



Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Riadiaci orgán pre Operačný program Doprava 2007 – 2013

Oznámenie o strategickom dokumente

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

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Bratislava, jún 2013

I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. Názov:

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

2. Identifikačné číslo:

30416094

3. Adresa sídla:

Námestie slobody 6
810 05 Bratislava
Slovenská republika

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

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

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

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

II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. Názov:

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

2. Charakter:

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé až dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie. Prostredníctvom tohto strategického dokumentu sa bude realizovať dopravná politika štátu v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry a bude nadväzovať a korigovať stratégiu rozvoja dopravnej infraštruktúry, ktorá je v kompetencii štátu. Strategický dokument nadväzuje na ostatné strategické dokumenty.

Strategický plán predstavuje východiskový dokument SR pre realizáciu projektov zameraných na výstavbu a modernizáciu infraštruktúry do roku 2020, a to pre železničnú, cestnú, leteckú, vodnú, intermodálnu dopravu, ako aj v oblasti verejnej osobnej dopravy. Dokumentom sa identifikujú kľúčové úzke miesta na infraštruktúre, ktorých odstránením sa významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného hľadiska,

hospodárskeho, environmentálneho alebo ich kombináciou, prípadne aj k eliminácii očakávaných problémov na dopravnej sieti.

Predmetný dokument bude predstavovať aj jednu z najdôležitejších podmienok stanovených Európskou komisiou (EK) pre rezort dopravy, ktorá je evidentnou súčasťou návrhov nariadení pre programové obdobie 2014 – 2020, a ktorú je potrebné splniť pre prístup k fondov EÚ je existencia **Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020**. Tento dokument bude predstavovať tzv. I. fázu stratégie spracovanú na základe súčasne dostupných dát a ich vyhodnotenia. Následne bude spracovaná II. fáza strategického dokumentu, ktorý bude mať charakter dlhodobého dokumentu a bude postavený na základoch dopravného modelu SR, ktorý určitým spôsobom prehodnotí fázu I.

3. Hlavné ciele:

Dokument uplatní koncepčný prístup k problematike rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v rámci všetkých dopravných módov na medzinárodnej, celoštátnej i krajskej úrovni. Jeho cieľom je definovať potreby sektoru dopravy ako celku. V doterajšej histórii SR neexistoval takýto súhrnný koncepčný dokument, pokiaľ neberieme do úvahy dokument – Stratégia rozvoja dopravy v SR do roku 2020.

Základnou úlohou dokumentu je identifikácia opatrení potrebných vykonať na dopravnej infraštruktúre v strednodobom časovom horizonte vrátane súhrnu finančnej náročnosti jednotlivých projektov a analýza možných zdrojov financovania infraštruktúrnych projektov. Novým prvkom je aj previazanie stratégie na koncepčný dokument v oblasti rozvoja verejnej osobnej dopravy. Z hľadiska celého dokumentu je možné formulovať dva základné ciele v oblasti rozvoja dopravy a dopravnej infraštruktúry:

- optimálne využitie jednotlivých prvkov dopravnej infraštruktúry,
- realizácia ekonomicky efektívnych rozvojových projektov.

Okrem opatrení zameraných na rozvoj infraštruktúry dôjde aj k zadefinovaniu ďalších opatrení charakteru systémového, organizačného a prevádzkového, ktoré budú predmetom rozpracovania v ďalšom nadväzujúcom dokumente stratégie sektora dopravy - fáza II.

4. Obsah:

Rámcový obsah dokument bude nasledovný:

- 1) Úvod – účel dokumentu, proces prípravy dokumentu, strategické environmentálne hodnotenie, nadväznosť na ostatné strategické dokumenty, implementácia a aktualizácia dokumentu;
- 2) Analýzy dopravného sektora v Slovenskej republike – doprava a socio-ekonomické súvislosti, organizačné a prevádzkové parametre dopravného sektora, infraštruktúrne parametre dopravného sektora, negatívne dopady dopravy (bezpečnosť, životné prostredie a obyvateľstvo);
- 3) Vízie a ciele dopravného sektora v SR – východiská pre nastavenie vízie a cieľov dopravného sektora, špecifikovanie vízie a cieľov v rámci jednotlivých dopravných módov;
- 4) Opatrenia pre naplnenie vízií a cieľov – systémové, prevádzkové, organizačné a infraštruktúrne opatrenia, opatrenia zamerané na zvýšenie bezpečnosti a zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo;
- 5) Projektový plán implementácie stratégie;
- 6) Finančný plán implementácie stratégie;
- 7) Záver.

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

Návrh strategického plánu neuvažuje s variantným riešením.

6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania.

- Oznámenie o strategickom dokumente
Termín: júl 2013
- Rozsah hodnotenia strategického dokumentu
Termín: august 2013
- Predloženie správy o hodnotení a zverejnenie správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu
Termín: september 2013
- Verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu, lehota na pripomienky
Termín: september 2013 – október 2013
- MŽP SR zabezpečí odborný posudok najneskôr do 30 dní
Termín: október 2013
- Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu
Termín: november 2013
- Predloženie strategického dokumentu na rokovanie vlády Slovenskej republiky
Termín: december 2013

7. Vzťah k iným strategickým dokumentom:

Strategické dokumenty a politiky EÚ

- Lisabonská a Göteborgská stratégia
- Legislatíva ES v oblasti kohéznej politiky
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže
- Legislatíva ES v oblasti verejného obstarávania
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel rovnosti príležitostí, rodovej rovnosti a nediskriminácie
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinné využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení
- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM (2010) 2020 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
- Rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch 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

Strategické dokumenty a politiky SR

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020
- Programové vyhlásenie vlády SR z roku 2012

- Dopravná politika SR do roku 2020
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (KURS 2011)
- Ostatné národné, sektorové strategické materiály:
 - Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest z roku 2001
 - Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest
 - Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
 - Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry
 - Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (odsúhlasené uznesením vlády SR č. 469/2000) a jej aktualizácia (01/2003 schválená PVM)
 - Generálny program implementácie NAIADES v SR (schválený uznesením vlády SR č. 642/2009)
 - Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo (schválená uznesením vlády SR č. 846/2010)
 - Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región (schválené uznesením vlády SR č.149/2010)
 - Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy
 - Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou
 - Jednotlivé sektorové analýzy

8. Orgán kompetentný na jeho prijatie:

Vláda SR

9. Druh schvaľovacieho dokumentu:

Uznesenie vlády SR

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

1. Požiadavky na vstupy.

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (ďalej len „Stratégia“) vo svojom výstupe obsahuje odporúčania projektov s navrhnutým začiatkom realizácie v období rokov 2014 až 2020. Uvedené projekty tvoria priestorovo lokalizovateľnú zložku hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Ide o pomerne veľký rozsah projektov líšiacich sa podľa dopravného módu (projekty cestnej, železničnej a kombinovanej, leteckej, vodnej a verejnej osobnej dopravy), ale i svojim stavebným/realizačným charakterom (projekty výstavby novej infraštruktúry, projekty modernizácie existujúcej infraštruktúry, spracovanie projektových dokumentácií, projekty inteligentných dopravných systémov, obnova vozového parku MHD). Vo všeobecnom hodnotení vplyvov projektov podľa ich realizačného charakteru možno očakávať najväčší zásah do územia, a teda i nárokov na vstupy, v prípadoch výstavby nových, ucelených línii a objektov dopravnej infraštruktúry. Projekty uvedeného charakteru možno identifikovať s výstavbou diaľnic, rýchlостných ciest, či súvislých preložiek ciest I. triedy v novej trase.

Rozsiahla skupina projektov modernizácie konvenčných železničných tratí je v dominantnej miere spájaná so stavebnými úpravami v pôvodnej línii železničnej trate, s určitým podielom stavebných úprav mimo telesa pôvodnej trate. V prevažnej miere ide o úpravy smerového vedenia tratí zväčšením polomerov oblúkov, či o stavby mimoúrovňových krížení tratí. V morfológicky náročnom prostredí dochádza i k vedeniu modernizovanej železničnej trate v novej trase s tunelovým objektom.

1.1 Pôda

Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest v nových trasách – odlišných od súčasných ciest zabezpečujúcich riešené prepravné vzťahy – si vyžaduje rezervovať územie, ktoré bude mať charakter trvalého záberu. Počas výstavby je nutné uvažovať i s dočasným záberom územia. Nové trasy diaľnic a rýchlostných ciest sú v dominantnej miere situované mimo zastavaného územia, trvalé zábery pôdy sa vo väčšine prípadov budú dotýkať PPF, LPF a ostatných plôch. Podobný obsahový charakter majú i výstavby obchvatov miest či rekonštrukcie ciest I. triedy, pri ktorých dochádza k odklonu trasy rekonštruovanej cesty od trasy pôvodnej cesty.

