

Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu

P.č.	Dotknutý orgán/verejnosť	Pripomienka	Vyhodnotenie
1.	Združenie Slatinka	<p>v rozsahu hodnotenia osobitne stanoviť, že v rámci správy o hodnotení bude dopracované hodnotenie vplyvu strategického dokumentu v týchto častiach:</p> <p><u>uvažované variantné riešenie</u> – navrhujeme rozpracovať, opísať a vyhodnotiť vplyv min. dvoch variantov strategického dokumentu na životné prostredie – variant A. minimálny (variant so zoznamom plánovaných prioritných/kľúčových opatrení) a variant B. optimálny (variant s rozšíreným zoznamom opatrení realizovaných v prípade dobrej dostupnosti finančných zdrojov,...).</p> <p>Zdôvodnenie: ... mal by obsahovať zoznam opatrení, v ktorých konkrétnych vodných útvaroch sú ktoré opatrenia absolútne prioritné, ktoré musia byť realizované bezodkladne a ktoré ďalšej etape II. cyklu, ktoré opatrenia v ktorých vodných útvaroch je možné realizovať v druhom rade a ktoré majú odloženú dobu realizácie (z dôvodu technickej, finančnej alebo inej náročnosti).</p> <p><u>vzťah ku iným strategickým dokumentom (str. 5)</u> – navrhujeme doplniť do prehľadu dokumentov a dôsledne implementovať do strategického dokumentu tzv. Vodný plán Slovenska resp. plány manažmentu čiastkových povodí, ktoré obsahujú opatrenia na dosiahnutie dobrého stavu vôd (a nezhoršovania existujúceho stavu vôd). Sú zároveň rámcom pre realizáciu nových rozvojových činnosti s vplyvom na stav vôd - vzhľadom na zámer budovania vodných ciest, ako dopravných koridorov, je nepochybne dôležité zohľadniť aj environmentálne ciele stanovené Rámcovou smernicou o vode 2000/60/ES a spoločnou politikou EÚ na ochranu vôd na Slovensku.</p>	<p>SPRD SR 2030 je navrhnutá v jednom variante. Opatrenia sú definované pomerne všeobecne a široko, výber konkrétnych projektov k realizácii bude vykonaný až v nadväzujúcich krokoch na základe nastavených strategických zásad.</p> <p>Opatrenia vo vodnej doprave predpokladajú spracovanie štúdií uskutočniteľnosti, z ktorých vyplynú konkrétne projekty. Prioritná je vodná cesta Dunaj. Ostatné sledované vodné cesty sú zahrnuté v opatreniach len všeobecne.</p> <p>Environmentálne ciele Vodného plánu Slovenska sú uvedené v kap. III.5 SoH a je vyhodnotený vplyv SPRD SR 2030 na ne. SoH obsahuje vyhodnotenie vplyvov na vodu a vplyvov na ciele vo vodnom hospodárstve aj väzby na Rámcovú smernicu o vode v kap. IV.3.6.</p> <p>Konkrétne projekty pre rozvoj vodnej dopravy budú stanovené až na základe výsledkov štúdií realizovateľnosti. V kap. V. SoH je preto odporúčané rešpektovať</p>

			pri príprave projektov Rámcovú smernicu o vodách, vodný zákon SR, Vodný plán Slovenska aj plány manažmentu povodí.
		<p><u>požiadavky na vstupy</u></p> <p>– vo fáze implementácie stratégie (str. 8) – navrhujeme v tejto časti doplniť údaje o vodných útvaroch, ktoré budú predmetom „záberu“ v prípade navrhovaného budovania nových alebo rekonštrukcie existujúcich vodných ciest a prístavov. V prípade budovania dopravnej infraštruktúry nie je predmetom vstupu iba voda v protipožiarňných opatreniach alebo úžitkovú voda potrebná pri prevádzke dopravnej infraštruktúry. V mnohých prípadoch je „voda“ resp. vodné útvary priamo fyzicky potrebné pre existenciu dopravnej infraštruktúry, napr. v prípade zmienených vodných ciest a prístavov.</p>	Vplyvy opatrení vo vodnej doprave na vodné útvary boli vyhodnotené a sú obsiahnuté v kapitole IV.3.6.
		<p><u>údaje o priamy a nepriamy vplyv na životné prostredie (str. 13)</u></p> <p>– navrhujeme detailne opísať a vyhodnotiť vplyvy na vodné útvary, ktorými budú vedené alebo ktoré budú priamo aj nepriamo dotknuté realizáciou nových aj rekonštrukciou existujúcich vodných ciest a prístavov. Pozornosť je nutné venovať aj otázke obmedzenia využitia vodných diel na Váhu pre vodnú cestu z dôvodu ukladania sedimentov v nádržiach a podstatného zanesenia niektorých nádrží už v súčasnosti.</p>	Vplyvy opatrení vo vodnej doprave na vodné útvary boli vyhodnotené a sú obsiahnuté v kapitole IV.3.6.
		<p><u>relevantné ciele ochrany životného prostredia (str. 17)</u></p> <p>– navrhujeme ciele v oblasti vôd (tabuľka 2) preformulovať v súlade s Rámcovou smernicou o vode. Ciele uvedené v oznámení sú prebraté z dokumentu Stratégie, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky, ktorý je síce stále platný, ale nevychádza zo súčasnej úrovne vedeckého poznania, výziev a cieľov v oblasti ochrany vôd a nereflektuje spoločnú vodnú politiku EÚ.</p>	Kap. III.5 SoH obsahuje vyhodnotenie vplyvu SPRD SR 2030 na environmentálne Ciele vodného plánu Slovenska, ktoré zohľadňujú ciele Rámcovej smernice o vode.
		<p><u>vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice</u></p> <p>– navrhujeme zistiť, detailne opísať a vyhodnotiť cezhraničné environmentálne vplyvy strategického dokumentu a jeho variantov v oblasti realizácie vodných ciest a prístavov. Práve dosiahnutie environmentálnych cieľov v ochrane vôd môže byť významnou otázkou pri hodnotení cezhraničných vplyvov. Realizáciou nových infraštruktúrnych projektov vodných ciest a prístavov môže dôjsť ku vplyvom v rámci povodia, a keďže</p>	Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy sú popísané v SoH v kap. 8, vrátane vplyvov na vody. V prípade opatrení vo vodnej doprave boli identifikované potenciálne významné cezhraničné vplyvy.

