚ Trnava doručených 10 písomných stanovísk (*Trnavský samosprávny kraj; OÚ Trnava, OSŽP, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP, št. orgán ochrany prírody a krajiny; OÚ Trnava, OSŽP, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP, orgán št. správy odpadového hospodárstva; OÚ Trnava, OSŽP, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP, orgán št. správy ochrany ovzdušia; OÚ Trnava, OSŽP, odd. ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP, orgán št. vodnej správy; OÚ Trnava, pozemkový a lesný odbor; OÚ Trnava, odbor opravných prostriedkov; Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave; Železnice SR, GR; obec Hrnčiarovce nad Parnou*).
- OÚ Trnava určil na vypracovanie odborného posudku podľa § 13 zákona o posudzovaní, *listom* č. OU-TT-OSZP3-2021/002052 z 07. 07. 2021, Ing. Vieru Huskovú, zapísanú v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod č. 134/96 - OPV.
- Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu vydáva podľa § 14 zákona o posudzovaní príslušný orgán, ktorým je v tomto prípade Okresný úrad Trnava odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia.

## 2. Orgán kompetentný na prijatie strategického dokumentu

Mestské zastupiteľstvo mesta Trnava

## 3. Druh prijatia, rozhodnutia

Všeobecne záväzne nariadenie

## 4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 v apríli 2021.

## 5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení strategického dokumentu posúdila Ing. Viera Husková, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod č. 134/96 – OPV, na základe listu č. OU-TT-OSZP3-2021/002052 z 07. 07. 2021, ktorým ju OÚ Trnava určil na vypracovanie odborného posudku, podľa § 13 ods. 4 zákona o posudzovaní.

Odborný posudok bol vypracovaný podľa § 13 ods. 8 zákona o posudzovaní a obsahuje všetky náležitosti, ktoré sú v ňom ustanovené.

Na základe výsledkov posúdenia spracovateľka odborného posudku konštatovala, že správa o hodnotení je vypracovaná v štruktúre podľa prílohy č. 4 k zákonu o posudzovaní a vzhľadom na charakter a rozsah strategického dokumentu poskytuje dostatok informácií o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie a obsahuje tiež návrh opatrení na odstránenie alebo zmiernenie identifikovaných vplyvov. Pri hodnotení obsahu správy o hodnotení nebola zistená žiadna nevhodná interpretácia ani úmyselné skresľovanie vstupných údajov.

Súčasťou odborného posudku bolo okrem posúdenie štruktúry a obsahu správy o hodnotení i posúdenie priebehu a úrovne procesu posudzovania strategického dokumentu a návrh záverečného stanoviska z procesu posudzovania. Spracovateľka odborného posudku po vyhodnotení úplnosti správy o hodnotení, stanovisk k správe o hodnotení, úplnosti zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti, vstupných informácií, výsledku verejného prerokovania návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení, návrhov opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie odporučila schválenie strategického dokumentu.

## 6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

V zákonom stanovenom termíne bolo na Okresný úrad Trnava doručených 10 písomných stanovisk k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu. *Vyhodnotenie akceptovania pripomienok a požiadaviek z predložených stanovisk je uvedené pri každej pripomienke a požiadavke kurzívou.*

### 1. Trnavský samosprávny kraj, odbor stratégií a projektov (list č.06996/2021/OÚPŽP-5 zo 14. 06. 2021)

Po preštudovaní dokumentácie a po vyžiadaní odborného stanoviska od odboru dopravnej politiky TTSK predkladá nasledujúce stanovisko:

- Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia nesmie byť v rozpore s Územným plánom regiónu Trnavského samosprávneho kraja.

#### Vyjadrenie spracovateľa PUM MFO Trnava

*PUM MFO Trnava je v súlade s Územným plánom regiónu Trnavského samosprávneho kraja.*

- V správe o hodnotení sa v prehľade najdôležitejších strategických dokumentov nenachádza „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“, ktorý je jedným z podkladov pre účely územno-plánovacej činnosti a súčasne aj záväzným podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti kraja. Informácia o tejto skutočnosti chýba v správe o hodnotení strategického dokumentu v kapitole II.6.2. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Je možné súhlasiť, že Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je jedným zo strategických dokumentov, ku ktorému má PUM MFO Trnava silný priamy vzťah. V kap. II.6. Správy o hodnotení nie je uvedené z toho dôvodu, že v dobe spracovania Správy o hodnotení PUM MFO Trnava bol PUM TTSK vo fáze schvaľovania zastupiteľstvom Trnavského samosprávneho kraja.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Akceptuje sa. Podmienky budú zapracované do záverečného stanoviska.

**2. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia** (list č. OU-TT-OSZP3-2021/016489-002 zo 07. 06. 2021)

ako orgán štátnej správy odpadového hospodárstva podľa § 104 písm. d) zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek sa berie na vedomie.

**3. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia** (list č. OU-TT-OSZP3-2021/016603-002 zo 07. 06. 2021)

ako orgán štátnej správy ochrany ovzdušia s „Plánom mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“ súhlasí.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek sa berie na vedomie.

**4. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia** (list č. OU-TT-OSZP3-2021/016504-004 z 18. 06. 2021)

vydávajú nasledujúce stanovisko k správe o hodnotení:

1. Návrh jednotlivých koridorov dopravných sietí (cestná, železničná, cyklistická) je situovaný v krajine, kde platí prvý stupeň územnej ochrany a uplatňujú sa tu všeobecné podmienky ochrany prírody a krajiny. V rámci dotknutého územia sú vymedzené chránené územia sústavy Natura 2000: Chránené vtáčie územie Špačinsko-nižnianske polia (SKCHVU054), Chránené vtáčie územie Úľanská mokraď (SKCHVU023), Územie európskeho významu Bolerázske sýľovisko (SKUEV0948). V rámci chránených území národnej siete je v dotknutom území vymedzený Chránený areál Trnavské rybníky s jeho ochranným pásmom, kde platí štvrtý a tretí stupeň územnej ochrany prírody a krajiny.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Uvedené lokality sústavy Natura 2000 a chránené územie národnej siete sú zohľadnené v Správe o hodnotení PUM MFO Trnava. Grafické znázornenie uvedených území vo vzťahu k jednotlivým projektom cestnej, železničnej a cyklo dopravy zo Zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava je zrejme z prílohy č. 2 Správy o hodnotení.

Nad rámec Rozsahu hodnotenia bolo spracované Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánov na územia sústavy Natura 2000, ktoré je prílohou č. 1 Správy o hodnotení. Primerané posúdenie bolo zamerané na tzv. tvrdé opatrenia zo Zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava.

Ďalej je nutné podotknúť, že PUM MFO Trnava je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni špecifických cieľov Návrhovej časti PUM MFO Trnava. Hodnotenie jednotlivých špecifických cieľov z hľadiska vplyvu na lokality sústavy Natura 2000 je rovnako uvedené v kap. IV. Správy o hodnotení. Na úrovni špecifických cieľov nebol identifikovaný potenciálne významne negatívny vplyv na lokality sústavy Natura 2000. Napriek tomu boli v rámci Správy o hodnotení navrhnuté opatrenia už pre konkrétne projekty, ktoré sú v strete s uvedenými lokalitami, a ktoré bude nutné rešpektovať pri príprave týchto projektov.

Posúdenie konkrétnych opatrení uvedených v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava, z hľadiska jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane návrhu zmierňujúcich opatrení bude nutné vykonať na úrovni projektov/zámerov v rámci procesu EIA a v ďalších stupňoch projektových príprav.

2. V kolízií s lokalitou Natura 2000 sú nasledovné projekty: scenár 2025- preložka cesty III/1286 v k. ú. Hrnčiarovce nad Parnou (č. 7), miestna komunikácia Zeleneč (č. 11),



cyklotrasa Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince (231) cyklotrasa Špačince – Bohdanovce na Trnavou – Klčovany (č. 170), cyklotrasa východne od obce Zeleneč č. (225) scenár prelomu 2025/2030 – obchvat Špačiniec (č. 19), Diaľnica D1 Blatné – Trnava – rozšírenie na šesťpruh, prestavba a výstavba MÚK Trnava a výstavby MUK Zeleneč (20). Protihlukové opatrenia na diaľnici D1 v úseku Trnava – Dolné Lovčice (č. 21); scenár 2030 – cyklotrasa Trnavské rybníky – Hrnčiarovce nad Parnou (č. 224), cyklotrasa 125 Zeleneč - Hrnčiarovce nad Parnou (227), cyklotrasa Trnava – Malženice – Jaslovské Bohunice (č. 230), cyklotrasa Bohdanovce nad Trnavou – Suchá nad Parnou (č. 233), cyklotrasa Trnava – Špačince – Jaslovské Bohunice – JE Jaslovské Bohunice (č. 235), cyklotrasa prepájajúca obec Špačince s cyklotrasou Trnava – Bučany (č. 237), cyklotrasa Malženice - Bučany – Brestovany – Trakovice – Dolné Zelenice (č. 238); scenár prelomu 2030/2040% - výstavba novej železničnej zastávky neďaleko obce Dolné Lovčice a výstavba prístupových ciest k zastávke (č. 53); scenár 2040 – cyklotrasa Modranka – Vlčkovce (č. 225), cyklotrasa Zeleneč – Slovenská Nová Ves (č. 226); scenár 20 50 – vybudovanie vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina (č. 61).

#### Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Uvedené strety konkrétnych projektov s lokalitami Natura 2000 boli v Správe o hodnotení PUM MFO Trnava zohľadnené napriek tomu, že PUM MFO Trnava je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni špecifických cieľov Návrhovej časti PUM MFO Trnava. Avšak už v tejto fáze bolo v Správe o hodnotení na jednotlivé strety upozornené a bol vykonaný návrh opatrení a návrh ďalšieho postupu pre projektovú prípravu, resp. proces EIA. Nad rámec Rozsahu hodnotenia bolo spracované Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánov na územia sústavy Natura 2000, ktoré je prílohou č. 1 Správy o hodnotení. Primerané posúdenie bolo zamerané na tzv. tvrdé opatrenia (stavby cestnej, železničnej a cyklo dopravy) zo Zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava. Na základe vyhodnotenia možných vplyvov koncepcie bolo v Posúdení konštatované, že navrhnutý PUM MFO Trnava nebude mať významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany sústavy Natura 2000. V rámci posudzovanej koncepcie PUM MFO Trnava boli identifikované maximálne mierne negatívne vplyvy projektov na lokality sústavy Natura 2000.

#### Vyjadrenie spracovateľky odborného posudku

Strategický dokument, ktorým je PUM MFO Trnava nie je konkrétnou činnosťou, ktorá má jednoznačné parametre, a preto je možné jednotlivé vplyvy dokumentovať len v rozsahu prislúchajúcom charakteru posudzovaného strategického dokumentu. S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť. Projekty uvedené v zásobníku projektov, ktorý tvorí prílohu strategického dokumentu sú navyše iba odporúčané a bude ich možné realizovať iba v prípade ich kladného posúdenia podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) a povolenia podľa osobitných predpisov za plnej aktívnej účasti orgánov ochrany životného prostredia a zdravia.

#### Vyjadrenie OÚ Trnava

Požiadavka sa berie na vedomie.

3. Dokument je navrhovaný v dvoch variantoch, Variantnosť spočíva iba v zmene predpokladanej časovej realizácie jednotlivých opatrení/stavieb. Vplyvy predloženého strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody neboli vyhodnotené dostatočne. Rámčovo a veľmi všeobecne bolo vykonané len hodnotenie pre jednotlivé špecifické ciele, ktoré zahŕňajú konkrétne projekty/opatrenia. Takmer pre všetky projekty bol vplyv hodnotený ako zanedbateľný alebo mierne negatívny. A to v prípade projektov, kde dochádza k priamemu územnému stretu s chránenými územiami. Správa sa venovala len otázke vyhodnotenia vplyvov cestnej a železničnej dopravy, vyhodnotenie vplyvu cyklistickej dopravy absentuje. Zároveň dokument bližšie nešpecifikuje technické parametre navrhovaných cyklotrás.

#### Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Posudzované varianty PUM MFO Trnava v rámci jednotlivých časových horizontov sú uvedené v kap. II. 6. a v kap. VI. 1. Správy o hodnotení. Jedná sa o uvedené scenáre (= varianty) – nulový (Do Nothing), naivný (BAU) a maximalistický (ALL). Nulový scenár je scenár, keď nie sú oproti existujúcemu stavu do modelových výpočtov doplnené žiadne plánované stavby a opatrenia. Dochádza iba k vývoju počtu obyvateľov a vývoju stupňa automobilizácie. Naivný scenár je zohľadnený pri nízkom/strednom/vysokom rozvoji hlavných socioekonomických a územných premenných. Rozvoj siete

v naivnom scenári bol stanovený na základe reálnych možností rozvoja a budú splnené reálne nastavené opatrenia pre zmenu dopravného správania obyvateľov. Maximalistický scenár uvádza rozvoj siete a opatrení na maximálne naplnenie všetkých územno-plánovacích dokumentov, opatrení a ďalších nápadov bez ohľadu na finančnú náročnosť.

Varianty (=scenáre) vychádzajú zo zadávacích podmienok objednávateľa PUM MFO Trnava – Mesto Trnava. Ich detailný popis je uvedený v samotnom PUM MFO Trnava.

Je nutné podotknúť, že PUM MFO Trnava je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni špecifických cieľov Návrhovej časti PUM MFO Trnava. Napriek tomu boli v rámci Správy o hodnotení navrhnuté opatrenia už pre konkrétne projekty, ktoré sú v strete s uvedenými lokalitami, a ktoré bude nutné rešpektovať pri ich príprave.

Aj napriek posúdeniu strategického dokumentu boli v Správe o hodnotení preverené konkrétne projekty z hľadiska stretov a potenciálneho ovplyvnenia jednotlivých zložiek životného prostredia. Posúdenie konkrétnych opatrení uvedených v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava, z hľadiska jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane návrhu zmiernujúcich opatrení bude nutné vykonať na úrovni projektov/zámerov v rámci procesu EIA a v ďalších stupňoch projektových príprav. Napriek tomu možno konštatovať, že priamy územný stret projektov s chránenými územiami nemusí znamenať významne negatívny vplyv. Radu negatívnych vplyvov možno kompenzovať opatreniami, ktoré bude nutné rešpektovať v ďalších stupňoch projektových príprav (nie len na úrovni EIA) podľa podrobného technického riešenia jednotlivých projektov, ktoré nie je v súčasnej dobe známe.

Správa o hodnotení sa venuje okrem iného i vyhodnoteniu vplyvov jednotlivých cyklotrás zo zásobníka projektov na zložky životného prostredia a verejného zdravia aj napriek tomu, že sa jedná o strategický dokument, ktorý je hodnotený na úrovni špecifických cieľov Návrhovej časti PUM MFO Trnava vid' kap. IV.1. Správy o hodnotení.

PUM MFO Trnava je strategickým dokumentom, ktorý definuje víziu a strategické a špecifické ciele. Ďalej navrhuje konkrétne opatrenia a vhodné činnosti k naplneniu jednotlivých cieľov. Konkrétne technické parametre cyklotrás budú upresnené v ďalších stupňoch projektových príprav.

#### Vyjadrenie spracovateľky odborného posudku

Vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie boli posúdené primerane jeho charakteru a etape posudzovania – strategické environmentálne posudzovanie (SEA)

#### Vyjadrenie OÚ Trnava

Požiadavka sa berie na vedomie.

4. Taktiež nie je možné súhlasiť s vyhodnotením vplyvu strategického dokumentu na územia sústavy Natura 2000. Pri viacerých projektoch uvedených v strategickom dokumente nie je možné vylúčiť ich významný negatívny vplyv na chránené územia Natura 2000 napr. obchvat obce Šelpice. Absentuje vyhodnotenie vplyvu na fragmentáciu územia, obmedzenie migrácie živočíchov a nie sú navrhnuté žiadne adekvátne opatrenia na ich zmiernenie. Predmetom primeraného hodnotenia neboli všetky projekty, ktoré boli uvedené v správe o hodnotení. Vplyv bol vyhodnotený vo všeobecnej rovine na jednotlivé územia Natura 2000, absentovalo vyhodnotenie vplyvov na jednotlivé predmety ochrany.

#### Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánov na územia sústavy Natura 2000 bolo spracované nad rámec Rozsahu hodnotenia a bolo spracované podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, 2016). Je potrebné upozorniť, že sa jedná o posúdenie strategického dokumentu, teda „plánu“ podľa uvedenej metodiky. Nejedná sa o primerané posúdenie „projektov“.