Modernizácie hlavných konvenčných koridorových železničných tratí sa budú realizovať v prevažnej miere v pôvodných telesách tratí, nový trvalý záber pôdy je minimálny, navyše v prípade nového záberu pôdy dôjde po ukončení realizácie zmodernizovaného úseku k uvoľneniu záberu pôdy v rámci starého telesa trate. Tento záber pôdy je spravidla spôsobený realizáciou mimoúrovňových krížení, ktoré nahrádzajú súčasné úrovňové kríženia, ako aj vyrovnávaním smerových oblúkov s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti. Ich náhrada je jedným z cieľov modernizácie železničných tratí. Podobne ako v prípade stavieb cestnej infraštruktúry, potrebný je i dočasný záber pôdy pre účely realizácie výstavby. Zahrňuje napr. dočasné medzidepónie, manipulačné plochy a skládkové plochy materiálu, zariadenia stavenísk.

Súčasťou posudzovania vplyvov na úrovni EIA býva orientačné vyčíslenie nárokov na trvalé a dočasné zábery pôdy. Spresnenie nárokov na zábery pôdy sa nachádza v projektoch stavby pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Pri projektoch vodnej, leteckej a verejnej osobnej dopravy, ktoré sú súčasťou Stratégie, sa nároky na zábery PPF a LPF buď nepredpokladajú, alebo sa uvažuje len s minimálnymi hodnotami záberov.

1.2 Voda

Zvýšená spotreba vody pri výstavbe, rekonštrukcii či modernizácii dopravnej infraštruktúry je predovšetkým viazaná na jej technologické upotrebenie (napr. výroby betónových zmesí, čistenie stavebných mechanizmov). Zároveň pripadá do úvahy i zvýšená spotreba pitnej a úžitkovej vody pre zamestnancov stavieb. Predpokladá sa, že vo väčšine prípadov budú zariadenia stavenísk dopravnej infraštruktúry situované v miestach s pripojením na verejné vodárenské siete.

Prevádzkovanie nových úsekov cestnej infraštruktúry si bude vyžadovať spotrebu technologickej vody určenej pre údržbu komunikácií, v prípade tunelových úsekov i spotrebu vody pre zabezpečenie protipožiarnej ochrany.

Prevádzka modernizovaných železničných tratí si bude vyžadovať v princípe rovnaké nároky na zabezpečenie technickej a pitnej vody ako v súčasnosti, pribudnú nevýznamné nároky na odber pitnej vody na nových nástupištiach, so zabezpečením zo súčasných odberných miest.

Stavby leteckej infraštruktúry (modernizácie vzletových a pristávacích dráh RWY, spojovacích dráh TWY, stavby hangárov a odbavovacích budov na letiskách), stavby vodnej dopravy (splavnosť vodných ciest, modernizácie prístavov) i stavby MHD (trate, zastávky, terminály) si v zásade budú vyžadovať obdobné nároky na zabezpečenie vody ako v prípade cestnej a železničnej infraštruktúry.

1.3 Suroviny

Najväčšie objemy surovinových zdrojov na výstavbu diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy obvykle predstavujú zeminy použité do násypov komunikácií. Okrem nich budú potrebné aj nasledovné suroviny:

- kamenivo a štrkopiesky (konštrukcia vozoviek, betónové konštrukcie)
- asfalty (konštrukcia vozoviek)
- cement (betonárske práce)

- železo a oceľ (zvodidlá, výstuž, oplatenie)
- iné materiály (inžinierske siete)
- potrubia na vedenie médií (vodovod, plynovod, kanalizácia, trativody)
- káble oceľové, medené, hlinkové a optické (prekládky elektrických silnoprúdových a slaboprúdových vedení)
- materiál na murovanie stavieb pozemných objektov.

Špecifikácie druhov a množstiev potrebných stavebných materiálov sú vykonávané na úrovni realizačných projektov.

Bilancie výkopov a násypov ozrejmuje požiadavky na násypové materiály. V prípadoch nedostatku násypových materiálov sa uvažuje s ich získaním z lokalít v blízkosti stavby. Pri razení tunelov vzniká prebytok výkopových materiálov, z ktorých obvykle len časť sa dá použiť do násypov komunikácií. Humusové vrstvy, odobraté na začiatku výstavby komunikácie v novej trase, sa používajú na spätné zahumusovanie svahov zemného telesa novej trasy komunikácie.

Počas prevádzkovania novej cestnej infraštruktúry bude potrebné zabezpečiť chemické suroviny na zimnú údržbu ciest, asfaltové hmoty, zvodidlá, dopravné značenie na bežnú údržbu ciest.

Modernizované železničné trate si budú vyžadovať vyššie nároky na surovinové zdroje len počas realizácie stavby. Na vytvorenie železničného štrkového lôžka je potrebná štrkodrvina, betónové podvaly a koľajnice. Objemy nového železničného kameniva znižuje recyklácia existujúceho železničného zvršku. Podobne ako v prípade ciest, suroviny potrebné pre výstavbu sú na miesto zabudovania dovážané cestnými dopravnými prostriedkami. Železničné stavby však používajú aj technologickú koľajovú dopravu, obzvlášť v prípadoch premiestnenia koľajníc na miesto stavby.

Stavby leteckej infraštruktúry, vodnej dopravy i stavby nekoľajovej MHD v zásade budú vyžadovať obdobné nároky na zabezpečenie surovín ako v prípade cestnej infraštruktúry. Stavby koľajovej MHD sa v nárokoch na suroviny budú skôr približovať stavbám železničnej infraštruktúry.

1.4 Energie

Pri stavbách cestných komunikácií a modernizácii železničných tratí je spotreba elektrickej energie viazaná hlavne na výrobu betónových zmesí, na stavbu tunelov a prevádzku stavebných dvorov. Okrem uvedeného stavby cestných komunikácií si vyžadujú zabezpečiť elektrickú energiu i na výrobu obalovaných živočíšnych zmesí.

Pre zabezpečenie plnej funkčnosti prevádzkovania nových úsekov ciest vznikajú nové nároky na spotrebu elektrickej energie určenej pre svetelnú dopravnú signalizáciu, v tuneloch na osvetlenie a ich bezpečnostné a obslužné systémy.

Modernizácie konvenčných železničných tratí na časti koridoru Va. prinášajú aj zmenu súčasnej trakčnej prúdovej sústavy na striedavý prúdový systém. Zmena bude generovať nové nároky na objemy dodávok elektrickej energie. Rovnako i zvýšenie jazdných rýchlostí vlakov na modernizovaných tratiach, nové železničné zvršky tratí i nový spôsob napájania trakcie ovplyvnia spotrebu elektrickej energie.

V zásobovaní teplom možno očakávať požiadavky na zabezpečenie objektov s predpokladom dlhodobého pobytu osôb a na zabezpečenie objektov s technikou vyžadujúcou si stabilizovanú teplotu (obslužné a technologické objekty stredísk údržby cestnej infraštruktúry, železničných tratí, rekonštruované železničné stanice, nové terminály integrovanej osobnej prepravy).

Zásadné nároky na zabezpečenie plynu pre stavby, modernizácie a prevádzku dopravnej infraštruktúry sa nepredpokladajú.

Stavby leteckej infraštruktúry, vodnej dopravy i stavby neelektrifikovanej MHD si v zásade budú vyžadovať obdobné nároky na zabezpečenie energií ako v prípade cestnej infraštruktúry. Stavby

elektrifikovanej MHD sa v nárokoch na energie budú skôr približovať stavbám elektrifikovanej železničnej infraštruktúry.

2. Údaje o výstupoch.

2.1 Modernizovaná dopravná sústava SR (predmet riešenia Stratégie)

Stratégia sa vo svojich výstupoch zaoberá a priamo odporúča realizovať vybrané projekty prioritného významu cestnej, železničnej, leteckej, vodnej a verejnej osobnej dopravy. Výber odporučených projektov je výsledkom odborného hodnotenia so zapojením relevantných dopravných expertov. Ich výber zapadá do celkovej koncepcie modernizácie dopravnej sústavy Slovenska, ktorá má byť odpoveďou na snahy Slovenska byť plnohodnotnou súčasťou európskych dopravných systémov štátov EÚ. Obsahom Stratégie však nie je len problematika priamych a vzájomných cezhraničných väzieb dopravnej infraštruktúry úrovne TEN-T, ale aj distribúcia dopravy na území štátu v celorepublikovom a nadregionálnom kontexte.