		dopady zásahov na jednej časti povodia nie sú ohraničené administratívnou hranicou štátu, môžu sa prejaviť (a väčšinou sa aj prejavia) aj v inej (vzdialenej) časti povodia mimo SR.	Konkrétne vplyvy a ich významnosť budú záležať na konkrétnej podobe opatrení, ktoré vyplynú zo štúdií realizovateľnosti.
		- ďalej navrhujeme zistiť, detailne opísať a vyhodnotiť kumulatívne a synergické environmentálne vplyvy strategického dokumentu a jeho variantov, porovnať s nulovým stavom; osobitne sa venovať kumulatívnym negatívnym vplyvom plánovaných projektov v oblastiach, kde je zhoršený stav životného prostredia.	Hodnotenie vplyvov stratégie vrátane kumulatívnych a synergických vplyvov bolo vykonané v kap. IV. SoH na takej úrovni, aká je umožnená mierou detailu všeobecnosti stratégie.
		Zverejnením oznámenia o spracovaní strategického dokumentu bez toho, aby bol zároveň prístupný strategický materiál ako taký, dochádza k porušovaniu práv dotknutej verejnosti, ktoré sú garantované jednak zákonom č. 24/2006 Z. z., ako aj medzinárodným dohovorom o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia (tzv. Aarhuský dohovor). Ak nemá k dispozícii vlastný dokument a nepozná jeho obsah, dotknutá verejnosť nemá ako podať pripomienky a napr. žiadať do rozsahu hodnotenia zapracovať body, na ktoré je treba osobitne prihliadať pri hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie.	V dobe zverejnenia oznámenia prebiehala analytická fáza prípravy strategického plánu, samotný plán doposiaľ nebol pripravený a nebolo možné ho teda zverejniť. Zo zákona 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov nevyplýva povinnosť zverejniť strategický dokument spolu s oznámením. Strategický plán bol dokončený v auguste 2016 a bol zverejnený spolu so Správou o hodnotení. Verejnosť má možnosť sa vyjadriť nielen k vyhodnoteniu ale aj k vlastnému strategickému dokumentu.
2.	Ministerstvo obrany Slovenskej Republiky, sekcia majetku a infraštruktúry	Základnou požiadavkou určenej cestnej siete je zabezpečenie stálej prejazdnosti. Z hľadiska dlhodobých zámerov a predpokladaných potrieb ozbrojených síl bude v súlade s postupnou výstavou cestnej infraštruktúry Slovenska posudzované zaradenie novovybudovaných diaľničných úsekov, rýchlostných komunikácií a ciest I. triedy do systému určených automobilových ciest s dôrazom na napojenie na dopravné koridory EÚ.	Informácia sa berie na vedomie.
		Základnou požiadavkou určenej železničnej siete je zabezpečiť presuny ozbrojených síl na území Slovenskej republiky s dôrazom na naloženie a vyloženie osôb, techniky a materiálu v záujmových priestoroch. Z hľadiska dlhodobých zámerov a predpokladaných potrieb ozbrojených síl je prioritným	Informácia sa berie na vedomie.

		zámerom zabezpečenie trvalej prejazdnosti určenej železničnej siete pre potreby presunu ozbrojených síl a vybudovanie udržiavacích nakladacích a vykladacích rámp a priestorov vo vybraných priestoroch.	
		Vzhľadom na uvedené skutočnosti, t.j. umiestnenie vojenských objektov a zariadení (vrátane ich ochranných pásiem) a predpokladané potreby a zámery ozbrojených síl v oblasti určenej cestnej a železničnej infraštruktúry na území Slovenskej republiky, žiadame pri príprave a realizácii rozvojových zámerov dopravnej infraštruktúry spolupracovať s ministerstvom obrany Slovenskej republiky.	Požiadavka smeruje k ďalším fázam prípravy projektov.
3.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Sekcia krízového riadenia	Z hľadiska vecnej pôsobnosti MV SR súhlasíme s predloženým návrhom bez doplňujúcich pripomienok.	Bez pripomienok.
4.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Sekcia európskych programov a projektov	Na str. 13. v časti Vplyvy na povrchové a podzemné vody sú okrem iného zmienené i prírodné minerálne vody a prírodné liečivé vody, s tým, že vplyvy je potrebné predovšetkým riešiť pri umiestňovaní stavieb a ich technickým riešením. Z hľadiska ochrany záujmov podľa zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v súlade s prvým odsekom na str. 21, požadujeme v správe o hodnotení na strategickej úrovni <u>popísať vplyvy na prírodné liečivé zdroje a prírodné minerálne zdroje (a ich ochranné pásma)</u> a klimatické podmienky vhodné na liečenie, chránené zákonom č. 538/2005 Z. z. a stanoviť príslušné <u>opatrenia na elimináciu možných vplyvov</u> . Preto požadujeme doplniť do textu na str. 21, ako štvrtú odrážku v kľúčových témach, ktoré budú ďalej v SEA riešené, aj text: „vplyvy na prírodné liečivé zdroje a prírodné minerálne zdroje (a ich ochranné pásma) a klimatické podmienky vhodné na liečenie, chránené zákonom č. 538/2005 Z. z.“	Vplyvy na prírodné minerálne zdroje a prírodné liečivé zdroje a ich ochranné pásma boli vyhodnotené a sú obsiahnuté v kapitole IV.3.6. na úrovni umožnenej mierkou stratégie. Vplyv na klímu je len sprostredkovaný cez emisie skleníkových plynov, ktoré boli vyhodnotené v kap. IV.3.2. Vplyv na niektoré segmenty mikroklimy kúpeľov chráni zákon.
5.	Banskobystrický samosprávny kraj	Do SPRD SR 2030... žiadame zaradiť ako prioritné stavby do indikatívneho zoznamu: – rýchlostnú komunikáciu R1 Trnava – Nitra – Žarnovica – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica - Ružomberok, križovatka D1 – rýchlostnú komunikáciu R2 – Chocholná, križovatka D1 – Bánovce nad	SPRD SR 2030 neobsahuje indikatívny zoznam projektov. Uvedené stavby sú súčasťou navrhovaných opatrení. Konkrétne projekty k realizácii budú určené v nasledujúcich krokoch.

