



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

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

14. november 2013

Spracovateľ správy:	ENVICONSULT spol. s r.o. Obežná 7, 010 08 Žilina
Spolupracujúce organizácie a osoby:	Výskumný ústav dopravný, a.s. Veľký diel 3323, 010 08 Žilina
	Ing. Ľubomír Mateček autorizovaný stavebný inžinier
Koordinátor projektu:	RNDr. Ivan Pirman 0903 548 882, pirman@enviconsult.sk
Spoluriešitelia:	RNDr. Anton Darnady 0903 548 881, darnady@enviconsult.sk
	Mgr. Peter Hujo 0904 191 885, hujo@enviconsult.sk
	Mgr. Peter Kurjak 0911 566 124, kurjak@enviconsult.sk
	Ing. Ľubomír Mateček 0905 750 384, lubo.matecek@gmail.com
	Peter Hajnik 0903 550 412, petohajnik@gmail.com
	Ing. Ján Bado 041 5653 782, bado@vud.sk
	Ing. Gabriela Ligasová 041 5686 320, ligasova@vud.sk

OBSAH

TEXTOVÉ PRÍLOHY	4
VÝKRESY	4
POUŽITÉ SKRATKY A POJMY.....	5
ÚVOD.....	7
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI	10
1 OZNAČENIE	10
2 SÍDLO	10
3 OPRÁVNENÝ ZÁSTUPCA OBSTARÁVATEĽA.....	10
4 KONTAKTNÁ OSOBA A MIESTO KONZULTÁCIÍ	10
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE	11
1 NÁZOV	11
2 ÚZEMIE.....	11
3 DOTKNUTÉ OBCE.....	11
4 DOTKNUTÉ ORGÁNY.....	11
5 SCHVAĽUJÚCI ORGÁN.....	11
6 OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM	12
III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA ...	16
1 INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT NEBUDE REALIZOVAŤ	16
1.1 Dopravné aspekty vo vzťahu k obyvateľstvu.....	16
1.2 Informatizácia spoločnosti.....	18
1.3 Zdravie ľudí	19
1.4 Kvalita ovzdušia a klimatické faktory.....	24
1.5 Pôda a horninové prostredie	26
1.6 Voda.....	28
1.7 Ochrana prírody a krajiny	32
1.8 Kultúrne dedičstvo.....	37
1.9 Materiálne zdroje	37
2 INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000) A CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI	40
2.1 Natura 2000	40
2.2 Národná sieť chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z.z.	41
2.3 Chránené oblasti určené na odber pitnej vody	43
3 CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNE OVPLYVNENÉ	44

4	ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	47
5	ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU, AKO AJ TO, AKO SA ZOHĽADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	48
5.1	Strategické dokumenty EÚ	49
5.2	Strategické dokumenty a legislatíva na národnej úrovni	51
IV.	ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA	53
1	VPLYVY DOPRAVY NA JEDNOTLIVÉ ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA	53
1.1	Vplyvy na obyvateľstvo a zdravie ľudí	54
1.2	Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy.....	55
1.3	Pôda a horninové prostredie	56
1.4	Voda.....	57
1.5	Ochrana prírody a krajiny	59
1.6	Kultúrne dedičstvo.....	62
1.7	Materiálne zdroje a vplyvy súvisiace s ich využitím.....	63
2	POSÚDENIE CIEĽOV A AKTIVÍT PRIORITNÝCH OSÍ	64
3	VYMEDZENIE REALIZAČNÉHO VARIANTU.....	75
4	VYHODNOTENIE VPLYVOV INDIKATÍVNYCH PROJEKTOV ZAHRNUTÝCH DO OPII	78
5	KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY	81
6	NATURA 2000 - STAV HODNOTENIA PROJEKTOV PODĽA ČL. 6(3) A 6(4) SMERNICE O BIOTOPOCH.....	82
7	SUMÁRNE ZHODNOTENIE	87
V.	NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE.....	96
VI.	DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A POPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI	98
VII.	NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	99
VIII.	PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	100
IX.	NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ	101
X.	INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI	104
XI.	VYHODNOTENIE ŠPECIFICKÝCH POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA A PRIPOMIENOK DORUČENÝCH K OZNÁMENIU O STRATEGICKOM DOKUMENTE.....	105
XII.	POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE	111

TEXTOVÉ PRÍLOHY

- 1 Hodnotenie prioritných osí**
- 2 Hodnotenie projektov**
- 3 Kumulatívne vplyvy**
- 4 Hodnotenie Natura 2000**

VÝKRESY

- 1 Infraštruktúra železničnej dopravy pred realizáciou opatrení OPII 2014 - 2020**
- 2 Infraštruktúra železničnej dopravy po realizácii opatrení OPII 2014 - 2020**
- 3 Infraštruktúra cestnej dopravy pred realizáciou opatrení OPII 2014 - 2020**
- 4 Infraštruktúra cestnej dopravy po realizácii opatrení OPII 2014 - 2020**
- 5 Dostupnosť obyvateľov k trasám diaľnic a rýchlостných ciest v smeroch západ - východ a sever - juh do 15 min. v čase prevádzkovania kompletnej siete diaľnic a rýchlостných ciest**

POUŽITÉ SKRATKY A POJMY

BPEJ	Bonitované pôdno-ekologické jednotky
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
CEF	Nástroj na prepojenie Európy (Connecting Europe Facility)
CHA	Chránený areál
CHKO	Chránená krajinná oblasť
CHLÚ	Chránené ložiskové územie
CHU	Chránené územie
CHVO	Chránená vodohospodárska oblasť
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (Environmental Impact Assessment)
EK	Európska komisia
ES	Európske spoločenstvo
EÚ	Európska únia
ERDF	Európsky fond regionálneho rozvoja
IKT	Informačno-komunikačné technológie
IOD	Individuálna osobná doprava
KF	Kohézny fond
KNL	Kritické nehodové lokality
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
LPF	Lesný pôdny fond
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MHD	Mestská hromadná doprava
MCHÚ	Maloplošné chránené územie
MF SR	Ministerstvo financií SR
MP SR	Ministerstvo pôdohospodárstva SR
MPŽPRR SR	Ministerstvo pôdohospodárstva, životného prostredia a regionálneho rozvoja SR
MVE	Malá vodná elektrárň
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia SR
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
NP	Národný park
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
NRBc	Nadregionálne biocentrum
NRBk	Nadregionálny biokoridor
NUTS	Nomenklatúra štatistická územná jednotka
OP	Operačný program
OPII	Operačný program Integrovaná infraštruktúra
PM ₁₀	Suspendované častice s priemerom 10 mikrometrov
PM _{2,5}	Suspendované častice s priemerom 2,5 mikrometra
PD	Projektová dokumentácia
PHO	Pásma hygienickej ochrany
PO	Prioritná os
PP	Prírodná pamiatka
PPF	Poľnohospodársky pôdny fond
PR	Prírodná rezervácia
RBc	Regionálne biocentrum
RBk	Regionálny biokoridor
RC	Rýchlostná cesta

RPDI	Ročný priemer denných intenzít
SAŽP	Slovenská agentúra životného prostredia
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SPRDI	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
ŠGÚDŠ	Štátny geologický ústav Dionýza Štúra
ŠF	Štrukturálne fondy
ŠÚSR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
ÚP	Územný plán
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
UV SR	Uznesenie vlády SR
ÚVZ	Úrad verejného zdravotníctva
VN	Vodná nádrž
VOD	Verejná osobná doprava
VÚC	Vyšší územný celok
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a. s.
VÚVH	Výskumný ústav vodného hospodárstva
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ŽKV	Železničné koľajové vozidlá
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Vysvetlenie pojmov

Procesom SEA sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie proces posudzovania vplyvov strategických dokumentov, ktorý sa vykonáva podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z.z., v znení neskorších predpisov

Procesom EIA sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie proces posudzovania navrhovaných činností, ktorý sa vykonáva podľa tretej časti zákona č. 24/2006 Z.z., v znení neskorších predpisov

Banským zákonom sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon), v znení neskorších predpisov

Stavebným zákonom sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov

Vodným zákonom sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 364/2006 Z.z. o vodách a o zmene a doplnení zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov

Zákonom EIA sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Zákonom o ochrane prírody a krajiny sa v rámci tejto správy o hodnotení rozumie zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov

ÚVOD

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 informáciám a komunikačným technológiám, ich využívania a kvality.

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Implementačná stratégia OP vychádza z analýzy sektoru a prognózy jeho vývoja, z hlavných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja identifikovaných na makroekonomickej národnej úrovni, ako aj tých, ktoré sú špecifické pre sektor dopravy. Investície do roku 2020 by mali slúžiť na vyplňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvaloudržateľnú, ekologickjšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru.

Intervencie do výstavby novej a modernizácie existujúcej dopravnej infraštruktúry by okrem riešenia naliehavých otázok na dopravnej sieti mali prispieť k hospodárskemu rastu a tvorbe pracovných miest. V oblasti prevádzky bude aktívne podporovaná udržateľná mestská mobilita, predovšetkým vo veľkých sídelno-urbanistických aglomeráciách, a to prostredníctvom podpory integrácie dopravných systémov a obnovy mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú osobnú a mestskú hromadnú (dráhovú) prepravu cestujúcich.

V zmysle tohto zamerania OPII nerieši ďalšie parciálne otázky dopravnej politiky, ktorými sú napr. ekologizácia dopravy, rozvoj nemotorizovaných druhov dopravy (predovšetkým cyklistická doprava), harmonizácia podmienok na dopravnom trhu a pod. Tieto témy sú riešené na úrovni hierarchicky vyšších dokumentov, ktorými sú Dopravná politika SR do roku 2015 a Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020 a sú a budú podrobnejšie rozpracované prostredníctvom samostatných dokumentov.

V rámci podpory nemotorovej dopravy MDVRR SR vypracovalo samostatnú „Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“ (2013), ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 223/2013. Základnou víziou cyklostratégie je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky. Súčasťou vízie je tiež výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti a konkurencieschopnosti, teda ich trvalo udržateľný rozvoj.

Podobne samostatným strategickým dokumentom bude riešená podpora verejnej osobnej dopravy v rámci dokumentu „Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 - na úrovni štátu, VÚC a miest“, ktorý MDVRR SR pripravuje v súčasnosti.

Legislatívny rámec a postup strategického environmentálneho posudzovania

V zmysle 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 OPII strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom. Postup posudzovania návrhov strategických dokumentov a strategických dokumentov s celoštátnym dosahom upravuje druhá časť zákona. Zákon zohľadňuje požiadavky Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (tzv. smernica SEA).

Cieľom procesu SEA je zahrnúť výsledky posudzovania dopadov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí do rozhodovacieho procesu na úrovni vlády SR, so zohľadnením stanovísk dotknutých orgánov, organizácií a verejnosti.

Postup strategického environmentálneho posudzovania zohľadnil požiadavky vyššie uvedených dokumentov na národnej a komunitárnej úrovni. Pri postupe bola zohľadnená aj metodika SEA pre štrukturálne fondy „Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013“ (2006).

V súlade s uvedenými požiadavkami strategické environmentálne posudzovanie začalo súbežne so spracovaním návrhu strategického dokumentu (SD). V prípravnej fáze boli realizované tieto práce:

- zhromažďovanie podkladov pre posúdenie súčasného stavu životného prostredia a zdravia a problémových miest vo vzťahu k hlavným cieľom OPII,
- spracovanie zoznamu a rešerše cieľov strategických dokumentov na národnej a medzinárodnej úrovni, ktoré majú vzťah k cieľom OPII,
- stanovenie oblastí, environmentálnych cieľov a indikátorov relevantných vo vzťahu k následnému hodnoteniu cieľov a priorít OPII.

Príprava OPII nadväzovala na prípravu ďalšieho strategického dokumentu, ktorým je „Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“. V rámci prípravnej fázy SEA prebiehala priebežná komunikácia so spracovateľmi Strategického plánu a OPII o potrebách zohľadnenia environmentálnych cieľov pri spracovaní návrhu uvedených strategických dokumentov. Týmto spôsobom sa postupne kreovala aj metodika a rozsah hodnotenia oboch dokumentov a súčasne sa odhadovala významnosť vplyvov strategického dokumentu.

Proces oboznamovania s OPII verejnosťou a inými zainteresovanými subjektmi začal vypracovaním a zverejnením Oznámenia o strategickom dokumente, v súlade s požiadavkou § 5 a 17 zákona. Oznámenie bolo zverejnené dňa 2.8.2013 na webovom sídle MŽP SR www.enviroportal.sk, ako aj na webovom sídle MDVRR SR www.mindop.sk a webovom sídle MF SR www.informatizacia.sk a zároveň MDVRR SR zverejnilo informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku - Hospodárske noviny, dňa 2.8.2013.

MŽP SR súčasne so zverejnením dokumentu oznámilo verejnosti, že stanoviská k Oznámeniu je možné predkladať do 17.8.2013. Na MDVRR SR bolo doručených celkovo 20 stanovísk od zainteresovaných subjektov, ktoré boli podkladom pre stanovenie rozsahu hodnotenia.

Nasledovala fáza stanovovania rozsahu hodnotenia, v rámci ktorej boli vyhodnotené všetky pripomienky dotknutých orgánov a verejnosti, ktoré boli doručené k Oznámeniu. Na základe ich vyhodnotenia MDVRR SR v spolupráci s MŽP SR vypracovalo návrh Rozsahu hodnotenia.

Návrh Rozsahu hodnotenia bol prerokovaný dňa 16.9.2013 za účasti obstarávateľa - MDVRR SR, zástupcov MŽP SR, dotknutých orgánov a zástupcov posudzovateľov SEA. Rozsah hodnotenia vydalo MDVRR SR v spolupráci s MŽP SR dňa 16.9.2013. Rozsah hodnotenia bol zverejnený na webovom sídle MŽP SR spolu s oznámením, že verejnosť sa môže k Rozsahu hodnotenia vyjadriť do 29.9.2013. Zároveň bol zverejnený na webových sídlach MDVRR SR a MF SR a taktiež v Hospodárskych novinách dňa 18.9.2013.

Nasledovalo samotné vypracovanie správy o hodnotení, ktoré v zmysle štruktúry požadovanej prílohou č. 4 zákona zahŕňalo predovšetkým:

- Posúdenie súčasného stavu relevantných oblastí, ich trendov a vývoja v prípade, ak by sa ciele a opatrenia strategického plánu nerealizovali;
- Posúdenie cieľov OPII vo vzťahu k iným relevantným strategickým dokumentom na národnej a medzinárodnej úrovni;
- Posúdenie významných účinkov OPII na životné prostredie vrátane zdravia;
- Posúdenie kumulatívnych vplyvov strategického dokumentu;

- Posúdenie cezhraničných vplyvov;
- Návrh opatrení na zmiernenie vplyvov;
- Návrh monitorovania implementácie OPII.

V rámci jednotlivých tematických okruhov boli rozpracované aj špecifické požiadavky Rozsahu hodnotenia. Spôsob ich zohľadnenia je prehľadne spracovaný v časti XI. správy.

Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania OPII

	Termín
1. zasadnutie Riadiaceho výboru pre prípravu OPII	22.04.2013
Vypracovanie 1. návrhu OPII	30.04.2013
2. zasadnutie Riadiaceho výboru pre prípravu OPII	26.06.2013
Vypracovanie 2. návrhu OPII	28.06.2013
Oznámenie o strategickom dokumente	august 2013
Rozsah hodnotenia strategického dokumentu	september 2013
Predloženie správy o hodnotení a návrhu OPII	november 2013
Zverejnenie správy o hodnotení a návrhu OPII	november 2013
Verejné prerokovanie správy o hodnotení	december 2013
Vypracovanie odborného posudku	január 2014
Vydanie stanoviska z posúdenia strategického dokumentu	január 2014
Predloženie OPII na rokovanie vlády Slovenskej republiky	marec 2014
Predloženie OPII Európskej komisii	marec 2014
Schválenie strategického dokumentu Európskou komisiou	september 2014

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1 OZNAČENIE

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVRR SR“)

2 SÍDLO

Námestie slobody 6
810 05 Bratislava
Slovenská republika

3 OPRÁVNENÝ ZÁSTUPCA OBSTARÁVATEĽA

JUDr. Denisa Žiláková
generálna riaditeľka sekcie Operačného programu Doprava
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
tel.: +421 2 5949 4645
e-mail: denisa.zilakova@mindop.sk

4 KONTAKTNÁ OSOBA A MIESTO KONZULTÁCIÍ

Ing. Róbert Felcan
riaditeľ odboru programovania a monitorovania dopravnej infraštruktúry
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
tel.: +421 2 5949 4449
e-mail: robert.felcan@mindop.sk

Mgr. Lukáš Lukáč
riaditeľ odboru riadenia Operačného programu Informatizácia spoločnosti
Ministerstvo financií SR
Štefanovičova 5, 817 82 Bratislava 15
tel.: +421 908 793 442
e-mail: lukas.lukac@mfsr.sk

Miesto a čas na konzultácie

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody 6, Bratislava

Ministerstvo financií SR, Štefanovičova 5, Bratislava

Konzultovať vo veci 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“), okrem konzultácií osobitne ustanovených v zákone, ktorými sú verejné prerokovanie a predkladanie písomných stanovísk k správe o hodnotení, je možné počas celého procesu posudzovania strategického dokumentu.

Čas konzultácií sa určí prostredníctvom vyššie uvedených kontaktných osôb a podľa požiadavky a dohody subjektov, ktoré prejavia o konzultácie záujem.

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1 NÁZOV

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 (OPII).

2 ÚZEMIE

OPII je strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom, ktorý zahŕňa celé územie Slovenskej republiky.

3 DOTKNUTÉ OBCE

Dotknutými obcami sú jednotlivé obce začlenené do 79 okresov a 8 krajov vyčlenených na území Slovenskej republiky.

4 DOTKNUTÉ ORGÁNY

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

5 SCHVAĽUJÚCI ORGÁN

Na národnej úrovni bude návrh OPII schválený vládou Slovenskej republiky. Schvaľujúcim orgánom OPII je Európska komisia

6 OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM

Operačný program Integrovaná infraštruktúra predstavuje programový dokument Slovenskej republiky na čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v sektore dopravy a v oblasti zlepšovania prístupu k informáciám a komunikačným technológiám, ich využívania a kvality.

Celkové zameranie OPII, jeho špecifické ciele a typy aktivít boli stanovené tak, aby podporovali napĺňanie priorít stratégie Európa 2020 a Národného programu reforiem Slovenskej republiky 2013.

EK pre programové obdobie 2014 - 2020 vypracovala 11 tematických cieľov, ktoré sú spoločné pre politiku súdržnosti, vidiecky rozvoj a pre námornú a rybársku politiku. Zabezpečujú, aby zásahy v rámci týchto politík smerovali k dosiahnutiu spoločných cieľov. Tieto tematické ciele prevádzajú stratégiu Európa 2020 na operačné ciele, ktoré budú podporované práve cez fondy spoločného strategického rámca.

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Cieľom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR je reagovať na existujúce problémy v infraštruktúre a zároveň predchádzať prognózovaným negatívnym stavom na dopravnej sieti. Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období 2014 - 2020 vychádza predovšetkým z požiadaviek na zlepšenie kvality dopravnej infraštruktúry, najmä železničnej a cestnej dopravy, s prihliadnutím na zvyšovanie bezpečnosti, spoľahlivosti, prístupnosti a efektívnosti dopravy.

V oblasti informatizácie je zámerom zlepšenie dostupnosti, používania a kvality informačno-komunikačných technológií prostredníctvom:

- posilnenia aplikácií Informačno-komunikačných technológií (ďalej len „IKT“) v rámci elektronickej štátnej správy,
- vývoja produktov a služieb IKT,
- rozširovania širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí.

Budovaním širokopásmovej infraštruktúry a podporou jednotného digitálneho trhu je možné zapojiť populáciu do ekonomických a spoločenských aktivít z ľubovoľného kúta krajiny, čo napomôže zvýšeniu konkurencieschopnosti regiónov Slovenska.

Implementačná stratégia OPII bola vypracovaná v zmysle princípu partnerstva, tzn. je výsledkom práce širokej skupiny odborníkov vybraných na celoštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, a to v hospodárskej, sociálnej a environmentálnej oblasti. Návrh OPII vychádza z analýzy sektoru dopravy a IKT a prognózy ich vývoja, z hlavných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja identifikovaných na národnej úrovni pre všetky dopravné módy.

Investície do roku 2020 by mali slúžiť na vypĺňanie chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickejšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru. V súlade s požiadavkami Európskej komisie budú konečné riešenia tých projektov, ktoré by mohli mať významný vplyv na národnú, resp. transeurópsku sieť, brať do úvahy výsledky a odporúčania štúdií realizovateľnosti. V súvislosti s dopravnými stavbami pôjde najmä o zhodnotenie cieľov a očakávaných prínosov, identifikáciu a analýzu rizík spojených s projektom, stanovenie optimálneho trasovania, definovanie prevádzkových a technických charakteristík infraštruktúry, termínu realizácie a pod.

OPII sa zameriava na plnenie nasledujúcich dvoch **tematických cieľov EÚ**:

- Tematický cieľ 7 - Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach,
- Tematický cieľ 2 - Zlepšenie prístupu k informáciám a komunikačným technológiám a zlepšenie ich využívania a kvality

Dokument ďalej obsahuje súbor špecifických cieľov a prioritných osí zahrňujúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie. Tie budú realizované využitím finančnej pomoci z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja. Zároveň vytvárajú prepojenie na iné finančné nástroje, predovšetkým nástroj „Spájame Európu“ (CEF).

Vytýčené ciele OP budú napĺňané prostredníctvom týchto **prioritných osí**:

Kohézny fond:

- Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 3 - Verejná osobná doprava,
- Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE),

EFRR:

- Prioritná os 5 - Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 6 - Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 7 - Informatizácia spoločnosti,
- Prioritná os 8 - Technická pomoc.

V rámci jednotlivých prioritných osí sú definované **investičné priority, špecifické ciele a skupiny oprávnených aktivít na dosiahnutie cieľov**. Prehľad cieľov a aktivít je uvedený v rámci ich strategického posudzovania v prílohe č. 1.

Všeobecným pravidlom, ktoré bude MDVRR SR uplatňovať pri implementácii dopravných stavieb OPII a zároveň nevyhnutnou podmienkou pre priznanie nenávratného finančného príspevku bude, aby prijímatelia pred predložením projektu na schválenie preukázali existenciu relevantnej **štúdie realizovateľnosti** a jej akceptovateľnosť pre EK. Štúdie realizovateľnosti by mali potvrdzovať správnosť navrhovaného riešenia z dopravného, technického, ekonomického a environmentálneho hľadiska.

Vzťah OPII k iným strategickým dokumentom

Pri návrhu OPII a následne pri definovaní environmentálnych cieľov SEA boli zohľadnené nasledovné politiky, stratégie, programy a iné dokumenty strategického charakteru:

Strategické dokumenty EÚ

- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu s osobitným zreteľom na iniciatívy Európa efektívne využívajúca zdroje a Digitálna agenda pre Európu,
- Strategické usmernenia Spoločenstva,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti kohéznej politiky,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti verejného obstarávania,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia,
- Legislatíva ES / EÚ 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,
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete KOM (2011) 650 v konečnom znení,
- Stratégia EÚ pre dunajský región.

Strategické dokumenty SR

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR,
- Dopravná politika SR do roku 2015,
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020,
- Konceptia 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 2013),
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 - návrh,
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020) - návrh,
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy - návrh,
- Návrh štruktúry operačných programov financovaných z Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 - 2020,
- Návrh základných princípov na prípravu Partnerskej dohody Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 - 2020,
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy,
- Stratégia inteligentnej špecializácie SR na roky 2014 - 2020 (predbežný návrh)
- Ostatné národné, sektorové strategické materiály:
 - Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest z roku 2001,
 - Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest,
 - Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 - 2014,
 - Dlhodobý program rozvoja železničných ciest,
 - Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry,
 - Konceptia 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,
 - Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy,
 - Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou.

Okrem vyššie uvedených základných dokumentov boli pri vypracovaní návrhu OPII použité tieto materiály:

- Operačný program Doprava 2007 - 2013
- Operačný program Informatizácia spoločnosti 2007 - 2013
- Partnerská dohoda SR na roky 2014 - 2020 (predbežný návrh)
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja

- Pozičný dokument EK
- Návrh nariadenia pre rozvoj TEN-T
- Návrh nariadenia CEF
- Návrhy nariadení v oblasti štrukturálnej politiky 2014 - 2020
- Návrh štruktúry operačných programov financovaných z Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 - 2020 s pripomienkami prijatými na rokovaní vlády
- Návrh základných princípov na prípravu Partnerskej dohody Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 - 2020
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy
- Spôsob uplatnenia ex ante kondicionalít pri príprave implementačného mechanizmu politiky súdržnosti EÚ po roku 2013 v podmienkach Slovenskej republiky.

OPII vychádza priamo z týchto strategických dokumentov:

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020;
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020).

Vypracovanie **Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020** (SPRDI 2020) bolo jednou z najdôležitejších podmienok stanovených Európskou komisiou pre rezort dopravy, ktorá je explicitnou súčasťou nariadení pre programové obdobie 2014 - 2020, a ktorú je potrebné splniť pre prístup k fondov EÚ. SPRDI 2020 predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Návrh tohto dokumentu bol vypracovaný v júli 2013 a ako samostatný strategický dokument s celoštátnym dosahom podlieha taktiež požiadavke strategického environmentálneho posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z.z. Procesy SEA OPII a Strategického plánu prebiehajú takmer súbežne.

Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020) definuje stratégiu ďalšieho rozvoja digitálnych služieb a infraštruktúry prístupovej siete novej generácie na Slovensku a zameriava sa na splnenie tzv. ex ante kondicionalít, prostredníctvom ktorých Európska únia posudzuje pripravenosť členských štátov realizovať zvolené investičné priority. Navrhované rozvojové aktivity definované v strategickom dokumente vychádzajú tiež zo siedmich pilierov Digitálnej agendy pre Európu (vrátane zohľadnenia nových priorít definovaných v revízii Digitálnej agendy z decembra 2012). Digitálna agenda pre Európu tak predstavuje základ pre ďalšie úvahy o smere rozvoja informačnej spoločnosti na Slovensku.

III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

1 INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBŇNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT NEBUDE REALIZOVAŤ

Táto kapitola obsahuje analýzu súčasného stavu oblastí, ktoré sú relevantné z hľadiska posudzovania rozvoja dopravnej infraštruktúry a informačno-komunikačných technológií, trend ich vývoja a pravdepodobný vývoj, ak by sa opatrenia OPII nerealizovali. **Jej rozsah vychádza zo stanovených environmentálnych cieľov a indikátorov, ktoré umožňujú posúdenie vplyvov OPII a následný monitoring jeho realizácie.** Informácie boli získané predovšetkým z celoštátnych databáz MŽP SR, SAŽP, SHMÚ, VÚVH, VÚD, ŠGÚDŠ a súvisiacich strategických dokumentov, plánov a programov.

Neistotami bol v niektorých prípadoch poznačený popis pravdepodobného vývoja bez realizácie OPII, vzhľadom na neurčitosti budúceho trendu ekonomického rozvoja, technologického progresu, regulačných a legislatívnych rámcov, ktoré tieto trendy ovplyvňujú. Pri charakteristike budúceho vývoja nulového variantu sa spracovatelia SEA opierali predovšetkým o trendy vývoja jednotlivých oblastí v minulosti a súčasnosti.

1.1 DOPRAVNÉ ASPEKTY VO VZŤAHU K OBYVATEĽSTVU

Ciele

- Zlepšiť prístup k dopravným službám

Stav dopravnej infraštruktúry

Východisková situácia a trendy

Doprava je jedným z kľúčových faktorov rozvoja každej modernej spoločnosti, pričom sama o sebe nie je cieľom, ale prostriedkom hospodárskeho rozvoja a predpokladom k dosiahnutiu sociálnej a regionálnej súdržnosti. Doprava vo svojej špecifickej funkcii pôsobí naprieč ekonomikou a spojuje rôzne sektory, umožňuje prekonať vzdialenosti, poskytuje možnosti na zlepšenie del'by práce v rámci výroby, podporuje produktivitu výrobnéj pracovnej sily a kapitálu, čím podporuje rast prosperity a konkurencieschopnosti ekonomiky. Na zabezpečenie funkčného dopravného systému SR a fungujúcej ekonomiky je nevyhnutná rozvinutá a po technickej a kvalitatívnej stránke vyhovujúca dopravná infraštruktúra, ktorá predstavuje spolu s ostatnými faktormi základný predpoklad rozvoja spoločnosti.

Súčasný stav cestnej infraštruktúry je charakterizovaný relatívne hustou sieťou ciest, avšak s nízkym podielom diaľnic a rýchlostných komunikácií, pričom najmä na hlavných medzinárodných cestných spojeniach dochádza k prekročeniu existujúcej kapacity ciest. Dopravnú sieť SR v roku 2011 tvorilo 18 015 km ciest a diaľnic, z čoho diaľnice predstavovali 419 km. Za obdobie 10 rokov narástla dĺžka diaľnic v SR o cca 70%. Dĺžka železničných tratí bola 3 624 km, z toho elektrifikovaných bolo 1 578 km. Dĺžku splavných tokov tvorilo 172 km a dĺžka kanálov dosahovala 38,45 km. Z pohľadu hustoty dopravnej infraštruktúry patrí Slovenská republika k priemeru v rámci krajín EÚ. V roku 2011 bola hustota cestnej siete 896,9 km/tis. km² a hustota železničnej siete 74,58 km/tis. km².

Dôležitým faktorom hodnotenia úspešnosti stavieb a prevádzkovania dopravnej infraštruktúry sú údaje o počte obyvateľov, pre ktorých bude infraštruktúra dostupná v reálnom čase, potrebnom na jej dosiahnutie. K hodnoteniu dostupnosti obyvateľov sú používané kritériá zisťujúce počet

obyvateľov žijúcich v časovo odstupňovaných izochrónach - do 15, 30 a 45 min. od bodu pripojenia na diaľnicu alebo rýchlostnú cestu. V nasledovných tabuľkách je porovnaná efektívnosť dopravnej obsluhy na možných západo-východných a severo-južných cestných prepojeniach Slovenska. Uvedené súvislosti je potrebné brať do úvahy v rámci hodnotenia parametrov dopravnej obsluhy Slovenska projektmi cestnej infraštruktúry v OPII.

Tab. 1 Dostupnosť západo-východných diaľničných trás a trás rýchlostných komunikácií

Trasa	M.j.	Dostupnosť v minútach			Dĺžka trasy v km	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy		
		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min
Bratislava-Žilina-Košice	Počet obyvateľov	2 493 881	3 528 473	4 534 098	428	5 827	8 244	10 594
	Podiel obyv. SR	46,36	65,59	84,29				
Bratislava-Zvolen-Košice	Počet obyvateľov	2 007 579	3 033 744	4 045 304	394	5 095	7 700	10 267
	Podiel obyv. SR	37,32	56,40	75,20				
Bratislava-Nové Zámky-Košice	Počet obyvateľov	1 463 330	2 641 615	3 393 548	363	4 031	7 277	9 349
	Podiel obyv. SR	27,20	49,11	63,08				

Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR / KURS 2001, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, máj 2003

Tab. 2 Dostupnosť severo-južných diaľničných trás a trás rýchlostných komunikácií

Trasa	M.j.	Dostupnosť v minútach			Dĺžka trasy v km	Počet dostupných obyvateľov na 1 km trasy		
		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min		Do 15 min	Do 30 min	Do 45 min
Hranica PR Skalité-Žilina-Martin-B.Bystrica-Šahy hr. MR	Počet obyvateľov	875 505	1 554 891	2 182 857	239	3 663	6 506	9 133
	Podiel obyv. SR	16,27	28,90	40,58				
Hranica PR Trstená-Ružomberok-B.Bystrica-Šahy hr. MR	Počet obyvateľov	536 893	936 256	1 442 857	203	2 645	4 612	7 108
	Podiel obyv. SR	9,98	17,40	26,81				
Hranica PR Svidník-Košice-Milhošť hr. MR	Počet obyvateľov	587 533	933 705	1 352 954	145	4 052	6 439	9 331
	Podiel obyv. SR	10,92	17,36	25,15				

Zdroj: Územný generel cestnej dopravy SR / KURS 2001, MŽP SR, Aurex s.r.o., Bratislava, máj 2003

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

V prípade nerealizácie OPII by situácia z hľadiska prístupu obyvateľstva k dopravným službám stagnovala. Ak by sa nerealizovali projekty výstavby diaľnic a rýchlostných ciest v programe OPII, nastane v extravilánových úsekoch ciest umiestnených v koridore neuskutočnených stavieb stav dopravnej záťaže uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 3 Prognózovaná dopravná záťaž ciest v koridore nerealizovaných diaľnic a rýchlostných ciest, nulový variant

Diaľnica, RC	Stavebný úsek diaľnice, RC	Existujúca cesta v koridore	Priemerná hodnota sčítacích úsekov, [skut.voz./24h]		
			RPDI 2010	RPDI 2020	RPDI 2040
D1	Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	I/18**	36 676	-	-
	Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	I/64**	16 532	-	-
	Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala	I/18	26 672	39 466	63 789
	Turany - Hubová	I/18	16 766	24 821	40 131
	Hubová - Ivachnová	I/18	19 986	29 643	47 996
	Prešov západ - Prešov juh	I/18, I/68**	19 062	-	-
	Budimír - Bidovce	I/50	14 836	19 875	29 789
D3	Žilina Strážov - Žilina Brodno	I/18, I/11**	36 021	-	-
	Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto	I/11	21 501	30 394	47 420
	Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	I/11	15 281	21 505	33 401
	Čadca Bukov - Svrčinovec	I/11	13 240	18 626	28 920
	Svrčinovec - Skalité	I/12*	3 536	-	-

Diaľnica, RC	Stavebný úsek diaľnice, RC	Existujúca cesta v koridore	Priemerná hodnota sčítacích úsekov, [skut.voz./24h]		
			RPDI 2010	RPDI 2020	RPDI 2040
R2	Mníchova Lehota – Ruskovce	I/50	12 201	14 494	18 505
	Rožňava – Jablonov nad Turňou	I/50	7 903	10 771	15 070
	Košice Šaca – Košické Olšany	I/50**	27 361	-	-
R6	Mestečko - Púchov	I/49	5 088	5 763	6 966

Vysvetlivky:

* prognóza podľa MP01/2006 nie je vierohodná, na pôvodnej ceste I/12 je obmedzený vstup nákladných vozidiel nad 7,5 t

** Súčasť intravilánu – v intraviláne nie je možné uplatniť postup prognózovania podľa MP01/2006, je možné použiť údaje z dopravného modelu mesta, ak sú k dispozícii

1.2 INFORMATIZÁCIA SPOLOČNOSTI

Ciele

- Zlepšiť prístup k službám IKT

Stav informatizácie spoločnosti

Východisková situácia a trendy

Pozičný dokument Európskej komisie k partnerskej dohode a programom Slovenskej republiky na roky 2014 až 2020 zdôrazňuje potrebu znovu zamerať financovanie na výskum a inovácie, podporu malých a stredných podnikateľov, kvalitné vzdelávanie, inkluzívne pracovné trhy podporujúce kvalitnú zamestnanosť a sociálnu kohéziu a na dosahovanie nárastu produktivity. Aktivity navrhované v Strategickom dokumente pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020) prispievajú k trom elementom tzv. inteligentného rastu:

- Veda, výskum a inovácie;
- Informačné a komunikačné technológie;
- Konkurencieschopnosť.

Digitálna ekonomika je dynamický sektor, k sformovaniu a rozvoju ktorého prispel a stále prispieva internet. IKT vytvárajú globálnu platformu, cez ktorú ľudia a podniky realizujú svoje podnikateľské zámery, komunikujú, kolaborujú a hľadajú informácie. Megatrendy ako mobilné technológie, cloudy, biznis inteligencia a sociálne siete nielen uvoľňujú inovačný potenciál v podnikoch a verejnej správe, ale podporujú aj tlak spotrebiteľov na cenu služieb, ich kvalitu, parametre a dostupnosť.

Digitálna ekonomika prispieva k:

- Ekonomickému rastu a tvorbe HDP;
- Vytváraniu vysokokvalifikovaných pracovných miest;
- Konkurencieschopnosti krajiny.

Základným predpokladom realizácie cieľov v oblasti IKT je širokopásmové pripojenie. Stratégia sa zameriava najmä na pokrytie tzv. v bielych a šedých miestach. Ide o umožnenie pripojenia v oblastiach, ktoré pre poskytovateľov širokopásmových služieb nie sú dostatočne ekonomicky zaujímavé.

Na strane dopytu po širokopásmových službách u koncových zákazníkov sa bude podporovať nielen poskytovanie nových služieb eGovernmentu, eZdravotníctva, eKultúry a eVzdelávania (podporované v investičnej prioritě Služby občanom a podnikateľom), ale aj pripájanie verejných inštitúcií, ktorých úroveň poskytovania služieb sa tak výrazne zvýši. Realizácia Strategického dokumentu by tak mala vysokou mierou prispieť k rozvoju elektronických služieb zameraných na zvyšovanie kvality života a nárast konkurencieschopnosti, k neustálemu zlepšovaniu služieb pri využívaní moderných

technológií, k vytvoreniu bezpečného prostredia pre občana, podnikateľa a verejnú správu, priblíženiu verejnej správy k maximálnemu využívaniu dát v zákaznícky orientovaných procesoch a k optimalizácii využitia informačných technológií vo verejnej správe vďaka platforme zdieľaných služieb. Zdravie obyvateľstva ani životné prostredie v bielych a sivých miestach by nemali byť priamo významnejšie ovplyvnené.

Tab. 4 Biele miesta SR

Oblasť (NUTS 2)	Kraj (NUTS 3)	Počet bielych obcí	Počet obyvateľov v bielych obciach
Bratislavský kraj		2	1 354
	Bratislavský kraj	2	1 354
Stredné Slovensko		269	105 319
	Banskobystrický kraj	237	83 409
	Žilinský kraj	32	21 910
Východné Slovensko		335	128 285
	Košický kraj	114	61 174
	Prešovský kraj	221	67 111
Západné Slovensko		123	70 975
	Nitriansky kraj	51	29 361
	Trenčiansky kraj	46	24 078
	Trnavský kraj	26	17 536
CELKOM		729	305 933

Zdroj: Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020)

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

V prípade tzv. nulového variantu, tzn. že by sa ciele a aktivity z neho vyplývajúce nerealizovali, mohlo by dôjsť najmä k časovému spomaleniu vývoja informatizácie spoločnosti, stagnácii zlepšovania prístupu obyvateľov k IKT a tiež kvalít služieb verejnej správy pre občanov aj podnikateľov.

Hodnotený Strategický dokument sa zameriava na investície do rozvoja služieb pre občanov v oblastiach ako online služby, vzdelávanie, zdravotníctvo, inklúzia, sociálne služby a životné prostredie. Nerealizovanie aktivít Strategického dokumentu by sa tak výrazne prejavilo v sociálnej aj hospodárskej oblasti.

1.3 ZDRAVIE ĽUDÍ

Ciele

- **Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva**
- **Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach**
- **Zvýšiť bezpečnosť dopravy**

Hluk

Východisková situácia a trendy

Hluk z dopravy je významným rizikovým faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života a zdravia ľudí. Hlukovými vplyvmi z dopravy sú postihnuté najmä územia tesne ležiace pri exponovaných

dopravných trasách. Podľa poznatkov zdravotníctva hluková hladina 65 dB(A) predstavuje hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém.

Slovenská legislatíva ustanovila povinnosť vypracovať strategické hlukové mapy pre aglomerácie s počtom obyvateľov nad 250 000. Mimo aglomerácie bolo potrebné spracovať mapy pre územia v okolí diaľnic, rýchlostných komunikácií a ciest I. triedy s intenzitou vyššou ako 6 miliónov prejazdov za rok, v okolí železničných tratí s počtom prejazdov vlakov nad 60 tisíc za rok a pre letiská s počtom vzletov a pristátí viac ako 50 tisíc za rok.

Na základe strategických hlukových máp spracovaných na ploche takmer 1 435 km² bolo zistené, že z celkového počtu 480 600 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na cestách I. triedy a diaľniciach mimo bratislavskú aglomeráciu, žije 193 100 obyvateľov v domoch a bytoch situovaných v území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora L_{dvn} = 60 dB. V bratislavskej aglomerácii z celkového počtu 546 300 obyvateľov žije 268 400 obyvateľov v domoch a bytoch situovaných v území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluk L_{dvn} = 60 dB z dopravy na cestných komunikáciách a diaľniciach, 125 300 obyvateľov z dopravy na železnici a cca 500 obyvateľov z dopravy na letisku M. R. Štefánika.

Pri príprave projektov novej dopravnej infraštruktúry sú rešpektované požiadavky na zabezpečenie akustickej ochrany územia. Súčasťou projektovej dokumentácie sú hlukové štúdie, ktoré za účelom minimalizovania hlukovej záťaže obyvateľstva stanovujú potrebu a parametre budovania protihlukových stien, prípadne iných protihlukových opatrení. V roku 2010 bolo v cestnej doprave vybudovaných 13 749 m protihlukových stien a v železničnej doprave pribudlo 8 517 m protihlukových stien.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Nerealizovanie jednotlivých infraštruktúrnych opatrení OPII by znamenalo nevyužitie potenciálu pre zlepšenie hlukovej situácie v sídlach, ktoré sú v súčasnosti nadmieru zaťažované aj tranzitnou nákladnou dopravou. V súvislosti s narastajúcou intenzitou dopravy sa tento stav bude naďalej zhoršovať.

Znečistenie ovzdušia

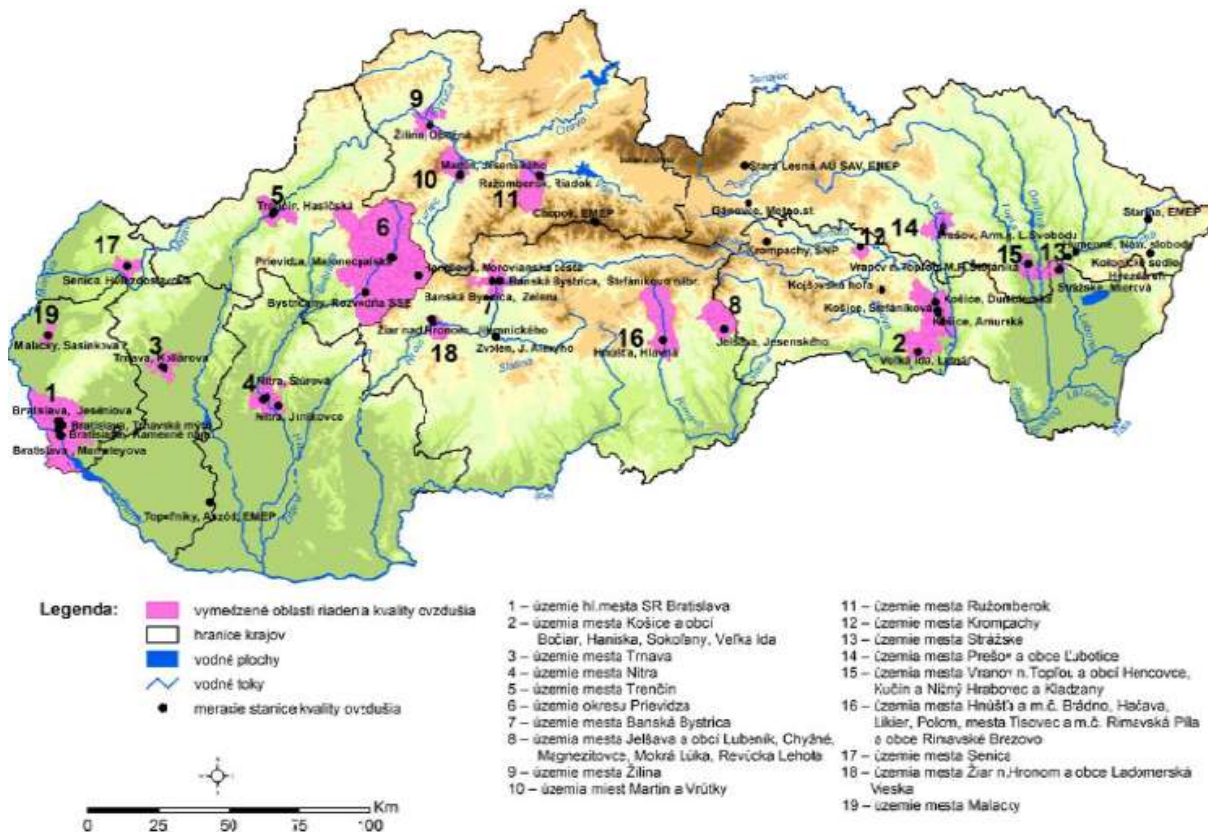
Východisková situácia a trendy

Kvalitu ovzdušia vo všeobecnosti určuje obsah znečisťujúcich látok vo vonkajšom ovzduší. Kritériá kvality ovzdušia stanovuje vyhláška MPŽPRR SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia. Základným východiskom pre hodnotenie kvality ovzdušia na Slovensku sú výsledky meraní koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší, ktoré realizuje SHMÚ na staniciach Národnej monitorovacej siete kvality ovzdušia.