Stratégia taktiež vychádza v ústrety priestorom, v ktorých dochádza k vysokému stupňu kumulácie dopravných a prepravných vzťahov, ku koncentrácii ich vplyvov na životné prostredie ľudí. Tento zámer nachádza svoje uplatnenie vo forme podpory projektov verejnej osobnej dopravy v regiónoch a mestách, vo forme podpory koncepčných riešení dopravy v mestských aglomeráciách.

2.2 Ovzdušie

Zemné práce realizované na modernizácii a preložkách železničných tratí, stavbách a rekonštrukciách cestných komunikácií, stavbách mostných objektov, na rekonštrukcii zvrškov železničných tratí, na stavbách infraštruktúry leteckej a vodnej dopravy, na stavbách MHD v mestách prinášajú zvýšenú prašnosť prostredia. Bodovými zdrojmi prašnosti sú stavebné mechanizmy, recyklačne základne a samotné pozemné stavby objektov. Líniovými zdrojmi prašnosti sú staveniská tratí, ciest, RWY a TWY dráh, hrádze vodných ciest. Nákladné autá pracujúce na stavbe spaľovaním motorových palív pôsobia ako mobilné zdroje znečistenia ovzdušia, zároveň pôsobia ako mobilné zdroje prašnosti.

Počas prevádzky budú nové cesty, rovnako ako iné existujúce cestné komunikácie, predstavovať líniový zdroj znečistenia ovzdušia. Prevádzkovaním nových úsekov cestných komunikácií dôjde k zvýšeniu produkcie emisií, predovšetkým koncentracie oxidu dusičitého NO₂, oxidu uhoľnatého CO a tuhých častíc PM₁₀ v ich okolí. Na druhej strane je potrebné spomenúť pozitívny efekt realizovaných cestných projektov, a to hlavne v urbanizovaných územiach, odklonom tranzitnej dopravy z miest a obcí na kapacitnejšiu cestnú sieť, a tým dôjde k zníženiu produkcie emisií.

Prevádzkovanie modernizovaných železničných tratí i novej infraštruktúry elektrifikovanej MHD neprinesie zvýšenú produkciu emisii ovplyvňujúcich kvalitu ovzdušia.

Letecká prevádzka prináša znečistenie ovzdušia škodlivosťami, ktoré v konečnom dôsledku poškodzujú zdravie ľudí. Škodliviny svojím vplyvom na ozónovú vrstvu spôsobujú tzv. skleníkový efekt. Dominantná väčšina škodlivín produkovaných leteckou dopravou vzniká počas horenia leteckého paliva v leteckých motoroch. Horením leteckého paliva vznikajú vodné pary, oxid uhličitý (CO₂), oxid uhoľnatý (CO), oxidy dusíku (NO_x), prchavé organické látky (VOC), oxidy síry (SO_x) a tuhé znečisťujúce látky.

Emisie škodlivých látok do ovzdušia z prevádzky vodnej dopravy v rozhodujúcej miere ovplyvňuje spaľovanie motorovej nafty plavidlami na slovenskom úseku Dunaja. V kontexte porovnávania emisie škodlivých látok do ovzdušia s inými druhmi dopravy je vodná doprava považovaná za ekologicky, ale aj energeticky najpriaznivejšiu dopravu.

2.3 Voda

V etape výstavby dopravnej infraštruktúry sa nepredpokladá kontaminácia vodného prostredia stavebnou činnosťou. Kontaminácia vodného prostredia látkami používanými v stavebnej činnosti (pohonné hmoty, mazadlá, oleje, technické látky zo skladov, splaškové vody zo zariadení staveniska) môže nastať pri výnimočných situáciách (havárie stavebnej činnosti, povodne).

Počas prevádzky cestných komunikácií sa predpokladá povrchový odtok vody z telesa cesty cestnou kanalizáciou do recipientov v území. Pred zaústením do recipientov je voda z povrchového odtoku prečisťovaná v lapačoch ropných látok. Vody z atmosférických zrážok sú odvádzané prostredníctvom cestných priekop do recipientov. Komunikácie v tunelových rúrach sú odvodnené prostredníctvom kanalizácie do bezodtokových nádrží kontaminovaných vôd umiestnených pred tunelovým portálom. Znečistenie vôd môžu spôsobiť aj dopravné nehody a havárie. Na elimináciu následkov havárii sú spracované a v praxi realizované špeciálne technické opatrenia.

Počas prevádzky modernizovaných železničných tratí zrážková voda v miestach násypov voľne steká zo zemného telesa trate do pôdy a horninového podložia.

2.4 Odpady

Sektor dopravy patrí medzi významné zdroje tvorby odpadov, z ktorých mnohé majú nebezpečné vlastnosti. Problematika tvorby a nakladania s odpadmi v doprave má špecifický charakter. Odpady vznikajú v doprave predovšetkým v dôsledku obmeny vozového parku, pri výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry (stavebná činnosť) a pri samotnej preprave.

Medzi odpady produkované dopravným sektorom s negatívnym účinkom na životné prostredie patria odpady z ropných produktov (mazacie prostriedky, pohonné hmoty), ktoré nepriaznivo vplyvajú na znečisťovanie pôdy a povrchových vôd. K tomuto procesu znečistenia dochádza v bežnej dopravnej prevádzke a taktiež počas realizácie stavieb dopravnej infraštruktúry.

Podstatnú časť odpadov z vyradených dopravných prostriedkov tvoria odpady z cestných motorových vozidiel a prívosov. Analýzy skladby odpadov ukazujú, že odpady z vyradených cestných vozidiel tvoria prevažne železné kovy (65-80%), farebné kovy (6-6,5%), pneumatiky (4-5%), v odpadoch z vyradených železničných koľajových vozidiel prevládajú železné kovy (88-90%), neželezné kovy (5,6-8,2%), akumulátory (1,5-4%).

V produkcii odpadov má vodná doprava svoje špecifiká, ide o odpady produkované prevádzkou lodí (olejové a masné odpady, iné odpady z lodí) a prepravou tovarov (zvyšky nákladov, oplachové vody, kaly). Problematikou odpadov na našej najdôležitejšej vodnej ceste sa zaoberá i Dunajská Komisia, ktorá vypracovala odporúčania pre organizáciu zberu odpadov z lodí plávajúcich na Dunaji.

Odpady vznikajúce na stavbách dopravnej infraštruktúry sú sčasti využívané priamo na stavbe. Nevyužitú odpady sa vyvážajú na riadené skládky. Stavebné odpady sú členené v zmysle ich kategorizácie podľa Vyhlášky č. 284/2001 Z. z. Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky z 11. júna 2001, ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov. Štruktúra produkovaných stavebných odpadov sa líši podľa typov realizovanej dopravnej infraštruktúry (cesty, železnice, letecké dráhy, vodné cesty, zariadenia MHD a integrovanej prepravy), ich rozsah závisí od charakteru stavebnej činnosti (nová stavba, rekonštrukcia, modernizácia, opravy). Odpady z výstavby cestných komunikácií obvykle v najväčšom objeme tvorí zemina z výkopov alebo z razenia tunelov, ktorá nie je vhodná na použitie do násypov zemného telesa.

Zákon č. 223/2001 Z. z. o odpadoch definuje nakladanie s odpadom ako zber, prepravu, zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadu, vrátane starostlivosti o miesto zneškodňovania. Nakladať s odpadom môže pôvodca alebo držiteľ odpadu. V prípade vzniku nebezpečného odpadu nakladať s takýmto odpadom môže len pôvodca alebo držiteľ odpadu, ktorý má udelený súhlas na nakladanie s ním od príslušného úradu ŽP (§ 7 tohto zákona).

2.5 Hluk a vibrácie

Hluk je rušivý jav, znečisťujúci životné prostredie a nepriaznivo ovplyvňujúci zdravie ľudí, ktorí sú vystavení úrovni environmentálneho hluku okolo hodnôt 65 – 70 dB(A).