Obchvat Šelpíc nie je uvedený v Zásobníku projektov PUM MFO Trnava. Pokiaľ je tým myslený obchvat Špačiniec (projekt č. 19), tak bol tento projekt v rámci Primeraného posúdenia vyhodnotený s mierne negatívnym vplyvom v súlade s vyššie uvedenou metodikou. V prípade, že by bol identifikovaný významne negatívny vplyv projektu na lokalitu sústavy Natura 2000, spracovateľ Správy o hodnotení by navrhol vypustenie projektu zo zásobníku projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava.

Potenciálne vplyvy na fragmentáciu a obmedzenie migrácie vplyvom naplnenia PUM MFO Trnava boli zvážené v kap. „Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie“ Primeraného posúdenia.

Opatrenia na prevenciu negatívnych vplyvov sú samostatnou kapitolou Primeraného posúdenia.

Predmetom Primeraného posúdenia sú tzv. tvrdé opatrenia zo Zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava (projekty cestnej, železničnej a cyklo dopravy) – vid' kap. „Informácie o pláne“ Primeraného posúdenia.



Posúdenie bolo vykonané v maximálnej možnej miere a podrobnosti vzhľadom k tomu, že sa jedná o strategický dokument. Navyiac bolo Primerané posúdenie vypracované nad rámec Rozsahu hodnotenia a nebolo teda vyžadované. Spracovateľ Správy o hodnotení však uznal za vhodné už v tejto fáze strategického dokumentu preveriť potenciálne vplyvy konkrétnych projektov PUM MFO Trnava na lokality Natura 2000 a v prípade potreby vylúčiť projekty, ktoré by mohli mať významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany sústavy Natura 2000. Zároveň spracovaním Primeraného posúdenia spracovateľ Správy o hodnotení upozornil na projekty, na ktoré je nutné sa bližšie zamerať v ďalších stupňoch projektových príprav a na úrovni EIA.

Hodnotenie vplyvov na predmety ochrany dotknutých lokalít sústavy Natura 2000 je predmetom kap. Identifikácia dotknutých území sústavy Natura 2000.

Vyjadrenie spracovateľky odborného posudku

S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť. Pozri vyjadrenie k 2. bodu tohto stanoviska.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Požiadavka sa berie na vedomie.

5. Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov projektov navrhovaných v strategickom dokumente je nedostatočné, chýba kvantifikácia ich významnosti. Za kumulatívne vplyvy sa nesprávne považujú len vplyvy dopravných projektov prevažne tvoriacich predložený plán, nezohľadňuje sa pôsobenie iných činností a strategických dokumentov. Navrhované opatrenia na zmiernenie vplyvov na záujmy ochrany prírody sú len vo všeobecnej rovine. A nie sú navrhované adresne pre dotknuté chránené územia a ich predmety ochrany. Dokument sa odvoláva, že jednotlivé vplyvy a opatrenia na zmiernenie vplyvov, budú vyhodnotené v rámci zapracovania jednotlivých projektov do územnoplánovacej dokumentácie dotknutej obce. S týmto tvrdením nemožno súhlasiť, nakoľko tento dokument bude mať pre jednotlivé obce záväzný charakter, t. j. budú ho musieť prevziať v celej podobe. Zároveň nie všetky navrhované projekty/opatrenia spadajú medzi činnosti, ktoré je potrebné posúdiť podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Kumulatívne a synergické vplyvy boli v Správe o hodnotení nad rámec strategického posúdenia zvážené aj na úrovni projektov – relevantných opatrení. Potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy boli identifikované na základe priestorového vymedzenia opatrenia zo zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava v území. Ďalej boli potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy vyhodnotené na základe identifikácie týchto vplyvov v rámci Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000.

Pôsobenie iných strategických dokumentov, resp. environmentálnych aspektov je zohľadnené vo vyhodnutí súladu PUM MFO Trnava s ostatnými strategickými dokumentmi v kap. II.6. a III.5. Pôsobenie iných činností je nad rámec strategického hodnotenia zahrnuté v Primeranom posúdení významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000.

Kvantifikácie významnosti jednotlivých vplyvov PUM MFO Trnava (vr. kumulatívnych) je zrejme z kap. IV.1. Správy o hodnotení.

Je treba upozorniť, že sa jedná o strategický dokument, a preto je väčšina definovaných opatrení na ochranu prírody a krajiny definovaná vo všeobecnej rovine. Súčasťou kap. V. Správy o hodnotení sú takmer konkrétne opatrenia pre konkrétne projekty – vid' špecifické opatrenia. Tieto konkrétne opatrenia sú navrhnuté nad rámec strategického plánovania a vychádzajú z Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000, ktoré bolo spracované nad rámec Rozsahu hodnotenia.

Súčasťou všeobecných opatrení v kap. V.1. Správy je nasledujúce: „Pri jednotlivých stavbách zo zásobníka projektov PUM MFO Trnava (zámerov) dôsledne posúdiť možné vplyvy na životné prostredie prostredníctvom procesov EIA, prípadne ďalších správnych konaní (územné, stavebné), a závery z týchto konaní brať ako záväzné.“ Správa o hodnotení neuvádza vyhodnotenie vplyvov jednotlivých projektov v rámci zapracovania do územnoplánovacej dokumentácie.

Príslušný odbor uvádza, že nie všetky projekty spadajú medzi činnosti, ktoré je treba posúdiť podľa zákona o posudzovaní vplyvov. S týmto sa dá stotožniť. Preto spracovateľ Správy o hodnotení formuloval vyššie uvedené opatrenia s odkazom na proces EIA a ďalšie administratívne konania v rámci povoľovania projektov.

Vyjadrenie spracovateľky odborného posudku

*Kumulatívne vplyvy nie sú samostatnou kapitolou posudzovania, tie sa zohľadňujú v rámci celého procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu navrhovanej činnosti na všetky zložky a faktory životného prostredia vrátane fauny a flóry, biotopy a chránené územia. Kumulatívne vplyvy strategického dokumentu je dôležité vyhodnotiť vo vzťahu s inými strategickými dokumentmi, ktoré sú v dosahu jeho vplyvov.*

*Vyjadrenie OÚ Trnava*

*Požiadavka sa berie na vedomie.*

6. Predložená správa o hodnotení má veľa nedostatkov, nejasnosť variantného riešenia, všeobecné vplyvy, absencia identifikácie vplyvov na záujmy ochrany prírody a nedostatočné primerané posúdenie sú dôvody, kvôli ktorým nemožno súhlasiť so závermi predloženej správy o hodnotení.

*Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení*

*Na všetky uvedené pripomienky je už uvedená reakcia v odstavcoch vyššie.*

*Vyjadrenie spracovateľky odborného posudku*

*Správa o hodnotení je vypracovaná primerane charakteru a dosahu posudzovaného strategického dokumentu.*

*Vyjadrenie OÚ Trnava*

*Požiadavka sa berie na vedomie.*

7. Spomedzi projektov navrhovaných v strategickom dokumente požadujeme vypustiť tie, pri ktorých nie je možné vylúčiť významný negatívny vplyv na záujmy ochrany prírody. Zároveň požadujeme vypustiť z dokumentu obchvat Špačince (č. 19), ktorý nie je ani súčasťou plánu udržateľnej mobility TTSK. Zároveň žiadame vypustiť tie cyklotrasy, ktorých trasovanie si vyžaduje vytvorenie nových koridorov (nie sú v koridore existujúcej cesty/poľnej cesty). Za takúto považujeme cyklotrasu č. 170, ktorá je situovaná v Chránenom vtáčom území Špačinsko-nižnianske polia. Zároveň je trasovaná paralelne s cyklotrasou č. 231, ktorá využíva už existujúcu dopravnú sieť. Pri cyklotrase 235 žiadame trasovať úsek východne od obce, tak aby rešpektoval krajinné prvky a v maximálnej miere využíval existujúcu dopravnú sieť (momentálne trasované cez pole).

*Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení*

*U žiadneho z projektov tzv. tvrdých opatrení zo Zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava nebol v rámci Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánov na územia sústavy Natura 2000 identifikovaný významne negatívny vplyv.*

*Z Primeraného posúdenia nevyplývalo hodnotenie projektu č. 19 (obchvat Špačinciac) s významne negatívnym vplyvom na lokality NATURA 2000. Podľa spracovateľa Správy o hodnotení preto nie je odôvodniteľné vypustenie projektu zo Zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava.*

*Vyjadrenie spracovateľa PUM MFO Trnava*

*Stavba č. 19 (obchvat Špačince) - Stavba skvalitní verejný priestor v obci Špačince a umožní navýšenie dopravy do AE Jaslovské Bohunice bez významných negatívnych dopadov na obec.*

*Stavby č. 170, 231 vychádzajú z podkladov Konceptia rozvoja Cyklotrás v meste Trnava.*

*Stavba č. 235 vychádza z potreby napojenia okolitých obcí na cyklistickú infraštruktúru, vzhľadom k mestu Trnava.*

*Vyjadrenie spracovateľky odborného posudku*

*Projekty uvedené v zásobníku projektov, ktorý tvorí prílohu strategického dokumentu sú navyše iba odporúčané a bude ich možné realizovať iba v prípade ich kladného posúdenia podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) a povolenia podľa osobitných predpisov za plnej aktívnej účasti orgánov ochrany životného prostredia a zdravia. Odporúčané projekty, ktoré nie sú v súlade s platnou ÚPN obcí sa musia s týmito dokumentmi zosúladiť. Zmeny a doplnky ÚPN podliehajú zisťovaciemu konaniu podľa zákona o posudzovaní.*

*Vyjadrenie OÚ Trnava*

*Požiadavka sa berie na vedomie. Pre konkrétne navrhované činnosti, ktoré budú dosahovať prahové hodnoty stanovené zákonov, bude vykonané zisťovacie konanie alebo posudzovanie v zmysle zákona.*

8. Taktiež požadujeme vypustiť tie projekty, pri ktorých nie je možné vylúčiť významný negatívny vplyv na záujmy ochrany prírody, a to nielen na území Trnavského kraja, ale na území celého Slovenska. Je to budovanie vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina, ktorej výstavba a prevádzka by nielen negatívne ovplyvnila viaceré chránené územia, ale bola by významnou migračnou bariérou pre živočíchy. Podotýkame, že

ani vysokorýchlostná trať nie je uvedená medzi infraštruktúrnymi opatreniami Strategického plánu rozvoja dopravy SR.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

U žiadneho z projektov tzv. tvrdých opatrení zo Zásobníka projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava nebol v rámci primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000 identifikovaný významne negatívny vplyv.

Významne negatívny vplyv nebol identifikovaný ani u projektu č. 61 zo Zásobníka projektov (Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina).

K pripomienke, že vysokorýchlostná trať nie je uvedená medzi infraštruktúrnymi opatreniami Strategického plánu rozvoja dopravy SR je možné konštatovať, že aktuálny Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II (december 2016) uvádza ako jeden z globálnych strategických cieľov nasledujúce: Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť. Je potrebné podotknúť, že Strategický plán rozvoja dopravy SR je do roku 2030. S projektom č. 61 (Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina) Zásobník projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava uvažuje v horizonte k roku 2050, teda v súlade so strategickými cieľmi Strategického plánu rozvoja dopravy SR.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Požiadavka sa berie na vedomie.

9. Okrem vyššie uvedeného požadujeme v strategickom dokumente:

- Akceptovať výsledky posudzovania vplyvov projektov zahrnutých v predloženom strategickom dokumente;
- Opatrenia na zmiernenie vplyvov na migráciu živočíchov konzultovať s organizáciou ochrany prírody;
- V prípade, že migračnou bariérou je niekoľko dopravných prvkov v území (cesta, železničná trať) navrhovať opatrenia komplexne, aby bol zabezpečený prechod živočíchov cez všetky identifikované bariéry;
- Navrhnúť opatrenia na ochranu migračných koridorov v nadväznosti na objekty tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Rozšírenie podmienok o vyššie uvedené je možné odporučiť.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Požiadavka sa berie na vedomie.

**5. Okresný úrad Trnava, pozemkový a lesný odbor** (list č. OU-TT-PLO-2021/016502 z 01. 06. 2021)

Po preskúmaní predložených materiálov nemá Okresný úrad Trnava, pozemkový a lesný odbor k navrhovanému plánu žiadne pripomienky.

Upozorňuje, že v prípade záberu poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať podľa zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek a upozornenie sa berie na vedomie.

**6. Okresný úrad Trnava, odbor opravných prostriedkov** (list č. OU-TT-PLO-2021/016502 z 01. 06. 2021)

ako orgán štátnej správy podľa § 5 ods. 3 písm. f) zákona č. 330/1991 o pozemkových úpravách... a zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy po preskúmaní predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu zaujíma k správe o hodnotení nasledujúce stanovisko:

Správny orgán berie na vedomie správu o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“ a konštatuje, že z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy nemá k predloženému strategickému dokumentu žiadne pripomienky.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek sa berie na vedomie.

**7. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP** (list č. OU-HC-OSZP-2020/016610 z 30. 06. 2010)

ako orgán štátnej vodnej správy podľa § 61 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách z hľadiska ochrany vodných pomerov k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu nemá pripomienky.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek sa berie na vedomie.

**8. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave** (list č. RUVZ/2021/02649/Kk-HŽP z 03. 06. 2021)

vydáva toto záväzné stanovisko: S návrhom účastníka konania: Okresný úrad Trnava, Kollárova 8, 917 02 Trnava, IČO: 00 151 866 pre navrhovateľa: Mesto Trnava, Ulica Hlavná 1/1, 917 02 Trnava, IČO: 00 313 114 zo dňa 05. 08. 2020 na strategický dokument: „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“ sa súhlasí.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Súhlasné záväzné stanovisko sa berie na vedomie.

**9. Železnice SR, GR, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce** (list č. 14718/2021/0210-3 z 22. 06. 2021)

Zasielajú k správe o hodnotení nasledujúce stanovisko:

1. Zachovanie ochranného pásma dráhy (ďalej len „OPD“) 60 m od osi krajnej koľaje podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov

2. V prípade návrhu/podpory výstavby ochrannej a izolačnej zelene v blízkosti železničných tratí tiež rešpektovať zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach, podľa ktorého je podľa § 4 v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry a podľa § 6 vlastníci a užívatelia nehnuteľnosti a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v OPD sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčasť, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre v OPD len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy.

3. V rámci prozákazníckej orientácie sa ŽSR nebránia vytváraniu nových miest zastavenia v rámci podpory mobility a zvýšenia konkurencieschopnosti voči IAD a PAD (návrh zastávok na území mesta Trnava – Trnava obchodná zóna, Trnava západ, Dolné Lovčice). Opodstatnenosť a ekonomická efektívnosť jednotlivých návrhov by však mala byť preukázaná a podložená štúdiou uskutočniteľnosti.

4. Rekonštrukcie nástupíšť a priestorov pre cestujúcich a zavádzanie informačných systémov mimo koridorové trate sú na ŽSR realizované v rámci významnejších komplexných rekonštrukcií jednotlivých traťových úsekov. Súčasná koncepcia rekonštrukčných prác nie je nastavená iba na rekonštrukciu nástupíšť, priestorov pre cestujúcich a informačných systémov.

5. Výstavba vysokorýchlostných tratí nie je momentálne prioritou medzi strategickými zámermi ŽSR. Nachádzajú sa vo výhľadových strategických zámeroch ŽSR na základe strategického dokumentu KURS 2001 v znení zmien z roku 2011. Výstavba VRT sa na území SR aktuálne sleduje v rámci prepojenie krajín V4.

6. Žiadame v rámci zosobníka projektov akceptovať a zosúladiť naše vyjadrenia, ktoré Vám boli zaslané 17. 08. 2020 Ing. Bučekom v mailovej komunikácii.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Jedná sa o obecné upozornenie a podnety skôr k Návrhovej časti PUM MFO Trnava.

Pripomienky č. 5 a 6 sa rovnako týkajú Návrhovej časti PUM MFO Trnava, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala.

Vyjadrenie spracovateľa PUM MFO Trnava

Výstavba vysokorýchlostnej trate je obsiahnutá v zosobníku projektov v horizonte 2050 - poloha VRT je prevzatá z nadradenej platnej dokumentácie.

Zosobník projektov je zosúladený s pripomienkami zaslanými 17. 08. 2020 Ing. Bučekom.

