

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Riadiaci orgán pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra

Ministerstvo financií SR
Sprostredkovateľský orgán pod riadiacim orgánom
pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra

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

Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 3.0)
v súvislosti s úpravou stratégie financovania prioritnej osi 2

Bratislava, január 2016

I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. Názov:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

2. Identifikačné číslo:

30416094

3. Adresa sídla:

Námestie slobody 6
810 05 Bratislava
Slovenská republika

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

JUDr. Denisa Žiláková
generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Námestie slobody 6
810 05 Bratislava
tel.: +421 2 5949 4645
e-mail: denisa.zilakova@mindop.sk

5. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie:

PhDr. Pavol Bžán, MA.
riaditeľ odboru programovania a monitorovania projektov
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Námestie slobody 6
810 05 Bratislava
tel.: +421 2 5949 4629
e-mail: pavol.bzan@mindop.sk

Miesto a čas na konzultácie:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody 6, Bratislava
Konzultovať vo veci zmeny posudzovaného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom podľa § 63 ods. 1 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“) je možné počas celého procesu posudzovania strategického dokumentu.

Čas konzultácií sa určí „prípád po prípade“ prostredníctvom kontaktnej osoby a podľa požiadavky a dohody subjektov, ktoré prejavia o konzultácie záujem.

II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. Názov:

Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 3.0) v súvislosti s úpravou stratégie financovania prioritnej osi 2

2. Charakter:

Operačný program Integrovaná infraštruktúra (ďalej aj „OPII“) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v sektore dopravy a v oblasti zlepšovania prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenia ich využívania a kvality. OPII bol schválený vykonávacím rozhodnutím Európskej komisie C(2014)

8045 zo dňa 28. októbra 2014. Riadiacim orgánom pre OPII (ďalej aj „RO OPII“) zodpovedným za jeho prípravu a implementáciu je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Sprostredkovateľským orgánom pre prioritnú os 7 - Informačná spoločnosť OPII je Ministerstvo financií SR (ďalej len „MF SR“).

Posudzovanie vplyvov OPII v rokoch 2013 - 2014 zabezpečoval rezortný orgán – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVRR SR“) v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“) podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie a podľa 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 č. 24/2006 Z. z.“). Proces posudzovania vplyvov OPII bol zverejnený na webových sídlach MDVRR SR, MF SR a MŽP SR.

Pri zmenách tohto strategického dokumentu, ktoré sú predmetom prípravy a schvaľovania na štátnej úrovni, a ktoré by mohli mať vplyv na oblasť životného prostredia je nevyhnutné opätovne prístupíť k jeho environmentálnemu posudzovaniu.

V súlade s článkom 30 všeobecného nariadenia (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006) má RO právo navrhnúť zmenu operačného programu. Žiadosti o zmenu programov musia byť riadne odôvodnené a musia obsahovať najmä opis očakávaného dosahu zmien programu na naplnenie stratégie Únie na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu a konkrétnych cieľov stanovených v programe.

Podnety na úpravu OPII súvisia s doplnením možnosti financovania výstavby diaľnice D4 v úseku Jarovce – Rača zo zdrojov prioritnej osi 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE) vyčlenené návratnou formou pomoci cez finančné nástroje.

3. Hlavné ciele:

Z pohľadu hustoty diaľnic patrí Slovenská republika stále ku krajinám s najnižšou hustotou tejto kategórie dopravnej infraštruktúry a svojou hustotou diaľničnej siete značne zaostáva za priemerom krajín EÚ 28. Problémom pri uspokojovaní prepravných požiadaviek spoločnosti je aj pomerne nízka dobudovanosť siete rýchlostných ciest. Z dôvodu potreby ďalšieho rozvoja cestnej infraštruktúry v koridoroch transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) bola v rámci OPII zadefinovaná prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE) (ďalej „PO 2“). Zameranie a stratégia tejto prioritnej osi sa v súčasnosti orientuje výlučne na výstavbu nových úsekov cestnej infraštruktúry (diaľnic a rýchlostných ciest) zaradených do základnej siete TEN-T.

Platné znenie OPII definuje, že v oblasti rozvoja diaľničnej siete budú investície programu smerovať predovšetkým do výstavby nových úsekov diaľnic D1 a D3. Tieto úseky majú viesť k ďalšiemu rozširovaniu diaľničnej siete v smere na východ a sever Slovenska a odstrániť kľúčové úzke miesta a prekážky na základnej sieti TEN-T.