		<p>Bebravou – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rimavská Sobota – Rožňava – Košické Oľšany, križovatka D1</p> <ul style="list-style-type: none"> – rýchlostnú komunikáciu R3 Zvolen – Šahy – rýchlostnú komunikáciu R7 – Bratislava, Prievoz, križovatka D1 – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec, križovatka R2 – terminál kombinovanej dopravy Zvolen (Budča) – dobudovanie a modernizácia letiska Sliač (letisko hlavnej siete pre medzinárodnú dopravu) <p>Naše požiadavky sú v súlade s Konceptiou územného rozvoja Slovenska a národnými dokumentmi v oblasti dopravy.</p>	
6.	Úrad Košického samosprávneho kraja	Úrad Košického samosprávneho kraja súhlasí s navrhovaným strategickým dokumentom.	Bez pripomienok.
7.	Trnavský samosprávny kraj, Sekcia hospodárskej stratégie	<p>Našou hlavnou prioritou je porovnanie súladu predloženého dokumentu s naším ÚPN R TTSK a určenie jeho rizík z hľadiska vplyvu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Tieto riziká pre ŽP (ako aj konkrétnejšie detaily umiestňovania dopravnej infraštruktúry) sú predovšetkým riešené na úrovni územného plánovania a prípravy vlastných projektov a ich posudzovania (EIA). Vzhľadom na skutočnosť, že predložený dokument je všeobecnou stratégiou, nemáme k nemu žiadne pripomienky.</p> <p>Odbor dopravnej politiky Vám po oboznámení sa s predmetným dokumentom oznamuje, že z hľadiska ochrany záujmov ciest II. a III. triedy, ktoré sú vo vlastníctve Trnavského samosprávneho kraja, nemá k nemu pripomienky.</p>	Bez pripomienok.
8.	Žilinský samosprávny kraj	<p>Na základe uvedeného Žilinský samosprávny kraj nemá pripomienky k predloženému Oznámeniu o strategickom dokumente.</p> <p>Zároveň si dovoľujeme upozorniť, že v kapitole III. „Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia“, časť 1 „Požiadavky na vstupy“ je potrebné v nadväznosti na nižšie uvedený text uvádzať ako podklad pre spracovanie stratégie <u>Zmeny a doplnky č. 1 Konceptie územného rozvoja Slovenska 2001</u> (KURS 2011), ktorých záväzná časť bola vyhlásená Nariadením Vlády SR č. 461/2011.</p>	Bez pripomienok.
9.	RNDr. Anna Zemanová	Na základe preštudovania si oznámenia o strategickom dokumente SPRD SR 2030 zasielam nasledovné stanovisko a požiadavku o zapracovanie do Rozsahu hodnotenia.	Územné generely a územné plány VÚC boli organickou súčasťou analytického procesu strategického dokumentu. SPRD

		<p>1. Na úrovni samosprávnych krajov sú spracované aktuálne územné plány príslušných VUC. Väčšina z nich pracovala s územnoplánovacími podkladmi na úrovni Generelov dopravy príslušných krajov. Požadujem, aby z jednou z požiadaviek v analytickej časti bolo zosúladenie strategického plánu s územnými plánmi, vyhodnotenie výsledkov Generelov dopravy.</p>	SR 2030 navrhuje opatrenia, ktoré sú v súlade s územnými plánmi samosprávnych krajov. MDVRR SR spolupracuje s príslušnými mestami na aktualizácii Generelov dopravy, ktoré budú v budúcnosti podkladom pre aktualizáciu stratégie.
		<p>2. Strategický plán rozvoja cestnej dopravy realizovať na základe aktuálneho dopravného prieskumu, výsledky ktorého budú v rámci strategického dokumentu prístupné verejnosti k preštudovaniu.</p>	Dopravný prieskum bol vstupom do dopravného modelu, pričom boli použité výsledky zo sčítania v r. 2010 prepočítané na r. 2014. Výsledky sčítania 2015 nebolo možné využiť, lebo dopravný model bol pripravovaný pred dokončením tohto sčítania. Výsledky dopravných prieskumov sú zverejnené na webu Slovenskej správy ciest (http://www.ssc.sk/sk/Rozvoj-cestnej-siete/Dopravne-inzinierstvo.ssc).
		<p>3. V strategickom dokumente sa venovať k doriešeniu nesystémového usporiadania cestnej siete – cesty 1. a 2. triedy na území Hlavného mesta SR, vrátane údržby a výstavby predmetných komunikácií.</p>	Strategický dokument rieši otázky celej cestnej siete SR komplexne. Rozvoj ciest 1. triedy je súčasťou OPC11, konkrétne úseky k riešeniu nie sú stanovené. Cesty 2. triedy nie sú v stratégii riešené.
10.	Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií	<p>II. Základné údaje o strategickom dokumente</p> <p>2. Charakter</p> <p>S prihliadnutím na, v minulosti dlhodobo neriešené problémy v dopravnej infraštruktúre i zastaralom strojovom parku železničných koľajových vozidiel, ako aj neriešenie technických a technologických zariadení i stavieb na ich správu a údržbu.</p>	Konštatovanie.
		<p>III. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie vrátane zdravia</p> <p>1. Požiadavky na vstupy</p> <p>V dokumente sa hovorí o posilnení regulačného úradu (dopravný úrad) – tento je personálne nedostatočný, aby naplnil povinnosti vyplývajúce z platnej</p>	Uvedená Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020 nie je predmetom súčasného hodnotenia, schválený dokument predstavuje podklad pre tvorbu SPRD SR 2030.

	<p>legislatívy. Bez toho, aby bol predložený dopravný model SR je ťažké posudzovať predložený materiál.</p> <p>a) Stratégia rozvoja dopravy do r. 2020</p> <p>V súvislosti s liberalizáciou železničnej dopravy zdefinovať vysoko funkčný mechanizmus kontroly činnosti dopravcov v súvislosti s dodržiavaním národnej legislatívy a legislatívy EU týkajúcej sa pracovnej doby a odpočinku mobilného personálu.</p> <p>Je nutné zdefinovať podporu jednotlivých železničných zásielok ako všeobecný záujem, nakoľko prípadný presun dopravy z koľají na cesty neúmerne zaťažuje cestnú infraštruktúru a záťaž na životné prostredie.</p>	<p>Dopravný model SR bol využitý pri príprave stratégie. Postup prác na modeli bol opakovane medializovaný a pri ukončení prác bola uskutočnená prezentácia výsledkov pre odbornú verejnosť. Samotný model ako softvérový nástroj nie je možné vzhľadom k licenčným podmienkam zverejniť. Výstupy z modelu sú dostupné na vyžiadanie, uvažuje sa nad ich zverejnením na webovom sídle MDVRR. Hlavné závery posúdenia navrhovaného a nulového variantu z dopravného modelu sú uvedené v kap. IV.1 SoH.</p> <p>Činnosť dopravcov SR nie je predmetom dopravnej stratégie. Predmetný problém môže byť riešený v rámci parciálnej štúdie. Primárnym záujmom strategického dokumentu je brať do úvahy environmentálne aspekty modálnych presunov.</p>
	<p><u>Vo fáze implementácie stratégie</u> Potreba riešenia presunu prepravy kamiónovej dopravy z ciest na železničnú dopravnú cestu, najmä v chránených krajinných územiach národného a EU významu.</p> <p>a) Pôda Potreba vyváženia aj v súvislosti s ekologickou železničnou dopravou – súvisí s riešením elektrifikácie železničnej dopravnej cesty najmä v chránených územiach SR (ochrana spodných vôd, aj minerálnych, kúpeľníctvo, jaskyne, chránené prírodné územia národného a EU významu (v EU je to bežné). Zábery pôdy sú jednoduchšie pri železničnej dopravnej ceste ako pri riešení</p>	<p>Zvýšenie podielu železničnej nákladnej dopravy je predmetom ciele stratégie OPŽ2.</p> <p>Zábery pôdy sú v Správe o hodnotení na strategickej úrovni hodnotené (kap. IV.3.9).</p>