7. Existujúce strategické a rozvojové zámery na železničnej infraštruktúre:

a) Optimalizácia trate Trnava – Kúty – Sered', počas ktorej ŽSR výhľadovo uvažujú so zvýšením maximálnej traťovej rýchlosti do 100 km/h, s rekonštrukciou železničného zvršku, s modernizáciou oznamovacích a zabezpečovacích zariadení s diaľkovým riadením a s úpravami priecestí. V súčasnosti je zámerom pre danú navrhovanú činnosť realizovať posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA):

b) rozhodnutie zo zisťovacieho konania (č. OU-TT-OSZP3-22021/003458-014) vydané 16. 02. 2021. OU Trnava k oznámeniu o zmene EIA „Boleráz – Smolenice, KRŽŽ koľ. Č. 1, k. ú. Boleráz, Biňovce, Smolenice.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Jedná sa o upozornenie na proces EIA jednej zo stavieb, ktorá je rovnako uvedená v Zásobníku projektov Návrhovej časti PUM MFO Trnava.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Požiadavka sa berie na vedomie.

**10. Obec Hrnčiarovce nad Parnou (list č. HR-4/2021/1989/ST z 08. 06. 2021)**

Oznamuje, že nemá námietky voči správe o hodnotení strategického dokumentu - Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez námietok sa berie na vedomie.

## **7. Verejné prerokovanie a jeho závery**

Mesto Trnava v spolupráci s príslušným orgánom zvolalo verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu PUM MFO Trnava podľa § 11 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov pozvánkou č. OÚRaK/827-77009/2021/Hn z 01. 06. 2021. Termín a miesto verejného prerokovania bol verejnosti oznámený prostredníctvom oznamu na úradnej tabuli mesta Trnava a na webovej stránke mesta [www.trnava.sk](http://www.trnava.sk). Príslušný orgán informovalo o konaní verejného prerokovania na webovom sídle MŽP SR.

Vzhľadom na situáciu vo vzťahu s COVID-19 účasť verejnosti a ďalších pozvaných na verejnom prerokovaní bola možná prostredníctvom online pripojenia v aplikácii Teams. Link pre pripojenie sprístupnilo mesto Trnava na svojej webovej stránke a o tejto skutočnosti informovalo i na úradnej tabuli mesta.

Verejné prerokovanie sa konalo 15. 06. 2021 o 15:00 hod. v zasadacej miestnosti Mestského úradu Trnava, Trhová ulica č. 3, Trnava.

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnili zástupcovia obstarávateľa (mesto Trnava), príslušného orgánu (Okresný úrad Trnava), spracovateľa strategického dokumentu (AFRY CZ s.r.o.), spracovateľa správy o hodnotení (EKOLA group, spol. s r. o.), dotknutých obcí (Zeleneč) a verejnosti (Železnice SR.). Podľa prezenčnej listiny sa na verejnom prerokovaní zúčastnilo fyzicky 14 účastníkov a online pripojením 5 účastníkov.

Po úvodnom privítaní sa zástupca spracovateľa strategického dokumentu (Ing. O. Kýp, AFRY CZ s.r.o.) opýtal zástupkyne príslušného orgánu v akom štádiu je proces posudzovania a kedy bude ukončený.

Ing. Šáriková, zástupkyňa príslušného orgánu uviedla, že po získaní všetkých stanovísk bude spracovaný odborný posudok a proces sa ukončí vydaním záverečného stanoviska.

Ing. Libor Ladyš, zástupca spracovateľa správy o hodnotení (Ekola group, spol. s r.o.) odprezentoval účastníkom posudzovaný strategický dokument a jeho návrhovú časť.

Ing. Pavel Hudousek z Ekola group, spol. s r.o. informoval účastníkov o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na územia sústavy chránených území Natura 2000.

V diskusii vystúpili:

Lýdia Haburayová (ŽSR) sa spýtala zástupkyne príslušného orgánu, prečo ŽSR ako dotknutá spoločnosť neobdržali žiadosť o stanovisko k správe o hodnotení.

Ing. Šáriková odpovedala, že na základe zverejnených oznamov na stránke enviroportal a na stránke mesta Trnava, verejnosť sa mala možnosť vyjadriť. Zároveň uviedla, že spoločnosti ŽSR bude poskytnutá možnosť na vznesenie stanoviska.

Lubomír Jedlička, starosta obce Zeleneč, vyslovil spokojnosť so spracovaním SEA z hľadiska vedenia železnice a cyklotrás. Upozornil, že v dokumente chýbajú opatrenia proti hluku z diaľnice na obec Zeleneč.

*Ing Eva Göpfertová*, zástupkyňa spracovateľa SEA sa vyjadrila, že uvedené preverí a bude p. starostu obce Zeleneč o tom informovať.

Nakoľko neboli vznesené žiadne iné pripomienky ani požiadavky, po dohode všetkých prítomných bolo verejné prerokovanie ukončené.

Z verejného prerokovania neboli prijaté žiadne osobitné závery.

Priebeh verejného rokovania bol písomne zaznamenaný v zázname z verejného prerokovania a je spolu s prezenčnou listinou súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania.

Originál záznamu z verejného prerokovania je uložený v agende „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“, č. spisu 827/2021 na MsÚ v Trnave, odbor územného rozvoja a koncepcii.

#### **IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU**

Predmetom posudzovania bol strategický dokument s miestnym dosahom, ktorý má byť jedným z podkladov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry na území mesta Trnava a jeho funkčného dosahu. Navrhované riešenie vychádza z dôslednej analýzy súčasného stavu a z dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov z hľadiska kapacity, ponuky a dopytu a z nich vyplývajúca disproporcía, ktorú je nutné riešiť.

Analýza súčasného stavu mobility, dopravných systémov a sietí v riešenom území bola vykonaná na základe terénnych prieskumov, prieskumov dopravného správania, sčítania dopravy, smerových (anketových) prieskumov a multimodálneho štvorstupňového dopravného modelu súčasného stavu.

Všeobecne možno predpokladať pozitívne vplyvy PUM MFO Trnava na kvalitu života v jeho dosahu. Systematické a koordinované navrhované ciele vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napr. vyššia bezpečnosť premávky, pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, zníženie znečisťovania zložiek životného prostredia, redukcia hluku ako významného stresového faktoru. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsob ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.

Odporúčané projekty, ktoré obsahuje „Zásobník projektov“ uvedený v prílohe PUM MFO Trnava sú navrhované s cieľom zlepšiť najmä kvalitu dopravnej infraštruktúry, tzn. najmä zvýšiť rýchlosť a plynulosť dopravy a znížiť dopravnú nehodovosť a negatívne vplyvy dopravy na riešené prostredie, najmä na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravie.

S novými dopravnými stavbami je často spojený okrem pozitívnych i negatívne vplyvy a zásahy do zastavaného územia a krajiny. Potenciálne riziká predstavujú napr. záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, fragmentácia biotopov, ovplyvnenie migračných trás živočíchov, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, ovplyvnenie hydrogeologických pomerov a pod.

Výstavbou nových dopravných stavieb sa budú prinášať do územia ďalšie technické prvky, ktoré môžu priamo a nepriamo narušovať priaznivý stav a predmet ochrany chránených území vrátane lokalít sústavy chránených území Natura 2000, rušiť živočíchy hlukom, svetlom pri stavbe aj prevádzke. V neposlednom rade je tu riziko negatívneho ovplyvnenie krajinného rázu dopravnými stavbami.

Pri realizácii nových dopravných stavieb je možné vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení dosiahnuť zlepšenie prístupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

V rámci posudzovania vplyvov strategického dokumentu boli zhodnotené predpokladané vplyvy PUM MFO Trnava na životné prostredie vrátane zdravia, (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne i negatívne).

Výsledok posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie je podrobne zdokumentovaný v správe o hodnotení.

### **A. Predpokladané vplyvy súvisiace s navrhovanými cieľmi strategického dokumentu**

#### **Oblasť zmeny 1**

#### **Optimalizácia, zlepšenie súčasného a efektívny rozvoj dopravného systému**

<b>Strategický cieľ</b>	<b>1.1 Dostavba komunikačnej siete</b>
<b>Špecifické ciele</b>	1.1.1 Dobudovanie siete zberných komunikácií a väzieb na regionálnu i nadregionálnu sieť
	1.1.2 Dostavba obslužných komunikácií a chýbajúcich prepojení

#### Pozitívne vplyvy

- zlepšenie kvality ovzdušia v zastavanom území znížením emisií z dopravy;
- zlepšenie klimatických, najmä mikroklimatických podmienok (zmiernenie efektu tepelného ostrova) v zastavanom území;
- zníženie hluku a vibrácií v zastavanom území;
- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zvýšenie bezpečnosti obyvateľov v zastavanom území dotknutých obcí (zníženie počtu dopravných nehôd);
- vplyv na verejné zdravie obyvateľov (zníženie imisnej záťaže, zlepšenie hlukových pomerov,

#### Negatívne vplyvy

- narušenie pohody obyvateľov počas výstavby; dočasné negatívne vplyvy počas výstavby dopravných stavieb na zložky a faktory životného prostredia (horninové prostredie, záber pôdy, ovzdušie, voda, fauna flóra, biotopy, chránené územia, kultúrne pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská, hluk a vibrácie, odpady);
- možné riziká pre vodný režim (povrchové i podzemné vody) počas výstavby (napr. projekty č. 1, 3, 4, 19, 21, 34, 40, 42, 45,);
- možný zásah do ochranného pásma vodného zdroja (napr. projekt č. 11, 48);
- presun emisnej a hlukovej záťaže mimo zastavaného územia obcí, kde lokálne dôjde lokálne k zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou;
- zvýšenie podielu spevnených plôch a tým zrýchlenie odtoku vôd z povrchového odtoku;
- trvalý záber poľnohospodárskej pôdy (napr. projekty č. 5, 11, 23, 25, 26, 28, 41, 43, 44, 45, 47, 49, 48) a možná kontaminácia pôdy počas výstavby i počas prevádzky;
- možný zásah do lesných pozemkov (projekt č. 48)
- zásahy do vegetácie, narušenie migračných biokoridorov, možné kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami;
- estetické ovplyvnenie krajiny, fragmentácia krajiny;
- možný zásah do prvkov ÚSES (biokoridory, biocentra) a chránených území;
- možné strety/zásahy do území Natura 2000 (projekty č. 7, 19, 20);
- vznik stavebných odpadov a odpadov z údržby a opráv komunikácií;
- možné vplyvy na kultúrne a historické pamiatky.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>1.2 Zvýšenie efektivity komunikačnej siete</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	1.2.1 Optimalizácia svetelných signalizačných zariadení
	1.2.2 Odstránenie súčasných kapacitných nedostatkov komunikačnej siete
	1.2.3 Upokojuvanie vhodných komunikácií)
	1.2.4 Eliminácia nie nevyhnutnej dopravy v centrálnej časti mesta a v obytných častiach mesta a MFO Trnava

### Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti premávky (zelené vlny, dynamické riadenie, odstránenie kritických a nebezpečných miest);
- zlepšenie vnímania verejnej dopravy a tým zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy;
- zníženie podielu automobilovej dopravy (preferencia vozidiel VOD, návrh Zón 30, zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy, zákaz vjazdu vozidiel nad 12 t a nad 6 t, spoplatnenie vjazdu);
- zlepšenie kvality ovzdušia a mikroklimatických pomerov;
- znižovanie hlukovej záťaže a vibrácií;
- zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

### Negatívne vplyvy

- narušenie pohody obyvateľov počas výstavby;
- dočasné negatívne vplyvy počas výstavby na zložky a faktory životného prostredia;
- presun cestnej dopravy z centra mesta Trnava do okrajových častí mesta môže mať nepriamy potenciálne mierne negatívny vplyv na ovzdušie a klímu v okrajových častiach mesta;
- zvýšenie podielu spevnených plôch a tým zrýchleniu odtoku vôd z povrchového odtoku (napr. projekty č. 58);
- možné vplyvy na faunu a flóru (projekt č. 3)
- mierne riziká pre vodný režim (projekt č. 3);
- trvalý záber poľnohospodárskej pôdy (napr. projekt č. 3);
- vznik stavebných odpadov a odpadov z údržby a opráv komunikácií;
- možné vplyvy na kultúrne a historické pamiatky.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>1.3 Optimalizácia statickej dopravy</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	1.3.1 Rozvoj systémov P+R, K+R, P+G
	1.3.2 Parkovacia politika pre centrálnu časť mesta centrálnu mestskú zónu (CMZ)
	1.3.3 Riešenie parkovania v obytných častiach mesta a MFO

### Pozitívne vplyvy

- zníženie podielu používania individuálnej automobilovej dopravy;
- zníženie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk);
- zlepšenie kvality ovzdušia a mikroklimatických pomerov v zastavaných územiach obcí;
- vplyvy na bezpečnosť a zdravie obyvateľstva;
- propagácia a výstavba parkovacích domov a hromadných garáží;
- rezidentné parkovanie a výstavba záchytných parkovísk;
- vybudovanie jednotného informačného systému, na základe ktorého sa užívateľ môže orientovať a zvoliť vhodné riešenie;
- zlepšenie životného prostredia a bezpečnosti v rezidentných štvrtiach a v centrálnej časti mesta.

### Negatívne vplyvy

- v dôsledku výstavby P+R (záchytné parkoviska v dosahu VHD) P+G (parkovanie + pokračovanie pešo) lokálne zvýšenie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk) v mieste lokalizácie a dosahu vplyvov parkovísk;
- záber poľnohospodárskej pôdy a rozšírenie spevnených plôch (napr. výstavba nových parkovísk, terminálov);
- zrýchlenie odtoku zrážkových vôd v dôsledku rozšírenia spevnených plôch a ich možné znečistenie ropnými látkami;
- ovplyvnenie krajinskej štruktúry;
- vplyvy na faunu a flóru v lokalite umiestnenia parkovísk;



- možné úniky znečistených vôd do povrchových a podzemných vôd a pôdy;
- vplyvy počas výstavby (dočasné);
- vznik stavebných odpadov a odpadov z údržby a opráv parkovísk (P+R a K+R).

## Oblasť zmeny 2

### Zvýšenie podielu udržateľných druhov dopravy (VHD, cyklistickej a pešej dopravy)

<b>Strategický cieľ</b>	<b>2.1 Zvýšiť podiel ciest verejnou dopravou</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	2.1.1 Zavedenie integrovaného dopravného systému (IDS)
	2.1.2 Zvýšenie cestovnej rýchlosti pre verejnú dopravu
	2.1.3 Modernizácia informačných a odbavovacích systémov VOD
	2.1.4 Modernizácia alebo optimalizácia železničných tratí na zvýšenie kapacity pre osobnú a nákladnú dopravu
	2.1.5 Rozvoj prímestskej VOD v rámci MFO Trnava a regiónu
	2.1.6 Zlepšenie prestupných väzieb
	2.1.7 Zvýšenie kvality infraštruktúry verejnej osobnej dopravy (VOD), vrátane bezbariérovosti
	2.1.8 Dodržanie štandardov pre vozidla VOD/MHD nastavených podľa plánu dopravnej obslužnosti (PDO), plánu udržateľnej mobility (PUM)
	2.1.9 Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti

#### Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zvýšenie podielu cyklistickej a pešej dopravy;
- zvýšenie kvality cestovania železničnou dopravou;
- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- zníženie podielu znečisťujúcich látok emitovaných dopravou – zlepšenie kvality ovzdušia a mikroklimatických pomerov najmä v zastavanom území;
- zníženie hluku a vibrácií najmä zo železničnej dopravy;
- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, nadväznosť spojov, skrátenie prestupných vzdialeností, dostupnosť zastávok;
- zvýšenie kvality cestovania VOD, IDS;
- vplyv na zdravie obyvateľstva,
- spokojnosť obyvateľstva (odpočinkové miesta pre peších, WC, odpadové koše, stojany na bicykle, kvetináče – zeleň;
- šetrenie času obyvateľov pri presunoch (informačné tabule, funkčné priechody).

