

# Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030

## STANOVISKO

(Číslo: 4273/2016- 1.7/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky podľa § 17 ods. 12  
č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých  
predpisov v znení neskorších predpisov (ďalej ako „zákon“)

### I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

#### 1. Názov

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

#### 2. Identifikačné číslo

30 416 094

#### 3. Adresa sídla

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovenská republika

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

Mgr. Juraj Méry, generálny riaditeľ sekcie riadenia projektov

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

tel.: +421 2 594 94 645

e-mail: juraj.mery@mindop.sk

### II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

#### 1. Názov

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (SPRD SR 2030)

#### 2. Charakter

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 predstavuje nový strategický dokument s celoštátnym dosahom dlhodobého charakteru.

#### 3. Hlavné ciele

Predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredie v správe o hodnotení je podľa SPRD SR 2030 rozvoj dopravy Slovenskej republiky, a to železničná, cestná, civilná letecká,

vodná, verejná osobná a nemotorová doprava. Predložený je **v jednom realizačnom variante**.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Ide o výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje **faktické naplnenie stanovených ex ante kondicionalít**. Financovanie rozvojových aktivít z európskych fondov v rokoch 2014 – 2020 je teda na tomto dokumente, resp. jeho schválení zo strany EK, priamo závislé.

Dokument bol pripravovaný v súlade s Akčným plánom pre prípravu Programového obdobia 2014 – 2020 v sektore doprava, tak ako ho na svojom druhom zasadnutí, v novembri 2012, schválila Pracovná skupina pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 – 2020.

Kľúčové problémy dopravného sektora boli identifikované na základe vykonania extenzívnych analytických činností. Analytická časť bola zameraná ako na jednotlivé dopravné módy, v delení na cestnú, železničnú, verejnú osobnú, vodnú dopravu a civilné letectvo, tak na problémy prechádzajúce naprieč dopravnými módmi, obmedzujúce fungovanie multimodality v osobnej i nákladnej doprave.

Proces nastavenia vízie a cieľov dopravného sektora Slovenskej republiky bol v tesnom súlade s európskymi a národnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi, ktoré nastavujú globálne vízie a ciele, aj potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykonaných analýz. Vízie a ciele dopravného sektora Slovenskej republiky tak reflektujú ako európske požiadavky, tak aj národné záujmy a problémy, ktorým toto odvetvie čelí.

Víziou rozvoja dopravného sektora do roku 2030 je „Udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru“.

Globálne strategické ciele boli nastavené v analógii k vyššie uvedenej vízii dopravného sektora Slovenskej republiky. Odrážajú trendy a potreby, ktoré sú ukotvené v európskych a národných strategických, resp. analytických dokumentoch.

- Strategický globálny cieľ 1 (SGC 1): Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.
- Strategický globálny cieľ 2 (SGC 2): Dlhodobo udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.
- Strategický globálny cieľ 3 (SGC 3): Zvýšenie konkurencieschopnosti v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty del'by prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.
- Strategický globálny cieľ 4 (SGC 4): Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaistieniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií / postupov za využitia preventívnych a kontrolných mechanizmov.
- Strategický globálny cieľ 5 (SGC 5): Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v

dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania / realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.

Ďalej boli stanovené horizontálne špecifické ciele a špecifické ciele pre jednotlivé dopravné módy.

#### Horizontálne špecifické ciele

- ŠHC1: Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR
- ŠHC2: Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií
- ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy
- ŠHC4: Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému

#### Modálne špecifické ciele

##### Cestná doprava

- ŠC1: Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry

##### Železničná doprava

- ŠŽ1: Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam, kde je to opodstatnené
- ŠŽ2: Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone
- ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky

##### Verejná osobná a nemotorová doprava

- ŠVO1: Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách
- ŠVO2: Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy
- ŠVO3: Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni
- ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

##### Vodná doprava

- ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné
- ŠV2: Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov
- ŠV3: Stanovenie opodstatnenosti a podmienok pre rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu iných sledovaných vodných ciest v SR

Na zabezpečenie cieľov sú v rámci SPRD SR 2030 navrhnuté opatrenia, ktoré sa majú vykonať v módoch cestnej, železničnej, osobnej, civilnej leteckej a vodnej dopravy. Každé predstavuje súbor aktivít, iniciatív, prípadne projektov integrovaných na základe vecnej podstaty cieľa, resp. problému, ktorý má riešiť. V konzistencii s ostatnými časťami tohto strategického dokumentu sú i opatrenia delené ako z pohľadu infraštruktúry, organizácie a prevádzky, tak podľa jednotlivých dopravných módov.

#### Systémové opatrenia

- OPS1 - Nastavenie princípov udržateľného financovania dopravného sektora
- OPS2 - Periodická príprava a realizácia plánov údržby dopravnej infraštruktúry
- OPS3 - Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít

- OPS4 - Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov
- OPS5 - Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky
- OPS6 - Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov
- OPS7 - Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP
- OPS8 - Pravidelné vykonávanie bezpečnostných auditov a realizácia opatrení zvyšujúcich bezpečnosť dopravy

#### Opatrenia v cestnej doprave

- OPC1 - Implementácia novej koncepcie cestnej siete do praxe
- OPC2 - Zmena princípov a zaistenie správy a údržby cestnej infraštruktúry
- OPC3 - Modernizácia odpočívadiel na sieti D a RC
- OPC4 - Koncepčne realizovaný rozvoj IDS
- OPC5 - Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)
- OPC6 - Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky
- OPC7 - Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku
- OPC8 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ
- OPC9 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh
- OPC10 - Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii
- OPC11 - Rozvoj siete ciest I. a II. triedy
- OPC12 - Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené

#### Opatrenia v leteckej doprave

- OPL1 - Optimalizácia sústavy letísk prevádzkovaných letiskovými spoločnosťami z dôvodu zaistenia funkčného a efektívneho plánovania rozvoja civilného letectva
- OPL2 - Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility

#### Opatrenia vo vodnej doprave

- OPV1 - Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj
- OPV2 - Zavádzať rozšírené riečne informačné služby
- OPV3 - Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu
- OPV4 - Vysporiadať majetkovoprávne a administratívne vzťahy vo verejných prístavoch
- OPV5 - Spolupracovať so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti

#### Opatrenia vo verejnej osobnej doprave

- OPVO1 - Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach
- OPVO2 - Zriadenie národnej dopravnej autority a integrácia verejnej dopravy
- OPVO3 - Zabezpečenie možnosti obnovy vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite

- OPVO4 - Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov
- OPVO5 - Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov
- OPVO6 - Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania
- OPVO7 - Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti
- OPVO8 - Modernizácia a výstavba električkových a trolejbusových tratí a súvisiacej údržbovej základne a infraštruktúry pre nízkoemisné autobusy a elekťobusy

#### Opatrenia v železničnej doprave

- OPŽ1 - Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - st. hranice, Devínska N. Ves – št. hranica AT
- OPŽ2 - Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celorepublikového prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050
- OPŽ3 - Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020
- OPŽ4 - Modernizácia chrbtovej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou
- OPŽ5 - Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.
- OPŽ6 - Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030 - úprava taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku koridoru Žilina - Košice a Kúty št. hr. - Štúrovo/Komárno št. hr. spojené s infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach
- OPŽ7 - Modernizácia a zlepšenie širšieho Bratislavského uzla vrátane relevantných dotknutých tratí podľa potrieb vyplývajúcich zo štúdie realizovateľnosti bratislavského železničného uzla
- OPŽ8 - Modernizácia trate TEN-T: Púchov - Horní Lideč
- OPŽ9 - Zlepšenie podmienok pre kombinovanú dopravu a prevádzku ucelených súprav nákladnej dopravy a podpora interoperability vozidiel nákladnej dopravy (organizačné, infraštruktúrne a vozidlá)
- OPŽ10 - Centralizácia riadenia prevádzky
- OPŽ11 - Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy.

#### **4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu**

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je rozdelený na 6 hlavných kapitol, ktoré tvoria jeho analytickú, ako aj syntetickú časť:

1. Úvodné informácie
2. Kľúčové problémy dopravného sektora SR
3. Nastavenie vízie a cieľov dopravného sektora SR
4. Definícia opatrení pre plnenie sektorovej stratégie
5. Hodnotenie opatrení a stratégie rozvoja

Prvá úvodná kapitola uvádza účel dokumentu, proces jeho prípravy, nadväznosť na strategické environmentálne hodnotenie a na ostatné strategické dokumenty a záverom predstavuje základné princípy tvorby stratégie.

Druhá kapitola stručne predstavuje kľúčové problémy dopravného sektora Slovenskej republiky identifikované v rámci extenzívnych analýz jednotlivých dopravných podsektorov. Problémy cestnej dopravy sú uvádzané z oblasti plánovania, infraštruktúry, správy a prevádzky, bezpečnosti a životného prostredia. Problémy železničnej dopravy sú uvádzané z oblasti plánovania, infraštruktúry, osobnej železničnej dopravy a nákladnej železničnej dopravy, na záver sú uvedené ostatné problémy. Problémy verejnej osobnej a udržateľnej lokálnej a regionálnej dopravy sú uvádzané z oblasti infraštruktúry, udržateľnosti verejnej osobnej dopravy, organizácie verejnej osobnej dopravy a prevádzky verejnej osobnej dopravy. Problémy vodnej dopravy sú uvádzané z oblasti infraštruktúry vodných ciest, verejných prístavov, na záver sú uvedené ostatné problémy. Problémy civilného letectva sú uvádzané z oblasti plánovania a infraštruktúry.

Tretia kapitola nastavuje vízie dopravného sektora a jej východiská, globálne strategické ciele a ich východiská, špecifické ciele dopravného sektora a ich východiská, ako aj väzby globálnych strategických a špecifických cieľov.

Štvrtá kapitola postupne predstavuje opatrenia, ako sú systémové, infraštruktúrne, organizačné a prevádzkové, pokračuje väzbami a súvislosťami medzi opatreniami, súvislosťou opatrení so špecifickými cieľmi a prepojením opatrení a problémov dopravného sektora. Infraštruktúrne a organizačné opatrenia sú uvedené postupne pre cestnú dopravu, železničnú dopravu, verejnú osobnú a nemotorovú dopravu, vodnú dopravu a civilné letectvo. Prevádzkové opatrenia sú uvedené pre železničnú dopravu a verejnú osobnú a nemotorovú dopravu.

Posledná kapitola zahŕňa podkapitoly princíp tvorby stratégie rozvoja, metodiku hodnotenia opatrení a stratégiu rozvoja. Táto časť popisuje stratégiu vedúcu k naplneniu vízie dopravného sektora Slovenskej republiky a súčasného odstránenia, resp. minimalizácie problémov identifikovaných vykonanými analýzami. Vlastná stratégia je predstavovaná tzv. strategickými zásadami, ktoré sú formulované na základe syntézy poznatkov získaných v rámci procesu prípravy tohto materiálu a udávajú smer rozvoja všetkých oblastí dopravného sektora Slovenskej republiky. Zostavenie strategických zásad je založené na multimodálnom prístupe k dopravnému systému, s reflektovaním silných väzieb medzi infraštruktúrnou, organizačnou a prevádzkovou zložkou. Odráža problémy a ciele dopravného sektora vo všeobecnej rovine a súčasne zohľadňuje aj výstupy strategického hodnotenia jednotlivých opatrení, ktoré boli zamerané na ich efektivitu - z pohľadu vplyvu na dopravný sektor aj súvisiacich investícií.

## **5. Vzťah k iným strategickým dokumentom**

Pri návrhu SPRD SR 2030 stanovení environmentálnych cieľov správy o hodnotení boli zohľadnené nasledovné politiky, stratégie, programy a iné dokumenty strategického charakteru:

### Strategické dokumenty a legislatíva EÚ

Koncepcné a strategické dokumenty EÚ v oblasti dopravy udávajú smer rozvoja dopravy, bezpečnosti, životného prostredia a pod. Ide predovšetkým o tieto dokumenty:

- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení
- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM (2010) 2020 v konečnom znení
- Agenda 2030

- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko-uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení
- Okrem vyššie uvedených dokumentov možno ďalej hovoriť o viacerých modálne špecifických materiáloch, ako napr.:
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS) KOM (2008) 886 v konečnom znení
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)
- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 - 2020
- Modrá kniha
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave - NAIADES II, KOM (2013) 623 v konečnom znení
- Vnútrozemska vodná doprava a sústava Natura 2000 - udržateľný rozvoj a riadenie vnútrozemských vodných ciest v kontexte smerníc EÚ o vtákoch a biotopoch
- Spoločné stanovisko k hlavným zásadám pre vývoj vnútrozemskej plavby a ochrane životného prostredia v povodí rieky Dunaj
- Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (tzv. Dunajská stratégia)

#### Strategické dokumenty SR

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) a jej aktualizácie
- Dopravná politika SR do roku 2015
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2016 – 2020
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020

### **III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA**

#### **1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania**

SPRD SR 2030 ako strategický dokument s celoštátnym dosahom je podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov predmetom posudzovania vplyvov strategických dokumentov. Posudzovanie vplyvov zabezpečilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia SR (MŽP SR).

Strategický dokument bol pripravovaný v súlade s Akčným plánom pre prípravu programového obdobia 2014 – 2020 v sektore doprava, tak ako ho na svojom druhom zasadnutí v novembri 2012 schválila Pracovná skupina pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 – 2020.

V súlade s rešpektovaním princípu „bottom up“ predchádzalo príprave samotného strategického dokumentu vypracovanie analýz za jednotlivé módy dopravy. Na účely prípravy analytických dokumentov boli vytvorené technické pracovné skupiny zložené z odborných

pracovníkov príslušných sekcií MDVRR SR, jeho organizácií, agentúr a relevantných aktérov v každom zo spracovávaných dopravných módov, a to nasledujúcim spôsobom:

- Technická skupina pre cestnú dopravu,
- Technická skupina pre železničnú dopravu,
- Technická skupina pre verejnú osobnú dopravu,
- Technická skupina pre vodnú dopravu,
- Technická skupina pre civilné letectvo.

Na čele každej skupiny stál odborný garant reprezentovaný generálnym riaditeľom príslušnej sekcie, práca skupín bola v rámci skupiny koordinovaná externými expertmi. Všetky pracovné skupiny vypracovali analýzy za príslušný dopravný mód, ktoré identifikovali jeho kľúčové disparity a potenciálne faktory rozvoja. Bolo vypracovaných 5 sektorových analýz, intermodálna doprava bola zapracovaná do analýzy železničnej dopravy. Následne boli výstupy analýz zapracované do zastrešujúceho analytického dokumentu za celý sektor dopravy. Tým sa dosiahla kombinácia prístupu „bottom up“ s „top down“, vzhľadom na to, že jednotlivé analytické závery bolo potrebné vzájomne zosúladiť do jedného komplexného celku.

Na tento účel bola vytvorená horizontálna pracovná skupina, ktorá sa podieľala na rokovaní súvisiacich s tvorbou a čiastkovými výstupmi tohto strategického dokumentu, predstavujúceho hlavný výstup II. fázy prípravy strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030.

Na zasadnutia pracovných skupín boli prizývaní príslušní experti JASPERS (Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch), ktorí aktívne reagovali na priebežné verzie vypracovávaných dokumentov. Príprava dokumentu bola monitorovaná Pracovnou skupinou pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 – 2020.

Významným aspektom v procese prípravy dokumentu bol princíp partnerstva, a to v dvoch základných rovinách:

1. Zloženie samotnej Pracovnej skupiny pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 – 2020 bolo koncipované na partnerských princípoch. Skupina bola vytvorená zo zástupcov relevantných ministerstiev, ekonomických a sociálnych partnerov, VÚC, miestnej samosprávy a mimovládnych organizácií.
2. Zloženie technických pracovných skupín rešpektovalo nielen relevantnosť jednotlivých členov a zastrešenie skúmanej problematiky v celej šírke, ale aj názory oponentov. Pracovné skupiny boli zložené zo zástupcov príslušných odborných útvarov MDVRR SR, správcov infraštruktúry, relevantných ekonomických a sociálnych partnerov, miestnej samosprávy a akademickej obce. V pracovnej skupine pre verejnú osobnú dopravu predstavovali zástupcovia samospráv a vybraných miest väčšinu členov technickej skupiny.

Na oboch úrovniach sa princíp partnerstva ukázal byť účinným nástrojom hľadania konsenzuálnych riešení.

Konečný strategický dokument bol spracovaný v auguste 2016.

Posudzovanie strategického dokumentu malo tento priebeh:

Popis aktivity	Začiatok	Ukončenie
Predloženie Oznámenia o strategickom dokumente na MŽP SR (spracoval obstarávateľ MDVRR SR)	marec 2016	marec 2016
Zverejnenie Oznámenia o strategickom dokumente na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na	03.03.2016 resp.	18.03.2016



webovom sídle MDVRR SR ( <a href="http://www.mindop.sk">www.mindop.sk</a> ), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku - Pravda a jeho pripomienkovanie	04.03.2016	
Určenie Rozsahu hodnotenia		12.04.2016
Zverejnenie Rozsahu hodnotenia a jeho pripomienkovanie na webovom sídle MŽP SR ( <a href="http://www.enviroportal.sk">www.enviroportal.sk</a> ), na webovom sídle MDVRR SR ( <a href="http://www.mindop.sk">www.mindop.sk</a> ), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku – SME a jeho pripomienkovanie	15.04.2016	25.04.2016
Predloženie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu na MŽP SR (spracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina)	september 2016	september 2016
Zverejnenie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu na webovom sídle MŽP SR ( <a href="http://www.enviroportal.sk">www.enviroportal.sk</a> ), na webovom sídle MDVRR SR ( <a href="http://www.mindop.sk">www.mindop.sk</a> ), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku – SME a jeho pripomienkovanie	19.09.2016	10.10.2016
Verejné prerokovanie správy o hodnotení o 15,00 hod. v priestoroch MDVRR SR		29.09.2016
Určenie spracovateľa odborného posudku (MŽP SR)		3.10.2016
Cezhraničné posudzovanie strategického dokumentu	október 2016	december 2016
Odovzdanie odborného posudku obstarávateľom ako rezortným orgánom so zohľadnením cezhraničného posudzovania na MŽP SR		december 2016
Vypracovanie záverečného stanoviska (MŽP SR)		december 2016
Zverejnenie záverečného stanoviska na webovom sídle MŽP SR ( <a href="http://www.enviroportal.sk">www.enviroportal.sk</a> ) a na webovom sídle MDVRR SR ( <a href="http://www.mindop.sk">www.mindop.sk</a> )		december 2016

Po ukončení procesu posudzovania vplyvov zohľadní MDVRR SR ako rezortný orgán stanovisko MŽP SR v návrhu strategického dokumentu, spôsob zohľadnenia uvedie v doložke vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie.