	<p>cestnej dopravy.</p> <p>b) Voda</p> <p>1. Potreba ochrany spodných vôd, ale aj podloží, ktorými pretekajú a ktoré ich čistia, mineralizujú a pod. V SR máme významné minerálne pramene, ktoré je treba chrániť, ale aj kvalitnú spodnú vody.</p> <p>2. Potreba riešenia prevádzkovej vody (nepitnej) s nižšími nákladmi na jej úpravu i jej spätné využitie s menšími nákladmi na recyklovanie – spôsob ochrany vôd.</p> <p>e) Doprava a nároky na pracovné sily</p> <p>Diaľnice menia celkový kolorit prírody a krajiny. Je potrebné riešiť v spolupráci s architektom celkovú kompozíciu do situovania dopravných stavieb v rámci krajinnej architektúry!</p>	<p>Vplyvy na povrchové a podzemné vody, vrátane minerálnych, a vplyvy na spotrebu vody sú v Správe o hodnotení na strategickej úrovni hodnotené v kap. IV.3.6.</p> <p>Vplyvy na krajinný ráz sú hodnotené v Správe o hodnotení v kap. IV.3.5 na strategickej úrovni. Architektonické riešenie musí byť hodnotené na úrovni projektov.</p>
	<p>2. Údaje o výstupoch</p> <p>Koordinácia autobusovej a vlakovej dopravy je ťažko uskutočniteľná za súčasného stavu prerozdelenia kompetencií. V prípade sporov musí mať kompetenciu „Dopravná autorita (dopravný úrad) rozhodnúť.</p> <p>V materiáli chýba riešenie dopravy na územiach, kde bola zrušená osobná doprava.</p> <p>Moderná a bezpečná infraštruktúra s dôrazom na vybudovanie rádiových sietí s možnosťou núdzového zastavenia vlakov v prípade nebezpečenstva na celej sieti železničnej infraštruktúry v SR.</p> <p>g) Ovplyvňovanie zložiek životného prostredia</p> <p>Dlhodobé neriešenie riečísk (riek a potokov) od nánosov z prítokových vôd (topenie snehu a pod.) spôsobuje záplavy území a tým aj postupnú deštrukciu už vybudovaných ciest a železničnej dopravnej cesty (vrátane mostov, spevnených svahov a pod.). Je potrebné predchádzať deštrukcii podloží</p>	<p>Opatrenie stratégie OPVO2 navrhuje zriadenie národnej dopravnej autority, ktorá bude zodpovedná za celkovú koncepciu dopravnej obslužnosti Slovenska.</p> <p>Stratégia smeruje k preferencii verejnej osobnej dopravy. Opatrenia sú definované všeobecne na národnej úrovni a nemôžu preto riešiť jednotlivé lokálne problémy.</p> <p>Bezpečnosť dopravy je jedným z cieľov stratégie.</p> <p>Problematika povodní a zosuvov je riešená v kap. IV.3.7 a IV.3.8 SoH. V kap. V. sú uvedené odporúčania na prevenciu týchto negatívnych vplyvov.</p>

		i dopravných stavieb a v širších súvislostiach riešiť a koordinovať stavebné diela zakomponované do prírody (tzn. stavby dopravných systémov). V prevažnej miere sa riešia dôsledky z povodní, čo už je neskoro.	
		Vplyvy na flóru, faunu a krajinu Je potrebné posudzovať konkrétne stavby v kontexte nielen užších, ale aj širších súvislostí a ich dopadov na životné prostredie a zdravie človeka. Najjednoduchšie je keď sa to vyrieši už v prípravnej a projektovej fáze, no netreba zabúdať, že niektoré problémy sa nedajú predvídať a ani dopredu vyriešiť, nakoľko vystanú až pri realizácii dopravných stavieb.	V Správe o hodnotení strategického dokumentu bolo vykonané posúdenie vplyvov opatrení na takej úrovni, ktorá je umožnená mierou podrobnosti stratégie (kap. IV.3.5 SoH). Konkrétne stavby musia byť podrobne posúdené na projektovej úrovni, lebo súčasťou stratégie nie je územné vedenie ani technické riešenie stavieb.
		Všeobecne k materiálu Prioritou štátu musí byť v železničnej doprave podpora „Národného dopravcu v osobnej a nákladnej doprave“. Nepripustiť liberalizácie železničnej osobnej dopravy bez prijatia jednotných pravidiel a stratégie. Na základe týchto podmienok stanoviť „ktoré trate áno a ktoré nie“. U „Národných dopravcov“ (Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.) pravidelne obnovovať (zabezpečiť finančné zdroje) rušňový a vozňový park a u (Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.) pravidelne obnovovať vozový park a zazmluvniť (Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme) primeraný zisk.	Požiadavka smeruje proti pravidlám spravodlivej a rovnnej hospodárskej súťaže a nie je možné ju akceptovať. Obnova vozidlového parku vo verejnej doprave je predmetom opatrení OPVO3. Prístup k podpore aj objednávanie dopravy zo strany autorít musí byť na základe rovných pravidiel pre všetkých dopravcov.
11.	Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia	MŽP SR má tieto pripomienky a odporúčania k predloženému materiálu: A) Združenie Slatinka zaslalo stanovisko: ... <i>požiadavky sú uvedené vyššie v č. 1...</i> S uvedenými požiadavkami sa MŽP SR stotožňuje.	Požiadavky sú riešené vyššie (č. 1).
		B) Zjednotiť terminológiu, napr. slovo ekologicky zameniť za environmentálny.	Bolo rešpektované v Správe o hodnotení.
		C) 1. V kap. III.1 (Požiadavky na vstupy) v bode „Doprava a nároky na pracovné sily“, chýba zmienka o predpokladaných dočasných zmenách existujúcich dopravných trás počas realizácie výstavby.	Dočasné zmeny dopravných trás počas výstavby musia byť riešené na úrovni projektov. Táto problematika je na úrovni detailu, ktorým sa celoštátna stratégia