Na základe uvedeného vyplýva, že OPII v platnom znení neumožňuje financovať výstavbu diaľnice D4, keďže táto je ako jediná zo slovenských diaľnic trasovaná na súhrnnej sieti TEN-T¹. Pri tvorbe a schvaľovaní OPII sa so zapojením prostriedkov OPII do výstavby diaľnice D4 neuvažovalo. Dôvodom bola skutočnosť, že celkové predpokladané náklady na jej výstavbu podstatným spôsobom presahovali finančné možnosti OPII a preto MDVRR SR plánovalo výstavbu diaľnice realizovať prostredníctvom projektu verejno-súkromného partnerstva.

¹ Výnimku tvorí úsek D4 v trase Jarovce - štátna hranica SR/Rakúsko, ktorý je zaradený do základnej siete TEN-T.

Hlavným cieľom navrhovanej zmeny OPII je preto doplnenie možnosti využívať prostriedky OPII nielen na financovanie výstavby diaľnic D1 a D3, ale taktiež na výstavbu diaľnice D4. Uvedená možnosť bude doplnená do PO 2, v rámci ktorej sú definované podmienky výstavby diaľnic z OPII.

Na rozdiel od implementácie projektov na diaľniciach D1 a D3, pri ktorých sú prijímateľovi zdroje OPII poskytované formou nenávratného grantu, financovanie výstavby diaľnice D4 bude realizované návratnou formou pomoci cez finančné nástroje.

Dňa 30. apríla 2015 bola medzi MDVRR SR, SZRB Asset Management, a.s. a Slovak Investment Holding, a.s. uzatvorená trojstranná zmluva o financovaní (ďalej len „zmluva“). Predmetom zmluvy je poskytnutie príspevku z OPII na finančné nástroje, ktorými sa má realizovať podpora investičných projektov v sektore dopravy v súlade s výsledkami ex ante hodnotenia² pre finančné nástroje a stratégiou a cieľmi OPII.

Záver ex ante hodnotenia³, ako aj Investičná stratégia pre finančné nástroje implementované v rámci OPII (ďalej len „investičná stratégia“), ktorá tvorí prílohu zmluvy, identifikovali oblasť rozvoja dopravnej infraštruktúry ako nástroj vhodný na podporu hospodárskeho rastu, tvorbu pracovných miest a zvyšovanie konkurencieschopnosti SR a jej regiónov. Finančné nástroje môžu byť zapojené do financovania realizovaných projektov rôznou formou vrátane formy verejno-súkromného partnerstva (ďalej „PPP“).

Výhodami využitia finančných nástrojov v rámci PPP projektov sú možnosti doplnenia financovania projektov, a tým vykrytia chýbajúceho financovania PPP projektov za účelom podporenia ich financovateľnosti a uskutočniteľnosti, zvýšenia záujmu súkromného sektora o PPP projekt, ako aj možnosť zníženia platieb verejného sektora hradených súkromnému partnerovi.

V nadväznosti na pozíciu Slovenska⁴ k využívaniu finančných nástrojov v programovom období 2014 – 2020, MDVRR SR na realizáciu dopravných projektov cez finančné nástroje v rámci OPII vyčlenilo takmer 140 mil. EUR. Z uvedenej sumy je možné na výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest v rámci PO 2 použiť cca 51,7 mil. EUR, pričom snahou ministerstva je, aby tieto zdroje v maximálnej miere smerovali na financovanie výstavby diaľnice D4.

Výstavba diaľnice D4 (v úseku Jarovce – Rača) je súčasťou projektu verejno-súkromného partnerstva „Koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlостnej cesty R7 Bratislava Prievoz – Holice“⁵ (ďalej „Projekt PPP“). Realizáciou tohto projektu si MDVRR SR kladie za cieľ zlepšiť dopravnú situáciu v Bratislave a priľahlých regiónoch. Prostriedky OPII vyčlenené na tento účel budú tvoriť doplnkové financovanie Projektu PPP.