Od 1.12. 2007 je v platnosti vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách určujúcich veličín hluku a požiadavky na objektivizáciu hluku v životnom prostredí. V rámci posudzovaného projektovaného stavebného diela sú relevantnými limitmi, hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí. Vyhláškou MZ SR č. 237/2009 sa do znenia vyhlášky MZ SR č. 549/2007 doplnilo významovo dôležité slovné spojenie: „Prípustné hodnoty určujúcich veličín sú dohodnuté úrovne určujúcich veličín, ktorých neprekročenie sa považuje za dostatočné zabezpečenie ochrany verejného zdravia podľa súčasného stavu poznania a ekonomickej úrovne spoločnosti“.

Na Slovensku je na základe zákona č. 355/2007 Z. z. povinnosť prevádzkovateľa zdroja hluku zabezpečiť, aby expozícia na obyvateľov a ich prostredie bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty pre deň, večer a noc. Pre projektovo pripravované železničné trate a pozemné komunikácie sú pre tento účel spracovávané hlukové štúdie, v ktorých sú na základe predikovaných hladín hluku od pozemnej dopravy navrhované protihlukové opatrenia za účelom splnenia prípustných limitov hluku.

Pozemné komunikácie sú považované za líniový zdroj hluku. Obyvatelia miest a obcí žijúci pozdĺž ciest sú permanentne obťažovaní hlukom v nadlimitných hodnotách. V extravilánoch sa situácia rieši najčastejšie budovaním protihlukových stien alebo inštaláciou okien so zvýšenými zvukovo izolačnými vlastnosťami. V intravilánoch miest je však budovanie protihlukových stien značne problematické.

Zdrojmi automobilového hluku sú pneumatiky, pohonná jednotka, karoséria, brzdy a obtekanie vzduchu. V období po roku 2000 došlo k výraznému zlepšeniu vlastností automobilov v problematike generovania hluku. Príčina spočíva v obmene vozidlového parku, v ktorom začínajú prevažovať hlukovo prijateľnejšie vozidlá.

Hluk zo železničnej dopravy je zväčša problémom nákladných vlakov a vlakov so staršími vozňami alebo motormi a predstavuje vážny problém najmä v noci. Väčší hluk valenia spôsobujú spravidla železničné vozidlá, ktoré sú nedostatočne udržiavané a vlaky, ktoré jazdia v rámci nedostatočne udržiavanej infraštruktúry.

Ako hlavné faktory ovplyvňujúce hluk z leteckej dopravy možno označiť skladbu a hustotu leteckej premávky, vzdialenosť letiska od obývaných urbanizovaných území, technická úroveň leteckej flotily, kvalita servisných služieb letiska vykonávaných špeciálnymi automobilmi.

Vnútrozemské vodné cesty na Slovensku nie sú situované v blízkosti obývaných urbanizovaných plôch preto i líniový hluk z vodných ciest neznamená významnú záťaž pre ľudskú populáciu. Hluk z prevádzkovania vnútrozemskej vodnej dopravy spôsobujú dieselové lodné motory v závislosti od tonáže plavidiel. Škodlivé nadlimitné hladiny hluku sa spájajú s prevádzkou riečnych prístavov.

Hladiny hluku v MHD závisia od druhov používaných dopravných systémov. V električkovej a trolejbusovej doprave sú dôležité používané typy vozidiel, ich počet, frekvencia, technický stav, smerové a výškové pomery tratí, kvalita ich stavebno-technického stavu, technické parametre riadenia prevádzky a v neposlednom rade kumulácia električkovej, trolejbusovej a autobusovej dopravy.

Počas výstavby dopravnej infraštruktúry je najdôležitejším zdrojom hlukovej záťaže prostredia akustická energia generovaná stavebnými mechanizmami, cestnými nákladnými motorovými vozidlami, a v prípade modernizácie železničných tratí i železničnými technologickými vozňami a hnacími jednotkami.

2.6 Teplo, žiarenie a iné fyzikálne polia

Pri realizácii projektov zaradených do Stratégie sa nepredpokladá vznik významných zdrojov generujúcich tepelnú energiu.

Prevádzkovanie elektrických traktív v železničnej a mestskej hromadnej doprave generuje určité hladiny elektromagnetického smogu. Tento produkt elektrickej prevádzky vzniká z energie striedavého prúdu pri výrobe, prenose a spotrebe elektrickej energie. Elektromagnetický smog je zhluk elektromagnetických frekvencií umelo vytvorených a vzájomne sa prekrývajúcich elektrických a magnetických polí. Trakčné elektrické vedenia, vonkajšie elektrické rozvody, trafostanice, električky a elektrické lokomotívy vytvárajú vo svojom okolí počas prevádzky statické elektrické pole a premenlivé magnetické pole. Rozvoj technickej civilizácie priniesol najmä v mestách zväčšenie výkonovej hustoty pozadia elektromagnetického pozadia približne 1 miliónkrát oproti stavu pred 100 rokmi. V súčasnosti ešte nie sú dostatočne preskúmané, normatívne a legislatívne podchytené súvislosti vzniku, pôsobenia a negatívnych účinkov elektromagnetického smogu v oblasti dopravy. Vzhľadom na uvedený stav nie je možné považovať produkciu elektromagnetického smogu za zdokumentovateľný výstup Stratégie.

2.7 Vyvolané investície

Stavby úsekov dopravnej infraštruktúry v nových koridoroch (obvykle diaľnice, rýchlostné cesty, preložky ciest I. triedy, úpravy trasovania železničných tratí) sú projekčne navrhované so snahou minimalizácie zásahov do zastavaného územia. Nie vždy však je možné dodržať túto zásadu, zvlášť v husto zastavaných mestských aglomeráciách. Pojem vyvolané investície označuje investície, ktoré je potrebné vynaložiť na úpravu/náhradu funkčných zariadení v území, ktoré stavba naruší alebo zásadní ovplyvní. Ide napríklad o preložky dotknutých alebo križovaných ciest a chodníkov, inžinierskych sietí, úpravy korýt riek, lesov. Závažnou problematikou sú vyvolané investície, ktoré je potrebné realizovať ako kompenzáciu objektov určených na demolácie (obytné objekty, objekty vybavenosti, priemyselné objekty) alebo objektov u ktorých sa naruší využívanie ich pôvodného funkčného určenia (protihlukové opatrenia). Hoci vyvolané investície s hlavnou investíciou priamo nesúvisia, zvyšujú jej celkovú cenu. V rámci Stratégie sú odporúčané projekty dopravnej infraštruktúry, v ktorých je potrebné uvažovať s vyvolanými investíciami.

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

3.1 Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

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 sa budú vykonávať na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu.

Pri projektoch vodnej a leteckej dopravy začlenených do dopravnej stratégie sa vplyvy na horninové prostredie a reliéf nepredpokladajú.

3.2 Vplyvy na vodné pomery

Vplyv na povrchové vody

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže vo všeobecnosti ovplyvniť kvalitu, režim povrchových 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.

V čase výstavby možno ako nepriaznivé vplyvy uviesť aj krátkodobé zvýšenie obsahu nerozpustných látok vo vode v dôsledku zemných prác a prípadných úprav tokov, v budovaní spevnených brehov a výstavbe objektov. V súvislosti s týmito prácami môže dôjsť k zanášaniam dna vodných tokov suspendovanými časticami vo forme piesku, ílu a bahna z odkrytej pôdy. Zanášanie dna je časovo obmedzené len na dobu zemných prác, nakoľko sa počíta s realizáciou protierozných opatrení na konštrukčných prvkoch telesa komunikácií.

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 aj zachovať, eventuálne zlepšiť odtokové pomery daného územia. Je potrebné vyvarovať sa zmenšovaniu prietoku 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 dočasný charakter, 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.

Vplyv na podzemné vody

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je možné hlavne v prípade stavebného zásahu do zavodnenej 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.

Kvalitu podzemných vôd môžu ovplyvniť úniky škodlivých látok ich prestupom cez zónu aerácie. Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je potrebné uvedené riziko hodnotiť pre každé územie individuálne.

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

Vplyvy na povrchové a podzemné vody možno hodnotiť ako vplyvy významné, ktoré je potrebné eliminovať účinnými technickými a preventívnymi opatreniami. Legislatívnu bázou ochrany vôd je zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Osobitný dôraz je potrebné kladť na ustanovenia uvedeného zákona, ktorými sa implementuje Smernica 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (tzv. Rámcová smernica o vodách).

3.3 Vplyvy na pôdu

Prioritným vplyvom na pôdu pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov.