Za najvýznamnejšie znečisťujúce látky z dopravy vo vzťahu k zdraviu obyvateľstva sú považované oxidy dusíka a tuhé znečisťujúce látky, resp. ich časť vyjadrená ako suspendované látky PM₁₀ a PM_{2,5}. Významná je aj tvorba oxidov uhlíka a polycyklických aromatických uhľovodíkov. Vplyv dopravy na produkciu emisií oxidu siričitého (SO₂) a olova sa v súčasnosti nepovažuje za významný.

Na základe výsledkov hodnotenia roku 2010, v súlade požiadavkami zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov, SHMÚ na rok 2011 navrhol 19 oblastí riadenia kvality ovzdušia v 8 zónach a v 2 aglomeráciách. Vymedzené oblasti zaberajú rozlohu 2 932 km². Na tomto území v roku 2011 žilo 1 469 072 obyvateľov, čo predstavuje 27 % z celkového počtu obyvateľov SR. Z uvedených 19 oblastí riadenia kvality ovzdušia bolo 14 určených pre PM₁₀, 1 pre PM₁₀ a NO₂ a 4 pre PM₁₀ a PM_{2,5}.

Obr. 1 Oblasti riadenia kvality ovzdušia v roku 2011



Zdroj: SHMÚ

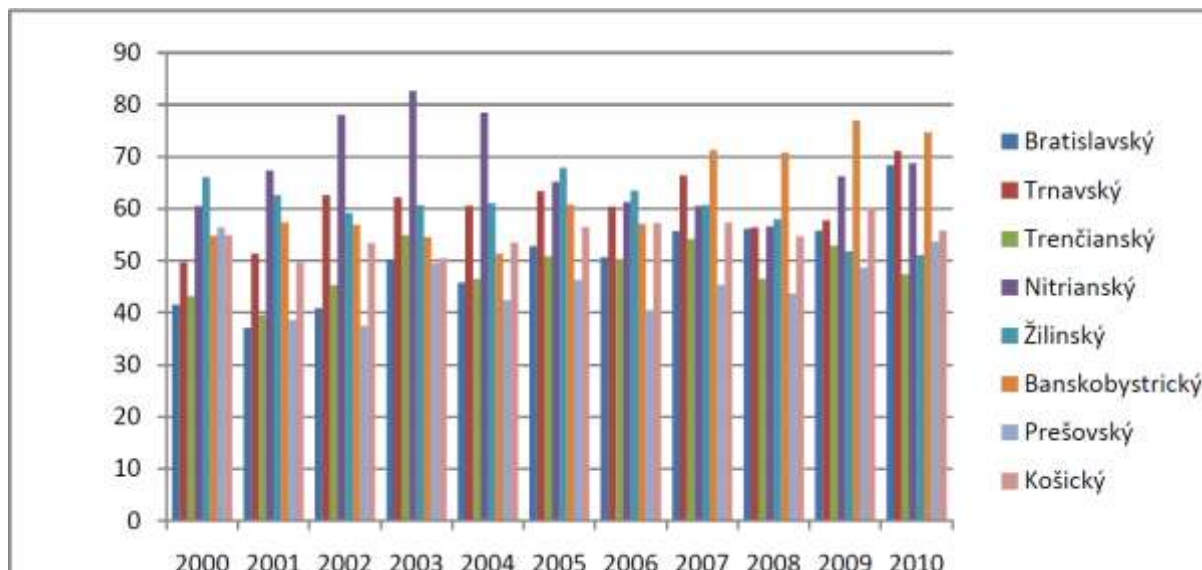
V roku 2012 bol na základe správy „Hodnotenie kvality ovzdušia v SR 2011“ (SHMÚ, 2012) počet zón redukovaný na 18 - zrušená bola zóna územia mesta Žiar nad Hronom a obce Ladomerská Veska, s plochou 50 km² a 20 689 obyvateľmi.

Vzhľadom na to, že obyvateľstvo je vystavené kombinácii škodlivín pochádzajúcich z rôznych zdrojov, je pomerne ťažké vyhodnotiť priamy vplyv znečistenia ovzdušia z dopravy na zdravotný stav obyvateľstva. Za najviac rizikové sú považované polohy obytných objektov v okolí hlavných cestných dopravných trás a ťažiskových križovatiek. Situáciu na úseku hodnotenia kvality ovzdušia za roky 2009 - 2011 možno charakterizovať ako stabilizovanú, s tendenciou mierneho zlepšovania.

Ako vyplýva aj z vyššie uvedeného vyčlenenia oblastí riadenia kvality ovzdušia, problémom týchto oblastí sú predovšetkým zvýšené koncentrácie suspendovaných látok. Vznik tuhých častíc z dopravy spôsobuje spaľovanie pohonných hmôt (najmä nafty), obrusovanie pneumatík, brzdového a spojového obloženia, povrchu vozoviek a pod. Zvýšené koncentrácie PM₁₀ v ovzduší negatívne vplyvajú na zdravotný stav obyvateľstva a prispievajú k vzniku ochorení dýchacieho systému a k vzniku alergických ochorení. Vzhľadom k týmto znečisťujúcim látkam sú najcitlivejšími skupinami populácie astmatici, ľudia s kardiovaskulárnymi a chronickými pľúcnyimi ochoreniami, deti a starší ľudia.

Kvalita ovzdušia sa výrazne podieľa na respiračných ochoreniach. Špecifická úmrtnosť v dôsledku respiračných ochorení je znázornená na nasledujúcom obrázku. Závislosti vplyvu dopravy na tomto stave však nie je možné definovať, nakoľko napr. v Bratislavskom kraji, ktorý je dlhodobo charakterizovaný najvyššou intenzitou dopravy, bola v rokoch 2005-2010 úmrtnosť obyvateľov v dôsledku respiračných chorôb jednou z najnižších.

Graf 1 Špecifická úmrtnosť na 100 000 obyvateľov v dôsledku respiračných chorôb podľa jednotlivých krajov v SR



Zdroj: NCZI Vytvorené: ÚVZ SR 2012

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

V prípade nulového variantu je možné pri znečistení ovzdušia predpokladať negatívny vývoj vo vzťahu k zdraviu ľudí. Existuje reálny predpoklad, že pri nerealizácii strategických cieľov modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry a infraštruktúry intermodálnej dopravy nebudú vytvorené priaznivé podmienky pre zmenu trendu delby prepravnej práce v prospech environmentálne prijateľnejších druhov dopravy.

Dopravná nehodovosť

Východisková situácia a trendy

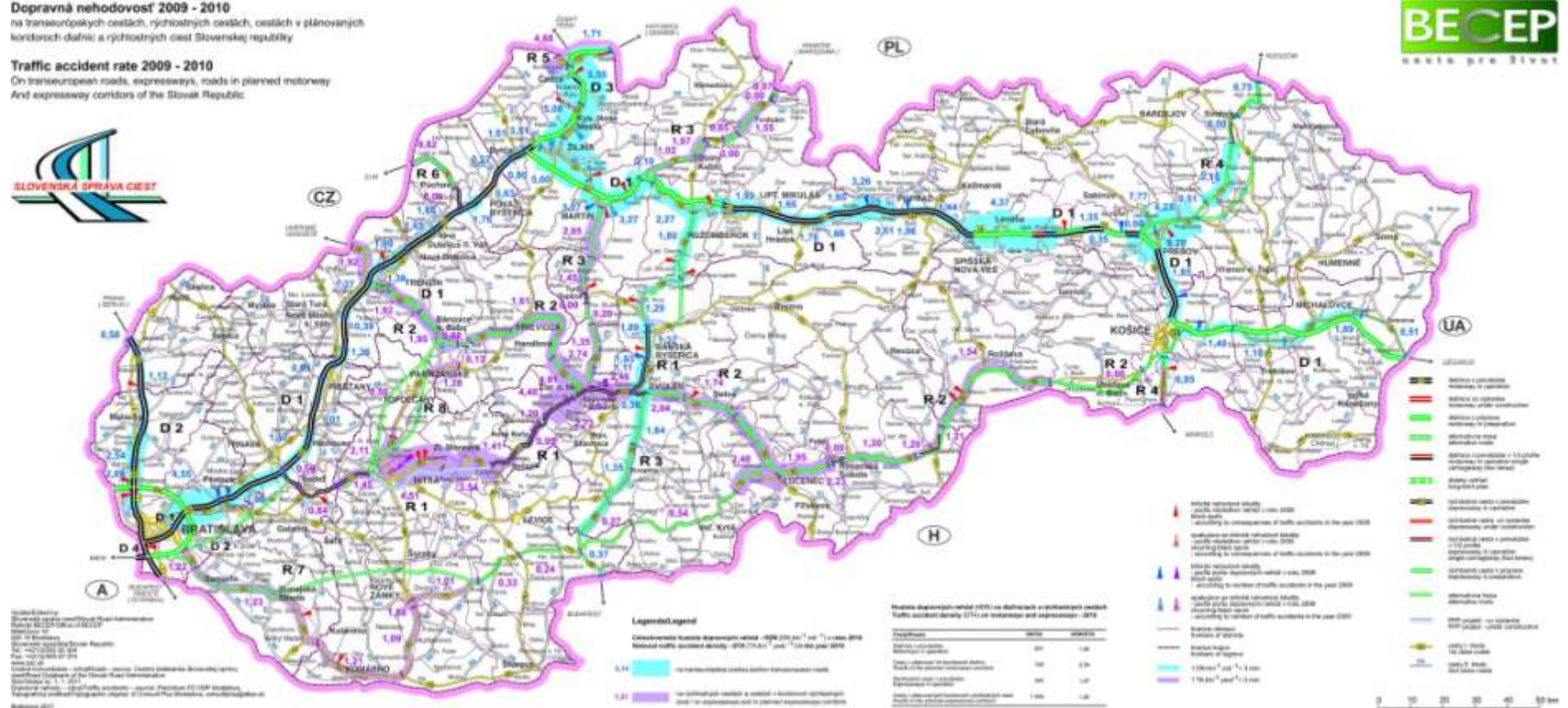
Dopravná nehodovosť patrí medzi priame vplyvy, ktoré bezprostredne pôsobia na zdravotný stav ľudskej populácie. Dopravná nehodovosť je ovplyvňovaná jednak ľudským faktorom (účastník cestnej premávky), jednak technickým stavom cestných vozidiel a jednak cestnou sieťou (kvalita, hustota). Najvyšší podiel zavinení dopravných nehôd spôsobuje ľudský faktor. Obdobie rokov 2000 až 2010 z pohľadu vývoja dopravnej nehodovosti na Slovensku je charakteristické najmä nárastom motorizácie, ktorý výrazne ovplyvňuje vývoj dopravno-bezpečnostnej situácie. Od roku 2009 je zaznamenaný výraznejší pokles počtu dopravných nehôd. V roku 2009 bolo spôsobených 25 987 dopravných nehôd, čo v porovnaní s rokom 2008 predstavuje pokles o 55,9 %. V roku 2010 bolo spôsobených 21 611 dopravných nehôd, čo v porovnaní s rokom 2009 predstavuje pokles o 16,8 %. Pozitívny trend počtu dopravných nehôd je na jednej strane umelo spôsobený novelizáciou predpisov o vykazovaní dopravných nehôd, ale v neposlednom rade je tiež determinovaný kontinuálnou výstavbou a modernizáciou infraštruktúry diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, s postupným odstraňovaním kritických nehodových lokalít v cestnej infraštruktúre.

V železničnej doprave je počet nehôd výrazne nižší ako v cestnej doprave keď v roku 2011 bolo zaznamenaných len 84 nehôd a v roku 2010 85 nehôd v železničnej doprave. V leteckej doprave bolo v roku 2010 5 úmrtí a 10 zranení v 26 nehodách.

Obr. 2 Dopravná nehodovosť 2009-2010

Dopravná nehodovosť 2009 - 2010
na transeurópskych cestách, rýchlostných cestách, cestách v plánovaných
koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky

Traffic accident rate 2009 - 2010
On transeuropean roads, expressways, roads in planned motorway
and expressway corridors of the Slovak Republic



Zdroj: www.ssc.sk

Tab. 5 Vývoj dopravnej nehodovosti v cestnej doprave

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet nehôd celkom	50 932	57 258	57 060	60 304	61 233	59 991	62 040	61 071	59 008	25 989	21 611	15 001
Usmrtené osoby	628	614	610	645	603	560	579	627	558	347	345	324
Ťažko zranené osoby	2 204	2 367	2 213	2 163	2 157	1 974	2 032	2 036	1 806	1 408	1 207	1 168
Lahko zranené osoby	7 890	8 472	8 050	9 158	9 033	8 516	8 660	9 274	9 234	7 126	6 943	5 889

Zdroj : MDVRR SR a výpočty VÚD, a. s.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Hodnotenie indikátoru dopravnej nehodovosti v prípade nerealizovania infraštruktúrnych opatrení OPII preukazuje priamy, negatívny a trvalý vplyv na zdravie, predovšetkým v cestnej doprave.

1.4 KVALITA OVZDUŠIA A KLIMATICKÉ FAKTORY

Ciele

- **Znižovať produkciu emisií z dopravy**
- **Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov**

Emisie z dopravy

Východisková situácia a trendy

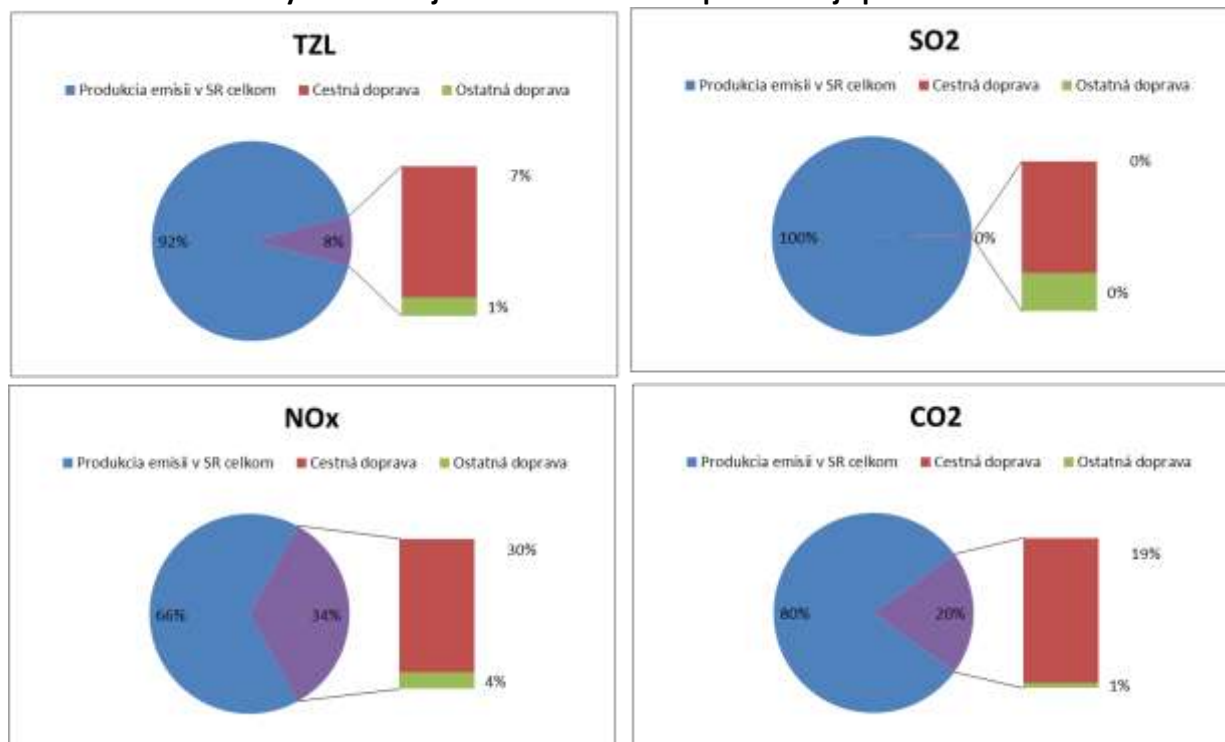
Oproti roku 1990 Slovensko znížilo celkové emisie o zhruba 41 % a emisnú náročnosť na polovicu, čím sa radí k najlepším v Európe. Toto zníženie dosiahlo najmä prirodzenou zmenou štruktúry hospodárstva a zmenami v palivovom mixe. Po roku 2000 sa rýchlosť poklesu výrazne spomalila.

Negatívne vplyvy jednotlivých módov dopravy úzko súvisia s realizovanými prepravnými výkonmi a z toho vyplývajúcou spotrebou pohonných látok. Dopravná prevádzka pôsobí negatívne na ovzdušie vplyvom spaľovania uhľovodíkových palív v spaľovacích motoroch dopravných prostriedkov, kde dochádza k tvorbe znečisťujúcich látok (CO, NO_x, VOC, SO₂, PM), vrátane produkcie skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O).

Tab. 6 Produkcia celkových emisií vybraných znečisťujúcich látok z dopravy (v tis. t)

Látka	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
CO	108,7	88,4	85,4	63,5	56,3	49,3	47,5
CO ₂	6 394,9	5 964,0	6 839,0	6 959,8	6 436,2	6 997,7	7 328,9
NO _x	41,8	45,8	35,6	48,3	42,2	45,5	46,8
VOC	20,1	12,9	16,8	14,7	8,7	7,8	7,2
SO ₂	0,21	0,22	0,25	0,26	0,24	0,25	0,24
PM10	-	-	-	-	-	2,2	2,1
PM2,5	-	-	-	-	-	-	1,8

Podiel dopravy na emisiách jednotlivých znečisťujúcich látok vyjadruje nasledujúci diagram.

Graf 2 Emisie základných znečisťujúcich látok s delením podľa zdroja pre rok 2010

Cestná doprava sa podieľa na znečisťovaní ovzdušia v rámci dopravy v najväčšej miere. Najvýraznejšie je to pri produkcii emisií CO (oxid uhoľnatý) až 97,38 %, ako aj pri emisiách CO₂ (oxid uhličítý), kde je podiel cestnej dopravy 96,32 %. Ostatné druhy dopravy (železničná, vodná, letecká doprava) tvoria len malý podiel na produkcii celkového objemu znečisťujúcich látok. O rozsahu produkcie emisií znečisťujúcich látok v cestnej doprave rozhoduje najmä individuálna automobilová doprava a cestná nákladná doprava. Aj z tohto dôvodu sa do popredia, čoraz častejšie dostávajú otázky potreby zlepšenia verejnej osobnej dopravy.

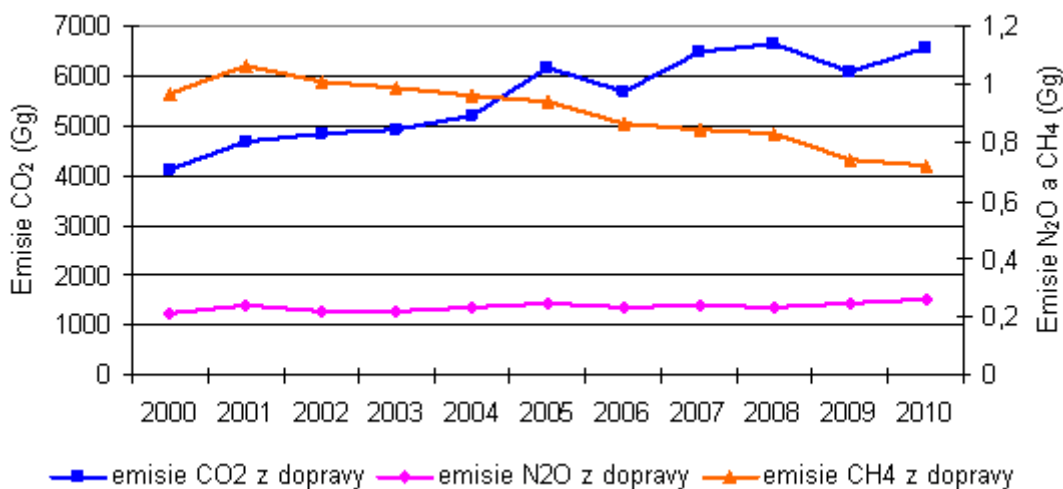
Tab. 7 Celkové emisie z dopravnej prevádzky v roku 2011 podľa jednotlivých druhov dopravy (v tis. t)

	CO	CO ₂	NO _x	VOC	SO ₂	TPM	PM10	PM2,5
Cestná doprava	46,282	7 059,182	42,772	6,754	0,222	1,290	1,954	1,642
Železničná doprava	0,284	83,463	1,393	0,128	0,000	0,040	0,038	0,036
Vodná doprava	0,509	149,338	2,492	0,230	0,005	0,072	0,068	0,065
Letecká doprava	0,450	36,889	0,101	0,065	0,009	0,008	0,008	0,008
Sektor dopravy celkom	47,525	7 328,872	46,758	7,177	0,236	1,410	2,068	1,751

Zdroj: VÚD a. s., Žilina

Špecifickou otázkou súvisiacou s globálnym problémom otepľovania, je **produkcia skleníkových plynov**. Jedným z cieľov stratégie Európa 2020 je znížiť emisie skleníkových plynov do roku 2020 najmenej o 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

Podiel dopravy v SR na celkových emisiách skleníkových plynov sa v súčasnosti pohybuje okolo 14 %. Trendy vývoja emisií skleníkových plynov z dopravy sú znepokojujúce, hlavne z hľadiska produkcie CO₂, ktorý tvorí dominantnú zložku v zložení skleníkových plynov.

Graf 3 Emisie skleníkových plynov z dopravy

Zdroj: SHMÚ, Spracoval: SAŽP

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

V prípade, ak by sa infraštruktúrne opatrenia definované OPII nerealizovali, je možné predpokladať zvyšovanie emisií z dopravy, súvisiace s rastom prepravných výkonov a výskytom kongescií v úzkych miestach infraštruktúry. Taktiež nebudú vytvorené priaznivé podmienky pre zmenu trendu delby prepravnej práce v prospech environmentálne priaznivejších druhov dopravy.

Celkovo, napriek vyššie uvedenému negatívnemu trendu, však v SR možno očakávať zlepšovanie stavu kvality ovzdušia, a to v súvislosti s napĺňaním cieľov Stratégie Európa 2020 v oblasti koncepcie nízkouhlíkového hospodárstva, ktorými je SR zaviazaná. Veľký potenciál na zníženie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov, majú veľké priemyselné zdroje, kde sa do roku 2020 očakáva významné zníženie emisií v súvislosti s transpozíciou smernice 2010/75/EU o priemyselných emisiách.

1.5 PÔDA A HORNINOVÉ PROSTREDIE

Ciele

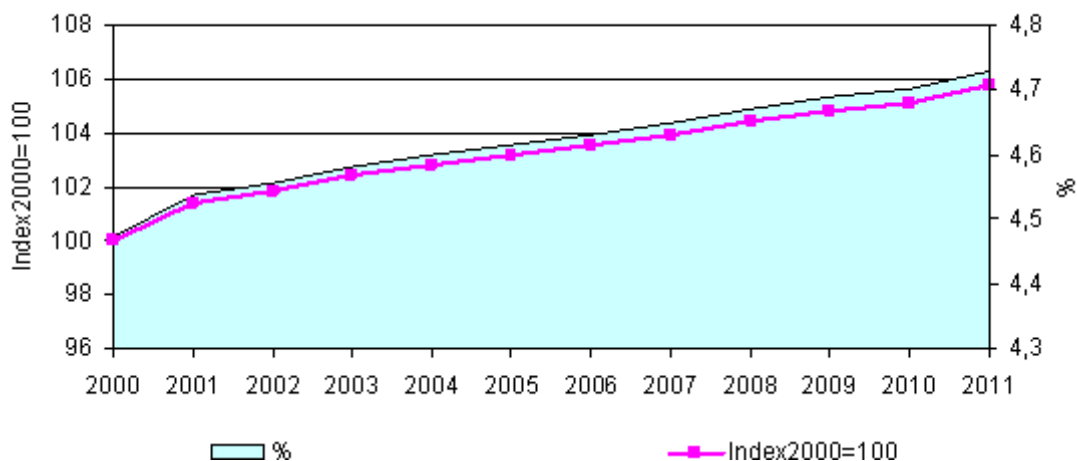
- Minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- Predchádzať rizikám z titulu svahových deformácií

Poľnohospodársky a lesný fond

Východisková situácia a trendy

V rámci transformácie národného hospodárstva dochádza priebežne k presunu pôdy, hlavne medzi poľnohospodárskym a lesným pôdnym fondom, ale aj medzi ostatnými druhmi pozemkov. Zaznamenávame nárast zastavaných plôch (od roku 1996 o 14,5%), na ktorý vplyva okrem demografických trendov a transformácie hospodárstva aj výstavba priemyselných parkov a stavieb občianskej vybavenosti náročných na plochy.

Od roku 2000 bol zaznamenaný nárast zastavaných plôch o 5,8 %. V súčasnosti je zastavaných 4,7 % výmery SR, t.j. 231 967 ha, pričom najviac takýchto plôch je v Bratislavskom (7,96 %) a Trnavskom kraji (6,95 %).

Graf 4 Vývoj výmery zastavaných plôch (Index 2000=100 %)

Zdroj: ÚGKK; Spracoval: SAŽP

Vyššie uvedený trend môžeme očakávať aj naďalej, vzhľadom na ďalšie budovanie technickej infraštruktúry. Na záberu pôdy sa podieľa aj výstavba dopravnej infraštruktúry, pričom najväčší podiel záberu pôdy tvorí cestná doprava, nasleduje železničná doprava. Prírastok výmery pôdy zabratej dopravnou infraštruktúrou v Slovenskej republike za rok 2008 dosahoval 394,9867 ha, t. j. 1,51 %. Rozvoj dopravnej, a hlavne cestnej infraštruktúry, indukuje sekundárne vplyvy v dôsledku zatraktívnenia územia, čoho dôsledkom je vznik nových plôch s funkciou obchodu, služieb a výroby, čoho svedkami sme najmä v okolí križovatiek diaľnic a rýchlostných ciest.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

V prípade, ak by sa infraštruktúrne opatrenia definované OPII nerealizovali, nedochádzalo by k trvalým a dočasným záberom pôdy pre jednotlivé stavby a k vyššie uvedeným sekundárnym záberom.

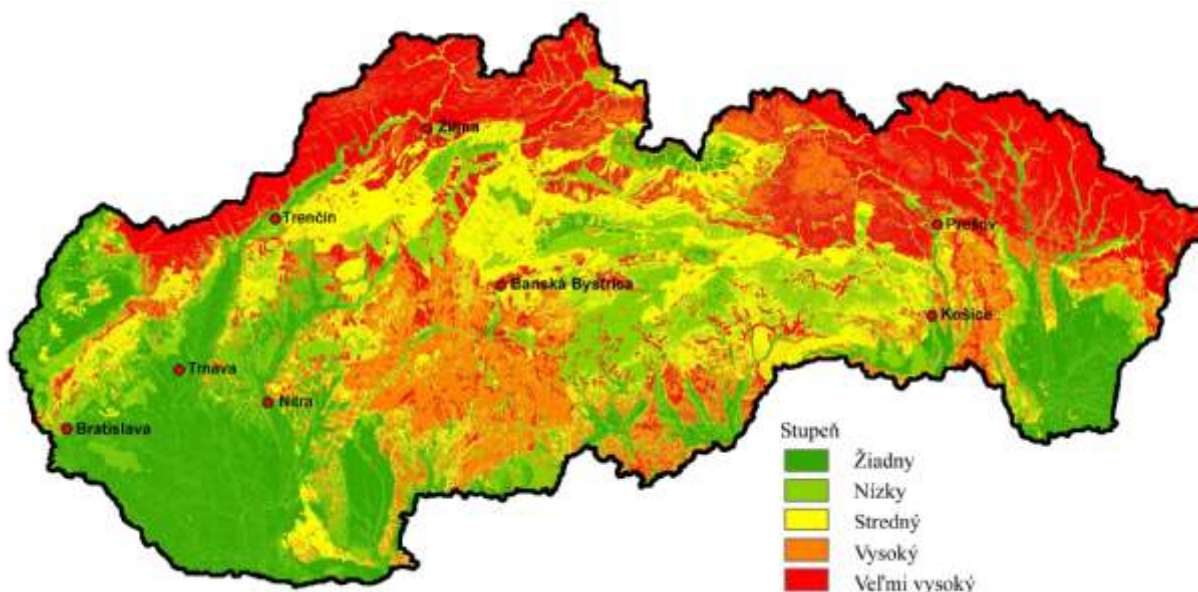
Riziká svahových deformácií

Východisková situácia a trendy

Osobitným problémom vo vzťahu k pôde a horninovému prostrediu je jeho stabilita. Svahové pohyby sú najvýznamnejšími geodynamickými javmi ohrozujúcimi existujúcu dopravnú infraštruktúru a sú podmieňujúcim faktorom aj pri výstavbe nových úsekov cestnej a železničnej infraštruktúry. Na Slovensku sa zosuvy vyskytujú najmä v oblastiach budovaných flyšovými formáciami kriedy a paleogénu a jemnozrnnými (pelitickými) sedimentami neogénu, vrátane neovulkanitov (Obr. 3).

Podľa Atlasu máp stability svahov Slovenskej republiky (ŠGÚDŠ) sa na Slovensku nachádza 21 190 svahových deformácií. Porušujú územie s rozlohou 257,5 tis. ha, čo predstavuje 5,25 % rozlohy Slovenska. Najväčšie zastúpenie v rámci svahových deformácií majú zosuvy, ktorých bolo zaregistrovaných 19 104, a ktoré predstavujú celkovo 90,2 % všetkých registrovaných svahových deformácií. Svahové deformácie ohrozujú 98,8 km diaľnic a ciest I. triedy, 571 km ciest II. a III. triedy a 62 km železníc¹.

¹ Jánová - Liščák, MŽP SR 2011

Obr. 3 Mapa zosuvného hazardu na území SR

Zdroj: Konceptia geologického výskumu a geologického prieskumu územia SR na roky 2012 - 2016 (s výhľadom do roku 2020)

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Súčasťou výstavby novej dopravnej infraštruktúry a jej modernizácie je aj realizácia opatrení na predchádzanie rizikám zosuvov a iných geodynamických javov, event. ich sanácia. Nerealizovanie projektov a opatrení zaradených do OPII by znamenalo nevyužitie potenciálu na čiastočné zlepšenie súčasného nepriaznivého stavu.

1.6 VODA

Ciele

- **Nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd**
- **Obmedzovať zásah do vodohospodársky chránených území**
- **Nezhoršovať odtokové pomery územia**

Problematika vody má horizontálne prepojenie s viacerými oblasťami životného prostredia a zdravia. Tieto zahŕňajú okrem vodných zdrojov samotných, ochranu ich kvality a kvantity, aj vodu vo vzťahu k biodiverzite a ochrane krajiny, problematiku povodní, využitie vody pre rekreáciu, minerálne a termálne vody a pod. Pri posudzovaní konkrétnych projektov je potrebné zvažovať všetky uvedené aspekty.

V rámci strategického hodnotenia OPII boli ako kľúčové aspekty vo vzťahu k doprave zahrnuté nasledovné:

- zachovanie kvality a kvantity povrchových a podzemných vôd;
- zabezpečenie ochrany vodárenských zdrojov;
- ochrana pred povodňami.

Stav povrchových a podzemných vôd

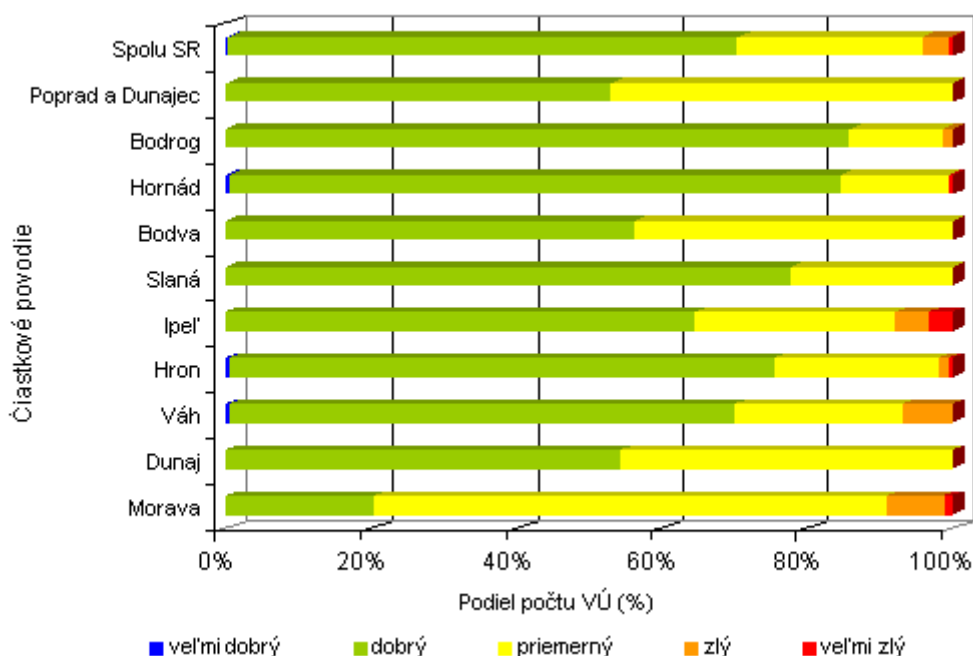
Východisková situácia a trendy

Vodná politika uplatňovaná v súčasnosti v SR vychádza zo smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (Rámcová smernica o vode), ktorá bola transponovaná do zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách (vodný zákon).

Vo všeobecnosti možno povedať, že primárnym cieľom RSV je dosiahnutie "dobrého stavu vôd" do roku 2015. Analýzy stavu vodných útvarov, ktoré boli vykonané v roku 2005 ukázali, že 48 % útvarov povrchových vôd a 23 % útvarov podzemných vôd SR je v riziku nedosiahnutia tohto cieľa.

Hodnotenie stavu povrchových vôd v zmysle Rámcovej smernice o vodách pozostáva z hodnotenia ekologického stavu (resp. potenciálu) a chemického stavu.

Graf 5 Ekologický stav útvarov povrchových vôd



Zdroj: VÚVH, SAŽP, 2013

Hodnotenie ekologického stavu vodných útvarov povrchových vôd za rok 2010 bolo vykonané v 1 648 vodných útvaroch, ktoré boli definované ako prirodzené. Z celkového počtu vodných útvarov v 70,51 % bol stanovený veľmi dobrý a dobrý ekologický stav. Pomerne veľký počet vodných útvarov (418) bolo stanovených v priemernom stave (25,36 %) a zlý a veľmi zlý stav bol v 4,13 % z celkového počtu vodných útvarov (68). Z celkového hodnotenia vyplýva, že najlepšia situácia z pohľadu ekologického stavu je v čiastkových povodiach Bodrog, Hornád, Slaná, Hron a Váh.

V správnom povodí Dunaja bolo vo veľmi dobrom a dobrom stave 1 117 vodných útvarov a v priemernom a horšom stave 448 vodných útvarov, kým v správnom povodí Visly to bolo 44 vodných útvarov vo veľmi dobrom a dobrom stave a 39 vodných útvarov v priemernom a horšom ekologickom stave.

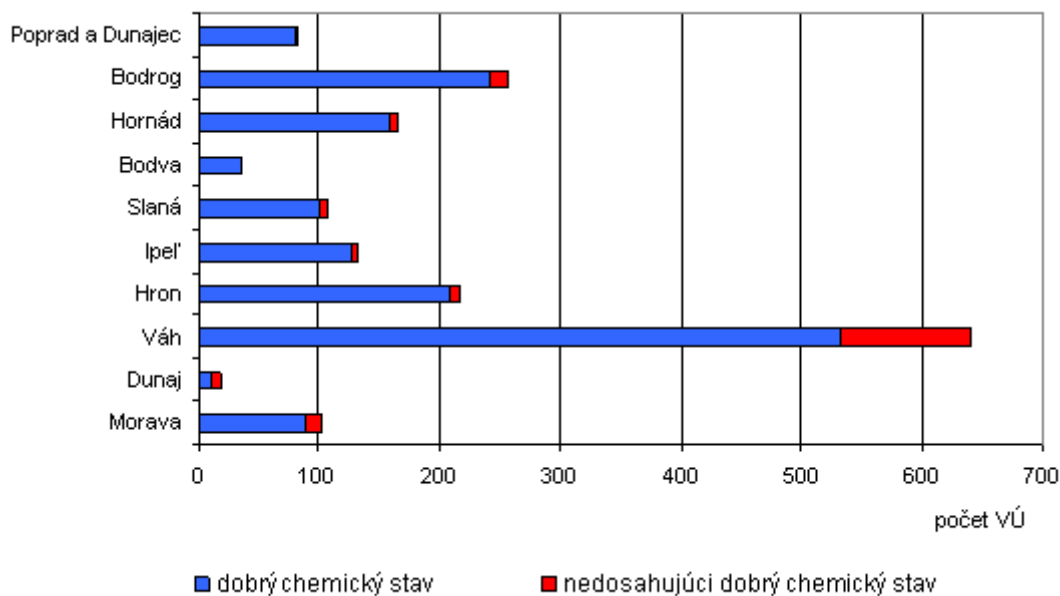
Hodnotenie chemického stavu útvarov povrchových vôd bolo za obdobie do roku 2010 vykonané v 1 760 vodných útvaroch. Z toho 1 737 vodných útvarov sú vodné útvary vymedzené na riekach Slovenska a 23 vodných útvarov tvoria vodné nádrže. Na základe výsledkov hodnotenia je možné

konštatovať, že dobrý chemický stav dosahuje 1 584 (90 % z celkového počtu) vodných útvarov Slovenska. Na druhej strane 176 (10 % z celkového počtu) vodných útvarov povrchových vôd nedosahuje dobrý chemický stav.

Najväčší podiel VÚ s dobrým chemickým stavom k celkovému počtu VÚ v povodí je v povodí Dunajca a Popradu. V absolútnom vyjadrení v povodí Váhu. V správnom povodí Dunajca bolo 10,38 % vodných útvarov, ktoré nedosahovali dobrý chemický stav, zatiaľ čo v povodí Dunajca a Popradu to bolo len 2,41 % vodných útvarov.

Nedosiahnutie dobrého chemického stavu bolo spôsobené jednak špecifickými syntetickými látkami v 112 VÚ, špecifickými nesyntetickými prioritnými látkami v 44 VÚ a v siedmich vodných útvaroch boli environmentálne normy kvality prekročené oboma skupinami.

Graf 6 Chemický stav útvarov povrchových vôd



Zdroj: VÚVH, SAŽP, 2013

Dobrý stav útvarov podzemných vôd znamená dobrý kvantitatívny stav podzemných vôd a zároveň dobrý chemický stav podzemných vôd. Hodnotenie stavu podzemných vôd pozostáva z hodnotenia kvantitatívneho a chemického stavu útvarov podzemných vôd.

Pri hodnotení kvantitatívneho stavu kvartérnych a predkvartérnych útvarov podzemných vôd za rok 2007 bolo z celkového počtu 75 útvarov podzemných vôd (z toho 16 kvartérnych útvarov podzemných vôd a 59 predkvartérnych útvarov podzemných vôd) do zlého kvantitatívneho stavu zaradených 5 útvarov podzemných vôd. Dobrý chemický stav bol klasifikovaný v 82,7 % útvarov podzemných vôd, čo predstavuje 76,4 % z celkovej plochy útvarov. Zlý stav sa týka najmä kvartérnych náplavov povodia Váhu, Nitry, Hrona, Ipľa, Slanej, Rimavy, Bodvy a Hornádu. Medzi hlavné znečisťujúce látky patria sírany, chloridy, dusičnany, amoniak, pesticídy, trichlóretylén a tetra-chlóretylén. Jedným zo zdrojov chloridov je aj údržba povrchov cestných komunikácií.

Doprava a dopravná infraštruktúra nie je považovaná za kľúčový problém z hľadiska vplyvov na kvalitu a kvantitu vôd, resp. ohrozenia ich dobrého stavu. Za tieto sú vo všeobecnosti považované sídelné aglomerácie, priemysel a poľnohospodárstvo.

Vo vzťahu k rámcovej smernici o vodách boli identifikované tieto hlavné vodohospodárske problémy:

- organické znečistenie povrchových vôd,
- znečistenie povrchových vôd živinami, riziko eutrofizácie,

- znečistenie povrchových vôd prioritnými látkami a chemickými látkami relevantnými pre SR,
- hydromorfologické zmeny na vodných útvaroch,
- zhoršený kvantitatívny stav podzemných vôd,
- znečistenie podzemných vôd.

Z dopravnou infraštruktúrou súvisí hlavne problematika hydromorfologických zmien na vodných útvaroch, v súvislosti s projektami vodnej dopravy.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Administratívnym nástrojom na riešenie významných vodohospodárskych problémov sú plány manažmentu povodí a programy opatrení, ktorých cieľom je dosiahnutie požiadaviek vyplývajúcich z RSV. Je možné predpokladať, že ich implementáciou bude v budúcnosti dochádzať k zlepšovaniu stavu vodných útvarov. Nerealizácia strategického dokumentu tento stav významne neovplyvní, nakoľko doprava nie je dominantným aspektom z hľadiska vplyvov na kvalitu a kvantitu vody.

Ochrana vodárenských zdrojov

Východisková situácia a trendy

Jedným zo stanovených environmentálnych cieľov v rámci posudzovania strategického dokumentu je minimalizácia stretov s vodohospodársky významnými územiaми a zabezpečenie ich ochrany.

Popisu území ochrany vôd sa podrobnejšie venujeme v rámci kapitoly III.2.3.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Nerealizácia strategického dokumentu by znamenala zachovanie súčasného stavu, z hľadiska zásahu do existujúcich vodohospodárskych území. Z hľadiska kvalitatívnej ochrany však existuje riziko havarijného znečistenia vôd v dôsledku nezabezpečených úsekov ciest prechádzajúcich týmito územiaми. Výstavba modernej dopravnej infraštruktúry toto riziko znižuje.

Dopady zmeny klímy, povodňové riziká

Východisková situácia a trendy

Jedným z negatívnych dopadov zmeny klímy je vzrastajúce riziko povodní. Na území SR bolo identifikovaných spolu 559 oblastí s výskytom významného povodňového rizika - 378 geografických oblastí, v ktorých existuje potenciálne významné povodňové riziko a 181 geografických oblastí, v ktorých možno predpokladať, že je pravdepodobný výskyt významného povodňového rizika.

Povodne spôsobujú každoročne veľké ujmy na majetku štátu a zdraví obyvateľstva. Za obdobie rokov 2005 až 2011 spôsobili povodne na Slovensku celkové škody a náklady vo výške 710,3 mil. Eur.

Tab. 8 Následky povodní za obdobie rokov 2005-2011

Rok	Počet povodňou postihnutých sídiel	Zaplavené územia (ha)	Škody pri povodniach (mil. eur)	Náklady (mil. eur)		Náklady a škody celkom (mil. eur)
				Záchranné práce	Zabezpečovacie práce	
2005	237	9 237	24,03	2,24	2,67	28,94
2006	512	30 730	47,90	5,98	6,42	60,30
2007	60	339	2,49	0,30	0,21	3,00
2008	188	3 570	39,75	3,59	2,51	45,85
2009	165	6 867	8,41	1,59	1,30	11,30
2010	1 100	103 006	480,85	17,93	27,53	526,31
2011	87	3 076	20,01	2,00	12,58	34,59

Zdroj: MP SR, MŽP SR, VÚVH

Jedným z dôvodov zvyšovanie povodňového rizika je aj znižovanie retenčnej schopnosti územia z titulu vytvárania spevnených plôch a následného odvádzania vôd z povrchového odtoku priamo do recipientov. Plocha dopravnej infraštruktúry pritom tvorí z celoslovenského hľadiska významnú zložku. Pri tvorbe koncepcií protipovodňového manažmentu je potrebné tejto otázke venovať patričnú pozornosť.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

V prípade, ak by sa projekty definované stratégiou neuskutočnili, vývoj v riešení protipovodňovej ochrany územia bude prebiehať v súlade s plánmi manažmentu povodňového rizika, ktorá smeruje k čo najväčšej možnej eliminácii rizika na realizáciu opatrení, ktorých cieľom je zníženie pravdepodobnosti záplav územia povodňami a na zníženie potenciálnych nepriaznivých následkov povodní na ľudské zdravie, životné prostredie, kultúrne dedičstvo a hospodársku činnosť.