		2. V kap. III.2.3 (Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie) v charakteristike hlavných aspektov životného prostredia odporúčame: - V časti „Vplyvy na povrchové a podzemné vody“ doplniť možné negatívne vplyvy na podzemné a povrchové vody v dôsledku havárií počas výstavby a prevádzky a navrhnúť opatrenia na ich elimináciu. V závislosti od charakteru zistených hydrogeologických pomerov zabezpečiť hydrogeologický monitoring rizikových lokalít. Pri zistení znečistenia podzemnej vody, pôdy a horninového prostredia v procese realizácie projektov, uplatňovať postupy stanovené zákonom č. 409/2011 Z. z. o niektorých opatreniach na úseku environmentálnej záťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov.	a jej hodnotenie nemôže zaoberať. Hodnotenie vplyvov na povrchové a podzemné vody vrátane prípadných havárií bolo vykonané v SoH kap. IV.3.6 na úrovni primeranej strategickej úrovni dokumentu. Na rovnakej úrovni sú aj navrhnuté opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov (kap. V.). Podrobnejšie hodnotenie, zabezpečenie monitoringu rizikových lokalít a riešenie znečistenia vody sa musí uskutočniť na projektovej úrovni.
		- V časti „Vplyvy na pôdy, horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf“ je konštatované, že všetky zásahy do horninového prostredia sa budú vykonávať na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu. Vzhľadom na skutočnosť, že vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf budú vplyvy významné, tieto bude potrebné eliminovať účinnými technickými a preventívnymi opatreniami. Dôležité budú i terénne úpravy a zásahy do krajiny, nakoľko významná časť novej dopravnej infraštruktúry bude orientovaná do hornatých častí Slovenska s predpokladom vyšších požiadaviek na terénne úpravy a zásahy. Ďalej odporúčame upozorniť aj na možné negatívne vplyvy na znečistenie horninového prostredia v dôsledku havárií počas výstavby a prevádzky, a v tejto súvislosti navrhnúť opatrenia na ich elimináciu.	Bolo rešpektované v Správe o hodnotení. Vplyvy boli hodnotené v kap. IV.3.8, opatrenie na elimináciu negatívnych vplyvov sú uvedené v kap. V.
		V texte chýba upozornenie na riziká spojené s výskytom svahových deformácií na území SR a v strategickom dokumente odporúčame doplniť informácie, ktoré uvádza „Správa o havarijných svahových deformáciách a o nevyhnutnosti eliminácie hrozieb na životy a majetok obyvateľov“ schválená uznesením vlády SR č. 413/2013 a „Program prevencie a manažmentu zosuvných rizík (2014-2020)“, schválený uznesením vlády SR č. 738/2013. V závislosti od charakteru zistených inžinierskogeologických a hydrogeologických pomerov sa v nestabilných územiach požaduje zabezpečiť monitorovací systém svahových deformácií a návrh riešenia sanačných opatrení.	Upozornenie na rizika spojená s výskytom svahových deformácií sú uvedené v Správe o hodnotení (kap. IV.3.8). Monitoring svahových deformácií a sanačné opatrenia musia byť zaistené na projektovej úrovni.
		K problematike ťažby stavebných surovín a s tým súvisiacim otváraním zemníkov je potrebné doplniť, že povolenie ťažby ložísk nevyhradených nerastov podmieňujeme	Pripomienka smeruje na projektovú úroveň, na ktorej musí byť riešené množstvo a získavanie nerastných surovín. V SPRD SR 2030 nie sú riešené konkrétne

	<p>spracovaním výpočtu zásob a ich schválením na Ministerstve životného prostredia podľa zákona 569/2007 Z. z. o geologických prácach (geologický zákon) a vyhlášky č. 51/2008 Z. z., ktorou sa vykonáva geologický zákon. Za legálnu ťažbu surovín v tomto prípade považujeme jej prípravu, riešenie a zabezpečenie vo všetkých etapách stavebnej projektovej dokumentácie v súvislosti s dopravnými stavbami. Nevyhnutné je riešiť aj zabezpečenie prírodných zdrojov na ich výstavbu s jednoznačným vyčlenením konkrétnych lokalít v krajine vrátane posúdenia vplyvu na životné prostredie (ak sú prekročené prahové hodnoty) a zabezpečenia korektnej rekultivácie územia po ukončení činnosti. Toto je nevyhnutné riešiť v príslušnej etape stavebnej dokumentácie a posúdiť pre celú stavbu vrátane potrieb konkrétnych prírodných zdrojov na mieste ich využitia. To znamená, že zdroje stavebných surovín v okolí stavby v procese posudzovania už majú mať schválené zásoby a schválený plán využitia ložiska nevyhradeného nerastu. Doterajšie skúsenosti pri výstavbe diaľnic sa z tohto pohľadu v Európe označujú často ako ilegálna ťažba. Netýka sa to samozrejme ložísk nerastov s povolenou banskou činnosťou, resp. činnosťou vykonávanou banským spôsobom podľa príslušnej legislatívy, ak tieto zabezpečujú dodávku surovín pre stavbu, ako aj využívania materiálu, ktorý sa získava z horninového prostredia priamo v trase stavby (zárezy, tunely, portály) a táto činnosť tvorí súčasť posudzovania v procese EIA pri výbere trasy stavby. Naopak, zemníky (dočasne využívané ložiská zemín a štrkopieskov ako nevyhradených nerastov) mimo trasy cestného telesa sa často vymykajú z procesu posudzovania, s následným nekorektným ukončením ťažby. Môže to mať vplyvy na vyvolanie dlhodobých geologických dopadov, napríklad erózie, ktorá nakoniec spôsobí nestabilitu horninového prostredia v danom mieste. Časté je aj ovplyvnenie horninového prostredia obsahujúceho útvary podzemných vôd a tiež chemizmu podzemných vôd a pod.</p>	<p>zdroje stavebných surovín. Hodnotenie stratégie predpokladá dodržiavanie zákonov na nadväzujúcich úrovniach.</p>
	<p>- V časti „Vplyvy na produkciu odpadov“ medzi relevantné ciele ochrany životného prostredia je potrebné rozhodne zaradiť aj recykláciu stavebného odpadu, zvýšenie využitia odpadov z ťažobného priemyslu, z priemyselných technologických odpadov, ale napríklad aj z antropogénne podmienených sedimentov vo vodných nádržiach. Po preukázaní vyhovujúcich kvalitatívnych vlastností týchto materiálov, je vhodné považovať ich za plnohodnotné druhotné zdroje stavebných surovín. K tomu je potrebné doplniť rozvoj výskumnej bázy pre danú problematiku a prijatie príslušných politík v nadväznosti na programové ciele pre „Európa efektívne využívajúca zdroje“ a snahu podporiť vývoj obehového hospodárstva. Významné, možno najvýznamnejšie možnosti v danej oblasti sú práve v strategickom plánovaní dopravnej infraštruktúry a jej výstavby. Najmä, ak sú obstarávateľom orgány a organizácie, ktoré sú štátne alebo štátom kontrolované. V takom prípade predpokladáme, že autoritatívna požiadavka pre tzv. zelené obstarávanie (green procurement) s požiadavkou na uplatnenie takýchto materiálov je za rezort životného prostredia plne legítimná. Povedie to aj k zvýšeniu efektívnosti využívania prírodných zdrojov.</p>	<p>Ciele životného prostredia boli doplnené (kap. III.5). Požiadavka na zelené obstarávanie je súčasťou navrhovaných opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov (kap. V.).</p> <p>Požiadavka na rozvoj výskumnej bázy a prijatie príslušných politík presahuje rámec posudzovanej stratégie.</p>