#### Negatívne vplyvy

- záber pôdy pre vybudovania nových spevnených plôch a zariadení pre potreby verejnej dopravy (napr. parkoviska, prestupné uzly, terminály, úprava a rozšírenie existujúcich cestných komunikácií, zastávok...);
- v mieste lokalizácie terminálu integrovanej osobnej dopravy (TIOP) Trnava (projekt č. 9) a prestupných uzlov a terminálov MHD lokálne zvýšenie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk a vibrácie);
- presun cestnej dopravy z centra mesta Trnava do okrajových častí, kde možno predpokladať mierne lokálne zvýšenie emisie znečisťujúcich látok a hluku;
- zrýchlenie odtoku zrážkových vôd v dôsledku rozšírenia spevnených plôch a ich možné znečistenie ropnými látkami;
- možný zásah do OP vodného zdroja NV 2 studňa, Trnava - Flaky (projekt č. 34);
- strety s chránenými územiami sústavy chránených území Natura 2000 (projekty č. 61, 53);
- vplyvy na faunu a flóru v lokalite umiestnenia stavby;
- vplyvy počas výstavby (dočasné);
- vznik stavebných odpadov a odpadov z údržby a opráv komunikácií.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>2.2 Zvýšiť podiel ciest cyklistickej a pešej dopravy</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	2.2.1 Výstavba komunikácií pre cyklistov a skvalitňovanie jestvujúcich trás pre cyklistov
	2.2.2 Doplnenie podporných prvkov pre cyklodopravu (stojany na bicykle, servisné miesta atď.)
	2.2.3 Podpora dojazdov do zamestnania na bicykli
	2.2.4 Doplnenie mestského mobiliáru pre peších (lavičky, verejné WC atď.)
	2.2.5 Zriaďovanie nových peších zón, prepojenie existujúcich peších zón v centre mesta
	2.2.6 Zlepšenie kvality chodníkov, hlavne na sídliskách
	2.2.7 Skracovanie dĺžky ciest pre peších a cyklistickú dopravu
	2.2.8 Marketingová a finančná podpora verejnej, cyklistickej a pešej dopravy
	2.2.9 Rozvoj systému mestských bicyklov - bikesharin
	2.2.10 Podpora rozvoja turizmu MFO TT ako turistického cieľa

#### Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zvýšenie záujmu o používanie cyklistickej a pešej dopravy;
- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy
- zníženie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk a vibrácie);
- zlepšenie mikroklimatických pomerov;
- časová úspora pri presunoch použitím cyklodopravy v rámci mesta Trnava a medzi ostatnými obcami MFO Trnava;
- zvýšenie bezpečnosti cyklistov a chodcov v meste Trnava i v priľahlom regióne;
- zlepšenie vybavenosti pre cyklistov(stojany, servisné miesta), zázemia pre cyklistov vo verejných budovách (priestor na odkladanie bicyklov, sprcha)
- vplyv na zdravie obyvateľov.

#### Negatívne vplyvy

- trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov;
- zásah do prírodného prostredia (fauna, flóra, biotopy);
- strety navrhovaných cyklotrás s chránenými územiami vrátane sústavy chránených území Natura 2000 (napr. projekty č. 170, 206, 209, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 230, 231, 235, 236, 237, 238);
- vedenie cyklotrás na území mestskej pamiatkovej rezervácie (projekt č. 150, 175, 204, 205, 217);
- plôch v dôsledku výstavby nových cyklistických tratí;
- možný vplyv na vodné pomery (napr. projekty č. 158, 162, 159, 171, 202, 230, 234, 235, 238);
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

#### **Oblasť zmeny 3**

**Zvýšenie ochrany životného prostredia odstraňovaním súčasných a minimalizovaním nových negatívnych vplyvov dopravy**

<b>Strategický cieľ</b>	<b>3.1 Znížiť emisie skleníkových plynov a znížiť energetickú náročnosť dopravy</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	3.1.1 Zavedenie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidlá
	3.1.2 Zavedenie alebo rozširovanie ekologických palív a pohonov vozidiel mestskej verejnej dopravy vrátane rekuperácie

### Pozitívne vplyvy

- zlepšenie kvality ovzdušia a kvality mikroklimatického priestoru;
- zlepšenie hlukových pomerov;
- zvýšeniu podielu vozidiel s alternatívnym pohonom;
- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- zlepšenie kvality mestskej verejnej dopravy;
- zriadenie nízkoemisných zón;
- vplyv na zdravie obyvateľov – zníženie zdravotných rizík.

### Negatívne vplyvy

- vznik nových druhov odpadov (napr. batérie elektromobilov, vyradené vozidla na klasický pohon);
- vytvorenie nových plôch pre nabíjacie stanice batérií do automobilov;
- riešenie otázok bezpečnosti automobilov na alternatívny pohon (napr. pri vznietení);
- riešenie parkovania elektromobilov (parkovanie v podzemných garážach sa považuje za rizikové).

<b>Strategický cieľ</b>	<b>3.2 Znížiť počet obyvateľov trpiacich nadlimitným hlukom z dopravy</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	3.2.1 Zníženie hlukovej záťaže od nevyhovujúceho stavu komunikačnej infraštruktúry
	3.2.2 Zníženie intenzity dopravy v zastavanom území
	3.2.3 Podpora vozidiel so zníženými hlukovými emisiami
	3.2.4 Odhlučnenie cestnej verejnej dopravy a železničnej dopravy
	3.2.5 Obmedzenie rýchlosti v citlivých lokalitách

### Pozitívne vplyvy

- vplyv na zdravie obyvateľov – zníženie zdravotných rizík;
- zlepšenie hlukových pomerov prednostne v zastavanom území (rekonštrukcia vozoviek - tiché asfalty, Zóny 30, nákup nových vozidiel VOD – elektrobuses, trolejbusy a služieb, protihlukové steny, rekonštrukcia železničných tratí, prímestské vlaky so zníženou hladinou hluku).

### Negatívne vplyvy

- vplyvy počas výstavby – počas rekonštrukcie povrchov vozoviek a železničných zvrškov (dočasné);
- vznik nových druhov odpadov (napr. vyradené hlučné vozidla);

<b>Strategický cieľ</b>	<b>3.3 Zníženie prašnosti komunikácií v zastavanom území</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	3.3.1 Zaisťovanie údržby komunikácií v zimných a letných mesiacoch
	3.3.2 Rekonštrukcia nevyhovujúcich povrchov vozoviek
	3.3.3 Podpora výsadby zelene v meste a MFO a pozdĺž komunikácií

### Pozitívne vplyvy

- rozšírenie plôch zelene (sprievodná zeleň komunikácií, revitalizácia parkových plôch a námestí);
- zlepšenie kvality ovzdušia a mikroklimatických pomerov (pravidelné čistenie komunikácií, rekonštrukcia povrchov vozoviek vrátane peších zón a cyklistických trás);
- dynamické riadenie dopravy a včasné informácie pre účastníkov dopravy (zlepšenie plynulosti dopravy – zníženie dĺžky kolón, skrátené zdržanie na križovatkách)
- vplyv na zdravie obyvateľov – zníženie zdravotných rizík.

### Negatívne vplyvy

- vplyvy počas výstavby – počas rekonštrukcie povrchov vozoviek a železničných zvrškov (dočasné);

- vplyv na vodné pomery, pôdu, faunu, flóru v prípade zle zvolených posypových materiálov pre zimnú údržbu vozoviek (napr. na báze chloridov);
- vznik stavebných odpadov z rekonštrukcie povrchov vozoviek a odpadov z údržby vozoviek;

#### **Oblasť zmeny 4**

#### **Zvýšenie bezpečnosti všetkých druhov dopravy**

<b>Strategický cieľ</b>	<b>4.1 Zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov dopravnej premávky</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	4.1.1 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti nemotorovej dopravy
	4.1.2 Opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti na križovaní všetkých druhov dopravy
	4.1.3 Segregácia motorovej a nemotorovej dopravy na nosných cestách
	4.1.4 Prestavba križovatiek a úsekov komunikácií z dôvodu zvýšenia bezpečnosti
	4.1.5 Informačné a osvetové kampane pre zvýšenie bezpečnosti premávky
	4.1.6 Zvýšiť počet miest s automatickým záznamom porušovania pravidiel cestnej premávky
	4.1.7 Všeobecné zvýšenie dohľadu nad dodržiavaním pravidiel cestnej premávky
	4.1.8 Osvetlenia miestnych komunikácií

#### Pozitívne vplyvy

- zlepšenie plynulosti a bezpečnosti dopravy (výstavba bezpečných cyklostrás/cyklochodníkov a zón s obmedzenou rýchlosťou, rekonštrukcia existujúcich a zriaďovanie nových bezpečných priechodov – rozhládové pomery, kamerový dohľad na križovatkách a železničných prejazdoch, bezbariérové riešenie);
- zvýšeniu podielu nemotorovej dopravy;
- zlepšenie kvality ovzdušia a klimatických pomerov;
- zníženie rizík dopravných havárií;
- bezpečné oddelenie motorovej a nemotorovej dopravy (najmä mimo zastavaného územia);
- zvýšenie bezpečnosti a zdravia obyvateľov – zníženie zdravotných rizík;
- zvýšenie podielu nemotorovej dopravy (cyklodoprava, pešia doprava) a s tým súvisiace zlepšenie kvality ovzdušia, kvality mikroklimatických pomerov a hlukovej záťaže;
- zvýšenie povedomia cestujúcich a ostatných obyvateľov o pravidlách cestnej premávky a udržateľnej mobilite a v tejto súvislosti zníženie rizika dopravných havárií;
- dopravná výchova na všetkých stupňoch vzdelávania (MŠ, ZŠ, SŠ, prednášky, kurzy);
- vytvorenie efektívneho plánu osvetlenia miestnych komunikácií a priechodov pre chodcov.

#### Negatívne vplyvy

- vplyvy počas výstavby – prestavba križovatiek a rekonštrukcie povrchov vozoviek (dočasné);
- vznik stavebných odpadov.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>4.2 Zvýšenie bezpečnosti vo verejnej doprave</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	4.2.1 Bezpečné vozidlá hromadnej dopravy
	4.2.2 Bezpečné zastávky a terminály

#### Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti verejnej dopravy;
- zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy;
- zníženie podielu používania individuálnej automobilovej dopravy a s tým súvisiace zlepšenie kvality ovzdušia, kvality mikroklimatických pomerov a hlukovej záťaže;

- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich v prostriedkoch hromadnej dopravy (osobný a kamerový dohľad);
- vybavenie zastávok (prístrešky, bezbariérový prístup; zvýšená nástupná hrana, kamerový systém, informácie pre cestujúcich, dostatočné osvetlenie);
- zvýšená kontrola mestskou políciou.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>4.3 Zaisťiť spoľahlivosť dopravného systému pri mimoriadnych udalostiach</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	4.3.1 Vypracovanie rámcových mimoriadnych plánov pre mimoriadne udalosti (najmä VOD)

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti cestujúcich a zníženie rizík v dôsledku mimoriadnych udalostí;
- informácie o mimoriadnych situáciách (obchádzkové trasy, telematické systémy);
- zvýšenie záujmu a dôvery používania verejnej dopravy;
- vplyv na zdravie obyvateľstva - eliminácia stresových javov pri mimoriadnych udalostiach.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>4.4 Zvýšenie bezpečnosti na špecifických miestach a negatívne vnímaných lokalitách</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	4.4.1 Vyšší dohľad mestskej polície (osobný, kamerový)
	4.4.2 Netolerovanie vandalizmu a pasažierov bez platenia cestovného, udržiavania čistoty verejných priestorov

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti obyvateľov MFO Trnava a cestujúcich v prostriedkoch hromadnej dopravy (osadenie funkčného kamerového systému);
- vplyv na zdravie obyvateľstva - eliminácia vandalizmu a ohrožovania zdravia a životov obyvateľov MFO Trnava a cestujúcich v prostriedkoch verejnej dopravy;
- vplyv na zdravie obyvateľov (skvalitnenie verejného priestoru, zníženie počtu dopravných nehôd).

**Oblasť zmeny 5**

**Znižovanie energetickej náročnosti dopravy jej manažovaním a riadením (prestupné terminály, prekladiská, inteligentné riadenie dopravy)**

<b>Strategický cieľ</b>	<b>5.1 Minimalizácia kongescií a časových strát</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	5.1.1 Preferencie vozidiel mestskej hromadnej dopravy, bus pruhy
	5.1.2 Rozšírenie dynamického riadenia a inteligentných dopravných systémov
	5.1.3 Podpora navigačných systémov, vrátane navádzania na P+R, K+R

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti verejnej dopravy (stavebné úpravy na komunikáciách, preferenčné pruhy pre autobusy, úprava dopravného riešenia);
- časová úspora a zvýšenie komfortu cestovania a parkovania (zriadenie telematických navigačných systémov, navádzanie na voľné parkovacie kapacity, zriadenie centrálného pracoviska riadenia dopravy);
- v dôsledku šetrenia času zvýšenie záujmu o využívanie verejnej dopravy;
- zníženie podielu používania individuálnej automobilovej dopravy a s tým súvisiace zlepšenie kvality ovzdušia, kvality mikroklimatických pomerov a hlukovej záťaže.

Negatívne vplyvy

- vplyvy počas stavebných úprav komunikácií, rekonštrukcie povrchov vozoviek (dočasné);
- vznik stavebných odpadov.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>5.2 Efektívna parkovacia politika</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	5.2.1 Rozvoj systémov P+R, K+R, B+G, B+R
	5.2.2 Zavedenie regulácie parkovania aj mimo centra Trnavy, následná postupná výstavba parkovacích domov

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti verejnej dopravy;
- výstavba parkovísk typu P + R, B + R v MFO Trnava – zabezpečenie nadväznosti na verejnú dopravu, zabezpečenie kratších dojazdových časov do centra mesta ako s použitím IAD;
- v dôsledku šetrenie času zvýšenie záujmu o využívanie verejnej dopravy;
- zníženie podielu používania individuálnej automobilovej dopravy a s tým súvisiace zlepšenie kvality ovzdušia, kvality mikroklimatických pomerov a hlukovej záťaže;
- zavedenie rezidentného parkovania na sídliskách aj MFO;
- výstavba parkovacích domov na sídliskách.

Negatívne vplyvy

- vytvorenie nových spevnených plôch a dopravných objektov;
- vplyvy počas výstavby parkovísk a parkovacích domov (dočasné);
- vznik stavebných odpadov a odpadov z údržby a opráv parkovísk a dopravných objektov počas prevádzky.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>5.3 Prepojenie dopravného a územného plánovania, zaviesť princípy integrovaného dopravného plánovania vrátane posilnenia významu telematických systémov</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	5.3.1 Podpora udržateľného rozvoja mesta najmä udržateľnej výstavby
	5.3.2 Preferencia koncentrovanej zástavby s možnosťou obsluhy verejnou dopravou

Pozitívne vplyvy

- koordinácia a podpora efektívnej dostavby voľných plôch v zastavanom území;
- preferencia rozvoja bývania v oblastiach, kde je zabezpečená dopravná infraštruktúra;
- preferencia koncentrovanej zástavby v lokalitách s možnosťou obsluhy verejnou dopravou;
- vhodným riešením verejných priestranstiev v rozvojových lokalitách sa zvýši kvalita života v mieste bydliska a občan nepotrebuje cestovať za relaxáciou mimo bydliska a pracoviska – zníženie dopytu po preprave;
- dostupnosť cieľov ciest pre pešiu a cyklistickú dopravu;
- zavedenie inteligentných dopravných systémov na zabezpečenie včasnej informovanosti všetkých účastníkov územného a dopravného plánovania.
- v súvislosti s postupným splnením tohto cieľa sa zabezpečí celkové zlepšenie kvality životného prostredia a zdravia obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- možné zahusťovanie výstavby v zastavanom území a tým zníženie pohody bývania.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>5.4 Zvýšenie využitia zdieľaných druhov dopravy</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	5.4.1 Podpora pre carpooling (spolujazda)
	5.4.2 Podpora pro carsharing (zdieľanie vozidiel)

Pozitívne vplyvy

- celkové zníženia frekvencie automobilovej dopravy;
- zlepšenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov;
- zlepšenie kvality ovzdušia, kvality mikroklimatických pomerov a hlukovej situácie;
- zníženie nárokov na parkovanie;
- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

### Negatívne vplyvy

- vplyv na bezpečnosť a zdravie cestujúcich (napr. v čase rôznych epidémii);
- väčšie opotrebovanie vozidiel (častejšia potreba obnovy vozového parku zdieľaných vozidiel)
- možné zanedbávanie kontroly, opráv a hygieny zdieľaných vozidiel.

<b>Strategický cieľ</b>	<b>5.5 Minimalizovať negatívne dopady city logistiky</b>
<b>Špecifický cieľ</b>	5.5.1 Regulácia vjazdu zásobovacích vozidiel do centra mesta
	5.5.2 Program citylogistiky

### Pozitívne vplyvy

- zlepšenie kvality životného prostredia v centre mesta (ovzdušie, hluk, vibrácie);
- zníženie frekvencie nákladnej dopravy v centre mesta;
- celková úprava dopravného režimu v centre mesta;
- vhodné dopravné značenie,

### Negatívne vplyvy

- privedenie nákladnej dopravy do v súčasnosti nezaťaženého územia;
- záber pôdy na výstavbu obslužných komunikácií a centrálnych skladov;
- budovanie nových obslužných komunikácií;
- zvýšenie frekvencie malých zásobovacích dopravných prostriedkov z centrálnych skladov.