1.7 OCHRANA PRÍRODY A KRAJINY

Ciele

- Nezhoršovať stav biodiverzity
- Minimalizovať zásahy do chránených území a území Natura
- Udržať ekologickú stabilitu krajiny

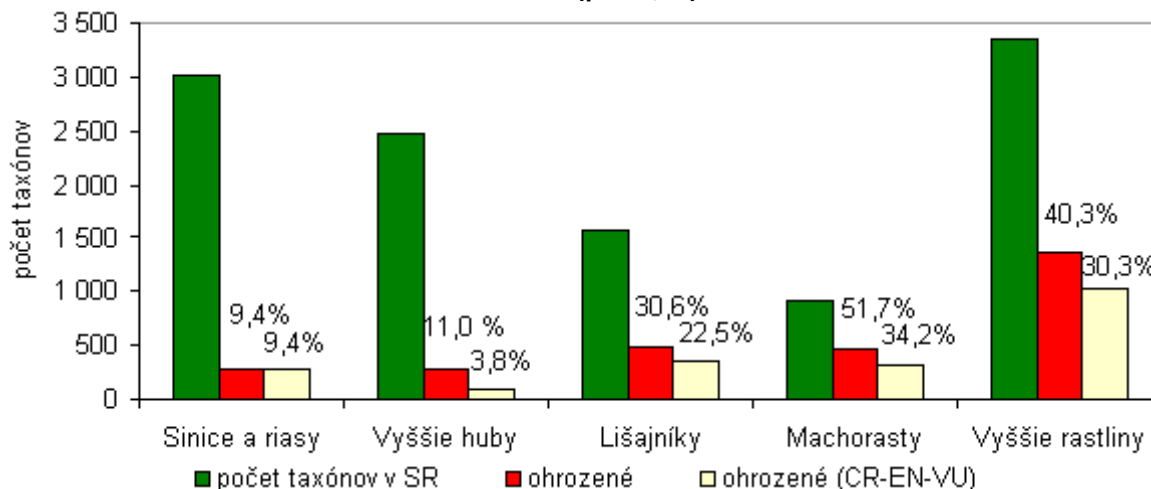
Biodiverzita

Východisková situácia a trendy

Celkový stav, trendy a ohrozenia biodiverzity podrobne charakterizuje „Štvrtá národná správa o implementácii Dohovoru o biologickej diverzite v Slovenskej republike“ (2009).

Vysoká biodiverzita je výsledkom špecifických stanovištných podmienok, ale aj vplyvu ľudskej činnosti. Na Slovensku bolo dosiaľ opísaných viac ako 11 270 rastlinných druhov (vrátane rias), V dôsledku intenzívneho využívania prírodných zdrojov sú v súčasnosti mnohé rastlinné druhy vyhynuté, niektoré sa stali vzácnymi, iné sú ohrozené. Regionálne a lokálne **červené zoznamy** sú významným zdrojom informácií a spresňujú znalosti o ohrození rastlinných taxónov z celonárodného hľadiska. V súčasnosti je v červenom zozname vyšších rastlín zapísaných **1 270 taxónov** (v roku 1992 - 1 009), z čoho vyhynutých je 77 druhov (32 druhov v roku 1992) a 220 druhov je klasifikovaných ako endemity.

Graf 7 Počet taxónov rastlín a ich ohrozenosť (počet, %)

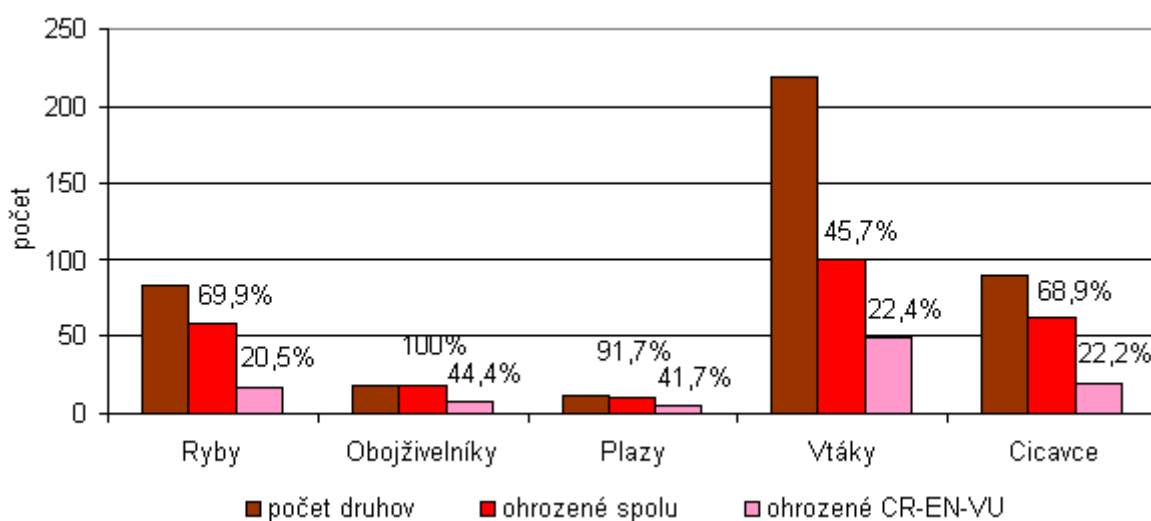


Zdroj: ŠOP SR; Spracoval: SAŽP

V Slovenskej republike sa viac ako jedna tretina pôvodných druhov rastlín nachádza v rôznom stupni ohrozenosti. Najviac kriticky ohrozených druhov flóry SR pochádza z biotopov globálne ohrozených v celej strednej Európe (rašeliniská, mokrade, zaplavované lúky, slaniská, piesky). Ubúdajú aj druhy senzitivne na eutrofizáciu vodných tokov a nádrží. Základnou **príčinou ohrozenia rastlín** je práve deštrukcia týchto stanovišť - či už priama (napr. premena ekosystémov, výstavba, ťažba nerastných surovín), alebo nepriama (napr. znečisťovanie, zmeny vodného režimu).

Na Slovensku bolo dosiaľ opísaných viac ako 28 800 živočíšnych druhov (vrátane bezstavovcov), pričom stav ich ohrozenosti je čoraz významnejší. Alarmujúci stav je najmä pri stavovcoch, ktoré sú v rôznom stupni ohrozenosti. U všetkých živočíchov spočíva prioritná požiadavka v zabezpečení ochrany ich biotopov, teda dostatočne veľkých a zachovalých území, v ktorých môžu prirodzene prežívať a rozmnožovať sa.

Graf 8 Počet druhov stavovcov a ich ohrozenosť (počet, %)



Zdroj: ŠOP SR; Spracoval: SAŽP

Najohrozenejšími biotopmi na Slovensku sú vnútrozemské slaniská a slané lúky, karpatské travertínové slaniská, vnútrozemské panónske pieskové duny, alpínske a subalpínske travinno-bylinné porasty, alpínske snehové výležišká, suchomilné travinno-bylinné a krovinové porasty na vápencoch s výskytom druhov z čeľade *Orchidaceae*, aktívne vrchoviská, prechodné rašeliniská a trasoviská, vápnité slatiny s maricou pilkatou a druhmi zväzu *Caricoin davallianae*, slatiny s vysokým obsahom báz, penovcové prameniská. Z hľadiska výstavby dopravnej infraštruktúry sú najviac ohrozované mokradové biotopy, ktoré sú citlivé na zmenu vodného režimu.

Faktory pôsobiace negatívne na biodiverzitu

Len 17 % biotopov a druhov chránených v zmysle národnej a európskej legislatívy je v priaznivom stave. Naproti tomu za nepriaznivý možno považovať stav 65 % biotopov a 52 % sledovaných druhov.

Degradácia a strata biodiverzity má závažné environmentálne, ekonomické a sociálne dopady. Súčasné poškodenie a ohrozenie bioty a biodiverzity je sprievodným javom činnosti človeka v krajine, vrátane dopravy. Medzi dôsledky budovania nových dopravných koridorov, je napr. fragmentácia krajiny, strata biotopov, znižovanie stupňa ekologickej stability, šírenie nepôvodných druhov, poškodenie bioty v dôsledku znečistenia ovzdušia a vôd.

Fragmentáciu krajiny spôsobujú najmä líniové stavby, ktoré vytvárajú bariéry pri migrácii živočíchov a vnášajú cudzí prvok do prostredia. Svojou konštrukciou sú často príčinou ich usmrtenia (cestná a železničná doprava, elektrické vedenie). S fragmentáciou krajiny je spojená aj degradácia

genofondu izolovaných populácií a zvyšovanie zraniteľnosti ekosystémov, čo veľmi necitlivo ovplyvňuje celkovú biodiverzitu.

Invázne druhy predstavujú pre biodiverzitu v Slovenskej republike výraznú hrozbu. V súčasnosti je na území Slovenska evidovaných 126 invázných druhov rastlín, z toho 28 invázných neofytov, 19 invázných archeofytov a 79 potenciálne invázných druhov, ktoré sa invázne správajú. Medzi najagresívnejšie nepôvodné druhy rastlín patrí napr. boľševník obrovský, pohánkovec japonský, pohánkovec český, pohánkovec sachalínsky, netýkavka žliazkatá, zlatobyľ kanadská, zlatobyľ obrovská. Ich rozširovanie je evidované najmä v dopravných koridoroch.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizovali

V prípade, ak by sa aktivity OPII nerealizovali, nedošlo by k ovplyvneniu niektorých druhov rastlín, živočíchov a biotopov. Je však potrebné povedať, že pri znížení dostupnosti regiónov je vysoká biodiverzita v biotopoch viazaných na extenzívne obhospodarovanie ohrozovaná opúšťaním a postupným zarastaním, čo priamo ohrozuje druhy, viazané na tieto biotopy.

Územná ochrana

Východisková situácia a trendy

Národná sieť chránených území

Národná sieť chránených území je definovaná v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny, ktorým sa vyhlasujú chránené územia v 2 až 5. stupni ochrany v 7 kategóriách (národný park, chránená krajinná oblasť, prírodná rezervácia, prírodná pamiatka, chránený areál, chránený krajinný prvok a chránené vtáčie územie).

V súčasnosti sa v súvislosti s prípravou nového zákona o ochrane prírody a krajiny a v súvislosti s budovaním sústavy Natura pripravuje prehodnocovanie siete chránených území.

Popisu chránených území v národnej sústave CHÚ sa podrobnejšie venujeme v rámci kapitoly III.2.2.

Európska sústava chránených území Natura 2000

V zmysle európskej legislatívy je európska sústava chránených území tvorená územiaми európskeho významu a chránenými vtáčimi územiaми.

Územia európskeho významu (ÚEV) podľa smernice o biotopoch slúžia na udržanie alebo zlepšenie priaznivého stavu európsky významných typov biotopov a rastlinných a živočíšnych druhov vyskytujúcich sa v týchto územiach. ÚEV boli navrhnuté pre 44 druhov rastlín, 96 druhov živočíchov a 66 typov biotopov, z toho 23 prioritných. V zmysle záverov biogeografických seminárov bolo na doplnenie v alpskom biogeografickom regióne označených 17 biotopov a 23 druhov. V panónskom biogeografickom regióne bolo potrebné doplniť územia pre 16 biotopov a 29 druhov. Aktuálny celkový počet ÚEV je 473 území. Do 6 rokov od zverejnenia rozhodnutia Komisie o prijatí zoznamu navrhnutých ÚEV je SR povinná vyhlásiť všetky územia v niektorej z kategórii chránených území podľa národnej legislatívy.

Popisu území Natura 2000 sa podrobnejšie venujeme v rámci kapitoly III.2.1.

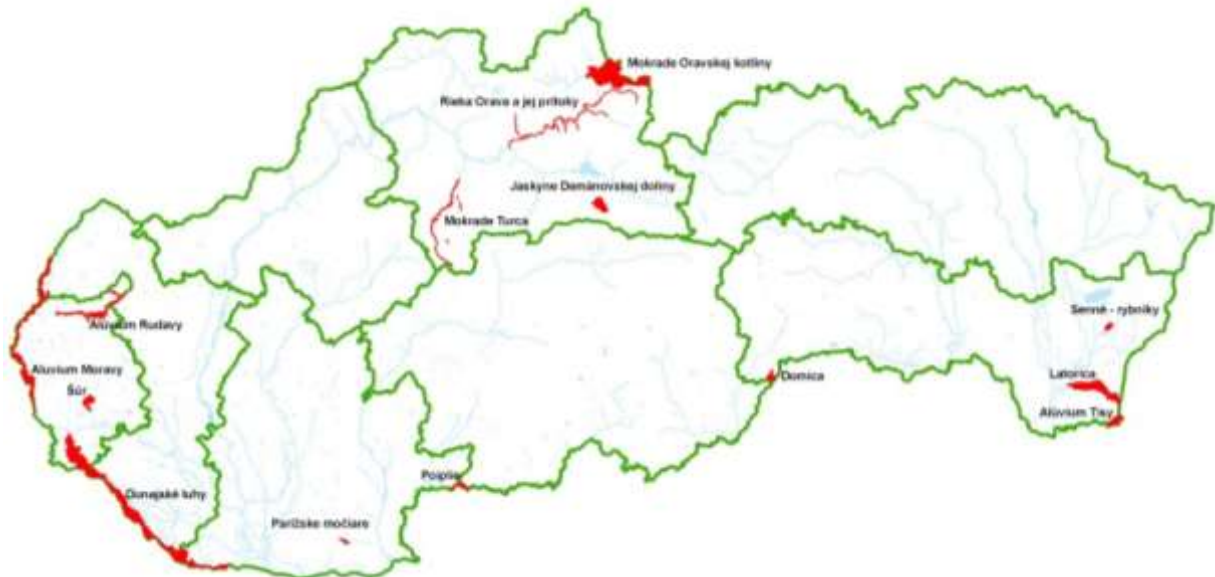
Ochrana územia podľa medzinárodných dohovorov

Niektoré územia sú chránené aj podľa medzinárodných dohovorov, prípadne iných medzinárodných právnych aktov.

Podľa Medzinárodnej dohody UNESCO o ochrane významných prírodných krás v rámci programu „Človek a biosféra - MaB“ sú do zoznamu území MaB zapísané 4 lokality biosférických rezervácií (BR Vysoké Tatry, BR Poľana, BR Východné Karpaty a BR Slovenský kras). V zmysle Ramsarského dohovoru je do Zoznamu medzinárodne významných mokradí zapísaných 14 lokalít. (Parížske

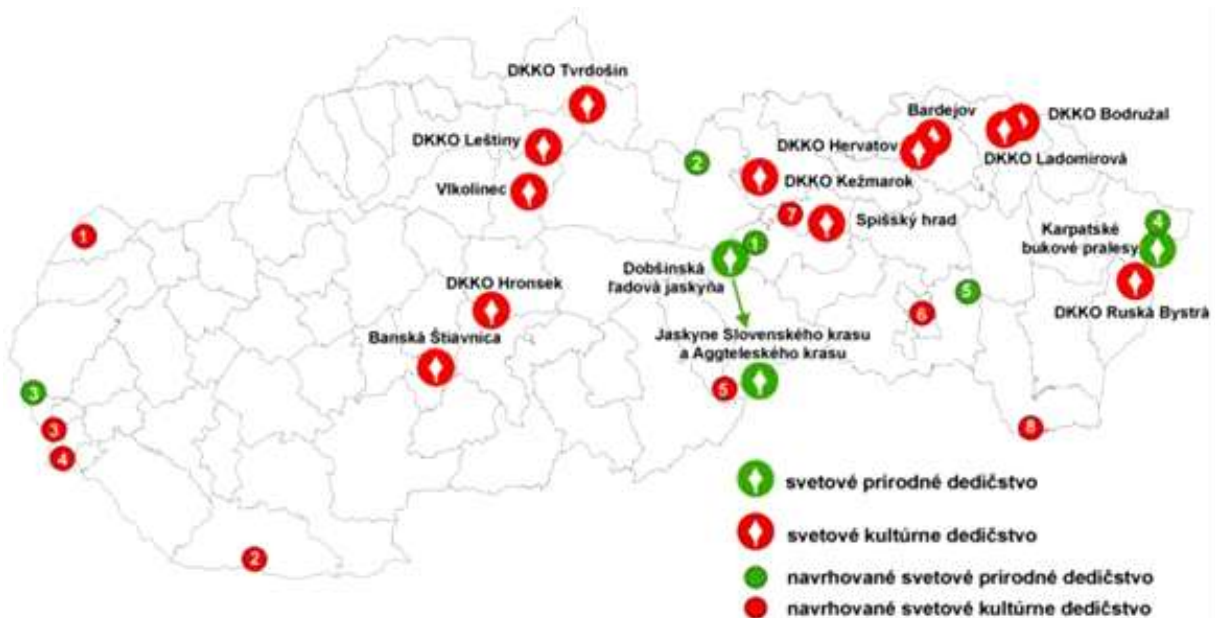
močiare, Šúr, NPR Senné - rybníky, Dunajské luhy, Niva Moravy, Latorica, Alúvium Rudavy, Mokrade Turca, Poiplie, Mokrade Oravskej kotliny, Rieka Orava a jej prítoky, Domica, Tisa, Jaskyne Demänovskej doliny). V Zozname svetového kultúrneho a prírodného dedičstva je zapísaných 5 lokalít zo Slovenska, z toho dve ako prírodné dedičstvo (Jaskyne Slovenského a Aggteleckého krasu, Karpatské bukové pralesy).

Obr. 4 Prehľad Ramsarských lokalít v SR



Zdroj: ŠOP SR; Spracoval: SAŽP

Obr. 5 Lokality svetového kultúrneho a prírodného dedičstva SR



Zdroj: ŠOP SR; Spracoval: SAŽP

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

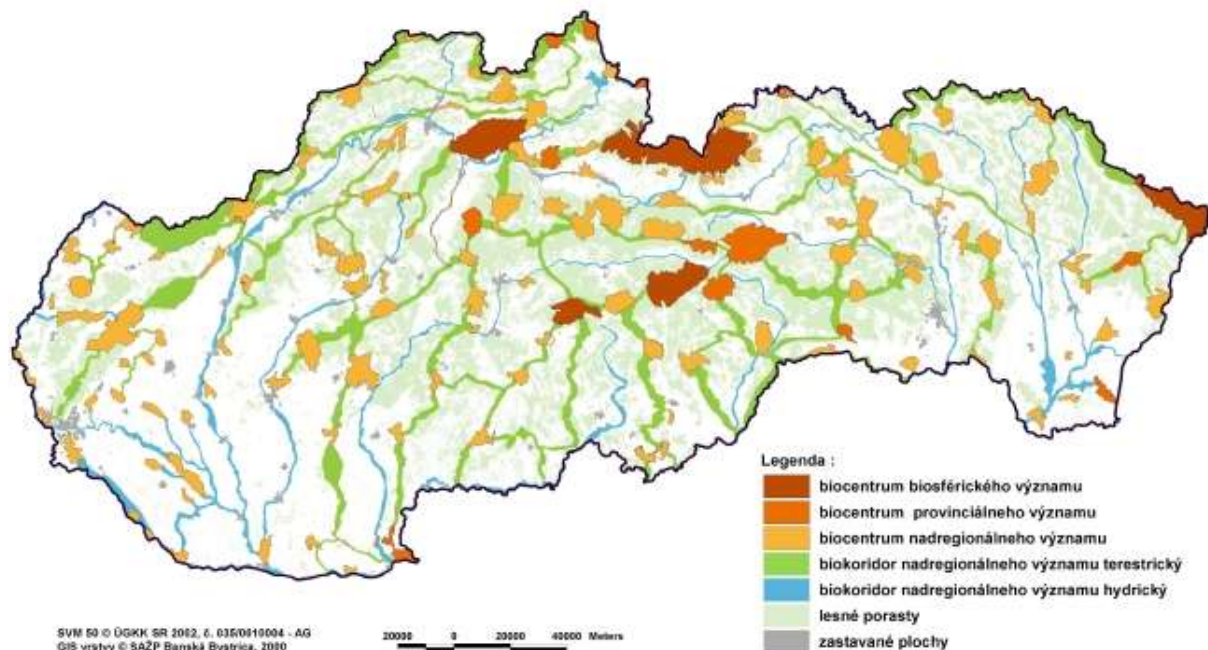
V prípade, ak by sa aktivity OPII nerealizovali, predstavovalo by to zníženie tlaku na niektoré chránené územia. Nerealizovali by sa tiež zásahy do niektorých chránených lokalít.

Územný systém ekologickej stability

Východisková situácia a trendy

Územný systém ekologickej stability je celopriestorová štruktúra navzájom prepojených ekosystémov, ktoré zabezpečujú rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Táto je tvorená biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v hierarchických úrovniach: nadregionálnej, regionálnej a miestnej (lokálnej) úrovni.

Obr. 6 Generel územného systému ekologickej stability (GNÚSES), 2000



Zdroj: SAŽP

Podľa generelu v roku 1992 bolo na Slovensku vyčlenených 87 biocentier rôznej hierarchie (biosférický, provinciálny, nadregionálny význam). V rámci aktualizovaného GNÚSES v roku 2000 počet biocentier vzrástol na 138 (5 biosférického významu, 13 provinciálneho významu 120 nadregionálneho významu).

Nadregionálny územný systém ekologickej stability tvorí cca 2 660 km biokoridorov nadregionálneho, provinciálneho a biosférického významu. Tieto boli určované podľa historických migračných ciest flóry Slovenska a možných smerov migračných ciest flóry Slovenskej republiky v súčasnosti. Hlavné nadregionálne biokoridory sa v rôznej šírke tiahnu najmä dolinami väčších riek (príklad Dunaj, Považie, Latorica), pohoriami (príklad Malé Karpaty - Považský Inovec - Strážovské vrchy - Malá Fatra - Chočské vrchy - Tatry - Pieniny, alebo okolo pohorí (príklad Burda - Podunajská pahorkatina s prechodom do Štiavnických vrchov).

Protikladom biokoridorov sú líniové bariéry, ktoré zabraňujú migráciu bioty v krajine a narušujú jej ekologickú stabilitu. Môže ísť o poloprirodné bariéry, ktoré vznikajú antropogénnym zásahom do vodných tokov, najmä ich znečistením. Umelé bariéry predstavujú sieť antropogénnych dopravných koridorov. Na nadregionálnej úrovni k nim patria najzaťaženejšie cesty a železnice.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

V prípade, ak by neboli realizované aktivity OPII, nedošlo by k vytváraniu nových bariér v krajine. Na druhej strane modernizácia jestvujúcich líniových dopravných systémov dáva možnosť zmierniť existujúce bariéry vo vzťahu k migračným trasám, zlepšiť priepustnosť biokoridorov a tým zmierniť dopady fragmentácie na populácie druhov a obmedziť priame úhyny chránených druhov živočíchov.

1.8 KULTÚRNE DEDIČSTVO

Ciele

- **Chrániť kultúrne dedičstvo**

Východisková situácia a trendy

Pod pojem kultúrne dedičstvo v tomto dokumente zahrňame kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti, archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality.

Ochrana, obnova, využívanie a prezentácia pamiatok a pamiatkových území je upravená zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Základ historických sídelných štruktúr v krajine predstavujú nehnuteľné kultúrne pamiatky.

Tab. 9 Vývoj štruktúry nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok (NKP) podľa druhov

Druhové členenie KP*	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pamiatky architektúry	7 738	7 799	7 802	8 069	8 092	8 408	8 927
Pamiatky archeológie	360	368	369	376	393	407	408
Pamiatky histórie	1 386	1 382	1 380	1 394	1 401	1 399	1 164
Pamiatky historickej zelene	340	341	344	344	373	382	409
Pamiatky ľudovej architektúry	1 833	1 823	1 821	1 902	2 055	2 099	2 197
Pamiatky technické	454	484	496	500	526	520	593
Pamiatky výtvarné	1 005	1 015	1 007	1 367	1 506	1 603	1 379
Spolu	13 116	13 212	13 228	13 952	14 346	14 818	15 077

* Uvádza sa počet pamiatkových objektov, z ktorých pozostávajú NKP

Zdroj: Pamiatkový úrad SR

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Stav nehnuteľných kultúrnych pamiatok nepriaznivo ovplyvňujú aj účinky dopravy. Nakoľko väčšina pamiatok je viazaná na centrá sídelných útvarov, mnohé z nich sú ovplyvňované emisiami a vibráciami z dopravy. Pri nerealizovaní stavieb dopravnej infraštruktúry, ktoré odvádzajú časť dopravy z intravilánov miest a obcí, je možné očakávať pretrvávanie a zhoršovanie tohto nepriaznivého stavu.

1.9 MATERIÁLNE ZDROJE

Ciele

- **Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov**
- **Racionálne využívať prírodné zdroje**
- **Predchádzať vzniku odpadov**

Energie

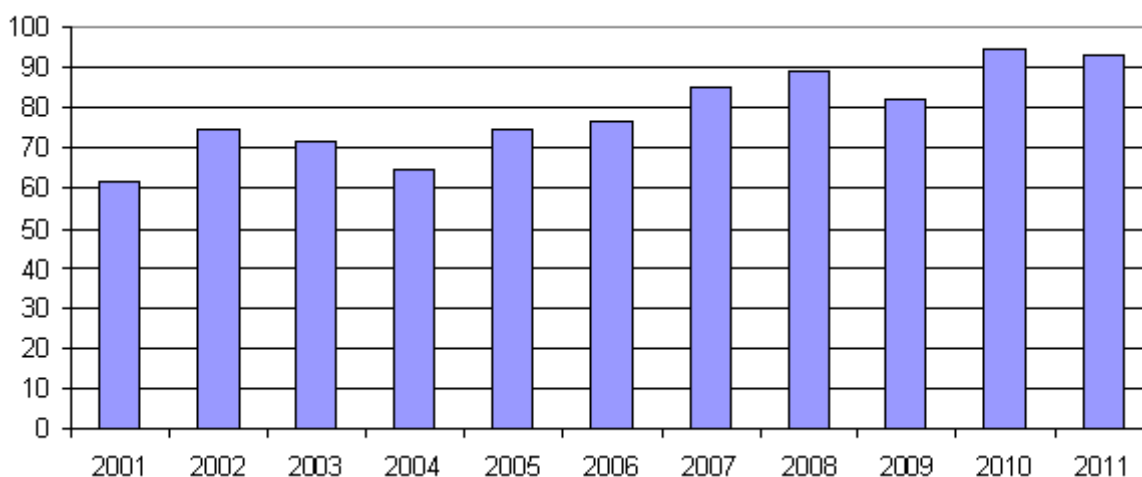
Východisková situácia a trendy

Doprava je jediný sektor národného hospodárstva SR aj EÚ, ktorý vykazuje dlhodobý rast spotreby energie. Logistické služby zamerané na prepravu tovarov a stále rastúci počet nových vozidiel sa najviac podieľajú na raste spotreby energie v doprave, čo aj napriek znižujúcej sa mernej spotrebe osobných a nákladných automobilov neprináša absolútnu úsporu energie. Faktormi nárastu sú najmä zvyšovanie životnej úrovne obyvateľov a rozvoj cestnej infraštruktúry. Spotreba energie v železničnej

osobnej doprave poklesla o viac ako jednu tretinu a jej výkon klesol o 20 %. Výkon cestnej verejnej dopravy poklesol o 40 %. Sústavný pozvoľný presun z hromadnej na individuálnu dopravu a z železničnej na cestnú dopravu predstavuje riziko zvyšovania energetickej náročnosti dopravy.

Konečná spotreba energie v sektore dopravy za obdobie 10 rokov má kolísavý charakter. Najväčší podiel spotreby energie v sektore dopravy na konečnej spotrebe energie tvorí konečná spotreba kvapalných palív (98 %). Podiel konečnej spotreby tuhých palív, plyných palív a elektrickej energie je malý. Najväčší podiel na celkovej spotrebe energie v sektore dopravy má cestná doprava. V spotrebe automobilových benzínov možno pozorovať pretrvávajúci trend rastu spotreby. V roku 2011 narástla spotreba automobilových benzínov o viac ako 30 % oproti roku 1990. Svedčí to o stále rastúcom trende ekologicky najnepriaznivejšej individuálnej automobilovej doprave. Stúpajúci trend spotreby pohonných hmôt pripadajúcich na tisíc prepravených osôb v cestnej doprave je ovplyvnený stúpajúcim podielom individuálnej automobilovej dopravy (IAD) a klesajúcim podielom cestnej hromadnej dopravy.

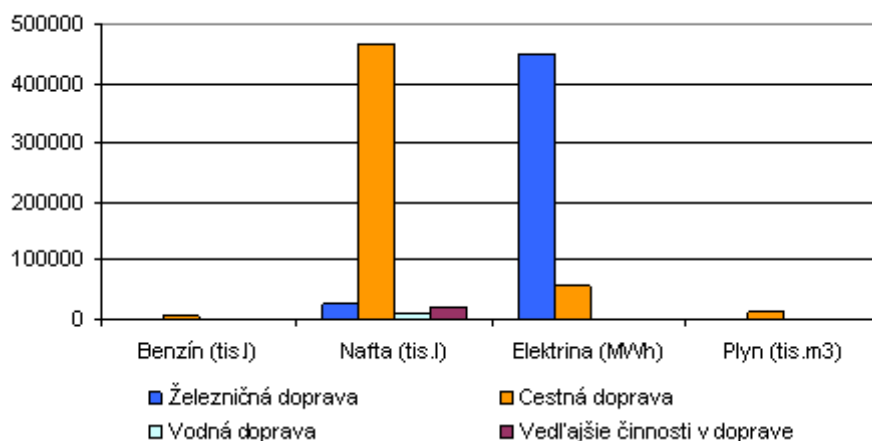
Graf 9 Konečná spotreba energie a palív v sektore dopravy



Zdroj: ŠÚ SR, Spracoval: SAŽP

Spotreba motorovej nafty sa v roku 2011 zdvojnásobila oproti roku 2000. Pozitívne možno hodnotiť zvýšenú spotrebu LPG, ktorá od roku 1997 narastá a v roku 2003 bola zaznamenaná najväčšia spotreba LPG počas celého sledovaného obdobia (30 483 t). Po tomto roku má už kolísavý charakter.

Graf 10 Spotreba palív a elektriny v sektore dopravy podľa druhu dopravy v roku 2011



Zdroj: ŠÚ SR, Spracoval: SAŽP

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Trend nárastu spotreby pohonných hmôt možno očakávať aj v budúcom období, v súvislosti s nárastom automobilizácie v SR, ktorá bude pokračovať hlavne v okresoch severného a východného Slovenska. V prípade nerealizácie OPII môže byť tento scenár ešte o niečo nepriaznivejší, v dôsledku nehospodárnosti jazdy a vytvárania kongescií.

Nerastné suroviny

Východisková situácia a trendy

Výstavba dopravnej infraštruktúry ovplyvňuje zásoby nerastných surovín v okolí stavieb z titulu pomerne vysokých nárokov na suroviny, hlavne stavebný kameň a štrkopiesky. Zásoby a ťažba nerudných a stavebných surovín v SR pokrývajú ich domácu spotrebu a predstavujú aj významnú exportnú komoditu.

Stavebný kameň a štrkopiesky sú v zmysle banského zákona zaradené ako tzv. nevyhradené nerasty. Podľa evidencie ložísk nevyhradených nerastov k 1.1.2011 je na území Slovenska evidovaných spolu 457 ložísk nevyhradených nerastov s celkovými geologickými zásobami 2 800 mil. ton. Ťažba na ložiskách nevyhradených nerastov dosiahla v roku 2010 8,3 mil. ton.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Ťažba nerastných surovín je dôležitou súčasťou národného hospodárstva. V prípade nerealizácie stavieb dopravnej infraštruktúry by bol tento segment významne oslabený.

Odpady

Východisková situácia a trendy

Z hľadiska produkcie odpadov podľa štatistickej klasifikácie ekonomických činností bola sekcia H - **Doprava** a skladovanie v roku 2008 na siedmom mieste s podielom 1,81 %. V roku 2009 s podielom 2,50 % na ôsmom mieste a v rokoch 2010 a 2011 až na desiatom mieste s podielom 1,35 %, a 1,10 %.

V súvislosti s rozvojom dopravnej infraštruktúry je relevantná predovšetkým problematika produkcie stavebných odpadov a odpadov z demolácií. Stavebné odpady a odpady z demolácií vznikajú nielen pri výstavbe, ale aj pri údržbe stavieb, pri zmenách už dokončených stavieb a odstraňovaní stavieb. V rokoch 2005 až 2011 sa zvyšovala celková produkcia stavebných odpadov a odpadov z demolácií a zároveň stúpal podiel na celkovej produkcii odpadov. V roku 2005 predstavovali stavebné odpady a odpady z demolácií (vrátane výkopovej zeminy z kontaminovaných miest) 20,38 % z celkovej produkcie odpadov a v roku 2011 už 27,53 %. Nárast produkcie v roku 2011 oproti roku 2005 predstavuje 33,92 % (755 672,10 t).

Stavebné odpady a odpady z demolácií predstavujú **významný zdroj druhotných surovín**. Z uvedenej skutočnosti vychádza Program odpadového hospodárstva Slovenskej republiky na roky 2011 - 2015, v rámci ktorého bol pre stavebný odpad a odpad z demolácií stanovený cieľ, ktorým je do konca roka 2015 zvýšiť prípravu na opätovné použitie, recykláciu a zhodnotenie stavebného odpadu (s výnimkou odpadu 17 05 04 zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03) najmenej na 35% hmotnosti vzniknutého odpadu.

Rozvoj IKT súvisí s produkciou odpadov z vyradených elektronických zariadení. Z hľadiska celkovej produkcie odpadov v rámci SR sa nejedná o významné množstvá, sekcia J - Informácie a komunikácia sa v roku 2011 podieľala na celkovom množstve odpadov iba 0,04 %, keď bolo vyprodukovaných 3 880,5 t odpadov, z toho 925 t nebezpečných.

Pravdepodobný vývoj, ak by sa OPII nerealizoval

Nerealizácia stavieb dopravnej infraštruktúry a rozvoja informatizácie spoločnosti oblasť nakladania s odpadmi významne neovplyvňuje.

2 INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000) A CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI

2.1 NATURA 2000

2. V zmysle implementácie princípov európskej politiky pri ochrane biodiverzity a ekosystémov sa na Slovensku uskutočňuje úplná realizácia sústavy chránených území Natura 2000. Z právneho hľadiska ide o proces implementácie dvoch základných smerníc, ktoré tvoria základ ochrany prírody v EÚ - Smernica Rady 79/409/EHS z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúceho vtáctva v platnom znení (Smernica o vtákoch) a Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín v platnom znení (Smernica o biotopoch). Cieľom európskej sústavy chránených území (Natura 2000) je zabezpečiť ochranu najzväčnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a ochranu prírodných biotopov, zachovať priaznivý stav biotopov a druhov európskeho významu ako prírodného dedičstva.

Sústavu Natura 2000 tvoria dva typy území:

- **územia európskeho významu (ÚEV)**, vyhlasované na základe Smernice o biotopoch,
- **chránené vtáčie územia (CHVÚ)**, vyhlasované na základe Smernice o vtákoch.

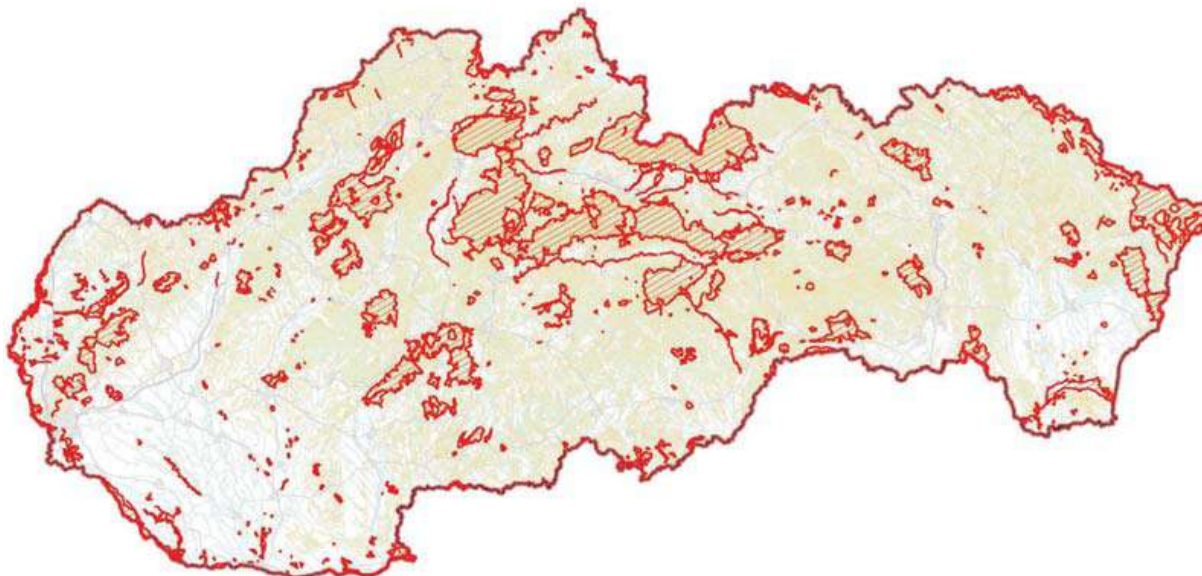
Územia európskeho významu (ÚEV)

V zmysle Smernice o biotopoch bol na Slovensku spracovaný Národný zoznam území európskeho významu, vydaný Výnosom Ministerstva životného prostredia SR č. 3/2004-5.1, ktorý zahŕňa 382 lokalít. K týmto územiám európskeho významu bolo vytypovaných ďalších 97 území na doplnenie Národného zoznamu navrhovaných území európskeho významu na základe záverov medzinárodných odborných biogeografických seminárov. Lokality boli vymedzené pre ochranu vybraných druhov európskeho významu a biotopov európskeho významu, ktoré v národnom zozname území európskeho významu z roku 2004 neboli dostatočne zastúpené. V októbri 2011 bol uznesením vlády SR č. 577/2011 národný zoznam o uvedených 97 lokalít rozšírený a zároveň bolo vylúčených 6 pôvodných lokalít. Aktuálny celkový počet ÚEV je 473 území s výmerou 584 353 ha. Celkový podiel ÚEV z rozlohy SR dosahuje 11,9 %.

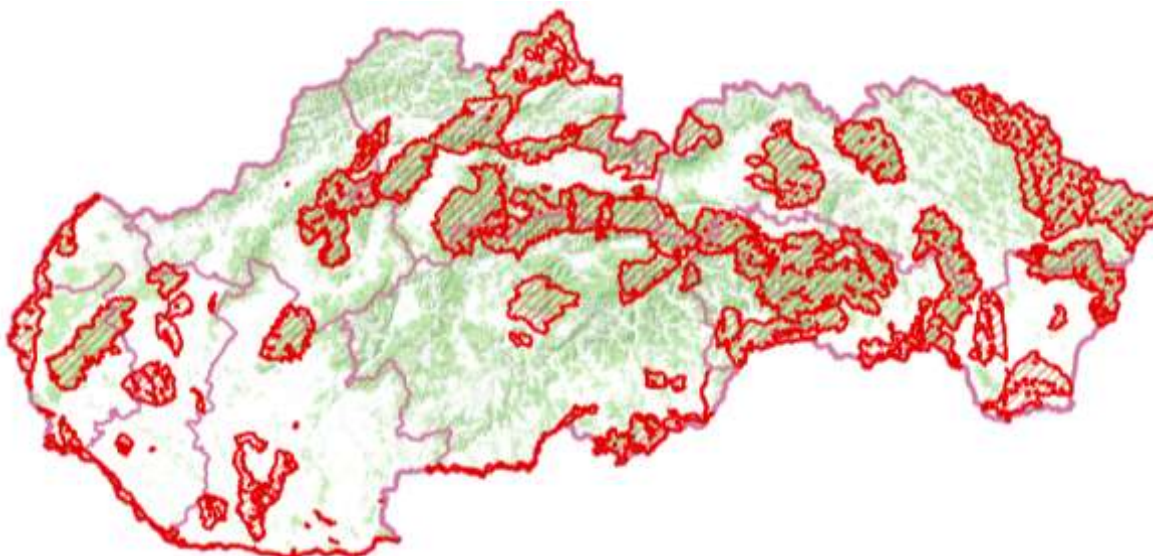
Chránené vtáčie územia (CHVÚ)

CHVÚ sa vyhlasujú za účelom zabezpečenia prežitia a rozmnožovania niektorých druhov vtákov. Sú to biotopy druhov vtákov európskeho významu a biotopy sťahovavých druhov vtákov, najmä oblasti ich hniezdenia, preperovania, zimovania, ako aj miesta odpočinku na ich migračných trasách.

Národný zoznam chránených vtáčích území schválený Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 636 z 9. júla 2003 obsahoval 38 území. Na základe požiadaviek Európskej komisie bol zoznam v roku 2010 doplnený o 5 území a zároveň z neho boli vylúčené 2 územia. Aktualizovaný zoznam zmenený Uznesením vlády SR č. 345 zo dňa 25. mája 2010 obsahuje celkom 41 území. K 1. januáru 2013 je vyhlásených už všetkých 41 CHVÚ. Ich výmera spolu činí 1 282 811,0186 ha, čo je 26,16 % podiel z rozlohy SR.

Obr. 7 Aktualizovaný prehľad území európskeho významu v SR

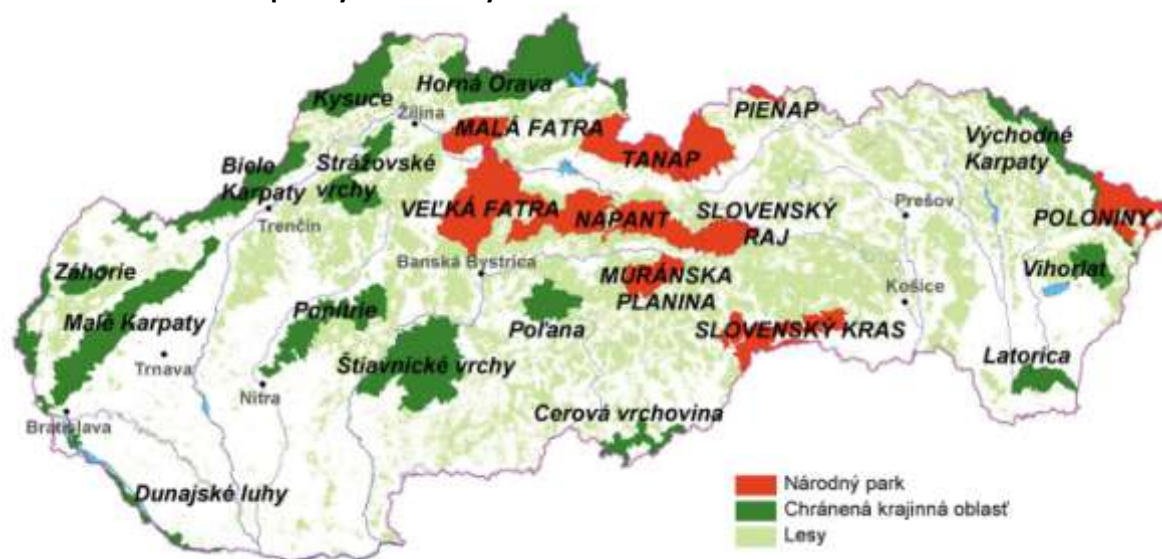
Zdroj: SAŽP

Obr. 8 Aktualizovaný prehľad chránených vtáčích území v SRZdroj: <http://geo.enviroportal.sk/vu/>

2.1 NÁRODNÁ SIEŤ CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ PODĽA ZÁKONA Č. 543/2002 Z.Z.

Na Slovensku sú najcennejšie časti prírody zaradené v niektorej z kategórií chránených území v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny. Zabezpečenie ich ochrany a minimalizácia negatívnych vplyvov, na ktorých sa podieľa aj výstavba a prevádzka dopravnej infraštruktúry je cieľom strategického posudzovania. Pre územnú ochranu stanovuje zákon o ochrane prírody a krajiny päť stupňov ochrany. Platí, že najvyšší stupeň je najprísnejším stupňom ochrany. Pre každú kategóriu chráneného územia je stanovený príslušný stupeň ochrany a zároveň zákon definuje tie činnosti, ktorých vykonávanie je v príslušnom stupni ochrany zakázané.

Obr. 9 Prehľad veľkoplošných chránených území v SR



Tab. 10 Prehľad chránených území v SR (stav k 31.12.2012)

Kategória	Počet	Výmera chráneného územia (ha)	Výmera ochranného pásma (ha)	% z rozlohy SR (aj s OP)
Chránené krajinné oblasti	14	522 582	-	10,66
Národné parky	9	317 890	270 128	11,99
Spolu	23	840 471	270 128	22,65
Chránené krajinné prvky	1	3	-	0,00
Chránené areály	173	11 023	2 425	0,27
Prírodné rezervácie (vrátane 2 súkromných)	392	14 246	301	0,30
Národné prírodné rezervácie	219	84 189	2 239	1,76
Prírodné pamiatky (bez jaskýň a vodopádov)	218	1 586	207	0,04
Prírodné pamiatky – verejnosti voľne prístupné jaskyne	35	0	31	0,00
Prírodné pamiatky – ostatné vyhlásené jaskyne	7	0	261	0,01
Prírodné pamiatky – prírodné vodopády	0	0	0	0,00
Národné prírodné pamiatky (bez jaskýň a vodopádov)	11	59	27	0,00
Národné prírodné pamiatky – jaskyne	44	0	3 055	0,06
Národné prírodné pamiatky – prírodné vodopády	5	0	0	0,00
Spolu MCHÚ - počet	1 105	-	-	-
Spolu MCHÚ – rozloha (MCHÚ + OP)	119 650	111 105	8 545	2,44

Zdroj: ŠOP SR

Výmera 9 NP (6,48 % rozlohy SR), ochranných pásiem NP (5,51 % rozlohy SR) a 14 CHKO (10,66 % rozlohy SR) tvorí spolu 22,65 % (1 110 599 ha) z územia SR (4 903 400 ha).