Pri zábere a ochrane poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať v súlade so zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy v znení neskorších predpisov. Podľa citovaného zákona sú všetky poľnohospodárske pôdy podľa príslušnosti do BPEJ zaradené do 9 skupín kvality pôdy. Prvé 4 skupiny sú chránené podľa § 12 tohto zákona a možno ich dočasne alebo trvale použiť na nepoľnohospodárske účely iba v nevyhnutných prípadoch, ak nie je možné alternatívne riešenie.

Pri realizácii stavieb dôjde aj k dočasným záberom pôdy pri budovaní prístupových ciest, manipulačných pásov, stavebných dvorov, depóniách humusu a pod. Na plochách dočasného záberu sa po ukončení výstavby vykoná technická a biologická rekultivácia.

V priebehu výstavby možno vzhľadom na použitie ťažkej techniky počítať s degradáciou, zhutnením pôdneho profilu a potenciálnou intoxikáciou pôdy v blízkosti stavby, manipulačných pásov a v stavebných dvoroch.

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. Vznikne pritom lokálne znečistenie pôdy, ktoré bude vyžadovať včasný sanačný zásah, aby znečistenie nepreniklo do podzemných vôd.

3.4. Vplyvy na ovzdušie, klimatické faktory

V porovnaní rokov 2011 a 2010 emisie skleníkových plynov a základných znečisťujúcich látok v cestnej doprave, ako najväčšom producentovi zo všetkých druhov dopráv, mali nerovnomerný vývoj (CO₂, SO₂, PM nárast, CH₄, CO, NM VOC pokles).

Predpokladané vplyvy na ovzdušie sú viazané predovšetkým na projekty cestnej dopravy Stratégie (výstavba diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy), avšak všeobecná aplikovateľnosť vplyvov sa dá predpokladať aj pre projekty rozvoja IDS.

Realizáciou konkrétnych projektov je možné dosiahnuť pozitívne dopady na obyvateľstvo. Dôvodom je odvedenie cestnej dopravy produkujúcej emisie na trasy lokalizované mimo sídelné aglomerácie. Pri realizácii jednotlivých projektov je však možné predpokladať dočasné zvýšenie emisií, spôsobené jednak samotnou realizáciou projektu dopravnými mechanizmami a jednak dopravnými obmedzeniami spôsobenými realizáciou projektov výstavby a modernizácie cestnej infraštruktúry. Zároveň je potrebné podotknúť, že v celkovom kontexte deľby prepravnej práce sa zvýšením atraktivity automobilovej dopravy zvýšia aj jej objemy, čo v konečnom dôsledku prinesie zvýšenie produkcie emisií škodlivín automobilovou dopravou.

V železničnej doprave sa v porovnaní roku 2011 s rokom 2010 spotrebovalo o 12 % menej motorovej nafty. V prípade spotreby trakčnej elektrickej energie bol zaznamenaný ďalší rast. Emisie skleníkových plynov a základných znečisťujúcich látok v železničnej doprave mali v porovnaní rokov 2011 a 2010 klesajúci trend. Predpokladaný vplyv na produkciu emisií z dôvodu realizácie Stratégiou odporúčaných projektov železničnej dopravy možno označiť za pozitívny, založený najmä na elektrifikácii železničných tratí, na zvyšovaní spotreby elektrickej energie v železničnej doprave na úkor spotreby motorovej nafty.

Znečistenie vzduchu v okolí letísk je spôsobené nielen samotnými lietadlami, ktoré pri vzlietaní a pristávaní spotrebujú najväčšie množstvá paliva, ale aj intenzívnou premávkou technologických vozidiel zabezpečujúcich leteckú logistiku. Svoj významný vplyv na produkciu emisií v priestore letísk má i automobilová či hromadná doprava zabezpečujúca prístup cestujúcich na letisko.

Modernizáciou RWY a TWY dráh, ktoré sú súčasťou projektov leteckej dopravy Stratégie, je možné dosiahnuť kladnú zmenu v produkcii emisií v okolí letísk (zlepšenie logistiky leteckej

prevádzky). Zároveň však nemožno opomenúť na prípadný nárast objemu emisií, ktorý sa spája so zvýšením kapacity letiska a teda i možným nárastom objemu leteckej dopravy.

Spotreba motorovej nafty na slovenskom úseku Dunaja je kľúčovým údajom pre výpočet emisií z vodnej dopravy. V roku 2011 bola zaznamenaná spotreba motorovej nafty na úrovni 47 559 t, čo je nárast o 14,4 % v porovnaní s rokom 2010. Vzhľadom k tomu, že je vodná doprava považovaná za ekologicky, ale aj energeticky najpriaznivejšiu dopravu, treba túto skutočnosť hodnotiť ako priaznivú a pozitívnu, aj keď je sprevádzaná nárastom spotreby motorovej nafty. Modernizácia a výstavba verejných prístavov a zavádzanie rozšírených riečnych informačných služieb bude mať pravdepodobne za následok všeobecne nepriame pozitívne vplyvy na emisie.

3.5. Vplyvy na zaťaženie životného prostredia hlukom

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. Podľa nariadenia vlády SR o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami sú stanovené maximálne prípustné hodnoty hluku z dopravy 60 dB(A) pre dennú dobu a 50 dB(A) pre večernú a nočnú dobu platné pre vonkajší priestor v obytnom území v okolí diaľnic, letísk, ciest I. a II. triedy, zberných mestských komunikácií a hlavných železničných ťahov.

Cestná doprava je považovaná za najväčšieho producenta hluku. Za významného z pôvodcov hluku možno považovať aj železničnú dopravu. Hlukové mapy opisujú hlukovú situáciu v okolí výrazných zdrojov hluku a určujú prekročenie akčných hodnôt. Strategické hlukové mapy musia členské štáty zabezpečiť pre väčšie železničné trate, ktoré majú viac ako 60 000 prejazdov vlakov na rok (Nariadenie vlády č. 258/2008 Z. z.). Realizácia Stratégiou odporučených projektov cestnej a železničnej dopravy bude mať priamy vplyv na zaťaženie životného prostredia hlukom. V čase po zrealizovaní projektov je možné vplyv hluku na životné prostredie vnímať z pozitívneho hľadiska, dôvodom je lokalizácia hluku mimo intravilány sídelných aglomerácií (výstavba a modernizácia diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy). Taktiež znižovanie hlukovej záťaže možno očakávať ako jeden z produktov modernizácie železničných tratí. Dôvodom zlepšenia stavu je uplatnenie sa stavebných prvkov generujúcich nižšie hladiny hluku (podvaly, lôžko, koľajnice) a elektrifikácia konvenčných železničných tratí.

Hluk spôsobený lietadlami je výrazným problémom pre ľudí žijúcich najmä v okolí letísk. S cieľom zabezpečiť udržateľnosť leteckej dopravy je na letiskách potrebné realizovať opatrenia zamerané na znižovanie vplyvu hluku z lietadiel. Protihlukové opatrenia leteckej infraštruktúry však obmedzujú nielen kapacitu konkrétneho letiska, ale aj letecký systém ako celok prostredníctvom neželaných sprievodných efektov. Rozhodnutie o realizácii protihlukových opatreniach na letiskách a dosiahnutie požadovanej úrovne protihlukovej ochrany musia byť vyvážené k dopadom na kapacitu leteckej prepravy. Modernizáciou RWY a TWY dráh, ktoré sú súčasťou projektov leteckej dopravy Stratégie, je možné dosiahnuť kladnú zmenu vplyvu hluku na životné prostredie v okolí letísk. Pri ostatných projektoch leteckej dopravy sa nepredpokladá ovplyvnenie generovania hluku.

Vodná doprava je považovaná za najekologickejšiu zo všetkých módov dopravy. Z konštrukčných požiadaviek pre plavidlá vnútrozemskej plavby vyplýva povinnosť dodržiavať hygienickú hladinu hluku na úrovni 70 dB (smernica EPaR 2006/87/ES). K problematike hluku v oblasti vodnej dopravy neexistujú relevantné výstupy (napr. hlukové mapy). V rámci projektov úpravy vodných ciest zaradených do Stratégie nie je predpokladaný vplyv na generovanie hluku. V prípade projektov rekonštrukcie prístavov, ak sú lokalizované v blízkosti obytných plôch, môže dôjsť k nepriaznivému vývoju pôsobenia hluku na životné prostredie.