## **2. Orgán kompetentný na jeho prijatie**

Vláda Slovenskej republiky

## **3. Druh prijatia, rozhodnutia**

Uznesenie vlády Slovenskej republiky

#### **4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu**

Správa o hodnotení strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030“ bola vypracovaná v zmysle zákona spracovateľom dokumentácie Výskumným ústavom dopravným, a. s., Žilina v septembri 2016. Správa o hodnotení bola vyhotovená podľa prílohy č. 4 zákona s rešpektovaním všeobecných a špecifických požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia.

#### **5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu**

Odborný posudok bol vypracovaný doc. RNDr. Katarínou Pavličkovou, CSc. na základe určenia MŽP SR, odboru environmentálneho posudzovania listom č. 4273/2016-1.7/ml zo dňa 03.10.2016. Doc. Katarína Pavličková, CSc. je zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb ako fyzická osoba.

Spracovateľka odborného posudku konštatuje, že z formálneho hľadiska je správa o hodnotení štruktúrovaná podľa prílohy č. 4 zákona s prihliadnutím na určený rozsah hodnotenia. Z hľadiska úplnosti správy o hodnotení konštatuje, že predkladaný dokument umožňuje oboznámenie sa so strategickým dokumentom. Správa o hodnotení je podľa nej napísaná v logickom slede poznatkov. Jej menšia čitateľnosť a prehľadnosť vyplýva z veľmi rozsiahlej problematiky, ktorú rieši a ktorú sa autori na viacerých miestach snažili vysvetľovať skôr tabuľkovou ako textovou formou, čo je podľa jej názoru nie je vhodným riešením. Čitateľnosť sťažujú aj niektoré pasáže v texte vysvetľujúce metodické postupy, ktoré mali byť uvedené v samostatnej kapitole.

Vo svojom odbornom posudku uvádza, že hodnotenie vplyvov vychádza z rámcového zhodnotenia vplyvov návrhu SPRD SR 2030 na dopravný systém, na navrhované systémové opatrenia a na navrhované sektorové opatrenia. Upozorňuje, že v rámci strategického posudzovania bez geografického vyčlenenia nie je možné plne vystihnúť všetky významné vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia. Je však možné poukázať na tie rizikové miesta, ktorým by mala byť venovaná pozornosť vo zvýšenej miere. Správa o hodnotení sa uberala práve týmto smerom, keď sú v nej vyčlenené problémové opatrenia a oblasti podľa jednotlivých dopravných módov.

Pri vypracovávaní odborného posudku venovala zvýšenú pozornosť došlým stanoviskám, z ktorých viaceré obsahujú pripomienky k úprave samotného strategického dokumentu a relevantné z nich zapracovala do kapitoly týkajúcej sa navrhovaných opatrení na vylúčenie a zníženie negatívnych vplyvov strategického dokumentu vo forme odporúčaní.

Záverom konštatuje, že predmetný strategický dokument s celoštátnym dosahom môže byť odporúčaný na schválenie v znení, v ktorom bol predložený na posudzovanie vplyvov na životné prostredie za dodržania navrhovaných opatrení s tým, že do konečného znenia je potrebné dôsledne zapracovať odporúčania pre zohľadnenie na úrovni SPRD SR 2030, ktoré smerujú k dopracovaniu strategického dokumentu s celoštátnym významom a prehodnotiť zapracovanie ostatných odporúčaní uvedených ako „Iné odporúčania“.

Odporúčania pre zohľadnenie v koncepčných štúdiách, štúdiách uskutočniteľnosti a územnotechnických dokumentáciách sa podľa nej netýkajú priamo predloženého strategického dokumentu s celoštátnym dosahom.

## 6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

Podľa § 12 zákona boli doručené tieto stanoviská (uvedené chronologicky):

**Trnavský samosprávny kraj, Sekcia hospodárskej stratégie, Odbor dopravnej politiky, P.O.BOX 128, Starohájska 10, 917 01 Trnava** (list č. 06086/2016/ODP-2 zo dňa 22.09.2016)

Trnavský samosprávny kraj súhlasí so správou o hodnotení a návrhom strategického dokumentu.

**Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky, Odbor európskych politik EÚ, Hlboká cesta 2, 833 36 Bratislava** (list č. 472.307/2016-EUPO1 zo dňa 23.09.2016)

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky nemá k strategickému dokumentu pripomienky.

**Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky, Sekcia vedy a techniky, Stromová 1, 813 30 Bratislava** (list č. 2016-21820/39720:2-26CO zo dňa 26.09.2016)

Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky nemá zásadné pripomienky, len chce zdôrazniť, že v materiáli chýba reflektovanie oblasti vedy a techniky.

**Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Sekcia rozpočtovej politiky, Štefanovičova 5, 817 82 Bratislava** (list č. MF/018634/2016-411 zo dňa 26.09.2016)

Sekcia rozpočtovej politiky Ministerstva financií SR nemá k materiálom pripomienky.

**Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava** (list č. 07429/2016/ZP zo dňa 28.09.2016)

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, odbor dopravy žiada do strategického materiálu dopracovať nasledovné:

- na s. 4: Strategický globálny cieľ 3 - upraviť text na: „Zvýšenie konkurencieschopnosti ostatných dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipóly cestnej dopravy) vybudovaním infraštruktúrnych parametrov a následne nastavením zodpovedajúcich organizačných a prevádzkových parametrov zabezpečiť efektívne fungovanie integrovaného multimodálneho dopravného systému“
- na s. 11: posledný odstavec – „negatívnym efektom preťažených ciest ...“ nahradiť „negatívnym efektom na cestách zaťažených nad prípustnú hranicu“
- s. 15: Nie je jasné, čo má spoločné rozdelenie ciest na jednotlivé kategórie s koncepciou budovania cestnej siete. BSK si myslí, že táto časť bude uvedená v novom zákone a nemusí byť interpretovaná v stratégii rozvoja.
- s. 17: Ak má byť Inteligentný dopravný systém úspešný, musí byť budovaný nielen na cestách I. triedy, ale aj II. triedy a v nevyhnutnom rozsahu aj na cestách III. triedy.
- s. 18: Ako je možné prekročiť kapacitu? Kapacita je predsa maximum vozidiel, ktoré môžu po ceste prejsť. Asi je zle stanovená hodnota kapacity.
- s. 18: Súvisiace opatrenia doplniť o dobudovanie R1 od mesta Sered' po D4 ako tretí východný vstup do Bratislavy. Bude tak dopravne odbremenená D 1.

- s. 25: Je pravda, že prevádzkovanie železničnej dopravy na tratiach, ktoré svojimi parametrami v súčasnosti ani v budúcnosti neumožňujú dosiahnuť atraktívne .... je neudržateľné. Prečo sa teda neusilujeme o zlepšenie parametrov tratí, ale uvažujeme o presun prepravy osôb a nákladov na cesty, ktoré majú parametre ešte horšie. A navyše takáto doprava znehodnocuje životné prostredie. Toto sa týka hlavne prímestskej dopravy. Zlepšením železničnej dopravy výrazne poklesne počet osobných vozidiel, ktorými do mesta prichádzajú obyvatelia z okolia.
- s. 27: Problémy nákladnej železničnej dopravy. Preprava nákladov od zdroja do cieľa je neskutočne komplikovaná a zastaralá. Zlepšenie jej funkcionality je zdĺhavé, ale keď ju chceme zlepšiť musíme začať už teraz s budovaním prekládkových staníc. Kedysi sa budovali rampy pre nakladanie nákladných vozidiel, nebolo by rozumné začať budovať systém MODALOHR tak, ako sa buduje v Európe?
- s. 32: Preferencia verejnej osobnej dopravy. Prečo má byť preferovaná len koľajová doprava? Autobusy a trolejbusy neplnia funkciu verejnej osobnej dopravy? Odbor ÚP, GIS a ŽP uvádza, že v ÚPN R-BSK je uvedený ešte konfliktný bod R7 BA-Bajkalská - BA Ketelec. BSK požaduje upresniť formuláciu skapacitnenie diaľnice D1.

**Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, sekcia kultúrneho dedičstva, Námestie SNP 33, 813 31 Bratislava** (list č. MK-3337/2016-221/11914 zo dňa 28.09.2016)

Ministerstvo kultúry SR nemá k predloženému dokumentu pripomienky a neuplatňuje žiadne návrhy na doplnenie.

**Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, sekcia európskych programov a projektov, odbor národných projektov** (e-mail zo dňa 29.09.2016)

Ministerstvo zdravotníctva SR k strategickému dokumentu nemá žiadne pripomienky.

**Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, Rázusova 2A, 949 01 Nitra** (list č. CS 3828/2016, CZ22007/2016 zo dňa 14.09.2016)

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja k správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu nemá pripomienky.

**Banskobystrický samosprávny kraj, Nám. SNP 23, 974 01 Banská Bystrica** (list č. 08525/2016/ODDRR-2, 34190/2016 zo dňa 06.10.2016)

Banskobystrický samosprávny kraj žiada v záverečnom stanovisku zohľadniť skutočnosť, že cesta R1/D1 (Banská Bystrica - Ružomberok, križovatka D1) bola už posudzovaná podľa zákona (potrebná je len jej aktualizácia) a Ministerstvom životného prostredia SR bolo vydané Záverečné stanovisko pod číslom 2354/2010-3.4./ml na posudzovanú činnosť pod názvom „Cesta I/59 (R1) Banská Bystrica - hranica kraja - Ružomberok (D1)“, so záverom: odporúča sa na realizáciu s tým, že sa pri povolení činnosti musí prihliadať na podmienky vo vydanom stanovisku.

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu** (list č. 23749/2016/D400-ÚVHR/62561 zo dňa 06.10.2016)

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu poukazuje na nutnosť, aby sa zintenzívnili vzájomná informovanosť miest a obcí z hľadiska rozširovania ich územných plánov s investormi ako stavebníkmi dopravných stavieb, za

účelom vylúčenia, resp. obmedzenia a zníženia negatívneho vplyvu týchto stavieb na verejné zdravie.

Považuje tiež za potrebné zabezpečiť lepšiu koordináciu postupu Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a Slovenskej správy ciest pri plánovaní a realizácii dopravných trás v okolí chránených území, aby sa predišlo kumulatívne negatívne pôsobeniu hluku na verejné zdravie.

**Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad centrálnej logistiky a správy majetku štátu, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava (list č. ÚCLaSMŠ-512-39/2016 zo dňa 07.10.2016)**

Ministerstvo obrany SR nemá k návrhu strategického dokumentu a k správe o hodnotení pripomienky.

**Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Centrum pre hospodárske otázky, Mierová 19, 827 15 Bratislava (list č. 30021/2016-4030-56311 zo dňa 07.10.2016)**

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Centrum pre hospodárske otázky uvádza vo svojom liste nasledovné pripomienky:

- MH SR konštatuje, že v materiáli s celoštátnym dosahom absentuje návrh riešenia statickej dopravy. Uvedené žiadajú do materiálu zapracovať. Pripomienka je zásadná.
- MH SR sa nemôže stotožniť s tvrdením v Správe o hodnotení: „Návrh SPRD SR 2030 je zároveň pozitívnym príspevkom k realizácii cieľa „Znížiť celkové emisie GHG do roku 2020 o 13 %“ oproti 2005 definovaného na úrovni EU v rámci Klimaticko-energetického balíčka 2020 a cieľa „Znížiť celkové emisie GHG do roku 2050 o 80 - 95 %“ stanoveného v Pláne prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050. Tieto ciele sa týkajú celkového zníženia produkcie emisií skleníkových plynov zo všetkých sektorov národného hospodárstva. Realizácia navrhovaných opatrení v SPRD SR 2030 mierne obmedzí očakávaný nárast emisií skleníkových plynov z dopravného sektoru, ktorý má negatívny vplyv na celkovú snahu o zníženie produkcie skleníkových plynov na Slovensku.“
- Podľa názoru MH SR strategické ciele nezohľadňujú ciele energetickej únie znižovania emisií skleníkových plynov, pričom je potrebné doplniť konkrétny cieľ SPRD SR 2030. Prepojenie jednotlivých cieľov je bez väzby na znižovanie emisií, pričom je nutné doplniť rôzne scenáre rozvoja dopravy. Taktiež nie je zjavné, ako by sa mohla rozvíjať doprava pri súčasnom stave dopravnej infraštruktúry, chýbajú varianty rozvoja dopravy s prepojením na možnosť splniť ciele emisii, energetickej efektívnosti, obnoviteľných zdrojov energie a elektromobilov s konečným dopadom na verejné a súkromné financie.
- Vzhľadom na tvrdenie v Správe o hodnotení, že „Vývoj elektromobility a využívanie CNG na Slovensku je však na základe návrhu SPRD SR 2030 ťažké odhadnúť.“, požadujú dopracovať SPRD SR 2030 tak, aby bol jasný zámer v tejto oblasti.
- V SPRD SR 2030 na str. 48 sú ciele postavené iba na konvenčnom rozvoji dopravy. Sú toho názoru, že chýba prepojenie jednotlivých strategických cieľov navzájom. Opis cieľov v oblasti emisií, obnoviteľných zdrojov energie a energetickej efektívnosti je napísaný veľmi skepticky.
- Strategický cieľ 5 by mal byť upravený tak, aby bola jasne viditeľná snaha dosiahnuť uvedené ciele EÚ, pričom 4 ostatné ciele mali ekologický a trvalo udržateľný rozvoj.
- Na str. 50 je potrebné doplniť medzi strategické materiály „Energetická únia“ (<http://www.consilium.europa.eu/sk/policies/energy-union/>)

**Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR, JUDr. Martin Jerguš, Olejkárska 1 814 52 Bratislava (list č. 23-VR/Zd/2016 zo dňa 07.10.2016)**

Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR vo svojom liste uvádza nasledovné pripomienky, podnety a návrhy k vecnej stránke strategického materiálu:

- Predložený materiál v jeho časti 2. Kľúčové problémy dopravného sektora SR podľa ich názoru hodnotí verne súčasnú situáciu, či už ide o cestnú dopravu, železničnú dopravu, resp. verejnú osobnú a udržateľnú lokálnu a regionálnu dopravu.
- V priebehu roka 2016 Ministerstvo hospodárstva SR spracovalo okrem iného dva významné materiály, a to konkrétne: Návrh Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a Návrh Národnej politiky zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky. V prvom z uvedených materiálov sa v rámci časti „4 Elektrická energia“ pojednáva a počíta predovšetkým s rozvojom modelov hybridných a elektrických automobilov. V tejto súvislosti si dovoľujú pripomenúť postavenie trolejbusovej dopravy v rámci poskytovaných služieb vo verejnej doprave v mestskej hromadnej doprave. V danom prípade sú presvedčení, že je potrebné rozhodnúť o jej budúcnosti už vzhľadom k nemalým investíciám do tohto druhu dopravy v období posledných rokov a s ďalšími investíciami sa počíta i pre obdobie rokov 2014-2020 v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.
- Z vecnej stránky predmetnej časti 2. je možné podporiť zámer zriadenia Dopravnej authority, avšak je potrebné vysvetliť zásady, špecifikovať vzájomný vzťah s ďalším subjektom a to organizátorom IDS ( bod 2.3.3. Problémy organizácie verejnej osobnej dopravy ).
- V zmysle uvedeného v predchádzajúcej časti navrhujú legislatívne upraviť povinnosť integrácie jednotlivých druhov dopravy do systému IDS. Členovia, dopravcovia zabezpečujúci služby vo verejnom záujme v mestskej hromadnej doprave sú presvedčení, že primárna úloha patrí pri realizácii IDS práve subjektom obce a zmluvnému dopravcovi.
- Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných systémov vyplýva predovšetkým z nízkej odbornej úrovne zamestnancov objednávateľov výkonov. Táto situácia následne vyvoláva neobjektívnosť pri príprave jednotlivých zmlúv o službách vo verejnom záujme. V období už najbližších rokov bude preto potrebné venovať odbornej zdatnosti zamestnancov v doprave zabezpečujúcich služby vo verejnom záujme zvýšenú pozornosť a spoluprácu s odborným garantom pre oblasť vzdelávania napr. Žilinskou univerzitou v Žiline.
- V neposlednom rade je potrebné v rámci územného plánovania a pod. (pri príprave plánov dopravnej obslužnosti) zabezpečiť výstavbu prestupových terminálov v blízkosti železničných uzlov, železničných staníc i napriek tej skutočnosti, že vo väčšine prípadov je tomu tak i v súčasnosti.
- V záujme riešenia v strategickom materiáli uvedených problematík je opomínaný vzťah ponuky dopravnej obsluhy s demografickým vývojom jednotlivých aglomerácií Slovenskej republiky. Táto oblasť pre verejnú osobnú dopravu je dosiaľ tabuizovaná.

Pripomína, že i v materiáli konštatovaný súbeh, by bolo potrebné preniesť prostredníctvom PC do digitálnej formy.