Celkovo sa na území CHKO nachádza spolu 247 maloplošných chránených území (MCHÚ) s celkovou výmerou (spolu s ich ochrannými pásmami) 12 471 ha (2,4 % z územia CHKO), na území NP to je 209

MCHÚ s celkovou výmerou (spolu s ich OP) 72 396 ha (22,8 % z územia NP), na území ochranných pásiem NP to je 68 MCHÚ s celkovou výmerou (spolu s ich OP) 2 488 ha (0,9 % z územia OP NP) a na území mimo CHKO, NP a OP NP v tzv. voľnej krajine sa nachádza 581 MCHÚ s celkovou výmerou (spolu s ich OP) 32 295 ha (0,9 % z rozlohy tzv. voľnej krajiny a 27,0 % z celkovej výmery MCHÚ (vrátane ich OP) v SR. Výmera všetkých MCHÚ (vrátane ich OP) tvorí 2,44 % územia Slovenska.

2.2 CHRÁNENÉ OBLASTI URČENÉ NA ODBER PITNEJ VODY

Vodárenské zdroje a ich ochranné pásma

V zmysle § 7 vodného zákona sú predmetom ochrany vodárenské zdroje, ktorými sú útvary povrchových a podzemných vôd využívané na odbery vôd pre pitnú vodu alebo využiteľné na zásobovanie obyvateľstva pre viac ako 50 osôb, alebo umožňujúce odber vody na takýto účel v priemere väčšom ako 10 m³ za deň. Na ich ochranu sú v SR určené tri druhy ochrany, a to:

- ochranné pásma vodárenských zdrojov;
- povodia vodárenských tokov;
- chránené vodohospodárske oblasti (ďalej ako CHVO).

Tab. 11 Prehľad vodárenských zdrojov a ich ochranných pásiem

Čiastkové povodie	Počet vodárenských zdrojov		Počet ochranných pásiem vodárenských zdrojov		Výmera ochranných pásiem vodárenských zdrojov (ha)	
	podzem. vôd	povrch. vôd	podzem. vôd	povrch. vôd	podzem. vôd	povrch. vôd
Morava	90	0	31	0	13 865	0
Dunaj	77	0	29	0	6 030	0
Váh	760	5	447	14	211 671	19 436
Hron	274	7	173	7	56 917	9 542
Ipeľ	55	1	70	1	15 917	8 400
Slaná	62	5	76	6	13 789	13 762
Bodva	3	1	30	7	12 146	10 416
Hornád	152	4	124	18	19 324	72 693
Bodrog	215	11	230	17	7 082	339 459
SÚPD	1 688	34	1 210	70	356 472	473 708
SÚPV	46	9	59	11	15 580	15 925
Spolu SR	1 734	43	1 269	81	372 052	489 633

SÚPD - správne územie povodia Dunaja
SÚPV - správne územie povodia Visly

Zdroj: Vodný plán Slovenska, 2009

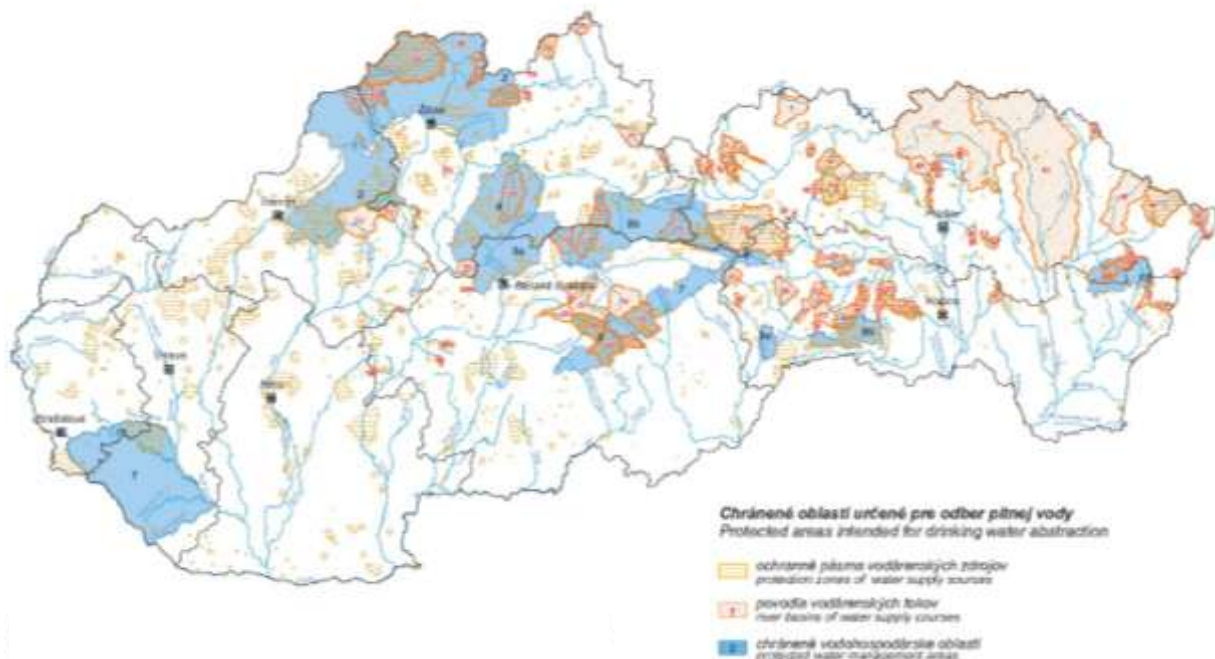
Povodia vodárenských tokov

V SR je vyhlásených 102 vodárenských tokov, ktoré sú využívané alebo využiteľné ako vodárenské zdroje na odber pitnej vody. Ich zoznam je uvedený vo vyhláske MŽP SR č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov.

Chránené vodohospodárske oblasti

V SR je vyhlásených 10 CHVO, ktoré sú vymedzené v zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Ich zoznam je uvedený v nariadení vlády SR č. 46/1978 Zb. o chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd na Žitnom ostrove v znení neskorších predpisov a v nariadení vlády SR č. 13/1987 o niektorých chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd.

CHVO sú územia, v ktorých sa v dôsledku priaznivých prírodných podmienok vytvárajú prirodzené akumulácie podzemných a povrchových vôd.

Obr. 10 Ochrana vôd - chránené oblasti určené pre odber pitnej vody

Zdroj: SAŽP

3 CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNE OVPLYVNEŇ

Návrhom strategického dokumentu bude ovplyvnené celé územie Slovenskej republiky a jeho realizácia by mala prispievať určitou mierou aj k riešeniu globálnych problémov.

Navrhované projekty rozvoja dopravnej infraštruktúry sú umiestnené predovšetkým v regióne severného Slovenska a východného Slovenska, v okresoch Žilina, Kysucké Nové Mesto, Čadca, Bytča, Považská Bystrica, Púchov, Trenčín, Martin, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Poprad, Spišská Nová Ves, Levoča, Gelnica, Košice, Rožňava a v oblasti Bratislavy.

Dopravné zaťaženie

Environmentálne problémy, a predovšetkým problémy súvisiace s vplyvmi na zdravie obyvateľov sa odvíjajú od intenzity dopravy.

Diaľnice a rýchlostné cesty

V súčasnosti a v blízkej budúcnosti sú priemerné denné intenzity prekračované na našej najvýznamnejšej diaľnici D1, najmä na úsekoch v intraviláne Bratislavy a medzi Bratislavou a Trnavou.

V roku 2012 bola prekročená prípustná intenzita na diaľniciach a rýchlostných cestách mimo mesta Bratislava v rozsahu 49 km, t. j. 13,06 % z celkovej sčítanej dĺžky diaľnic a rýchlostných ciest, do roku 2020 možno predpokladať prekročenie prípustných intenzít v dĺžke 105 km, čo predstavuje 27,97 % z celkovej sčítanej dĺžky diaľnic a rýchlostných ciest.

Cesty I. triedy

Z pohľadu priemerných denných intenzít dopravy možno povedať, že najviac záťaže prenášajú cesty I. triedy, ktoré však svojou kapacitou už v súčasnosti v mnohých úsekoch nepostačujú. Je to najmä

z dôvodu nedobudovanej siete diaľnic a rýchlostných ciest, ale taktiež z dôvodu vedenia ciest I. triedy mnohými prietahami obcí a miest alebo ich nevyhovujúcimi stavebno-technickými parametrami.

V roku 2012 bola prekročená prípustná intenzita na cestách I. triedy v extraviláne v rozsahu 358 km, t. j. 12,67 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne, do roku 2020 možno predpokladať prekročenie prípustných intenzít v dĺžke 452 km, čo predstavuje 16,01 % z celkovej sčítanej dĺžky ciest I. triedy v extraviláne.

Tab. 12 Prekročenie prípustnej intenzity na cestách I. triedy v členení podľa krajov (v km)

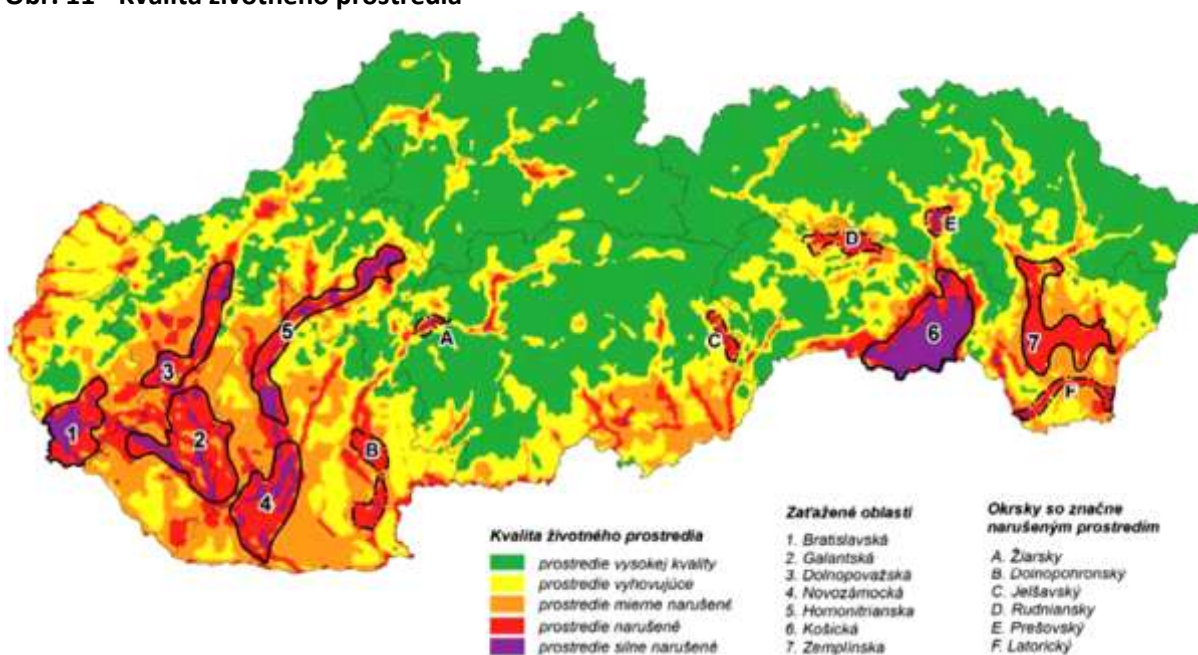
Samosprávny kraj	Rok prekročenia 2012	Rok prekročenia 2014 – 2017	Rok prekročenia 2017 – 2020	Spolu do roku 2020
Bratislavský	11,917	0	0	11,917
Trnavský	10,093	9,764	9,628	29,485
Trenčiansky	54,451	1,831	3,177	59,459
Nitriansky	42,443	7,912	6,889	57,244
Žilinský	86,942	4,515	8,776	100,233
Banskobystrický	105,131	7,074	14,236	126,441
Prešovský	39,462	10,738	4,884	55,084
Košický	7,806	4,228	0,447	12,481
Spolu	358,245	46,062	48,037	452,344

Intenzity dopravy na cestách v súbehu s plánovanými projektmi rozvoja cestnej infraštruktúry sú uvedené v tab. 3.

Environmentálna regionalizácia

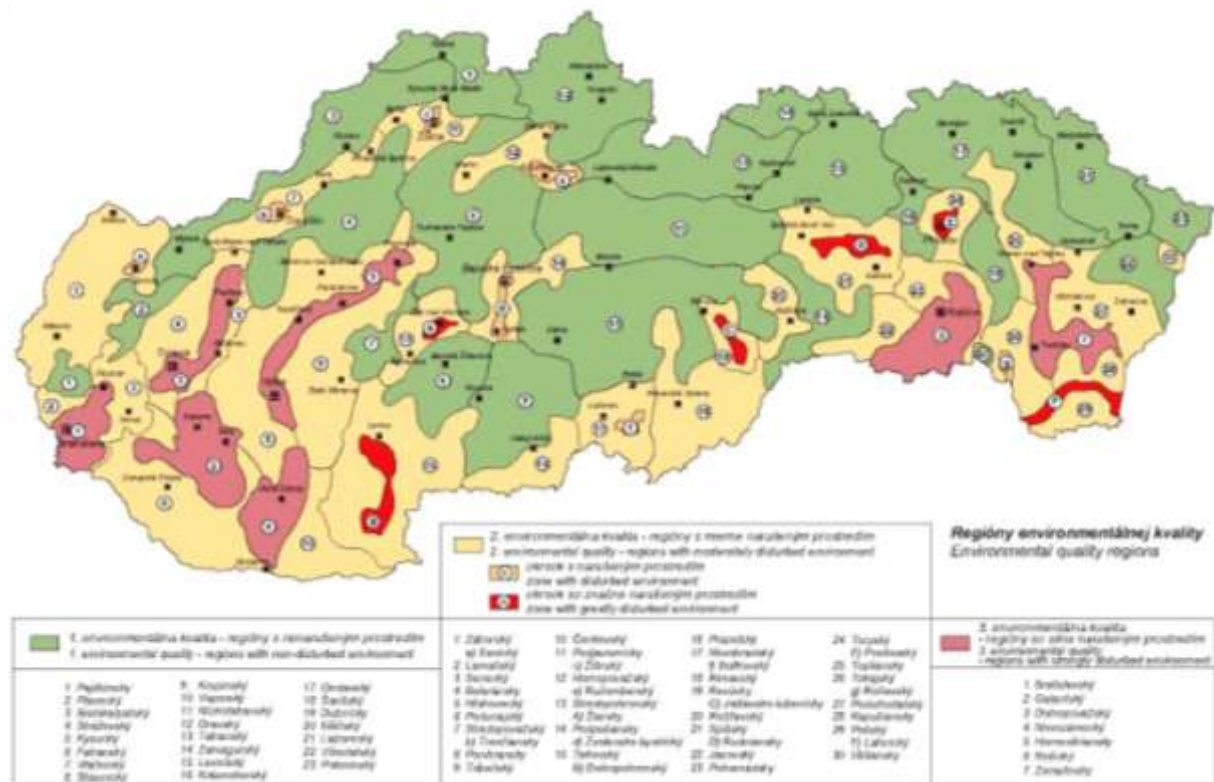
Celkový charakter environmentálnej kvality územia na základe analýzy stavu zaťaženia zložiek životného prostredia a pôsobenia jednotlivých rizikových faktorov v regiónoch Slovenskej republiky vyjadruje „Environmentálna regionalizácia SR“, ktorú spracovala SAŽP v roku 2010. Syntetickými materiálmi sú regionalizácia SR a vyjadrenie stupňa environmentálnej kvality územia, ktoré prezentujeme v nasledovných obrázkoch.

Obr. 11 Kvalita životného prostredia



Zdroj: SAŽP

Obr. 12 Regióny environmentálnej kvality



Zdroj: SAŽP

Projekty na severe Slovenska budú vo vyjadrení kvality životného prostredia realizované prevažne v prostredí vysokej kvality a prostredí vyhovujúcom a z hľadiska regionalizácie v regióne s nenarušeným prostredím (Bielokarpatský, Kysucký a Tatranský región) až mierne narušeným prostredím (Podjavornický a Spišský región).

Projekty vo východnej časti SR budú realizované prevažne v prostredí narušenom až silno narušenom a z hľadiska regionalizácie v regiónoch s mierne narušeným prostredím (Prešovský región, okrskok so značne narušeným prostredím) a silne narušeným prostredím (Košický región).

Oblasti riadenia kvality ovzdušia

Územnú zataženosť emisiami možno charakterizovať na základe oblastí riadenia kvality ovzdušia

Projekty rozvoja dopravnej infraštruktúry zasahujú do nasledovných oblastí riadenia kvality ovzdušia:

- Územie mesta Žilina
- Územia mesta Prešov a obce Ľubotice
- Územia mesta Košice a obcí Bočiar, Haniska, Sokoľany, Veľká Ida.

Dôvodom vyhlásenia uvedených oblastí je prekračovanie povolených koncentrácií PM10. Je predpoklad, že realizáciou projektov sa situácia v uvedených územiach zlepší, v dôsledku odvedenia časti dopravy z mestských aglomerácií.

Zájmové oblasti ochrany prírody a krajiny

Niektoré projekty OPII sa budú realizovať v územiach cenných pre ochranu prírody. Zásah a potenciálne priame alebo nepriame ovplyvnenie (do úvahy sa bral koridor cestnej a železničnej infraštruktúry cca 1000 m) sa predpokladá v NP Malá Fatra, NP Veľká Fatra, NP Slovenský kras, CHKO Kysuce, SKCHVU053 Slovenský raj, SKUEV0139 Gánovské slaniská, SKUEV0221 Varínka, SKUEV0238

Veľká Fatra, SKUEV0243 Orava, SKUEV0252 Malá Fatra, , SKUEV0253 Váh, SKUEV0254 Močiar, SKUEV0256 Strážovské vrchy, SKUEV0305 Choč, SKUEV0309 Poprad, SKUEV0328 Stredné Pohornádie, SKUEV0352 Hrušovská lesostep , SKUEV0356 Horný vrch, SKUEV0663 Šíp, SKUEV0667 Slnčné skaly, SKUEV0708 Primovské skaly, SKUEV0782 Vydrenická slatina, SKUEV0784 Mašianske sysľovisko, SKCHVU009 Košická kotlina, SKCHVU013 Malá Fatra, SKCHVÚ025 Slanské vrchy, SKCHVÚ027 Slovenský kras, SKCHVU028 Strážovské vrchy, SKCHVU033 Veľká Fatra, SKCHVU036 Volovské vrchy, SKCHVU050 Chočské vrchy.

Najkomplikovanejšou oblasťou z hľadiska záujmov ochrany prírody je úsek D1 Turany-Hubová.

4 ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Doprava zohráva významnú úlohu v sociálnom a ekonomickom rozvoji štátu, avšak na druhej strane prináša so sebou negatíva vo vzťahu k životnému prostrediu a zdraviu. Negatívne dopady majú odlišný charakter v etape výstavby novej dopravnej infraštruktúry a v etape jej prevádzky.

Masívny rozvoj individuálnej automobilovej dopravy na úkor verejnej osobnej dopravy, ako aj presun výkonov nákladnej dopravy zo železničnej na cestnú dopravu, predstavuje veľkú záťaž životného prostredia, vedie ku vzniku kongescií na hlavných dopravných ťahoch a v mestách, kde dochádza k výraznej koncentrácii obyvateľstva a produkčných činností. Trend poklesu prepravných objemov verejnej osobnej dopravy vedie ku kolapsom dopravy, k vzniku časových a ekonomických strát. Tento nepriaznivý vývoj v doprave prispieva k čoraz väčšiemu zaťažovaniu životného prostredia a obytných zón emisiami škodlivých látok a hlukom z dopravnej prevádzky.

Na základe delby prepravnej práce možno konštatovať, že v podmienkach SR patria medzi rozhodujúce druhy nákladnej dopravy cestná a železničná doprava, ktoré sa v roku 2011 podieľali spolu na objeme prepravy tovaru 98,6 % a na prepravnom výkone 97,3 %. Vodná a predovšetkým letecká doprava má na celkovom množstve prepraveného tovaru, ako aj na prepravnom výkone nevýznamný podiel.

Súčasný trend a smerovanie dopravy je najviac ovplyvňované najväčšou flexibilitou prispôsobenia sa cestnej osobnej a nákladnej dopravy meniacim sa podmienkam hospodárstva na úkor environmentálne vhodnejších druhov dopravy. Cestná doprava v SR je v súčasnosti značne liberalizovaná a predstavuje približne 70% celkových výkonov na dopravnom trhu.

Z hľadiska dlhodobej udržateľnosti dopravného systému je žiaduce posilnenie postavenia predovšetkým železničnej osobnej a nákladnej dopravy a intermodálnej dopravy. Tento cieľ je možné dosiahnuť presunom vhodných účelových druhov prepráv a tovarov na nedostatočne využívanú (a v mnohých prípadoch aj nedostatočne rozvinutú) infraštruktúru týchto druhov dopravy. Tým by sa dosiahlo odľahčenie preťažených cestných komunikácií vrátane zníženia negatívnych vplyvov, ktoré prudký rozvoj cestnej dopravy so sebou prináša (nehodovosť, kongescie, rýchle opotrebovanie ciest, vysoká závislosť na fosílnych palivách, dopady na životné prostredie ako hluk, vibrácie, emisie, záber pôdy pri výstavbe cestnej infraštruktúry atď.).

Nepriaznivé trendy v doprave a IKT

- v SR pretrváva nepriaznivý vývoj prepravy. Najväčšie množstvo prepraveného tovaru je cestnou nákladnou dopravou;
- znižovanie počtu osôb prepravených verejnou hromadnou dopravou - počet prepravených osôb verejnou cestnou dopravou poklesol počas obdobia 2000 - 2011 o viac ako 44 %;

- nízka penetrácia internetu.

Významné environmentálne problémy súvisiace s výstavbou dopravnej infraštruktúry

- záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- fragmentácia krajiny a bariérový efekt
- zánik biotopov
- časté ovplyvnenie chránených území a lokalít systému Natura 2000
- ovplyvnenie vodných zdrojov
- vplyvy na pohodu života počas výstavby

Významné environmentálne problémy súvisiace s prevádzkou dopravnej infraštruktúry

- spotreba prírodných zdrojov - energií
- znečisťovanie ovzdušia
- emisie skleníkových plynov
- tvorba hluku
- pretrvávajúci bariérový efekt pre migračné koridory.

Špecifické environmentálne problémy jednotlivých druhov dopravy

Cestná doprava

- vysoký podiel emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy
- ohrozenie cestnej infraštruktúry zosuvmi

Železničná doprava

- kontaminácia koľajového lôžka, predovšetkým ropnými látkami
- ohrozenie železničnej infraštruktúry zosuvmi

Vodná doprava

- hydromorfologické vplyvy stavieb vodnej dopravy
- znečisťovanie vôd odpadmi a splaškovými odpadovými vodami z plavidiel.

Stav a trendy vývoja v uvedených oblastiach sú rozpracované v kapitole III.1. Najvýznamnejšie environmentálne problémy boli aj námetom pre stanovenie environmentálnych cieľov, ktoré boli konfrontované s cieľmi operačného programu.

5 ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU, AKO AJ TO, AKO SA ZOHĽADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Ciele ochrany životného prostredia a zdravia stanovené na rôznych úrovniach strategických dokumentov EÚ a SR predstavujú dôležitý podklad pre tvorbu referenčného rámca pre hodnotenie vplyvov OPII. Vzhľadom na charakter operačného programu, sú z hľadiska hodnotenia jeho vplyvov na životné prostredie a zdravie relevantné tie ciele strategických dokumentov, ktoré sa zaoberajú environmentálnymi súvislosťami dopravy. Jedná sa predovšetkým o ochranu ovzdušia, ochranu obyvateľov pred hlukom a inými rizikovými faktormi a ochranu prírody.

5.1 STRATEGICKÉ DOKUMENTY EÚ

Z medzinárodných dokumentov vytvárajú v súčasnosti rámec politiky EÚ v uvedenej oblasti predovšetkým tieto dokumenty:

Európa 2020: Stratégia pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast (2010) ²

Táto stratégia bola prijatá v roku 2010 s cieľom vymaniť sa z krízy a pripraviť hospodárstvo Európskej únie na nasledujúce desaťročie. Stratégia predstavila kľúčové ciele na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, z ktorých je pre odvetvie hospodárstva a dopravy rozhodujúcim tzv. cieľ „20/20/20“, týkajúci sa predovšetkým dopadov zmeny klímy:

- znížiť emisie skleníkových plynov o minimálne 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990; zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie na konečnej spotrebe energie o 20 % a zvýšiť energetickú účinnosť o 20 %.

Z cieľov vyplývajú pre členské štáty v oblasti dopravy tieto úlohy:

- vyvinúť inteligentné, dokonalejšie a plne prepojené infraštruktúry v oblasti dopravy a energetiky a využívať v plnej miere informačné a komunikačné technológie,
- zabezpečiť v rámci základnej siete EÚ koordinované vykonávanie projektov v oblasti infraštruktúry, ktoré významne prispievajú k efektívnosti celého systému dopravy EÚ,
- zamerať sa na mestský rozmer dopravy, ktorý výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií.

V rámci stratégie bolo prijatých sedem hlavných iniciatív, ktoré majú podporovať pokrok v každej prioritnej oblasti. Hlavnou iniciatívou je „**Európa efektívne využívajúca zdroje**“ ³, ktorej cieľom je vytvoriť rámec pre politiky na podporu posunu smerom k nízkouhlíkovému a zdrojovo efektívnemu hospodárstvu. Tento posun pomôže:

- zvýšiť hospodársku výkonnosť a zároveň znížiť využívanie zdrojov;
- identifikovať a vytvoriť nové príležitosti pre hospodársky rast a väčšiu mieru inovácií a zvýšiť konkurencieschopnosť EÚ;
- zabezpečiť bezpečnosť dodávok základných zdrojov;
- bojovať proti zmene klímy a obmedzovať dôsledky využívania zdrojov na životné prostredie.

V súlade s hlavnou iniciatívou „Európa efektívne využívajúca zdroje“ je zásadným cieľom európskej dopravnej politiky pomôcť vytvoriť systém, ktorý podporuje európsky hospodársky pokrok, posilňuje konkurencieschopnosť a ponúka vysoko kvalitné služby mobility, pričom efektívnejšie využíva zdroje. V praxi je potrebné, aby doprava využívala menej energie a navyše ju získavala z ekologickejších zdrojov, aby lepšie využívala modernú infraštruktúru a znižovala svoj negatívny vplyv na životné prostredie a zásadné prírodné zdroje, akými sú voda, pôda a ekosystémy. Obmedzenie mobility pritom nie je riešením.

Jednou z iniciatív Európy 2020 je aj „Digitálny program pre Európu“. Cieľom iniciatívy je zabezpečiť udržateľný hospodársky a sociálny prínos prostredníctvom jednotného digitálneho trhu založeného na superrýchlom internetovom pripojení a interoperabilných aplikáciách, so širokopásmovým internetovým pripojením pre všetkých do roku 2013 a prístupom k rýchlejšiemu internetovému pripojeniu (30 Mbps alebo viac) pre všetkých do roku 2020, pričom najmenej 50 % európskych domácností by malo mať internetové pripojenie s rýchlosťou nad 100 Mbps.

² KOM(2010) 2020 v konečnom znení

³ KOM(2011) 21 v konečnom znení

BIELA KNIHA - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011) ⁴

Biela kniha európskej dopravnej politiky s výhľadom do roku 2050 obsahuje 40 iniciatív na dosiahnutie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. Deklaruje potrebu zjednotenia dopravných systémov východnej a západnej časti Európy, aby mohli v plnej miere odrážať potreby takmer celého kontinentu a taktiež potrebu znižovania závislosti od ropy.

Víziou konkurencieschopného a udržateľného dopravného systému je dosiahnutie 60 % zníženia emisií skleníkových plynov v kontexte rozrastajúcej sa dopravy a podpory mobility. Túto víziu chce dosiahnuť predovšetkým vývojom a zavádzaním nových a udržateľných palív a pohonných systémov, optimalizáciou výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy. Na dosiahnutie vízie formuluje 10 cieľov, z ktorých sú z hľadiska OPII najdôležitejšie:

- Zníženie používania „konvenčne poháňaných“ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; postupne ich vyradiť z premávky v mestách do roku 2050.
- 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %.
- Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť. Do roku 2030 strojnásobiť dĺžku existujúcich vysokorýchlostných železničných sietí a udržať hustú železničnú sieť vo všetkých členských štátoch. Do roku 2050 by sa mala väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovať po železnici.
- Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.
- Prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou, pokiaľ možno vysokorýchlostnou.
- Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu.

BIELA KNIHA - Adaptácia na zmenu klímy: Európsky rámec opatrení ⁵

Táto biela kniha stanovuje rámec na zmiernenie možných dôsledkov zmeny klímy na EÚ. Pri riešení otázok zmeny klímy je potrebné reagovať dvoma spôsobmi. V prvom rade je potrebné znížiť naše emisie skleníkových plynov (zmierňovacie opatrenia) a okrem toho je potrebné prijať opatrenia na zvládnutie nevyhnutných následkov (adaptačné opatrenia).

V súvislosti s požiadavkami na zvýšenie odolnosti existujúcej dopravnej infraštruktúry je potrebná spoločná a koordinovaná koncepcia, na základe ktorej bude možné posúdiť, do akej miery je kritická infraštruktúra ohrozená extrémnymi výkyvmi počasia. Projekty v oblasti infraštruktúry, ktoré sú financované z prostriedkov EÚ, by mali zohľadňovať aspekt odolnosti voči zmene klímy.

Stratégia EÚ v oblasti biodiverzity do roku 2020 ⁶

S rozvojom dopravnej infraštruktúry bezprostredne súvisí hlavný cieľ stratégie:

⁴ KOM (2011) 144 v konečnom znení

⁵ KOM(2009) 147 v konečnom znení

⁶ KOM(2011) 244 v konečnom znení

- Zastaviť zhoršovanie stavu všetkých druhov a biotopov, na ktoré sa vzťahujú právne predpisy EÚ o prírode a dosiahnuť výrazné a merateľné zlepšenie ich stavu do roku 2020, aby v porovnaní so súčasnými posúdeniami: (i) o 100 % viac posúdení biotopov a o 50 % viac posúdení druhov v rámci smernice o biotopoch vykazovalo zlepšený stav ochrany; a (ii) o 50% viac posúdení druhov v rámci smernice o vtákoch vykazovalo bezpečný alebo zlepšený stav.

5.2 STRATEGICKÉ DOKUMENTY A LEGISLATÍVA NA NÁRODNEJ ÚROVNI

Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky (1993) ⁷

Vo vzťahu k doprave sú z politiky v súčasnosti relevantné tieto zásady:

- zmodernizovanie dopravy, zníženie jej negatívnych vplyvov na ŽP odľahčením niektorých zaťažených komunikácií;
- zníženie emisií v súlade s medzinárodnými dohovormi;
- širšie uplatnenie pohonných látok a druhov dopravy neznečisťujúcich životné prostredie (napr. plyn, elektrina, bezolovnatý benzín)
- zavedenie opatrení na podporu zadržiavania vody a spomalenie odtoku najmä z povodí deficitných oblastí;
- zníženie vplyvu hluku, zdraviu škodlivých žiarení, vibrácií, elektromagnetického poľa a tepelného znečistenia na ľudí na prípustnú mieru
- zastavenie procesu znižovania biologickej rôznorodosti, vypracovanie a realizácia záchranných programov vybraných ohrozených druhov fauny a flóry; vypracovanie Národnej stratégie ochrany biodiverzity, udržanie a zlepšenie stavu osobitne chránených území.

Prvá zásada priamo súvisí s cieľmi OPII. Ďalšie zásady boli zvažované pri tvorbe environmentálnych cieľov SEA.

Stratégia environmentálnej politiky je vzhľadom na nové trendy a požiadavky EÚ do istej miery prekonaná. Vláda SR preto stanovila úlohu prípravy novej Environmentálnej stratégie SR. Podkladové materiály a analýzy pre zabezpečenie a vypracovanie novej Environmentálnej stratégie SR by mali byť k dispozícii do konca roku 2013. Po schválení novej environmentálnej stratégie bude potrebné zabezpečiť zapracovanie jej horizontálnych cieľov do ostatných sektorových politík, vrátane politiky dopravy.

Pri tvorbe environmentálnych cieľov a posudzovaní v rámci SEA boli zohľadnené nasledovné ďalšie národné strategické dokumenty:

- Zásady štátnej pôdnej politiky (2001) ⁸
- Aktualizovaná surovinová politika SR pre oblasť nerastných surovín (2004) ⁹
- Koncepcia vodohospodárskej politiky SR do roku 2015 (2006)
- Vodný plán Slovenska (2009) ¹⁰
- Stratégia pre redukciu PM10 (2012) ¹¹
- Národná stratégia ochrany biodiverzity na Slovensku (1997) ¹²
- Národný environmentálny akčný program II. (NEAP II, 1999)
- Koncepcia ochrany prírody a krajiny (2006) ¹³

⁷ schválená uznesením NR SR č.339/1993 a uzneseniami vlády SR č.619/1993, 894/1993 a 531/1994

⁸ schválená uznesením vlády SR č. 1141/2001

⁹ schválená uznesením vlády SR č. 722/2004

¹⁰ záväzná časť Vodného plánu schválená nariadením vlády SR č. 279/2011 Z. z.

¹¹ schválená uznesením vlády SR č. 77/2013

¹² schválená uznesením vlády SR č. 231/1997

¹³ schválená uznesením vlády SR č. 471/2006

- Aktualizovaný Program starostlivosti o mokrade Slovenska na roky 2008 - 2014¹⁴
- Aktualizovaný akčný plán pre implementáciu Národnej stratégie ochrany biodiverzity na Slovensku pre roky 2003 - 2010¹⁵
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity pre roky 2012 - 2020 (návrh)
- Národný program reforiem 2013

Nové stratégie, ktoré je potrebné zohľadniť v OPII

Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (návrh 08/2013)

Stratégia je pripravovaná na základe iniciatívy Ministerstva životného prostredia SR v nadväznosti na aktuálny vývoj témy dôsledkov zmeny klímy v širšom medzinárodnom kontexte. Dôvodom je najmä naliehavá potreba zlepšiť a zefektívniť adaptačné procesy v odozve na stále intenzívnejšie prejavy a dôsledky zmeny klímy. Definitívna verzia dokumentu je očakávaná v decembri 2013.

V súvislosti s dopravou návrh stratégie špecifikuje nepriaznivé vplyvy zmeny klímy na dopravu a navrhuje adaptačné opatrenia pre jednotlivé módy dopravy.

OPII sa súvislosťami so zmenou klímy a adaptačnými opatreniami nezaoberá. Priemet Stratégie adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy do sektorovej politiky dopravy bude potrebné realizovať prostredníctvom hierarchicky vyššieho strategického dokumentu.

¹⁴ schválený uznesením vlády SR č. 848/2007

¹⁵ schválený uznesením vlády SR č. 1209/2002

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

OPII je viacúrovňovým strategickým dokumentom, ktorý vychádza z **globálneho cieľa**, ktorým je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

Na globálny cieľ nadväzujú **špecifické ciele vymedzené v rámci jednotlivých prioritných osí**, na ktorých dosiahnutie sú definované **opatrenia vo forme investičných priorit**. Najspodnejšiu úroveň OPII tvoria **balíky konkrétnych projektov**, zameraných na budovanie dopravnej infraštruktúry.

Uvedenému rozvrstveniu strategického dokumentu bola prispôsobená aj metodika posudzovania. Úvodná časť predstavuje rešerš potenciálnych vplyvov na jednotlivé zložky a ich komplexné vyhodnotenie z hľadiska charakteru a významnosti, ktoré bolo bázou pre ďalšie strategické hodnotenie.

Samotné hodnotenie strategického dokumentu má dve úrovne:

1. Prvá úroveň je venovaná posúdeniu súladu cieľov a investičných priorit vymedzených v rámci prioritných osí s environmentálnymi cieľmi.
2. Druhá úroveň sa zaoberá posúdením konkrétnych projektov, ktoré boli navrhnuté v rámci priorit rozvoja železničnej a cestnej infraštruktúry.

1 VPLYVY DOPRAVY NA JEDNOTLIVÉ ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA

Táto časť sa venuje všeobecnému popisu potenciálnych negatívnych vplyvov dopravy na jednotlivé zložky životného prostredia. Rozsah popisu bol prispôsobený tak, aby bol konzistentný s kritériami uvedenými v prílohe II smernice SEA a aby zahŕňal všetky oblasti požadované smernicou: obyvateľstvo, zdravie ľudí, ovzdušie, klimatické faktory, pôdu, vodu, biodiverzitu, biotu, materiálne zdroje, krajinu a kultúrne dedičstvo.

Cieľom tejto analýzy bolo zidentifikovať významné vplyvy, ktoré sú relevantné pre posudzovanie na úrovni strategického dokumentu, na základe ich komplexného vyhodnotenia. Súčasťou hodnotenia sú matice, v ktorých je prehľadne identifikovaný charakter vplyvu podľa kritérií:

- obdobie trvania - výstavba, prevádzka
- primárny, sekundárny
- doba trvania - dočasný, trvalý
- kumulatívnosť
- synergickosť
- zmierniteľnosť opatreniami - zmierniteľný dostupnými prostriedkami alebo obtiažne zmierniteľný
- významnosť vplyvu - významný alebo menej významný (významnosť bola stanovená aj podľa toho, či je vplyv zmierniteľný alebo minimalizovateľný).

V súlade so stanovenými environmentálnymi cieľmi boli pre ďalšie strategické posudzovanie významných vplyvov sformulované kľúčové otázky, prostredníctvom ktorých sa posudzoval súlad navrhovaných investičných priorit s environmentálnymi cieľmi .

1.1 VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO A ZDRAVIE ĽUDÍ

Doprava vplýva negatívne na zdravotný stav obyvateľstva predovšetkým tvorbou emisií znečisťujúcich látok, hluku a dopravnou nehodovosťou. V delbe prepravnej práce bude na Slovensku pretrvávajúť trend dynamickejšieho rastu environmentálne menej priaznivej automobilovej dopravy, s ktorou sú spájané aj predpoklady pretrvávajúcej hlukovej a imisnej záťaže obyvateľstva mestských aglomerácií a zároveň negatívne dopady na dopravnú nehodovosť.

Hluk z dopravy je najvýznamnejším rizikovým faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života a zdravia ľudí. Hlukovými vplyvmi z dopravy sú postihnuté najmä územia tesne ležiace pri exponovaných dopravných trasách. Podľa poznatkov zdravotníctva hluková hladina 65 dB(A) predstavuje hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Za najväčšieho producenta hluku je považovaná cestná doprava, nasleduje železničná doprava.

Kritériom pre posudzovanie účinkov hluku v SR je nariadenie vlády SR č. 549/2007 Z.z., ktoré vo vonkajšom priestore v obytnom území kategórie územia III - v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh, letísk a v mestských centrách stanovuje tieto najvyššie prípustné ekvivalentné hladiny hluku:

Tab. 13 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí (kat. územia III)

Časový interval	Hluk z dopravy $L_{Aeq,p}$ (dB)		
	Pozemná a vodná	Železničná	Letecká
Deň (06:00 - 18:00)	60	60	60
Večer (18:00 - 22:00)	60	60	60
Noc (22:00 - 06:00)	50	55	50

Významným vplyvom dopravy na zdravie ľudí je znečistenie ovzdušia emisiami. Výfukové plyny motorových vozidiel obsahujú stovky chemických látok v rôznych koncentráciách a s rôznymi účinkami na zdravie. Za najvýznamnejšie znečisťujúce látky vo vzťahu k zdraviu ľudí sa považujú oxidy dusíka, tuhé znečisťujúce látky a polycyklické aromatické uhľovodíky (PAH), z ktorých niektoré majú karcinogénny účinok (napr. benzo(a)pyrén). Karcinogénny účinok majú aj emisie polychlóvaných dibenzofuránov (PCDF) a polychlóvaných dibenzodióxičov (PCDD), ktoré sú nebezpečné už v stopových koncentráciách.

Medzi najzávažnejšie znečisťujúce látky z dopravy, s preukázateľnými negatívnymi účinkami na zdravie ľudí, patria emisie pevných prachových častíc suspendovaných v ovzduší, ktoré vznikajú pri prevádzke motorových vozidiel (spaľovanie pohonných hmôt, obrusovanie pneumatík, brzdového a spojového obloženia, povrchu vozoviek a pod.). Ich nebezpečnosť nespočíva iba v ich mechanických vlastnostiach, ale aj v obsahu rizikových organických a anorganických látok (polyaromatické uhľovodíky, ťažké kovy, dusičnany, amónne ióny a pod.). V súčasnosti sa z celkového množstva tuhých znečisťujúcich látok venuje veľká pozornosť hlavne časticiam s veľkosťou pod 10 μm (PM_{10}), ktoré môžu prenikať do dýchacieho traktu (inhalovateľná frakcia).

Problematickou skupinou znečisťujúcich látok sú aj oxidy dusíka. Viac ako 90% oxidov dusíka je emitovaných vo forme oxidu dusného (N_2O). Vo vzduchu sa však tento plyn rýchlo mení na oxid dusičitý (NO_2). Emisie N_2O ničia ozónovú vrstvu a predstavujú tiež tzv. skleníkový plyn spôsobujúci klimatické zmeny. Cestná doprava sa podieľa celosvetovo až 51% na emisiách oxidov dusíka. Oxid dusičitý NO_2 pôsobí ako dráždivý plyn. Je asi z 80-90% pohlcovaný dýchacími cestami. Oxidy dusíka spôsobujú mierne až ťažké zápaly priedušiek alebo pľúc.

Limitné koncentrácie znečisťujúcich látok v ovzduší stanovuje vyhláška MPŽPRR SR č. 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Tab. 14 Limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí podľa vyhlášky MPŽPRR SR č. 360/2010 Z.z.

Znečisťujúca látka	Priemerované obdobie	Limitná hodnota	Medza tolerancie
NO ₂	1 hod	200 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 18-krát za kalendárny rok	žiadna
	kalendárny rok	40 µg/m ³	žiadna
CO	8 hod	10 000 µg/m ³	60 %
Častice PM ₁₀	24 hod	50 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 35-krát za kalendárny rok	50 %
	kalendárny rok	40 µg/m ³	20 %
SO ₂	1 hodina	350 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 24-krát za kalendárny rok	150 µg/m ³ , t. j. 43 %
	1 deň	125 µg/m ³ sa nesmie prekročiť viac ako 3-krát za kalendárny rok	žiadna
Benzén	kalendárny rok	5 µg/m ³	žiadna
Olovo	kalendárny rok	0,5 µg/m ³	100 %

Sumárne vyhodnotenie vplyvov na obyvateľstvo a zdravie ľudí

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Generovanie hluku dopravou počas výstavby	X	X	X		X		X		X			X
Generovanie hluku dopravou počas prevádzky		X	X			X	X		X		X	
Emisie z dopravy počas výstavby	X	X	X		X		X		X			X
Emisie z dopravy počas prevádzky		X	X			X	X			X	X	
Riziko dopravných nehôd		X		X		X				X	X	
Bariérový vplyv		X	X			X	X		X			X
Vizuálne vplyvy	X	X	X			X			X			X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- podporuje OPII ochranu pred hlukom?
- podporuje OPII znižovanie imisnej záťaže v obytných územiach?
- podporuje OPII zníženie dopravnej nehodovosti?

1.2 VPLYVY NA OVZDUŠIE A FAKTORY OVPLYVŇUJÚCE ZMENU KLÍMY

Okrem vplyvu znečistenia na ľudské zdravie má produkcia exhalátov motorových vozidiel významný podiel aj globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O).

V SR bol za obdobie 1881 - 2009 zaznamenaný trend rastu priemernej ročnej teploty vzduchu o 1,6 °C a pokles ročných úhrnov atmosférických zrážok v priemere o 3,4 % (na juhu SR bol pokles aj viac ako 10 %, na severe a severovýchode ojedinele je rast do 3 %). Zaznamenaný bol aj výrazný pokles relatívnej vlhkosti vzduchu (do 5 %) a pokles snehovej pokrývky takmer na celom území SR (vo vyšších horských polohách mierny nárast). Aj charakteristiky potenciálneho a aktuálneho výparu,

vlhkosti pôdy, globálneho žiarenia a radiačnej bilancie potvrdzujú, že najmä juh SR sa postupne vysušuje (rastie potenciálna evapotranspirácia a klesá vlhkosť pôdy), no v charakteristikách slnečného žiarenia nenastali podstatné zmeny (okrem prechodného zníženia v období rokov 1965 - 1985). Výrazne narastá premenlivosť klímy, najmä zrážkových úhrnov.

Za posledných 15 rokov došlo k významnejšiemu rastu výskytu extrémnych denných úhrnov zrážok, čo malo za následok zvýšenie rizika lokálnych povodní v rôznych oblastiach SR. Na druhej strane, v období rokov 1989 - 2009 sa oveľa častejšie ako predtým vyskytovalo lokálne alebo celoplošné sucho, ktoré bolo zapríčinené predovšetkým dlhými periódami relatívne teplého počasia s malými úhrnmi zrážok v niektorej časti vegetačného obdobia.

Z analýzy uvedenej v kapitole III.1.3 vyplýva, že dominantný podiel na celkovej produkcii skleníkových plynov z dopravy má cestná doprava, ktorá vyprodukuje až 96,32 % CO₂, pričom tento plyn tvorí dominantnú zložku v zložení skleníkových plynov. Pri strategickom environmentálnom posudzovaní OPII je preto kľúčovou otázkou, akým spôsobom tento strategický dokument podporuje rozvoj environmentálne prijateľnejších druhov dopravy, akými sú železničná, vodná a verejná osobná doprava. Vyhodnoteniu tohto cieľa sa venujeme v rámci posudzovania rozvoja jednotlivých módov dopravy v kapitole IV.2.