Hluk z ciest, lietadiel a priemyslu sťažuje zvieratám ich vzájomnú komunikáciu a párenie. V súčasnosti je podľa odborníkov situácia natoľko vážna, že hlukové znečistenie môže spôsobiť zníženie biodiverzity. Štúdiá uverejnená v časopise Trends in Ecology and Evolution dokazujú, že

aj v národných parkoch a prírodných rezerváciách sú živočíchy vystavené nadmernému hluku. Môže za to oveľa citlivejší sluch mnohých druhov, ale predovšetkým neustále sa zvyšujúca ľudská populácia a s tým spojený nárast počtu automobilov a iných dopravných prostriedkov. Niektoré druhy zvierat sa týmto zmenám vedia prispôbiť, no väčšina sa radšej hlučným oblastiam vyhýba.

3.6. Vplyvy na produkciu odpadov

Stratégiou odporúčané projekty, ale aj ich reflexia prejavujúca sa v nasmerovaní deľby prepravnej práce, budú mať dvojaký dosah na produkciu odpadov – vplyv na produkciu odpadov počas výstavby dopravnej infraštruktúry a vplyv na produkciu odpadov údržbou a prevádzkovaním realizovanej dopravnej infraštruktúry.

Stavebné odpady v sektore dopravy tvorí obvykle v najväčšom objeme zemina z výkopov alebo z razenia tunelov, nepoužiteľná do násypov zemných telies. Pri realizácii stavieb Stratégiou odporúčaných projektov pre jednotlivé dopravné módy dôjde vzniku odpadov v zmysle ich kategorizácie podľa zákona č. 223/2001 Z. z. o odpadoch a k nemu vydaných vykonávacích Vyhlášok MŽP SR č. 283/2001 a č. 284/2001 Z. z. v znení Vyhlášky č. 409/2002 Z. z. a č. 129/2004 Z. z. Podľa legislatívy bude stavebný odpad priebežne odvážaný na príslušné skládky, zapísané v zozname skládok. Po uvedení dopravnej infraštruktúry do prevádzky budú vznikať odpady spojené s výkonom jej údržby.

Produkciu odpadov z dopravnej prevádzky môže významne ovplyvniť trend vývoja deľby prepravnej práce, nasmerovaný na rozvoj individuálnej automobilovej dopravy. Odpady z dopravnej prevádzky majú vysoké zastúpenie v cestnej doprave. Tento stav je daný samotným charakterom individuálnej automobilovej dopravy (početnosť motorových vozidiel, ich technologická štruktúra) a predpokladaným vývojom automobilizácie a motorizácie. Vyraďené cestné vozidlá z evidencie sú v zmysle platnej legislatívy spracovávané v autorizovaných prevádzkach. Vysušovaním, čistením starých vozidiel (odstránenie znečisťujúcich látok) a ich demontážou sa získavajú batérie, kvapaliny, olejové filtre, katalyzátory, pneumatiky, plasty, sklo. Demontážou a drvením starých vozidiel je získavaný železný šrot, neželezné materiály a ľahká frakcia z drvenia. Vo všeobecnosti možno predpokladať, že všetky projekty Stratégie, ktorých dôsledkom bude zvýšenie dopytu po cestných motorových vozidlách, budú mať vplyv na zvýšenie produkcie odpadov z dopravy vo vyššie uvedenej štruktúre.

Závažným problémovým priestorom sú letiská, predstavujú vysokú koncentráciu negatívnych vplyvov na životné prostredie. Okrem samotnej leteckej prevádzky sa v priestore letísk kumulujú i vplyvy dynamickej a statickej automobilovej dopravy. Veľké letiská predstavujú významný zdroj produkcie technologických ale aj komunálnych odpadov (terminály, hotely). Projekty leteckej dopravy odporúčané Stratégiou, ktoré budú mať vplyv na zvýšenie intenzity leteckej dopravy, budú ovplyvňovať i objem produkcie odpadov na dotknutých letiskách.

Produkcia odpadov z vodnej dopravy bude ovplyvnená zlepšením parametrov plavebnej dráhy na rieke Dunaj i vytvorením podmienok na prevádzkovanie Vážskej vodnej cesty. Uvedené akcie sú súčasťou Stratégiou odporúčaných projektov.

3.7. Vplyvy na faunu, flóru a biotopy

Najvýraznejšie sa na zmene genofondu pôvodných druhov rastlín a živočíchov prejavuje fragmentácia a zmeny biotopov, podmienené líniovými dopravnými koridormi. Fragmentácia biotopov je rozdelenie spoločenstva na niekoľko menších častí, ktoré sú od seba oddelené plochami bez vegetácie. Fragmentácia populácií je faktor zvyšujúci nebezpečenstvo vyhynutia populácie.

Počas výstavby dopravnej infraštruktúry dochádza k fyzickému poškodzovaniu a likvidácii líniových a plošných, prírode blízkych terestrických biotopov. Dochádza ku kontaminácií okolia cudzorodými látkami, hrozí nebezpečenstvo úniku ropných látok z ťažkých stavebných a dopravných mechanizmov. Obnaženie zeminy a presun hmôt podporuje riziko zavlčenia a šírenia

ruđerálnych a inváznych druhov rastlín. Pri výstavbe dochádza k zvyšovaniu hladiny hluku, prípadne svetelnému znečisteniu so stresovým vplyvom na faunu. Pri vodných ekosystémoch hrozí ich mechanické narušovanie pri preložkách tokov a vodných stavbách, strata prirodzených úsekov tokov a ich skracovanie pri splavňovaní vodných ciest, lokálne zrýchlenie a zmena charakteru prietokov a degradácia kvality pobrežných ekosystémov. Zhoršujú sa podmienky na neresiskách. Vodné priepusty sú častými bariérami pri migrácii rýb. Stavba komunikácií eróziou pôdy zvyšuje množstvo sedimentov vo vodných tokoch s dopadom na vodné živočíchy.

Medzi významné vplyvy prevádzky dopravnej infraštruktúry patrí mortalita živočíchov na cestných komunikáciách a železničných tratiach, najmä v lokalitách križovania dopravných a migračných koridorov. Strety väčších živočíchov a dopravných prostriedkov patria k faktorom ohrozujúcim aj bezpečnosť premávky a je ich možné zmierniť vhodne naprojektovanými ekoduktami a vhodnou úpravou mostných objektov. Prerušenie migračných trás u pravidelne migrujúcich menších druhov živočíchov (obojživelníky, vydry) vedie k masívnym úhynom a úplným zánikom populácií, čomu sa dá predísť technickými riešeniami podchodov. Prevádzka komunikácií spôsobuje rušenie živočíchov hlukom a svetlom, zmiernujúcim riešením sú technické, terénne a vegetačné úpravy. Vplyvom údržbových posypových látok a v dôsledku koncentrácie stresových faktorov (emisie) dochádza k narušeniu existenčných podmienok vegetácie, k zmenám druhového zloženia v okolí silno zaťažených komunikácií.

Stratégiou odporúčané projekty, predovšetkým cestnej infraštruktúry, môžu významne a nepriaznivo ovplyvniť faunu, flóru a biotopy. Z tohto dôvodu je žiaduce venovať tejto problematike v správe o hodnotení pozornosť, adekvátnu stupňu strategického hodnotenia.

3.8. Vplyvy na obyvateľstvo, urbanizované prostredie

Dominantným trendom priestorového rozvoja je koncentrácia, ktorá sa na regionálnej úrovni prejavuje rozšírením spádových území dennej dochádzky, rozšírením trhu pracovných síl. V osídlení Slovenska je vytvorená sieť centier, ktoré svojou atraktivitou pôsobia na svoje okolie, čím vytvárajú funkčné urbanizačné priestory (FUA). Najväčší význam konceptu FUA spočíva v jeho schopnosti presiahnuť administratívne hranice. Väčšie centrá generujú súčasne aj potenciálne kooperačné vzťahy na väčšie vzdialenosti, čím vytvárajú sústavu vzájomne kooperujúcich FUA – polycentrické sústavy osídlenia.

Polycentricitou osídlenia sa na Slovensku zaoberá rozpracovanie KURS 2001 a v európskom kontexte je to dokument EÚ ESPON.

Exaktne a empiricky je dokázané, že silné kooperačné väzby centier – vrátane svojich FUA – na Slovensku vyformovali štyri najrozvinutejšie polycentrické sústavy a jednu špecifickú polycentrickú sústavu osídlenia.