### **B. Vplyvy na zložky a faktory životného prostredia**

V etape strategického posudzovania nebolo možné podrobne identifikovať predpokladané vplyvy na životné prostredie, nakoľko v PUM MFO Trnava je k dispozícii len všeobecný popis navrhovaných opatrení a navrhovaných činností, ktoré by mohli byť realizované v rámci dosiahnutia strategických a špecifických cieľov.

Realizáciou PUM MFO Trnava môžu byť ovplyvnené najmä tieto zložky a faktory životného prostredia v pozitívnom i negatívnom zmysle:

- ***Vplyvy na geomorfologické pomery***

Geomorfologické pomery riešeného územia – MFO Trnava sú prevažne bezproblémové.

MFO Trnava leží v Podunajskej pahorkatine (geomorfologický podcelok Trnavská pahorkatina), ktorá je súčasťou Podunajskej nížiny, pričom v rámci Trnavskej pahorkatiny leží centrálna časť MFO v jej časti Trnavská tabuľa a severozápadná časť zasahuje do členitejšej Podmalokarpatskej pahorkatiny. Východnú časť MFO, pozdĺž toku Dudváh tvorí v rámci Podunajskej pahorkatiny podcelok Dolnovážska niva s Dudvážskou mokradňou

Realizácia projektov a opatrení navrhovaných v rámci PUM MFO Trnava nebude súvisieť s takými zásahmi, ktoré by spôsobili zásadnú zmenu geomorfologických pomerov územia v ich dosahu.

*Vplyvy PUM MFO na geomorfologické pomery územia v jeho dosahu sa nepredpokladajú.*

- ***Vplyvy na horninové prostredie***

Z hľadiska zásahu do horninového prostredia boli už v etape hodnotenia strategického dokumentu zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií.

Horninové prostredie môže byť ovplyvnené najmä v etape výstavby konkrétnych dopravných stavieb, menej v etape ich prevádzky.

Podľa § 19 zákona č. 44/1988 Z. z. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru navrhovanej činnosti a jej presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy nutné zabezpečiť vykonanie inžiniersko-geologického prieskumu.

Horninové prostredie by mohlo byť negatívne ovplyvnené z hľadiska jeho kvality počas výstavby v prípade havárií, čo je málo pravdepodobné.

Akékoľvek zásahy do horninového prostredia sa musia vykonávať len po vykonaní podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu a na základe jeho výsledkov navrhnuť umiestnenie a zakladanie objektov.

*Predpokladané vplyvy PUM MFO Trnava na horninové pomery identifikované v etape posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní. sa javia ako prijateľné, ktoré je možné zmierniť alebo odstrániť realizáciou účinných opatrení a s podmienkou dodržiavania pracovnej disciplíny pri výstavbe.*

- **Vplyvy na pôdu**

Za jednoznačné negatívny vplyvov PUM MFO Trnava na pôdu možno považovať trvalý ale i dočasný záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov v dôsledku výstavby nových komunikácií a zariadení dopravy (napr. projekty č. 1, 2, 8, 13, 19, 20, 61, 40, 22, 28 a ďalšie).. Vzhľadom na charakter strategického dokumentu s miestnym dosahom nemali by byť trvalé zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov v dôsledku realizácie navrhovaných projektov rozsiahle. Rozsah záberov bude špecifikovaný v ďalších stupňoch posudzovania a povoľovania konkrétnych projektov

Podľa § 17 ods. 1 zákona č. 220/2004 Z. z., o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy, poľnohospodársku pôdu možno použiť na nepoľnohospodárske účely tzn. i na účely výstavby dopravných komunikácií, len na základe rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy, ktoré vydáva príslušný orgán ochrany pôdy. O trvalom alebo dočasnom odňatí lesných pozemkov podľa § 7 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch rozhoduje príslušný orgán lesného hospodárstva.

Pri necitlivých zásahoch počas výstavby môže dochádzať i k znehodnoteniu/znečisteniu okolitých pozemkov, ktoré nie sú súčasťou staveniska.

K znečisteniu pôdy v súvislosti s dopravou môže dôjsť v priebehu výstavby i počas premávky na dopravných komunikáciách (napr. solenie ciest v zimnom období, odkvapy, výfukové plyny...), ale i v dôsledku havárií pri ktorých dochádza k úniku nebezpečných látok. Najvýznamnejšie vplyvy sa prejavujú najmä v tesnej blízkosti komunikácie. Pri dodržaní predpisov v oblasti ochrany životného prostredia a pracovnej disciplíny je riziko kontaminácie pôd z dopravy minimálne.

*Na základe výsledkov posudzovania vplyvy realizácie PUM MFO Trnava na pôdu možno hodnotiť, vzhľadom na predpokladané zábery, ako významné, závažné negatívne vplyvy strategického dokumentu na kvalitu pôdy sa nepredpokladajú.*

- **Vplyvy na klimatické pomery**

Klimatické pomery v území, ktoré je v dosahu posudzovaného strategického dokumentu priamo súvisia s výstavbou a prevádzkou dopravných zariadení a s premávkou po dopravných komunikáciách. Premávku na dopravných komunikáciách negatívne ovplyvňuje najmä extrémne počasie (napr. prerušenie dopravy, poškodenie komunikácií a s tým súvisiace obchádzky, poškodenie dopravnej infraštruktúry) a nepriaznivé meteorologické podmienky najmä v zimnom období (napr. zvýšené požiadavky na zimnú údržbu). Tieto skutočnosti je potrebné zohľadniť už v období prípravy a realizácie projektov, ktoré sú navrhované v rámci PUM MFO Trnava.

Vzhľadom na lokalizáciu územia, ktoré je v dosahu PUM MFO Trnava sa nepredpokladá závažné negatívne ovplyvňovanie prevádzky na existujúcich ani na navrhovaných dopravných komunikáciách v dôsledku klimatických zmien.

Za rizikové prvky dopravnej infraštruktúry, najmä v zastavanom území mesta Trnava a dotknutých obcí, treba považovať odvodňovacie a kanalizačné systémy, priepusty, najmä počas silných zrážok, mosty a časti ciest v blízkosti vodných tokov.

Opatrenia, ktoré sú predmetom PUM MFO Trnava sú okrem iného zamerané i na znižovanie bezpečnostných rizík v cestnej doprave vplyvom extrémov počasia a na skvalitnenie dopravnej infraštruktúry.



Pri skúmaní vplyvov klimatických pomerov na dopravu je prioritou otázka bezpečnosti, nakoľko dochádza k priamemu ohrozeniu zdravia a života ľudí.

*Významné negatívne vplyvy realizácie PUM MFO Trnava - vplyvy navrhovaných cieľov a projektov na klimatické pomery územia, ktoré je v dosahu strategického dokumentu sa nepredpokladajú.*

- **Vplyvy na ovzdušie**

Doprava sa významnou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia. Významný je jej podiel na emisiách NO<sub>x</sub> a na emisiách CO, podiel dopravy je rovnako významný z hľadiska emisie ťažkých kovov. Vo výfukových plynoch sa emitujú do ovzdušia oxidy dusíka (NO<sub>x</sub>), tuhé častice (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>), PAH (benzo[á]pyrén), oxidy síry (SO<sub>2</sub>), oxid uhoľnatý (CO) a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium (Cd), olovo (Pb) a ortuť (Hg).

Významným zdrojom znečistenia ovzdušia tuhými časticami (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>) v meste Trnava a v zastavaných územiach ostatných obcí v dosahu strategického dokumentu je cestná doprava, ktorej súčasťou je verejná osobná doprava a individuálna automobilová doprava – abrázia (oter pneumatík, brzdových obložení a povrchov ciest), resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest (znečistené automobily, posypový materiál, prach, špina na krajnici ciest), emisie výfukových plynov.

Napr. v „Programe na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnava“, sa doprava uvádza ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia. Je podľa výsledkov prieskumov najvýznamnejším činiteľom podieľajúcim sa na prekračovaní limitnej hodnoty pre PM<sub>10</sub>.

V PUM MFO Trnava sa navrhujú projekty na zlepšenie kvality ovzdušia na území MFO Trnava, napr. rekonštrukcia a oprava komunikácii (nosných ulíc, mostných objektov, ciest II. a III. triedy), rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek, výstavba záchytných parkovísk. Aj značná časť ostatných projektov súvisí so zlepšením kvality ovzdušia v celom regióne napr. zlepšenie podmienok cyklickej dopravy, zvýšenie záujmu o používanie verejnej dopravy.

Počas výstavby odporúčaných projektov môže dochádzať k znečisťovaniu ovzdušia prachom a emisiami výfukových plynov v dôsledku stavebnej činnosti – prevádzkou stavebnej mechanizácie a stavebnej nákladnej dopravy. Tieto vplyvy budú mať len dočasný charakter a je ich možné zmierniť technickými, technologickými a organizačnými opatreniami.

Na účely vypracovania návrhu PUM MFO Trnava bola vypracovaná štúdia Modelovanie úrovne emisií (*EKOLA group, spol. s r.o., február 2021*), ktorá tvorí prílohou č. 6. 1. 4. návrhu PUM MFO Trnava.

Modelové riešenie bolo vypracované pre všetky znečisťujúce látky, ktoré môžu v prípade automobilovej dopravy hypoteticky významne ovplyvniť kvalitu ovzdušia v posudzovanom území (PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzo[a]pyrén, oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, oxidu siričitý, NMVOC. Boli vyčíslené aj celkové emisie oxidu uhličitého, ktorý sa nachádza vo výfukových plynoch a je najvýznamnejším skleníkovým plynom.

Z vyhodnotenia je zrejmé, že PUM MFO Trnava bude mať v navrhovanom variante riešenia na kvalitu ovzdušia pozitívny vplyv.

*V dôsledku realizácie PUM MFO Trnava možno jednoznačne predpokladať zlepšenie kvality ovzdušia v jeho dosahu, tzn. na celom území MFO Trnava. Významné negatívne vplyvy realizácie PUM MFO Trnava na ovzdušie v jeho dosahu sa nepredpokladajú.*

- **Vplyvy na vodné pomery**

K znečisteniu vôd (povrchových i podzemných) v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou (cestná i železničná doprava) môže dochádzať v priebehu výstavby i počas prevádzky.

Počas výstavby môže dochádzať k ovplyvnením vodných pomerov najmä v dôsledku havárií spojených s únikom nebezpečných látok.

Počas prevádzky zdrojom znečistenia povrchových a podzemných vôd môže súvisieť s bežnou údržbou komunikácii v letnom ale i v zimnom období – napr. vplyvom solenia ciest

v zimnom období, stratami prepravovaného materiálu, výfukovými plynmi, ošetrovaním výhybiek minerálnymi olejmi.

Najzávažnejšími znečisťujúcimi látkami, ktoré môžu obsahovať vody z povrchového odtoku/zrážkovej vody z ciest sú vysoké koncentrácie nerozpustených látok, chloridy, ťažké kovy – zinok a meď a uhľovodíky (minerálne oleje, benzín a nafta). Ťažké kovy (Cr, Cd, Ni, Pb) sa vyskytujú v nižších koncentráciách. Miera znečistenia zrážkovej vody závisí aj od intenzity dopravy, podielu nákladnej dopravy a frekvencie čistenia ulíc a ciest.

Z hľadiska vplyvu na vodné pomery predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Vody z povrchového odtoku (zrážkovej vody z pozemných komunikácií) môžu kontaminovať povrchové i podzemné vody.

*Predpokladané vplyvy PUM MFO Trnava na vodné pomery identifikované v etape strategického posudzovania bude možné zmierniť, prípadne odstrániť realizáciou konkrétnych opatrení, ktoré sa navrhnu v etape posudzovania a povoľovania jednotlivých stavieb.*

- **Vplyvy na hlukové pomery**

Na účely zistenia trendu vývoja hlukovej záťaže z pozemnej cestnej dopravy a dopravy po železničných dráhach bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., február 2021). Štúdia Modelovanie hladín hluku je samostatnou prílohou č. 6. 1. 3. PUM MFO Trnava.

Cieľom výpočtov a následných analýz vykonaných v rámci tejto štúdie bolo predovšetkým stanoviť rozlohu obytných plôch a počet obyvateľov ovplyvnených nad medznou hodnotou a počet ovplyvnených obyvateľov v jednotlivých hlukových pásmach z hľadiska zaťaženia hlukom z dopravy (cestná a železničná). V rámci posúdenia hlukovej záťaže boli vždy uvažované s kumulatívnymi vplyvmi.

Na základe porovnania zmeny akustickej situácie v prioritných oblastiach „hot spots“, ktoré boli vymedzené v analytickej časti PUM MFO Trnava, vyplýva, že vo všetkých oblastiach priority I dochádza k stagnácii akustickej situácie v návrhových stavoch s realizáciou PUM MFO Trnava oproti stavu bez jeho realizácie.

*Významné negatívne vplyvy PUM MFO Trnava na ovplyvnenie hlukovej situácie v jeho dosahu sa nepredpokladajú.*

- **Vplyvy na faunu flóru, ich biotopy a biodiverzitu**

V rámci realizácie odporúčaných projektov sú súčasťou PUM MFO Trnava (pozri zásobník projektov v prílohe) môže dôjsť v niektorých prípadoch k zásahom do rastlinných a živočíšnych spoločenstiev.

Sprievodnými negatívnymi vplyvmi počas výstavby môžu byť najmä:

- priame zničenie ekosystémov (rastlinných a živočíšnych druhov) počas výstavby;
- zmeny biotopov fauny a flóry;
- narušenie regeneračnej schopnosti ekosystémov;
- vyrušovanie živočíchov (najmä vtákov) z dôvodu zvýšeného pohybu mechanizmov a ľudí;
- priama likvidácia najmä malých zemných živočíchov;
- rozširovanie nepôvodných (invázných) druhov rastlín a živočíchov;
- zmeny vegetácie a živočíšnych biotopov v okolí nových zariadení.

Vplyvy súvisiace s realizáciou navrhovaných projektov nie sú takého rozsahu, že by mohli ohroziť alebo narušiť biodiverzitu foriem života v území, ktoré je v ich dosahu.

*Vplyvy na faunu, flóru, ich biotopy a biodiverzitu predpokladané v etape posudzovania strategického dokumentu na životné prostredie podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) budú upresnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovaných projektov podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) a ich povoľovania podľa osobitných predpisov. V prípade preukázania potreby budú navrhované a následne realizované zmierňujúce, prípadne kompenzačné opatrenia.*

- **Vplyvy na krajinu**

Územie v dosahu PUM MFO Trnava je zaradené do dvoch hlavných typov krajiny. Centrálna časť územia je charakterizovaná ako súvislo zastavané územie ležiace na sprašovej tabuli

(menej v rámci riečnej roviny). Územie mimo mesta Trnava je typizované ako vidiecka krajina so stredným stupňom osídlenia (11 – 15 %). Z hľadiska KEK ide o dva typy – *riečne roviny s prevahou ornej pôdy a sprašové tabule s prevahou ornej pôdy*. Stupeň antropogénneho ovplyvnenia krajiny je veľmi vysoký.

Územie mesta Trnava je charakteristické nízkym stupňom ekologickej stability s nedostatkom prirodzených prvkov krajinej štruktúry. Zeleň na území mesta Trnava sa člení na zeleň krajinnú – mimo zastavaného územia a mestskú – v zastavanom území.

Nové dopravné stavby, navrhované v zásobníku projektov nie sú takého rozsahu, že by predstavovali významný zásah do krajiny ako celku a najmä do krajinného rázu. V dôsledku výstavby dopravných stavieb môže dôjsť k fragmentácii poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov, a preto je potrebné ich trasovanie voliť veľmi citlivo. Realizáciou dopravných stavieb sa vnášajú do územia ďalšie líniové prvky, ktoré negatívne ovplyvňujú vzhľad krajiny, a preto je potrebné pristupovať k návrhu ich vedenia s čo najväčšou citlivosťou vrátane návrhu opatrení na ich zapojenie do krajinného prostredia tak, aby sa dopravné komunikácie nestali dominantným prvkom v krajine. Navrhované činnosti uvedené v zásobníku projektov nie sú takého charakteru a rozsahu, že by významne zmenili štruktúru krajiny alebo významne zasiahli do scenérie a krajinného obrazu v ich dosahu.