Súhrnné vyhodnotenie vplyvov na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Znečisťovanie ovzdušia exhalátmi		X	X			X	X			X	X	
Zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov		X		X		X	X			X	X	

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- podporuje OPII znižovanie tvorby emisií?
- zohľadňuje OPII potrebu znižovania tvorby emisií skleníkových vplyvov?

1.3 PÔDA A HORNINOVÉ PROSTREDIE

Prioritným **vplyvom na pôdu** pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a počas výstavby aj dočasný záber pôdy pri budovaní prístupových ciest, manipulačných pásov, stavebných dvorov, depóniách humusu a pod. Pri diaľničných stavbách, ktoré majú nároky na záber pôdy najvyššie, je záber pôdy rádovo 3 ha na kilometer dĺžky.

Záber pôd pre výstavbu dopravnej infraštruktúry je z celospoločenského hľadiska nevyhnutnosťou. Pri zábere a ochrane poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať v súlade so zákonom o ochrane pôdy¹⁶, podľa ktorého sú všetky poľnohospodárske pôdy zaradené do deviatich skupín kvality podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek (BPEJ). Ochrana poľnohospodárskej pôdy pri nepoľnohospodárskom využití je zabezpečená ochranou najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu BPEJ. Strategicky a národohospodársky významné investície

¹⁶ Zákon 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

schválené uznesením vlády SR (ako sú aj diaľnice a rýchlostné komunikácie), zakladajú dôvod na možný záber osobitne chránených poľnohospodárskych pôd v odôvodnenom rozsahu. Plošné rozmiestnenie najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v danom území je potrebné zvažovať pri výbere variantov trás dopravnej infraštruktúry.

Počas prevádzky stavieb dopravnej infraštruktúry sa nepredpokladajú významné vplyvy na kvalitu pôdy. Výnimkou sú prípady potenciálnej kontaminácie pôd v dôsledku havárie, spojenej s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok.

Doprava, predovšetkým cestná, môže ovplyvňovať i zdravotný **stav lesa**. Od roku 1995 je na Slovensku pozorované zlepšenie zdravotného stavu lesov, pričom zdravotný stav listnatých lesov možno považovať za stabilizovaný. Intenzita poškodenia je výrazne diferencovaná teritoriálne aj v závislosti od nadmorskej výšky. Najhorší stav je v lesoch na hornej hranici lesa, kde vplyvy prevádzky dopravy priamo nedosahujú. Okrem exhalátov má na zdravotný stav lesa vplyv aj prienik znečisťujúcich látok, hlavne chloridov zo zimnej údržby ciest.

Realizácia projektov cestnej a železničnej dopravy bude mať priamy **vplyv na horninové prostredie a reliéf** najmä pri budovaní tunelov, vysokých násypov a hlbokých zárezov. Medzi významné vplyvy možno zaradiť predovšetkým narušenie stability svahov, aktiváciu zosuvov, vznik erózie, urýchlenie procesov zvetrávania a potenciálnu kontamináciu horninového prostredia. Nepriamym vplyvom na horninové prostredie a reliéf je potreba získavania stavebných surovín (otváranie zemníkov, zvýšená ťažba v existujúcich lomoch) a v niektorých prípadoch aj potreba ukladania prebytočného alebo nepoužiteľného materiálu z výkopov a razenia tunelov. Všetky zásahy do horninového prostredia je potrebné vykonávať na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu.

Sumárne vyhodnotenie vplyvov na pôdy a horninové prostredie

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov	X		X			X				X	X	
Dočasný záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov	X		X		X				X			X
Potenciálna kontaminácia a iná degradácia pôdy pri výstavbe	X		X		X				X			X
Kontaminácia pôd počas prevádzky		X		X		X	X			X		X
Ovplyvnenie stability horninového prostredia	X		X		X		X	X	X		X	

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- je pri realizácii investičných priorít OPII dostatočne zabezpečená ochrana pôdy?
- môže realizácia investičných priorít OPII ovplyvniť stabilitu horninového prostredia?

1.4 VODA

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže vo všeobecnosti ovplyvniť kvalitu a režim povrchových vôd a podzemných vôd a odtokové pomery. Z kvalitatívneho hľadiska je to predovšetkým možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami počas výstavby pri poruchách a haváriách

stavebných mechanizmov a dopravnej techniky. Kritickými miestami sú križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky.

Z hydrologického hľadiska je nepriaznivou skutočnosťou tendencia odvádzať vody z povrchového odtoku z povrchu cestných komunikácií a iných spevnených plôch kanalizáciou priamo do recipientov, čo sa v rámci povodí negatívne odzrkadľuje na vývoji povodňových situácií. Pri návrhu odvodnenia komunikácií je preto potrebné podľa miestnych podmienok zvažovať možnosť odvodnenia zrážkových vôd prostredníctvom vsakovacích systémov do podzemných vôd.

Z hľadiska povodňovej ochrany je pri budovaní prvkov dopravnej infraštruktúry potrebné zachovať, eventuálne zlepšiť odtokové pomery daného územia. Je potrebné vyvarovať sa zmenšovaniu prietochného profilu, resp. budovaniu prekážok pre prechod veľkých vôd. Pri projektovaní je preto potrebné navrhnuť umiestnenie telesa a objektov komunikácií na základe hydrotechnických výpočtov.

V období prevádzky cestných komunikácií môžu byť povrchové vody znečisťované priamym odvádzaním vôd z povrchového odtoku z vozovky do recipientu. Zraniteľnosť povrchových vôd závisí od veľkosti prietoku. Ovplyvnenie kvality vody v povrchovom toku je spravidla dočasného charakteru, avšak z hľadiska vplyvu na vodné ekosystémy ide o vplyv mimoriadne závažný a nezvratný. Dlhodobý charakter má akumulácia niektorých kontaminantov v dnových sedimentoch (ťažké kovy, organické látky). Tieto aspekty je potrebné zvažovať pri návrhu odvodnenia vozovky a iných spevnených plôch.

Doprava je jednou z antropogénnych aktivít, ktorá sa podieľa na znečisťovaní vôd z atmosférickej depozície (NO_x a NH_y).

Doprava patrí taktiež medzi najčastejšie príčiny vzniku mimoriadneho zhoršenia vôd (v roku 2008 bolo napr. zaznamenaných 38 prípadov nehôd a iných udalostí, pri ktorom došlo k mimoriadneho zhoršenia vôd).

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je možné hlavne v prípade stavebného zásahu do zvodnenej vrstvy. K takémuto zásahu dochádza predovšetkým pri výstavbe hlbokých zárezov alebo tunelov. Zníženie hladiny podzemnej vody môže priamo ovplyvniť výdatnosť zdrojov podzemnej vody a nepriamo aj biotopy závislé na vodnom režime.

Osobitnou kategóriou vplyvov je kolízia projektu s vodohospodársky chránenými územiaми - chránenými vodohospodárskymi oblasťami, vodárenskými zdrojmi a ich ochrannými pásmami. V takýchto prípadoch je potrebné rešpektovať podmienky, ktoré vyplývajú z predpisov alebo rozhodnutí, ktorými boli tieto územia ustanovené.

Špecifické postavenie majú zdroje prírodných liečivých vôd alebo prírodných minerálnych vôd¹⁷, ktoré sú taktiež chránené ochrannými pásmami. Vo väčšine prípadov je výskyt týchto vôd viazaný na hlboké hydrogeologické štruktúry, ktoré sú chránené pred znečistením dostatočne hrubou vrstvou menej priepustných sedimentov. Potenciálne riziko môže predstavovať drénovanie horninových masívov pri razení tunelov, ktoré môže zasiahnuť oblasť tvorby a formovania minerálnych a termálnych vôd. Zabezpečenie ochrany týchto zdrojov je závislé od konkrétneho prípadu a vysporiadať sa s ním treba na úrovni EIA, prípadne na základe dodatočných prieskumov.

Legislatívnou bázou ochrany vôd je zákon č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov. Osobitný dôraz je potrebné klásť na ustanovenia zákona, ktorými sa implementuje Smernica 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločnosti v oblasti vodného hospodárstva (tzv. Rámcová smernica o vodách - RSV).

¹⁷ Zákon č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Vo vzťahu k požiadavkám RSV majú vo všeobecnej rovine kontroverzné postavenie projekty vodnej dopravy. Lodná doprava je na jednej strane považovaná za „najekologickejšiu“ dopravu, na druhej strane, spolu s výstavbou vodných diel na vodných tokoch a protipovodňovými opatreniami bola jednou z hlavných hybných síl, ktoré boli príčinou antropogénnych zásahov do riečného systému, predovšetkým hydromorfologických zmien. Environmentálnym cieľom Vodného plánu Slovenska je pritom eliminácia narušenia pozdĺžnej continuity riek a biotopov na úroveň konzistentnú s kritériami dobrého ekologického stavu/ potenciálu.

Na základe uvedenej analýzy považujeme z hľadiska vplyvov dopravnej infraštruktúry na vodné pomery za najvýznamnejšie ciele ochranu vodohospodárskych oblastí (vrátane minerálnych a termálnych vôd) a zachovanie dobrého ekologického potenciálu pri budovaní stavieb vodnej dopravy. Pre ich posúdenie navrhujeme pri ďalšom hodnotení vplyvov na vodné pomery uplatniť tieto kritériá:

- križovanie chránených vodohospodárskych oblastí
- križovanie ochranných pásiem vodárenských zdrojov a zdrojov prírodných liečivých a prírodných minerálnych vôd
- križovanie povodí vodárenských tokov
- hydromorfologické zmeny vodných tokov.

Sumárne vyhodnotenie vplyvov na povrchové a podzemné vody

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Ovplyvnenie odtokových pomerov územia		X		X	X		X	X	X		X	
Znečisťovanie povrchových vôd odvádzaním zrážkových vôd zo spevnených plôch		X	X		X		X		X			X
Potenciálne ohrozenie kvantity vodárenských zdrojov výstavbou tunelov a zárezov	X			X		X	X		X		X	
Potenciálne ohrozenie kvality vodárenských zdrojov	X	X		X	X				X		X	
Potenciálne havarijné znečistenie povrchových a podzemných vôd	X	X		X	X				X		X	
Hydromorfologické zmeny útvarov povrchových vôd vplyvom stavieb vodnej infraštruktúry	X		X			X			X		X	

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- môže realizácia OPII významne ovplyvniť vodné zdroje?
- môže realizácia OPII významne ovplyvniť zdroje prírodných liečivých a prírodných minerálnych vôd?
- môže realizácia OPII spôsobiť významné hydromorfologické zmeny útvarov povrchových vôd?

1.5 OCHRANA PRÍRODY A KRAJINY

Dopravné stavby a ich prevádzka majú preukázateľné negatívne vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a krajinu. Zvyšovanie dopravného zaťaženia územia, zvyšovanie hustoty dopravných koridorov a zvyšovanie intenzity prepravy negatívne vplyvy zosilňujú a pridružuje sa tiež kumulatívny efekt s činnosťami, ktoré sa v takto intenzívne využívanom území realizujú.

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže ovplyvniť faunu, flóru a biotopy v dotknutom území a jeho okolí. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívannej krajine),
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrcovanie živočíchov, fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, znečistenie posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy),
- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často invázných druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, v dopravne prístupných oblastiach).

Priamym vplyvom je deštrukcia až fyzická likvidácia biotopov pri výstavbe. Tento vplyv nie je zmierniteľný. Pri výstavbe dochádza k fragmentácii krajiny a biotopov, kde dopravná infraštruktúra predstavuje bariéry pre migrujúce voľne žijúce živočíchy. Bariérový efekt znižuje priechodnosť krajiny a má vážne ekologické dôsledky, ako je zmena živočíšnych spoločenstiev, vytváranie metapopulácií, znižovanie biologickej diverzity a zvýšenie rizika vymretia (extinkcie) ohrozených druhov., Druhy živočíchov v rámci týchto malých a izolovaných areálov majú obmedzené potravinové zdroje, výber partnerov a podmienky pre pohyb. Malé a izolované populácie sú náchylné k vyhynutiu vzhľadom k inbreedingu - príbuzenskému kríženiu. Medzi potenciálne najviac ohrozené patria niektoré druhy veľkých cicavcov najmä šelmy. Menšie cicavce nie sú existenciou uzavretých komunikácií zvyčajne významne ovplyvňované. Ich populácie, osídľujúce výseky krajiny vymedzené uzavretou komunikačnou sieťou, sú dostatočne početné a ostrovný efekt sa u nich neprejavuje tak výrazne. Navyše drobné cicavce nachádzajú dostatok možnosti na prekonanie bariéry v podobe početných priepustov, ktoré sú pre väčšie zvieratá nevyužiteľné.

Ohrozenie biodiverzity fragmentáciou územia je vypuklé v spojení so zhoršením priechodnej priechodnosti dopravných stavieb spôsobenej zvýšenou intenzitou prepravy. Modernizovaná dopravná infraštruktúra zvyšovaním intenzity prepravy a zvýšením prejazdovej rýchlosti zvyšuje pôsobenie bariérového efektu. Následne dochádza k riziku stretov zveri s motorovými vozidlami pri lokálnej migrácii za potravou, k mortalite živočíchov a fyzickému úbytku jedincov. Relatívne často sú usmrčovanej zajac, chrček, hraboš, lasica, jež, veľké druhy kopytníkov a mäsožravcov (jeleň, srnec, sviňa divá, vydra, medveď). Najčastejšie dochádza ku kolíziám živočíchov s vlakmi a automobilmi v miestach križovania alebo priblíženia migračných koridorov. Najvyššia frekvencia nehôd je v úsekoch ciest prechádzajúcich lesnými komplexmi alebo pozdĺž lesa.

Mortalita niektorých skupín živočíchov (napr. obojživelníky) pravidelne migrujúcich v reprodukčnom období je v silne zaťažených dopravných úsekoch výnimočne vysoká. Bez špeciálnych technických opatrení (podchody, navádzacie steny a pod.) hrozí zánik celých populácií.

Fragmentácia biotopov je jedným z významných faktorov prispievajúcim k úbytku biodiverzity a narúšaniu ekosystémov. Budovanie infraštruktúry tradične patrí k činnostiam, ktoré takúto fragmentáciu spôsobujú. Rozvoj udržateľnej dopravy znamená aj zosúladienie požiadaviek na budovanie infraštruktúry s požiadavkami životného prostredia, takže nové iniciatívy musia byť realizované spôsobom, ktorý predstavuje minimálny negatívny vplyv na ekosystémy a biodiverzitu, no zároveň budú navrhnuté a realizované iniciatívy na zvýšenie konektivity biotopov v oblastiach s existujúcou infraštruktúrou (napr. budovaním ekoduktov, úprava sklených plôch okolo diaľnic, ochranné prvky na elektrických vedeniach).

Hlukové a svetelné zaťaženie okolia diaľnice bude pôsobiť rušivo na voľne žijúce živočíchy. Prejavuje sa stresový vplyv dopravného ruchu na kondíciu a reprodukčný potenciál živočíšnych druhov. Pozorovateľné sú zmeny správania pod vplyvom stresu. Medzi ďalšie negatívne externality

ovplyvňujúce rastové a vývinové procesy rastlinných a živočíšnych druhov patria exhaláty z dopravy, prašnosť prostredia, chemické látky z posypových solí.

K degradácii biotopov dochádza aj šírením nepôvodných a invázných druhov pozdĺž komunikácií, čo je ovplyvnené tromi mechanizmami: zmenou podmienok stanovišť, uľahčením invázie cudzích druhov po predchádzajúcom vytlačení pôvodných druhov a umožnením ľahšieho pohybu rozširovania prostredníctvom živočíchov alebo človeka. Dochádza k zmenám druhového zloženia na pozemkoch v blízkom okolí budovaných komunikácií, k výsadbe nepôvodných druhov, odolných voči exhalátom, ale s výrazným inváznym potenciálom.

Pri výstavbe a modernizácii dopravných sietí dochádza k vplyvom na vodné ekosystémy. Výstavba komunikácií v členitom teréne si vyžaduje premostenia, preložky vodných tokov a spevnenia korýt technickými úpravami. Dochádza k fyzickému poškodzovaniu až likvidácii biotopov, k mechanickému narušovaniu vodných ekosystémov pri preložkách tokov (prejazdy, zakaľovanie tokov), k strate prirodzených úsekov tokov vynútenou reguláciou, k výrubom brehových porastov, ku skracovaniu vodných tokov, lokálnemu zrýchleniu prietokov a degradácii kvality pobrežných ekosystémov. Zhoršujú sa podmienky na nerisiskách. Vodné priepusty sú častými bariérami pri migrácii rýb. Stavba komunikácií eróziu pôdy zvyšuje množstvo sedimentov vo vodných tokoch.

Výstavba dopravnej infraštruktúry v chránených územiach môže vážne ovplyvniť integritu chránených území, a ohroziť predmety ich ochrany. Zabezpečenie ochrany, zmiernenie vplyvov a návrh opatrení v prípadoch, ak nie je možné iné trasovanie je riešiteľné na úrovni EIA.

Kritérium ochrany krajiny zahŕňa vplyvy na charakter a integritu krajiny, predovšetkým v oblastiach so vzácnou prírodnou scenériou. Dopravné stavby môžu narušiť krajinný ráz a indukovať urbanizáciu dovtedy voľnej krajiny. Môže dochádzať k zásahom do krajinného rázu v dôsledku veľkoplošných terénnych úprav pri budovaní násypov a zárezov, stožiarových stavieb, mostov a mimoúrovňových križovatiek. Presuny hmôt menia krajinu a vznikajú nové antropogénne biotopy.

Za najvýznamnejšie ciele v súvislosti s vplyvmi dopravnej infraštruktúry považujeme ochranu osobitne chránených území v 2 až 5. stupni ochrany a území Natura 2000, zachovanie ekologickej stability krajiny a jej priechodnosť a minimalizáciu dopadov na biodiverzitu. Pre ich posúdenie boli uplatnené tieto kritériá:

- Zásah do chránených území v 2. až 5. stupni ochrany
- Zásah do území Natura 2000
- Križovanie prvkov ÚSES a migračných koridorov.

Sumárne vyhodnotenie vplyvov na biodiverzitu, ochranu prírody a krajinu

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Ovplyvnenie chránených území a území Natura	X	X	X	X		X	X	X	X		X	
Priamy úbytok biotopov	X		X			X				X	X	
Ovplyvnenie celistvosti krajiny	X			X	X	X				X		X
Ovplyvnenie priechodnosti migračných koridorov	X	X		X	X	X	X		X		X	
Ovplyvnenie biodiverzity vplyvom pôsobenia stresových faktorov	X	X		X		X				X	X	
Ovplyvnenie stavu populácií fragmentáciou, izoláciou a mortalitou	X	X		X	X	X	X			X	X	
Ovplyvnenie scenérie krajiny		X		X		X			X			X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- dochádza ku kontaktu s chránenými územiaми v 2 až 5 stupni ochrany v národnej sústave CHÚ?
- dochádza ku kontaktom s územiaми Natura 2000?
- dochádza k ovplyvneniu prvkov ÚSES?

1.6 KULTÚRNE DEDIČSTVO

Kritérium zahŕňa vplyvy výstavby dopravnej infraštruktúry a IKT a následnej prevádzky na hmotné kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti, archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality. Nie sú v ňom zahrnuté ďalšie kategórie hmotného dedičstva, ako napr. knižný fond, archívny fond alebo kultúrne dedičstvo nehmotnej povahy, ktorých ovplyvnenie realizáciou OPII sa nepredpokladá.

Vo fáze hodnotenia cieľov OPII nie je možné vplyvy na kultúrne dedičstvo detailne vyhodnotiť, nakoľko kultúrne pamiatky a ostatné zložky kultúrneho dedičstva sú viazané na konkrétnu lokalitu, resp. územie. Všeobecne možno konštatovať priaznivý vplyv rozvoja dopravnej infraštruktúry pri projektoch, ktoré znamenajú odľahčenie intenzity dopravy v sídelných útvaroch, kde sú kultúrne pamiatky ohrozené vibráciami a emisiami z dopravy.

Kultúrne pamiatky však môžu byť výstavbou dopravnej infraštruktúry priamo ohrozené. V tejto kategórii ohrozenia sú predovšetkým archeologické lokality, hlavne s neodkrytými archeologickými nálezmi. Tejto problematike je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť pri príprave projektov dopravnej infraštruktúry, kedy je možné vplyvy zmierniť výberom vhodných variantov.

Nakoľko v koridoroch projektov dopravnej infraštruktúry sa doteraz spravidla nerealizoval systematický archeologický prieskum, je predpoklad, že pri stavebnej činnosti mimo známych archeologických lokalít je možné zachytiť doteraz neznáme archeologické nálezy či situácie. Preto je potrebné, aby etapách prípravy boli oslovené príslušné orgány pamiatkovej ochrany. Podmienkou pre vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia pre jednotlivé stavby je vydanie záväzného stanoviska krajského pamiatkového úradu podľa § 30 ods. 4 pamiatkového zákona v nadväznosti na § 41 ods. 4 pamiatkového zákona.

Vplyvy na kultúrne dedičstvo vyhodnocujeme ako menej významné, nakoľko ich je možné zmierniť dôsledným dodržiavaním požiadaviek zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov a stavebného zákona.

Sumárne vyhodnotenie vplyvov na kultúrne dedičstvo

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Ovplyvnenie kultúrneho dedičstva výstavbou DI	X		X		X				X			X
Ovplyvnenie kultúrneho dedičstva prevádzkou DI		X		X		X	X			X		X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- môže realizácia OPII významne ovplyvniť kultúrne dedičstvo?

1.7 MATERIÁLNE ZDROJE A VPLYVY SÚVISIACE S ICH VYUŽITÍM

Vplyv na materiálne energetické zdroje je nepriaznivo ovplyvňovaný trendmi, ktoré sú naznačené v kapitole III.1.8, z ktorých dominuje sústavný pozvoľný presun z hromadnej na individuálnu dopravu a zo železničnej na cestnú dopravu. Pri hodnotení cieľov OPII je preto rozhodujúce, tak ako v prípade tvorby emisií, ako OPII podporuje rozvoj železničnej dopravy a verejnej osobnej dopravy.

Ďalším aspektom súvisiacim s rozvojom dopravnej infraštruktúry je ochrana nerastného bohatstva, efektívne využívanie zdrojov surovín a znižovanie dopadov ťažby a prepravy surovín pri realizácii projektov.

Zásady ochrany a využitia nerastného bohatstva určuje banský zákon, podľa ktorého sa ochrana výhradných ložísk zabezpečuje určením chráneného ložiskového územia (CHLÚ). Z hľadiska posudzovania strategického dokumentu vo vzťahu k ochrane nerastného bohatstva vychádzame z premisy, že projekty rozvoja dopravnej infraštruktúry nezasahujú do CHLÚ, nakoľko projekty sú už vo fáze prípravy navrhované tak, aby sa týmto územia vyhlí, vzhľadom na to, že CHLÚ, resp. dobývacie priestory predstavujú limity pre umiestňovanie stavieb.

Z hľadiska efektívneho využívania zdrojov je dôležitá otázka maximálne možného využitia materiálov získaných pri výstavbe. Jedná sa jednak o primárne materiály z výkopov zo zárezov a tunelov a jednak o stavebné odpady, napr. z asanácií budov alebo objektov technickej infraštruktúry. Pri modernizácii železničnej infraštruktúry vzniká veľké množstvo využiteľného odpadu z odstránenia koľajového lôžka. Efektívne využívanie získaných materiálov môže znížiť aj dopad na iné zložky životného prostredia, kde v opačnom prípade dochádza k vytváraniu depónií, s negatívnym vplyvom na reliéf, záber pôdy a likvidáciu biotopov.

Pri ťažbe surovín je potrebné v čo najväčšej miere využívať existujúce otvorené ložiská surovín a nové otvárať iba v prípade nevyhnutnosti. V takomto prípade je nutné vopred zabezpečiť ich posúdenie procesom EIA. Ďalším negatívnym vplyvom výstavby je preprava surovín. Túto je potrebné optimalizovať z hľadiska prepravných vzdialeností a dopravných trás s najmenším vplyvom na dotknuté obyvateľstvo. Obdobne je potrebné vopred vhodne situovať objekty betonárni a obalovní bitúmenových zmesí, ktorých sprevádzkovanie je taktiež podmienené posúdením v rámci EIA.

Sumárne vyhodnotenie vplyvov na prírodné zdroje

Vplyv	Výstavba	Prevádzka	Primárny	Sekundárny	Dočasný	Trvalý	Kumulatívny	Synergický	Zmierniteľný	Zmierniteľný ťažko	Významný	Menej významný
Spotreba energetických zdrojov		X	X			X	X			X	X	
Spotreba neobnoviteľných zdrojov surovín	X		X		X				X			X
Neefektívne využívanie odpadov ako zdrojov surovín	X			X	X				X			X

Kľúčové otázky pre strategické posudzovanie

- podporuje OPII znižovanie nárokov na energetické zdroje?
- podporuje OPII efektívne využívanie zdrojov surovín a odpadov?

2 POSÚDENIE CIEĽOV A AKTIVÍT PRIORITNÝCH OSÍ

Na základe analýzy súčasných environmentálnych problémov a významných vplyvov súvisiacich s dopravou a IKT, analýzy horizontálnych a sektorových politík, stratégií a koncepcií, ktoré majú vzťah k problematike dopravy a príslušných právnych predpisov vzťahujúcich sa na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie, boli sformulované environmentálne ciele OPII, ktoré pokrývajú kľúčové environmentálne aspekty. Ciele sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 15 Environmentálne ciele OPII

Oblasť	Cieľ
Dopravné aspekty vo vzťahu k obyvateľstvu	Zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu
Zdravie obyvateľov	Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva
	Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach
	Zvýšenie bezpečnosti dopravy
Ovzdušie a klimatické faktory	Znižovať produkciu emisií z dopravy
	Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov
Pôda a horninové prostredie	Minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
	Predchádzať rizikám z titulu nestability horninového prostredia
Voda	Nezhoršovať ekologický a chemický stav vôd
	Obmedzovať zásah do vodohospodársky chránených území
	Zabezpečiť protipovodňovú ochranu územia
Biodiverzita a OP	Zabezpečiť ochranu cenných častí prírody a funkčnosti ekosystémov
	Zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000
Ochrana krajiny	Udržať ekologickú stabilitu krajiny
	Zachovať integritu krajiny a jej scenerickú hodnotu
Kultúrne dedičstvo	Chrániť kultúrne dedičstvo
Materiálne zdroje	Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov
	Racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov

Uvedené ciele SEA boli konfrontované s cieľmi, prioritami a aktivitami OPII definovaných v rámci jednotlivých prioritných osí. Vyhodnotenie aktivít, ktoré podporujú jednotlivé ciele a investičné priority, je prezentované formou hodnotiacich listov v prílohe č. 1.

Pre hodnotenie boli použité tieto klasifikačné znaky:

Súlad / nesúlad

- +2 prioritá je v úplnom súlade s environmentálnym cieľom
- +1 prioritá čiastočne podporuje environmentálny cieľ
- 0 väzba medzi prioritou a environmentálnym cieľom neexistuje alebo je slabá
- 1 prioritá je v čiastočnom strete s environmentálnym cieľom
- 2 prioritá je v nesúlade s environmentálnym cieľom

Neurčitosť

- ? pre vyhodnotenie nie sú relevantné podklady, súlad nie je možné jednoznačne určiť
- ?+ pravdepodobný pozitívny vplyv
- ?- pravdepodobný negatívny vplyv

PRIORITNÁ OS 1: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (TEN-T CORE)

Špecifické ciele:

PO1-ŠC1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy

PO1-ŠC2: Zvýšenie ekologickosti a energetickej efektívnosti dopravného systému SR

PO1-ŠC3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy

Na podporu plnenia investičných priorít a špecifických cieľov je navrhnutý súbor aktivít, ktoré sú vyhodnotené v prílohe 1.

Základnou víziou v oblasti prevádzkového využitia železničnej siete je celkové zvyšovanie objemu prepráv na železnici, vrátane presunu prepráv z cestnej dopravy. Železničná sieť musí byť na tento proces pripravená a musí umožňovať uspokojenie zvýšeného dopytu po osobnej aj nákladnej doprave.

Zaostávanie v rozvoji železničnej infraštruktúry môže predstavovať riziká poklesu vnútroštátnych prepráv cestujúcich a tovaru, ako aj úbytok tranzitnej dopravy. To môže mať za následok nárast objemu nákladnej cestnej dopravy a IAD a z toho plynúce environmentálne problémy.

Najvyššou investičnou prioritou je modernizácia železničných tratí zaradených do paneurópskych koridorov č. IV., V. a VI., ktorú sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T na parametre definované v dohodách AGC, AGTC, zvyšovanie traťových rýchlostí v úsekoch, kde je to vzhľadom na geografické podmienky možné na 160 km/h a zabezpečenie interoperability pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí v súlade s legislatívou EÚ.

Popri modernizácii železničných tratí je ďalšou príležitosťou pre rozvoj železničnej infraštruktúry a zvýšenie využitia jej kapacity rozvoj kombinovanej dopravy. To však vyžaduje vybudovanie dostatočne kapacitných kontajnerových terminálov pre pokrytie rastúcich objemov v tejto doprave.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Prioritná os vytvára predpoklady pre efektívnejšie využitie kapacity železničnej infraštruktúry, zrýchlenie prepravy osôb a tovaru, zvýšenie jej bezpečnosti a spoľahlivosti. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete prispieva taktiež k zníženiu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie.

Realizácia aktivít PO 1 priamo podporuje tematický cieľ „Podporovať udržateľnú dopravu a odstraňovať prekážky v kľúčových sieťových infraštruktúrach“. Opatrenia v rámci PO 1 prispievajú k plneniu cieľov zameraných na nízkouhlíkové hospodárstvo, životné prostredie a efektívne využívanie zdrojov. Z tohto globálneho hľadiska má najvyšší význam ambícia sektoru železničnej dopravy zvyšovania objemu prepráv na železnici, vrátane presunu prepráv z cestnej dopravy, čo priamo prispeje k cieľu znížovania emisií skleníkových plynov.

V tejto súvislosti má mimoriadny význam aj elektrifikácia tratí, ktorej efektom je znížovanie závislosti dopravného sektoru na ropných produktoch, znížovanie produkcie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov. V prípade elektrifikovaných tratí je prostredie zároveň zaťažované nižšími hladinami hluku a elektrifikácia tratí bude mať za následok aj výraznejšie skrátenie cestovného času.

Podiel ekologicky a energeticky účinnejšej dopravy na celkovom množstve prepravy tovaru v SR sa zvýši aj vybudovaním nových terminálov intermodálnej dopravy, v dôsledku presunu časti medzinárodnej cestnej nákladnej automobilovej dopravy na systémy medzinárodnej intermodálnej dopravy.

Ďalším z efektov modernizácie tratí je znížovanie bezpečnostných rizík, a to ako vnútorných (technické zabezpečenie železničnej prevádzky), tak aj vonkajších vo vzťahu k cestujúcim a iným

užívateľov dopravy. Mimoriadnym prínosom v tejto oblasti je realizácia mimoúrovňových križovaní železnice s cestnou infraštruktúrou.

Z uvedeného vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci prioritnej osi 1 majú potenciál podporovať predovšetkým tieto stanovené environmentálne ciele:

- ↑ Zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu
- ↑ Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva
- ↑ Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach
- ↑ Zvýšenie bezpečnosti dopravy
- ↑ Znižovať produkciu emisií z dopravy
- ↑ Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov
- ↑ Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

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

Prioritná os 2 je zameraná na podporu plnenia tematického cieľa 7 a investičnej priority 7a) Podpora multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do trans-európskej dopravnej siete (TEN-T)

Špecifické ciele:

PO 2-ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia a homogenizácia siete TEN-T,
PO 2-ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy.

Na podporu plnenia investičných priorít a špecifických cieľov je navrhnutý súbor aktivít, ktoré sú vyhodnotené v prílohe 1.

Cieľom diaľnic a rýchlostných ciest je zabezpečiť dopravné spojenia medzi dôležitými centrami štátneho, medzinárodného alebo regionálneho významu. Svojimi kvalitatívnymi parametrami dokážu rýchlo, plynulo a bezpečne previesť veľké dopravné prúdy, preto by malo byť v záujme SR rozvíjať tieto kategórie cestnej siete. Prioritným záujmom SR je predovšetkým výstavba tých úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, absencia ktorých sa negatívne premieta v oblastiach hospodárstva, životného prostredia a ktoré tvoria prekážku v mobilite obyvateľstva, znižujú atraktivitu územia z pohľadu turizmu a prílevu investícií alebo napomôžu zvýšiť bezpečnosť premávky.

Diaľnice

V oblasti rozvoja diaľničnej siete budú investície smerovať predovšetkým do výstavby nových úsekov diaľnic D1 a D3.

Tieto úseky budú viesť k ďalšiemu rozširovaniu diaľničnej siete v smere na východ a sever krajiny. Konkrétny zoznam úsekov, vrátane harmonogramu ich výstavby bol definovaný strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry. Dôležitým a pri niektorých úsekoch rozhodujúcim faktorom, ktorý podmieňuje jeho zaradenie do programu prípravy a výstavby je stav projektovej a predovšetkým majetkovoprávnej prípravy.

Rýchlostné cesty

V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom období 2014 - 2020 bude zo zdrojov KF preferovať príprava a výstavba úsekov ciest na R3 a R6.

Pri výstavbe nových úsekov rýchlostných ciest bude MDVRR SR venovať náležitú pozornosť zabezpečeniu nákladovej efektívnosti. Vzhľadom na súčasné intenzity paralelných úsekov ciest I. triedy, ako aj prognózovaný vývoj v území, budú niektoré úseky realizované v polovičnom profile. Konkrétny zoznam úsekov, vrátane harmonogramu ich výstavby bol definovaný strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Inteligentné dopravné systémy a bezpečnosť dopravnej prevádzky

Riešením pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a vysokej miery nehodovosti je zavádzanie inteligentných dopravných systémov. Inteligentné dopravné systémy otvárajú nové možnosti na dosiahnutie trvaloudržateľnej mobility a vytvárajú základné podmienky pre kvalitnú komunikačnú a informačnú spoločnosť. Zámerom EK je, aby sme v priebehu niekoľkých rokov fungovali v rámci jednotného inteligentného dopravného systému, pričom takéto riešenie je možné zabezpečiť formou realizácie parciálnych národných projektov. EÚ preto nabáda členské štáty k tomu, aby inteligentné dopravné systémy rozvíjali vo vzájomne kompatibilných aplikáciách a aby užívateľské informácie z jednotlivých národných systémov boli dostupné aj občanom z ostatných štátov EÚ. Z aktivít plánovaných v oblasti využívania dopravnej telematiky je možné spomenúť zámer doplniť príslušenstvo diaľnic a rýchlostných ciest dopravnými zariadeniami pre monitorovanie a riadenie dopravy - zariadenia dopravného prieskumu s funkciou automatického sčítania dopravy a analyzátora dopravného prúdu, premenné dopravné značky, zariadenia pre prevádzkové informácie, kamery a pod.). Tieto zariadenia nebudú slúžiť len pre reálny manažment dopravy, ale taktiež pre plánovanie a optimalizáciu budúcich prepravných nárokov.

V oblasti zvyšovania bezpečnosti na existujúcich diaľniciach a rýchlostných cestách bude snahou MDVRR SR reagovať na aktuálne problémy cestnej premávky, a to budovaním bezpečných koridorov pre migráciu zveri (ekoduktov), výstavbou oplotenia v kritických úsekoch, skapacitnením exponovaných úsekov a pod.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Tempo budovania dopravnej infraštruktúry zaostáva za dynamikou rozvoja ekonomiky a rastom prepravných nárokov a predstavuje významnú bariéru rastu a rozvoja zamestnanosti. Dopravná infraštruktúra v SR tak nenapĺňa funkciu nástroja na zvýšenie atraktivity územia, jeho ekonomického potenciálu a kvality života obyvateľov. Naopak, skôr brzdí integráciu slabších regiónov do širších územných a hospodárskych vzťahov. Rastúce požiadavky na mobilitu sú na väčšine ťahov - aj tých, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) - naďalej zabezpečované dominantne prostredníctvom ciest I. triedy, z ktorých mnohé sú trasované intravilánom miest a obcí, nespĺňajú kapacitné, bezpečnostné a v dôsledku dlhodobého preťaženia ani kvalitatívne parametre.

Realizácia cieľov PO2 má ambície uvedený stav parciálne zlepšiť vybudovaním nových úsekov základnej siete diaľnic a rýchlostných ciest. Okrem dôležitej úlohy v rozvoji národného hospodárstva má realizácia cieľov PO2 priamy pozitívny environmentálny vplyv, hlavne v oblasti zdravia. V husto osídlených mestských aglomeráciách i na extravilánových úsekoch ciest I. triedy v koridoroch budúcich diaľnic a rýchlostných ciest sa prostredníctvom výstavby diaľničnej infraštruktúry očakáva zlepšenie stavu dopravnej nehodovosti. Pozitíva možno očakávať aj z hľadiska zníženia hlukovej a emisnej záťaže obyvateľstva z dôvodov presmerovania dopravy z intravilánov miest a obcí na nové trasy diaľnic a rýchlostných ciest mimo sídelných útvarov a realizácie protihlukových opatrení. V neposlednom rade, výrazné zlepšenie dopravnej dostupnosti hlavných sídelných aglomerácií Slovenska sa následne premietne i do vyššej kvality života obyvateľstva.

Prínos pre životné prostredie bude mať taktiež zavedenie dopravnej telematiky - inteligentných dopravných systémov do riadenia dopravy. Navigačné systémy a informačné služby riadenia prevádzky môžu napr. asistenciou v plánovaní dopravných ciest zvýšiť plynulosť dopravného toku a tak znížiť celkovú spotrebu pohonných hmôt, a teda i škodlivých emisií.

S rozvojom cestnej dopravnej infraštruktúry súvisí negatívny trend rastu spotreby energií, v ktorom dominuje spotreba kvapalných palív. Z globálneho hľadiska je teda rozvoj cestnej infraštruktúry v protichode s cieľmi EÚ zameranými na redukciu emisií skleníkových plynov. Realizácia opatrení PO2 však súčasne naplňa cieľ spoločenstva na podporu multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T). Je evidentné, že v tomto smere je potrebné nájsť kompromis na podporu trvalo udržateľnej mobility a hospodárskeho rastu.

Je prirodzené, že budovanie nových ciest a rýchlostných ciest sa nevyhne negatívnym vplyvom na územie, v ktorom budú realizované. Výstavbou sú postihnuté všetky základné zložky životného prostredia - pôda, voda, ovzdušie, biota. Sumarizácia potenciálnych vplyvov na jednotlivé zložky je uvedená v kapitole IV.1.

Najvýznamnejšou konfliktnou oblasťou súvisiacou s budovaním novej dopravnej infraštruktúry je stret so záujmami ochrany prírody, v ktorých dominuje konflikt s územiami zaradenými do systému Natura 2000. Vyhodnoteniu konfliktov projektov zaradených do OPII je venovaná samostatná kapitola IV.6.

V tomto smere je potrebné pozitívne hodnotiť iniciatívu MDVRR SR na budovanie ekoduktov pre migráciu zveri. Tieto budú realizované v miestach identifikovanej potreby, na základe spolupráce s odbornými organizáciami.

Z vyššie uvedeného zhrnutia vyplýva, že aktivity navrhnuté v rámci prioritnej osi 2 majú potenciál podporovať predovšetkým tieto stanovené environmentálne ciele:

- ↑ Zlepšiť prístup k dopravným službám a podporovať sociálnu inklúziu
- ↑ Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva
- ↑ Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach
- ↑ Zvýšenie bezpečnosti dopravy

Ciele a aktivity navrhnuté v rámci PO2 vytvárajú potenciálny konflikt predovšetkým s nasledovnými environmentálnymi cieľmi:

- ↓ Znižovať produkciu emisií z dopravy
- ↓ Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov
- ↓ Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov
- ↓ Minimalizovať zábery poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov
- ↓ Zabezpečiť protipovodňovú ochranu územia
- ↓ Zabezpečiť ochranu cenných častí prírody a funkčnosti ekosystémov
- ↓ Zabezpečiť integritu lokalít systému Natura 2000
- ↓ Udržať ekologickú stabilitu krajiny
- ↓ Zachovať integritu krajiny a jej scenerickú hodnotu
- ↓ Chrániť kultúrne dedičstvo
- ↓ Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov
- ↓ Racionálne využívať prírodné zdroje, predchádzať vzniku odpadov.

PRIORITNÁ OS 3: VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA (VOD)

V súvislosti s neustále zvyšujúcimi sa prepravnými nárokmi obyvateľstva a rastom individuálnej automobilovej dopravy je nevyhnutné vykonávať zásadné systémové opatrenia na podporu rozvoja ekologických druhov dopravy. Práve z tohto dôvodu boli do stratégie OPII zadané aktivity

súvisiace s podporou verejnej osobnej dopravy. Hlavnou víziou stratégie je zvrátiť doterajší nepriaznivý vývoj v del'be prepravnej práce, a tým vytvoriť podmienky pre trvalo udržateľnú regionálnu a mestskú mobilitu.

Súčasný trend del'by prepravnej práce v rámci osobnej prepravy je na Slovensku značne v prospech individuálnej automobilovej prepravy. Individuálna automobilová preprava tvorila v roku 2011 v rámci SR až 77,3 % celkových výkonov osobnej dopravy. Cieľom Slovenska je zabezpečiť zníženie tohto pre životné prostredie negatívneho trendu vývoja del'by prepravnej práce a podnietiť investíciami prechod cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy na environmentálne prijateľné módy verejnej osobnej dopravy. Zvrátenie negatívneho trendu vo vývoji del'by prepravnej práce by prinieslo synergický efekt v znižovaní emisií z dopravy, tvorbe kongescií v sídelných aglomeráciách. Negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie sú primárne spojené so spotrebou energií, čo má za následok produkciu CO₂, znečistenie vzduchu a hluk. V rámci SR tvorí doprava až 20% celkovej produkcie CO₂ a 34% NO_x.

Investície do verejnej osobnej dopravy - predovšetkým železničnej, električkovej a trolejbusovej dopravy by mali priniesť integrovanú dopravnú infraštruktúru optimalizovanú pre jednotlivé mestské aglomerácie a jej vhodnú organizáciu, ktorá bude prevádzkovaná novými modernými prostriedkami. Dopravné prostriedky sú jedným zo základných kameňov dopravného systému a predurčujú jeho kvalitatívne i kvantitatívne parametre. Zároveň predstavujú prvý kontakt cestujúcich s verejnou osobnou dopravou a preto môžu zásadným spôsobom ovplyvniť ich rozhodovanie pri výbere dopravného módu.

Keďže MHD je na Slovensku realizovaná rôznymi formami, najmä z pohľadu poskytovaných typov dopravy, organizačného zabezpečenia objednávaní výkonov a zdrojov financovania, MDVRR SR plánuje zakomponovať do systému čerpania len tie mestá, v ktorých je súčasťou MHD aj dráhová doprava alebo MHD zabezpečujú špecializované dopravné podniky so 100 % účasťou mesta. Ide o mestá Bratislava, Košice, Prešov, Žilina a Banská Bystrica.

Podpora potenciálnych projektov bude podmienená existenciou komplexného strategického plánu rozvoja verejnej osobnej dopravy v jednotlivých mestách, čím sa sleduje vhodnosť dopravného riešenia, ekonomická opodstatnenosť a trvalá udržateľnosť jednotlivých projektov, ako i mestskej hromadnej dopravy ako celku.

Predpokladá sa, že zo zdrojov OPII budú implementované predovšetkým veľké projekty spolufinancované z Kohézneho fondu s rozhodujúcim a systémovým vplyvom na fungovanie verejnej osobnej dopravy na Slovensku. Zo zdrojov Integrovaného ROP, prostredníctvom „integrovaných stratégií“ a OP Kvalita životného prostredia bude možné spolufinancovať realizáciu opatrení na ekologizáciu dopravy, opatrení zameraných na previazanosť nosnej dráhovej dopravy na doplnkovú autobusovú dopravu, investičné akcie menšieho rozsahu, podporu zavádzania jednotných tarifných systémov a sústav cestovných dokladov, budovanie dispečerských centier, realizáciu opatrení na upokojuvanie dopravy, podporu cyklistickej infraštruktúry a pod.

Špecifické ciele:

PO 3-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov verejnej osobnej dopravy

PO 3-ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti VOD.

Na podporu plnenia investičných priorít a špecifických cieľov je navrhnutý súbor aktivít, ktoré sú vyhodnotené v prílohe 1.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Špecifické ciele sú zamerané na infraštruktúrne a prevádzkové aspekty spočívajúce vo zvýšení ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy,

zabezpečenie kvalitnej infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, dostupnej a kvalitnej infraštruktúre nemotorovej dopravy.