Dôležitým komponentom konceptu FUA a polycentricity osídlenia je okrem kritérií veľkosti, lokalizácie a funkčnej previazanosti centier i kritérium ich vzájomnej vzdialenosti, či časovej dostupnosti. Uvedený faktor dostupnosti vytvára priestor pre obsahové naplnenie konceptu polycentricity i prostredníctvom projektov odporúčaných Stratégiou. Úspešné projekty dopravnej infraštruktúry tak môžu pôsobiť buď ako naplnenie požiadavky na zlepšenie dostupnosti silne kooperujúcich centier a sústav osídlenia, alebo ako katalyzátor kooperačných väzieb v menej rozvinutých sídelných sústavách. Stratégiou odporúčané projekty teda môžu prispieť k stabilizácii sídelnej štruktúry Slovenska. Neúspešné projekty môžu byť tie, ktorých prínos k sídelnej a regionálnej kohézii bude minimálny, pričom bude spravidla sprevádzaný nezdôvodniteľným negatívnym vplyvom na kvalitu životného prostredia a ochranu chránených území.

EÚ podporuje princíp a koncept polycentricity osídlenia aj v cezhraničnom kontexte svojich členských krajín. V uvedených súvislostiach sú na Slovensku zdokumentované cezhraničné kooperačné vzťahy slovenských FUA a polycentrických sústav osídlenia voči partnerským sústavám za hranicami Slovenska. Podporou cezhraničných konceptov polycentricity sa prispieva ku vzájomnej kohézii Slovenska so susediacimi krajinami. Aj v tejto problematike sa nachádza priestor pre výrazné uplatnenie výstupov zo Stratégie.

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Z titulu realizácie projektov jednotlivých módov dopravy, tak ako sú uvedené v Stratégii, je možné očakávať zmeny v pôsobení dopravnej prevádzky na zdravie obyvateľstva, a to jednak zmeny pozitívneho charakteru a na druhej strane i zmeny charakteru negatívneho. Predpokladané pozitívne vplyvy možno odvodiť od presunu tranzitnej dopravy mimo intravilány sídelných aglomerácií v dôsledku výstavby cestných obchvatov miest či už prostredníctvom diaľnic, rýchlostných ciest alebo ciest I. triedy. Zníži sa tak úroveň bezprostredného pôsobenia škodlivín automobilovej dopravy na husto osídlené intravilány miest. Negatívny dopad na zdravotný stav obyvateľstva sa však úplne neodstráni, i naďalej bude jeho zdrojom vnútorná automobilová doprava v mestách, neustále produkujúca emisie znečisťujúcich látok, hluk.

Skutočnosť, že najväčším producentom emisií škodlivín pôsobiacich na zdravie ľudí na Slovensku je automobilová doprava pregnantne ilustrujú stúpajúce trendy rozvoja automobilizácie a motorizácie. Okrem územia Bratislavského kraja, kde je už stupeň automobilizácie a motorizácie prakticky satureovaný, bude v najbližších obdobiach v ostatných regiónoch Slovenska rozvoj automobilizácie pokračovať. V delbe prepravnej práce bude na Slovensku pretrvávajúť trend dynamickejšieho rastu environmentálne menej priaznivej automobilovej dopravy, s ktorou sú spájané i predpoklady pretrvávajúcej hlukovej a emisnej záťaže obyvateľstva mestských aglomerácií zároveň i predpoklady pretrvávania dopravnej nehodovosti.

Projekty uvedené v Stratégii majú ambície uvedený stav parciálne zlepšiť. V cestnej doprave sa predpokladá predovšetkým priamy vplyv projektov v urbanizovanom prostredí hlavných sídelných a dopravných koridorov, kde dosah na zdravotný stav obyvateľstva bude pomerne intenzívny. V husto osídlených mestských aglomeráciách i na extravilánových úsekoch ciest I. triedy v koridoroch budúcich diaľnic a rýchlostných ciest sa prostredníctvom výstavby nadradenej dopravnej infraštruktúry očakáva zlepšenie stavu dopravnej nehodovosti. V problematike hlukovej a emisnej záťaže obyvateľstva – z dôvodov presmerovania vonkajšej dopravy z centier miest na nové trasy diaľnic a rýchlostných ciest mimo intravilánov miest – sú taktiež predpokladané pozitívne vplyvy realizovaných projektov. V neposlednom rade, výrazné zlepšenie dopravnej dostupnosti hlavných sídelných aglomerácií Slovenska sa následne premietne i do vyššej kvality života obyvateľstva.

V železničnej doprave je možné prispením projektov uvedených v Stratégii predpokladať priame vplyvy na zdravie obyvateľstva. Prostredníctvom prevádzky na modernizovaných a elektrifikovaných železničných tratiach sa očakáva znižovanie emisií škodlivín, čo sa pozitívne odrazí vplyvom na zdravie obyvateľstva.

Modernizáciou RWY a TWY pri projektoch leteckej dopravy je možné dosiahnuť usmernenie organizácie leteckej prepravy s vplyvom na zníženie hlukovej záťaže prostredia a v zníženie emisií škodlivín.

Prostredníctvom stavebnej realizácie a prevádzkovania realizovaných stavieb vodných ciest nie sú predpokladané významné priame vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva. Určité nepriaznivé vplyvy na zdravotný stav ľudí – hluk a emisie – môže priniesť prevádzka nákladnej dopravy v prístavoch, nachádzajúcich sa v blízkosti osídlenia.

Všeobecný popis vplyvov dopravy na zdravotný stav obyvateľstva je možné charakterizovať na základe demografického vývoja, natality, mortality a vývoja chorobnosti v SR.

Doprava sa aj napriek enormnej snahe o znižovanie emisií stala hlavnou príčinou znečistenia vzduchu v mestách. Existuje niekoľko odborných štúdií, ktoré poukazujú na súvislosť medzi narastajúcou premávkou na cestách a zdravotným stavom obyvateľstva. Ukazuje sa, že znečistenie sa podpisuje na vzniku astmy, problémoch s dýchacím systémom, zníženou funkciou pľúc ale aj na srdcových chorobách alebo predčasných pôrodoch.

Doprava je tiež najdôležitejšou príčinou porúch vyvolaných hlukom. Hluk, ktorý vozidlá produkujú nielen nepríjemne ovplyvňuje pohodu, ale spôsobuje tiež poruchy spánku, zvýšený

krvný tlak a vyšší výskyt stresov. Každý človek však má rozdielny stupeň senzitivity, t. j. tolerancie k rušivému účinku hluku.

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. Pozitívny trend vývoja počtu dopravných nehôd v posledných rokoch na Slovensku je na jednej strane umelo spôsobený novelizáciou predpisov o vykazovaní dopravných nehôd. V neposlednom rade je však pozitívny trend dopravnej nehodovosti determinovaný výstavbou a modernizáciou infraštruktúry diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, s postupným odstraňovaním kritických nehodových lokalít v cestnej infraštruktúre.

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

5.1. Vplyvy na národnú sústavu chránených území (NP, CHKO, NPR, PR, NPP, PP, CHA).

Národnú sústavu chránených území tvorí v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny 9 národných parkov (platí 3. stupeň ochrany, v ochranných pásmach 2. stupeň ochrany), 14 chránených krajinných oblastí (2. stupeň ochrany) a 1105 maloplošných chránených území (NPR, PR, NPP, PP, CHA s 3., 4. alebo 5. stupňom ochrany). Výmera národných parkov dosahuje 6,48 % rozlohy SR, výmera ich ochranných pásiem činí 5,51 % rozlohy SR, výmera chránených krajinných oblastí tvorí 10,66 % rozlohy SR, čo tvorí spolu 22,65 % z územia SR (stav k 31.12.2012). Výstavbou navrhovaných úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy sa predpokladá zásah aj do území s vyšším stupňom ochrany. Všetky úseky Stratégiou odporúčaných cestných projektov podliehajú procesu EIA, kde boli identifikované podrobne všetky vplyvy a navrhnuté relevantné opatrenia. Priame vplyvy predstavujú fyzický zásah do chráneného územia, nepriame vplyvy ich sekundárne ovplyvnenie. Projekty modernizácie železničných tratí predpokladajú menej významné nepriame vplyv na národnú sústavu chránených území. Vplyvy sa očakávajú najmä počas výstavby. Projekty leteckej dopravy nepredpokladajú inú lokalizáciu, ako súčasné letiská, vplyv na chránené územia sa nepredpokladá. Projekty vodnej prepravy sú viazané na Dunaj a Váh, nepriamo ovplyvnené môžu byť niektoré maloplošné chránené územia. Projekty verejnej osobnej dopravy sa chránených území nedotýkajú.