**JUDr. Katarína Macháčková, poslankyňa Národnej rady Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, 971 01 Prievidza** (list zo dňa 07.10.2016)

Pani poslankyňa vo svojom liste uvádza:

- Programový dokument má určiť spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie, no absentuje v ňom zoznam rozpracovaných a pripravovaných projektov, ktoré majú byť financované. To považuje za zásadný nedostatok aj preto, že od dokumentu bude závislé financovanie rozvojových aktivít z európskych fondov už v rokoch 2014 – 2020.
- Navrhuje preto uviesť v strategickom dokumente alebo jeho prílohe konkrétne projekty pripravené na realizáciu a prioritné investičné projekty, ktoré majú byť financované z európskych fondov v rokoch 2014 – 2020, a tiež projekty plánované v rokoch 2020 a 2020 – 2030, nielen ako súčasť navrhovaných opatrení, ale aj vo forme indikatívneho zoznamu.
- Pri prehodnocovaní širkového usporiadania vybraných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, s potenciálom ich úpravy v nadväznosti na celoštátne sčítanie cestnej dopravy, ktoré sa realizuje každých 5 rokov, navrhuje do strategického dokumentu uviesť aj požiadavku dôsledne skúmať očakávaný vývoj v najbližšom období a žiadať o vyjadrenie dotknuté regionálne a miestne územné samosprávy.

**Ing. Karol Kuzma, Toryská 6, 040 11 Košice** (list zo dňa 10.10.2016)

Ing. Kuzma zaslal nasledovné pripomienky:

- Strana 5, časť „Dostupnosť zdrojov“: posledné slovo odstavca by zrejme malo byť „zdrojov“, nie „cieľov“.
- Strana 8, časť 1.4.1 „Európske strategické a koncepcné dokumenty“: spojiť odrážky „Modrá kniha“ a nasledujúcu „Oznámenie Komisie ...“ (ide o ten istý dokument).
- Strana 29, časť „Nedobudovaná infraštruktúra“: Druhú časť poslednej vety prvého odstavca navrhuje upraviť z „...“, v Košiciach chýba obsluha Sídlička Ťahanovce dráhovým dopravným systémom a nie je zrejmá budúcnosť elektrickej trakcie v trolejbusovej doprave.“ na „v Košiciach chýba kompletizácia jestvujúcej električkovej siete (najmä v centre mesta) a napojenie Sídlička Ťahanovce na túto sieť a nie je zrejmé, či trolejbusová doprava zostane zachovaná.“
- Strana 30, časť „Nedostatky cestnej infraštruktúry“ v treťom odstavci navrhuje upraviť druhú časť vety takto: „... rekonštrukcii, potreby prímestskej dopravy a MHD riešiť rýchly priechod cez preťažené uzly a umiestňovať v nich zastávky optimálne vo vzťahu k prestupom a iným potrebám cestujúcich nie sú rešpektované, to vedie...“ Za túto vetu navrhuje doplniť: „Problémami sú aj:
  - a) počty a umiestňovanie obrátisk cestnej MHD na mestských komunikačných sieťach v optimálnych polohách (z hľadiska kvality obsluhy a efektívnosti prevádzky), najmä v novej zástavbe;
  - b) počty a umiestňovanie dostatočne dimenzovaných zariadení pre K+R, P+R a B+R v blízkosti významných staníc a zastávok verejnej hromadnej dopravy“
- Strana 34, časť „Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopr. subsystémov“ (nadpis na strane 33): predposlednú odrážku navrhuje doplniť: „zákaz súbežnosti nie dostatočne definovaný (pričom je potrebné jasne zadať pojmy „prijateľná súbežnosť“ a „neprijateľná súbežnosť“).

- Strana 36, časť „nedostatočná kapacita verejnej dopravy v mestách a prímestskej doprave“: tvrdenie, že „...v ... Košiciach nie je zabezpečená dostatočná kapacita VOD počas prepravných špičiek, čo neumožňuje zastaviť či zvrátiť úbytok cestujúcich v prospech IAD.“, považuje za rozporné s realitou.
- Strana 55, časti „ŠVO2: Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy“ a „ŠVO3: Územne a technicky integrovať dopravu v mestských aglomeráciách ...“ (+ ostatné odkazy na tieto dve ŠVO): Z opatrenia jasne vyplýva snaha plne centralizovať riadenie verejnej hromadnej dopravy (aj regionálnej, prímestskej a mestskej) z úrovne štátu („národná dopravná autorita“). Toto však podľa neho nie je nutnou podmienkou dosiahnutia kvalitných služieb v regionálnej, prímestskej a mestskej hromadnej doprave. Odporúča príslušné kompetencie v tejto oblasti naďalej ponechať krajom a mestám. Z úrovne štátu (alebo až únie) sa do tohto procesu podľa neho má vstupovať len všeobecne záväznými predpismi. V danej oblasti je predovšetkým potrebné urýchlene riešiť horizontálnu integráciu verejnej hromadnej dopravy na krajskej úrovni - vrátane koncentrácie jej kompetencií na jednom mieste (t. j. plné riadenie celej prímestskej a regionálnej dopravy vrátane železničnej z úrovne samosprávneho kraja), a to za príslušného presunu finančných zdrojov medzi štátom a kraji. Toto by samo osebe vyriešilo prevažnú väčšinu uvádzaných problémov prímestskej a regionálnej VOD ako aj podstatne zlepšilo podmienky pre zavádzanie prímestských a regionálnych integrácií VOD. Preto u VOD odporúča (maximálne zjednodušené):
  - a) na úrovni štátu sústrediť riadenie všetkej diaľkovej (medzikrajskej) dopravy (vrátane regulačných kompetencií voči diaľkovej autobusovej doprave);
  - b) na úrovni krajov sústrediť riadenie všetkej prímestskej a regionálnej dopravy (vrátane železničnej);
  - c) mestám naďalej ponechať plné kompetencie vo vzťahu k vnútromestskej doprave.

Príslušné ciele a opatrenia SPRD odporúča upraviť v tomto zmysle.

- Strana 65, časť 4.2.1 „Cestná doprava“ (nadpis je na strane 61): odporúča tu doplniť ďalšie opatrenie: „OPC13: Vybavovanie cestných a mestských komunikácií zariadeniami pre VOD podľa jej potrieb“
- Strana 68, časť 4.2.2 „Železničná doprava“ (nadpis je na strane 65): odporúča doplniť opatrenie: „OPŽ12: Modernizácia a zlepšenie širšieho košického uzla vrátane dotknutých tratí“.
- Strana 68, časť „Verejná osobná a nemotorová doprava“: podľa neho opatrenia OPV05 až OPV07 nepostihujú celú potrebnú škálu príslušnej problematiky:
  - a) OPV05 a OPV06 sa týkajú len železničnej dopravy - opomínajú teda autobusové stanice, zastávky prímestskej a regionálnej autobusovej dopravy a zastávky MHD;
  - b) OPV07 sa týka len vybraných druhov staníc a zastávok („terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok“) - opomínajú teda zastávky bez primárnej prestupnej funkcie, ktoré však môžu byť tiež veľmi frekventované a dôležité (aj napr. z hľadiska K+R, P+R a B+R).

Z uvedeného dôvodu navrhuje úpravu názvov týchto opatrení na:

OPV05: Revitalizácia existujúcich a budovanie nových staníc a zastávok VOD (najmä prestupných) s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania  
 OPV06: Dosiahnutie vysokej kvality parametrov a vybavenia staníc a zastávok VOD (najmä prestupných) s cieľom minimalizácie bariér a maximalizácie kompaktnosti a účelnosti

OPV07: Budovanie krátkodobých parkovacích a dlhodobých odstavných plôch v blízkosti dôležitých staníc a zastávok VOD (najmä prestupných)

a patričnú úpravu textov k týmto opatreniam.



- Strana 73, časť „4.3.3 Verejná osobná a nemotorová doprava“: navrhuje upraviť názov a text k OPVO2 v zmysle jeho pripomienky k ŠVO 2 vyššie.
- Strana 74, časť „4.4.1 Železničná doprava“: navrhuje upraviť názov OPŽ2 a texty k OPŽ2 a OPŽ6 v zmysle pripomienky k ŠVO2 vyššie.

**Centrum rozvoja Považského regiónu, občianske združenie, Smreková 11, 010 07 Žilina**  
(list zo dňa 10.10.2016)

Centrum rozvoja Považského regiónu uvádza:

- Súčasťou Stratégie 2030 sú infraštruktúrne projekty rýchlostných ciest R1 v úseku Banská Bystrica - Korytnica - Ružomberok a R8 Nitra - križovatka R2. Uvedené rýchlostné cesty sú taxatívne vymenované v Prílohe č. 1 Cestného zákona, ktorý v roku 2008 bol na návrh poslanca Petra Pellegriniho novelizovaný prostredníctvom zákona o cestnej premávke, kde do cestného zákona bola včlenená príloha so zoznamom diaľnic a rýchlostných ciest. Úsek rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica - Ružomberok bol do zákona implantovaný bez vykonania predprojektového procesu strategického environmentálneho posúdenia vplyvov na životné prostredie - čím bol prejudikovaný výsledok následných odborných procesov. V týchto súvislostiach sa jednoznačne prejavuje absencia strategického environmentálneho posúdenia alternatívnych koridorov k legislatívne prejudikovanému koridoru Banská Bystrica - Korytnica - Ružomberok (viď legislatíva EÚ a SR o strategickom environmentálnom posudzovaní vplyvov). Vychádzajúc z uvedeného žiadajú pozastaviť proces spracovania a environmentálneho posúdenia Stratégie 2030 do doby komplexného predprojektového spracovania, zdôvodnenia a uzavretia strategického environmentálneho posúdenia alternatívnych cestných koridorov v prepojení Banská Bystrica - Ružomberok.
- Podľa stanoviska občianskeho združenia bol zistený zásadný rozdiel vo výsledkoch hodnotenia a v odporúčaníach Stratégie 2030 v porovnaní so Stratégiou 2020. Z bežne dostupných exaktných dát je zrejmé, že geomorfológia, sídelná štruktúra, demografia a ostatné determinanty a ich prognózy - štrukturálne veličiny ovplyvňujúce dopravný proces - sa za tri roky od spracovania Stratégie 2020 nezmenili, rozdiel bude teda spočívať v použitej metodike Stratégií a Správ o hodnotení. Stratégia 2030 zakladá svoj metodický postup hodnotenia na základe výstupov dopravného modelu (len infraštruktúrne opatrenia) a na expertnom hodnotení. Vysoký význam dopravného modelovania je podčiarknutý obsahom platných Metodických pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mobility, ktoré vydalo Ministerstvo dopravy výstavby a regionálneho rozvoja SR. Stratégia 2030 ako hierarchicky najvyšší strategický dokument dopravného sektoru SR - v kontexte s platnou európskou legislatívou - je povinná sa riadiť uvedenými metodickými ustanoveniami. S odvolaním sa na uvedené, v súlade s obsahom vyššie uvedených Metodických pokynov žiadajú začleniť - ako súčasť Stratégie 2030 - i „Dopravný model SR“. V kontexte s obsahovou náplňou Metodických pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mobility je potrebné v rámci Dopravného modelu jasne a vyčerpávajúco popísať a zdokumentovať obsahový proces jeho tvorby (jednotlivé kroky dopravného modelu), obzvlášť vo vzťahu k disponibilite a uplatneniu údajovej databázy (realizované dopravné prieskumy, štatistické dáta, demografia, štrukturálne veličiny). Dopravný model, zásadné východisko strategického dopravného plánovania vo vyspelých štátoch Európskej únie, má ambície i na Slovensku spĺňať podobnú funkciu danú európskou legislatívou. Je preto nutné už na začiatku procesu dopravného modelovania na Slovensku pristupovať k problematike transparentne. O transparentnosti expertného hodnotenia v rámci Stratégie 2030 je možné oprávnené pochybovať. Dokument neuvádza expertov, ktorí sa zúčastnili hodnotenia, neuvádza výsledky ich konkrétneho hodnotenia.

- Žiadajú, aby Stratégia 2030 bola doplnená o predstavenie expertov, ich odbornosť, pracovné referencie. Zároveň žiadajú uvedenie podrobných výsledkov ich hodnotenia.
- V rámci Stratégie 2030 uvedená „Tab. č. 19 Výstup strategického hodnotenia - potenciálny prínos opatrení (nepredstavuje celkovú strategickú významnosť, hodnotenie počíta so stavom infraštruktúry po dokončení projektov vo výstavbe a pokročilom štádiu prípravy)“ je vysvetlená v nezrozumiteľnom kontexte. Ak dielo Stratégia 2030 neobsahuje jasné a jednoznačné odporúčania, v zmysle spomínaných Metodických pokynov k tvorbe plánov udržateľnej mobility, potom je spochybnený jeho význam a účelnosť vynaložených prostriedkov zo štátneho rozpočtu na jeho vypracovanie. Žiadajú doplniť Stratégiu 2030 o jasne definované odporúčania - vrátane ich zdôvodnenia - v zmysle platných metodických pokynov.
  - Správa o hodnotení Stratégie 2030 uvádza porovnania zmeny intenzít dopravy v obrázkoch, bez uvedenia tabuliek, pričom obrázky neposkytujú vierohodné údaje v prípade rýchlostnej cesty R1 v úseku Banská Bystrica - Ružomberok. V „Obr. IV 1 Zmeny v celkových denných intenzitách v návrhovom scenári Final 2030 oproti BAU 2030 a Obr. IV 2 Zmeny v denných intenzitách nákladnej dopravy v návrhovom scenári Final 2030 oproti BAU 2030“ na stranách 103 a 104 Stratégie 2030 je v predmetnom koridore, medzi Korytnicou a Ružomberkom zakreslená len jedna komunikácia s poklesom intenzít (rýchlostná cesta R1 je pravdepodobne uvažovaná v línii existujúcej cesty I/59) bez uvedenia hodnoty poklesu, čím je vlastne spochybnená oprávnenosť realizácie rýchlostnej cesty R1 v štvorpruhovom usporiadaní v línii cesty I/59. V úseku Slovenská Ľupča - Korytnica nie je plánovaná rýchlostná cesta R1 zakreslená a nie sú uvedené hodnoty poklesu/nárastu intenzít. Uvádzanie obrázkov s údajmi v mierke s malým rozlíšením - bez uvádzania príslušných údajov v tabuľkách - je netransparentné a zahmlieva dosiahnuté výsledky. Žiadajú v Stratégii 2030 doplniť všetky relevantné obrázky o príslušné tabuľky s uvedením hodnôt zobrazovaných veličín.
  - Správa o hodnotení Stratégie 2030 využíva k účelu kategorizácie prevodný kľúč, „ktorý zaradí každý hodnotený prvok do príslušnej kategórie a prípadne mu priradí konkrétnu hodnotu rezistencie. Zostavenie kategorizačného kľúča vychádza zo všeobecných legislatívnych triedení a rešpektovaných miestnych podmienok“. Prezentované usporiadanie prevodného kľúča odporuje predovšetkým dikcii európskej legislatívy na ochranu prírody a krajiny, zanedbáva súvislosti s problematikou klimatických zmien. K prevodnému kľúču uvádzajú nasledujúce zásadné pripomienky:
    - V problematike „Osídlenie a zástavba“ je kľúč nastavený na lokálnu úroveň posudzovania, zodpovedajúce úrovni EIA. Strategickému hodnoteniu prináleží skúmanie vo vzťahu k hierarchii sídelnej štruktúry, teda vo vzťahu k analogickému strategickému dokumentu ktorým je KURS 2011. Žiada doplniť.
    - Kľúč neobsahuje hodnotenie v kategórii socio-ekonomických aspektoch vývoja Slovenska, žiada doplniť.
    - Územia európskeho významu (ÚEV) Natura 2000 sú v kľúči zaradené do kategórie „K2 0,61- 0,8“, žiada zaradiť do najvyššej kategórie „K1 0,8-1,0“.
    - V problematike Zvlášť chránené druhy žiada zaradiť „mimoriadne cenné lokality nadregionálneho významu (stabilizovaný výskyt kriticky ohrozených druhov)“ do kategórie K1, významné lokality flóry a fauny, „zvlášť hodnotné biocenózy (výskyt silne ohrozených druhov)“ do kategórie K2.
  - V územiach, kde sa predpokladajú významné vplyvy na záujmy ochrany prírody, je povolenie výstavby možné len z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu a za podmienky uloženia kompenzačných opatrení podľa osobitného predpisu. Ak sa na príslušnom území nachádzajú prioritné biotopy alebo prioritné druhy, navrhovanú

činnosť možno povoliť len z takých naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu, ktoré sa týkajú verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo priaznivých dôsledkov zásadného významu na životné prostredie, alebo ak podľa stanoviska Európskej komisie súvisí s inými naliehavými dôvodmi vyššieho verejného záujmu (§ 38 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov). O prijatých kompenzačných opatreniach informuje ministerstvo Európsku komisiu. Z uvedeného vyplýva pre navrhovateľa vykonať potrebné administratívne povoľovacie kroky ešte pred vydaním územného rozhodnutia. V rámci Správy o hodnotení Stratégie 2030 žiadajú identifikovať a označiť tie opatrenia a projekty, ktoré spadajú do uvedenej problematiky vyššieho verejného záujmu.