Diaľnica D4 po jej kompletnom dobudovaní vytvorí vonkajší obchvat hlavného mesta SR Bratislavy spojením hraničných priechodov Jarovce a Devínska Nová Ves. Celková dĺžka diaľnice D4 je cca 48 km, pričom k 1. januáru 2016 bolo v prevádzke cca 5 km (z toho 3 km v polovičnom profile)⁶. Prínosom vybudovania diaľnice D4 bude odľahčenie dopravného systému Bratislavy a jej spádového územia od tranzitnej dopravy, skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia, urýchlenie dopravného napojenia na ostatnú diaľničnú sieť Slovenska a susedných krajín a zlepšenie vplyvov na životné prostredie predovšetkým odklonením nákladnej dopravy z urbanizovaných oblastí.

Súčasťou zmeny programu sú taktiež úpravy týkajúce sa monitorovania vplyvov projektov modernizácie železničnej infraštruktúry na životné prostredie. V súlade so záväzkom, ktorý bol dohodnutý s EK pri negociáciách o schválení OPII, RO OPII doplnil do Prioritnej osi 1 – Železničná

² Článok 37(2) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013

³ www.finance.gov.sk/Default.aspx?CatID=10234

⁴ Uznesenie vlády SR č. 736/2013 k postupu implementácie finančných nástrojov cez Slovenský investičný holding v programovom období 2014 – 2020.

⁵ Detailnejšie informácie o projekte sú dostupné na webovom sídle www.obchvatbratislavy.sk.

⁶ V prevádzke sú úseky štátna hranica Rakúsko/SR – Jarovce o dĺžke 2 km (plný profil) a Bratislava, Záhorská Bystrica – Bratislava, Devínska Nová Ves o dĺžke 3 km (polovičný profil).

infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov špecifické výsledkové ukazovatele pre špecifický cieľ 1.1 kvantifikujúce úsporu produkcie emisií PM₁₀ a NO₂.

Týmito zmenami strategického dokumentu nedochádza k zmene cieľov. Stratégia implementácie PO 2 sa rozširuje o možnosti financovania aktivít spojených s výstavbou nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest na súhrnnej sieti TEN-T.

Ciele programu na naplnenie stratégie Únie na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu a konkrétnych cieľov zostávajú taktiež bez zmeny.

Navrhované zmeny OPII taktiež nemajú vplyv na informácie poskytnuté v Partnerskej dohode SR 2014 – 2020 v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. a) bodmi iii), iv) a vi) všeobecného nariadenia. Schválenie zmeny OPII tak nemá vplyv na potrebu úpravy Partnerskej dohody SR 2014 - 2020.

4. Obsah:

Obsahom navrhovanej zmeny OPII je úprava stratégie financovania prioritnej osi 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE).

V rámci PO 2 OPII sa dopĺňa možnosť financovania výstavby nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest na súhrnnej sieti TEN-T na území Slovenskej republiky, čo si vyžaduje doplnenie aktivít prioritnej osi 2, doplnenie výstavby diaľnice D4, ako aj zmenu názvu prioritnej osi 2 nasledovne:

2.2 PRIORITNÁ OS 2: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T)

Investičná priorita 7i) bude napĺňaná prostredníctvom nasledujúcich aktivít:

- A. **Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest vrátane privádzačov (TEN-T),**
- B. Budovanie inteligentných dopravných systémov,
- C. Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy,
- D. Projektová príprava.

Diaľnica D4

Diaľnica D4 po jej kompletnom dobudovaní vytvorí vonkajší obchvat hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy spojením hraničných priechodov Jarovce a Devínska Nová Ves. Celková dĺžka diaľnice D4 je cca 48 km, pričom k 31.12.2015 bolo v prevádzke cca 5 km (z toho 3 km v polovičnom profile).

Výstavba diaľnice D4 v úseku Jarovce – Rača je súčasťou širšieho cestného projektu, ktorého vybudovaním si MDVRR SR kladie za cieľ zlepšiť dopravnú situáciu v Bratislave a priľahlých regiónoch. Prínosom nového úseku diaľnice D4 tak bude odľahčenie dopravného systému Bratislavy a jej spádového územia od tranzitnej dopravy, urýchlenie dopravného napojenia na ostatnú diaľničnú sieť Slovenska (D1, D2) a susedných krajín, skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia a zlepšenie vplyvov na životné prostredie predovšetkým odklonením nákladnej dopravy z urbanizovaných oblastí.

Zdroje z PO 2 budú na financovanie výstavby diaľnice D4 vyčlenené návratnou formou pomoci cez finančné nástroje, pričom budú tvoriť doplnkové financovanie projektu PPP.