Prioritná os vytvára predpoklady pre zvyšovanie atraktivity verejnej osobnej dopravy a tým zabezpečuje vytvorenie podmienok pre presun cestujúcich z módu individuálnej automobilovej dopravy. Realizáciou investičných priorít tejto prioritnej osi bude zabezpečené nielen plnenie špecifického cieľa zameraného na vytváranie podmienok pre rast výkonov verejnej osobnej dopravy, ale zároveň sa prispeje k zvýšeniu ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti verejnej osobnej dopravy na Slovensku.

Jedným z najvýznamnejších prínosov aktivít podporujúcich rozvoj VOD je súlad s cieľmi stratégie Európa 2020. Jednou z troch základných priorít stratégie je udržateľný rast a podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje. Podľa tejto iniciatívy by Európa mala modernizovať celé odvetvie dopravy, zdroje využívať efektívne, spôsobom, ktorý podporí oddelenie hospodárskeho rastu od využívania zdrojov, prejsť smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu, zvýšiť využívanie energie z obnoviteľných zdrojov a podporovať energetickú účinnosť.

Zatraktívnenie VOD vytvára potenciál pre prebratie časti individuálnej osobnej dopravy, s priamym dopadom na zníženie spotreby pohonných hmôt, znížením tvorby emisií, vrátane emisií skleníkových plynov. Zníženie intenzity IOD má pozitívny vplyv na všetky ďalšie environmentálne a zdravotné aspekty súvisiace s dopravou - zníženie imisnej a hlukovej záťaže, bezpečnosť, ohrozenia kultúrnych pamiatok a pod.

Modernizáciou a nasadením nových, energeticky úsporných vozidiel pre železničnú osobnú dopravu a MHD sa dosiahne nielen zvýšenie bezpečnosti prevádzky, komfortu prepravy a úspora času cestujúcich, ale aj pokles spotreby trakčnej elektrickej energie a s tým súvisiacich nákladov. Nové, energeticky úsporné vozidlá dokážu vďaka modernej trakčnej výzbroji a modernému pohonu ušetriť významnú časť trakčnej energie v porovnaní so zastaranými vozidlami.

Z uvedeného vyplýva, že podpora VOD bude naplňovať predovšetkým tieto environmentálne ciele:

- ⬆ Zlepšiť prístup k dopravným službám
- ⬆ Zvýšenie bezpečnosti dopravy
- ⬆ Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva
- ⬆ Znižovať úroveň znečistenia ovzdušia v obytných zónach
- ⬆ Znižovať produkciu emisií z dopravy
- ⬆ Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov
- ⬆ Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov
- ⬆ Chrániť kultúrne dedičstvo

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

PRIORITNÁ OS 4: INFRAŠTRUKTÚRA VODNEJ DOPRAVY (TEN-T CORE)

Keďže vodná doprava nebola zatiaľ predmetom podpory z fondov EÚ, hlavným cieľom MDVRR SR pri vytváraní prioritnej osi bolo vytvoriť priestor pre poskytnutie finančných zdrojov aj tomuto sektoru pre jeho ďalšie oživenie a rozvoj. Ako ďalšie dôvody je možné uviesť stagnujúci vývoj prepravných výkonov vodnej dopravy, príležitosť na zmenu delby práce, či zámer podporiť rozvoj určitých špecifických regiónov (napr. podunajská oblasť). V rámci vodnej dopravy je prioritou zamerať sa

na podporu vodnej dopravy ako celku, ktorá nebola zo strany štátu vôbec stimulovaná v posledných dvoch desaťročiach.

Špecifické ciele:

PO 4-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov vodnej dopravy prostredníctvom investícií do infraštruktúry

Základom infraštruktúry vodnej dopravy na území SR sú sledované vodné cesty riek Dunaj a Váh. Vzhľadom na výšku alokácie, ktorá bola z fondov EÚ pridelená na národnej úrovni sektoru dopravy, jej štruktúru, nutnosť kontinuálne dofinancovať projekty začaté v predchádzajúcom období, ako aj vzhľadom na nízku pripravenosť projektov vodnej dopravy bude prioritou v ďalšom období kladená výlučne na rozvoj Dunajskej vodnej cesty a verejného prístavu Bratislava.

Keďže Dunaj je v podstate hraničnou riekou a neprechádza vnútrozemím SR je vodná cesta využívaná v prevažnej miere na medzinárodné prepravy. Napriek tomu, že ponúka medzinárodnú vodnú cestu vyššej kategórie, nie je doteraz dobudovaná tak, aby celoročne poskytovala dopravcom uspokojivé plavebné podmienky. Na slovenskom úseku je viacero kritických miest, ktoré je potrebné upraviť, prípadne dobudovať.

Modernizáciou a rozvojom jestvujúcich vodných ciest a ich súčastí sa dosiahnu požadované dopravné kritériá, odstránia úzke miesta (plavebné prekážky) pre dosiahnutie parametrov plavebnej dráhy, ktoré sú pre SR záväzné a zabezpečia garantované podmienky pre plavbu na vodných cestách.

MDVRR SR od intervencií smerovaných do infraštruktúry vodnej dopravy prioritne očakáva zlepšenie podmienok splavnosti Dunajskej vodnej cesty, zlepšenie existujúcich služieb poskytovaných v prístavoch, resp. rozšírenie ich ponuky. Dobudovanie infraštruktúry vodných ciest a prístavov bude podporené aj uplatnením riečnych informačných systémov, ktoré umožnia dosiahnuť zvýšenie kapacity infraštruktúry, optimálne využívanie existujúcej infraštruktúry, zvýšenie bezpečnosti a zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Vnútrozemska vodná doprava hrá dôležitú úlohu najmä pri preprave tovaru a ako súčasť intermodálnych dopravných sústav sa podieľa na plnení cieľov dopravnej politiky EÚ zameraných na znižovanie environmentálnej záťaže plynúcich z neustále rastúcich dopravných požiadaviek.

Realizáciou investičných priorít bude v rámci tejto prioritnej osi podnietený presun výkonov z environmentálne najmenej vhodného módu cestnej dopravy na vodnú dopravu, a to najmä formou modernizácie a dobudovania infraštruktúry vodnej dopravy.

Rozvoj a modernizácia vodných ciest a verejných prístavov v značnej miere prispievajú k rozvoju hospodárstva a zamestnanosti, ako aj k samotnej podpore hospodárskeho rastu SR, nakoľko iba vybudovaná infraštruktúra zabezpečujúca požadované parametre plavebnej dráhy vodnej cesty počas celého roka je zárukou konkurencieschopnosti a rozvoja vodnej dopravy a jej začlenenia do dopravných reťazcov prostredníctvom prístavov, resp. intermodálnych terminálov. Uvedené bude mať priaznivý vplyv na celý priľahlý podunajský región.

Realizácia aktivít navrhovaných v rámci PO4 bude naplňovať predovšetkým tieto environmentálne ciele:

- Zlepšiť prístup k dopravným službám
- Zvýšenie bezpečnosti dopravy
- Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva
- Znižovať produkciu emisií z dopravy
- Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov
- Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov

Významný nesúlad so stanovenými environmentálnymi cieľmi nebol identifikovaný ani v jednom prípade, za predpokladu realizácie opatrení vyplývajúcich z právnych predpisov v oblasti životného prostredia.

PRIORITNÁ OS 5: ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (MIMO TEN-T CORE)

Vytvorením tejto prioritnej osi deklaruje MDVRR SR záujem budovať na území SR kvalitný, nákladovo efektívny a interoperabilný železničný systém, ktorý bude schopný reagovať na skutočné potreby osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Investície realizované zo zdrojov EFRR budú komplementárne nadväzovať na aktivity spolufinancované z Kohézneho fondu prostredníctvom Prioritnej osi 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) a Prioritnej osi 3 - Verejná osobná doprava.

Špecifické ciele:

PO5-ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy

PO5-ŠC 2: Zvýšenie ekologickej a energetickej efektívnosti dopravného systému SR

PO5-ŠC 3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy

Vízie, špecifické ciele a aktivity na ich dosiahnutie sú identické s prioritnou osou 1. Príležitosťou pre rozvoj železničnej siete je nielen modernizácia hlavných koridorov, ale aj rozvoj železničných tratí mimo siete TEN-T, na ktorých existujú vysoké prepravné záťaže alebo tam, kde existuje potenciál na ich budúce zvýšenie. Rekonštruované, modernizované a prípadne novo budované trate by mali disponovať perspektívou vysokého stupňa využitia v osobnej aj nákladnej doprave. Železničná osobná doprava má veľký potenciál pre zvýšenie prepravy najmä v tých smeroch, kde budú cestovné časy dosahované železnicou kratšie alebo prinajmenšom porovnateľné s cestnou dopravou (hromadnou a individuálnou).

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Vyhodnotenie je totožné s prioritnou osou 1.

PRIORITNÁ OS 6: CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA (MIMO TEN-T CORE)

Snahou MDVRR SR je zlepšovať stav všetkých kategórií ciest (nie len diaľnic a rýchlostných ciest) a vytvorením tejto prioritnej osi deklaruje záujem budovať na území SR kvalitný, nákladovo efektívny a vyvážený dopravný systém, ktorý bude schopný reagovať na skutočné potreby cestnej dopravy. Na základe možností, ktoré vyplývajú MDVRR SR z legislatívnych predpisov bude rozvoj diaľnic a rýchlostných ciest komplementárne doplnený o investície na zlepšenie stavu ciest I. triedy.

V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom období 2014 - 2020 bude zo zdrojov EFRR preferovať výstavba úsekov ciest na R2 a R5. Pri výstavbe nových úsekov rýchlostných ciest bude MDVRR SR venovať náležitú pozornosť zabezpečeniu nákladovej efektívnosti. Vzhľadom na súčasné intenzity paralelných úsekov ciest I. triedy, ako aj prognózovaný vývoj v území, budú niektoré úseky realizované v polovičnom profile.

V prípade, ak to umožní stav technickej pripravenosti niektorých úsekov rýchlostných ciest R1 a R7 (mimo úsekov lokalizovaných v bratislavskom kraji) a zároveň dôjde k vytvoreniu vhodných podmienok pre ich viacdrojové financovanie, napr. kombináciou fondov EÚ a verejno-súkromného partnerstva, MDVRR SR zväží využitie prostriedkov prioritnej osi taktiež na tieto cestné ťahy.

Okrem proporcionálneho rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest bude v nasledujúcom období zohrávať dôležitú úlohu agenda týkajúca sa rozvoja ciest I. triedy. Na základe analýz a rozborov vykonaných na cestnej sieti SR vyplýva, že je nevyhnutné riešiť predovšetkým otázku nedostatočnej kapacity infraštruktúry, t. j. prekračovanie prípustných intenzít, a nevyhovujúcich stavebno-technických parametrov. Riešením tohto stavu je modernizácia súčasnej siete v kombinácii so selektívnym

doplnením siete o nové úseky ciest I. triedy. Z hodnotiacich údajov SSC z roku 2012 vyplýva, že 44 % ciest I. triedy je v nevyhovujúcom a ďalších 5 % v havarijnom stave.

Špecifické ciele

PO 6-ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia medzi regiónmi,

PO 6-ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti dopravy na cestách I. triedy.

Na podporu plnenia investičných priorít a špecifických cieľov je navrhnutý súbor aktivít, ktoré sú vyhodnotené v prílohe 1.

Pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a vysokej miery nehodovosti na už existujúcej cestnej infraštruktúre (najmä na cestách I. triedy), s cieľom zvýšiť bezpečnosť a komfort cestnej prepravy, je potrebné zamerať sa najmä na budovanie obchvatov miest a obcí, výstavbu preložiek, prestavbu križovatiek a mostov a na odstraňovanie nebezpečných miest - tzv. kritických nehodových lokalít. Pozornosť je potrebné venovať taktiež úprave šírkových parametrov, polomerom ciest a rozhľadovým pomerom s cieľom dosiahnutia homogenity trasy, ako aj ďalej budovať protihlukové opatrenia ciest a protipovodňové opatrenia mostov a ciest.

Implementáciou moderných technológií sa vytvoria podmienky pre intenzifikáciu kapacity existujúcej cestnej siete, zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a zmiernenie kongescií. Dopravná telematika bude nasadzovaná predovšetkým v najzaťaženejších úsekoch a v kritických nehodových lokalitách, či už na extravilánových úsekoch, ako aj v intraviláne miest a obcí. Táto oblasť by mala komplementárne doplniť aktivity spolufinancované z KF v rámci PO 2.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Vyhodnotenie je v zásade totožné s prioritnou osou 2.

PRIORITNÁ OS 7: INFORMATIZÁCIA SPOLOČNOSTI

V rámci prioritnej osi 7 Informatizácia spoločnosti sú definované nasledujúce špecifické ciele:

Špecifický cieľ 1: Rozvoj elektronických služieb

Špecifický cieľ 2: Využívanie otvorených dát

Špecifický cieľ 3: Podpora malých a stredných podnikateľov v digitálnej ekonomike

Špecifický cieľ 4: Podpora eInklúzie

Špecifický cieľ 5: Zavedenie inovačného centra eGovernmentu

Špecifický cieľ 6: Podpora procesov efektívnej verejnej správy

Špecifický cieľ 7: Zavedenie eGovernment cloudu

Špecifický cieľ 8: Bezpečnosť

Špecifický cieľ 9: Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN

Špecifické ciele sú z hľadiska súladu s environmentálnymi cieľmi vyhodnotené v prílohe 1.

Vyhodnotenie súladu cieľov a aktivít s environmentálnymi cieľmi

Rozvoj informačnej spoločnosti má ambíciu prispieť k nasledujúcim hlavným cieľom stratégie Európy 2020:

- Zamestnať 75% obyvateľstva vo veku 20-64 rokov vytváraním nových pozícií v dynamickom sektore digitálnej ekonomiky a investíciami štátu do informačných a komunikačných technológií a ďalších odvetví digitálnej ekonomiky;
- Znížiť počet osôb ohrozených chudobou alebo vylúčením v EÚ aspoň o 20 miliónov podporou nástrojov pre eInklúziu, zlepšovaním IKT zručností populácie, reformou verejnej správy, ktorá zjednodušuje prístup k službám a motivuje všetky sociálne vrstvy k participácii;

- Zvýšenie energetickej efektívnosti o 20% pre EÚ 27 konsolidovaním informačných systémov a hardvérovej infraštruktúry do cloudových dátových centier.

Na dosiahnutie cieľov je potrebné riešiť národné a regionálne potreby Slovenska. V prvom rade ide o potrebu zvýšenia konkurencieschopnosti regiónov Slovenska brzdených slabým podnikateľským prostredím, ktoré čelí obmedzujúcej regulačnej politike. Dôsledkom sú zaostávajúce výsledky v ukazovateľoch trhu s výrobkami a službami, ktoré možno zlepšiť znížením administratívnej záťaže kladenej na začínajúce podniky. Slovensko má urgentnú potrebu zvýšiť úroveň inovácií a kapacít pre moderné technologické riešenia, najmä v malých a stredných podnikoch, a to vo všetkých regiónoch tak, aby boli odstránené regionálne disparity. Práve budovaním širokopásmovej infraštruktúry, ktorej dostupnosť je obmedzená hlavne vo vidieckych oblastiach, a podporou jednotného digitálneho trhu je možné zapojiť populáciu do ekonomických a spoločenských aktivít z ľubovoľného kúta krajiny. Dlhodobú nezamestnanosť mladých ľudí na Slovensku možno riešiť nielen prepojením vzdelávania s potrebami pracovného trhu, ale aj podporou nových kreatívnych pracovných miest pre mladých ľudí v malých a stredných podnikoch pracujúcich s najmodernejšími technológiami v oblasti IKT.

Je predpoklad, že realizovaním zámerov v oblasti informatizácie príde k pozitívnym vplyvom na zdravotný stav a najmä na kvalitu života obyvateľstva, a to v dôsledku úlohy informatizácie spoločnosti. Sprístupňovanie širokopásmového pripojenia a dostupnosť elektronických služieb podporí elektronickú komunikáciu a obmedzí nutnosť cestovania spojeného s vybavovaním príslušných služieb a s tým spojených negatívnych vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Znižovanie nárokov na dopravu bude napĺňať predovšetkým tieto environmentálne ciele:

- ↑ Znižovať hlukovú záťaž obyvateľstva
- ↑ Znižovať produkciu emisií z dopravy
- ↑ Znižovať produkciu emisií skleníkových plynov
- ↑ Zvýšiť efektívnosť využívania energetických zdrojov

V rámci špecifického cieľa 9: Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN budú aktivity smerovať na pokrývanie bielych a šedých miest. V rámci aktivity sa plánuje budovanie regionálnych sietí na báze optických káblov, ktoré zabezpečia prepojenie rozvinutej chrbticej siete s lokálnymi prístupovými sieťami. Konkrétna lokalizácia sietí v súčasnosti ešte nie je známa. Je možné, že v rámci budovania siete dôjde ku konfliktom so záujmami ochrany jednotlivých zložiek životného prostredia, predovšetkým ochrany prírody a územiaми sústavy Natura 2000. V takomto prípade bude potrebné vyhodnotiť vplyvy v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. procesom EIA.

PRIORITNÁ OS 8: TECHNICKÁ POMOC

Prioritná os 8 - Technická pomoc je špecifickou oblasťou pomoci v rámci operačného programu. Cieľom prioritnej osi je zabezpečenie riadneho a plynulého procesu riadenia, prípravy, implementácie, monitorovania, hodnotenia, finančného riadenia, publicity, kontroly a auditu tak, aby bol napĺňaný globálny a špecifické ciele programu.

Špecifické ciele

PO 8-ŠC 1: Zabezpečenie efektívneho využitia finančnej alokácie pre OPII

PO 8-ŠC 2: Zabezpečenie efektívnej komunikácie OPII.

Realizácia cieľov PO8 stanovené environmentálne ciele neovplyvní.

3 VYMEDZENIE REALIZAČNÉHO VARIANTU

Realizačný variant OPII v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry je v zásade pomenovaný v indikatívnom zozname projektov, ktorý tvorí prílohu OPII a predstavuje stav uvedenia predmetnej dopravnej infraštruktúry do prevádzky. Projekty navrhované v rámci OPII však vychádzajú zo zásobníka projektov „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ (SPRDI SR 2020) a preto je potrebné vnímať ich komplexne, v rámci výsledného stavu podľa SPRDI SR 2020. Nemožno pritom vylúčiť, že v priebehu programového obdobia 2014 - 2020 dôjde k doplneniu alebo zámene projektov uvedených v indikatívnom zozname OPII, niektorými z projektov zaradenými do SPRDI 2000. Z hľadiska strategického environmentálneho posudzovania tieto projekty prešli samostatným posudzovaním SPRDI 2020. Predpokladaný stav po sprevádzkovaní dopravnej infraštruktúry realizačného variantu podľa projektov OPII a SPRDI SR 2020 je uvedený v nasledovnej tabuľke.

Tab. 16 Predpokladaný stav po sprevádzkovaní dopravnej infraštruktúry realizačného variantu

Opatrenie SPRDI SR 2020	Hierarchická úroveň	Realizačný variant podľa SPRDI SR 2020 k roku 2020	Realizačný variant podľa OP II k roku 2020
Cestná doprava			
Dostavba diaľnice D1	Multimodálny koridor č. Va, navrhovaná základná sieť TEN-T	D1 Bratislava - Trnava rozšírenie na 6.pruh, vrátane nových križovatiek	-
		D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka - Dubná Skala, privádzzač Lietavská Lúčka - Žilina	D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka - Dubná Skala, privádzzač Lietavská Lúčka - Žilina
		D1 Turany - Hubová - Ivachnová	D1 Turany - Hubová - Ivachnová
		D1 Studenec - Beharovce (dobudovanie križovatky), privádzzač Spišská Nová Ves II. etapa	-
		D1 Prešov Západ - Prešov juh, Budimír - Bidovce	Diaľnica D1 Prešov Západ - Prešov juh, D1 Budimír - Bidovce
		D1 Bidovce - Dargov - Pozdišovce, privádzzač Michalovce	-
		D1 Pozdišovce - št. hr. SR/Ukrajina do roku 2022	-
		D1 Beharovce - Branisko, 2. Profil (tunel Branisko) do roku 2025	
Severojižné prepojenie do Poľska a Českej republiky	Multimodálny koridor č. VI, navrhovaná základná sieť TEN-T	D3 št. hranica SR/PR - Skalité - Svrčinovec - Čadca/Bukov	-
		D3 Čadca Bukov - Oščadnica, 2. profil (tunel Horelica) do roku 2023	-
		D3 Oščadnica - Kysucké Nové Mesto - Žilina/Strážov	D3 Oščadnica - Kysucké Nové Mesto - Žilina/Strážov
	Navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	R5 Skalité - št. hranica SR/ČR	-
		R3 Martin D1 - Šášovské Podhradie	-
Navrhovaná základná sieť TEN-T	R3 Zvolen - Šahy do roku 2022		
Severojižné prepojenie na východnom Slovensku	Navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	št. hranica SR/PR - Hunkovce - Ladomirová, Svidník - Hanušovce nad Topľou - Kapušany - Prešov severný obchvat	-
Stredoslovenská západo-východná komunikačná os	Navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	R2 Chocholná D1 - Mníchova Lehota - Ruskovce - Žiar nad Hronom	R2 Mníchova Lehota - Ruskovce
		R2 Zvolen západ - Ožďany - Rožňava - Jablonov nad Turňou - Košice Šaca - Košické Oľšany	R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou, R2 Košice Šaca - Košické Oľšany

Opatrenie SPRDI SR 2020	Hierarchická úroveň	Realizačný variant podľa SPRDI SR 2020 k roku 2020	Realizačný variant podľa OP II k roku 2020
Stredoslovenská severojužná komunikačná os	Navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	R3 št. hranica SR/PR - Dolný Kubín - Hubová	-
		R1 Ružomberok - Banská Bystrica	-
	Navrhovaná základná sieť TEN-T	R3 Zvolen - Šahy do roku 2022	-
Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii	Navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	D4 Bratislava Jarovce - Bratislava Rača	-
		D4 Bratislava Rača - Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves - št. hranica SR/Rakúsko do roku 2022	-
	Mimo siete TEN-T	R7 Bratislava Prievoz - Dunajská Lužná - Dunajská Streda	-
Dobudovanie prioritnej osi západ - východ SR	Navrhovaná základná sieť TEN-T	R6 št. hranica SR/ČR - Mestečko - Púchov	R6 Mestečko - Púchov
Výstavba a modernizácia ciest I. triedy	Mimo siete TEN-T	Výstavba nových úsekov ciest I. triedy	Výstavba nových úsekov ciest I. triedy
		Modernizácia a zvyšovanie bezpečnosti ciest I. triedy	Modernizácia a zvyšovanie bezpečnosti ciest I. triedy
Železničná doprava			
Technologické zaistenie interoperability	Multimodálny koridor č. IV, navrhovaná základná sieť TEN-T	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty - Bratislava, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia do roku 2021	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty - Bratislava, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia do roku 2021
		Elektrifikácia trate Devínska Nová Ves - št. hr. SR/Rak., realizácia (zaradená v základnej sieti TEN-T pre osobnú dopravu)	-
	Multimodálny koridor č. IV, navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo/ Komárno, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia do roku 2021	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo/ Komárno, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia do roku 2021
Modernizácia tratí	Multimodálny koridor č. Va, navrhovaná základná sieť TEN-T	ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. - I. etapa úsek Púchov - Považská Teplá	-
		ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa - úsek Považská Teplá /mimo/ - Žilina /mimo/	-
		Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza - Liptovský Hrádok	Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza - Liptovský Hrádok
		Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate - Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry	Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate - Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry
		Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia	Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia

Opatrenie SPRDI SR 2020	Hierarchická úroveň	Realizačný variant podľa SPRDI SR 2020 k roku 2020	Realizačný variant podľa OP II k roku 2020
	Multimodálny koridor č. VI, navrhovaná základná sieť TEN-T	ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia	ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia
	Navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Moldava nad Bodvou, realizácia	-
		Zvolen - Fíľakovo, elektrifikácia trate, realizácia	-
		ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Fíľakovo - Moldava nad Bodvou, realizácia	-
Revitalizácia tratí a staníc (uzlov)	Navrhovaná základná sieť TEN-T	ŽSR, Uzol Bratislava	ŽSR, Uzol Bratislava
		ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia	ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia
		Košice - Kostofány nad Hornádom (nultá stavba pre IKD), realizácia	-
		Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, realizácia	Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, realizácia
Modernizácia/elektrifikácia tratí	Mimo siete TEN-T	Bratislava Nové Mesto - Dunajská Streda - Komárno, zdvojkolajnenie a elektrifikácia trate, PD	-
		ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia
		ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany, realizácia	-
Intermodálna doprava			
Terminály intermodálnej prepravy	Multimodálny koridor č. Va, navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby	-
		ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Leopoldov, 1. etapa výstavby	-
	Multimodálny koridor č. IV, Va, navrhovaná základná sieť TEN-T	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Bratislava, 1. etapa výstavby	-
	Multimodálny koridor č. Va, VI, navrhovaná základná sieť TEN-T	ŽSR, Terminál intermodálnej prepravy Žilina, 1. etapa výstavby	-
Letecká doprava			
Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T	Navrhovaná základná sieť TEN-T	Modernizácia a predĺženie RWY 13/31 na letisku M. R. Štefánika Bratislava	-
	Navrhovaná súhrnná sieť TEN-T	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad - Tatry	-
		Odbavovacia budova pre leteckú nákladnú dopravu na letisku Košice	-
		Hangár pre lietadlá kódového označenia "C" a "D" na letisku Košice	-

Opatrenie SPRDI SR 2020	Hierarchická úroveň	Realizačný variant podľa SPRDI SR 2020 k roku 2020	Realizačný variant podľa OP II k roku 2020
Vodná doprava			
Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj	Multimodálny koridor č. VII, navrhovaná základná sieť TEN-T	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)
Modernizácia, rekonštrukcia a dobudovanie verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo	Multimodálny koridor č. VII, navrhovaná základná sieť TEN-T (Bratislava, Komárno)	Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk, pobrežných chodníkov, kotvísk pre vyčkávacie polohy, výstražných značení, atď.	Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava
Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk a výstražných značení	Multimodálny koridor č. VII, navrhovaná základná sieť TEN-T (Bratislava, Komárno)		

4 VYHODNOTENIE VPLYVOV INDIKATÍVNYCH PROJEKTOV ZAHRNUTÝCH DO OPII

Na zabezpečenie cieľov je v rámci OPII navrhnutá realizácia nasledovných projektov:

Železničná doprava

- ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov - Žilina, pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. - I. etapa (Púchov - Považská Teplá)
- ŽSR, Modernizácia trate Púchov - Žilina, pre rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa - (úsek Považská Teplá /mimo/ - Žilina /mimo/)
- ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina, realizácia
- Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš - Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza - Liptovský Hrádok
- Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate - Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves - Poprad-Tatry
- Modernizácia železničnej trate Žilina - Košice, úsek trate Kysak - Košice, realizácia
- Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty - BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia
- ŽSR, Uzol Bratislava
- Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, realizácia

Cestná doprava

- D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka (2. etapa)
- D1 Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina
- D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná Skala (2. etapa)
- D1 Turany - Hubová
- D1 Hubová - Ivachnová (2. etapa)
- D1 Prešov západ - Prešov juh
- D1 Budimír - Bidovce

- D3 Žilina Strážov - Žilina Brodno (2. etapa)
- D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto
- D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica
- D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec
- D3 Svrčinovec - Skalité (2. etapa)
- R2 Mníchova Lehota - Ruskovce
- R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)
- R2 Košice, Šaca - Košické Oľšany
- R6 Mestečko - Púchov
- I/18 Nižný Hrabovec - Petrovce nad Laborcom, preložka

Ostatné

- Koľajové prepojenie mestskej časti Petržalka s centrom mesta, Nosný systém MHD 1. etapa Hlavná stanica - Janíkov dvor, prevádzkový úsek Bosákova ulica - Janíkov dvor, 2. časť Bosákova - Janíkov dvor
- DPB, obnova vozového parku električiek v Bratislave
- ZSSK, obnova vozového parku ŽKV
- Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)
- Modernizácia a výstavba verejného prístavu Bratislava
- ZSSK, Projekt budovania pracovísk technicko-hygienickej údržby (THÚ).

Hodnotenie projektov je z hľadiska strategického environmentálneho posudzovania neštandardné, nakoľko tieto už nepredstavujú politiku, plán, stratégiu, či program, ale konkrétne projekty s definovaným umiestnením v území a preto podliehajú posudzovaniu v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/92/EÚ z 13. decembra 2011 o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (kodifikované znenie) - tzv. smernica EIA, ktorá bola transponovaná do zákona č. 24/2006 Z.z. Podľa analýzy projektov väčšina z nich už procesom EIA v minulosti prešla.

Kategorickou zásadou, ktorú bolo nutné pri posudzovaní uplatniť bolo, že **SEA nemá v žiadnom prípade suplovať proces EIA**. Tejto zásade bola podriadená najmä hĺbka hodnotenia jednotlivých projektov, pričom v zmysle filozofie SEA boli jednotlivé oblasti hodnotené na základe stanovených environmentálnych cieľov. Zmyslom hodnotenia bolo predovšetkým **upozornenie na možný nesúlad projektu s environmentálnymi cieľmi** stanovenými stratégiami pre jednotlivé oblasti.

Rešeršné vyhodnotenie jednotlivých projektov je spracované v prílohe č. 2 a sumárne vyhodnotenie súladu s environmentálnymi cieľmi prezentujeme v nasledujúcej tabuľke.

Stupnica vyhodnotenia vplyvov

-2	významný negatívny vplyv
-2 ⁺	významný negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami na úroveň nevýznamného vplyvu
-1	mierne negatívny vplyv
0	nulový alebo zanedbateľný vplyv
+1	mierne pozitívny vplyv
+2	významný pozitívny vplyv
?	pre vyhodnotenie nie sú dostatočné informácie

Tab. 17 Sumárne vyhodnotenie vplyvov projektov

Názov stavby *	Doprav. obsluha	Bezpečnosť	Zdravie	Ovzdušie a klíma	Pôda	Horniny	Voda	Krajina	Ochrana prírody	Natura 2000	Kultúra
ŽSR, Púchov - Považská Teplá	+1	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0
ŽSR, Považská Teplá - Žilina	+1	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0
ŽSR, Uzol Žilina	+1	0	0	+1	0	0	-1	0	0	-1	0
ŽSR, Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry	+1	+1	+1	+1	-1	-1	-1	+1	-1	-1	-1
ŽSR, Poprad-Tatry - Krompachy	+1	+1	+1	+1	-1	-1	-1	-1	0	-1	0
ŽSR, Kysak - Košice	+1	+1	+1	+1	-1	-1	0	-1	0	-1	0
Zavedenie ERTMS na koridore č. IV	0	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ŽSR, Uzol Bratislava	+2	+1	+1	+1	-1?	?	?	0	0	0	?
Čierna nad Tisou, modernizácia uzla	+1	+1	+1	0	0	+1	+1	0	0	0	0
D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	+2	+2	+1	-1	-1	-2 ⁺	0	-1	0	0	-1
D1 Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	+1	+2	+1	-1	-1	-1	0	-1	0	-1	-1
D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná skala	+2	+2	+1	-1	-1	-1	-2	0	0	-1?	-1
D1 Turany - Hubová	+2	+2	+1	-1	-1	-2 ⁺	-1	-2 ⁺	-2 ⁺	-2 ⁺	-1
D1 Hubová - Ivachnová	+2	+2	+1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2 ⁺
D1 Prešov západ - Prešov juh	+2	+2	+1	-1	-1	-1	0	0	0	0	0
D1 Budimír - Bidovce	+2	+2	+1	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1
D3 Žilina Strážov - Žilina Brodno	+1	+2	+1	-1	-1	-1	0	-1	0	0	-1
D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto	+2	+2	+1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	-1
D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	+2	+2	+1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	-1
D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec	+2	+2	+1	-1	-1	-1	0	-1	0	0	-1
D3 Svrčinovec - Skalité	+2	+2	+1	-1	-1	-2 ⁺	-1	-1	0	0	-1
R2 Mníchova Lehota - Ruskovce	+1	+2	+1	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0
R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)	+1	+2	+1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1
R2 Košice, Šaca - Košické Oľšany	+2	+2	+1	-1	-1	0	0	-1	0	-1	-1
R6 Mestečko - Púchov	+1	+2	+1	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0
I/18 Nižný Hrabovec - Petrovce nad Labor.	+1	+1	+2	0	-1	0	0	0	-1	0	0
NS MHD, Bosákova - Janíkov dvor	+2	+1	+2	+2	0	0	0	0	0	0	0
DPB, obnova vozového parku električiek	0	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0
ZSSK, obnova vozového parku ŽKV	0	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0
Zlepšenie splavnosti Dunaja	0	+1	+1	+1	0	0	?	0	?	?	0
Modernizácia a výstavba VP Bratislava	+1	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0
ZSSK, Projekt budovania pracovísk THÚ	0	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0

* úplný názov stavby je uvedený v úvode kapitoly IV.4.

Vyhodnotenie potvrdzuje všeobecne priaznivý vplyv projektov rozvoja dopravnej infraštruktúry na zlepšenie dopravnej obsluhy, bezpečnosť, zníženie hlukovej a emisnej záťaže sídelných útvarov, odklonením dopravy zo súčasne dopravne zaťažených komunikácií.

Negatívne vplyvy výstavby súvisia s nárokmi na územie (záber poľnohospodárskych pôd a lesných pozemkov a vytváranie spevnených plôch) a intervenciou do územia, spojenou predovšetkým s ničením biotopov, výrubom drevín, ohrožovaním vodných zdrojov a ohrožovaním stability územia.

Po sprevádzkovaní budú stavby negatívne pôsobiť hlukom, emisiami, svetlom, odvádzaním znečistených vôd, usmrcovaním živočíchov, fragmentáciou biotopov a obmedzovaním migrácie.

Osobitným vplyvom je zásah niektorých projektov do území sústavy Natura 2000, ktorému sa podrobnejšie venujeme v kapitole IV.6.

Z uvedeného vyplýva, že rozvoj dopravnej infraštruktúry vyžaduje kompromisné riešenia, nakoľko z hľadiska trvalo udržateľného rozvoja je nevyhnutnosťou. Opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov je potrebné realizovať na úrovni konkrétnych projektov na základe výsledkov procesu EIA a následného procesu stavebného povoľovania podľa stavebného zákona (územné rozhodnutie, stavebné povolenie).

5 KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže vyvolať kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie spoločným pôsobením viacerých stavieb zahrnutých do OPII, spoločným pôsobením vplyvov projektov OPII a existujúcich zdrojov v území, alebo budúcich plánovaných stavieb.

Hodnotenie kumulatívnych vplyvov sme zamerali na územia, v ktorých sa majú realizovať projekty zahrnuté do OPII, pričom z hľadiska lokalizácie projektov sme na území SR vyčlenili 4 oblasti:

- región Severozápadné Slovensko, oblasť Stredné a Horné Považie a Kysuce
- región Severozápadné Slovensko, oblasť Turiec a Liptov
- región Východné Slovensko, oblasť Spiš, aglomerácia Prešov - Košice, Rožňava, Strážske, Čierna nad Tisou
- región Západné Slovensko, oblasť Bratislava.

Do hodnotenia boli zahrnuté projekty OPII, existujúca dopravná infraštruktúra, ktorá môže pôsobiť kumulatívne, plánované aktivity zahrnuté do stratégie rozvoja dopravnej infraštruktúry a iné plánované stavby v území. Využitie boli pritom územné plány VÚC príslušných samosprávnych krajov a známe koncepcie rozvoja jednotlivých sektorov. Do hodnotenia neboli zahrnuté projekty, ktoré sú zatiaľ vo fáze vízie, bez konkrétnej lokalizácie v území, stanovenia parametrov a časového rámca realizácie, ako napr. Vážska vodná cesta, plavebné prepojenie Váh - Odra cez Kysuce, vysoko-rýchlostná trať, širokorozchodná trať a pod.

Potenciálne kumulatívne pôsobenie na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie je spracované v prílohe č. 3. Pri hodnotení bola použitá táto stupnica:

-2	významný negatívny vplyv
-1	mierne negatívny vplyv, zmierniteľný opatreniami
0	nulový alebo zanedbateľný vplyv
+1	mierne pozitívny vplyv
+2	významný pozitívny vplyv.

Z vyhodnotenia vyplývajú pozitíva v kumulatívnom pôsobení projektov v oblasti zlepšenia dopravných služieb, podpory sociálnej inklúzie, príležitostí pre hospodársky rozvoj regiónov a zvyšovania potenciálu pre rozvoj rekreácie a cestovného ruchu. Očakáva sa vo všeobecnosti aj priaznivý vplyv na zdravie odvedením cestnej dopravy mimo sídelných útvarov s lepším rozložením hlukovej a imisnej záťaže v rámci územia.

Hospodársky rozvoj a rekreácie a cestovného ruchu na druhej strane vyvoláva tlak na zložky ochrany prírody a krajiny, keď výstavba a zvýšený cestovný ruch môžu spôsobiť vyššie riziko degradácie chránených území.

Vo viacerých prípadoch dochádza ku kumulatívnym vplyvom na územia sústavy Natura 2000. Tieto sú podrobnejšie vyhodnotené v rámci prílohy 4.

Súčasná realizácia viacerých projektov môže vyvolať zvýšené nároky na zdroje surovín, ktoré sa v mnohých prípadoch nepodarí pokryť z existujúcich ložísk surovín a bude potrebné otvárať ložiská nové. Túto problematiku bude potrebné riešiť v rámci prípravy projektov a eventuálne nové ložiská vopred posúdiť v procese EIA.

Z hľadiska synergie pôsobenia aktivít zahrnutých do OPII, možno konštatovať pozitívny vplyv. Rozloženie aktivít v rámci jednotlivých módov dopravy je proporcionálne a vytvára priaznivé podmienky pre vzájomné pozitívne pôsobenie dopravného systému SR z hľadiska udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu a tvorby pracovných miest. Synergické pôsobenie pozitív sektorov železničnej dopravy, verejnej dopravy a rozvoja IKT do určitej miery vyvažuje negatíva, ktoré so sebou prináša rozvoj cestnej dopravy.

6 NATURA 2000 - STAV HODNOTENIA PROJEKTOV PODĽA ČL. 6(3) A 6(4) SMERNICE O BIOTOPCH

Základom ochrany biodiverzity na úrovni EÚ je európska sústava chránených území **Natura 2000**. Právnym základom pre vytvorenie sústavy Natura 2000 je:

- Smernica Rady 79/409/EHS z 2. apríla 1979 o ochrane voľne žijúceho vtáctva v platnom znení (Smernica o vtákoch) a
- Smernica Rady 92/43/EHS z 21. mája 1992 o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín v platnom znení (Smernica o biotopoch).

Pre realizáciu projektov dopravnej infraštruktúry s možným dopadom na lokality systému Natura 2000 sú rozhodujúce **znenia článkov 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch**, ktoré upravujú povinnosť a postup primeraného hodnotenia plánov alebo projektov:

Článok 6(3) Smernice o biotopoch:

"Akýkoľvek plán alebo projekt, ktorý priamo nesúvisí s určitou lokalitou alebo nie je pre starostlivosť o ňu nevyhnutný, ale pravdepodobne bude mať na túto lokalitu významný vplyv buď samostatne, alebo v kombinácii s inými plánmi a projektmi, bude predmetom primeraného hodnotenia jeho dopadov na lokalitu z hľadiska cieľov ochrany lokality. Z hľadiska záverov hodnotenia dopadov na lokalitu a s ohľadom na ustanovenia v odseku 4 príslušné národné orgány schvália tento plán alebo projekt len vtedy, keď zistia, že nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu príslušnej lokality a v prípade, že je to vhodné, prihliadnu tiež na stanovisko verejnosti."

Článok 6(4) Smernice o biotopoch:

"Ak aj napriek negatívnemu hodnoteniu dopadov na lokalitu a neexistencii alternatívnych riešení, sa musí plán alebo projekt realizovať z naliehavých dôvodov prvoradého verejného záujmu vrátane sociálnych a ekonomických dôvodov, členský štát prijme všetky kompenzačné opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie ochrany celkovej spojitosti sústavy Natura 2000. O prijatých kompenzačných opatreniach bude informovať Komisiu. Ak sa na príslušnej lokalite vyskytujú prioritné typy biotopov a / alebo prioritné druhy, jediné dôvody, na ktoré je možné prihliadať sú tie, ktoré sa týkajú ľudského zdravia alebo verejnej bezpečnosti, priaznivých dôsledkov prvoradého významu z hľadiska životného prostredia alebo podľa stanoviska Komisie iných naliehavých dôvodoch prevažujúceho verejného záujmu."

Z uvedeného vyplýva, že cieľ zachovania alebo obnovy priaznivého stavu vybraných druhov a biotopov európskeho významu nevyklučuje aktivity v územiach Natura 2000, pokiaľ tieto aktivity nenarušujú ich priaznivý stav.

Pred realizáciou akéhokoľvek plánu alebo projektu, ktorý priamo nesúvisí s určitou lokalitou Natura 2000, alebo nie je pre starostlivosť o ňu nevyhnutný, ale pravdepodobne bude mať na túto lokalitu významný vplyv buď samostatne alebo v kombinácii, je však potrebné:

- vykonať primerané hodnotenie predmetného plánu alebo projektu, vrátane kumulatívneho vplyvu ostatných plánov alebo projektov na lokality Natura 2000, z hľadiska cieľov ochrany týchto lokalít;
- primerané hodnotenie je potrebné vykonať bez ohľadu na to, či je plán alebo projekt plánovaný priamo v tejto lokalite alebo mimo nej (čo predstavuje posúdenie širšieho územia);
- navrhnúť a rovnakým postupom preveriť rovnocenné alternatívne riešenia predmetného plánu alebo projektu.

Ak z primeraného hodnotenia vyplynie, že plán alebo projektu bude mať významný nepriaznivý vplyv na integritu príslušnej lokality Natura 2000, alebo ak aj po vykonaní primeraného hodnotenia zostávajú pochybnosti o významnosti vplyvov, projekt môže byť schválený len podľa postupu v článku 6(4) smernice o biotopoch, t. j. vtedy, ak je vo verejnom záujme. V takýchto prípadoch je vždy potrebné navrhnúť tzv. kompenzačné opatrenia, ktorými sa primerane nahradí strata biotopov alebo druhov európskeho významu a zmena funkcií a úlohy lokality v sústave Natura 2000. Medzi kompenzačné opatrenia patrí napr. obnova biotopov, vytvorenie náhradných lokalít alebo vyhlásenie novej porovnateľnej lokality sústavy Natura 2000.

Pri zásahoch do druhov a biotopov, ktoré sú predmetom osobitného záujmu - tzv. prioritné druhy alebo prioritné biotopy európskeho významu - je možné plán alebo projekt s významným nepriaznivým vplyvom na Natura 2000 schváliť jedine z týchto dôvodov:

- zachovanie ľudského zdravia,
- bezpečnosť obyvateľstva,
- zlepšenie životného prostredia alebo
- z iného naliehavého dôvodu vyššieho verejného záujmu, ktorý určí EK.

O navrhovaných kompenzačných opatreniach plánu alebo projektu schváleného vo vyššom verejnom záujme sú členské štáty povinné vždy podať EK informáciu. EK stanovila formát predkladania informácie podľa článku 6(4) smernice o biotopoch, ktorý obsahuje popis plánu alebo projektu, popis predmetného územia Natura 2000, výsledky primeraného posúdenia (posúdenie alternatív, dôvody vyššieho verejného záujmu, odôvodnenie schválenej alternatívy, zmierňujúce opatrenia, kompenzačné opatrenia a ďalšie údaje). EK informáciu zoberie na vedomie, resp. v prípade výskytu prioritných druhov alebo biotopov európskeho významu vydá k nej stanovisko.

V národnej legislatíve boli požiadavky čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch transponované do § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a zákona č. 24/2006 Z. z.

Na hodnotenie vplyvov plánov a projektov na lokality Natura 2000 podľa ustanovení článku 6 smernice o biotopoch vydala Európska komisia vydala „Metodickú príručku k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín“. Posudzovanie vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 prebieha v zmysle uvedenej príručky v štyroch etapách:

1. etapa: Zisťovacie konanie (screening) - proces, prostredníctvom ktorého sa identifikujú pravdepodobné dopady plánu alebo projektu na lokality sústavy Natura 2000, buď samostatne, alebo

v kombinácii s inými projektmi alebo plánmi a posudzuje sa, či je pravdepodobné, aby tieto dopady mohli mať významný vplyv.

2. etapa: Primerané hodnotenie - je realizované v prípade, ak bol v zisťovacom konaní vyslovený predpoklad, že realizácia projektu môže mať významný vplyv na predmet ochrany v danom území. Jedná sa o zhodnotenie dopadu plánu alebo projektu na integritu lokality sústavy Natura 2000, vzhľadom na štruktúru a funkciu lokality a jej predmet ochrany. V prípade zistenia negatívnych dopadov táto etapa zahŕňa hodnotenie potenciálnych možností ich zmiernenia.

3. etapa: Hodnotenie alternatívnych riešení - v prípade, ak primerané posudzovanie preukáže, že plán alebo projekt môže mať dopady na integritu lokality Natura 2000, je nutné zistiť, či neexistuje iná alternatíva projektu, ktorej dopady by boli menej významné a ktoré by neohrozili integritu daného územia.