**Slovenská obchodná a priemyselná komora, Žilinská regionálna komora, Háľkova 31, 010 01 Žilina** (list zo dňa 10.10.2016)

Slovenská obchodná a priemyselná komora, Žilinská regionálna komora uvádza nasledovné pripomienky:

- Správa o hodnotení „Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030“ (ďalej len „Stratégia 2030“) uvádza porovnania zmeny intenzít dopravy v obrázkoch, bez uvedenia tabuliek, pričom obrázky neposkytujú vierohodné údaje v prípade rýchlostnej cesty R1 v úseku Ružomberok - Korytnica. V úsekoch od Korytnice nie sú uvedené hodnoty poklesu/nárastu intenzít. Uvádzanie obrázkov s údajmi v mierke s malým rozlíšením - bez uvádzania príslušných údajov v tabuľkách - je netransparentné a zahmlieva dosiahnuté výsledky. Žiada v Stratégii 2030 doplniť všetky relevantné obrázky o príslušné tabuľky s uvedením hodnôt zobrazovaných veličín.
- Správa o hodnotení Stratégie 2030 neobsahuje primerané hodnotenie v kategórii socio-ekonomické aspekty vývoja Slovenska. Žiada doplniť. V problematike „Osídlenie a zástavba“ je hodnotenie nastavené na lokálnu úroveň posudzovania, zodpovedajúce úrovni EIA. Strategickému hodnoteniu prináleží skúmanie vo vzťahu k hierarchii sídelnej štruktúry, teda vo vzťahu k analogickému strategickému dokumentu, ktorým je KURS 2011. Žiada doplniť.
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 koncipuje svoje opatrenia cestnej infraštruktúry v rozpore s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete. V rozpore s Nariadením neoprávnene zrušil súčasť základnej siete TEN-T cestnej infraštruktúry v prepojení št. hranica SR/PR - Skalité - Čadca - Žilina - Martin (od 2014 Core Corridor TEN-T) - Šášovské Podhradie - Zvolen - Šahy - št. hranica SR/MR. Časť uvedenej základnej siete TEN-T v prepojení Martin (R3) - Šášovské Podhradie - Zvolen - Šahy - št. hranica SR/MR priradil v Stratégii 2030 ako druhú súbežnú vetvu do línie súhrnnej siete TEN-T v prepojení št. hranica SR/PR. Uvedeným postupom bolo v rámci základnej siete TEN-T vytvorené tzv. opatrenie „Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky (OPC6)“ v prepojení Skalité/Svrčinovec - Čadca - Žilina a tzv. dvojvetvové opatrenie „Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever - juh (OPC9)“. Nesúhlasia s „pružnou“ úpravou medzinárodne dohodnutých a taxatívne stanovených sietí, TEN-T, žiadajú o úpravu týchto pochybení do stavu definovanom v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady EÚ v rámci dokumentu Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030.
- V rámci rozsahu hodnotenia Žilinský (samosprávny) kraj požaduje do časti „2.2 Špecifické požiadavky“ doplniť nasledovné požiadavky:
  - Posúdiť efektívnosť navrhovaných trás.
  - Posúdiť aj západný severo-južný koridor v úseku napojenie DI-Martin-Turčianske Teplice- Turček-Banská Bystrica (v správe SEA Strategického plánu rozvoja ... do

roku 2020 bol v rámci severojužných prepojení vyhodnotený ako koridor s najvyšším percentom napojenia obyvateľov, aj priemyslu) na nadradenú cestnú sieť.

Požaduje v zmysle KURS 2011 v dopravných a územnoplánovacích súvislostiach uvádzať Žilinský samosprávny kraj ako súčasť regiónu Severozápadné Slovensko, vid'. záväzné regulatívy k dopravným a sídelným vzťahom dopravnogravitačných centier (prírodzene pozdĺž rieky Váh a jej prítokov).

**Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií, Vajnorská 1, 815 70 Bratislava (list č. 22/2016-A zo dňa 10.10.2016)**

Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií zaslala nasledovné pripomienky:

- Požadujú pri rozvoji dopravy uprednostniť železničnú dopravu z dôvodu jej výhodnosti v oblasti ekologickej záťaže, energetickej efektívnosti, bezpečnosti, atď.
- Železnica musí tvoriť základnú štruktúru dopravných systémov, kde je prevádzkovaná. Ostatné druhy dopravy ju budú vhodne dopĺňať. Pokladajú za potrebné prehodnotiť možnosť obnovy prevádzkovania železničnej dopravy na zrušených tratiach, z dôvodu rovnakého prístupu obyvateľov k službám a pracovným možnostiam.
- Súhlasia s vytvorením „Dopravnej autority“ (Programové vyhlásenie vlády SR 2016-2020), ktorá bude efektívne a za dodržania bodu 2. rozhodovať (MDVRR SR - VÚC - mestá) o prideľovaní dotácií na verejnú osobnú dopravu.
- Prioritou štátu musí byť v železničnej doprave podpora „Národného dopravcu v osobnej a nákladnej doprave“.
- Nepripustiť liberalizáciu železničnej osobnej dopravy bez prijatia jednotných pravidiel a stratégie. Na základe týchto podmienok stanoviť: „ktoré trate áno, a ktoré nie“.
- V oblasti liberalizácie osobnej dopravy nesúhlasia s vyberaním jednotlivých tratí, prípadne ich častí (napríklad terajší stav priameho zadania trate Komárno - Dunajská Streda - Bratislava - zmluva na 10 rokov ZVVZ je nesystémový). Navrhujú dať do ponuky celý balík tratí, aj s nerentabilnými traťami.
- Pravidelne obnovovať (zabezpečiť finančné zdroje) rušňový a vozidlový park v nákladnej doprave (Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.).
- Pravidelne obnovovať (zabezpečiť finančné zdroje) rušňový a vozidlový park (Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.).
- Stanoviť jasné podmienky sanácie vnútorného dlhu u správcu železničnej infraštruktúry - ŽSR a jeho ďalší rozvoj.

**Žilinský samosprávny kraj, Odbor dopravy a územného plánovania, Komenského 48, 011 09 Žilina (list č. 03286/2016/ODaÚP-7 zo dňa 11.10.2016)**

Žilinský samosprávny kraj má nasledovné pripomienky:

- V platnom Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 (SPRDI 2020) vychádzalo hodnotenie opatrení a stanovenie vízií z exaktných dát. Pre jeho aktualizáciu - SPRD 2030 bol pre hodnotenie opatrení a rozvoja použitý dopravný model SR a delfská metóda prostredníctvom expertov. Odlišný spôsob hodnotenia predloženého návrhu SPRD 2030 nepreukazuje zmenu vstupných analytických podkladov (ak vychádzame z predpokladu, že geomorfológia terénu, sídelná štruktúra SR, demografia v SR atď. ostala nezmenená) voči SPRDI 2020. Zároveň stanovuje návrh opatrení z dát, ktoré sú nekompatibilné s dátami použitými v SPRDI 2020. Keďže predložený návrh SPRD 2030 dospel k výrazným rozdielom v procese hodnotenia opatrení, majú za to, že z

hľadiska transparentnosti, zdôvodniteľnosti a pochopiteľnosti strategického dokumentu je potrebné podrobne uviesť, vysvetliť a zdôvodniť zvolený postup a podklady jeho riešenia. Na základe uvedeného Žilinský samosprávny kraj namietla rozdielnosť použitých metód hodnotenia a požaduje, aby pre hodnotenie navrhovaných opatrení v SPRD 2030 bola použitá rovnaká metóda hodnotenia ako v prípade SPRDI 2020 a súčasne bol do SPRD 2030 doplnený použitý dopravný model SR a výsledky hodnotenia expertov ako výstup hodnotenia Delfskou metódou.

- V kap. 5.3.2 „Stratégia rozvoja v oblasti infraštruktúry“ je uvedený výstup strategického hodnotenia infraštruktúrnych opatrení zoradený podľa ich celkového potenciálneho dopravného prínosu vo vzťahu k dopravnému systému SR tak, ako bol vyhodnotený v súlade s vyššie uvedeným metodickým postupom (na základe výstupov zo strategického dopravného modelu SR a expertného posúdenia). Majú za to, že zvolený postup je výrazne sektorovo orientovaný, bez zohľadnenia širších socio - ekonomických a environmentálnych súvislostí. Zároveň konštatovania v uvedenej kapitole pôsobia nejednoznačne a nezrozumiteľne.
- Predložený návrh SPRD 2030 navrhuje opatrenie „Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever - juh (OPC9)“ deliť na dve vetvy, a to:
  - OPC9a -vetva R1 Zvolen - Ružomberok ( súčasť súhrnnej siete TEN - T)
  - OPC9b - vetva R3 Žiar n. Hronom - Martin (súčasť základnej siete TEN - T).ŽSK upozorňuje, že v zmysle platnej legislatívy chýba úroveň strategického environmentálneho posúdenia týchto alternatívnych koridorov. Uvedené posúdenie taktiež nie je súčasťou predloženej správy o hodnotení vplyvov SPRD 2030 na životné prostredie.
- Žilinský samosprávny kraj požaduje, aby SPRD 2030 a následne jeho implementačný plán v súlade s ustanoveniami Nariadenia EP a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete sa v oblasti cestnej siete prioritne (do r. 2030) zamerlal na dobudovanie základnej siete TEN - T (tak ako to vyplýva z čl. 13 nariadenia), a to v trase:
  - št. hranica SR/ČR - Púchov - Žilina - Košice - št. hranica SR/Ukrajina,
  - št. hranica SR/PR - Skalité - Čadca - Žilina - Martin - Šášovské Podhradie - Zvolen - Šahy - št. hranica SR/MR.

**Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, Trnavská cesta 52, P.O.BOX 45, 826 45 Bratislava (list č. OHŽP - 8149/2016 zo dňa 11.10.2016)**

Úrad verejného zdravotníctva SR súhlasí so strategickým dokumentom a správou o hodnotení pri zohľadnení nasledovných pripomienok:

- Na str. 13 - Zoznam skratiek: v termíne „HIA“ upraviť anglické znenie na „Health impact assessment“.
- Navrhované odporúčanie pre zohľadnenie na úrovni SPRD SR 2030 a odporúčanie pre zohľadnenie v koncepčných štúdiách, štúdiách uskutočniteľnosti a územne technických štúdiách týkajúce sa zmiernenia negatívnych a posilnenia pozitívnych vplyvov na životné definované v kap. V, Tab. V-I. žiadajú preformulovať z termínu „odporúčanie“ na „požiadavky“.
- V kap. V. preformulovať nadpis v Tab. V-I v tomto znení „Opatrenia na zmiernenie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na životné prostredie a zdravie“.
- V kap. V, Tab. V-I, bod A - doplniť medzi opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie na úrovni SPRD SR 2030 nasledovný bod - „rozšírenie imisného monitoringu v spolupráci s SHMÚ v sídelných útvaroch alebo v ich blízkosti, kde doteraz absentuje a kde sa

predpokladá významný vplyv dopravy na imisnú situáciu pre existujúce ako aj navrhované dopravné zámery pre vybrané ukazovatele PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, oxidy dusíka a benzo(a)pyrénu“.

- V kap. V, Tab. V-1, bod C - „Opatrenia na zmiernenie vplyvov hluku a vibrácií“ je nutné zosúladiť text s platnou legislatívou - zákonom č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí v znení neskorších predpisov, resp. Smernicou 2002/49/EC Európskeho parlamentu a Rady, ktorá sa týka posudzovania a riadenia hluku vo vonkajšom prostredí.
- V celom strategickom dokumente chýba prepojenosť dopravy so zelenou infraštruktúrou na podporu ekosystémových služieb. Integrovaný, medzisektorový prístup k manažmentu krajiny a starostlivé strategické priestorové plánovanie je najlepší spôsob na jej docielenie. Žiadajú preto doplniť v kap. V nový bod, ktorý bude nasledovať za opatreniami na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo a zdravie, a to pod názvom „Opatrenia na zachovanie a budovanie prvkov zelenej infraštruktúry v blízkosti dopravných komunikácií“. Uvedený bod bude na úrovni pre zohľadnenie SPRD 2030. Pre zohľadnenie v koncepčných štúdiách, štúdiách uskutočniteľnosti a územne technických štúdiách bude vložený nasledovný odsek: „Pri príprave jednotlivých územných plánov, ktoré obsahujú dopravné zámery, ako aj pri samotných projektoch zabezpečiť dôsledné posúdenie aktuálneho stavu prvkov zelenej infraštruktúry s ohľadom na ich zachovanie, ako aj zavádzanie v blízkosti dopravných komunikácií“.

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava (list č. 7706/2016 zo dňa 12.10.2016)**

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny upozornila, že posúdenie vplyvov na územia sústavy Natura 2000 v takto všeobecne vypracovanom strategickom dokumente pokladajú za formálne a konečné určenie významnosti bude možné urobiť až na úrovni územných plánov a konkrétnych projektov. Ďalej uvádza:

- Medzi odporúčania na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie (kap. IX.4) odporúčajú doplniť: „Ak sú pri projektoch očakávané významné negatívne vplyvy na územia sústavy Natura 2000, je potrebné preveriť ich alternatívne riešenie (trasovanie)“. Táto požiadavka vyplýva aj z ustanovenia článku 6. 4 smernice o biotopoch, resp. ods. 6 § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Uvedenú požiadavku odporúčajú doplniť aj do primeraného posúdenia (kap. 4.5 C.).
- Upozorňuje, že mnohé dopravné projekty pravdepodobne podliehajú zisťovaciemu konaniu alebo posudzovaniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Pri príprave projektov odporúčajú nezasahovať do chránených území a navrhovať ich s minimálnymi negatívnymi vplyvmi na záujmy ochrany prírody. Pri projektoch, kde možno predpokladať vplyv na záujmy ochrany prírody, odporúčajú spolupracovať so ŠOP SR.

**Úrad Košického samosprávneho kraja, odbor ORRUPŽP (list č. 4439/2016/ ORRUPZP/ 29316 zo dňa 13.10.2016)**

Úrad Košického samosprávneho kraja, odbor ORRUPŽP podporuje odporúčania Správy o hodnotení pre prevenciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie a za podmienok dodržania odporúčaní s navrhovaným strategickým dokumentom súhlasí.

**Ministerstvo vnútra, sekcia krízového riadenia, odd. civilnej ochrany a krízového plánovania** (list č. SKR-79-9/2016 zo dňa 13.10.2016)

Ministerstvo vnútra, sekcia krízového riadenia, odd. civilnej ochrany a krízového plánovania má k strategickému dokumentu 1 pripomienku:

- V kapitole Globálne strategické ciele a ich východiská, strana 49, 2. odstavce textu opraviť na: „Po skúsenostiach s extrémnymi poveternostnými podmienkami posledných rokov je zrejmé, že bude potrebné vypracovať plány trvalého zabezpečenia mobility s cieľom zachovať počas mimoriadnych udalostí mobilitu cestujúcich a tovaru a priechodnosť síl a prostriedkov záchranných zložiek. Tieto mimoriadne udalosti taktiež preukázali potrebu zvýšiť odolnosť dopravného systému vypracovaním scenárov a plánovaním postupu počas udalostí spojených s extrémnymi poveternostnými podmienkami.“

**Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, sekcia programov regionálneho rozvoja, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava** (list č. MPRV-2016-152/11 016-106 zo dňa 13.10.2016)

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, sekcia programov regionálneho rozvoja nemá k uvedenému dokumentu pripomienky.

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie** (list č. 4273/2016-1.7/ml zo dňa 17.10.2016)

Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie na základe interného pripomienkovania v rámci MŽP SR odporúča v správe o hodnotení:

- za Sekciu ochrany prírody, biodiverzity a krajiny – vid' vyššie
- za Odbor odpadového hospodárstva: V časti III. 4. 6. „Produkcia odpadov“ upozorňujú obstarávateľa na aktualizovanie platného zákona o odpadoch v znení: Zákon č. 79/2015 o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 91/2016 Z. z.
- za Sekciu vôd:
  - Považujú za dôležité zdôrazniť, že posúdenie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. nie je postačujúce z hľadiska požiadaviek súčasnej európskej legislatívy, ako aj legislatívy SR v oblasti vodného hospodárstva. Predkladaný strategický dokument je potrebné posúdiť aj z pohľadu smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2000, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva (rámcová smernica o vode, RSV) s dôrazom na článok 4.7, a to vo vzťahu k dotknutým útvarom povrchových a podzemných vôd.  
Hodnotenie podľa rámcovej smernice o vode a hodnotenie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sú dva samostatné procesy.
  - Rezort dopravy v rámci podkladov pre posudzovanie nových infraštruktúrnych projektov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. (EIA) požaduje v zmysle „Postupov pre posudzovanie infraštruktúrnych projektov podľa čl. 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky“ (rámcovej smernice o vode/RSV) zabezpečiť od spracovateľov aj spracovanie podkladov pre primárne (predbežné) posúdenie predmetného infraštruktúrneho projektu. V dokumentoch spracovaných v súlade s uvedenou požiadavkou, predložených poverenej osobe (Výskumnému ústavu vodného hospodárstva) na primárne posúdenie, boli zistené závažné odborné nedostatky, týkajúce sa najmä hodnotenia predpokladaného vplyvu nových infraštruktúrnych projektov na

fyzikálne (hydromorfologické) charakteristiky útvarov povrchovej vody alebo zmenu hladiny útvarov podzemnej vody a ich dopadu na bentickú faunu a ichtyofaunu a následne na stav dotknutých útvarov povrchovej a podzemnej vody z dôvodu nepochopenia rámcovej smernice o vode ako aj používania nesprávnej terminológie. Tieto nedostatky môžu viesť k rozdielnym záverom spracovateľa podkladov pre primárne posúdenie nového infraštruktúrneho projektu a poverenej osoby, ktorá primárne posúdenie vykonáva.

- za sekciu geológie a prírodných zdrojov: pripomienky 1 až 8 sa týkajú nesprávne uvádzaných údajov v Správe o hodnotení a dopracovaní vplyvov. Z hľadiska prípravy tejto fázy posudzovania vplyvov na životné prostredie budú uvedené posledné 2 pripomienky, ktoré budú zapracované do samotného strategického materiálu:
- Do opatrení na zmiernenie vplyvov na horninové prostredie a nerastné suroviny, geologické riziká požadujú doplniť do bodu 21 požiadavku na ložiskový geologický prieskum a schválenie zásob pre zemníky podľa geologického zákona, ako i požiadavku na vydanie povolenia na dobývanie ložiska nevyhradeného nerastu podľa zákona č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušninách a štátnej banskej správe v znení neskorších predpisov.
- v časti „Odporúčania pre zohľadnenie v koncepčných štúdiách, štúdiách uskutočniteľnosti a územnotechnických štúdiách“ požadujú do bodu 14 na str. 248 doplniť požiadavku: „Pred otváraním a využívaním zemníkov je nevyhnutné vykonať ložiskový geologický prieskum podľa geologického zákona a po schválení vypočítaných zásob získať povolenie na dobývanie ložiska nevyhradeného nerastu“.