*S podmienkou realizácia účinných opatrení pri návrhu vedenia nových úsekov komunikácií a pri realizácii navrhovaných projektov sa nepredpokladajú významné negatívne vplyvy PUM MFO Trnava na krajinu.*

- ***Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská***

Projekty navrhované v rámci PUM MFO Trnava sa neumiestňujú priamo na území pamiatkovej rezervácie Trnava. Na základe informácií, ktoré boli k dispozícii v etape vypracovania a posudzovania strategického dokumentu sa nepredpokladá ani významné negatívne vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, ktoré sa nachádzajú v dosahu posudzovaného strategického dokumentu. Prípadné vplyvy bude možné identifikovať až v etape prípravy a posudzovania navrhovaných činností.

V prípade zistenia archeologických nálezov najmä pri zemných prácach v rámci výstavby nových stavieb a zariadení dopravy je potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

*Významné negatívne vplyvy PUM MFO Trnava na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská sa nepredpokladajú.*

- ***Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality***

Na riešenom území neboli v etape posudzovania strategického dokumentu identifikované paleontologických náleziská ani významné geologické lokality.

V prípade nálezov skamenelín počas zemných prác súvisiacich s výstavbou nových objektov dopravy sa musí postupovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (§ 38).

*Vplyvy PUM MFO na paleontologické náleziská a významné geologické lokality sa na základe výsledkov strategického hodnotenia nepredpokladajú.*

- ***Vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie***

Zdravotný stav obyvateľstva je výslednicou zložitej súhry genetického vybavenia ekonomickej a psychosociálnej situácie, kvality životného prostredia, výživy a životného štýlu, ako aj všeobecnej dostupnosti a úrovne zdravotnej starostlivosti.

Kvalita životného prostredia je jedným z rozhodujúcich faktorov vplývajúcich na zdravie a priemerný vek obyvateľstva.

Na základe posudzovania vplyvov PUM MFO Trnava možno predpokladať, že realizácia projektov navrhovaných na dosiahnutie strategických a špecifických cieľov PUM MFO Trnava bude pozitívne prispievať k zlepšeniu pohody obyvateľstva.

Dosiahnutie strategických a špecifických cieľov stanovených v PUM MFO Trnava možno považovať z pohľadu vplyvov na obyvateľstvo za pozitívny jav. Prevažujú vplyvy pozitívne, predpokladané negatívne vplyvy identifikované v etape posudzovania strategického

dokumentu podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) je možno minimalizovať, prípadne odstrániť návrhom a realizáciou opatrení, ktoré vyplynú z posúdenia vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie podľa tretej časti zákona o posudzovaní. (EIA).

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že hlavnými negatívnymi vplyvmi dopravy na obyvateľstvo v súčasnosti sú najmä hluková záťaž a znečistenie ovzdušia. Hluková záťaž, najmä hlavných cestných komunikáciách a železničných dráh často prekračuje povolené limitné hodnoty. Objekty v zastavanom území, ktoré sa nachádzajú v blízkosti komunikácií možno chrániť len dodatočnými a nie vždy účinnými opatreniami, napr. úpravami fasád, výmenou okien a pod.

Najväčším zdrojom hluku v riešenom území je intenzívna doprava, cestná aj železničná. Za najvýznamnejší zdroj hluku v riešenom území z celkového hľadiska je možné považovať úseky v okolí diaľnice D1, cesta I/51, ktorá patrí na území MFO Trnava medzi najzaťaženejšie komunikácie, vedie priamo cez zastavanú časť obce Šelpice, cesta I/61 predstavuje na území MFO Trnava paralelnú komunikáciu s diaľnicou D1, problematické je jej vedenie v južnej časti Trnavy, kde je obojsmerne vedená ulicami Bratislavská, 9. mája, Tamaškovičova a Nitrianska. V zásobníku projektov sú navrhované stavby a opatrenia na zníženie alebo odstránenie súčasných negatívnych vplyvov.

Doprava je aj jedným z hlavných zdrojov vibrácií, ktoré rovnako ako hluk negatívne pôsobia na zdravie obyvateľov.

V rámci analytickej časti prípravy PUM MFO Trnava bola vypracovaná hluková štúdia „Modelovanie hladín hluku, časť 6.1 (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019). Podľa tejto štúdie najväčšej hlukovej záťaži z cestnej dopravy a železničnej dopravy sú vystavení obyvatelia mesta Trnava.

V PUM MFO Trnava (Zásobník projektov) sa navrhujú projekty na zlepšenie kvality ovzdušia a hlukových pomerov na území mesta Trnava a ostatných obcí MFO Trnava napr. rekonštrukcia a oprava komunikácii (nosných ulíc, mostných objektov, ciest II. a III. triedy), rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek, výstavba záchytných parkovísk. Aj značná časť ostatných projektov súvisí so zlepšením kvality ovzdušia v celom území v dosahu strategického dokumentu.

Negatívne vplyvy realizácie strategického dokumentu môžu súvisieť so záberom pôdy pre umiestnenie nových trás komunikácii a objektov dopravy (rozšírenie zastavaných plôch). Vplyvy na obyvateľstvo v etape výstavby budú dočasného charakteru.

V dôsledku realizácie strategických a špecifických cieľov strategického dokumentu prostredníctvom konkrétnych projektov a opatrení, ktoré sú súčasťou PUM MFO Trnava sa predpokladá najmä zvýšenie plynulosti dopravy, zlepšenie podmienok v sídlach pre MHD a pre chodcov, zlepšenie podmienok v oblasti parkovania, skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry, čoho dôsledkom bude zníženie emisií z dopravy, zlepšenie kvality ovzdušia, zlepšenie hlukových pomerov, dosiahne sa úspora času pri presunoch v rámci jednotlivých sídiel riešeného územia, čo v konečnom dôsledku prispeje i k zníženiu stresových situácií a zlepšeniu zdravotného stavu obyvateľov MFO Trnava.

*S podmienkou realizácie navrhovaných opatrení a dodržiavania platných limitov sa nepredpokladá závažný negatívny vplyv realizácie strategického dokumentu na dotknuté obyvateľstvo, naopak jeho realizácia bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo a jeho zdravotný stav.*

- ***Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice***

Územie v dosahu PUM MFO Trnava nemá spoločné hranice so žiadnym štátom susediacim so Slovenskou republikou. V rámci PUM MFO Trnava sa nenavrhujú projekty takého charakteru a dosahu, ktoré by ovplyvňovali štáty s ktorými susedí Trnavský samosprávny kraj (Česká republika, Maďarsko).

Cezhraničné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a verejné zdravie sa na základe výsledkov posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní nepredpokladajú.

V prípade, že budú v priebehu posudzovania vplyvov navrhovaných činností, identifikované predpokladané cezhraničné vplyvy na susedné štáty, čo je málo pravdepodobné, bude sa postupovať v súlade s ustanovením § 40 zákona o posudzovaní.

*Vzhľadom na charakter, lokalizáciu riešeného územia a dosah PUM MFO Trnava nepredpokladajú sa jeho významné negatívne vplyvy presahujúce štátne hranice.*

- **Kumulatívne vplyvy**

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v posudzovanom strategickom dokumente výrazne prevyšujú ciele a opatrenia, ktoré v spolupôsobení s existujúcimi strategickými dokumentmi, ktoré sú v ich dosahu prispievajú k celkovému zlepšeniu životného prostredia na riešenom území, vrátane vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie. Pri navrhovaní nových úsekov komunikácii a zariadení dopravy sa zohľadňovali i ostatné súvisiace strategické dokumenty najmä z oblasti územného plánovania, dopravy a celkového rozvoja (*Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja, ÚPN mesta Trnava a ostatných obcí MFO Trnava v znení zmien a doplnkov, Územný plán centrálnej mestskej zóny (CMZ) Trnava, Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja TTSK na roky 2016 – 2020, Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského kraja na roky 2014–2020, Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Združenia obcí mestskej oblasti Trnava 2016–2023, dopravy (Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030, Akčný plán rozvoja elektromobility v SR, Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020, Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2020 – 2024, Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 – 2020, Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030, Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja, Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklo dopravy v TTSK, Dopravné riešenie CMZ Trnava – II. etapa, Konceptia rozvoja statickej dopravy mesta Trnava, Konceptia rozvoja cyklotrás v meste Trnava), ochrany životného prostredia (Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov SR, Stratégia adaptácie SR na zmenu klímy, Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnavy, Aktualizácia dokumentu MÚSES mesta Trnava) Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov možno predpokladať, že pozitívne vplyvy budú v evidentnej prevahe nad vplyvmi negatívnymi.*

Charakter a rozsah kumulatívnych vplyvov strategického dokumentu budú závislé na charaktere, rozsahu a umiestnení konkrétnych projektov a budú podrobne identifikované a hodnotené v rámci posudzovania vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA).

Predmetom posudzovania bol strategický dokument, ktorý má byť podkladom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry na území MFO Trnava. Navrhované riešenie vychádza z analýzy dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov z hľadiska kapacity, ponuky a dopytu a z nich vyplývajúca disproporcía, ktorú je nutné riešiť. Analýza súčasného stavu mobility, dopravných systémov a sietí v riešenom území bola vykonaná na základe terénnych prieskumov, prieskumov dopravného správania, sčítania dopravy, smerových (anketových) prieskumov a multimodálneho štvorstupňového dopravného modelu súčasného stavu.

Obece je možné predpokladať pozitívne vplyvy PUM MFO Trnava na kvalitu života. Systematické a koordinované navrhované kroky vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napr. zvýšenie atraktivity verejných priestorov, vyššia bezpečnosť premávky, pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, menšie znečisťovanie životného prostredia a redukcia hluku ako významného stresového faktora. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.

Dopravné stavby a zariadenia uvedené v zásobníku projektov sú navrhované s primárnym cieľom zlepšiť kvalitu dopravnej infraštruktúry, tzn. najmä zvýšiť rýchlosť a plynulosť dopravy a znížiť dopravnú nehodovosť a negatívne vplyvy dopravy na okolité prostredie, najmä na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravie.

S novými dopravnými stavbami, prípadne ich úsekmi, je často spojený zásah do krajiny. Potenciálne riziko predstavuje fragmentáciu biotopov, záber plôch poľnohospodárskej/lesnej/ostatnej pôdy, ovplyvnenie migračných trás živočíchov, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, ovplyvnenie hydrogeologických pomerov a pod. Dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré môžu priamo a nepriamo narušovať stav osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 a ich predmetov ochrany, rušiť živočíchy hlukom, svetlom pri stavbe aj prevádzke. V neposlednom rade je tu riziko negatívneho ovplyvnenie krajinného rázu dopravnými stavbami.

Pri realizácii nových dopravných komunikácií je vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidla, ploty, protihlukové steny) možné dosiahnuť zlepšenie v prístupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

V rámci posudzovania strategického dokumentu boli zhodnotené predpokladané vplyvy PUM MFO Trnava na životné prostredie vrátane zdravia, (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne i negatívne).

Výsledok posudzovania je podrobne a v dostatočnom rozsahu uvedený v správe o hodnotení.

Vplyvy PUM MFO Trnava na životné prostredie, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy strategického posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) nie sú takého charakteru, že by spôsobili významný negatívny vplyv na životné prostredie územia v jeho dosahu a ktoré by bránili jeho schváleniu.

Negatívne vplyvy PUM MFO Trnava na životné prostredie predpokladané v etape strategického posudzovania, je možné zmierniť prípadne odstrániť realizáciou opatrení, uvedených v kapitole V. správy o hodnotení a realizáciou opatrení, ktoré vyplývajú z výsledkov posudzovania konkrétnych činností a projektov podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA), ktoré budú následne upresňované a realizované v etape povoľovania podľa osobitných predpisov za účasti environmentálnych orgánov a orgánov na ochranu zdravia.

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

Chránené územia, ktoré sa nachádzajú alebo zasahujú na územie Trnavského kraja možno rozdeliť do dvoch základných skupín:

- územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny,
- územia chránené podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách.

### ***Vplyvy na územia chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z.***

Medzi územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z., ktoré sa nachádzajú alebo zasahujú na územie MFO Trnava možno zaradiť tieto územia (*Zdroj: ŠOP SR*):

- územia európskej sústavy chránených území Natura 2000
  - chránené vtáčie územia
  - územia európskeho významu
- územia národnej sústavy chránených území
  - maloplošné chránené územia - chránený areál (CHA)
  - chránené časti prírody (mokrad', chránený strom)

### **Vplyvy na územia európskej sústavy chránených území Natura 2000**

Sústavu chránených území Natura 2000 tvoria dva typy území:

- chránené vtáčie územia (osobitne chránené územia (*Special Protection Areas, SPA*) – vyhlasované na základe smernice Rady 79/409/EHS) o ochrane voľne žijúceho vtáctva);
- chránené územia európskeho významu (osobitné územia ochrany (*Special Areas of*



*Conservation, SAC*) – vyhlasované na základe smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín).

Na územie MFO Trnava zasahujú dve chránené vtáčie územia (*SKCHVU054 Špačinsko-nižnianske polia a SKCHVU023 Úľanská mokraď*) a jedno územie európskeho významu (*SKUEV0948 Bolerázske sýsľovisko*).

Súčasťou posudzovania vplyvov PUM MFO Trnava na životné prostredie bolo primerané posúdenie vplyvov tohto strategického dokumentu na územia sústavy chránených území Natura 2000 ( „*PUM MFO Trnava - Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000*“, (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2021).

Z primeraného hodnotenia vyplýva, že ako potenciálne dotknuté boli vyhodnotené len CHVÚ Špačinsko-nižnianske polia a CHVÚ Úľanská mokraď. V etape posudzovania strategického dokumentu (SEA) nebolo možné vplyvy, navrhovaných projektov jednoznačne identifikovať a lokalizovať. Predpokladané vplyvy jednotlivých navrhovaných činností bude potrebné zhodnotiť v rámci posúdenia vplyvov podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA).

Medzi projekty navrhované v rámci PUM MFO Trnava, ktorým je potrebné v etape posudzovania a prípravy venovať zvýšenú pozornosť, z hľadiska ich potenciálnych vplyvov na sústavu Natura 2000, patria predovšetkým: uvažovaná výstavba Diaľnice D1 Blatné – Trnava (20), výstavba vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava - Trnava - Trenčín – Žilina (61) a obchvat Špačiniec (19). Potenciálne mierne negatívny vplyv na kvalitu predmetu ochrany CHVÚ môže mať preložka cesty III/1286 v k. ú. Hrnčiarovce nad Parnou (7), výstavba miestnej komunikácie Zeleneč (11) a rozvoj medzimestskej cyklistickej dopravy (projekty č. 225, 226, 227, 229, 230, 231, 235, 237, 238).

V závere dokumentácie o výsledkoch primeraného posúdenia sa uvádza, že navrhovaný PUM MFO Trnava nebude mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany a integritu území sústavy chránených území Natura 2000.

*Významné negatívne vplyvy navrhovaného PUM MFO Trnava na integritu a predmety ochrany sústavy chránených území Natura 2000 sa na základe výsledkov primeraného posúdenia vykonaného v etape posudzovania strategického dokumentu (SEA) nepredpokladajú.*

#### Vplyvy na územia národnej sústavy chránených území

Na územie MFO Trnava nezasahuje žiadne veľkoplošné chránené územie (NP, CHKO).

Z maloplošných chránených území sa na riešenom území nachádza jedno chránené územie (CHA Trnavské rybníky).

Na území MFO Trnava sa nachádza 7 chránených stromov na dvoch lokalitách (k. ú. Trnava – lipa veľkolistá (6 stromov), k. ú. Dolné Lovčice - brestovec západný (1 strom).

Na riešenom území sa nachádza jedna mokraď regionálneho významu (CHA Trnavské rybníky - Hrnčiarovce nad Parnou, Trnava, Biely Kostol) a zasahuje jedná mokraď lokálneho významu (VN Ronava Zeleneč).

Lokalizáciu a rozsah chránených území na území MFO Trnava bude potrebné zohľadniť pri príprave a posudzovaní stavieb, zariadení a činností, ktoré sa navrhujú v rámci naplnenia strategických a špecifických cieľov PUM MFO Trnava. Dopravné stavby bude potrebné umiestňovať takmer výhradne a podľa možnosti len mimo chránených území.

*Významné negatívne vplyvy PUM MFO Trnava na územia národnej sústavy chránených území sa nepredpokladajú.*

*Na základe informácií, ktoré boli k dispozícii v etape strategického hodnotenia, sa významné negatívne vplyvy PUM MFO Trnava na územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z. nepredpokladajú.*

#### **Vplyvy na územia chránené podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách**

Územie MFO Trnava nie je súčasťou žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti (ďalej len CHVO“) vyhlásenej podľa § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a zákona č. 305/2018 Z. z.

o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Na riešenom území sa nachádza viacero vodárenských zdrojov využiteľných na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou (§ 7 ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z.) a ochranných pásiem vodárenských zdrojov.