5.2. Vplyvy na Európsku sústavu národných území NATURA 2000

Sústavu NATURA 2000 tvoria dva typy území: územia európskeho významu („ÚEV“) vymedzené podľa smernice o biotopoch a chránené vtáčie územia („CHVÚ“) vymedzené podľa smernice o ochrane vtáctva. Časť siete NATURA sa prekrýva s národnou sústavou chránených území.

Územia európskeho významu (ÚEV)

Výnosom Ministerstva životného prostredia SR č. 3/2004-5.1 bol zverejnený národný zoznam území európskeho významu (381 lokalít), ktorý bol v októbri 2011 uznesením vlády SR č. 577/2011 rozšírený o 97 lokalít. Lokality boli vymedzené pre ochranu vybraných druhov európskeho významu a biotopov európskeho významu.

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. Celkový počet vyhlásených chránených vtáčích území na Slovensku je 41.

Z projektov výstavby diaľnic, rýchlостných ciest a ciest I. triedy a z projektov železničnej dopravy sa niektoré budú realizovať v kontakte s územiaми sústavy NATURA, kde sa predpokladá ovplyvnenie priamymi a nepriamymi vplyvmi. Projekty leteckej dopravy a verejnej osobnej dopravy nebudú zasahovať do lokalít siete NATURA, vplyv týchto projektov sa nepredpokladá. Projekty vodnej dopravy sú obmedzené na vodné toky Dunaj a Váh, je možné predpokladať nepriame vplyvy na územia NATURA v blízkosti týchto tokov.

6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu.

Riziká, ktoré vzniknú pri uplatňovaní Stratégie v praxi, môžu mať významný vplyv na životné prostredie. Ich podstata spočíva v odklone od proklamovanej vízie trvalo udržateľného rozvoja dopravnej infraštruktúry a či efektívneho dopravného procesu. Stratégia obsahuje svoje vízie a ciele, generujúce priority opatrení potrebných na dosiahnutie stanovených cieľov. Výstup Stratégie odporúča konkrétne projekty, ktoré by mali byť prednostne realizované, na základe kritérií potrebnosti (uvádzané priority opatrení), pripravenosti a uskutočniteľnosti. Zásah do tejto hodnotovej štruktúry môže narušiť zmysel a podstatu uskutočnenia trvalo udržateľnej a zmysluplnej dopravnej infraštruktúry, môže znížiť samotnú efektívnosť a zvýšiť prepravnú náročnosť dopravnej sústavy Slovenska. Konečným efektom neodborných zásahov do hodnotovej štruktúry Stratégie je negatívny dopad na životné prostredie, ktorý má byť vybalansovaný medzi nárokmi na rozvoj dopravnej infraštruktúry a nárokmi na ochranu životného prostredia.

V uvedenom kontexte je možné predpokladať nasledovné riziká:

- Politicko-spoločenské riziká, lobizmus. Hnacím motorom tohto rizika je obvykle presvedčenie zainteresovaných o výnimočnosti svojho regiónu/mesta a o nutnosti zabezpečiť jeho dopravnú dostupnosť na najvyššej úrovni európskej siete TEN-T, zvyčajne diaľnic a rýchlостných ciest. Tieto názory na formovanie siete diaľnic a rýchlостných ciest, pretavené do regionálneho/miestneho lobizmu, sú vo väčšine prípadov v rozpore s vedeckými poznatkami a všeobecne platnými prírodnými zákonmi, na ktorých sú postavené teórie a modely dopravného a regionálneho plánovania. Presadenie takýchto názorov a snáh do úrovne stavebnej realizácie prináša priame, negatívne a nekompensovateľné vplyvy na životné prostredie, zakomponované už na základnej, systémovej úrovni.
- Nepripravenosť stavieb, proces majetkovo - právneho vysporiadania stavieb a koordinačné riziká. Uvedené riziká sa v konečnom dôsledku premietajú do narušenia časového harmonogramu zahájenia stavieb dopravnej infraštruktúry. Zoznam prioritných projektov Stratégie prihliada na kontinuitu stavby líniovej dopravnej infraštruktúry. Jej narušenie prináša obvykle vznik dopravných kongescií s negatívnym dopadom na vývoj dopravnej nehodovosti, s vplyvom na zvýšenie emisií škodlivín a hluku z dopravy.
- Verejné obstarávanie stavieb je dôležitým ohniskom v reťazi celého investičného procesu. Komplikovanosť procesu sa premieta do časových sklzov zahajovania stavieb dopravnej infraštruktúry s následkami ako v predchádzajúcom bode.

Riziká súvisiace so vznikom havárií počas stavebnej činnosti jednotlivých odporúčaných projektov Stratégie prináležia posudzovaniu vplyvov na úrovni EIA.

7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice.

Obsah a zameranie Stratégie je nasmerované aj na medzinárodný kontext realizácie dopravnej infraštruktúry Slovenska. Je preto logické, že trasovanie dopravnej infraštruktúry v cezhraničných úsekoch sa bude pripájať na multilaterálne (európske siete TEN-T) a bilaterálne (medzištátne dohody Slovenska so susediacimi štátmi) dohodnuté body a línie pripojenia. Primárny vplyv projektov Stratégie spočíva v ovplyvnení dopravných a prepravných pomerov na nadväzujúcej

dopravnej infraštruktúre na územiach susediacich štátov. Tieto dopravné vplyvy sú vo väčšine prípadov očakávané, nakoľko procesu multilaterálnych a bilaterálnych dohôd predchádzal proces preinvestičnej prípravy stavieb so vzájomnou informovanosťou o dopravných aspektoch stavieb. V sekundárnej rovine možno predpokladať, že nové dopravné pomery v cezhraničných úsekoch dopravnej infraštruktúry môžu ovplyvniť určité aspekty vplyvov na životné prostredie v dotknutom prihraničnom území. Ide o vplyvy ktorú sú identifikovateľné na úrovni jednotlivých Stratégiou odporučených projektov. Väčšina odporučených projektov lokalizovaných v prihraničnom priestore prešla procesom posudzovania vplyvov na úrovni EIA.

IV. Dotknuté subjekty

1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení:

Zainteresovanou verejnosťou sú občania Slovenskej republiky.

2. Zoznam dotknutých subjektov.

- Úrad vlády SR
- Ministerstvo hospodárstva SR
- Ministerstvo financií SR
- Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR
- Ministerstvo kultúry SR
- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR
- Ministerstvo obrany SR
- Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR
- Ministerstvo vnútra SR
- Ministerstvo zdravotníctva SR
- Ministerstvo životného prostredia SR
- Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR
- 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 dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
- Združenie miest a obcí Slovenska
- Únia miest Slovenska
- Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
- Asociácia odborových zväzov, dopravy, pôšt a telekomunikácií
- Slovenská obchodná a priemyselná komora
- Zväz stavebných podnikateľov Slovenska

3. Dotknuté susedné štáty.

Česká republika, Rakúsko, Maďarsko, Ukrajina, Poľsko

V. Doplnujúce údaje

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

- Mapa železničnej siete Slovenskej republiky
- Mapa TEN-T cestnej siete Slovenskej republiky
- Mapa ciest I. triedy Slovenskej republiky
- Mapa letísk Slovenskej republiky
- Mapa vnútrozemských vodných ciest Slovenskej republiky
- Mapa plánovaných intervencií v oblasti verejnej osobnej dopravy

2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu.

- Analytické a prognostické materiály za oblasť dopravy
- Sektorová analýza cestnej dopravy
- Sektorová analýza železničnej dopravy
- Sektorová analýza verejnej osobnej dopravy
- Sektorová analýza leteckej dopravy
- Sektorová analýza vodnej dopravy
- Návrh nariadenia pre rozvoj TEN-T
- Návrh nariadenia CEF
- Návrhy nariadení v oblasti štrukturálnej politiky 2014-2020

VI. Miesto a dátum vypracovania oznámenia

Bratislava, 18. júna 2013

VII. Potvrdenie správnosti údajov

1. Meno spracovateľa oznámenia.

Ing. Lenka Formánková
štátny radca
sekcia Operačného programu Doprava
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Ing. Róbert Felcan
riaditeľ odboru programovania a monitorovania dopravnej infraštruktúry
sekcia Operačného programu Doprava
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

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

JUDr. Denisa Žiláková
generálna riaditeľka sekcie Operačného programu Doprava
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

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

- 17 -