#### POSUDZOVANIA VPLYVOV PRESAHUJÚCICH ŠTÁTNE HRANICE

Na základe posudzovania vplyvov presahujúcich štátne hranice v režime 4. časti zákona boli doručené tieto stanoviská (Ukrajina nezaslala v termíne):

#### POLSKO

**Generalna dyrekcja ochrony środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko** (list č. DOOŚ-tos.442.2.4.2016.az2 zo dňa 24.11.2016)

Generálne riaditeľstvo ochrany životného prostredia Poľskej republiky, Sekcia hodnotenia vplyvov na životné prostredie sa listom č. DOOŚ-tos. 442.2.4.2016.az2 vyjadrilo, že nakoľko:

- u predmetných stavieb v slovensko-poľskom pohraničí (cestné prepojenie na úseku medzi hranicou SR/Poľsko a lokalitami Skalité a Svrčinovec; cestné prepojenie zo Svrčinovca na českú hranicu; modernizácia existujúcej železničnej trasy Žilina – Čadca – št. hranica SR/Poľsko; dobudovanie stredoslovenskej cestnej siete cez Slovensko v osi sever – juh OPC9, ktoré sa napojí na cestnú sieť na poľskej strane, t. j. na štátnu cestu E7) sa nepredpokladá významný negatívny vplyv a vplyv na územia sústavy Natury 2000),
- nie je predpoklad znečistenia povrchových vôd a zhoršenia povodňovej situácie na území Poľska vplyvom cestnej dopravy,
- k realizácii prepojenia v osi sever – juh cez východné Slovensko do Poľska dobudovaním rýchlostnej cesty R4 a jej spojením s cestou S19 na Poľskej strane (os POC7) poľská strana už zaslala stanovisko,

nebol zistený dôvod na začatie procesu týkajúceho sa cezhraničného posudzovania vplyvov životné prostredie v dôsledku realizácie strategického dokumentu.

Predmetné stanovisko bolo pripravené na základe vyjadrenia Regionálneho riaditeľstva ochrany životného prostredia v Katoviciach, Krakove a Rzeszove.



## RAKÚSKO

### **Federálne ministerstvo dopravy, inovácií a technológií** (*e-mail zo dňa 30.11.2016*)

Federálne ministerstvo dopravy, inovácií a technológií Rakúskej republiky uvádza, že vzhľadom na skutočnosť, že sa neočakávajú významné cezhraničné vplyvy, zmeny v cezhraničnej vysoko úrovňovej dopravnej sieti, ako aj vzhľadom na ukončené cezhraničné posudzovania vplyvov vysoko úrovňovej dopravnej siete (zmeny vo federálnej cestnej sieti S8 Marchfeld - Schnellstrasse a zmeny veľkokapacitnej železničnej trati Wien – Staatsgreze bei Marchegg), neboli v tomto prípade uplatnené zákonné ustanovenia rakúskej legislatívy týkajúce sa posudzovania vplyvov plánov a programov na životné prostredie (strategické environmentálne hodnotenie) v oblasti federálnej dopravnej siete.

## MAĎARSKO

### **Ministerstvo poľnohospodárstva, Odbor ochrany životného prostredia** (*list č. KmF/402-6/2016 zo dňa 09.12.2016*)

Ministerstvo poľnohospodárstva Maďarska, Odbor ochrany životného prostredia v liste č. KmF/402-6/2016 oznamuje, že predpokladané vplyvy strategického dokumentu sa v niektorých bodoch týkajú Maďarska, ale sú skôr nepriameho charakteru.

Žiadajú, aby slovenská strana plne rešpektovala ustanovenia Dohovoru EHK o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice, Espoo, 1991 (Dohovor z Espoo) a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/52/EÚ, ktorou sa mení smernica 92/2012/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie pri príprave konkrétnych projektov.

V prílohe listu uviedli niekoľko konkrétnych pripomienok:

- Navrhujú, aby sa výsledky strategického dokumentu „Joint Conclusions of Strategic Environmental Assessment of the Gabčíkovo-Nagymaros Project“, ktorý bol v rámci strategického environmentálneho hodnotenia odporúčaný v októbri 2015 oboma partnermi (SK/HU) zohľadnili a zapracovali do stratégie, ktorá rieši aj otázky súvisiace s vodnou plavbou.
- V predloženom materiáli nie je odvolanie na Medzinárodnú komisiu pre ochranu Dunaja (ICPDR), na dokumenty Dunajskej komisie a Komisie povodia Sávy schválené v roku 2007, Spoločné Vyhlásenie o princípoch postupu s názvom Rozvoj vnútrozemskej plavby a ochrana prostredia v povodí Dunaja, ktorého základné princípy a kritériá sú definované v kontexte povodia Dunaja. Tieto dokumenty je potrebné doplniť.
- Ďalším dokumentom je PLATINA Manual on Good Practises in Sustainable Waterway Planning, ktorý je publikáciou zhotovenou a vydanou Európskou Komisiou v roku 2012, ktorá obsahuje dobré príklady z praxe a návrhy rozvoja vodnej cesty s ohľadom na udržateľnosť a integráciu. Považujú za nevyhnutné, aby sa zohľadnili odporúčania PLATINA Manual a tieto boli začlenené do stratégie.
- Upozorňujú, že v plánovacom období 2014 - 2020 OVF (Národné Vodohospodárske Riaditeľstvo) v súvislosti s maďarským rozvojom vodnej dopravy bola získaná v roku 2015 podpora v rámci programu Nástroje pre prepájanie Európy (CEF). V súčasnosti v rámci spracovania rozvoja maďarskej vnútrozemskej vodnej cesty TEN-T sa vypracúvajú dokumenty, ktoré vyhodnocujú aktuálny stav a prípravné dokumenty súvisiace s maďarským úsekom Dunaja, t.j. aj maďarsko-slovenského spoločného úseku Dunaja - Szapom - Szobom. Uvedené dokumenty sa môžu týkať aj slovenského

strategického materiálu, preto odporúčajú, aby bol odsúhlasený aj v rámci spolupráce hraničných vôd.

- Celkové účinky opatrení, ktoré sa vykonali pre dosiahnutie cieľov určených v stratégii, neboli vyhodnotené. Nakoľko sa opatrenia určili na úrovni stratégie, nie sú presne stanovené v čase a priestore. V skutočnosti sa dajú vyhodnotiť až v neskorších plánovacích obdobiach rozvoja dopravnej infraštruktúry, ale aj tak predbežné hodnotenie účinkov mohlo byť vykonané a žiadajú ho doplniť.
- Na základe máp a tabuliek uvedených v dokumente je však už teraz zjavné, že už na úrovni stratégie bolo detekovaných veľa konfliktných oblastí s ochranou prírody a krajiny podľa slovenskej ako aj európskej legislatívy.
- Nesúhlasia s vyhlásením na s. 20 dokumentu, podľa ktorého „Nepredpokladajú sa značné vplyvy na prírodu a krajinu, vrátane chránených oblastí a oblastí sústavy Natura 2000 na susedné štáty“, pretože nielen konkrétne územia hraničného prechodu môžu mať cezhraničné účinky v súvislosti so susedným štátom.
- Na základe príloh, s malými mapami v mimoriadne nízkom rozlíšení, bez legendy v maďarskom jazyku a k nim prislúchajúcich tabuliek, považujú za dôležité pri plánovaní dvoch ciest/koridorov, aby bolo umožnené v konkrétnom úseku realizácie cesty hodnotiť predpokladané negatívne vplyvy, ako aj zmierňujúce opatrenia, resp. variantné riešenia aj maďarskou stranou. Ide o: M2 úsek cez Šahy a trasu Rimavská Sobota – Rožňava – Košice.
- Súhlasia s konštatáciou, podľa ktorej „Opatrenia týkajúce sa vodnej dopravy majú značné cezhraničné vplyvy. Pochopiteľne všetky opatrenia realizované v hraničnej oblasti Dunaja budú mať vplyv aj za hranicami.“ Preto je z hľadiska životného prostredia a zdravia potrebné riešiť údržbu vodnej cesty v spolupráci s maďarskou stranou, a v rámci realizácie stratégie je v prvom rade potrebné zachovať súčasný stav dotknutých citlivých a chránených území.

## ČESKÁ REPUBLIKA

### **Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování na životní vlivů na životní prostředí a integrované prevence (list č. 86597/ENV/16 zo dňa 19.12.2016)**

Ministerstvo životného prostredia Českej republiky listom č. 86597/ENV/16 zasiela slovenskej strane vyjadrenie:

- Krajského úradu Jihomoravského kraja, Odboru životného prostredia: upozorňuje, že jednotlivými opatreniami nesmie dôjsť ku zhoršeniu stavu povrchových a podzemných vôd v Juhomoravskom kraji a v prípade jednotlivých zámerov, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na vodné pomery na území Českej republiky, je potrebné ich prerokovať v česko – slovenskej komisii pre hraničné vody; uvádza, že samotné spracovanie koncepčného materiálu nemá vplyv na územia sústavy Natura 2000, toto bude potrebné riešiť pri konkrétnych zámeroch (projektoch); konkrétne zábery bude nutné zhodnotiť aj z hľadiska ochrany ovzdušia v nadväznosti na strategické materiály Českej republiky.
- Ministerstva životného prostredia, odboru druhovej ochrany a implementácie medzinárodných záväzkov: uvádza, strategický materiál obsahuje viaceré opatrenia, ktoré sa bezprostredne týkajú ochrany prírody a krajiny v Českej republike. Ide najmä o opatrenia: OPC6, OPŽ1, OPŽ6 a OPŽ8, kde u konkrétnych zámerov týkajúcich sa EVL a PO Beskydy, EVL Soutok – Podluží a PO Soutok – Tvrdnicko je nutné vykonať hodnotenie vplyvov na lokality sústavy Natura 2000; obzvlášť upozorňujú na OPC6 „Dobudovanie severojužného prepojenia Poľska a Českej republiky“, v rámci ktorého je zvažovaný koridor R5 v úseku Svrčinovec – štátna hranica ČR/SR.

- Ministerstva životného prostredia, odboru osobitnej územnej ochrany prírody a krajiny: z hľadiska ochrany prírody a krajiny upozorňujú na niektoré opatrenia ako sú OPC6, OPC5, OPŽ8, OPŽ6 a OPŽ1, kde u konkrétnych zámerov môže dôjsť ku stretom s migračnými koridormi veľkých cicavcov a preto je potrebné navrhnuť a realizovať také opatrenia, ktoré budú minimalizovať vplyvy dopravnej infraštruktúry na migračnú priechodnosť krajiny.

## 7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie sa uskutočnilo dňa 29.09.2016 v priestoroch Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky o 15,00 hod. Verejné prerokovanie otvorila Katarína Rochovská (generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov MDVRR SR) a v úvode verejného prerokovania privítala prítomných a zároveň ich oboznámila s programom verejného prerokovania správy o hodnotení strategického dokumentu. Zároveň uviedla okolnosti prípravy strategického dokumentu. Ďalej predstavila prítomných zástupcov spracovateľa strategického dokumentu: Pavol Bobot, Jan Kocák (Deloitte), Michala Mariňákovú, Jiří Dušík, Michal Damek, Martin Smutný, Simona Kosíková za tím, ktorý spracoval environmentálnu dokumentáciu a predstavil doterajší priebeh posudzovania vplyvov a hlavné závery uvedené v Správe o hodnotení.

Nasledovala diskusia, v ktorej vystúpili so svojimi otázkami alebo názormi: Anna Zemanová, Tatiana Kratochvílová, Ján Mišura.

Diskusia prebiehala v týchto intenciách:

Otázka: Anna Zemanová (verejnosť, poslankyňa BSK a Národnej rady SR) uviedla, že sa v strategickom dokumente neriešia konkrétne aktivity a projekty, čo by ale malo byť. Prekvapuje ju, že bolo uvedené, že JASPERS súhlasí so spôsobom spracovania dokumentu. Nič nového stratégia neprináša. Bola vykonaná analytická práca, ktorá popisuje existujúci stav. Obsahuje len celoštátnu úroveň, opomína regionálnu úroveň, cesty I., II. a III. triedy. Chýba rozvoj železníc. Ako je to s dopravným modelom, ak už existuje, prečo nebol zverejnený? Chýba návrh záväzných kompenzačných opatrení. Chýbajú záväzné opatrenia na vládnej úrovni, pre legislatívu. Opomenuté letisko MRS Bratislava z hľadiska hluku, mala byť aspoň otvorená otázka možného presunu letiska mimo Bratislavu. Záväzky sú nekonkrétne, dokument pôsobí len ako povinná jazda pre EÚ.

Nie sú nové veci, že v SR nie je dopravný model, chýbajú generely dopravy na úrovni samosprávnych krajov, pri tom v stratégii nie sú konkrétne opatrenia k odstránení týchto problémov. Chýba harmonogram riešenia problémov.

Opomenuté majetkovoprávne otázky. Modernizačný dlh je nielen v železničnej doprave, ale napríklad aj v cestnej (I., II. a III. triedy). Tento dlh stratégia nerieši, ako teda môže byť rozvoj? Chýba zapojenie železnice do integrovanej dopravy. Kde je povinnosť štátu zapojiť sa do integrovanej dopravy, poskytnúť pozemky pre zriadenie dopravných prestupných uzlov pre integrovanú dopravu, záchytné parkoviská?

Cyklodoprava len veľmi slabo spomenutá. Nie je riešený problém emisií z hľadiska cyklodopravy (pripomienka Cyklokoalície), nerobí sa napríklad meranie PM častíc v Bratislave na Kamennom námestí a chýba opatrenie, aby cyklista mal nielen trasy (ktoré sa tiež neriešia), ale aby bolo aj vhodné ovzdušie, ktoré bude dýchať.

Vplyvy na klímu – boli vyhodnotené opatrenia, ale chýba problematika teplotných mostov, ktoré vznikajú pri budovaní najmä diaľnic. Tie majú významný vplyv na prúdenie vzduchu a môžu ovplyvniť vznik privalových dažďov aj lokálnych oblastí, kde neprší. S tým súvisí aj rozptyl emisií. Je potrebné v tomto zmysle doplniť hodnotenie.

Pripomienky budú zaslané písomne.

Odpoveď: Katarína Rochovská (MDVRR SR) odpovedala, že EK a JASPERS boli pri vypracovaní metodiky aj vlastného dokumentu, čo je zdokumentované.

Ide o strategický dokument, končí na úrovni opatrení, následne budú stanovené konkrétne aktivity v dokumentoch implementačného charakteru, bude prehodený aj Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII). Všetky strategické dokumenty sú ťažkopádne a nedefinujú konkrétne kroky, ktoré už všetci chcú. Strategickú úroveň je však potrebné rešpektovať. Nasledovať bude implementačný plán, ktorý už bude obsahovať konkrétne aktivity a projekty aj v danom čase.

Národný generel dopravy sa nachádza v programovom vyhlásení vlády SR, netreba zamieňať tento strategický dokument s národným generelom, ktorý ide do inej mierky.

Prvá verzia dopravného modelu už existuje, mala meškanie, ale už je a vychádzalo sa z nej pri tvorbe strategického dokumentu.

Odpoveď: Stanislav Trčík (MDVRR SR) uviedol, že dopravný model je dopracovaný, boli zdržania kvôli dôrazu na kvalitu, odovzdaný bol na konci októbra 2015. Bol využitý pri príprave stratégie v analýzach aj modelovaní budúceho stavu. Bol prezentovaný v júli 2016 aj na rôznych konferenciách. Bude ho treba ďalej dopĺňať o chýbajúce údaje a aktualizovať, aby poskytoval presnejšie výsledky.

Otázka: Anna Zemanová sa opýtala, či je teda možné dopravný model poskytnúť.

Odpoveď: Stanislav Trčík odpovedal, že na zverejnení sa pracuje, bude na našej internetovej stránke verejne dostupný.

Odpoveď: Katarína Rochovská uviedla pre zápis, že dopravný model teda bude poskytnutý.

Otázka: Tatiana Kratochvílová (MÚ Karlova ves) sa opýtala, čo je treba doplniť do modelu a aký vplyv to má na kvalitu výsledkov.

Odpoveď: Stanislav Trčík odpovedal, že je toho viacero, zatiaľ je to prvá verzia modelu. Napr. je nedostatok údajov od autobusových dopravcov, ktorý ich nechcú zverejniť, nekonzistencia cezhraničných údajov, nie sú použité údaje z posledného sčítania dopravy. Doplnenie spresní výsledky.

Odpoveď: Katarína Rochovská doplnila, že dopravný model je potrebné brať ako pilotnú prvú verziu, ďalej bude aktualizovaný, na tom sa už pracuje.

Otázka: Tatiana Kratochvílová (MÚ Karlova Ves) sa opýtala, aký vplyv bude mať doplnenie údajov do dopravného modelu na strategický dokument.

Odpoveď: Pavol Bžán (MDVRR SR) odpovedal, že celý strategický dokument bude podliehať aktualizáciám, to sa týka nielen vstupov pre dopravný model, ale aj vypracovaní kľúčových štúdií uskutočniteľnosti, napr. štúdie pre železničný uzol Bratislava, ktorý je tak dôležitý, že pravdepodobne bude musieť vstúpiť aj do tohto horizontálneho dokumentu.

Nedostupnosť údajov od dopravcov bude potrebné riešiť cez legislatívu. MDVRR SR spolupracuje s Ministerstvom financií SR na projekte „Hodnota za peniaze“, v ktorom to bude riešené.

