

Sumarizácia hodnotenia cezhraničných vplyvov strategických dokumentov súvisiacich so špecifickými cieľmi a opatreniami cieľa politiky 2, Priorita 2P3 Udržateľná mestská doprava (opatrenie 2.8.3. Udržateľné mobilita BSK) a cieľa politiky 3, Priorita 3P1 Doprava

V prílohe 6 uvádzame príklady strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a regionálneho strategického dokumentu dosahom, priamo súvisiacich so špecifickými cieľmi a opatreniami cieľa politiky 2, opatrenie 2.8.3., cieľa politiky 3 podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z., resp. podľa postupov vyplývajúcich z Dohovoru EHK o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice, Espoo, 1991 (Dohovor z Espoo), Protokolu o strategickom hodnotení a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/52/EÚ, ktorou sa mení smernica 92/2012/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie pri príprave konkrétnych projektov.

Strategické dokumenty s celoštátnym dosahom:

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (II. FÁZA) (MDaV SR, 2017)

V strategickom dokumente boli posúdené vplyvy na zložky životného prostredia a na zdravie.

Ovzdušie: Významné negatívne ani pozitívne cezhraničné vplyvy na ovzdušie neboli u žiadneho opatrenia ani stratégie ako celku identifikované. Cezhraničný vplyv sa môže prejavovať len málo významne v blízkom okolí hraníc, a to pozdĺž dopravných trás, ktoré už v súčasnosti existujú. Dôjde iba k málo významnej zmene intenzity dopravy na týchto ťahoch, teda bez významných dopadov na imisnú situáciu.

Hluk: Cezhraničné vplyvy na hlukovú situáciu je možné podľa spôsobu pôsobenia rozdeliť na: (a) priame vplyvy – šírenie hluku z činnosti na vlastnej komunikácii a (b) nepriame vplyvy – zvýšené šírenie hluku z činnosti na komunikácii v zahraničí, kde zvýšenie je spôsobené zefektívnením medzištátneho dopravného prepojenia

Z vykonaného posúdenia je zrejmé, že v rámci projektovej prípravy nových dopravných úsekov bude potrebné spracovať pre konkrétne riešenie nových stavieb hlukové štúdie, ktoré budú okrem iného vyhodnocovať vplyv na hlukovú situáciu v dotknutom okolí na slovenskej strane hranice. V závislosti na výsledkoch hlukového posúdenia bude možné predikovať prípadné vplyvy na hlukovú situáciu aj za štátne hranice a pri prípadnom rokovaní s protistranami overiť, či inštalované protihlukové opatrenia za štátnou hranicou budú dostatočne chrániť potrebné miesta aj po navýšení frekvencie dopravy spôsobene realizáciou nových dopravných úsekov.

Obyvateľstvo a zdravie: Pri voľnom pohybe osôb, ako jedného zo základných atribútov EÚ, je vplyv na zdravie vždy s medzinárodnou dimenziou. Nejde však o vplyvy, ktoré sú zvažované v rámci SEA procesu. Environmentálne determinanty sa môžu zmeniť na relatívne malom území predpokladaných koridorov nových ciest a v miestach rekonštrukcie súčasnej siete.

Príroda a krajina: Potenciálne cezhraničné vplyvy sú spojené so zvýšením intenzity dopravy na nadväzujúcich úsekoch v susedných štátoch, zhoršením migračnej priestupnosti (pokiaľ predpokladané migračné koridory vedú cez slovenské územie), prípadne s výstavbou nadväzujúcich trás (je predmetom medzinárodných dohôd).

Povrchové a podzemné vody: Významné cezhraničné vplyvy sú v prípade opatrení vo vodnej doprave. Pochopiteľne všetky opatrenia, ktoré sa budú realizovať na Dunaji tam, kde je hraničným tokom, budú mať cezhraničný vplyv. Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj a modernizácia verejných prístavov spojená s nárastom lodnej dopravy sa môže prejavovať zmenou kvalitatívneho a kvantitatívneho stavu vodného toku, ktorý sa môže aj prejavovať ďalej po toku, vrátane časti toku ležiaceho za hranicami územia Slovenskej republiky.

Cezhraničné posudzovanie strategického dokumentu sa uskutočnilo v priebehu mesiacov október 2016 až december 2016. Na základe posudzovania vplyvov presahujúcich štátne hranice v režime 4. časti zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie boli doručené štyri stanoviská (Ukrajina nezaslala v termíne):

POLSKO Generalna dyrekcja ochrony środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko (list č. DOOŚ-tos.442.2.4.2016.az2 zo dňa 24. 11. 2016). Zo strany Poľska nebol zistený dôvod na začatie procesu týkajúceho sa cezhraničného posudzovania vplyvov životné prostredie v dôsledku realizácie strategického dokumentu.

RAKÚSKO Federálne ministerstvo dopravy, inovácií a technológií (e-mail zo dňa 30. 11. 2016). Zo strany Rakúska neboli uplatnené zákonné ustanovenia rakúskej legislatívy týkajúce sa posudzovania vplyvov plánov a programov na životné prostredie (strategické environmentálne hodnotenie) v oblasti federálnej dopravnej siete.