Do zoznamu vodohospodársky významných tokov sú zaradené tri vodné toky, ktoré pretekajú územím MFO Trnava (Trnávka, Parná, Krupský potok) vodárenské vodné toky územím MFO Trnava neprekajú.

Podľa Prílohy č. 1 k nariadeniu vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti sú územia všetkých dotknutých obcí Biely Kostol, Bohdanovce nad Trnavou, Brestovany, Bučany, Dolné Lovčice, Hrnčiarovce nad Parnou, Jaslovské Bohunice, Malženice, Ružindol, Suchá nad Parnou, Šelpice, Špačince, Trnava, Zavar, Zeleneč, Zvončín) zaradené medzi zraniteľné oblasti.

*Vzhľadom na charakter projektov navrhovaných v rámci PUM MFO Trnava za účelom splnenia stanovených cieľov a vzhľadom na citlivosť územia sa zásahy do území chránených podľa zákona č. 364/2004 Z. z. jednoznačne nevylučujú.*

*Významné negatívne vplyvy PUM MFO Trnava na chránené územia sa základe jeho hodnotenia podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. nepredpokladajú.*

*Predpokladané vplyvy identifikované v etape posudzovania strategického dokumentu (SEA) budú upresnené v etape posudzovania navrhovaných činnosti podľa tretej časti zákona č. 24/2006 Z. z. (EIA) a na základe posúdenia budú v prípade preukázania potreby prijaté účinné opatrenia vrátane kompenzačných opatrení.*

## **VI. ZÁVERY**

### **1. Výsledok procesu posudzovania**

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa príslušných ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. pri ktorom sa zväzil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia v jeho dosahu, význam očakávaných vplyvov na zložky a faktory životného prostredia, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi v jeho dosahu, na úroveň spracovania správy o hodnotení, stanoviská dotknutých subjektov výsledku verejného prerokovania a konzultácií a za súčasného stavu poznania

### **s a o d p o r ú č a**

schválenie strategického dokumentu „**Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia**“ za podmienky zohľadnenia a realizácie odporúčaní uvedených v kapitole VI./3 tohto záverečného stanoviska a s podmienkou, že jednotlivé projekty, vyplývajúce z PUM MFO Trnava, ktoré dosiahnu prahové hodnoty podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z., budú posúdené z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) pred ich schválením alebo povolením podľa osobitných predpisov.

### **2. Odporúčaný variant**

Na schválenie sa odporúča návrh strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia“ vo variante riešenia, ktorý bol predmetom posudzovania z hľadiska vplyvov na životné prostredie a upravený podľa relevantných pripomienok, predložených počas procesu posudzovania podľa zákona o posudzovaní.



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

Z výsledkov procesu posudzovania podľa zákona nevyplynuli požiadavky na zásadne prepracovanie alebo dopracovanie posudzovaného návrhu strategického dokumentu. Opodstatnené pripomienky z procesu posudzovania na čiastočnú úpravu PUM MFO Trnava (pozri stanoviská a vyjadrenia k akceptovaniu požiadaviek uvedené v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska) je potrebné zohľadniť pri vypracovaní konečnej verzie návrhu PUM MFO Trnava.

Sú to najmä tieto pripomienky a požiadavky:

- Plán udržateľnej mobility krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia nesmie byť v rozpore s Územným plánom regiónu Trnavského samosprávneho kraja. (*Trnavský samosprávny kraj*)
- PUM MFO Trnava zosúladiť s Plánom udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja (*Trnavský samosprávny kraj*)
- Zachovať ochranného pásma dráhy 60 m od osi krajnej koľaje podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov. (*Železnice SR*)
- V prípade návrhu/podpory výsadby ochrannej a izolačnej zelene v blízkosti železničných tratí rešpektovať zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach, podľa ktorého je podľa § 4 v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry a podľa § 6 vlastníci a užívatelia nehnuteľnosti a správcovia vodných tokov a odkrytých podzemných vôd v OPD sú povinní udržiavať pozemky a stromy a kry na nich, skládky, stavby, mostné piliere a iné konštrukcie a vzdušné vedenia v takom stave a užívať ich takým spôsobom, aby neohrozili prevádzku dráhy a jej súčasť, ani neobmedzili bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe. Vysádzať a pestovať stromy a kry s výškou presahujúcou tri metre v ochrannom pásme dráhy len vtedy, ak je zabezpečené, že pri páde nemôžu poškodiť súčasti dráhy. (*Železnice SR*)
- Opodstatnenosť a ekonomickú efektívnosť jednotlivých návrhov zastávok na území mesta Trnava – Trnava obchodná zóna, Trnava západ, Dolné Lovčice preukázať a podložiť štúdiou uskutočniteľnosti. (*Železnice SR*)
- Rekonštrukcie nástupíšť a priestorov pre cestujúcich a zavádzanie informačných systémov mimo koridorové trate sú na ŽSR realizované v rámci významnejších komplexných rekonštrukcií jednotlivých traťových úsekov. Súčasná koncepcia rekonštrukčných prác nie je nastavená iba na rekonštrukciu nástupíšť, priestorov pre cestujúcich a informačných systémov. (*Železnice SR*)
- Výstavba vysokorýchlostných tratí nie je momentálne prioritou medzi strategickými zámermi ŽSR. Nachádzajú sa vo výhľadových strategických zámeroch ŽSR na základe strategického dokumentu KURS 2001 v znení zmien z roku 2011. Výstavba VRT sa na území SR aktuálne sleduje v rámci prepojenia krajín V4. (*Železnice SR*)
- V rámci zásobníka projektov akceptovať a zosúladiť vyjadrenia, ktoré boli zaslané 17.08.2020 Ing. Bučekom v mailovej komunikácii. (*Železnice SR*)
- V konečnom návrhu PUM MFO Trnava *očíslovať jednotlivé strategické a špecifické ciele* z dôvodu vytvorenia bezproblémových podmienok pri vyhodnocovaní plnenia týchto cieľov a pri používaní posudzovaného strategického dokumentu na stanovený účel.
- V konečnom návrhu PUM MFO Trnava upraviť *Prílohu č. 1c – Zásobník projektov – tvrdé opatrenia* – tzn. prehľadne, zrozumiteľne a systematicky očíslovať všetky stavby, ktoré zásobník obsahuje, nie iba niektoré a v tom zmysle upraviť a zdokumentovať i jeho štruktúru.

Na prevenciu, zmierňovanie, odstraňovanie a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie sa na základe identifikácie predpokladaných vplyvov v etape posudzovania strategického dokumentu odporúčajú pre etapu ďalšieho rozpracovania, posudzovania, etapu povoľovania a etapu realizácie tieto opatrenia:

### Všeobecné opatrenia

1. Zabezpečiť, aby sa počas rozpracovania a realizácie cieľov PUM MFO Trnava prísne dodržiavali všetky súvisiace ustanovenia všeobecne záväzných právnych predpisov z oblasti ochrany životného prostredia, ochrany zdravia a bezpečnosti obyvateľov v dosahu tohto strategického dokumentu.
2. Nové zariadenia dopravy navrhované v rámci PUM MFO Trnava je možné umiestniť a realizovať na riešenom území len, ak budú v súlade s ÚPN regiónu Trnavského samosprávneho kraja, mesta Trnava a ostatných dotknutých obcí v platnom znení.
3. Zmeny a doplnky ÚPN regiónu Trnavského samosprávneho kraja, mesta Trnava a ostatných dotknutých obcí, ktoré si v prípade potreby vyžiada naplnenie stanovených cieľov PUM MFO Trnava posúdiť podľa druhej časti zákona o posudzovaní.
4. Projekty uvedené v zoznamu projektov, ktorý tvorí prílohu strategického dokumentu a tohto záverečného stanoviska, ktoré budú spĺňať prahové hodnoty podľa prílohy č. 8 k zákonu o posudzovaní realizovať iba v prípade kladného posúdenia podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) a povolenia podľa osobitných predpisov, za plnej aktívnej účasti orgánov ochrany životného prostredia a zdravia. Pri posudzovaní projektov je potrebné klásť dôraz na to, aby bola zabezpečená optimalizácia zvolených riešení a ich lokalizácie, výber environmentálnych technológií, časovej a vecnej následnosti jednotlivých realizačných krokov, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov realizovaných projektov.
5. Ak sa u niektorého z projektov, ktoré nespĺňajú prahové hodnoty podľa prílohy č. 8 k zákonu o posudzovaní budú predpokladať významné negatívne vplyvy bude možné použiť ustanovenia § 19 Konanie o podnete, zákona o posudzovaní.
6. Posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa tretej časti zákona o posudzovaní budú podliehať i projekty, ktoré podľa odborného stanoviska štátneho orgánu ochrany prírody a krajiny (§ 28 ods. 4 zákona č. 534/2002 Z. z o ochrane prírody a krajiny) pravdepodobne môžu mať samostatne alebo v kombinácii s inou činnosťou významný vplyv na územie sústavy chránených území.
7. Pri rozhodovaní o výbere projektov a ich časovej priority realizácie dôsledne sledovať aspekt trvalej udržateľnosti a vyváženosť krátkodobých a dlhodobých vplyvov a zároveň vyváženosť lokálnych, regionálnych a celonárodných prínosov projektu. Pri výbere projektov zohľadňovať najmä:
  - princípy ochrany prírody a krajiny;
  - aspekt udržateľnosti projektu;
  - vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov;
  - vyváženosť lokálnych a regionálnych vplyvov projektov;
  - finančnú realizovateľnosť a efektívnosť vynaložených finančných prostriedkov.
8. V etape prípravy a posudzovania vplyvov jednotlivých projektov na životné prostredie vytvoriť podmienky na konzultácie medzi expertmi, navrhovateľmi projektov, orgánmi verejnej správy a verejnosťou.
9. Predpokladané vplyvy na životné prostredie identifikované v procese strategického hodnotenia PUM MFO Trnava zohľadniť pri navrhovaní a posudzovaní konkrétnych projektov.
10. Pri návrhu lokalizácie projektov minimalizovať zábery pôdy a zohľadňovať všetky environmentálne pomery a potreby dotknutého územia.
11. V prípade nevyhnutných zásahov do chránených území, chránených druhov a ich biotopov realizovať zmierňujúce, prípadne kompenzačné opatrenia podľa platných predpisov a po dohode s príslušnými orgánmi a organizáciami ochrany prírody.
12. Nevyhnutné zábery zelených plôch a výrub drevín v dôsledku výstavby dopravných zariadení bezvýhradne kompenzovať náhradnou výsadbou a zriadením nových zelených plôch na dotknutom území v súlade so súvisiacimi predpismi.
13. Sledovať a vyhodnocovať vplyvy PUM MFO Trnava na životné prostredie v rámci

systému monitorovania a hodnotenia navrhovaného v rámci strategického dokumentu, podľa environmentálnych ukazovateľov. Ak sa zistí, že skutočné vplyvy spôsobené implementáciou strategického dokumentu na životné prostredie sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, obstarávateľ je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie.

V etape posudzovania vplyvov navrhovaných činnosti podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) sa odporúča zohľadniť najmä tieto opatrenia vyplývajúce z návrhu strategického dokumentu:

#### *Protihlukové opatrenia*

- Znížiť intenzitu dopravy - napr. formou zavedenia mýtného systému, podporou verejnej hromadnej dopravy a integrovaných dopravných systémov, formou parkovísk P+R, obmedzenia vjazdov nákladnej dopravy do zastavaných území, elimináciou ťažkej nákladnej dopravy v dopravnom prúde, zatraktívením hlavných dopravných trás (napr. znížením poplatkov za ich používanie, príp. odstránením poplatkov), realizáciou obchvatov zastavaných území.
- Realizovať nízkoohlučné povrchy - povrchy, ktorých konštrukcia výraznejšie prispieva k eliminácii hluku pri styku kolesa s vozovkou oproti štandardne používaným povrchom.
- Obmedziť a kontrolovať najvyššiu povolenú rýchlosť – napr. pomocou dopravného značenia a pomocou úsekového merania rýchlosti so sankčnými opatreniami.
- Zabezpečiť plynulosť dopravného prúdu – napr. na základe inteligentných dopravných systémov pri využití dynamických dopravných značení.
- Znížiť emisné parametre vozidiel - v rámci prevádzky preferovať, resp. zvýhodňované, vozidlá s nižšími akustickými parametrami.
- Realizovať protihlukové opatrenia - akusticky nepriezvučne prekážky (napr. protihlukové steny, zemné valy, gabionové konštrukcie, protihlukové steny kombinované so zeleňou, polovegetačné steny, zemné valy kombinované so stenou, hmotné objekty), realizácia a vedenie dopravných trás v tuneloch, zvýšenie vzduchovej nepriezvučnosti najslabších prvkov (okien) obvodového plášťa chránených budov.
- Rekonštruovať a modernizovať železničné trate – nahrádzať železničné zvršky a spodky a doplniť prvky znižujúce akustické emisie (napr. celogumové podložky, koľajové a koľajnicové absorbéry).
- Inštalovať protihlukové prvky – doplniť železničné trate o prvky znižujúce akustické emisie (napr. podkladané celogumové pásy, koľajové a koľajnicové absorbéry, odhlučňovacie systémy pre žliabkové koľaje).
- Realizovať pravidelnú údržbu železničných tratí – napr. strojne brúsenie vlnovitosti a reprofilácia koľajnic, oprave geometrickej polohy koľaje, zváranie prevádzkou opotrebovaných koľajnic a koľajových konštrukcií, výmena koľajnic a koľajových konštrukcií.
- Znižovať rýchlosť železničných súprav - zníženie najvyššej povolenej rýchlosti železničných súprav v závislosti od dodržania princípu bezpečnosti tejto dopravy a grafikonu.
- Obmieňať vozový park – zavádzať najlepšie dostupné technológie vrátane elektromobilov.

#### *Ochrana kvality ovzdušia*

- Znížiť intenzitu dopravy - rozložením dopravného prúdu na viac komunikácií, čiastočné presmerovanie mimo sídla, zvýšenie plynulosti dopravy.
- Zvýšiť frekvenciu údržby a čistenia komunikácií - hlavne v okolí priemyselných a poľnohospodárskych areálov (dostatočná početnosť čistenia vozoviek samozbernými vozidlami s tlakovou vodou), presmerovať časť nákladnej kamiónovej dopravy, do železničnej prepravy.

- Realizovať vhodne navrhnutú zelenú infraštruktúru - pozdĺž dopravných komunikácií a stavieb s akceptovaním ich ochranných pásiem.

#### *Ochrana klimatických podmienok*

- Realizovať opatrenia na zadržiavanie vody v krajine v súvislosti s prevádzkovaním dopravných stavieb.
- Podporovať zavedenie dopravy na alternatívny pohon.
- Realizovať vhodne navrhnutú zelenú infraštruktúru pozdĺž dopravných stavieb.

#### *Ochrana prírody a krajiny*

- Rešpektovať a chrániť mokrade a podporovať obnovu zaniknutých mokradí.
- V rámci plánovania a prípravy nových dopravných komunikácií a objektov rešpektovať a posúdiť vplyvy na existujúce a navrhované prvky ÚSES (biocentrá, biokoridory a biokoridory, genofondovo významné lokality, ekologicky významné segmenty krajiny) na nadregionálnej, regionálnej i miestnej úrovni, ktoré sú alebo sa navrhujú na území v dosahu strategického dokumentu.
- Obmedzovať regulácie a meliorácie pozemkov v súvislosti s plánovaním a výstavbou nových dopravných koridorov a stavieb, predovšetkým pozemkov v kontakte s chránenými územiami a mokradami.
- Zabezpečiť plánovanie dopravných trás, resp. prekládok, tak, aby v maximálnej možnej miere ostal zachovaný krajinný ráz a ostali zachované ostrovčekovité fragmenty s pôvodnou prirodzenou vegetáciou.
- Podporovať využitie neobhospodarovaných plôch na realizáciu nových krajnotvorných prvkov a prvkov ÚSES.
- Zabezpečiť šetrný prístup k vodným, mokradovým a luhovým spoločenstvám, brehovým porastom, odstraňovať migračné prekážky ťahu rýb.
- Nevyhnutné zásahy do chránených území a lokalít Natura 2000 realizovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spolupráci s orgánmi ochrany prírody.
- Navrhovať a realizovať opatrenia zabraňujúce kolíziám zveri s vozidlami (zábrany pre obojživelníkov, priepustky, zelené mosty, oplatenie komunikácií, pachové ohradníky a pod.) pri výstavbe novej dopravnej infraštruktúry, resp. pri jej modernizácii.
- Zohľadniť výsledky posudzovania predpokladaných vplyvov projektov zahrnutých v posudzovanom strategickom dokumente.
- Opatrenia na zmiernenie vplyvov na územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z. a na migráciu živočíchov konzultovať s organizáciou príslušnou ochrany prírody.
- Navrhnuť opatrenia na ochranu migračných koridorov v nadväznosti na objekty tak, aby bola zabezpečená ich funkčnosť.
- V prípade, že migračnou bariérou je niekoľko dopravných prvkov v území (cesta, železničná trať) navrhovať opatrenia komplexne, aby bol zabezpečený prechod živočíchov cez všetky identifikované bariéry.
- V prípade návrhu výsadby sprievodnej/ochrannej/izolačnej zelene v blízkosti železničných tratí a cestných komunikácií rešpektovať ich ochranné pásma vyplývajúce z príslušných ustanovení súvisiacich všeobecne záväzných predpisov.