		<p>- V časti „Zhrnutie najvýznamnejších predpokladaných vplyvov“ požadujeme doplniť vyššie uvedené pripomienky a odporúčania medzi „Potenciálne negatívne vplyvy“ (str.16-17) ako možný negatívny vplyv na pôdu, stabilitu horninového prostredia, kolektory podzemných vôd, reliéf a ráz krajiny. Tieto možné negatívne vplyvy je nevyhnutné riešiť už vo fáze projekcie a nevyhnutné je zabezpečiť ich elimináciu ešte pred ukončením činnosti. Za vhodné považujeme zaradiť túto tému aj do tabuľky č. 2 „Relevantné ciele ochrany životného prostredia“ na str. 17.</p>	<p>V SoH sú riešene aj negatívne vplyvy na pôdu, horninové prostredie, podzemné vody, reliéf a ráz krajiny, nakoľko je to umožnené mierou všeobecnosti dokumentu.</p>
		<p>3. V kap. III.5 (Vplyvy na chránené územia ...) v časti „Možné vplyvy na chránené ložiskové územia“ doplniť zabezpečenie ochrany nerastného bohatstva pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry v súlade so zákonom č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov.</p>	<p>Zabezpečenie ochrany ložísk nerastných surovín v súlade s citovaným zákonom je uvedené v opatreniach k zmierneniu negatívnych vplyvov (kap. V.).</p>
		<p>D) Na str. 17, tab. č. 2 : relevantné ciele ochrany životného prostredia, téma ovzdušia, prvý odsek <u>zmeniť znenie</u> podľa textu podľa §5 zákona č. 137/2010 Z. z. zákona o ovzduší: „Cieľom v kvalite ovzdušia je udržať kvalitu ovzdušia v miestach, kde je dobrá kvalita ovzdušia a v ostatných prípadoch zlepšiť kvalitu ovzdušia. Dobrou kvalitou ovzdušia je úroveň znečistenia ovzdušia nižšia ako je limitná hodnota a cieľová hodnota“.</p>	<p>Bolo upravené.</p>
		<p>E) RNDr. Anna Zemanová, Bratislava uvádza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na úrovni samosprávnych krajov sú spracované aktuálne územné plány príslušných VUC. Väčšina z nich pracovala s územnoplánovacími podkladmi na úrovni Generelov dopravy príslušných krajov. Požadujem, aby z jednou z požiadaviek v analytickej časti bolo zosúladenie strategického plánu s územnými plánmi, vyhodnotenie výsledkov Generelov dopravy.“ 2. Strategický plán rozvoja cestnej dopravy realizovať na základe aktuálneho dopravného prieskumu, výsledky ktorého budú v rámci strategického dokumentu prístupné verejnosti k preštudovaniu. 3. V strategickom dokumente sa venovať k doriešeniu nesystémového usporiadania cestnej siete – cesty 1. a 2. triedy na území Hlavného mesta SR, vrátane údržby a výstavby predmetných komunikácií. <p>S uvedenými požiadavkami sa MŽP SR stotožňuje.</p>	<p>Požiadavky sú riešené vyššie (č. 9)</p>

		<p>F) V návrhu <u>strategického dokumentu</u> uviesť odporúčania, aby sa nezasahovalo do chránených území a nezaberali sa mimo chránených území kvalitné krajinné prvky (napr. lúky, remízky, lesíky v poľnohospodárskej krajine, mokrade, vrátane vodných plôch, tokov a ich brehových porastov).</p> <p>V <u>správe o hodnotení</u> odporúčame vyhodnotiť:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zásahy do chránených území. - Mieru fragmentácie hodnotných krajinných prvkov. - Narušenie migračných trás. - Kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami. - Riziko šírenia invázných druhov. - Zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability. 	<p>Strategický dokument odporúčanie neuvádza. V kap. V. SoH je preto odporúčané doplniť do stratégie zásadu „Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov voliť trasy s ohľadom na chránené územia, územia Natura 2000 a hodnotné krajinné prvky a posúdiť územné vedenie na úrovni územných plánov procesom SEA.“ Požiadavka vylúčiť akékoľvek zasahovanie do kvalitných krajinných prvkov nie je splniteľný.</p> <p>Hodnotenie bolo vykonané v SoH (kap. IV.3.5) na úrovni, ktorá je umožnená mierov všeobecnosti dokumentu.</p>
		<p>Vzhľadom na skutočnosť, že nemožno vylúčiť významný vplyv na územie európskeho významu a územie patriace do európskej sústavy chránených území, požadujeme hodnotenie vplyvov návrhu strategického dokumentu na tieto územia podľa čl. 6 ods. 3 smernice rady č. 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Hodnotenie vplyvov návrhu strategického dokumentu odporúčame uvádzať ako samostatnú prílohu správy o hodnotení návrhu strategického dokumentu.</p>	<p>Samostatné hodnotenie vplyvov na územia európskeho významu a vtáčie územia bolo vykonané a je prílohou 2 SoH.</p>
		<p>V prípade, ak existujú negatívne vplyvy návrhu strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody, je potrebné navrhnuť zmierňujúce opatrenia.</p>	<p>V SoH boli navrhnuté zmierňujúce opatrenia (kap. V.).</p>
		<p>Pri vypracovávaní správy o hodnotení, vrátane zmierňujúcich opatrení, odporúčame spolupracovať so Štátnou ochranou prírody SR.</p>	<p>Konzultácia so Štátnou ochranou prírody V Banskej Bystrici prebehla 11. augusta 2016.</p>
		<p>G) Upozorňujeme na skutočnosť, že materiál svojim charakterom <u>podlieha posudzovaniu vplyvov presahujúcich štátne hranice</u>. Konkrétny postup a naplnenie tejto požiadavky vychádza zo zákona č. 24/2006 Z. z. Detaily môžu byť spresnené na rozsahu hodnotenia.</p>	<p>Cezhraničné vplyvy boli vyhodnotené (kap. VIII. SoH) a priebeh cezhraničného posudzovania bol predbežne konzultovaný s MŽP.</p>