Po aktualizácii štúdie realizovateľnosti v úseku Žilina – Košice – Čierna nad Tisou - št. hr. SR/UA a stanovení realizačných variantov pre modernizáciu vybraných úsekov RO OPII doplnil zoznam špecifických výsledkových ukazovateľov doplnený o ukazovatele kvantifikujúce úsporu produkcie emisií PM₁₀ a NO₂ v rámci prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a obnova mobilných prostriedkov.

Tab. 1 Špecifické výsledkové ukazovatele zodpovedajúce špecifickému cieľu 1.1 – nové znenie

P. č.	Ukazovateľ	Merná jednotka	Kategória regiónu	Východisková hodnota	Východiskový rok	Cieľová hodnota (2023)	Zdroj údajov	Frekvencia vykazovania
1.	Úspora času v železničnej doprave	EUR	N/A	23 697 461	2013	18 910 877	RO OPII	Ročne
2.	Úspora produkcie emisií PM ₁₀ (vplyvom modernizácie tratí)	tona	N/A	10,58	2013	10,15	RO OPII	Ročne
3.	Úspora produkcie emisií NO ₂ (vplyvom modernizácie tratí)	tona	N/A	57,09	2013	51,28	RO OPII	Ročne

Všetky navrhované úpravy OPII sú uvedené v programe formou sledovania zmien.

5. Uvažované variantné riešenia zohľadňujúce ciele a geografický rozmer strategického dokumentu.

Návrh OPII (verzia 3.0) je vypracovaný invariantne z dôvodu limitovaných možností uskutočnenia zmeny programu. Neexistencia alternatívnych riešení je výsledkom dlhodobého študovania trasovania tzv. „nultého okruhu“ hlavného mesta Bratislavy, ktoré preukázalo, že vybraná trasa je najmenším zásahom do prírody blízkyh a ekologicky cenných lokalít a je efektívne realizovateľná ako samostatne funkčná časť obchvatu mesta.

6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania.

Navrhovaná zmena OPII bude predložená na schválenie Monitorovaciemu výboru pre OPII. Po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. RO OPII predloží komplexný návrh zmeny OPII na schválenie vláde SR a následne na posúdenie Európskej komisii.

7. Vzťah k iným strategickým dokumentom:

Strategické dokumenty a politiky EÚ

- Spoločný strategický rámec,
- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu,
- Strategické usmernenia Spoločenstva,
- Lisabonská stratégia,
- Legislatíva ES v oblasti kohéznej politiky,
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže,
- Legislatíva ES v oblasti verejného obstarávania,
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia,
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel rovností príležitostí, rodovej rovnosti a nediskriminácie,
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení,
- Dohoda AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries) - (1983),

- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení,
- 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.

Strategické dokumenty a politiky SR

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR,
- Dopravná politika SR do roku 2015,
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020,
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (KURS 2011),
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016,
- Národný program reforiem Slovenskej republiky (na rok 2015),
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020,
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020,
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy,
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020),
- Ostatné národné, sektorové strategické materiály:
 - Dlhodobý program rozvoja železničných ciest,
 - Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry,
 - Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (a jej aktualizácia),
 - Generálny program implementácie NAIADES v SR,
 - Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo,
 - Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región,
 - Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy,
 - Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou.

8. Orgán kompetentný na jeho prijatie:

Monitorovací výbor pre OPII

Vláda SR

Európska komisia

9. Druh schvaľovacieho dokumentu:

Uznesenie Monitorovacieho výboru OPII

Uznesenie vlády SR

Rozhodnutie Európskej komisie

III. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia

1. Požiadavky na vstupy.

Vstupy pre OPII predstavujú finančné prostriedky z Kohézneho fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja, štátneho rozpočtu Slovenskej republiky a prostriedky z vlastných zdrojov prijímateľov.

2. Údaje o výstupoch.

Navrhované aktivity rozširujú stratégiu financovania PO 2 OPII zo základnej TEN-T siete na súhrnnú sieť TEN-T. Predmetom navrhovanej zmeny OPII je doplnenie možnosti financovania výstavby diaľnice D4 v úseku Jarovce – Rača zo zdrojov PO 2 vyčlenené návratnou formou pomoci

cez finančné nástroje. Výstupy navrhovanej zmeny OPII predstavujú najmä úpravy a doplnenia textovej časti OPII. Uvedené zmeny budú umožnené prostredníctvom revidovaného OPII, ktorý tvorí prílohu tohto oznámenia.

3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie.