Čo sa týka generelov dopravy a plánov udržateľnej dopravy, spolupracuje sa s EK a JASPERS aj s Ministerstvom pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR. MDVRR SR spolupracovalo pri príprave generelov pre Bratislavu a Košice, chce v tom ďalej pokračovať a pokryť celú Slovenskú republiku. Vydalo v spolupráci s JASPERS metodiku pre vypracovanie týchto plánov. Financovanie nie je v kompetencii MDVRR SR, financovanie bude zabezpečené z IROP, kam bude smerovať prvá výzva.

Odpoveď: Ján Bado (VÚD) doplnil, že cesty II. a III. triedy boli riešené v samostatnom Strategickom pláne rozvoja ciest II. a III. triedy, ktorý bol vypracovaný v roku 2014.

Otázka: Anna Zemanová sa opýtala, či bol tento plán zapracovaný do SPRD SR 2030.

Odpoveď: Pavol Bžán odpovedal, že bol využitý, odkazuje sa na neho, je ale v inej mierke. Dopravný model obsahuje aj cesty I. a II. triedy a časť ciest III. triedy.

Otázka: Anna Zemanová sa opýtala, či údaje o zmenách v zaťažení letísk sú alebo nie sú. Uviedla, že ide o známe rozvojové zámery a preto je dôležité ich riešiť. Opýtala sa, či ministerstvo požadovalo posúdiť zámer zrušenia letiskovej dráhy 14/24 a presmerovať hluk len jedným smerom, čo by bol významný zásah do života a zdravia obyvateľov.

Odpoveď: Michal Damek (Integra Consulting) uviedol, že hluk letiska MRŠ Bratislava nie je v mape vplyvov na hlukovú situáciu, lebo tam sú miesta, kde boli identifikované zmeny a ku ktorým boli dostupné údaje. Zmeny boli modelované len pre cestnú sieť a niektoré železnice. Zmeny v zaťažení letísk nie sú k dispozícii. Navrhované opatrenia u letísk boli formulované len obecné, nie je možné ich teda nijak modelovať. Presun letiska MRŠ Bratislava nebol v stratégii navrhovaný.

Odpoveď: Michala Mariňáková (Integra Consulting) odpovedala, že údaje o zmenách v zaťažení letísk nie sú. Opatrenia pre letiská sú v stratégii len veľmi všeobecne formulované, neobsahujú žiadne konkrétne projekty. SoH hodnotí len to, čo je v strategickom dokumente, nič iné posudzovať ani nemôže.

Odpoveď: Katarína Rochovská doplnila, že OPII, pre ktorý je stratégia vypracovaná, nepodporuje leteckú dopravu, preto je miera detailu opatrení v leteckej doprave iná ako pri ostatných typoch dopravy.

Otázka: Anna Zemanová uviedla, že hluk je všeobecný problém. Keď sú mapované určité opatrenia ovplyvňujúce hlukovú situáciu, súčasťou by mal byť aj hluk z leteckej dopravy. Opatrenia v leteckej doprave mali byť riešené v strategickom dokumente.

Odpoveď: Jiří Dusík (Integra Consulting) doplnil, že pri spracovaní SoH to bolo častejšie riešené a jedným z hlavných odporúčaní je preto rad týchto diskusií preniesť na regionálnu úroveň na procesy posúdenia vplyvov územných plánov, kde je možné konkrétnejšie zámery a ich územné priemety posúdiť.

Otázka: Anna Zemanová uviedla, že stratégia mala vychádzať práve z týchto dokumentov nižšieho stupňa.

Odpoveď: Katarína Rochovská odpovedala, že aj s ohľadom na to sa pristúpi k vypracovaniu národného generelu dopravy v horizonte 2019.

Odpoveď: Pavol Bžán doplnil, že národný generel bude detailnejší, bude obsahovať viac podrobností z hľadiska prepravných vzťahov a bude viac spĺňať očakávania ohľadne toho, ako by mal tento dokument vyzeráť.

Otázka: Anna Zemanová uviedla, že rok 2019 je neskoro, bude všetko spravené, postavená zbytočná diaľnica D4 a potom bude urobený generel, to je opačný postup.

Otázka: Tatiana Kratochvílová doplnila, že k tomu smeruje aj otázka, nakoľko bude mať doplnenie údajov vplyv na odporúčania tohto dokumentu.

Odpoveď: Pavol Bžán odpovedal, že strategické zásady sú multimodálne, sú stanovené tak, aby posunovali sektor dopravy ako taký. V strategickom dokumente nie sú odporúčania, aká konkrétna cesta bude mať prednosť pred inou, lebo to nie je účelom tohto dokumentu. Táto téma bola veľmi extenzívne riešená s kolegami z JASPERS, sami spracovatelia strategického dokumentu mali pocit, že by mal byť v stratégii aj projektový priemet. To je ale proti postoju JASPERS, ktorý je hlavný metodik pre tieto plány a je potrebné podľa ich odporúčaní postupovať.

Odpoveď: Pavol Bobot (Deloitte) uviedol k otázke, aký bude mať vplyv doplnenie údajov na strategický dokument, že ide o živý dokument, ktorý bude s ohľadom na dopracovanie dopravného modelu a vypracovanie významných štúdií realizovateľnosti aktualizovaný. Pri príprave bolo využité to, čo bolo k dispozícii. Jednou zo stanovených strategických zásad je,

že pri príprave konkrétnych projektov je treba rešpektovať výsledky regionálnych a mestských generelov. Napríklad v súčasnosti nie je jasný výsledok vyhodnotenia plánov udržateľnej mobility miest, aby k tomu mohlo byť konkrétne odporúčanie.

Odpoveď: Katarína Rochovská doplnila, že je treba priznať kontext eurofondov. Dokument bol minulý týždeň prezentovaný na Európskej komisii bez zásadných pripomienok aj za účasti JASPERS.

Odpoveď: Pavol Bžán uviedol, že zo strany JASPERS nebola pripomienka, že nie je úroveň projektov zohľadnená. Zástupcovia EK sú si vedomí toho, že takýmto spôsobom sa vypracováva stratégia.

Odpoveď: Ján Farkaš (MDVRR SR) uviedol, že integrované dopravné systémy na Slovensku v súčasnosti nie sú skutočné IDS, nespĺňajú parametre, aké by mali mať, lebo tam vstupujú viac jednotliví dopravcovia ako objednávatelia. Dopravcovia si kladú podmienky, preto to nemôže fungovať ako v západnej Európe.

Otázka: Anna Zemanová sa opýtala, čo bráni urobiť proti tomu opatrenia.

Odpoveď: Ján Farkaš odpovedal, že na IDS je potrebné sa dohodnúť. Dohoda musí byť vyvážená aj finančne. Legislatíva nemôže stanoviť, že jeden bude strácať viac. Je nutná ochota z oboch strán.

Otázka: Anna Zemanová uviedla, že na IDS bolo málo opatrení. Bol dobre popísaný stav, ale nie sú opatrenia, ako to vyriešiť.

Otázka: Ján Mišura (Slovenská obchodná komora) uviedol, že tu bola poznámka, že diaľnica D4 je zbytočná, ale to nie je. SOK je ale šťastná, že sa to robí. Aj cena je veľmi dobrá. Diaľnica D4 je užitočná pre SR.

Reakcia: Anna Zemanová: Uzol Ivanka – Rača je absolútne zbytočná, v kontextu budúceho tunela to nemôže vyjsť.

Na rokovaní bolo prítomných 31 účastníkov vrátane zástupcov obstarávateľa a spracovateľa.

#### **IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU**

Z hľadiska strategického hodnotenia možno za kľúčové oblasti pôsobenia považovať vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy, vplyvy na zdravie a vplyvy na územia sústavy Natura 2000.

V správe o hodnotení boli vplyvy hodnotené podľa v 2 základných skupinách:

- vplyvy návrhu SPRD SR 2030 na dopravný systém,
- vplyvy opatrení s dôrazom na vytipovanie budúcich problémových oblastí.

##### **1. Vplyvy návrhu SPRD SR 2030 na dopravný systém**

Pre rok 2030 bol v rámci národného dopravného modelu Slovenskej republiky modelovaný základný variant, tzv. BAU (Business As Usual) 2030. Tento scenár rozširuje infraštruktúru scenára súčasného stavu (BASE 2014) na strane dopravnej ponuky o úseky, ktoré sú v dnešnej dobe rozostavené alebo je ich výstavba už zmluvne či inak pevne daná. Dopravná ponuka bola prognózovaná k roku 2030 na základe parametrov odrážajúcich predikovaný demografický a ekonomický vývoj Slovenskej republiky.

Na základe stratégie bol definovaný predpokladaný návrhový scenár „Final 2030“, ktorý scenár „BAU 2030“ ďalej rozširuje o opatrenia, respektíve ich čiastkové projekty, v podobe nových/modernizovaných úsekov dopravnej infraštruktúry a súvisiacich zmien.

Pre účely identifikácie dopadu realizácie opatrení definovaných v rámci Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 boli porovnané scenáre „BAU 2030“ a „Final 2030“, ktoré sú z pohľadu prepravného dopytu identické a líšia sa len na strane ponuky.

Realizácia opatrení súvisiacich s výstavbou novej cestnej infraštruktúry, konkrétne úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, viedlo k cca 2 % zníženiu výkonov na sieti ciest (dôsledkom skrátenia cestovných vzdialeností). Naopak modernizácia železničných úsekov spoločne so súvisiacim navýšením počtu spojov v rámci opatrení „OPŽ4 - Modernizácia nosnej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou“ viedlo k navýšeniu výkonov na železnici na úrovni cca 3150 vozkm/deň, čo predstavuje celosieťový nárast výkonov na železnici o cca 2 %.

Vo všetkých módoch naopak poklesol celkový čas strávený na sieti, čo je spôsobené znížením cestovných dôb. V dôsledku tak tento parameter predstavuje zvýšenie dostupnosti území. Z hľadiska úrovni plynulosti dopravy na pozemných komunikáciách k redukcii dĺžky siete I. triedy takmer o štvrtinu. Tento pokles je spôsobený presunom dopravných intenzít z ciest I. triedy na nové úseky diaľnic a rýchlostných ciest, čo v dôsledku predstavuje zhoršenie plynulosti dopravy na 82 km nosnej cestnej infraštruktúry.

Tento presun je pozitívny z dôvodu presunu dopravy na komunikácie, ktoré sú vedené v extraviláne a vo väčšej vzdialenosti od sídiel, čím sú redukované negatívne dopady dopravy na zdravie obyvateľstva. Navyše je na týchto triedach komunikácií nižšia relatívna nehodovosť (vo vzťahu k výkonom), nižšia relatívna rýchlosť vozidiel na smerovo rozdelených komunikáciách majú taktiež pozitívny vplyv na závažnosť následkov dopravných nehôd.

Realizované projekty na cestnej infraštruktúre, ktorých realizácia odpovedá horizontu 2030, sú sústredené prevažne do 4 geografických oblastí.

Prvá z nich je oblasť Bratislavskej aglomerácie, ktorá je dotknutá opatrením „OPC10 - Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii“. Spočíva v dokončení severnej časti D4 až k hraniciam s Rakúskom. Vplyvom napojenia na rakúsky úsek S8, ktorého dokončenie je v rámci scenára predpokladané do roku 2030, tak vzniká alternatíva spojenia do Viedne, v dôsledku čoho dochádza k významnému presunu intenzít z južného úseku D4. Toto opatrenie má súčasne vplyv na pokles intenzít na sieti mestských komunikácií v Bratislave. Nové úseky D4 sú zaťažené rádovo 50 000 vozidiel za deň.

Vplyvom realizácie projektov na D3 a R5 v rámci opatrení „OPC6 - Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky“ dochádza k významnému presunu dopravy zo súčasných ciest nižších tried I/10, I/11 (súbeh s D3, R5), II/541 na novo vybudované úseky D3 (intenzity na úrovni 50 000 vozidiel za deň), respektíve R5 (cca 19 000 vozidiel).

Ďalšia skupina realizovaných opatrení je koncentrovaná do oblasti medzi mestami Martin, Ružomberok a Tvrdošín. Ide o úseky D1 opatrení „OPC5 – Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)“, ako aj o úseky R3 opatrení „OPC9 – Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh“. Vplyv výstavby týchto nových úsekov je pozorovateľný najmä na presune dopravy z ciest nižších tried (I/18, I/59, I/65, I/70, II/583), kde ide o poklesy rádovo o 20-30 tisíc vozidiel denne. Dokončenie D1 v tomto regióne a výstavba úsekov R3 vo svojom dôsledku ovplyvňuje aj reláciu/os Ružomberok-Banská Bystrica-Zvolen-Nitra-Trnava, ako možné alternatívy k trase po D1, a dochádza tu k poklesu intenzít. Nárast je naopak zaznamenaný na cestách I/65 a II/519, keďže je realizovanou výstavbou posilnená rola týchto komunikácií ako privádzačov z oblasti Hornej Nitry, Tekova a Turca na D1.

Na východe Slovenskej republiky ide o výstavbu úseku R2 Šaca – Košické Oľšany, a to v rámci opatrení „OPC7 – Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom

Slovensku“. Realizácia tohto úseku má výrazný vplyv na odvedenie dopravy mimo blízkosť mesta Košice. Na novom úseku sú očakávané intenzity na úrovni 20 000 vozidiel za deň, ktoré sú odvedené ako z ciest nižších tried, tak súčasného vedenia rýchlostnej cesty R2 a R3.

Nárasty a poklesy intenzít nákladnej dopravy odpovedajú trendom, ktoré boli identifikované v zmenách celkových intenzít dopravy, kedy boli najvýznamnejšie rozdiely medzi scenármi identifikované v popísaných oblastiach. V tomto kontexte je treba zmieniť, že v prípade nákladnej dopravy, respektíve nákladného tranzitu je jeho presun na komunikácie vyšších tried žiaduci aj kvôli deštruktívnemu vplyvu predovšetkým ťažkej nákladnej dopravy na povrchy vozoviek nižších tried.

## 2. Vplyvy opatrení

Návrh SPRD SR 2030 v sebe, okrem čisto koncepčných a systémových opatrení a strategických zásad pre riadenie rozvoja dopravného systému na Slovensku, obsahuje aj rad všeobecne formulovaných opatrení, ktoré však predpokladajú budovanie dopravných koridorov s potenciálne významnými vplyvmi na životné prostredie. Za účelom SEA hodnotenia boli dopravné koridory identifikované na základe popisu opatrení v stratégii a dopravného modelu. Koridory boli členené na logické úseky.

Z hľadiska hodnotenia vplyvov na životné prostredie sú určené tieto identifikované infraštruktúrne opatrenia (zvažované koridory) s potenciálne významnými vplyvmi na životné prostredie:

- OPC5 - Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)
- OPC6 - Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky
- OPC7 - Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku
- OPC8 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ
- OPC9 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh
- OPC10 - Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii
- OPC12 - Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené
- OPŽ1 - Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - št. hranica, Devínska N. Ves – št. hranica AT
- OPŽ4 - Modernizácia nosnej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou
- OPŽ5 - Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hranica
- OPŽ8 - Modernizácia trate TEN-T: Púchov - Horní Lideč.

Návrh SPRD SR 2030 nerieši územné vedenie ani technické detaily zvažovaných dopravných koridorov a z týchto dôvodov identifikácia vplyvov na životné prostredie nemôže rešpektovať tradičné delenie vplyvov podľa teórie, ale zameriava sa skôr na identifikáciu problémových opatrení a oblastí podľa jednotlivých zložiek životného prostredia. Nakoľko tieto sú v správe o hodnotení výstižne určené, sú prevzaté do odborného posudku.

### Vplyvy na obyvateľstvo a zdravie obyvateľov

Z hľadiska vplyvu na zdravie, resp. jeho determinanty, je možné rozdeliť jednotlivé časti stratégie na tie, kde je možné vyhodnotiť okrajové vplyvy opatrení na zdravie, a tie, u ktorých je možné považovať vplyv za významný. Ďalšie rozdelenie je podľa charakteru opatrení. Niektoré majú prevažujúci vplyv na environmentálne determinanty, ako je hluk alebo kvalita ovzdušia, celý rad opatrení má väčší strategický potenciál ovplyvniť sociálne a



ekonomické determinanty zdravia - dopravné úrazy, nezamestnanosť, ekonomický rozvoj, zníženie sociálneho vylúčenia a iné.

Pri hodnotení stratégie a jeho vplyvu na populáciu SR nie je možné očakávať pozorovateľný, resp. merateľný vplyv na niektoré veľmi robustné ukazovatele zdravotného stavu a demografické ukazovatele.

V návrhu SPRD SR 2030 sú obsiahnuté nasledujúce opatrenia, u ktorých boli identifikované potenciálne významné riziká alebo vplyvy pre/na zdravie. V týchto opatreniach sú predbežne plánované a zvažované nasledujúce dopravné opatrenia s potenciálne významnými rizikami alebo vplyvmi na zdravie. Tu neuvedené opatrenia nemajú hodnotiteľný vplyv na zdravie.