#### *Ochrana vôd*

- Zabezpečiť dôsledne dodržanie súvisiacich zákonných ustanovení na ochranu povrchových vôd a podzemných vôd najmä zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov a zákona č. 7/2010 o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov.

- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na povrchové a podzemné vody.
- Vody z povrchového odtoku (zrážkové vody) odvádzať tak, aby boli čo najmenej ovplyvnené odtokové pomery územia a kvalita povrchových a podzemných vôd.
- Pri plánovaní projektov zasahujúcich do ochranného pásma vodárenského zdroja postupovať v súlade s podmienkami rozhodnutí o určení ochranných pásem vodárenského zdroja a podľa § 32 zákona č. 364/2004 Z. z.
- V odôvodnených prípadoch zabezpečiť hydrogeologický prieskum, a na základe jeho výsledkov stanoviť konkrétne ochranné a kompenzačné opatrenia.
- Rešpektovať ochranu vodných tokov a ich brehových porastov.
- V záplavových územiach zabezpečiť, aby nedochádzalo k zhoršovaniu odtokových pomerov na území počas povodňových prietokov.
- Plochy záchytných a ostatných parkovísk zabezpečiť proti vstupu nebezpečných a znečisťujúcich látok do podzemných a povrchových vôd podľa príslušných ustanovení zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a ostatných súvisiacich predpisov.

#### *Ochrana pôdy*

- Minimalizovať trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy, predovšetkým záber najkvalitnejšej pôdy v dotknutom katastrálnom území.
- Minimalizovať zásahy a trvalé zábery lesných pozemkov.
- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na pôdu.
- Na umiestnenie dopravných zariadení využívať podľa možnosti plochy brownfields.

#### *Ochrana horninového prostredia*

- Pri návrhu a realizácii navrhovaných činnosti zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a iných svahových deformácií.
- V prípade potreby (podľa charakteru navrhovanej činnosti a jej lokalizácie) v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie zabezpečiť inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a pod.

#### *Odpady*

- Pri realizácii a prevádzke navrhovaných činnosti postupovať podľa príslušných ustanovení všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti odpadového hospodárstva, najmä zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.
- Pri nakladaní s odpadmi, ktoré budú vznikať počas výstavby a prevádzky dopravných zariadení zabezpečiť prednostne ich zhodnocovanie pred zneškodňovaním.

#### *Kultúrne a historické pamiatky*

- Pri realizácii navrhovaných činnosti vylúčiť negatívny zásah do kultúrnych pamiatok; dbať pritom na podmienky ochrany vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.
- V prípade možného stretu navrhovanej činnosti s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, pamiatkovou zónou, pamiatkovou rezerváciou, prípadne s archeologickou lokalitou rešpektovať právny rámec ochrany pamiatok a ochrany archeologických nálezov a nálezísk ustanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov a súvisiacich predpisov.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu**

Strategický dokument PUM MFO Trnava bol predložený na posúdenie v jednom variante riešenia, ktorý bol porovnávaný s nulovým variantom tzn. variantom stavu, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal. Variant riešenia strategického dokumentu predložený na

posúdenie bol výsledkom konsenzu jednotlivých pracovných skupín a zohľadnenia opodstatnených pripomienok v rámci jeho prípravy a prerokovania.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe oznámenia o strategickom dokumente, stanovísk k oznámeniu, rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení výsledkov verejného prerokovania, odborného posudku a výsledkov konzultácií.

Pri hodnotení vplyvov na životné prostredie a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení § 14 zákona o posudzovaní.

Pri odporúčaní schválenia strategického dokumentu sa brali do úvahy predpokladané environmentálne, sociálne a hospodárske vplyvy na miestnej, regionálnej i národnej úrovni ako aj vplyvy na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia (napr. horninové prostredie, geomorfologické pomery, pôdu, miestnu klímu, ovzdušie, povrchové a podzemné vody, hlukovú situáciu a ďalšie fyzikálne a biologické faktory, na genofond, biodiverzitu, územia chránené podľa osobitných predpisov vrátane území Natura 2000, krajinu, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, kultúrne hodnoty nehmotnej povahy a využívanie zeme).

Prínosom realizácie PUM MFO Trnava bude najmä:

- zlepšenie prepojenia medzi sídlami na lokálnej i regionálnej úrovni;
- zlepšenie životných podmienok a kvality života v meste Trnava a ostatných dotknutých obciach napr. odklonením dopravy mimo zastavaného územia;
- zlepšenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti;
- zníženie spotreby palív, zníženie emisií škodlivých látok z dopravy do ovzdušia;
- zníženie dôsledkov produkcie hluku a jeho vplyvu na obyvateľstvo odklonením trasy komunikácii od obývaných území a realizáciou protihlukových opatrení;
- zlepšenie podmienok tranzitnej a regionálnej dopravy vrátane prepravy tovaru;
- zníženie opotrebovania vozidiel v dôsledku skvalitnenia technického stavu cestných komunikácii;
- skvalitnenie dopravy prispeje nepriamo ku konkurencieschopnosti regiónu a zároveň k jeho trvalo udržateľnému rozvoju.

Pri dobudovaní dopravnej infraštruktúry je potrebné, tak ako i u iných činnosti zobrať do úvahy i možné negatívne vplyvy na životné prostredie počas výstavby a prevádzky to najmä:

- trvalý a dočasný záber pôdy;
- zásahy do horninového prostredia počas výstavby;
- produkcia emisií z výfukových plynov počas výstavby;
- vplyv na povrchové vody a podzemné vody;
- vplyv na kvalitu pôdy v okolí komunikácií počas výstavby i počas prevádzky;
- fragmentácia územia, poľnohospodárskych a lesných pozemkov, vrátane chránených území;
- vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy;
- prerušenie migračných koridorov (hydrických i terestrických);
- zraňovanie a usmrcovanie voľne žijúcich živočíchov;
- šírenie nepôvodných (invázných) druhov flóry a fauny;
- svetelné znečistenie;
- vplyvy na krajinnú scenériu;
- zmena hlukových pomerov v dotknutom území a ďalšie.

Negatívne vplyvy PUM MFO Trnava súvisiace so skvalitnením dopravy nie sú takého charakteru, ktoré by nebolo možné zmierniť alebo odstrániť účinnými opatreniami, ktoré vyplývajú okrem iného i z posúdenia vplyvov konkrétnych projektov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní (EIA).

Z výsledkov posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa druhej časti zákona (SEA) vyplynulo, že návrh PUM MFO Trnava v posudzovanom variante je prijateľný z hľadiska predpokladaných vplyvov (negatívnych i pozitívnych) na životné prostredie.

V rámci procesu posudzovania sa preukázal potenciál pozitívnych vplyvov PUM MFO Trnava na životné prostredie za predpokladu realizácie preventívnych opatrení a zabezpečenia monitoringu environmentálnej optimálnosti a jej implementácie na úrovni konkrétnych projektov.

## 5. Návrh monitoringu

Podľa § 16 ods. 1 zákona o posudzovaní sú obstarávateľ a rezortný orgán povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojeniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bude podľa § 16 ods. 2 zákona o posudzovaní spočívať v

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

Monitorovanie vplyvov súvisiacich s dopravou je potrebné realizovať prostredníctvom merateľných indikátorov.

Indikátory súvisiace s vecným plnením strategických a špeciálnych cieľov (napr. počet realizovaných objektov podľa zásobníka projektov - cestné komunikácie, parkoviská, parkovacie domy, vyťaženosť parkovísk, počet parkovacích domov, dĺžka rekonštruovaných chodníkov, dĺžka cyklotrás, počet dobíjacích staníc a plniacich staníc LPG a CNG, počet bezpečných križovatiek a ďalšie) sú uvedené v prílohy č. 8 PUM MFO Trnava.

Okrem ukazovateľov uvedených v prílohe č. 8 PUM MFO Trnava je potrebné dôsledne sledovať vplyv strategického dokumentu i prostredníctvom indikátorov environmentálnych.

Do súboru environmentálnych indikátorov pre monitorovanie vplyvov v dosahu vplyvov dopravných projektov sa navrhuje zaradiť napr.:

- znečistenie ovzdušia;
- hluková záťaž z dopravy;
- kvalita povrchových a podzemných vôd v dosahu komunikácii a dopravných zariadení;
- trvalé a dočasné zábery pôdy súvisiace s výstavbou nových úsekov komunikácie a ostatných zariadení dopravy (v ha a podľa kultúr);
- kvalita pôdy na dotknutých pozemkoch;
- výskyt chránených druhov rastlín a živočíchov;
- overenie a sledovanie, druhovej diverzity dotknutého územia;
- počet projektov súvisiacich s dopravou, posúdených podľa zákona o posudzovaní;
- plnenie podmienok vyplývajúcich z tohto záverečného stanoviska OÚ Trnava k strategickému dokumentu, podľa zákona o posudzovaní.

Monitorovací systém sledovania a vyhodnocovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bude pozostávať zo zberu údajov, uchovávaní údajov a vypracovania hodnotiacich správ.

Ak obstarávateľ na základe výsledkov monitorovania zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň v prípade potreby zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.



**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.**

Environmentálne aspekty sú integrálnou súčasťou návrhu strategického dokumentu PUM MFO Trnava, pretože ciele a navrhované opatrenia sú priamo zamerané na zohľadnenie a riešenie environmentálnych problémov.

Cieľom strategického environmentálneho hodnotenia bolo posúdiť predpokladané vplyvy PUM MFO Trnava na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a navrhnúť také opatrenia, ktoré budú negatívne vplyvy eliminovať a minimalizovať.

Výsledok posudzovania bude zohľadnený pri úprave strategického dokumentu pred jeho schválením. Návrh vhodných environmentálnych indikátorov na monitorovanie implementácie strategického dokumentu a navrhnuté opatrenia na jeho realizáciu sú zárukou, že vplyvy na životné prostredie budú kontrolované a minimalizované priebežne spolu s implementáciou strategického dokumentu.

Návrh PUM MFO Trnava bol predložený na posúdenie v jednom variantne riešenia. Pri vypracovaní návrhu strategického dokumentu sa okrem iného zvažovali viaceré varianty zohľadňujúce ciele a geografický rozmer a hľadali sa najvhodnejšie riešenia, ktoré boli zapracované do konečného návrhu strategického dokumentu predloženého na posúdenie.

Podľa § 15 ods. 1 zákona o posudzovaní sa musí pri príprave a schvaľovaní strategického dokumentu prihliadať na existenciu aj obsah záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu a najmä na podmienky prijatia strategického dokumentu.

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

Obstarávateľ zverejní stanoviská a pripomienky uplatnené k návrhu strategického dokumentu, pričom uvedie, ako ich zohľadnil a zapracoval do tohto návrhu, ako zohľadnil obsah a závery správy o hodnotení, ako zohľadnil dôsledky schválenia strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie, a uvedie dôvody na zvolenie konkrétnej alternatívy strategického dokumentu.

Schvaľujúci orgán nemôže bez záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu schváliť strategický dokument, ktorý je predmetom posudzovania. Schvaľujúci orgán je povinný vziať do úvahy výsledky účasti verejnosti, a to najmä stanoviská verejnosti, výsledky konzultácií a verejného prerokovania s verejnosťou, vznesené pripomienky verejnosti.

Obstarávateľ doručí schválený strategický dokument, ktorému predchádzalo posudzovanie podľa zákona, spolu s príslušnými informáciami podľa ustanovení zákona o posudzovaní príslušnému orgánu a zároveň ho zverejní na svojom webovom sídle alebo iným spôsobom v mieste obvyklým. Príslušný orgán zverejní schválený strategický dokument na webovom sídle MŽP SR najneskôr do piatich dní od jeho doručenia.

K správe o hodnotení bolo predložených 10 písomných stanovísk z toho 7 stanovísk bez pripomienok a požiadaviek (OÚ Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia - orgán štátnej správy odpadového hospodárstva; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia – orgán štátnej správy ochrany ovzdušia; OÚ Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia - orgán štátnej vodnej správy; OÚ Trnava, pozemkový a lesný odbor; OÚ Trnava, odbor opravných prostriedkov; regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave; Obec Hrnčiarovce nad Párnou) a tri písomné stanoviska s pripomienkami a požiadavkami (Trnavský samosprávny kraj, odbor stratégií a projektov;

*OÚ Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia – orgán ochrany prírody a krajiny; Železnice SR, GR, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce).*

*Trnavský samosprávny kraj* upozorňuje, že PUM MFO Trnava nesmie byť v rozpore s ÚPN regiónu Trnavského samosprávneho kraja. Druhá pripomienka sa týka skutočnosti, že v správe o hodnotení v prehľade najdôležitejších strategických dokumentov nenachádza „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“, ktorý je jedným z podkladov pre účely územno-plánovacej činnosti a súčasne aj záväzným podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti kraja. Upozornenie i pripomienka sú zohľadnené v opatreniach z procesu posudzovania uvedené v kapitole VI/3 tohto záverečného stanoviska.

*Železnice SR* vo svojom stanovisku pripomínajú prevažne povinnosti vyplývajúce zo všeobecne záväzných právnych predpisov, ich pripomienky sú zohľadnené v opatreniach uvedených v kapitole VI/3 tohto záverečného stanoviska.

Najrozsiahlejšie bolo stanovisko *OÚ Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia – orgán ochrany prírody a krajiny; (pozri stanovisko a vyhodnotenie akceptovania v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska)*. Ich požiadavky a pripomienky boli v etape vypracovania odborného posudku predložené na vyjadrenie spracovateľovi správy o hodnotení. Jeho vyjadrenie je uvedené pri každej pripomienke a požiadavke v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska.

Pripomienky *OÚ Trnava* sa týkajú spochybňovania dostatočného posúdenia vplyvov predpokladaných vplyvov identifikovaných v etape strategického posudzovania (SEA), a dožadovania sa podrobnosti o vplyvoch na životné prostredie, ktoré bude možné upresniť a posúdiť až v etape posudzovania konkrétnych projektov podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA). Podrobnejšie pozri vyjadrenia v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska. Opodstatnené požiadavky sú súčasťou opatrení uvedených v kapitole VI/3 tohto záverečného stanoviska.

Podrobné vyhodnotenie zohľadnenia stanovísk predložených k správe o hodnotení je uvedené v časti III/6 tohto záverečného stanoviska.

## **7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategického dokumentu**

Podľa § 6a zákona o posudzovaní je dotknutou verejnosťou pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením.

Medzi dotknutú verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov patrí: fyzická osoba staršia ako 18 rokov, právnická osoba, občianska iniciatíva podľa odseku 3.

Podľa § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní 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 zákona o posudzovaní, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

Čo sa týka práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2, zákona o posudzovaní, ktoré je uvedené v § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní možno konštatovať, že podľa zákona o posudzovaní má takéto právo v SR celá verejnosť v najširšom slova zmysle.

V prípade posudzovania vplyvov PUM MFO Trnava podľa zákona o posudzovaní nebolo zo strany verejnosti predložené žiadne písomné stanovisko. Verejnosť ani nijakým iným spôsobom neprejavila záujem o prípravu strategického dokumentu pred jeho schválením.

## **VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

### **1. Spracovatelia záverečného stanoviska**

Okresný úrad Trnava  
odbor starostlivosti o životné prostredie  
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja  
Ing. Martina Šáriková  
v súčinnosti s  
Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave

### **2. Potvrdenie správnosti údajov**

Okresný úrad Trnava  
odbor starostlivosti o životné prostredie  
Ing. Rudolf Kormúth, vedúci odboru

### **3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Trnava 29.10.2021