MAĎARSKO Ministerstvo poľnohospodárstva, Odbor ochrany životného prostredia (list č. KmF/402-6/2016 zo dňa 09. 12. 2016). Ministerstvo poľnohospodárstva Maďarska, Odbor ochrany životného prostredia v liste č. KmF/402-6/2016 oznamuje, že predpokladané vplyvy strategického dokumentu sa v niektorých bodoch týkajú Maďarska, ale sú skôr nepriameho charakteru. Žiadajú, aby slovenská strana plne rešpektovala ustanovenia Dohovoru EHK o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice, Espoo, 1991 (Dohovor z Espoo) a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/52/EÚ, ktorou sa mení smernica 92/2012/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie pri príprave konkrétnych projektov. Maďarská strana potvrdila tiež potrebu opatrenia uvedeného v Správe o hodnotení týkajúce sa vodnej dopravy, ktoré má značné cezhraničné vplyvy. Všetky opatrenia realizované v hraničnej oblasti Dunaja budú mať vplyv aj za hranicami.“ Preto je z hľadiska životného prostredia a zdravia potrebné riešiť údržbu vodnej cesty v spolupráci s maďarskou stranou, a v rámci realizácie stratégie je v prvom rade potrebné zachovať súčasný stav dotknutých citlivých a chránených území.

ČESKÁ REPUBLIKA Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování na životní vlivů na životní prostředí a integrované prevence (list č. 86597/ENV/16 zo dňa 19. 12. 2016). Ministerstvo životného prostredia Českej republiky listom č. 86597/ENV/16 zaslalo slovenskej strane vyjadrenie, v ktorom upozornilo na niektoré požiadavky. Samotné pracovanie koncepcného materiálu nemá vplyv na územia sústavy Natura 2000, toto bude potrebné riešiť pri konkrétnych zámeroch (projektoch); konkrétne zámery bude nutné zhodnotiť aj z hľadiska ochrany ovzdušia v nadväznosti na strategické materiály Českej republiky. u konkrétnych zámerov môže dôjsť ku stretom s migračnými koridormi veľkých cicavcov a preto je potrebné navrhnuť a realizovať také opatrenia, ktoré budú minimalizovať vplyvy dopravnej infraštruktúry na migračnú priechodnosť krajiny.

Ministerstvo životného prostredia SR dňa 21. decembra 2016 vydalo stanovisko č. 4273/2016 - 1.7/ml z posúdenia strategického dokumentu s celoštátnym dosahom, v ktorom na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov predmetného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. a Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu Rady z 27. júna 2001 odporúča schválenie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030“ za predpokladu dodržania odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu. **V záverečnom stanovisku MŽP SR odporučilo v rámci realizácie opatrení strategického dokumentu cez konkrétne projekty s eventuálnym cezhraničným dopadom je nutné, aby slovenská strana plne rešpektovala ustanovenia Dohovoru EHK o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice, Espoo, 1991 (Dohovor z Espoo) a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/52/EÚ, ktorou sa mení smernica 92/2012/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie pri príprave konkrétnych projektov.**

Strategické dokumenty s regionálnym dosahom:

Regionálny plán udržateľnej mobility Bratislavského samosprávneho kraja (Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, 2021)

Pri hodnotení Regionálneho plánu udržateľnej mobility BSK boli identifikované predpokladané významné cezhraničné vplyvy. Preto MŽP SR v súlade s jednotlivými ustanoveniami Protokolu o strategickom environmentálnom hodnotení k Dohovoru o hodnotení vplyvov na životné prostredie presahujúceho štátne hranice, ktorý sa uskutočnil v Espoo (Fínsko) 26. februára 1991 a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/EU o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie a podľa jednotlivých ustanovení zákona o posudzovaní MŽP SR ako príslušný orgán pre posudzovanie vplyvov presahujúcich štátne hranice podľa § 40 ods. 1 a ods. 2 zákona o posudzovaní oznámilo, že na základe dostupných údajov nemožno vylúčiť nepriaznivé vplyvy na životné prostredie Maďarskej republiky a Rakúskej republiky. MŽP SR podľa § 42 ods. 1 zákona o posudzovaní zaslalo predmetnú dokumentáciu správy o hodnotení strategického dokumentu na životné prostredie maďarskej a rakúskej strane preloženú do maďarského a nemeckého jazyka. Ako výstup z tohto procesu bolo aj zhodnotenie možných pravdepodobne významných cezhraničných environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie resp. definovanie potreby cezhraničného posudzovania.

Maďarsko poslalo svoje pripomienky, ktoré požaduje uviesť v záverečnom stanovisku ukončujúcom postup strategického environmentálneho hodnotenia podľa článku 8 smernice 2001/42/EU a článku 11 Protokolu

o strategickom environmentálnom hodnotení. **Dolné Rakúsko** sa vo svojom stanovisku v rámci cezhraničného posudzovania vyjadrilo k podrobne analyzovaným navrhovaným zámerom udržateľnej mobility do Rakúska a konštatovalo, že ciele Regionálneho plánu udržateľnej mobility BSK sú v súlade s dopravnou politikou dolnorakúskej koncepcie mobility. **Na základe vyhodnotenia vplyvov na životné prostredie MZP SR vo svojom záverečnom stanovisku číslo:1447/2021-1.7/ac 14731/2021 zo dňa 18. marca 2021 potvrdilo, že sa významné nepriaznivé cezhraničné environmentálne vplyvy nepredpokladajú.**