V súvislosti s predkladaným oznámením je možné očakávať, že realizácia projektu diaľnice D4 bude mať priamy i nepriamy vplyv na životné prostredie. Veľkosť a rozsah vplyvov na životné prostredie bol identifikovaný počas environmentálneho posudzovania (EIA) projektu diaľnice D4, v rámci ktorého vydalo MŽP SR dňa 28.9.2011 záverečné stanovisko č. 318/2010-3.4/ml pre úsek „Diaľnica D4 Jarovce – Ivanka sever“ a záverečné stanovisko č. 292/2011-3.4/ml zo dňa 7.2.2012 pre úsek „Diaľnica D4 Ivanka sever – Záhorská Bystrica“. Existuje reálny predpoklad, že ovplyvnené budú jednotlivé zložky životného prostredia – ovzdušie, voda, pôda a krajinné štruktúry. V úseku prechodu cez chránené územia budú pod estakádou zničené lesné biotopy a vyrúbané stromy v nevyhnutnom rozsahu (trvalý a dočasný záber stavby) vrátane brehových porastov, ďalej dôjde k záberu trávnych porastov a záberu poľnohospodárskej pôdy. Okrem samotných záberov potrebných plôch bude výstavba a prevádzka diaľnice D4 v predmetnom úseku znamenať nový prírastok emisného zaťaženia územia a rušenie v podobe hluku a ľudských aktivít spojených hlavne s výstavbou diaľnice.

Aj napriek predpokladaným negatívnym vplyvom výstavbou diaľnice D4 sa očakáva pokles produkcie škodlivín z automobilovej dopravy hlavne na mestských komunikáciách, cez ktoré v súčasnosti prechádza celý tranzit. Znížením dopravného zaťaženia dotknutých mestských a obecných komunikácií dôjde automaticky aj k úbytku hlukového zaťaženia pochádzajúceho z dopravy v týchto úsekoch. Vplyvom predpokladaného zníženia nehodovosti sa tak zároveň zníži riziko kontaminácie pôdy a vôd následkom prípadných havárií.

Zmenou OPII nedochádza k ďalším predpokladaným zásadným zmenám vplyvov na životné prostredie oproti už hodnoteným vplyvom.

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Navrhovaná zmena OPII nepredpokladá priamy vplyv na zdravotný stav obyvateľstva, resp. vplyv odlišný od už posúdených vplyvov v rámci EIA procesu. Výstavbou diaľnice D4 sa vytvorí, v porovnaní s existujúcim stavom, kvalitatívne, ako aj kapacitne lepšie dopravné podmienky, čo bude mať pozitívny vplyv na zdravotný stav a najmä na kvalitu života obyvateľstva v dotknutom území. Predpokladá sa zlepšenie predovšetkým v dopravnej dostupnosti územia v dosahu navrhovanej diaľnice, v znížení nehodovosti, v skrátení dopravných vzdialeností a k úbytku hlukového zaťaženia.

5. Vplyvy na chránené územia (napr. chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti a pod.), vrátane návrhu opatrení na ich zmiernenie.

Na základe vykonaného primeraného posúdenia projektu výstavby diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever na chránené územia sústavy Natura 2000 bol identifikovaný významný negatívny vplyv na predmety ochrany chráneného vtáčieho územia Dunajské luhy (SKCHVU007). Realizovať predmetný úsek diaľnice D4 je teda možné až po odôvodnení vyššieho verejného záujmu spolu s vypracovaním návrhu projektu kompenzačných opatrení podľa čl. 6 ods. 4 smernice o biotopoch. Vláda SR dňa 29.10.2014 schválila uznesením vlády SR č. 543/2014, že ide o vyšší verejný záujem a výstavba diaľnice D4 môže byť povolená za podmienky vykonania kompenzačných opatrení.

Projekt kompenzačných opatrení bol spracovaný na základe Návrhu projektu kompenzačných opatrení (HBH Projekt spol. s r.o., 12/2011), ktorý bol prerokovaný, pripomienkovaný a následne boli vybrané vhodné kompenzačné opatrenia. Projekt kompenzačných opatrení popisuje ciele kompenzácie, ako aj cestu k ich realizácii tak, aby v maximálnej možnej miere eliminovali a kompenzovali negatívny vplyv diaľnice D4 Bratislava, Jarovce - Ivanka sever na tri druhy vtákov, a to haje tmavej (*Milvus migrans*), orliaka morského (*Haliaeetus albicilla*) a bociana čierneho

(*Ciconia nigra*), ktoré sú predmetom ochrany v SKCHVU007 Dunajské luhy (patriaceho do sústavy Natura 2000), tak aby bol zabezpečený priaznivý stav pre ich výskyt a rozmnožovanie v rámci menovaného územia sústavy Natura 2000.