		<p>H) Podľa §6a), ods. 1 zákona - dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením.</p> <p>Podľa §6a) ods. 5 zákona - dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.</p>	<p>Berie sa na vedomie. Verejnosť má možnosť zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu. Verejnosť mala možnosť vyjadriť sa k oznámeniu o strategickom dokumente aj k rozsahu hodnotenia, všetky pripomienky sú vyhodnotené v tejto prílohe SoH. Ďalej sa bude možné vyjadriť aj k SoH a k návrhu stratégie, ktorý je zverejnený spolu so SoH, a zúčastniť sa verejného prerokovania. Počas celého SEA procesu môže verejnosť požiadať o konzultácie v zmysle § 63 zákona.</p>
12.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí, odbor rozvojovej spolupráce a humanitárnej pomoci	<p>Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR si preto dovoľuje odporučiť zahrnúť odkaz na Agendu 2030 do Strategického plánu rozvoja dopravy do roku 2030, konkrétne v časti „Vzťah k iným strategickým dokumentom“, či pri formulovaní samotnej stratégie. Implementácia cieľov udržateľného rozvoja a monitorovanie plnenia cieľov za špecifické oblasti by mali harmonizovať so samotnou implementáciou plánu rozvoja dopravného systému a monitorovaním vplyvov na životné prostredie, nárokov na energiu alebo verejné zdravie. Viaceré ciele udržateľného rozvoja súvisia s agendou rezortu MDVRR SR (cieľ č. 9 - Vybudovať pevnú infraštruktúru, podporovať inkluzívnu a trvalo udržateľnú industrializáciu a posilniť inovácie, cieľ č. 10 - Znížiť rozdiely v rámci a medzi krajinami, cieľ č. 11 - Premeniť mestá a ľudské obydliá na inkluzívne, bezpečné, odolné a trvalo udržateľné). Konkrétnejšia debata ohľadom gescie jednotlivých cieľov udržateľného rozvoja bude s určitosťou prebiehať na rôznych úrovniach a fórach v priebehu nasledujúcich mesiacov.</p> <p>Preto by sme Vás chceli požiadať aj o opakované posúdenie relevantnosti jednotlivých cieľov Agendy 2030 pre pripravovaný Strategický plán rozvoja dopravy do r. 2030 a prípadnú aktualizáciu gescie resp. participácie Vášho rezortu nad jej rámcovými aj čiastkovými cieľmi. Teším sa aj do budúcnosti na takýto konštruktívny prístup z Vašej strany k našej spolupráci.</p>	<p>Agenda 2030 bola riešiteľom stratégie vzatá do úvahy pri spracovaní strategického dokumentu a bola zaradená medzi relevantné európske strategické a koncepcné dokumenty (kap. 1.4.1 SPRD SR 2030).</p> <p>Návrhy na monitorovanie vplyvov na životné prostredie sú v kap. VII. SoH.</p>
13.	Ministerstvo hospodárstva SR	<p>V rámci materiálu žiadame zaradiť do riešenia cestnej infraštruktúry problematiku nabíjajúcich a plniacich staníc pre alternatívne motory v zmysle cieľov stratégie Európa 2020 a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne</p>	<p>Problematika nabíjajúcich a plniacich staníc pre alternatívne motory je v stratégii zahrnutá v cieľoch SGC5, ŠHC3 a v opatrení OPS7.</p>

		palivá.	
14.	Nitriansky samosprávny kraj	Bez pripomienok	
15.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb	Bez pripomienok	
16.	Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR	Bez pripomienok	
17.	Úrad vlády SR, kancelária VÚ	Bez pripomienok	
18.	Ministerstvo financií SR, sekcia rozpočtovej politiky	Bez pripomienok	
19.	Ministerstvo kultúry SR, odbor projektového riadenia	Bez pripomienok	
20.	Bratislavský samosprávny kraj	Odbor dopravy BSK odporúča zapracovať do strategického dokumentu návrhy Bielej knihy o doprave, ktorá určuje limity pre presun prepravy z nekoľajovej dopravy na koľajovú, hlavne prímestskú, v rozsahu 30% cestujúcich do roku 2030 a 50% cestujúcich do roku 2050.	Stratégia rieši problematiku verejnej dopravy komplexne aj z hľadiska možných presunov časti cestujúcich z cestnej dopravy na koľajovú. Biela kniha o doprave je jedným z dokumentov, z ktorých stratégia vychádza a sú explicitne uvedené v stratégii. Posilnenie železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy je jedným z cieľov stratégie (ŠŽ1).
		Bratislavský samosprávny kraj po oboznámení sa s predloženým oznámením žiada o zapracovanie všetkých regionálnych a nadregionálnych návrhov na území BSK v oblasti dopravnej infraštruktúry (podľa návrhu ÚPN R – BSK) do strategického dokumentu a do správy v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.	Územné plány všetkých vyšších územných celkov SR sú vstupom analytickej časti strategického dokumentu a boli v stratégii zohľadnené. V súlade s odporúčaniami JASPERS bola stratégia vypracovaná

			<p>v miere detailu, ktorý zodpovedá charakteru celoštátnej stratégie, tzn. po úroveň opatrení.</p> <p>Správa o hodnotení musí vyhodnotiť vplyvy opatrení obsiahnutých v strategickom dokumente. Žiadne iné projekty nemôže navrhovať ani hodnotiť. Hodnotí teda len tie návrhy územných plánov, ktoré sú zahrnuté do opatrení odporúčaných stratégiou k realizácii.</p>
21.	Ministerstvo spravodlivosti SR, sekcia legislatívy	Bez pripomienok	