Ide o:

- OPS 1-7: Pozitívne vplyvy na sociálne determinanty zdravia - zamestnanosť, ekonomický rozvoj.
- OPS8: Potenciálne pozitívny vplyv na zníženie bezpečnostných rizík v doprave, zníženie počtu dopravných úrazov a ich následkov.
- OPC1 – OPC4: Príležitosť pre zníženie negatívnych dopadov na kvalitu ovzdušia a expozíciu hluku dotknutých populačných skupín. Na druhej strane sú miesta, kde dôjde alebo môže dochádzať k zvýšeniu expozície obyvateľov škodlivinám z dopravy vid' kap. Ovzdušie, a miesta, ktoré bude nutné proti hluku technicky či organizačne ochrániť. Tieto ciele majú taktiež potenciál vo zvýšení zamestnanosti a hospodárskom rozvoji. Je možné očakávať pozitívny vplyv na zníženie dopravných úrazov a ich následkov. U OPC3 je podmienkou dlhodobé udržanie hygienického zabezpečenia likvidácie odpadov a čistoty verejných toaliet na odpočívadlách.
- OPC5 – OPC 12: Spoločným zdravotným rizikom je potenciálne navýšenie expozície občanov škodlivinám z dopravy – nárast imisných koncentrácií v niektorých lokalitách, ktorý je len niekde kompenzovaný ich poklesom. Potenciálne zdravotné riziko hluku môže byť znížené početnými technickými a organizačnými opatreniami, ktoré presahujú úroveň detailu SPRD SR 2030. Pozitívny potenciál je taktiež v znížení dopravných nehôd a ich následkov. Spoločné s týmto cieľom je taktiež zaistenie pracovných miest pre manuálnych pracovníkov s horším uplatnením na trhu práce.
- OPL1- OPL2: Vplyv na zdravie bude súvisieť s potenciálnou hlukovou expozíciou obyvateľov leteckému hluku a možnému nárastu imisných koncentrácií z automobilovej obsluhy letiska. Mierne pozitívna je príležitosť k ekonomickému rozvoju a vzniku nových pracovných príležitostí.
- OPV1 – OPV2: Vodná doprava nepredstavuje sama osebe významné riziká a negatívne vplyvy na zdravie. Mierne pozitívny môže byť vznik pracovných miest v súvislosti s ich rozvojom aj v dobe technických realizácií. Zdravotné riziko nie je možné vylúčiť pri výstavbe prístavov a ich následnom intenzívnom využívaní, kde môže dôjsť aj k zvýšeniu emisií popr. hlukovej záťaže.
- OPVO1 - Pozitívny potenciál pre zníženie zdravotného rizika z dopravy, ako znížením vplyvu na environmentálne determinanty zdravia, tak posilnením sociálnych determinantov – zamestnanosti, zníženia sociálnej odlúčenosti (na osobnú verejnú dopravu dosiahne viac občanov než na individuálnu automobilovú).
- OPVO4: Primeraná infraštruktúra pre fyzickú a pohybovú aktivitu občanov je pozitívnym vplyvom na zdravie, keďže dochádza k zvýšeniu pohybovej aktivity obyvateľov, zníženiu prevalence obezity a zníženiu prevalence i morbidít kardiovaskulárnych ochorení.

- OPVO5-8: Potenciálny pozitívny vplyv na zdravie, pokiaľ budú pri realizácii rešpektované potreby cyklistov (bezpečné parkovanie), rešpektovanie invalidných občanov – bezbariérový prístup a nedôjde k navýšeniu hlukovej záťaže v okolí realizácie a k navýšeniu expozície občanov škodlivinám z dopravných prostriedkov – všetky tieto vplyvy na zdravie je možné hodnotiť až v štádiu EIA.
- OPŽ1-10: Železničná doprava ovplyvňuje zdravie predovšetkým expozíciou hluku, pri rekonštrukciách, zmien vozidlového parku je možné z väčšej časti negatívny vplyv expozície železničnému hluku eliminovať. Za pozitívne je možné považovať potenciál prevodu dopravnej záťaže z ciest a diaľnic na železniciu, a tak znížiť emisie z dopravy. Vhodnou organizáciou prímestskej železničnej dopravy a jej integráciou vzniká potenciál pre znižovanie odlúčenosti a lepšie využitie verejnej osobnej dopravy.

Návrh SPRD SR 2030 sa vplyvu dopravy na zdravie venuje najmä v oblastiach bezpečnosti, ovzdušia a hluku a menej ostatným súčastiam životného prostredia a najmä ochrany zdravia.

S ohľadom na dopady vplyvov na ovzdušie na zdravie obyvateľov je nutné konštatovať, že aj keď je kvalita ovzdušia venovaný v návrhu SPRD SR 2030 značný priestor, expozícia obyvateľstva škodlivinám z dopravy je jedným z najhoršie riešiteľných problémov rozvoja dopravy. Posudzovaná stratégia na mnohých miestach predkladá návrhy na výstavbu či dostavbu alebo rekonštrukciu cestnej siete, ktorá v modeli ukazuje zvýšené zdravotné riziko pre občanov žijúcich v okolí líniového zdroja. Aj keď vlastný percentuálny nárast koncentrácií nie je vždy vysoký, nie je možné tento vplyv bagatelizovať a je nutné preventívne upraviť prejazdy vozidiel tak, aby k žiadnemu nárastu koncentrácií škodlivín, hlavne PM<sub>2,5</sub>, N<sub>2</sub>O, nedochádzalo. Ďalším opatrením (v niektorých miestach územne konfliktných – úzke údolia) je umiestnenie obchvatov dostatočne ďaleko od ľudských sídiel a využitie environmentálne prijateľnejšieho spôsobu dopravy v okolí sídiel. Ďalšie opatrenia vid' kapitola „IV.3.1. Vplyvy na ovzdušie“, kde sú lokality s potenciálnym zhoršením kvality ovzdušia zobrazené.

S ohľadom na vplyv hluku na ľudské zdravie, je nutné poukázať na doposiaľ neuspokojivý stav v expozícii hluku na Slovensku, najmä v niektorých aglomeráciách a väčších sídlach, kde je hluk dominantnou škodlivinou pre zdravie a výrazne ovplyvňuje taktiež pohodu obyvateľov. Aplikácia Nariadenia vlády č. 549/2007 Z. z., ktorá definuje referenčné obdobie, pre ktoré sú určené prípustné hladiny hluku a určuje kategórie území, kde tieto limitné hodnoty platia, umožní pri implementácii SPRD SR 2030 zlepšiť ochranu zdravia znížením expozície hluku z dopravy. Obmedzenie expozície obyvateľov je technicky možné a je možné tak znížiť zdravotné riziko ako v oblasti kardiovaskulárnych ochorení tak v oblasti neurotických porúch a porúch učenia, resp. v obťažovaní a tak znížení kvality života.

Čo sa týka sociálne ekonomických dopadov návrhu SPRD SR 2030 na ľudské zdravie, má v sebe potenciál pre zvýšenie počtu pracovných miest, čo z časti môže eliminovať negatívne dopady vnímania zdravotných rizík spojených s novými zdrojmi znečistenia či hluku. Dopravná obslužnosť vytvára pracovné príležitosti. Pri implementácii SPRD SR 2030 je nutné brať do úvahy sociálny kontext realizácie stavby či implementáciu dlhodobých opatrení a ich vplyv na spoločnosť – na zdravie človeka a rozšíriť medzirezortnú spoluprácu pri jej implementácii o rezort práce a rezort zdravotníctva.

V návrhu SPRD SR 2030 neboli zistené opatrenia, u ktorých by boli identifikované potenciálne významné riziká alebo vplyvy na kultúrne dedičstvo. Novo navrhované alebo zvažované dopravné koridory nie sú lokalizované na územiach vymedzených ako pamiatkové zóny (PZ), pamiatkové rezervácie (PR) alebo objekty na zozname svetového kultúrneho dedičstva UNESCO. Čiastkové riziko stretu zvažovaných stavieb s hodnotami chránenými pamiatkovou ochranou boli identifikované v rámci opatrení OPC7 - Dobudovanie

severovýchodného prepojenia na východnom Slovensku. U jedného z variantov trasovania koridoru R4, ktoré sú v súčasnosti zvažované, môže pri obci Hanušovce nad Topľou dôjsť k narušeniu diaľkového pohľadového uhlu vymedzeného v Zásadách ochrany pamiatkového územia PZ Hanušovce nad Topľou (diaľkový pohľadový uhol od juhozápadu).

Okrem možných vplyvov plynúcich z potenciálnych územných stretov navrhovaných a zvažovaných koridorov boli v rámci hodnotenia zvažované tiež dopady zmien intenzity dopravnej záťaže na pamiatkovo cenné územia, najmä pamiatkové rezervácie. Vzhľadom na charakter plánovaných opatrení stratégie bol u väčšiny skúmaných prípadov zistený zanedbateľný vplyv (dopravné intenzity sa výrazne nezmenia) prípadne pozitívny vplyv (pri opatreniach vyvážajúcich automobilovú dopravu z historických centier). Riziko negatívneho vývoja v tomto zmysle bolo identifikované len v prípade pamiatkovej rezervácie Prešov, kde dopravný model predikuje zvýšenie intenzity nákladnej dopravy na komunikácii prechádzajúcej centrom mesta, respektíve územím PR. Je možné predpokladať, že zvýšenie dopravnej intenzity prinesie rovnako lokálne zvýšenie emisií (napr. NO<sub>x</sub>) a vibrácií s možnými negatívnymi vplyvmi na stavebno-technický stav pamiatkového fondu.

Problematika odpadov, vznikajúcich z dopravy, predstavuje problém, ktorý negatívne ovplyvňuje životné prostredie. Odpady vznikajú v doprave najmä v dôsledku obmeny vozidlového parku, pri výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry a pri samotnej preprave. Zásadnú produkciu odpadov z prevádzky dopravy predstavujú odpady z cestnej dopravy, najmä potreba využívania vrakov áut (staré vozidlá) na recykláciu.

K hlavným ekologickým rizikám patrí mimo množstva vrakov áut predovšetkým možnosť úniku prevádzkových kvapalín, ktoré samé o sebe majú charakter nebezpečných odpadov, ktorými sú napr. oleje, mazacie tuky, nemrznúce kvapaliny (etanol, tenzidy), brzdové kvapaliny (glykoly a organické rozpúšťadlá), chladiace kvapaliny (etylén glykol), azid sodný (zdroj hnacieho plynu v air-bagu), ťažké kovy a pod.

#### Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy

Primárny vplyv stratégie na ovzdušie bude vyvolaný zmenou emisií znečisťujúcich látok z dopravných prostriedkov. S ohľadom na celkom dominantný emisný a imisný podiel automobilovej dopravy na dopravných emisiách bude vplyv určený zmenami v sektore automobilovej dopravy, ostatné dopravné módy budú z tohto hľadiska nevýznamné.

V rámci klimatických pomerov sa neočakávajú žiadne významné zmeny v priemeroch globálneho žiarenia, rýchlosti a smeru vetra. Vzhľadom na zosilnenie búrok v teplej časti roka sa očakáva častejší výskyt silného vetra, víchríc a tornád v súvislosti s búrkami, čo môže mať pri povodniach za následok zaplavenie a vyššie prietokové rýchlosti. Osobitým problémom môže byť bočná erózia tokov a premiestňovanie ich korýt a podmáčanie v oblasti inundačných nív, ktoré budú klásť zvýšené nároky na spôsob zakladania násypov a mostov pri prekonávaní vodných tokov. U opatrení OPC7, OPC8, OPC9 a OPŽ4 bol identifikovaný pravdepodobný stret so záplavovými územiami

Kvalita ovzdušia môže byť potenciálne dotknutá predovšetkým niekoľkými polutantmi, typickými zástupcami v emisiách z automobilovej dopravy. Ide najmä o NO<sub>x</sub>, suspendované častice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> (výfukové emisie, oterý brzdového obloženia, vozovky a pneumatík, resuspenzie z povrchu vozovky) a polycyklické aromatické uhľovodíky (napr. benzo(a)pyrén). Spektrum emitovaných látok je širšie, ale vyššie uvedený výpočet reprezentuje polutanty, ktoré sú dopravou emitované vo významných množstvách a/alebo ide o zástupcov, ktorí svojimi koncentráciami v ovzduší v súčasnosti prekračujú imisné limity alebo sa ich úrovni blížia.

Primárne potenciálne vplyvy stratégie je možné vidieť v zmene imisných koncentrácií pozdĺž dopravných trás v nadväznosti na zmenu dopravnej intenzity. Táto zmena bude v

rámci Slovenskej republiky významne heterogénna, tzn. je možné vymedziť oblasti, kde je možné očakávať zvýšenie, a naopak miesta so znížením imisných koncentrácií. K potenciálnej zmene vplyvom stratégie nedôjde len pozdĺž úsekov komunikácií, ktoré sú predmetom navrhnutých opatrení. Zmena v časti cestnej siete často vyvoláva zmenu intenzity dopravy a s ňou súvisiace vplyvy na ovzdušie v inej oblasti, ktoré nie sú predmetom opatrenia.

Sekundárne vplyvy stratégie je možné vidieť v potenciálnom regionálnom dopade kumulatívneho pôsobenia navrhnutých opatrení na podiel sekundárneho aerosólu v celkovej imisnej koncentrácii. Automobilová doprava je významným a z celoštátneho hľadiska pravdepodobne najvýznamnejším zdrojom prekursorov sekundárnych častíc. Celková zmena dopravných intenzít v rámci väčších územných celkov má preto vplyv na celkové "požadové" koncentrácie suspendovaných častíc PM<sub>2,5</sub> v území.

V nadväznosti na časový horizont pôsobnosti posudzovanej stratégie budú potenciálne vplyvy na ovzdušie stredné až dlhodobé.

Celkovo bude mať navrhnutá stratégia z hľadiska vplyvu na ovzdušie v porovnaní s nulovým variantom málo významný negatívny vplyv, vyvolaný predovšetkým miernym nárastom nákladnej automobilovej dopravy. Tento negatívny vplyv bude v meradle Slovenskej republiky čiastočne kompenzovaný znížením osobnej individuálnej automobilovej dopravy.

Vplyv stratégie na kvalitu ovzdušia bude silne heterogénny. Možné zhoršenie imisných pomerov vplyvom realizácie stratégie je možné očakávať v Bratislavskom a Žilinskom kraji.

V nadväznosti na pripravované infraštruktúrne opatrenia dôjde podľa dopravného modelu ku zvýšeniu intenzity automobilovej dopravy a s tým súvisiacim potenciálnym negatívnym vplyvom na nasledujúcich dopravných ťahoch:

- Bratislava - Trnava - Leopoldov, resp. Bratislava - Trnava - Sládkovičovo
- Žilina - Čadca - štátna hranica s ČR
- Žilina - Martin - Ružomberok
- Dolný Kubín - štátna hranica s Poľskom
- východný diaľničný obchvat Košíc

Ostatné ohniská potenciálne najvýznamnejších negatívnych vplyvov stratégie budú lokálneho charakteru, popr. budú kompenzované znížením negatívneho imisného vplyvu dopravy pozdĺž iných cestných komunikácií.

Nárast emisií daný zvyšujúcou sa intenzitou dopravy bude pravdepodobne kompenzovaný podporou dopravných prostriedkov využívajúcich alternatívne palivá, k čomu smeruje opatrenie OPS7, a technickým pokrokom. Postupná modernizácia vozidlového parku spôsobí do roku 2030 pravdepodobne vyšší relatívny pokles emisií než uvedených maximálne 9 % nárastu národných emisií vplyvom stratégie. V absolútnej hodnote preto budú dopravné emisie v návrhovom horizonte stratégie reálne skôr klesať, v najhoršom prípade stagnovať. K identifikovaným potenciálnym negatívnym vplyvom preto v skutočnosti pravdepodobne nedôjde. Potenciálne negatívne vplyvy vyhodnotené v predkladanej dokumentácii je možné konštatovať len vo vzťahu k nulovému variantu stratégie.

Dopravné opatrenia v návrhu SPRD SR 2030 na cestnej a železničnej sieti prinesú v roku 2030 úsporu 220,13 Gg CO<sub>2</sub> oproti scenári bez realizovaných opatrení. To tvorí pomerne významné 2,2 % zníženie celkových emisií skleníkových plynov z cestnej a železničnej dopravy na Slovensku. Pri porovnaní produkcie emisií v návrhovom scenári s hodnotami emisií v jednotlivých referenčných rokoch, ktoré sú používané v rámci relevantných cieľov EÚ pre znižovanie emisií skleníkových plynov z dopravy, je možné ale zaznamenať výrazné

navýšenie produkcie skleníkových plynov. To plynie z celkového navýšenia dopravných intenzít, ktoré sa očakávajú ako bez realizácie stratégie, tak s jej realizáciou (návrhový scenár SPRD SR 2030). Je to ovplyvnené aj neschopnosťou modelovať všetky opatrenia v rámci dopravného modelu.

Vplyv na hlukovú situáciu je vyvolaný činnosťou dopravných prostriedkov po hodnotených komunikáciách. Dominantný vplyv sa predpokladá z činnosti automobilovej a koľajovej dopravy. Lodná doprava, cyklodoprava a pod. budú mať na hlukovú situáciu minoritný vplyv. Vplyv je hodnotený prostredníctvom emisií hluku v okolí dopravných trás, resp. posúdením zmien, ktoré v týchto emisiách nastanú realizáciou návrhových opatrení, t.j. opatrenia, ktoré vyvolajú zmenu intenzity dopravy na dopravnej sieti. Posudzované zmeny je možné v rámci Slovenskej republiky charakterizovať ako významne heterogénne, tzn. je možné vymedziť oblasti, kde je očakávané zvýšenie hlukovej záťaže, a naopak miesta, kde je očakávané zníženie hlukového zaťaženia okolia komunikácií.

Vytipované nové rizikové miesta (tzn. miesta kde oproti nulovému variantu môže dôjsť ku zhoršeniu):

Koridor	Rizikové miesta
D1a	v okolí Šútova, Hubová - Švošov
D4	v okolí Devínskej Novej Vsi, Záhorskej Bystrice, Marianky, Rače, Vajnor
D1c	v okolí Košického Klečenova
R5/D3a	v okolí Čadca – Podzávoz, Svrčinovec
D2	v okolí Dúbravky
R3a	v okolí Dlhej nad Oravou, Krivej, Podbielu
R3b	v okolí Dolného Kubína
R3c	v okolí Turčianskych Teplic
Okolie súčasných komunikácií (zmeny vyvolané redistribúciou dopravy)	D1 Bratislava v okolí Trnávky D2 v okolí Dúbravka II/507 v okolí Pruské (blízko Ilavy) I/18 v okolí Žilina – Mojšova Lúčka, Strečno

#### Vplyvy na pôdu, reliéf a horninové prostredie

Návrh SPRD SR 2030 vytvára niektoré lokálne významné riziká svahových deformácií, konfliktov s ložiskami surovín a starých banských diel, ktoré je nutné riešiť v rámci nadväzujúcich projekčných prác – najmä v koridorových štúdiách, štúdiách uskutočniteľnosti, územných plánoch a detailných projekčných návrhoch. V rámci detailných štúdií je nutné zohľadniť aj riziko kumulatívneho vplyvu s extrémnymi zrážkovými javmi a povodňami.