4. etapa: Hodnotenie v prípade, ak negatívne účinky pretrvávajú - jedná sa o hodnotenie kompenzačných opatrení v prípadoch, kedy so zreteľom na zhodnotenie naliehavých dôvodov verejného záujmu sa považuje za nutné, aby bol plán alebo projekt realizovaný.

Proces posudzovania (tzv. „naturovské hodnotenie“) je časovo náročný, vyžaduje zozbieranie a podrobnú analýzu existujúcich údajov a v mnohých prípadoch vykonanie terénneho prieskumu za účelom zistenia výskytu a stavu jednotlivých druhov a biotopov, ktoré sú predmetom ochrany.

V SR je navyše situácia skomplikovaná z titulu absencie podrobnejšej národnej metodiky hodnotenia, ktorá by vyhovovala našim ekologickým a legislatívnym podmienkam. Spracovatelia hodnotení preto najčastejšie vychádzajú z českej metodiky „Metodika hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny“ z roku 2007.

Z vyššie uvedených požiadaviek na hodnotenie podľa článkov 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch vyplýva, že na vykonanie hodnotenia stavieb dopravnej infraštruktúry je nevyhnutné poznať konkrétne technické riešenie projektu, resp. jeho alternatív, s presne zadefinovanou lokalizáciou, technickými parametrami, kapacitami a inými charakteristikami, ako sú zábery pôdy, nároky na prírodné zdroje, emisie hluku a znečisťujúcich látok, doba výstavby a pod..

K naturovskému hodnoteniu sa preto v súčasnosti pristupuje v etape projektu, resp. v zmysle slovenskej terminológie hodnotením navrhovanej činnosti podľa zákona č. 24/2006 Z.z., teda v rámci procesu EIA. Hodnotenia na úrovni SEA nemôžu byť v žiadnom prípade plnohodnotné vo vzťahu k požiadavkám definovaným uvedenou Metodickou príručkou EK. Je ich možné aplikovať v prípadoch, keď sa rozhoduje o koridoroch dopravných trás, ktoré kolidujú s územiaми systému Natura 2000 a je možnosť výberu koridoru s menším vplyvom, resp. bez vplyvu. V SR sú už koridory dopravných trás dlhodobou určené na základe strategických rozhodnutí vychádzajúcich z Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS 2001), ktorá definuje kooperačné väzby medzi polycentrickými sústavami sídiel a ťažiskami osídlenia. Tieto koridory boli určené v súlade s medzinárodnými dohovormi. Navyše, mnohé z projektov v rámci siete diaľnic a rýchlostných ciest sú už fixované začiatkami, resp. ukončeniami už sprevádzkovaných úsekov, prípadne úsekov vo výstavbe. Posudzovanie alternatív menšieho zásahu do území systému Natura 2000 je tak možné realizovať iba pri konkrétnych projektoch, teda na úrovni EIA.

Projekty zaradené do balíka OPII prešli takmer všetky posudzovaním EIA, avšak vzhľadom na rôznu dobu ich spracovania, je úroveň hodnotenia Natura 2000 pri jednotlivých projektoch rôzna. MDVRR SR zabezpečilo v roku 2013 vypracovanie „Štúdie dopadov sústavy Natura 2000 na dopravnú infraštruktúru“ (Dopravoprojekt, 2013), ktorej cieľom bolo identifikovať a vyhodnotiť konflikt pripravovanej dopravnej infraštruktúry so sústavou Natura 2000.

V rámci strategického posudzovania projektov zaradených do OPII bola vykonaná analýza ich stretov s územiaми Natura 2000, vrátane potenciálnych vplyvov na územia Natura 2000 vymedzených koridorom šírky cca 1 000 m. Ich prehľad uvádza nasledovná tabuľka.

Tab. 18 Prehľad konfliktov stavieb cestnej infraštruktúry s lokalitami Natura 2000

Názov stavby	Chránené vtáčie územie		Územie európskeho významu	
	priamy kontakt	v koridore 1000 m	priamy kontakt	v koridore 1000 m
D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	0	SKCHVU028 Strážovské vrchy	0	SKUEV0256 Strážovské vrchy
D1 Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	0	0	0	SKUEV 0667 Slnčné skaly
D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná skala	SKCHVU013 Malá Fatra	0	0	SKUEV0252 Malá Fatra
D1 Turany - Hubová	SKCHVÚ013 Malá Fatra	0	SKUEV0238 Veľká Fatra	SKUEV0663 Šíp
			SKUEV0252 Malá Fatra	SKUEV 0254 Močiar
			SKUEV0253 Váh	SKUEV 0243 Orava
D1 Hubová - Ivachnová	0	SKCHVU050 Chočské vrchy SKCHVU033 Veľká Fatra	SKUEV0253 Váh	SKUEV0305 Choč SKUEV0238 Veľká Fatra
D1 Prešov západ - Prešov juh	0	0	0	0
D1 Budimír - Bidovce	0	SKCHVÚ009 Košická kotlina SKCHVÚ025 Slanské vrchy	0	0
D3 Žilina Strážov - Žilina Brodno	0	0	0	0
D3 Žilina Brodno - Kysucké Nové Mesto	0	0	0	0
D3 Kysucké Nové Mesto - Oščadnica	0	0	0	0
D3 Čadca, Bukov - Svrčinovec	0	0	0	0
D3 Svrčinovec - Skalité	0	0	0	0
R2 Mníchova Lehota - Ruskovce	0	0	0	0
R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou	SKCHVÚ027 Slovenský kras	0	0	SKUEV 0352 Hrušovská lesostep SKUEV 0356 Horný vrch
R2 Šaca - Košické Oľšany	SKCHVÚ009 Košická kotlina	0	0	0
R6 Mestečko - Púchov	0	0	0	0
I/18 Nižný Hrabovec - Petrovce nad Labor.	0	0	0	0

Tab. 19 Prehľad konfliktov stavieb železničnej infraštruktúry s lokalitami Natura 2000

Názov stavby	Chránené vtáčie územie		Územie európskeho významu	
	priamy kontakt	v koridore 1000 m	priamy kontakt	v koridore 1000 m
ŽSR, Púchov - Považská Teplá	0	0	0	0
ŽSR, Považská Teplá - Žilina	0	0	0	0
ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina	0	SKCHVU 013 Malá Fatra	SKUEV 0221 Varínka	0
ŽSR, Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry	0	0	SKUEV0309 Poprad	0

Názov stavby	Chránené vtáčie územie		Územie európskeho významu	
	priamy kontakt	v koridore 1000 m	priamy kontakt	v koridore 1000 m
ŽSR, Poprad-Tatry - Krompachy	0	SKCHVU053 Slovenský raj	0	SKUEV0139 Gánovské slaniská SKUEV0708 Primovské skaly SKUEV0782 Vydernická slatina SKUEV0784 Mašianske sysľovisko
ŽSR, Kysak - Košice	0	SKCHVU036 Volovské vrchy	0	SKUEV0328 Str. Pohornádie
ŽSR, Uzol Bratislava	0	0	0	0

V rámci následného hodnotenia sa spracovatelia SEA zamerali na popis charakteru stretu, možnosti alternatívnych riešení, popis kumulatívnych vplyvov, stav posúdenia podľa čl. 6(3) a 6(4) a odporúčenie ďalšieho postupu v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4). Hodnotiace listy jednotlivých projektov sú zaradené v prílohe 4.

Výsledky hodnotenia, sformulované do odporúčenia ďalšieho postupu pre jednotlivé projekty, sumarizuje nasledovná tabuľka.

Tab. 20 Odporúčenia ďalšieho postupu hodnotenia dopadov na územia Natura 2000

Projekt	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
D1 Hričovské Podhradie - Lietavská Lúčka	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy prevádzky diaľnice na predmet ochrany sú na úrovni SEA hodnotené ako nevýznamné. Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.
D1 Privádzač Lietavská Lúčka - Žilina	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy prevádzky diaľnice na predmet ochrany sú na úrovni SEA hodnotené ako nevýznamné. Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.
D1 Lietavská Lúčka - Višňové - Dubná skala	Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy Natura 2000, potenciálne vplyvy prevádzky diaľnice na predmet ochrany sú na úrovni SEA hodnotené ako nevýznamné. Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.
D1 Turany - Hubová	Hodnotenie dodatočných technických opatrení na zmiernenie vplyvov diaľnice D1 (10/2012) preukázalo, že projekt po realizácii zmiernujúcich vplyvov nebude mať významný vplyv na územia Natura 2000. Ďalšie kroky podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch nie sú potrebné. V ďalších etapách prípravy projektu bude potrebné detailne rozpracovať všetky navrhované zmiernujúce opatrenia, v spolupráci s odborníkmi pre danú oblasť.
D1 Hubová - Ivachnová	V rámci primeraného hodnotenia realizovaného v roku 2013 bolo konštatované, že projekt nebude mať významný vplyv na lokality Natura 2000. Na základe nezistení významných účinkov možno hodnotenie považovať za ukončené.

Projekt	Odporúčenie ďalšieho postupu podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4)
D1 Budimír - Bidovce	Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.
R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou	Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch bude súčasťou Štúdie realizovateľnosti, ktorá sa v súčasnosti pripravuje. Odporúča sa postupovať podľa výsledkov hodnotenia vypracovaného v rámci Štúdie realizovateľnosti.
R2 Šaca - Košické Oľšany	Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch bude súčasťou Štúdie realizovateľnosti, ktorá sa v súčasnosti pripravuje. Odporúča sa postupovať podľa výsledkov hodnotenia vypracovaného v rámci Štúdie realizovateľnosti.
ŽSR, Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry	Vzhľadom na rekonštrukciu mosta, ktorý križuje ÚEV Poprad v pôvodnej polohe, sú potenciálne vplyvy na predmet ochrany hodnotené ako nevýznamné. Vzhľadom na nevýznamnosť vplyvov, ďalšie hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) nie je potrebné.
ŽSR, Poprad-Tatry - Krompachy	Zámer vypracovaný v roku 2006 sa okrem identifikácie lokalít vplyvmi na územia Natura 2000 podrobnejšie nezaoberal. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané. Mieru zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.
ŽSR, Kysak - Košice	Zámer vypracovaný v roku 2006 sa vplyvmi na územia Natura 2000 nezaoberal. Mieru zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a (4) smernice o biotopoch.
ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina	Vzhľadom na rekonštrukciu mosta, ktorý križuje ÚEV Varínka v pôvodnej polohe a rozsah zásahu do ÚEV, sú potenciálne vplyvy na predmet ochrany hodnotené ako nevýznamné. Vzhľadom na nevýznamnosť vplyvov, ďalšie hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) nie je potrebné.

Z uvedenej analýzy vyplýva, že na úrovni súčasného poznania **implementácia Operačného programu Integrovaná infraštruktúra pravdepodobne nebude mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany jednotlivých dotknutých lokalít a na integritu sústavy Natura 2000.** V ďalšom postupe je potrebné postupovať v zmysle odporúčení pre jednotlivé projekty.

7 SUMÁRNE ZHODNOTENIE

Posúdenie vplyvov OPII na životné prostredie a zdravie bolo vykonané na úrovni detailu zodpovedajúcej strategickému dokumentu s celoštátnym dosahom, s cieľom identifikovať potenciálne problémové oblasti a významné negatívne vplyvy, ktoré by sa mali vziať do úvahy pri stanovovaní priorit rozvoja dopravnej infraštruktúry. Vzhľadom na celoštátny dosah dokumentu, sa SEA nezaobrá podrobne lokálnymi územnými súvislosťami, ktorých hodnotenie zodpovedá stupňu EIA. Tomuto zodpovedá aj mierka grafického spracovania, ktoré zobrazuje umiestnenie projektov zaradených do OPII v rámci Slovenska, s cieľom poukázania na širšie súvislosti a potenciálnu kumuláciu vplyvov.

Vzhľadom na štruktúru OPII bolo hodnotenie vykonané pre dve úrovne - hodnotenie cieľov a aktivít jednotlivých prioritných osí a rešeršné vyhodnotenie vplyvov jednotlivých indikatívnych projektov zaradených do OPII, s následným zhodnotením ich kumulatívnych vplyvov. Samostatnou oblasťou bolo posúdenie OPII vo vzťahu k územiám sústavy Natura 2000, ktorých ochrana je kľúčovou z hľadiska trasovania jednotlivých stavieb.

Cieľom sumárneho zhodnotenia je posúdiť vzájomnú interakciu navrhovaných opatrení vo väzbe na globálny cieľ OPII, zhodnotiť vhodnosť výberu a lokalizácie projektov rozvoja cestnej a železničnej infraštruktúry a zhrnúť výsledky posudzovania vo vzťahu k stanoveným environmentálnym cieľom.

Z hľadiska jednotlivých prioritných osí možno konštatovať jednoznačne pozitívne pôsobenie intervencií do rozvoja železničnej dopravy, spočívajúcej v modernizácii a elektrifikácii železničných tratí, výstavby terminálov intermodálnej prepravy, zavádzania interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete prispieva k zníženiu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie. Rovnako priaznivo možno hodnotiť snahu o rozvoj VOD a IKT, ktoré znižujú nároky predovšetkým na osobnú cestnú dopravu, ktorej nepriaznivé vplyvy na životné prostredie a zdravie v sídelných aglomeráciách sú najvyššie.

Spoločné pôsobenie efektov rozvoja železničnej dopravy, vrátane intermodálnej, VOD a IKT do určitej miery tlmí nepriaznivé účinky rozvoja cestnej dopravy. Rozvoj cestnej dopravnej infraštruktúry znamená určitú disproporciu vo vzťahu k environmentálnym cieľom, z ktorých rezonuje snaha o znížovanie emisií a predovšetkým emisií skleníkových plynov. V tejto súvislosti je však potrebné uvedomiť si skutočnosť, že Slovensko nemá dokončenú základnú sieť diaľnic a rýchlostných ciest, ktorá vyplýva z medzinárodných zmlúv. Bez prepojenia hlavných ekonomických centier Bratislavy a Košíc, s nadväznosťou na ďalšie regióny, nie je možné zabezpečiť udržateľný rozvoj hospodárstva. Dobudovanie diaľničných úsekov a rozvoj rýchlostných ciest je jediným východiskom pre riešenie nepriaznivej situácie v cestnej doprave. Potrebu rozširovania kapacity cestnej siete a jej modernizáciu vyvoláva neustále sa zvyšujúci rast automobilovej dopravy vplyvajúci na stúpajúcu zaťaženosť hlavných cestných ťahov s medzinárodnou dopravou, ale takisto aj ciest II. a III. triedy. Rozvoj dopravnej infraštruktúry predstavuje významný potenciál pre znížovanie medziregionálnych disparít, a tým aj rast zamestnanosti.

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti. Na základe zhodnotenia jednotlivých prioritných osí možno konštatovať, že ciele a aktivity navrhované v rámci prioritných osí tento cieľ podporujú. Aktivity stanovené v rámci jednotlivých módov dopravy vytvárajú priaznivé podmienky pre vzájomné pozitívne pôsobenie dopravného systému. Z hľadiska analýzy súčasných problémov, trendov ich vývoja a stále sa zhoršujúcej dopravnej situácie v hlavných sídelných aglomeráciách, však **odporúčame posilniť rozvoj verejnej osobnej dopravy**, ktorá zohráva významnú úlohu z hľadiska udržateľnej mobility.

Zhodnotenie lokalizácie projektov

Lokalizácia projektov dopravnej infraštruktúry rešpektuje tematický cieľ podpory multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete. Cieľom prevádzkovania cestnej siete TEN-T je zabezpečiť efektívne prepojenie hospodárskych a spoločenských centier krajín EÚ za dodržania a aplikácie princípov trvalo udržateľnej mobility. Na Slovensku je zadefinovaná sídelná štruktúra najvyšších úrovní (KURS 2001, 2011: ťažiská osídlenia najvyššieho významu, hlavné sídelné rozvojové osi), ktorej nároky na dopravné prepojenie navzájom a prepojenie so sídelnými centrami podobnej úrovne za hranicami Slovenska má zabezpečiť sieť TEN-T. Projekty OPII sú pripravované so zámerom naplniť vyššie uvedené požiadavky na prevádzkovanie siete TEN-T na Slovensku.

Lokalizácia projektov diaľnic D1 a D3 a modernizácia železničných tratí č. 120 a 127 **v regióne severozápadné Slovensko** je zhodná s hlavnými rozvojovými osami SR Bratislava - Žilina, Žilina - Čadca - ČR a Žilina - Košice, spája ťažiská osídlenia SR medzinárodného významu Bratislava/Trnava - Trenčín - Žilina/Martin - Košice/Prešov, je súčasťou hlavnej dopravno-gravitačnej osi regiónu severozápadné Slovensko. Veľké projekty vytvárajú homogénne pripojenie ťažiska osídlenia medzinárodného významu Žilina/Martin a regiónu severozápadné Slovensko na Sliezske vojvodstvo

(4,6 mil. obyvateľov) a na Katovickú aglomeráciou (klasifikovanú ako polycentrická sústava Európskeho významu), zároveň aj prepojenie s Moravskosliezskym krajom (1,3 mil. obyvateľov), s aglomeráciou mesta Ostrava (klasifikovanou ako polycentrická sústava Európskeho významu). Okrem rozvinutých sektorov priemyslu a služieb je žilinsko-martinská aglomerácia priestorom s vysokým potenciálom rozvoja kvartérnych aktivít (znalostná ekonomika, vedecké zázemie, inovácie).

Po uvedení diaľničných úsekov D1 a D3 situovaných v regióne severozápadného Slovenska do prevádzky sa vytvoria podmienky k podstatnému odľahčeniu dopravy v dotknutých sídlach a tým i odvráteniu negatívneho trendu zhoršovania životného prostredia a nehodovosti. Pre ilustráciu, dopravný model mesta Žilina preukázal komplexný prínos prevádzkovania diaľnic D1 a D3 v žilinskej aglomerácii, prejavujúci sa znížením intenzity dopravy na mestskom okruhu a radiálach v priemere o 36 % z pôvodnej hodnoty RPDÍ. K podstatnému zlepšeniu dôjde aj v intravilánoch miest Čadca, Kysucké Nové Mesto a Ružomberok a obcí Strečno, Kraľovany, Rojkov, Ľubochňa, Hubová, Radoľa, Povina, Kysucký Lieskovec, Svrčinovec, Čierne a Skalité.

Projektom zasluhujúcim si zvýšenú pozornosť je úsek diaľnice D3 Svrčinovec - Skalité. Intenzita cestnej dopravy na ceste I/12, z ktorej pripravovaná diaľnica D3 prevezme dopravu, zaznamenáva v porovnaní 5 ročných údajov neustály rast, ktorý v rokoch 2005 a 2010 začína gradovať a predstavuje jeden z najvyšších rastov na cestnej sieti SR (v priemere úsekov koeficient rastu 1,41). Túto skutočnosť možno oprávnene označiť ako reakciu na postupné sprevádzkovanie úsekov rýchlostnej cesty S69, ktorá je priamym pokračovaním pripravovanej diaľnice D3 za štátnou hranicou SR/PR. Dopravné obmedzenie nákladnej dopravy pre vozidlá s nosnosťou nad 7,5 t, ale i skutočnosť, že priame pokračovanie diaľnice D3 ako rýchlostná cesta S69 na území Poľska je postupne uvádzané do prevádzky, oprávňuje pristupovať k prognóze dopravy na diaľnici D3 v úseku Svrčinovec - Skalité nielen spôsobom použitia koeficientov rastovej prognózy podľa Metodického pokynu MP01/2006.

Mechanická aplikácia prognózy dopravy predpokladá, že v prípade, ak by diaľnica D3 v tomto úseku nebola realizovaná, bude na predmetných úsekoch cesty I/12, z ktorého úsek diaľnice prevezme dopravnú záťaž, v roku 2020 priemer prognózovaných RPDÍ 4 398 a v roku 2040 bude priemer prognózovaných RPDÍ 6 939 [skut.voz./24h]. Podľa štúdie Geoconsultu Bratislava („Diaľnica D3, Skalité - hranica SR/Pohronský Ruskov, Štúdia komplexného riešenia automobilovej dopravy v dotknutom území Svrčinovec - Skalité - hranica SR/PR, 2009“), bude po zohľadnení súvislostí spojených so sprevádzkovaním súvislej línie diaľnice D3 na slovenskom území a pripojenej rýchlostnej cesty S69 na poľskom území - a s tým spojeným presmerovaním dopravy v zmysle dopravných prieskumov - v roku 2018 RPDÍ diaľnice D3 Svrčinovec - Skalité 7 180 a RPDÍ S69 Zwardoň - Milówka 6 877 [skut.voz./24h]. V roku 2034 dosiahne RPDÍ diaľnice D3 Svrčinovec - Skalité 10 245 a RPDÍ S69 Zwardoň - Milówka 10 619 [skut.voz./24h]. V uvedených výpočtoch nie je započítaný synergický účinok vyplývajúci z dopravnej ponuky súvislej diaľničnej línie D3 - S69, pôsobiaci na otvorenie nových možností v podnikaní a hospodárstve medzi severozápadným Slovenskom a Sliezkou sídelnou aglomeráciou. Dynamika rastu cestnej dopravy na ceste I/12, jej stavebno-technický stav a lokalizácia v intraviláne obcí spolu s prognózou dopravy oprávňujú realizovať diaľnicu D3 v úseku Svrčinovec - Skalité v polovičnom usporiadaní už v programovom období do roku 2020.

Uvedením diaľničných úsekov do prevádzky sa vytvoria podmienky pre homogenizáciu hlavného diaľničného ťahu SR, vytvoria sa kvalitatívne predpoklady pre medzinárodný tranzit a vnútroštátnu dopravu. Z hľadiska prevádzky budú diaľničné úseky D1 a D3, v porovnaní s existujúcim stavom, prinášať úspory predovšetkým v sociálnych účinkoch, t.j. v spotrebe času cestujúcich, v znížení nehodovosti, v zmiernení negatívnych účinkov na životné prostredie a obyvateľov bývajúcich pozdĺž ciest I/18, I/11 a I/64. Odstránia sa rozsiahle kongescie dopravy, najmä v úseku Strečnianskej úžiny, zvýši sa plynulosť, rýchlosť a bezpečnosť cestnej premávky.

Úsek rýchlostnej cesty R2 Mníchova Lehota - Ruskovce je čiastočne lokalizovaný v rámci rozvojovej osi SR druhej triedy Trenčín - Bánovce n/B. - Nitra - Komárno, spája ťažiská osídlenia SR celoštátneho

až medzinárodného významu Trenčín, Banská Bystrica/Zvolen a Košice/Prešov. Navrhovaný úsek nahrádza kapacitne nevyhovujúcu cestu I/50 s intenzitou dopravy cca 14 tisíc vozidiel denne, z čoho viac ako 30 % tvoria nákladné vozidlá, miera nehodovosti je tu 0,54 nehody na km. Cesta I/50 v predmetnom úseku R2 prechádza obcami Mníchova Lehota, Trenčianske Mitice a Svinná. Úsek je navrhnutý na zaradenie do doplnkovej siete TEN-T.

Úsek rýchlostnej cesty R6 Mestečko - Púchov je súčasťou druhého plánovaného prepojenia diaľničného typu medzi Slovenskom a Českou republikou, zaradený je v návrhu základnej siete TEN-T. Úsek rýchlostnej cesty je lokalizovaný v rámci hlavnej rozvojovej osi SR Beluša - Púchov - št. hranica SR/ČR, spája považskobystricko-púchovské ťažisko osídlenia SR druhej úrovne aj región severozápadné Slovensko so Zlínskym regiónom (590 527 obyvateľov), so Zlínskou aglomeráciou (klasifikovanou ako polycentrická sústava medzinárodného významu).

Modernizácia železničných tratí spočíva v prestavbe železničnej dopravnej cesty za účelom jej vybavenosti a použiteľnosti moderných a progresívnych prvkov a tým zlepšenia jej parametrov. Modernizácia rieši aj zvýšenie traťovej rýchlosti pre rýchlosť do 160 km/h. Modernizované trate budú spĺňať požiadavky v súlade s dohodou AGC a AGTC stanovené pre V. koridor Bratislava hl. st. - Žilina - Košice - Čierna nad Tisou. Spolu s diaľnicou D1 budú modernizované úseky železnice tvoriť multimodálny rozmer koridoru. Modernizácia železničných tratí bude realizovaná na základnej sieti TEN-T.

V regióne východného Slovenska sú intervencie zamerané na dostavbu diaľnice D1 v úsekoch Prešov západ - Prešov juh a Budimír - Bidovce, ktorou by sa dosiahlo diaľničné prepojenie Bratislavy a Košíc, s následným prepojením na RC R2 Šaca - Košické Oľšany. Tento úsek rýchlostnej cesty bude mať funkciu východného a južného obchvatu mesta Košice, bude riešiť odklon tranzitnej dopravy z intravilánu mesta v severojužnom i západo-východnom smere a súčasne umožní prepojenie diaľnice D1 s rýchlostnou cestou R4 Košice - Milhošť - štátna hranica SR/MR. Súčasťou opatrení v rámci regiónu je vybudovanie úseku R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou, ktorého hlavným účelom je riešenie dopravných problémov súvisiacich s horským priechodom Soroška.

V regióne sú navrhnuté modernizácie železničnej trate v úsekoch Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry, Poprad-Tatry - Krompachy a Kysak - Košice.

Úsek diaľnice D1 je lokalizovaný v rámci hlavnej rozvojových osí SR Žilina - Martin - Poprad - Prešov a Košice - Michalovce - št. hranica SR/Ukrajina a Prešov - Košice - Čaňa - hranica s Maďarskom, spája ťažiská osídlenia SR medzinárodného významu Žilina/Martin - Košice/Prešov so Zakarpatským regiónom (1,25 mil. obyvateľov), spoluvytvára kľúčové prepojenie centier Prešova a Košíc v rámci polycentrickej sústavy osídlenia a je súčasťou hlavnej dopravno-gravitačnej osi regiónu východné Slovensko. V doterajšom hospodárskom vývoji sa začína presadzovať vysoký potenciál rozvoja kvartérnych aktivít (znalostná ekonomika, vedecké zázemie, inovácie) košicko-prešovskej aglomerácie, a to predovšetkým aktivitami vo firemnom sektore IT v Košiciach.

Na úsekoch ciest I/18 a I/68 v intraviláne Prešova, z ktorých úsek diaľnice prevezme dopravnú záťaž, bol v roku 2010 nameraný priemer hodnôt RPD1 19 062 [skut.voz./24h], maximum RPD1 26 100 [skut.voz./24h]. Uvedením diaľničného úseku do prevádzky sa vytvoria podmienky pre homogenizáciu hlavného diaľničného ťahu SR, vytvoria sa kvalitatívne predpoklady pre medzinárodný tranzit a vnútroštátnu dopravu. Podobne ako i v predchádzajúcich mestách na trase diaľnice D1, i v meste Prešov sa výrazným spôsobom zlepšia podmienky pre život obyvateľov v centre a dotknutých zónach mesta. Okrem zníženia hlukovej a exhalačnej záťaže koridoru pozdĺž priedahu ciest I/18 a I/68 sa vytvoria podmienky pre zníženie dopravnej nehodovosti.

Úsek rýchlostnej cesty R2 je lokalizovaný v rámci hlavnej rozvojovej osi SR Zvolen - Lučenec - Rožňava - Košice, spája ťažiská osídlenia SR medzinárodného významu Banská Bystrica/Zvolen a Košice/Prešov zároveň je súčasťou hlavnej dopravno-gravitačnej osi regiónu východné Slovensko, je súčasťou západo-východného cestného ťahu Bratislava - Zvolen - Košice, v ktorom podiel dostupnosti

obyvateľov k trase rýchlostnej cesty uvedeného smeru v izochróne 15 min, predstavuje hodnotu 37% z celkového počtu obyvateľov SR. Výstavba rýchlostnej cesty R2 v úseku Šaca - Košické Oľšany bude veľkým prínosom predovšetkým pre riešenie dopravnej situácie mesta Košice, a tým i pre zníženie rizika vzniku dopravných nehôd na existujúcej cestnej sieti mesta. Uvedenie obchvatu mesta do prevádzky odľahčí komunikačný systém mesta Košice o tranzitnú dopravu a zároveň zabezpečí prepojenie s úsekom rýchlostnej cesty R4 Košice - Milhošť, s plánovaným uvedením do používania v roku 2013. Odklon tranzitnej dopravy z mesta zníži negatívne dopady dopravnej prevádzky na obývané prostredie mesta Košice.

Šírkové usporiadanie rýchlostnej cesty je navrhnuté v kategórii R 22,5/120, resp. R 22,5/100. Medzi rozhodujúce časti stavby patrí päť mimoúrovňových križovatiek, 21 mostných objektov. Južne od letiska je rýchlostná cesta situovaná na okraji Hanišianskeho lesa, kde je navrhovaný ekodukt na migráciu zveri ponad rýchlostnú cestu. Juhovýchodne od letiska medzi železničnou traťou Zvolen - Košice a cestou I/68 je navrhovaná mimoúrovňová križovatka Košice-juh, kde sa bude na rýchlostnú cestu R2 pripájať rýchlostná cesta R4 v úseku Košice - Milhošť - štátna hranica SR/MR.

Lokalizácia projektov rozvoja železničnej dopravy a VOD **v oblasti Bratislavy** reaguje na aktuálnu výzvu riešenia nepriaznivej dopravnej situácie v bratislavskej aglomerácii. Súčasťou riešenia by mala byť aj realizácia vybraných úsekov diaľnice D4 (mimo OPII), ktorá by odľahčila v súčasnosti preťažené cestnú sieť sídelnej aglomerácie.

Bratislavské projekty sú lokalizované v rámci bratislavsko-trnavského ťažisko osídlenia, ktoré je spolu s nitrianskym ťažiskom klasifikované ako polycentrická sústava medzinárodného významu, pričom jej cezhraničné väzby s Viedňou a Györom posúvajú význam tejto celej sústavy až na európsku úroveň. Bratislava je najvýznamnejším uzlom SR, v ktorom sa stretávajú radiálne orientované koridorové železničné trate európskeho významu č. 110, 120, 130, 132, medzinárodné trate č. 100 a 101 pripájajúce sa na sieť rakúskych železníc a regionálna trať č. 131. Podobnú radiálnu orientáciu usporiadania má i nadradená cestná sieť: diaľnice D1 a D2, pripravované rýchlostné cesty R1 a R7 a existujúce cesty I. a II. triedy. Novým prvkom okružného charakteru je pripravovaná diaľnica D4. O spoločenskom, sociálnom a hospodárskom význame Bratislavy nie je potrebné sa špeciálne zmieňovať, je dokladovaný všeobecne dostupnými štatistickými údajmi.

Prvoradou úlohou projektov na území mesta Bratislava je riešiť veľmi nepriaznivú situáciu v hromadnej preprave osôb na území mesta. Zvolený prístup sa zameriava na dva kapacitné prepravné systémy: MHD a železničnú dopravu.

Sieť nosného systému v Bratislave budú tvoriť dve radiálne a dostredne vedené trasy: trasa A, ktorou je trasa Predmestie (Rača) - Dúbravčice (Dúbravka) a trasa B, ktorou je trasa Janíkov dvor (Petržalka) - Ružinov. Zároveň je potrebné zabezpečiť kvalitnú koľajovú dopravu MHD na území mesta použitím rozchodu 1435 mm, s jej zapojením do regionálnej železničnej siete a s možnosťou deklarácie dlhodobého a postupného prechodu z 1000 mm na 1435 mm. Predpokladá sa, že doba postupného prechodu môže byť i v dlhšom časovom horizonte (závisí od stratégie prestavby).

Stavba NS MHD Bratislava, 2. Etapa Bosákova - Janíkov dvor rieši dopravnú infraštruktúru - električkovú trať nosného systému mestskej hromadnej dopravy medzi Bosákovou ulicou a lokalitou Janíkov dvor v mestskej časti Bratislava Petržalka, vrátane nadväzujúcich a súvisiacich cestných komunikácií a nového depa. Stavba priamo nadväzuje na projekt električkovej trate Šafárikovo námestie - Bosákova ulica, cez zrekonštruovaný Starý most a vytvára s ňou jeden prevádzkový celok.

Doplňkový a nadväzujúci systém nosného systému MHD tvoria prímestské vlaky na jestvujúcich železničných tratiach uzla Bratislava a sieť autobusových, trolejbusových a električkových liniek. V rámci projektu modernizácie železničného uzla Bratislava sú pripravované realizácie projektov, ktoré by mali prispieť k vzájomnej prepojenosti a synergii hromadnej prepravy osôb na území mesta, ale aj jeho regionálneho spádového územia. V železničnej doprave ide o projekty: IDS Bratislava, realizácia, Modernizácia železničnej trate v úseku Predmestie - Rača, PD a realizácia, Železničné

zapojenie letiska M.R. Štefánika - rekonštrukcia železničného mosta pri Novom Meste, realizácia, Bratislava hl. stanica - Bratislava Nové Mesto, zdvojkolajnenie trate, Vybudovanie prestupového bodu BA Vinohrady - BA-Predmestie, PD a realizácia, Zapojenie Letiska M.R.Štefánika - dopracovanie PD a realizácia, Vytvorenie podmienok interoperability v uzle Bratislava, realizácia.

Rozmiestnenie železničných staníc a zastávok Bratislava hlavná stanica, Bratislava Nové Mesto, Bratislava východ, Bratislava Vajnory, Bratislava ÚNS, Bratislava Petržalka, Bratislava Lamač, Bratislava Rača, Bratislava Predmestie, Bratislava Filiálka predstavuje rozsiahly potenciál v preprave osôb v meste. Účelom systému Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) bude prevádzkovať existujúce i doplnené stanice a zastávky na jestvujúcich a nových železničných tratiach - funkčne previazané so systémom MHD - tak aby systémy prepravy osôb fungovali koordinovane a zabezpečovali efektívnu dopravnú obsluhu mesta vrátane jeho regionálneho spádového územia.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že lokalizácia opatrení na rozvoj dopravnej infraštruktúry je z hľadiska územných potrieb, riešenia kľúčových problémov dopravy a disparít regiónov vhodná.

Zhodnotenie výberu projektov

Súčasťou hodnotenia bola analýza projektov z hľadiska aktuálnosti ich potrieb, ktorá vychádzala z vyhodnotenia súčasnej dopravnej situácie a prognóz jej vývoja. Analýza preukázala opodstatnenosť realizácie takmer všetkých navrhovaných projektov, potreba podrobnejšieho vyhodnotenia bola identifikovaná pri nasledovných projektoch.

Rýchlostná cesta R6 Mestečko - Púchov

Intenzita na ceste I/49 je v súčasnosti menej ako 5000 tisíc vozidiel denne, z toho však viac ako 20 % tvoria nákladné vozidlá, miera nehodovosti v regióne je 0,46 nehody na km, úsek je tiež nevyhovujúci z hľadiska pozdĺžnych a priečnych nerovností. Predpokladá sa, že po vybudovaní súvislého ťahu rýchlostných ciest R49 v Českej republike a R6 na Slovensku, by tento ťah mal prevziať významnú časť tranzitnej dopravy z hraničného priechodu Drietoma a taktiež z priechodu Makov, kde je nákladná doprava po ceste I/18 vedená cez veľkoplošné chránené územia.

Dopravné podklady technickej štúdie Geoconsultu Bratislava „Rýchlostná cesta R6 Púchov - štátna hranica SR/ČR“ z roku 2005 preukazujú, že v úseku Mestečko - Púchov bude kategória R 11,5 rýchlostnej cesty R6 k roku 2020 kapacitne vyhovujúca pre jazdnú rýchlosť 70 km/h. K roku 2040 bude v tom istom úseku kategória R 11,5 kapacitne vyhovujúca už len pre jazdnú rýchlosť 60 km/h, čo podľa STN 73 6101 nebude zodpovedať požiadavkám kladeným na rýchlostné komunikácie. Tento stav si vyžiada realizáciu rýchlostnej cesty k roku 2040 v kategórii R 22,5. Stav k roku 2020, v ktorom by sa realizovala kapacitne nevyťažená trasa rýchlostnej cesty R6, v kategórii R11,5, súbežne s kapacitne nevyťažanou cestou I/49 možno považovať za predimenzovaný, prinášajúci neopodstatnenú fragmentáciu územia. Ako možnosť sa ponúka realizácia rýchlostnej cesty R6 v kategórii R 22,5 k roku 2040, pričom do roku 2020 by bola vykonaná rekonštrukcia existujúcej cesty I/49 na homogénne parametre C 11,5.

V súčasnom štádiu analyzovania a sumarizovania poznatkov o oprávnenosti realizácie rýchlostnej cesty R6 v úseku Mestečko - Púchov v programovom období 2014 - 2020 možno považovať za vhodné spracovanie štúdie realizovateľnosti, zvažujúcej efektívnosť vynaložených prostriedkov na stavbu, vplyvy na životné prostredie a trvalo udržateľný rozvoj regiónov. Predmetom štúdie by malo byť porovnanie možností realizácie rýchlostnej cesty R6, v usporiadaní R11,5, s realizáciou variantu kompletnej rekonštrukcie cesty I/49 v existujúcej trase na kategóriu C 11,5 k roku 2020, s návrhom výhľadového riešenia k roku 2040. Štúdiu realizovateľnosti je potrebné vykonať v úzkej spolupráci a odbornej koordinácii s Českou republikou, pripravujúcou rýchlostnú cestu R49 s prepojením na slovenskú rýchlostnú cestu R6.

V prípade ak by sa predmetná stavba rýchlostnej cesty nerealizovala, bolo by potrebné neodkladne riešiť najmä intravilánové úseky obcí z hľadiska smerového vedenia cesty I/49, kontaktu dopravy s chodcami, úprav križovatiek a zaťaženia prostredia hlukom v Mestečku, Záriečí a v Dohňanoch. Z hľadiska kompletnosti kategórie je nevyhovujúci extravilánový úsek medzi Dohňanmi a Mestečkom, kde je potrebné súčasne cestu v kategórii C 7,5 upraviť minimálne na kategóriu C 9,5/70, vrátane krajníc a svahov cestného telesa. Úpravy trasovania cesty cez obce Dohňany, Mestečko a Záriečie by spôsobili nielen potrebu asanácií 6 obytných domov, ale aj zvýšenie negatívnych vplyvov dopravy na obyvateľstvo.

Rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce

Z posúdenia kapacity cesty vo vzťahu k dopravnej prognóze, ako aj na základe vyhodnotenia vplyvov nulového variantu na obyvateľstvo, vyplýva návrh etapizácie výstavby, podľa ktorého sa v správe o hodnotení EIA odporúča v prvom rade vybudovať obchvaty sídiel Bánovce nad Bebravou, Svinná a Hradište, v niektorých úsekoch dobudovať pruhy pre pomalé vozidlá a až následne dobudovať postupne celú komunikáciu na štvorpruhovú. Stav, v ktorom by sa realizovala kapacitne nevyťažená trasa rýchlostnej cesty R2, v kategórii R 11,5 alebo R 22,5, súbežne s kapacitne nevyťažanou cestou I/50, možno považovať za predimenzovaný, prinášajúci neopodstatnenú fragmentáciu územia.

Ak by sa výstavba rýchlostnej komunikácie v úseku nerealizovala, potom by na niektorých úsekoch cesty I/50 nastal stav nedostatku potrebnej kapacity, pri dodržaní požadovanej jazdnej rýchlosti v zmysle planej STN. Za účelom zabezpečenia požadovaných parametrov by bolo potrebné cestu I/50 stavebne upraviť. Na základe tejto skutočnosti, ako aj na základe odrazu nepriaznivej dopravnej situácie vo vplyvoch na obyvateľstvo a urbanizované prostredie, je nulový variant považovaný ako problematický. Ako vhodné riešenie sa ponúka etapizácia výstavby rýchlostnej cesty.

Etapizácia stavby rýchlostnej cesty umožní v najbližších časových horizontoch odklon tranzitnej dopravy z intravilánov obcí, ktorými cesta I/50 prechádza, čím sa vytvoria lepšie podmienky ochrany obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy. V úsekoch medzi sídlami, kde vo väčšine prípadov postačuje usporiadanie v kategórii R 11,5, je efektívne zameranie sa na odstránenie bodových závad a nárastom intenzity opodstatnené a časovo odstupňované realizovanie rýchlostnej cesty v usporiadaní R 22,5. Tento princíp je vhodné komplexne uplatniť na rýchlostnú cestu R2 medzi križovatkou s diaľnicou D1 a prievidskou aglomeráciou na Hornej Nitre, kde sú signalizované nároky na štvorpruhové kapacitné usporiadanie.

R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška)

Trasa rýchlostnej cesty je situovaná v koridore existujúcej cesty I/50. Vzhľadom na smerové vedenie, úsek cesty I/50 cez horský priechod Soroška nevyhovuje intenzitám dopravy (8000 vozidiel denne, 23 % nákladných vozidiel). Cesta I/50 má v úseku horského priechodu Soroška množstvo neprehľadných miest bez možnosti predbiehania, čo pri silnej nákladnej doprave vyvoláva znižovanie jazdných rýchlostí a tvorenie kolón. Priestor horského priechodu je významnou nehodovou lokalitou, problémy spôsobujú najmä nehody kamiónov, ktoré vedú k uzatvoreniu tejto dôležitej spojnice aj na niekoľko hodín bez existencie obchádzkovej trasy. Toto úzke miesto je plánované prekonať výstavbou komunikácie s parametrami rýchlostnej cesty, v lokalite horského priechodu s tunelom Soroška v dĺžke 4,7 km.

Ak by sa výstavba rýchlostnej komunikácie v úseku nerealizovala, potom by sa na úseku cesty I/50, cez horský priechod Soroška, prehlboval stav nedostatku potrebnej kapacity komunikácie, s dôsledkami v pretrvávajúcej nepriaznivej dopravno-bezpečnostnej situácii. Na zostávajúcich úsekoch by dlhodobo existovala dostatočná kapacitná rezerva pre cestu I. triedy C 11,5. Je zrejmé, že tento kritický stav v úseku horského priechodu Soroška je potrebné riešiť zodpovedajúcim spôsobom. Technická štúdia a Správa o hodnotení v procese EIA navrhujú etapizáciu líniovej stavby rýchlostnej cesty v smere priečnom aj v smere pozdĺžnom. V smere pozdĺžnom to znamená prípadné budovanie

rýchlostnej cesty po medzikrižovatkových úsekoch s napojením na existujúcu cestnú sieť. V smere priečnom to znamená budovanie rýchlostnej cesty v prvých etapách v polovičnom profile. Tento postup je závislý od dopravnoinžinierskych podkladov, v ktorých je posúdená výkonnosť polovičného profilu rýchlostnej cesty R2 v sledovaných časových horizontoch, s ohľadom na očakávané dopravné zaťaženie. Z posúdenia je zrejmé, že v prvých časových horizontoch bude polovičný profil rýchlostnej cesty vyhovovať očakávaným dopravným nárokom do roku 2037, preto budovanie rýchlostnej cesty v celom profile nie je v tomto úseku potrebné. Avšak stav, v ktorom by sa realizovala kapacitne nevyťažená trasa rýchlostnej cesty R2, v kategórii R 11,5 súbežne s kapacitne nevyťaženosťou cestou I/50, možno považovať za predimenzovaný, prinášajúci neopodstatnenú fragmentáciu územia. Ako najvhodnejší variant sa javí prioritná realizácia v predstihu kritického úseku cesty cez horský priechod Soroška, ako rýchlostná cesta R2 v usporiadaní R 11,5, s tunelom Soroška. Súbežne by sa odstraňovali bodové a líniové závady na existujúcej ceste I/50 a s nárastom intenzity dopravy a nedostatkom kapacity cesty I/50 ku konkrétnemu časovému horizontu by sa na dotknutých úsekoch pristúpilo k realizácii rýchlostnej cesty R2 v usporiadaní R 22,5.

Na základe uvedeného navrhujeme zväžiť obsahovú náplň vyššie veľkých projektov a časový harmonogram ich realizácie. Za vhodné riešenie považujeme náležité komplexné zhodnotenie variantu realizácie obchvatov miest v trase plánových rýchlostných ciest, prípadne stavebných riešení kritických úsekov formou preložiek ciest v trase plánových rýchlostných ciest. Súčasťou variantu má byť i súbežná rekonštrukcia extravilánových úsekov pôvodných ciest na požadované parametre dvojpruhových ciest I. triedy, v ktorých k rokom 2020 a k 2040 nebudú prognózované nároky na realizáciu 4 pruhového usporiadania pôvodnej cesty. Až v prípadoch a v časových horizontoch naplnenia kapacity rekonštruovaných dvojpruhových komunikácií ciest I. triedy by sa pristúpilo k realizácii 4 pruhovej rýchlostnej cesty v jej plánovanom koridore. Okrem eliminácie zbytočnej fragmentácie územia dvoma dvojpruhovými súbežnými cestami tento postup prinesie, v prípadoch výhľadovej realizácie 4 pruhovej rýchlostnej cesty v plánovanom koridore, i existenciu kvalitnej súbežnej cesty pre dopravu vylúčenú z rýchlostnej cesty. Tento postup odporúčame vykonať v rámci pripravovaných štúdií realizovateľnosti zadaných projektov rýchlostných ciest.