K takto definovaným kompenzačným opatreniam udelilo MŽP SR predbežný súhlas so spôsobom a podmienkami vykonania kompenzačných opatrení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Jarovce - Ivanka sever“ listom č.4461/2012-2.1. Týmto rozhodnutím sa definoval rozsah a podmienky ďalšej prípravy projektu kompenzačných opatrení pre zámer D4 Bratislava, Jarovce - Ivanka sever v rámci prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie (DÚR).

6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu.

Nepredpokladá sa.

7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice.

Nakoľko navrhovaná zmena OPII je finančného charakteru, vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice nebudú odlišné od tých, ktoré už boli identifikované v procese posudzovania strategického dokumentu OPII podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v rámci ktorého boli vyhodnocované vplyvy aj na okolité štáty. Susedné štáty boli priamo oslovené o zapojenie sa do strategického environmentálneho hodnotenia OPII.

IV. Dotknuté subjekty

1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení:

Účasť pri posudzovaní vplyvov zmeny strategického dokumentu s celoštátnym dosahom sa umožní zainteresovanej verejnosti podľa § 6a zákona č. 24/2006 Z. z., teda napr. fyzická osoba staršia ako 18 rokov, právnická osoba a občianska iniciatíva, ktorá spĺňa podmienky podľa § 6a ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z.

2. Zoznam dotknutých subjektov.

- Úrad vlády SR
- Ministerstvo hospodárstva SR
- Ministerstvo financií SR
- Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR
- Ministerstvo kultúry SR
- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR
- Ministerstvo obrany SR
- Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR
- Ministerstvo vnútra SR
- Ministerstvo zdravotníctva SR
- Ministerstvo životného prostredia SR
- Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR
- Ministerstvo spravodlivosti SR
- Bratislavský samosprávny kraj
- Trnavský samosprávny kraj
- Trenčiansky samosprávny kraj
- Banskobystrický samosprávny kraj
- Nitriansky samosprávny kraj
- Žilinský samosprávny kraj
- Prešovský samosprávny kraj
- Košický samosprávny kraj
- Združenie miest a obcí Slovenska
- Únia miest Slovenska

- Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
- Asociácia odborových zväzov, dopravy, pôšt a telekomunikácií
- Slovenská obchodná a priemyselná komora
- Zväz stavebných podnikateľov Slovenska

3. Dotknuté susedné štáty.

Nepredpokladá sa, že by navrhovanou zmenou OPII mohli byť dotknuté susedné štáty. Všetky cezhraničné vplyvy boli zhodnotené v rámci posudzovania vplyvov OPII, pričom nedochádza k takým zmenám, ktoré by mali vplyv na zmenu charakteru vplyvov presahujúcich štátne hranice.

V. Doplnujúce údaje

1. Mapová a iná grafická dokumentácia (napr. výkres širších vzťahov v mierke primeranej charakteru a pôsobnosti strategického dokumentu).

Predkladané oznámenie neobsahuje mapové a iné grafické dokumentácie s výnimkou prílohy, ktorou je podľa § 5 ods. 6 zákona č. 24/2006 Z. z. strategický dokument s vyznačením navrhovanej zmeny.

2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu.

Zmluva o financovaní (uzatvorená dňa 30.04.2015 medzi MDVRR SR, SZRB Asset Management, a.s. a Slovak Investment Holding, a.s.)

VI. Miesto a dátum vypracovania oznámenia

Bratislava, 26. januára 2016

VII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Meno spracovateľa oznámenia.

Ing. Lenka Formánková
štátny radca
odbor programovania a monitorovania projektov
sekcia riadenia projektov
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

PhDr. Pavol Bžán, MA.
riaditeľ odboru programovania a monitorovania projektov
sekcia riadenia projektov
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

2. Potvrdenie správnosti údajov oznámenia podpisom oprávneného zástupcu obstarávateľa, pečiatka.

JUDr. Denisa Žiláková
generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
P.O.BOX č.100
- 74 -

PRÍLOHA

Operačný program Integrovaná infraštruktúra

(verzia 3.0)