Vyhodnotenie pripomienok k rozsahu hodnotenia

P.č.	Dotknutý orgán/verejnosc	Pripomienka	Vyhodnotenie
1.	Združenie miest a obcí Slovenska		Bez pripomienok.
2.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	Nepredkladáme k materiálu Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030 pripomienky.	Bez pripomienok.
3.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	V zmysle vašej žiadosti o doručenie prípadných písomných pripomienok k uvedenému uvádzame, že nemáme zásadné pripomienky. Uvítame však, keď sa v rámci tohto dokumentu z pohľadu našich kompetencií zobrazí smerovanie dopravy aj v podobe uľahčujúcej transport deťom, školskej mládeži, vedeckej komunite, ku školám a k športoviskám, a aby sa neopomenul ani výskum dopravy a jej infraštruktúry.	Zlepšenie podmienok pre verejnú osobnú dopravu a jej preferencia aj zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu sú súčasťou navrhovaných opatrení SPRD SR 2030, čím sa prispeje k riešeniu uvedenej problematiky. Výskum dopravy nie je predmetom stratégie.
4.	Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky	Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky... požaduje rozsah hodnotenia doplniť o nasledovné: Vyhodnotiť spôsob ochrany území patriacich do pásiem hygienickej ochrany vodných zdrojov slúžiacich na hromadné zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou (rešpektovanie vyhlásených ochranných pásiem území vodných zdrojov a prijatie opatrení na ich ochranu);	Súčasťou Správy o hodnotení je vyhodnotenie kolízií s chránenými vodohospodárskymi oblasťami, vodárenskými zdrojmi a ich ochrannými pásmami, nakoľko to bolo umožnené mierou podrobnosti koncepcie (kap. IV.3.6 SoH) a sú navrhnuté opatrenia na prevenciu negatívnych vplyvov (kap. V.).
		Vyhodnotiť vplyv strategického dokumentu na znečistenie ovzdušia v obývaných oblastiach oproti nulovému variantu (emisná, imisná záťaž, opatrenia na zníženie resp. elimináciu negatívnych vplyvov) so zameraním na verejnú osobnú dopravu;	V SoH bolo vykonané porovnanie návrhovej varianty s nulovou z hľadiska emisnej záťaže. Cestné komunikácie sú prízemnými zdrojmi emisií a najvyššie koncentrácie nastávajú v ich tesnej blízkosti, ďalej od komunikácie klesajú. Imisné zaťaženie v najviac ovplyvnených miestach je preto priamo úmerné veľkosti emisií na najbližších

			<p>komunikáciách. Relatívne porovnanie imisných vplyvov návrhovej a nulovej varianty bolo vykonané na základe emisného porovnania. (Hodnotená bola celková kumulatívna dopravná emisná hustota v príslušnej oblasti.) Porovnanie imisných koncentrácií pri jednotlivých variantoch stratégie nebolo v SEA vykonané, pretože to presahuje možnosti hodnotenia strategického dokumentu celoštátnej úrovne.</p> <p>Návrhovaný variant bol vyhodnotený tak, ako vyplýva zo stratégie.</p> <p>Opatrenia zamerané na verejnú dopravu neboli zahrnuté do dopravného modelu (okrem modernizácie vybraných železničných tratí) a sú charakterizované všeobecne, nemožno teda kvantifikovať ich vplyv na zmeny v emisiách. Tieto opatrenia boli vyhodnotené na kvalitatívnej úrovni. Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie sú navrhnuté v kap. V. SoH.</p>
		Vyhodnotiť environmentálne aspekty strategického dokumentu na podporu, ochranu a rozvoj verejného zdravia v urbanizovanom prostredí (zavádzanie systémových prvkov znižovania znečistenia ovzdušia a hluku ako napr. prvky zelenej infraštruktúry, protihlukové steny, nízkoemisné zóny v mestách, zvýšenie podielu nemotorovej dopravy atď.);	<p>Ide o detaily, ktoré nie sú na úrovni SEA riešené, ale musí byť zaistené a vyriešené na projektovej úrovni v rámci EIA, časti podpory zdravia - rozvoj cyklistiky, chôdze a ďalšie sú v SEA hodnotené.</p>

		Zohľadniť a zapracovať pri definovaní priorít v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry aktuálnu situáciu v oblasti expozície obyvateľstva hluku v životnom prostredí na základe strategických hlukových máp, resp. navrhnuté opatrenia v krátkodobom či dlhodobom horizonte na základe akčných plánov ochrany pred hlukom vypracovaných pre aglomerácie, ktoré majú viac ako 100 000 obyvateľov, väčšie pozemné komunikácie, ktoré majú viac ako 3 000 000 prejazdov motorových vozidiel za rok a väčšie železničné dráhy, ktoré majú viac ako 30 000 prejazdov vlakov za rok. Táto požiadavka súvisí s potrebou zabezpečenia súladu stratégie v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry s potrebou ochrany životného prostredia a zdravia pred hlukom v identifikovaných problémových lokalitách, vrátane prípadných opatrení na ochranu tichých oblastí.	Znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane hluku je jedným z cieľov stratégie a je zohľadnené pri výbere priorít.
5.	Prešovský samosprávny kraj	Pri umiestňovaní navrhovanej činnosti žiada rešpektovať záväznú časť platného ÚPN VÚC Prešovského kraja.	Stratégia neumiestňuje žiadnu činnosť.
6.	Žilinský samosprávny kraj	<p>Po preštudovaní predloženého rozsahu hodnotenia Žilinský samosprávny kraj požaduje do časti „2.2. Špecifické požiadavky“ doplniť nasledovné požiadavky:</p> <p>V správe o hodnotení strategického dokumentu porovnať a vyhodnotiť opodstatnenosť projektov z hľadiska:</p> <ul style="list-style-type: none"> o strategických dopravných trás na transeurópskej a národnej úrovni (TEN – T), o efektívnosti navrhovaných trás ciest vzhľadom k dopravnej obsluhu územia, ktorá predstavuje zmysel a cieľ výstavby cestných spojení (nezávisí len od dĺžky trasy cesty, ale predovšetkým od počtu obyvateľov, ktorých trasa cesty dopravne obsluži v čase dostupnosti cesty do 15 min), o z hľadiska dostupnosti obyvateľov na trasy diaľnic a rýchlostných ciest do 15 min posúdiť aj západný severo – južný koridor v úseku napojenie D1 – Martin – Turčianske Teplice – Banská Bystrica (v správe SEA Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 bol v rámci severo – južných prepojení vyhodnotený ako koridor s najvyšším percentom napojenia obyvateľov na nadradenú cestnú sieť) o dopravných a sídelných vzťahov dopravno gravitačných centier v zmysle záväznej časti Zmien a doplnkov č.1 Konceptie územného rozvoja SR 2001 	<p>Vyhodnotenie opodstatnenosti opatrení SPRD SR 2030 z dopravného hľadiska bolo riešené priamo v stratégii.</p> <p>V SoH sa hodnotili opatrenia predovšetkým z hľadiska ich možných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov. V kap. IV.1 sú zhrnuté vplyvy na dopravný systém.</p>

		<p>(ďalej KURS 2011), záväzného regulatívu č. 11.1: „Stabilizovať základné zónovanie Slovenskej republiky v priestoroch:</p> <p>11.1.1. Bratislava,</p> <p>11.1.2. juhozápadné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Nitra/Trnava,</p> <p>11.1.3. severozápadné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Žilina/Martin,</p> <p>11.1.4. stredné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Zvolen/Banská Bystrica,</p> <p>11.1.5. východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov.“</p> <p>Zároveň požadujeme v zmysle KURS 2011 v dopravných a územnoplánovacích súvislostiach uvádzať Žilinský samosprávny kraj ako súčasť regiónu Severozápadné Slovensko.</p>	
7.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky		Bez pripomienok.
8.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky		Bez pripomienok.