Zhodnotenie vplyvov implementácie OPII na environmentálne ciele

Z hľadiska strategického hodnotenia možno za kľúčové oblasti pôsobenia OPII považovať vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy, vplyvy na zdravie a vplyvy na územia sústavy Natura 2000. Tieto faktory ovplyvňujú strategické rozhodovanie z hľadiska priorit jednotlivých módov dopravy a lokalizácie projektov.

Ostatné vplyvy (záber pôdy, geologické riziká, vplyvy hluku na obytné zóny, zásah do ochranných pásiem vodárenských zdrojov, zdrojov prírodných liečivých a minerálnych vôd, záber biotopov, zásah do migračných funkcií koridorov a pod.) sú miestne špecifické a ich riešenie je relevantné na úrovni projektov, v rámci procesu EIA a postupov stavebného konania.

Ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy

Z hľadiska celkovej produkcie emisií z dopravy a produkcie emisií skleníkových plynov nie je možné v blízkej dobe očakávať zlepšenie stavu, najmä s ohľadom na očakávaný pokračujúci nárast automobilizácie a s tým spojený nárast dopravných intenzít na cestnej sieti. Tento nárast je však takmer nezávislý od realizácie projektov zaradených do OPII, resp. tieto ho len mierne podporujú zlepšením kvality cestnej infraštruktúry. Určitou kompenzáciou tohto negatívneho trendu bude znižovanie emisných faktorov motorových vozidiel, ktorého účinok však nie je možné presnejšie kvantifikovať.

Prínos v tejto oblasti budú znamenať tie opatrenia, ktoré podporujú presun cestnej dopravy na železničnú, budovanie terminálov intermodálnej dopravy, rozvoj VOD, systémy riadenia dopravy a rozvíjanie IKT.

Celkovo, z hľadiska dlhodobého vývoja však možno, napriek vyššie uvedenému negatívnemu trendu, očakávať zlepšovanie stavu kvality ovzdušia, a to v súvislosti s napĺňaním cieľov Stratégie Európa 2020 v oblasti koncepcie nízkouhlíkového hospodárstva, ktorými je SR zaviazaná. Veľký potenciál na zníženie emisií, vrátane emisií skleníkových plynov, majú veľké priemyselné zdroje, kde sa do roku 2020 očakáva významné zníženie emisií v súvislosti s transpozíciou smernice 2010/75/EU o priemyselných emisiách.

V regionálnej mierke a z hľadiska lokálneho územného rozloženia emisií možno očakávať zlepšenie hlavne v regióne severozápadného a východného Slovenska. Vybudovanie nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, ako aj skvalitnenie železničnej infraštruktúry v týchto regiónoch bude znamenať pokles dopravných intenzít na existujúcej dopravnej sieti a tým zníženie emisnej záťaže v sídlach. Synergický pozitívny vplyv bude spojený aj so zvýšením plynulosti dopravy a zlepšením technického stavu vozoviek, ktorý bude mať za následok zníženie merných emisií vozidiel.

Vplyvy na zdravie

Implementácia opatrení OPII bude mať významný priaznivý vplyv na zdravie ľudí predovšetkým v súvislosti so zvýšením bezpečnosti dopravy. K tomuto prispievajú intervencie do všetkých módov dopravy, avšak najvýznamnejší prínos sa dá očakávať v súvislosti s vybudovaním nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a obchvatov miest na cestách I. triedy. Prínosom bude aj vybudovanie mimoúrovňových priecostí v súvislosti s modernizáciou železničnej infraštruktúry.

Pozitíva možno očakávať aj z hľadiska lokálneho zníženia hlukovej záťaže obyvateľstva z dôvodov presmerovania dopravy z intravilánov miest a obcí na nové trasy diaľnic a rýchlostných ciest mimo sídelných útvarov a realizácie protihlukových opatrení.

Z hľadiska emisnej záťaže obyvateľstva bude vývoj sledovať trendy uvedené vyššie, pri hodnotení stavu ovzdušia. V lokálnej mierke realizácia projektov dopravnej infraštruktúry prispeje k zlepšeniu stavu lepším rozložením záťaže v území.

Vplyvy na územia sústavy Natura 2000

Rozmiestnenie území sústavy Natura 2000 je výrazným limitujúcim faktorom ovplyvňujúcim rozvoj dopravnej infraštruktúry, ale aj iných hospodárskych aktivít. V súčasnosti je na Slovensku vyhlásených 473 území európskeho významu, ktoré zaberajú 11,9 % rozlohy SR a 41 chránených vtáčích území so záberom 26,2 % rozlohy SR.

Z veľkých projektov zaradených do OPII (mimo projektov diaľnice D4) bol priamy kontakt s územiami Natura 2000 identifikovaný pri 5 projektoch cestnej dopravy a 2 projektoch železničnej dopravy. Potenciálny konflikt, vymedzený koridorom 1000 m, bol identifikovaný pri 3 projektoch cestnej dopravy a 2 projektoch železničnej dopravy.

Zosúladenie priorít rozvoja dopravnej infraštruktúry, zabezpečujúcej hospodársky rast, znižovanie nezamestnanosti a odstraňovanie disparít medzi regiónmi so záujmami ochrany prírody vyžaduje najst v mnohých prípadoch kompromisné riešenia. V prípadoch, kde sa nie je možné vyhnúť zásahom do chránených území a kde neexistujú alternatívne riešenia, je potrebné hľadať akceptovateľné zmierňujúce opatrenia, prípadne kompenzačné opatrenia. Jediným priechodným riešením konfliktov s územiami sústava Natura 2000 je plné zosúladenie postupov prípravy investícií s požiadavkami čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch. Opatrenia je potrebné realizovať na úrovni konkrétnych projektov na základe výsledkov procesu EIA a následného procesu stavebného povoľovania podľa stavebného zákona (územné rozhodnutie, stavebné povolenie). Hodnotenie vplyvov na územia Natura 2000 u existujúcich rozpracovaných projektov, je potrebné riešiť v rámci štúdií realizovateľnosti.

V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE

Z hľadiska analýzy vývoja jednotlivých módov dopravy možno sledovať negatívny trend nárastu cestnej, hlavne nákladnej a individuálnej automobilovej dopravy, zatiaľ čo železničná doprava, prímestská autobusová a mestská hromadná doprava zaznamenáva pokles. Podľa indikátorovej správy sektoru Doprava¹⁸, počet prepravených osôb verejnou cestnou dopravou poklesol počas obdobia 2000 - 2011 o viac ako 44 %. Masívny rozvoj individuálnej automobilovej dopravy na úkor hromadnej dopravy osôb vytvára veľkú záťaž prostredia, a to hlavne v centrách osídlenia, kde dochádza k výraznej koncentrácii obyvateľstva a produkčných činností. Vychádzajúc z týchto trendov a neúnosnej dopravnej situácie v hlavných mestských aglomeráciách, sa odporúča **posilniť rozvoj verejnej osobnej dopravy zvýšením alokácií do tohto sektoru**. Toto odporúčenie vychádza aj zo záväzku členských štátov iniciovaného Stratégiou Európa 2020 na zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 o 20 %.

Na základe zhodnotenia výberu projektov sa odporúča **zväziť realizáciu projektov** rýchlostná cesta R6 Mestečko - Púchov, rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce a R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška), v obsahovom a časovom kontexte uvedenom v kapitole IV.7.

Pre prípravu a realizáciu projektov dopravnej infraštruktúry sa navrhujú tieto opatrenia:

- Pri realizácii stavieb realizovať opatrenia na odstránenie rizík vyplývajúcich z nestability horninového prostredia.
- Pri plánovaní a realizácii projektov dopravnej infraštruktúry zohľadňovať požiadavky Rámцovej smernice o vodách, plánov manažmentu čiastkových povodií a zákona o vodách.
- Pri navrhovaní dopravnej infraštruktúry rešpektovať podmienky ochrany vôd definovaných v stanovených chránených vodohospodárskych oblastiach, ochranných pásmach vodárenských zdrojov a ochranných pásmach prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojoch minerálnych vôd.
- Na stavbách cestnej infraštruktúry realizovať technické opatrenia, ktoré spomaľujú odtok vôd z povodia do vodných tokov.
- Pri záberoch pôdy postupovať v súlade so zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o IPKZ a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákonom č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov.
- Pre stavby potenciálne ovplyvňujúce územia Natura 2000 zabezpečiť proces hodnotenia podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch, v prípade ak nebol realizovaný.
- Na ochranu prírody a krajiny, minimalizáciu zásahov do okolitého prostredia a zvýšenie konektivity biotopov realizovať v rámci projektov predovšetkým tieto opatrenia:
 - v rámci vymedzených koridorov hľadať optimálnu trasu s ohľadom na výskyt cenných biotopov a chránených druhov rastlín a živočíchov,
 - zaistiť migračnú priepustnosť stavieb pre všetky skupiny živočíchov podľa zistených migračných trás v chránených územiach aj vo voľnej krajine. Týka sa to nielen veľkých savcov, ale i ostatných skupín, najmä obojživelníkov. Vybudované podchody riešiť

¹⁸ Doprava a jej vplyv na životné prostredie v Slovenskej republike k roku 2011, Indikátorová sektorová správa. SAŽP, 2013

- zároveň s navádzacím oplotením. Technické riešenie ekoduktov prispôsobovať migračným nárokom rozhodujúcich druhov,
- opatrenia na zvýšenie migračnej priepustnosti realizovať nielen u nových stavieb, ale aj pri rekonštrukciách existujúcich, najmä v miestach križovania trás s biokoridormi,
 - oplotiť trasy v miestach dotyku či blízkosti s lesnými komplexmi so zvýšenou pravdepodobnosťou migrácie,
 - premostovanie hydrických biokoridorov riešiť tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchy migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä vydra riečna) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody,
 - priehľadné protihlukové steny zabezpečiť opatreniami proti kolíziám s vtákmi viditeľným spôsobom,
 - minimalizovať zásahy do vodných tokov, mimolesnej zelene, brehových porastov a pod., aj mimo chránených území,
 - ozeleňovanie dopravných stavieb riešiť s ohľadom na životné podmienky živočíchov, vyhýbať sa úpravám, ktoré umožňujú druhom živočíchov usídlieť sa v nebezpečnej blízkosti dopravných komunikácií, náhradné biotopy budovať v bezpečnej vzdialenosti,
 - monitorovať výskyt invázy rastlín pozdĺž trás, pri zistení výskytu zabezpečiť ich systematickú elimináciu.
- Pri projektovaní stavieb dopravnej infraštruktúry rešpektovať charakter krajiny, nenarušovať jej integritu, výberom vhodných materiálov a námetov zohľadniť špecifiká regiónov a vhodnými výsadbami znižovať vizuálnu exponovanosť stavieb a podporovať ich začlenenie do krajiny.
 - Zabezpečiť ochranu kultúrneho dedičstva v súlade so zákonom č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.
 - Zabezpečiť ochranu nerastného bohatstva v súlade so zákonom č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva v znení neskorších predpisov.
 - Pri realizácii projektov modernizácie železničných tratí riešiť problematiku starých záťaží.
 - Znižovať nároky na zdroje surovín recykláciou a efektívnym využívaním vyťažných materiálov (materiály koľajového lôžka, materiály z výkopov, razenia tunelov a pod.).
 - V prípade potreby otvárania nových ložísk zabezpečiť v predstihu ich posúdenie procesom EIA.
 - Proces EIA aplikovať v predstihu aj na zariadenia stavby - betonárne, obalovne bitúmenových zmesí.
 - Pri príprave a hodnotení projektov zvažovať kumulatívne vplyvy existujúcich a plánovaných stavieb, vrátane podporných činností pri výstavbe (ťažobná činnosť, betonárne, obalovne a pod.).
 - Pri plánovaní dopravnej infraštruktúry zohľadňovať potrebu adaptácie na zmenu klímy.
 - Počas prípravy a realizácie projektov zabezpečiť ich environmentálne riadenie.

VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A POPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI

Návrh OPII je predložený invariantne, jeho stratégia vychádza z výsledkov analýzy a prognózy vývoja sektoru, identifikovaných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja. Prioritné osi zodpovedajú potrebám identifikovaným v analýze a sú orientované v súlade so stratégiou ex-ante kondicionalít na podporu faktorov rozvoja v oblasti dopravy a informatizácie spoločnosti.

Výber projektov dopravnej infraštruktúry zohľadňoval tematický cieľ podpory multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete. Cieľom prevádzkovania cestnej siete TEN-T je zabezpečiť efektívne prepojenie hospodárskych a spoločenských centier krajín EÚ za dodržania a aplikácie princípov trvalo udržateľnej mobility. V SR sú koridory dopravných trás dlhodobou určené na základe strategických rozhodnutí vychádzajúcich z Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS 2001, 2011), ktorá definuje kooperačné väzby medzi polycentrickými sústavami sídiel a ťažiskami osídlenia. Tieto koridory boli určené v súlade s medzinárodnými dohovormi.

Výber projektov zaradených do OPII je výsledkom pracovnej skupiny pre prípravu programového obdobia 2014 - 2020 v sektore dopravy, ktorá je zložená zo zástupcov relevantných ministerstiev, ekonomických a sociálnych partnerov, VÚC, samosprávy a mimovládnych organizácií.

Projekty zaradené do OPII boli vybrané zo zásobníka tzv. zelených projektov Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, pričom pri každom projekte bolo vykonané ohodnotenie:

- potrebnosti;
- pripravenosti;
- uskutočniteľnosti.

Potrebnosť predstavovala priamu väzbu na rámcovú prioritizáciu infraštruktúrnych opatrení, ktorých analýza bola vykonaná v rámci spracovania návrhu SPRDI 2020. Pripravenosť vypovedá o stupni predprojektovej prípravy, v delení na spracovanie štúdie uskutočniteľnosti, posúdenie dopadu na životné prostredie (EIA), vydanie územného rozhodnutia, stav majetkovo-právneho vysporiadania a vydanie stavebného povolenia. Uskutočniteľnosť vyjadruje ekonomickú efektívnosť navrhovaného riešenia, ktorá bola vykonaná na základe analýzy nákladov a prínosov (CBA).

Z hľadiska konkrétnych projektov zaradených do OPII, prevažná časť z nich už prešla procesom EIA, v rámci ktorého boli podrobené variantnému posudzovaniu. Obdobne bude riešená aj skupina projektov, ktoré ešte v procese EIA neboli posudzované.

VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Monitorovanie plnenia OPII bude vykonávané mechanizmami určenými v tomto dokumente. Na monitorovanie bude zriadený informačný monitorovací systém pre ŠF a KF (ITMS), ktorý slúži na evidenciu, spracovávanie, export a monitorovanie dát o programovaní, projektovom a finančnom riadení, kontrole a audite ŠF a KF. Na monitorovanie sú v rámci jednotlivých prioritných osí stanovené merateľné ukazovatele. Riadiaci orgán OPII zriadi monitorovací výbor najneskôr do 3 mesiacov odo dňa oznámenia rozhodnutia EK o schválení operačného programu, v súlade s návrhom všeobecného nariadenia (čl. 41).

Hodnotenie vplyvu sektoru dopravy na životné prostredie sa v SR vykonáva prostredníctvom vyhodnocovania indikátorov a spracovania sektorových hodnotiacich správ na úrovni Európskej únie, zastrešovaného aktivitami Európskej Environmentálnej Agentúry (EEA), Organizáciou pre ekonomickú spoluprácu a rozvoj (OECD) a Štatistickým úradom Európskeho spoločenstva (EUROSTAT).

Tento postup navrhujeme aplikovať aj na monitorovanie plnenia environmentálnych cieľov stanovených v rámci posudzovania OPII. Na sledovanie navrhujeme tieto indikátory:

- Dĺžka dopravnej infraštruktúry
- Počet dopravných nehôd a počet usmrtených a zranených osôb v dôsledku dopravnej premávky
- Environmentálna efektívnosť dopravy
- Počet prepravených osôb v osobnej doprave
- Obsaditeľnosť vozidiel v cestnej osobnej verejnej doprave
- Verejná hromadná osobná doprava
- Konečná spotreba energie a palív v sektore dopravy
- Emisie základných znečisťujúcich látok z dopravy
- Emisie skleníkových plynov z dopravy
- Expozícia obyvateľstva hlukom z dopravy
- Zabratie pôdy dopravnou infraštruktúrou
- Odpady z dopravy
- Podiel dopravy na havarijnom zhoršení vôd

VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHraničné ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Nadradená dopravná sústava Slovenskej republiky, ktorá je predmetom OPII, má svoju medzinárodnú a európsku dimenziu. Je preto prirodzené, že i niektoré dopravné stavby zaradené do predbežného indikatívneho zoznamu sa budú priamo dotýkať hraničných priestorov a budú končiť na hraničných priechodoch. Priame vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa predpokladajú v priestoroch, kde sa dopravná infraštruktúra pripája na infraštruktúru susediacich krajín. Vybudovanie kvalitnej siete veľkokapacitných komunikácií na území SR môže spôsobiť vplyvy na území iného štátu predovšetkým v súvislosti so zvýšením intenzity dopravy, spojenou so zvýšením tvorby emisií, hluku a zosilnením bariérového efektu.

Výskyt potenciálnych cezhraničných vplyvov dopravných stavieb OPII bol identifikovaný pri projektoch uvedených v nasledovnej tabuľke. Zhrnutie popisu ich vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia sa nachádza v prílohách 2 a 4.

Tab. 21 Projekty OPII s potenciálnymi cezhraničnými vplyvmi

Druh dopravy	Projekt	Hranica
Cestná	D3 Svrčinovec – Skalité (2. etapa)	SR/PR
Železničná	ŽSR, Modernizácia koridoru št. hranica ČR/SR - Čadca - Krásno nad Kysucou (mimo), železničná trať, realizácia	SR/ČR
	Zavedenie ERTMS na koridore č. IV Kúty - BA - Nové Zámky - Štúrovo / Komárno, vrátane uzla Bratislava (ETCS L2 + GSM R), realizácia	SR/ČR, SR/MR
Vodná	Implementácia technických opatrení na odstránenie prekážok a vyriešenie splavnosti na Dunaji na r. km 1880,260 - 1862,000 (klasifikácia stavieb č. 2151 a 2152)	SR/MR

IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ

Operačný program Integrovaná infraštruktúra je jedným z 11 operačných programov, prostredníctvom ktorých sa pripravuje využitie európskych fondov tzv. Spoločného strategického rámca na programové obdobie rokov 2014 - 2020. Investície do roku 2020 by mali slúžiť na vyplňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni.

V európskom kontexte sa jedná v prvom rade o dobudovanie základnej siete dopravných koridorov, definovanej ako paneurópska dopravná sieť TEN-T, ktorej cieľom je efektívne multimodálne spojenie medzi hlavnými mestami EÚ a ďalšími veľkými mestami, prístavmi, letiskami a kľúčovými pozemnými hraničnými prechodmi.

Prioritou pre Slovenskú republiku, v súlade s vyššie definovanými cieľmi EÚ, je vytvorenie spoľahlivých a dobre prepojených dopravných tepien, ktoré by spájali hlavné ekonomické centrá Bratislavu a Košice s nadväznosťou na ďalšie regióny. Moderná infraštruktúra zlepšuje dostupnosť a prepojenosť regiónov a zvyšuje ich atraktivnosť pre investorov a tým kladie základy pre vyššiu konkurencieschopnosť, podnikateľský rozvoj a hospodársky rast a pre vytváranie nových pracovných miest.

Celkové zameranie OPII, jeho špecifické ciele a typy aktivít boli zároveň stanovené tak, aby podporovali napĺňanie priorít stratégie Európa 2020 a Národného programu reforiem Slovenskej republiky 2013.

Cieľom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR je reagovať na existujúce problémy v infraštruktúre a zároveň predchádzať prognózovaným negatívnym stavom na dopravnej sieti. Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období 2014 - 2020 vychádza predovšetkým z požiadaviek na zlepšenie kvality dopravnej infraštruktúry, najmä železničnej a cestnej dopravy, s prihliadnutím na zvyšovanie bezpečnosti, spoľahlivosti, prístupnosti a efektívnosti dopravy.

V oblasti informatizácie je zámerom zlepšenie dostupnosti, používania a kvality informačno-komunikačných technológií prostredníctvom:

- posilnenia aplikácií Informačno-komunikačných technológií (ďalej len „IKT“) v rámci elektronickej štátnej správy,
- vývoja produktov a služieb IKT,
- rozširovania širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí.

Vytýčené ciele OP budú napĺňané prostredníctvom ôsmich prioritných osí:

- Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 3 - Verejná osobná doprava,
- Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE),
- Prioritná os 5 - Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 6 - Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 7 - Informatizácia spoločnosti,
- Prioritná os 8 - Technická pomoc.

Monitorovanie plnenia OPII bude vykonávané prostredníctvom informačného monitorovacieho systému pre štrukturálne fondy a kohézny fond. Na monitorovanie boli stanovené merateľné ukazovatele v rámci jednotlivých prioritných osí.

Rozvoj dopravnej infraštruktúry zohráva významnú úlohu v sociálnom a ekonomickom rozvoji štátu, avšak na druhej strane prináša so sebou negatíva vo vzťahu k životnému prostrediu a zdraviu. OPII je strategickým dokumentom s celoštátnym dosahom, ktorý podlieha posúdeniu vplyvov na životné

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

Strategické environmentálne hodnotenie (SEA) je cieľovo orientovaným posudzovaním, ktorého hlavným zmyslom je posúdenie súladu cieľov strategického dokumentu s environmentálnymi cieľmi stanovenými pre daný sektor. Východiskami pre stanovenie environmentálnych cieľov bolo:

- analýza súčasného stavu ukazovateľov, ktoré majú vzťah k doprave a trend ich vývoja;
- analýza cieľov politik, koncepcií a iných stratégií v oblasti dopravy a zložiek životného prostredia na národnej a medzinárodnej úrovni;
- analýza súčasných environmentálnych problémov súvisiacich s dopravou.

Posúdenie vplyvov OPII bolo vykonané na úrovni detailu zodpovedajúcej strategickému dokumentu s celoštátnym dosahom, s cieľom identifikovať potenciálne problémové oblasti a významné negatívne vplyvy, ktoré by sa mali vziať do úvahy pri stanovovaní priorit rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Vzhľadom na štruktúru OPII, bolo hodnotenie vykonané pre dve úrovne - hodnotenie cieľov a aktivít jednotlivých prioritných osí a rešeršné vyhodnotenie vplyvov jednotlivých projektov zaradených do OPII, s následným zhodnotením ich kumulatívnych vplyvov. Samostatnou oblasťou bolo posúdenie OPII vo vzťahu k územiám sústavy Natura 2000, ktorých ochrana je kľúčovou z hľadiska trasovania jednotlivých stavieb.

Z hľadiska jednotlivých prioritných osí možno konštatovať jednoznačne pozitívne pôsobenie intervencií do rozvoja železničnej dopravy, spočívajúcej v modernizácii a elektrifikácii železničných tratí, výstavby terminálov intermodálnej prepravy, zavádzania interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky. Zvyšovanie kvalitatívnej úrovne železničnej siete prispieva k zníženiu nepriaznivých vplyvov dopravy na životné prostredie. Rovnako priaznivo možno hodnotiť snahu o rozvoj VOD a IKT, ktoré znižujú nároky predovšetkým na osobnú cestnú dopravu, ktorej nepriaznivé vplyvy na životné prostredie a zdravie v sídelných aglomeráciách sú najvyššie.

Spoločné pôsobenie efektov rozvoja železničnej dopravy, vrátane intermodálnej, VOD a IKT do určitej miery tlmí nepriaznivé účinky rozvoja cestnej dopravy. Rozvoj cestnej dopravnej infraštruktúry znamená určitú disproporciu vo vzťahu k environmentálnym cieľom, z ktorých rezonuje snaha o znížovanie emisií a predovšetkým emisií skleníkových plynov. V tejto súvislosti je však potrebné uvedomiť si skutočnosť, že Slovensko nemá dokončenú základnú sieť diaľnic a rýchlостných ciest, ktorá vyplýva z medzinárodných zmlúv. Bez prepojenia hlavných ekonomických centier Bratislavy a Košíc, s nadväznosťou na ďalšie regióny, nie je možné zabezpečiť udržateľný rozvoj hospodárstva.

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti. Na základe zhodnotenia jednotlivých prioritných osí možno konštatovať, že ciele a aktivity navrhované v rámci prioritných osí tento cieľ podporujú. Aktivity stanovené v rámci jednotlivých módov dopravy vytvárajú priaznivé podmienky pre vzájomné pozitívne pôsobenie dopravného systému.

Lokalizácia projektov dopravnej infraštruktúry rešpektovala tematický cieľ podpory multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete. Vychádzala pritom z aktuálnych potrieb, identifikácie kľúčových úzkych miest a potenciálnych faktorov rozvoja. Intervencie v cestnej doprave smerujú predovšetkým do homogenizácie diaľnice D1 medzi Bratislavou a Košicami a výstavbu úsekov diaľnice D3 medzi Žilinou a hranicou s Poľskom. V rozvoji železničnej dopravy pôjde predovšetkým o modernizáciu vybraných úsekov tratí v regióne severozápadného a východného Slovenska. Ďalší balík opatrení súvisí s rozvojom verejnej osobnej dopravy. Tieto opatrenia sú smerované do oblasti Bratislavy, kde by spolu riešením modernizácie železničných tratí v uzle Bratislava a výstavbou vybraných úsekov diaľnice D4 (mimo OPII) mali prispieť k riešeniu nepriaznivej dopravnej situácie v bratislavskej aglomerácii.

Z posúdenia vyplynulo, že lokalizácia opatrení na rozvoj dopravnej infraštruktúry je z hľadiska územných potrieb, riešenia kľúčových problémov dopravy a disparít regiónov vhodná. Na základe analýzy súčasných problémov, trendov ich vývoja a stále sa zhoršujúcej dopravnej situácie v hlavných sídelných aglomeráciách, však bolo odporučené posilniť rozvoj verejnej osobnej dopravy zvýšením alokácií do tohto sektoru.

V rámci strategického posudzovania projektov zaradených do OPII bola vykonaná analýza ich stretov s územiaми Natura 2000, vrátane potenciálnych vplyvov na územia Natura 2000 vymedzených koridorom šírky cca 1 000 m. Posúdené boli možnosti alternatívnych riešení, kumulatívne vplyvy a stav hodnotenia podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch. Na základe tejto analýzy bol odporučený ďalší postup hodnotenia.

Z analýzy na úrovni SEA vyplynulo, že na úrovni súčasného poznania, implementácia Operačného programu Integrovaná infraštruktúra pravdepodobne nebude mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany jednotlivých dotknutých lokalít a na integritu sústavy Natura 2000.

Realizácia projektov bude podmienená kladným výsledkom štúdie realizovateľnosti, na základe požiadaviek Pozičného dokumentu Komisie k vypracovaniu Partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014 - 2020.

X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI

V októbri 2011 boli Generálnym riaditeľstvom pre regionálnu politiku Európskej komisie zverejnené návrhy kohéznej politiky na obdobie rokov 2014-2020. Medzi relevantné návrhy z hľadiska potrieb SR nepochybne patrí novovytvorený Nástroj na prepojenie Európy (CEF - Connecting Europe Facility). Cez tento nástroj by mali byť členským štátom poskytnuté investície vo výške 50 mld. EUR, určené na zlepšenie dopravných a energetických sietí, digitálnych sietí, informačných a telekomunikačných technológií. Z tejto sumy je 40 mld. EUR alokovaných priamo v kapitole kohéznej politiky a ostatných 10 mld. v kapitole Kohézny fond.

Financovanie OPII určuje finančný plán, ktorý tvorí súčasť tohto strategického dokumentu. Nasledujúca tabuľka prezentuje základné ukazovatele finančného plánu OPII.

Tab. 22 Finančný plán OPII pre celé programové obdobie (EUR)

Prioritná os	Fond	Podpora EÚ	Národné spolufinancovanie	Celkové financovanie
PO 1 – ŽI TEN-T	KF	698 700 000	123 300 000	822 000 000
PO 2 – CI TEN-T	KF	1 164 500 000	205 500 000	1 370 000 000
PO 3 – VOD	KF	349 350 000	61 650 000	411 000 000
PO 4 – VD	KF	116 450 000	20 550 000	137 000 000
PO 5 – ŽI	EFRR	242 257 500	42 751 324	285 008 824
PO 6 – CI	EFRR	565 267 500	99 753 088	665 020 588
PO 7 – IS	EFRR	869 175 000	153 383 824	1 022 558 824
PO 8 – TP	EFRR	123 300 000	21 758 824	145 058 824
Celková suma		4 129 000 000	728 647 059	4 857 647 059

Zdroj: Návrh OPII - 3. návrh




XI. VYHODNOTENIE ŠPECIFICKÝCH POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA A PRIPOMIENOK DORUČENÝCH K OZNÁMENIU O STRATEGICKOM DOKUMENTE



MDVRR SR spolu s MF SR v spolupráci s MŽP SR určil dňa 16.9.2013 rozsah hodnotenia, podľa § 8 a § 17 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov. Okrem všeobecných podmienok vyplývajúcich zo zákona určil špecifické podmienky, ktoré vyplynuli zo stanovísk doručených k oznámeniu o strategickom dokumente. Zoznam špecifických podmienok a spôsob ich zohľadnenia v správe je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 23 Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia a spôsoby ich riešenia


Požiadavka	Spôsob riešenia
Posúdiť vplyv na územia Natura 2000 podľa zákona č. 543/2002 Z. z.	V rámci správy o hodnotení sa vykonalo hodnotenie na územia Natura 2000 primerané úrovni strategického posudzovania. Hodnotenie bolo vykonané na úrovniach cieľov, konkrétnych projektov a kumulatívnych vplyvov.
Doplniť oblasť zvyšovania konektivity biotopov ovplyvnených existujúcou infraštruktúrou pod tematický cieľ 7 Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach.	MDVRR SR navrhuje budovanie ekoduktov ako jednu z aktivít, ktorá by mohla byť podporovaná v rámci OPII, nielen na nových úsekoch dopravných líniových stavieb, ale aj v rámci už existujúcich úsekoch (pozri vyhodnotenie prioritných osí v prílohe 1).
Posúdiť predpokladané vplyvy strategického dokumentu na poľnohospodársku a lesnú pôdu.	Problematika ochrany poľnohospodárskych pôd a lesných pozemkov je súčasťou posudzovania v rámci jednotlivých kapitol správy o hodnotení.
Zpracovať všetky regionálne a nadregionálne návrhy na území Bratislavského samosprávneho kraja v oblasti územného rozvoja a dopravnej infraštruktúry do strategického dokumentu a do správy o hodnotení a posúdiť ich vplyvy.	V rámci posúdenia kumulatívnych vplyvov v prílohe 4 správy boli brané do úvahy všetky relevantné rozvojové zámery.
Rešpektovať nadradenú územnoplánovaciú dokumentáciu, t.j. Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Košického kraja a Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického kraja.	V rámci posúdenia kumulatívnych vplyvov v prílohe 4 správy boli brané do úvahy všetky relevantné rozvojové zámery.
Zaoberať sa problematikou udržateľnej mobility, udržateľnej dopravy v sídelno-regionálnych aglomeráciách.	OPII aktívne podporuje udržateľnú mestskú mobilitu, predovšetkým vo veľkých sídelno-urbanistických aglomeráciách, a to prostredníctvom podpory integrácie dopravných systémov a obnovy mobilných prostriedkov, zabezpečujúcich železničnú osobnú a mestskú hromadnú (dráhovú) prepravu cestujúcich.
Písomne vyhodnotiť splnenie alebo nesplnenie (v danom prípade zdôvodniť prečo nie) všetkých stanovísk (vrátane verejnosti) a vyjadrení k oznámeniu o strategickom dokumente a k rozsahu hodnotenia a v samostatnej kapitole zhodnotiť splnenie jednotlivých bodov tohto rozsahu hodnotenia.	Vyhodnotenie je predmetom tejto kapitoly.

Tab. 24 Vyhodnotenie pripomienok dotknutých subjektov

Pripomienka	Komentár
 <p>Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja Rázusova ZA, 949 01 NITRA</p> <p>Pre dosiahnutie cieľov „Operačného programu Integrovannej infraštruktúry 2014 - 2020“ žiadame, aby do zoznamu projektov „Operačného programu Integrovannej infraštruktúry“ boli zaradené projekty v Nitrianskom samosprávnom kraji vo väčšom rozsahu, s celoštátnym významom pre rozvoj dopravnej infraštruktúry v Slovenskej republike.</p>	<p>Proces programovania a tvorby súvisiacich strategických dokumentov bol uskutočnený na základe tzv. „princípu partnerstva“. Nitriansky samosprávny kraj mal zástupcu v Pracovnej skupine pre programovanie v sektore dopravy v programovom období 2014 - 2020 tak, ako aj v Riadiacom výbore pre prípravu OPII. Zaradenie akéhokoľvek projektu do OPII je podmienená identifikáciou tohto projektu v rámci Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 a jeho samotná realizácia je závislá na projektovej pripravenosti (štúdie uskutočniteľnosti, EIA proces, majetko-právneho vysporiadania pozemkov, DÚR a pod.). Nové programové obdobie je cieľovo orientované, pričom sa kladie primárny dôraz na koncentráciu zdrojov na menší počet priorít. Prioritnou oblasťou podpory budú ciele EÚ v oblasti rozvoja udržateľného jednotného dopravného systému (sieť TEN-T, ako aj oblasť VOD).</p>
 <p>ÚRAD KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice</p> <p>Žiadame rešpektovanie nadradenej územnoplánovacej dokumentácie, t.j. Zmien a doplnkov ÚPN VÚC Košického kraja, ktoré boli schválené Zastupiteľstvom KSK v roku 2009 a Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického kraja (PHSR KK). V prípade ak budú navrhnuté stavby a činnosti podliehať posudzovaniu vplyvov na životné prostredie žiadame tieto konkrétne investície posúdiť v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p>	<p>Požiadavka bola zaradená do rozsahu hodnotenia - pozri Tab. 23</p>
 <p>BANSKOBYSSTRICKÝ SAMOSPRÁVNY KRAJ ODBOR REGIONÁLNEHO ROZVOJA</p> <p>Nám. SNP 23 974 01 Banská Bystrica</p> <p>dokumentu „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020“ nemá pripomienky. Pre Banskobystrický samosprávny kraj budovanie dopravnej infraštruktúry má mimoriadne veľký význam najmä v oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry budovaním rýchlostných ciest a ich prepojenie v rámci siete TEN-T CORE, ako aj modernizácie železničnej dopravy a ich vzájomným prepojením vybudovaním verejných terminálov kombinovanej dopravy. Vzhľadom na citlivosť a zraniteľnosť územia (chránené vodo hospodárske oblasti, územia ochrany prírody a krajiny vrátane území NATURA 2000, ochranné pásma prírodných liečivých zdrojov, je potrebné novému rozširovaniu infraštruktúry venovať zvýšenú pozornosť v ďalšom postupe pri spracovaní strategického dokumentu.</p>	<p>V rámci SEA boli zohľadnené všetky uvedené environmentálne aspekty.</p>
<p>Pri odvolaní sa na strategické dokumenty a politiky SR (str. 5), odporúčame citovať aj aktuálny stav územných plánov regiónu, ktoré riešia problematiku už v podrobnejšej mierke ako je KURS 2001. Aktuálny stav v územnoplánovacej dokumentácii jednotlivých samosprávnych krajov je možné získať na ich web stránkach. Vo vzťahu k aktuálnemu stavu prírodného prostredia územia odporúčame prevziať údaje z príslušných inštitúcií Ministerstva životného prostredia SR.</p>	<p>Rešpektované v Správe o hodnotení v kapitole II.6.</p>

Pripomienka	Komentár
 <p>Bratislavský samosprávny kraj</p> <p>Bratislavský samosprávny kraj po oboznámení sa s predloženým oznámením žiada o zapracovanie všetkých regionálnych a nadregionálnych návrhov na území BSK v oblasti územného rozvoja a dopravnej infraštruktúry (podľa návrhu ÚPN R BSK a PHSR BSK s dôrazom na projekt TENT-17 a projekt Filiálka) do strategického dokumentu a do správy v zmysle zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.</p>	<p>Projekt „Filiálka“ bude realizovaný na základe výsledkov štúdie uskutočniteľnosti železničného uzla Bratislava, v rámci ktorého bude projekt transformovaný do podoby, ktorá bude prijateľná pre Európsku komisiu a zároveň bude vykonávať úlohu zabezpečovania regionálnej mobility a zvýšenia atraktivity verejnej osobnej dopravy. Aktuálne regionálne a nadregionálne návrhy BSK budú zapracované s prihliadnutím na ich realizovateľnosť, stupeň projektovej prípravy, ich existencie v strategických dokumentoch a možnosti v rámci alokácie na OPII.</p>
 <p>ÚRAD VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY Odbor prierezových priorít <i>Ladislav Šimko</i> riaditeľ</p> <p>Odbor prierezových priorít ÚV SR ako koordinátor HP TUR a HP IS obdobia 2007 – 2013 a koordinátor horizontálneho princípu TUR v období 2014 – 2020 a súčasne ako národný koordinátor Dunajskej stratégie a spolukoordinátor stratégie Európa 2020 odporúča nasledovné úpravy návrhu Oznámenia o SEA OP Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020:</p> <p>Bod II.7, časť Strategické dokumenty a politiky EÚ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spoločný strategický rámec nahradí: Partnerská dohoda SR na obdobie 2014 – 2020 (predbežný návrh) - Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu doplní: osobitným zreteľom na iniciatívy Európa efektívne využívajúca zdroje a Digitálna agenda pre Európu - vylúčiť Lisabenskú stratégiu - v odôhrákach, v ktorých je legislatíva ES, doplniť text: legislatíva ES / EÚ - doplniť Stratégiu EÚ pre dunajský región <p>Bod II.7, časť Strategické dokumenty a politiky SR</p> <ul style="list-style-type: none"> - konkretizovať dokumenty, t.j. k názvom doplniť ďalšie údaje bližšie identifikujúce dokument (napr. číslo uznesenia vlády SR a dátum jeho schválenia) - doplniť dokumenty, ktoré vznikajú v rámci plnenia ex-ante kondicionality č. 7 podľa prílohy č. 5 návrhu CPR - zásadne žiadame doplniť Stratégiu inteligentnej špecializácie SR na roky 2014 – 2020 (predbežný návrh), ktorej finálna podoba sa aktuálne pripravuje a ktorá má byť schválená vládou SR v septembri 2013 <p>Bod V.2</p> <ul style="list-style-type: none"> - v súpise použitých materiálov odvolať sa na bod II.7 a v bode V.2 uviesť už len ďalšie dokumenty nad rámec bodu II.7 - doplniť aj Operačný program Informatizácia spoločnosti 2007 – 2013, 	<p>Rešpektované v Správe o hodnotení v kapitole II.6.</p>

Pripomienka	Komentár
<ul style="list-style-type: none"> - popísať vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti, dôležité vodné zdroje a ich ochranné pásma a dôležité chránené ložiskové územia, - do tematického cieľa 7 doplniť horizontálnu prioritu: Zvyšovanie konektivity biotopov ovplyvnených existujúcou infraštruktúrou (fragmentácia biotopov). - V ďalšom procese posudzovania je potrebné konkrétne vyhodnotiť predpokladané vplyvy z realizácie strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody (chránené územia, chránené druhy). Medzi najvýznamnejšie a najsledovanejšie chránené územia patria územia sústavy NATURA 2000, preto vplyvom na ne treba venovať osobitnú pozornosť. - Mala by byť dopracovaná analýza potrieb a pokroku smerom k dosiahnutiu cieľa 10 % podielu obnoviteľných zdrojov energie v sektore dopravy. Ďalšie informácie by mali byť poskytnuté v súvislosti s tým, do akej miery budú brané do úvahy emisie skleníkových plynov v sektore dopravy, najmä do akej miery obnoviteľné zdroje energie a udržateľný spôsob dopravy prispievajú k rozvoju sektora nízkouhlíkovej dopravy (podiel udržateľnej obnoviteľnej energie v sektore dopravy v roku 2011 bol iba 0,4 %). Analýza priorit ohľadom obnoviteľných zdrojov energie je iba čiastočne uvedená medzi rozvojovými potrebami s hlavným zameraním na kombinovanú výrobu. - Čo sa týka mestskej dopravy (teraz pod TC 4), dôraz by mal byť kladený na kombináciu infraštruktúry a "mäkkých" opatrení riadených prostredníctvom Plánov mestskej mobility (Urban Mobility Plans). Tieto plány by mali poskytovať vhodný mix/hierarchiu opatrení a cieľov, pričom ekologické ciele (ako zníženie pevných častíc PM10, emisií oxidu uhličitého) predstavujú len jednu oblasť a ďalšími cieľmi ako sú úspora času, deľba prepravnej práce (modal share), celková udržateľnosť, zníženie prevádzkových nákladov a pod. Cieľom je nájsť správnu a efektívnu rovnováhu medzi vynaloženými nákladmi a dosiahnutými cieľmi. Súčasťou 	<p>Vplyvy projektov na CHVO a vodárenské zdroje sú popísané pri jednotlivých projektoch v prílohe č. 2. Vplyvy na chránené ložiskové územia neboli identifikované, nakoľko projekty sú už vo fáze prípravy navrhované tak, aby sa týmto územia vyhlili, nakoľko predstavujú limity pre umiestňovanie stavieb.</p> <p>Požiadavka bola zaradená do rozsahu hodnotenia - pozri Tab. 23</p> <p>Vyhodnotením vplyvov na územia Natura 2000 sa zaoberá príloha č. 4.</p> <p>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 informáciám a komunikačným technológiám. Cieľom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR je reagovať na existujúce problémy v infraštruktúre a zároveň predchádzať prognózovaným negatívnym stavom na dopravnej sieti. Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období 2014 - 2020 vychádza predovšetkým z požiadaviek na zlepšenie kvality dopravnej infraštruktúry, najmä železničnej a cestnej dopravy, s prihliadnutím na zvyšovanie bezpečnosti, spoľahlivosti, prístupnosti a efektívnosti dopravy. V zmysle tohto zamerania OPII nerieši ďalšie parciálne otázky dopravnej politiky, akými sú ekologizácia dopravy, rozvoj nemotorizovaných druhov dopravy alebo využívanie obnoviteľných zdrojov. Tieto témy by mali byť riešené na úrovni hierarchicky vyšších dokumentov, najmä Dopravnej politiky SR, ktorá by mala byť v tomto smere aktualizovaná. Napriek tomu správa poukazuje na niektoré disproporcie v rámci prioritných osí a navrhuje zvýšené intervencie do VOD s cieľom znižovania emisií skleníkových plynov.</p> <p>OPII aktívne podporuje udržateľnú mestskú mobilitu, predovšetkým vo veľkých sídelno-urbanistických aglomeráciách, a to prostredníctvom podpory integrácie dopravných systémov a obnovy mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú osobnú a mestskú hromadnú (dráhovú) prepravu cestujúcich. Aktívnejšia podpora verejnej osobnej dopravy je riešená samostatným strategickým dokumentom „Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 - na úrovni štátu, VÚC a miest“.</p>

Pripomienka	Komentár
<p>takýchto Plánov mestskej mobility by malo byť aj prípadné poskytnutie koľajových vozidiel, to by však malo byť možné iba ako súčasť vyššie uvedenej kombinácie.</p> <p>- V rámci investícií by bolo potrebné sa zamerať na doplnenie rozdielov a chýbajúcich spojení v oblasti základnej infraštruktúry, tak v rámci územia krajiny ako aj mimo neho, s dôrazom na udržateľnú, voči životnému prostrediu šetrnú a ekonomicky efektívnu dopravnú infraštruktúru – nie je totiž jasné, kde sú nedostatky a aké spojenia chýbajú.</p>	<p>Návrh OPII vychádzal z analýzy sektoru a prognózy jeho vývoja, z hlavných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja identifikovaných na makroekonomickej národnej úrovni, ako aj tých, ktoré sú špecifické pre sektor dopravy. Investície do roku 2020 by mali slúžiť na vyplňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvaloudržateľnú, ekologickejšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru.</p>
<p>Požiadavka k rozsahu hodnotenia:</p>  <p>Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Sekcia európskych programov a projektov, Límbová 2, 837 32 Bratislava</p> <p>„- popísať vplyvy na prírodné liečivé zdroje a prírodné minerálne zdroje (a ich ochranné pásmo) a klimatické podmienky vhodné na liečenie, chránené zákonom č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a stanoviť príslušné opatrenia na elimináciu možných vplyvov“.</p>	<p>Vzhľadom na povahu strategického dokumentu bolo posudzovanie vplyvov na zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd priamo zaradené medzi predmety posudzovania. Doplnenie rozsahu hodnotenia nebolo potrebné.</p>

XII. POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE

Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC. Office for official publications of the EC, 2002

Doprava a jej vplyv na životné prostredie v Slovenskej republike k roku 2011, Indikátorová sektorová správa. SAŽP Banská Bystrica, 2013

Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment. European Union, 2013

Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007 - 2013. GRDP, 2006

Správa o stave životného prostredia SR v roku 2011. MŽP SR, SAŽP, 2012

Štúdia dopadov sústavy NATURA 2000 na dopravnú infraštruktúru. Dopravoprojekt, 2013

The SEA Manual - A sourcebook on SEA on transport infrastructure plans and programmes. European Commission, DG TREN, 2005

www.enviroportal.sk

www.sazp.sk

www.sguds.sk

www.vuvh.sk