V návrhu SPRD SR 2030 sú obsiahnuté nasledujúce opatrenia, u ktorých boli identifikované potenciálne významné riziká alebo vplyvy na horninové prostredie a nerastné suroviny:

- OPC5 - Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)
- OPC6 - Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky
- OPC8 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ

- OPŽ1 - Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - št. hranica, Devínska N. Ves – št. hranica AT
- OPŽ4 - Modernizácia nosnej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou
- OPŽ8 - Modernizácia trate TEN-T: Púchov - Horní Lideč.

Realizácia väčšiny navrhnutých dopravných stavieb v rámci opatrení na zabezpečovanie dostupnosti regiónov Slovenska cestnou infraštruktúrou a budovaním nových koridorov bude prirodzene spojená s trvalým a dočasným záberom pôd. V tomto ohľade bude treba zabezpečiť ochranu najkvalitnejších pôd a zamedziť ohrozeniu ekologických funkcií pôdy. Podrobnejšie návrhy jednotlivých dopravných zámerov by mali byť navrhnuté tak, aby minimalizovali vplyvy na záber pôdy (predovšetkým černoze a čiernic), obmedzili riziká zhoršenia kvality pôd v priebehu výstavby a potenciálne riziká kontaminácie pôd pri výstavbe a prevádzke dopravnej siete a obmedzili zásahy do ochranných lesov i lesov osobitného určenia.

V návrhu SPRD SR 2030 sú obsiahnuté nasledujúce opatrenia, u ktorých boli identifikované potenciálne významné riziká alebo vplyvy na pôdy:

- OPC8 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ
- OPC10 - Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii
- OPC12 - Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené
- OPŽ5 - Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.

#### Vplyvy na vodu

Najvýznamnejšie vplyvy na povrchové vody je možné očakávať pri vodnej doprave. Dajú sa predpokladať negatívne vplyvy na hydromorfologické zmeny na vodných útvaroch, napr. ako dôsledok skapacitnenia korýt prehrabávaním. S nárastom lodnej dopravy vzniká riziko priameho znečistenia povrchových vôd z únikov kvapalín a produkcie odpadových vôd. Sektor lodnej dopravy je vnímaný ako najväčší zdroj potenciálne negatívneho vplyvu na vodné hospodárstvo. Negatívne vplyvy s nižšou úrovňou významnosti (málo významné) boli identifikované najmä pre sektor cestnej dopravy.

Riziká pre kvalitu vôd pri realizácii opatrení sú spojené najmä s novou výstavbou a rozširovaním cestných stavieb. Výstavba a chod líniových stavieb (cesty, železnice) môže nepriaznivo ovplyvniť odtokové pomery v krajine, prípadne kvalitu a prúdenie podzemných vôd, a to zvlášť ak sú navrhnuté v záreze, násype či v tuneli. V dobe vlastnej výstavby môžu byť povrchové vody v okolí stavieb ovplyvnené navyše splachom zeminy. V dobe činnosti je najvýznamnejším rizikom znečistenie PAH (polyaromatické uhl'ovodíky), resp. POP, VOC (prchavé organické látky) a ďalej nadmerný prienik chloridov do vody zo zimnej údržby solením. Riziko zhoršenia kvality vôd počas chodu je tak zviazané s odtokom zrážkových vôd, menej so znečistením ovzdušia (prostredníctvom tzv. atmosferickej depozície). Menej časté, ale závažnejšie môžu byť pre kvalitu vôd havarijné úniky ropných látok (v prípade havárií pri prevoze chemických látok, únikov pri manipulácii s pohonnými hmotami a pod.).

V návrhu SPRD SR 2030 boli identifikované nasledujúce opatrenia v cestnej doprave, u ktorých boli identifikované potenciálne menej významné riziká alebo vplyvy na prírodné liečivé zdroje a prírodné minerálne zdroje (a ich ochranné pásma).

Z hľadiska vplyvov na prírodné liečivé vody boli posudzované možné strety s územiami týchto lokalít - kúpeľných miest: Bardejov, Bojnice, Brusno, Červený Kláštor, Číž, Dudince, Kováčová, Lúčky, Nimnica, Piešťany, Rajecké Teplice, Sliač, Sklené Teplice, Smrdáky, Trenčianske Teplice, Turčianske Teplice, Vyšné Ružbachy, Lučivná, Liptovský Ján, Štós, Vysoké Tatry.

Z hľadiska stretov boli ako potenciálne rizikové identifikované tieto opatrenia:

1. OPC9 - dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever - juh

- R3 - Zvolen - Šahy: potenciálny vplyv na lokalitu Dudince (prírodné liečebné kúpele)
- R3 Martin - Šahy: potenciálny vplyv na lokalitu Turčianske Teplice (prírodné liečebné kúpele)

2. OPC8 - dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ

- R2 - Zvolen západ - Zvolen východ: potenciálny vplyv na lokalitu Sliač.

Zistenia korešpondujú s vyhodnotením možných stretov s územím výskytu minerálnych prameňov. V týchto opatreniach sú predbežne naplánované a zvažujú sa nasledujúce dopravné koridory s potenciálnymi rizikami alebo vplyvmi na prírodné minerálne zdroje:

1. OPC8 - dobudovaním stredoslovenskej cestnej osi západ - východ

Trasa navrhovaného projektu R2 Zvolen západ - Zvolen východ zasahuje do územia s vyšším výskytom minerálnych prameňov, menovite do ochranného pásma minerálnych a liečivých prameňov v lokalite Sliač. Územie je citlivé na zásahy v okolí, ktoré môžu ovplyvniť vodný režim v priebehu výstavby, a na vplyvy a riziká súvisiace s prevádzkou dopravnej infraštruktúry.

2. OPC9 - dobudovaním stredoslovenskej cestnej osi sever - juh

V trase navrhovaného koridoru R3 Martin - Šahy sa vyskytujú ochranné pásma III. stupňa minerálnych a termálnych vôd a v jeho blízkosti je ochranné pásmo II. stupňa minerálnych a termálnych vôd (lokalita Dudince). Územie je citlivé na zásahy v okolí, ktoré môžu ovplyvniť vodný režim v priebehu výstavby, a na vplyvy a riziká súvisiace s prevádzkou dopravnej infraštruktúry.

Vplyvy na prírodné minerálne vody a prírodné liečebné vody je potrebné predovšetkým riešiť pri umiestňovaní stavieb a ich technickým riešením.

Z hľadiska identifikácie potenciálnych vplyvov navrhovaných opatrení na kvalitu povrchových a podzemných vôd sú v návrhu strategického dokumentu obsiahnuté nasledujúce opatrenia, u ktorých boli identifikované potenciálne významné riziká alebo vplyvy na vody:

- OPV1 - Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj,
- OPV3 - Modernizovať verejné prístavy na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu,
- OPV5 - Spolupracovať so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti.

Vo vzťahu k požiadavkám Rámcovej smernice o vodách majú vo všeobecnej rovine kontroverzné postavenie projekty vodnej dopravy. Lodná doprava je na jednej strane považovaná za „najekologickejšiu“ dopravu, na druhej strane spolu s výstavbou vodných diel na vodných tokoch a protipovodňovými opatreniami bola jednou z hlavných hybných síl, ktoré boli príčinou antropogénnych zásahov do riečneho systému, predovšetkým hydromorfologických zmien. Z tohto pohľadu je ako konfliktná hodnotená väzba cieľov SPRD SR 2030 a environmentálnych cieľov pre ochranu vôd stanovených vo Vodnom pláne Slovenska v súlade s Rámcovou smernicou o vodách.

### Vplyvy na biotu a krajinu

Rozvoj dopravy má nevyhnutné vplyvy na prírodu a krajinu. Pri niektorých infraštruktúrnych opatreniach boli identifikované potenciálne významné riziká alebo vplyvy na záujmy ochrany prírody, najmä na lokality sústavy Natura 2000 a národnú sústavu chránených území, a ďalej na lokality mokradí chránených podľa Ramsarského dohovoru, územný systém ekologickej stability, migračnú priestupnosť, fragmentáciu krajiny, hodnotné krajinné prvky, krajinný obraz, chránené druhy a biodiverzitu. Pretože predmetom stratégie nie je ani územné vedenie koridorov, ani presné trasy infraštruktúry a technická realizácia a u mnohých trás bude dochádzať k zmenám, môžu sa výsledné vplyvy pri realizácii týchto opatrení líšiť od toho, ako boli v SEA identifikované. Navyše, nie všetky hodnotené koridory budú (min. do roku 2030) realizované v celom rozsahu. Je teda potrebné v hodnotení identifikované vplyvy chápať ako riziká, ktoré je nutné eliminovať pri plánovaní trás a technického riešenia. V rade prípadov zrejme nebude možné vyhnúť sa významným vplyvom, to však je možné vyhodnotiť až na základe stanovenia a podrobného posúdenia jednotlivých projektov a ich prípadných variantov.

Opatrenia s potenciálne významným negatívnym vplyvom na prírodu a krajinu:

- OPC5 - Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)
- OPC6 - Dobudovanie severojužného prepojenia do Poľska a Českej republiky
- OPC7 - Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku
- OPC8 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ – východ
- OPC9 - Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi sever – juh
- OPC10 - Rozvoj cestnej siete v bratislavskej aglomerácii
- OPC12 - Modernizácia a rozvoj ostatnej siete D a RC, ak je to odôvodnené
- OPŽ1 - Dokončenie modernizácie hlavných tratí TEN-T, ktoré sú vo vysokom stupni prípravy: Púchov - Žilina, Žilina - Čadca - št. hranice, Devínska N. Ves – št. hranica AT
- OPŽ4 - Modernizácia nosnej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou
- OPŽ5 - Modernizácia koridoru Kúty št. hr. - Bratislava - Štúrovo/Komárno št. hr.
- OPV1 - Zrealizovať technické opatrenia pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj
- OPV5 - Spolupracovať so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti
- OPL2 - Modernizácia a budovanie infraštruktúry civilného letectva na účely hospodárskeho rozvoja krajiny a regiónu a zvyšovania kvality poskytovaných služieb v rámci prirodzenej a účelovej mobility

Negatívne vplyvy výstavby novej infraštruktúry na prírodu a krajinný ráz sú najmä:

- fragmentácia biotopov, ekosystémov (napr. lesné celky, nivy riek, ÚSES) a krajiny ako celku,
- zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000: zábery a degradácia biotopov – predmetov ochrany a biotopov chránených druhov, kolízie so živočíchmi, rušenie hlukom a svetlom, fragmentácia územia,
- ovplyvnenie krajinného rázu, najmä v súvislých prírodných celkoch, kopcovitom teréne, vo vidieckych oblastiach s hodnotnou kultúrnou krajinou a pod.,



- riziko šírenia invázných druhov kvôli významným presunom zeminy a vzniku rozsiahlych plôch ovplyvnených stavbou,
- zmeny druhového zloženia pozemkov v blízkom okolí budovaných komunikácií - výsadby nepôvodných druhov, druhové zmeny vplyvom zmien podmienok (exhalácie, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií až prevádzky, hluk, atď.),
- narušenie migračných trás živočíchov (bariérový efekt), a to z hľadiska diaľkových migrácií (napr. veľké šelmy a kopytníky), ako aj v lokálnych vzťahoch (napr. obojživelníky),
- mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,
- rušenie živočíchov hlukom, svetlom - pri výstavbe aj prevádzke infraštruktúry.

Hodnotenie infraštruktúrnych opatrení vychádza z koridorov predpokladaných v súčasnosti, prípadne z významných aspektov realizácie (napr. pokiaľ sa cesta plánuje v značnej dĺžke cez tunel). Nie je zohľadnené presné územné vedenie ani detaily technického riešenia. Predmetom stratégie však nie je územné vedenie koridorov, ani presné trasy infraštruktúry a technické detaily. Na tejto úrovni musia byť jednotlivé projekty hodnotené v územných plánoch a na projektovej úrovni (EIA).

### NAJVÝZNAMNEJŠIE KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

Kumulatívne vplyvy vznikajú v dôsledku zoskupovania viacerých činností v území, ktorých vplyvy sa vzájomne neovplyvňujú, len spolupôsobia. Môže ísť o rôzne vplyvy na jeden receptor bez vzájomnej reakcie, alebo o jeden druh vplyvu pôsobiaci v území na viacero receptorov bez vzájomného vplyvu.

Synergické vplyvy môžu potenciálne vznikáť tam, kde dochádza ku kombinovaným vzájomne integrujúcim vplyvom na environmentálnu, sociálno-ekonomickú a zdravotnú oblasť s výsledným kvalitatívne iným vplyvom. Výsledný vplyv je viac ako súčet vplyvov jednotlivých činností. Ako jeden zo synergických vplyvov možno uviesť celkový dopad realizácie kľúčových infraštruktúrnych projektov uvádzaných v dokumente. Ich celkový vplyv na environmentálnu, sociálno-ekonomickú a zdravotnú oblasť je viac ako len súčet čiastkových vplyvov, a teda tu pozorujeme synergické pôsobenie.

Synergický pozitívny vplyv bude spojený so zvýšením plynulosti dopravy, znížením nehodovosti a znížením koncentrácie emisií v úsekoch dopravných koridorov. Rozvoj výstavby dopravnej sústavy SR sa prejaví i v pozitívnom pôsobení na vývoj iných hospodárskych sektorov. Diaľnice, rýchlostné cesty a modernizované železnice, prostredníctvom nadväzujúcej cestnej infraštruktúry, zlepšia parametre časovej dostupnosti najdôležitejších centier. Súčasťou synergie pozitívneho pôsobenia na cestovný ruch sa stanú i investície do civilného letectva.

Realizácia navrhovaných opatrení môže vyvolať kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie spoločným pôsobením viacerých opatrení zahrnutých, spoločným pôsobením vplyvov opatrení a existujúcich zdrojov v území alebo budúcich plánovaných stavieb.

Najvýznamnejšie kumulatívne vplyvy očakávame na ovzdušie, hlukové pozadie a vody.

Kumulatívne vplyvy stratégie na ovzdušie budú spočívať v spolupôsobení jednotlivých koncepčných opatrení. Môžu byť významné najmä v prípade, ak ide o nové infraštruktúrne opatrenia vo frekventovaných údolných dopravných koridoroch so zhoršenými rozptylovými podmienkami. V takýchto prípadoch je možné síce očakávať dopravné odľahčenie súčasných trás vedených sčasti v zastavaných územiach obcí, ale súčasne vznikne nový príspevok znečistenia z novej komunikácie v relatívne malej vzdialenosti od súčasnej

trasy v nadväznosti na priestorové obmedzenia dané reliéfom terénu. Vo väčšine prípadov sú tieto infraštruktúrne opatrenia vyvolané požiadavkami na vyššiu kapacitu príslušného dopravného ťahu, takže celkovo môže dôjsť v takých koridoroch ku zvýšeniu množstva dopravných emisií relatívne blízko obytnej zástavby. Sekundárne vplyvy stratégie je možné vidieť v potenciálnom regionálnom dopade kumulatívneho pôsobenia navrhnutých opatrení na podiel sekundárneho aerosólu v celkovej imisnej koncentrácii.

Emisie hluku sú vždy viazané na miesto vzniku, resp. na pomerne (maximálne stovky metrov) úzke okolie zdroja. Rámcovým cieľom navrhovaných opatrení je spriechodnenie Slovenskej republiky, skapacitnenie dopravných trás, presun dopravy od individuálnej k hromadnej, opatrenia pre väčšiu plynulosť dopravy a pod. V závislosti od navrhovaných opatrení, v celkovom dopade na situáciu v riešenom územnom kontexte dôjde k prípadnej negatívnej kumulácii vplyvov na hlukovú situáciu. Cieľom opatrení je po ich úplnom dokončení ohrozenie hlukom znížovať, a to ako priamych tak kumulatívnych vplyvov na hlukovú situáciu. Za kumuláciu je možné rovnako považovať zníženie/zvýšenie hluku z chodu jedného zdroja voči druhému (napr. presun druhu a trasy dopravy zo súčasnej miestnej komunikácie na novo budovaný obchvat). V celkovom kontexte sa po dokončení návrhových opatrení, vrátane protihlukových opatrení očakáva zlepšenie dopravnej aj hlukovej situácie v okolí dopravných tepien.

Vzhľadom k podielu dopravy na znečisťovaní vôd a identifikovanom rozsahu rizík a ich negatívneho vplyvu sa nepredpokladá výrazná kumulácia s ďalšími vplyvmi realizovaných v iných strategických dokumentoch.

Kumulácia vplyvov stratégie na ochranu vôd je ako riziková hodnotená u opatrení v cestnej doprave umiestňovaných do územia CHVO Beskydy a Javorníky a CHVO Žitný ostrov a ďalej v sektore lodnej dopravy realizáciou opatrení na vodnom toku Dunaja. Kumuláciou realizácie novej výstavby komunikácií cestnej dopravy môže dôjsť ku koncentraciám negatívnych vplyvov v súvislosti s významným rozšírením rozsahu spevnených plôch (zrýchlený odtok zrážkových vôd, splachy z údržby komunikácií, únikom kvapalín a oterov z dopravných prostriedkov) a nárastom intenzity dopravy (znečistenie v dôsledku atmosférickej depozície znečistenia PAH a VOC).

V sektore lodnej dopravy môžu technické opatrenia realizované priamo na toku mať vplyv na hydrologický režim v okolí toku, vrátane ovplyvnenia hladiny podzemných vôd, ďalej môžu spôsobiť zmeny prúdenia vody, splaveninového režimu a premiešavanie vodných vrstiev a negatívne ovplyvniť kvalitu vody v toku. S nárastom lodnej dopravy vzniká riziko priameho znečistenia povrchových vôd z únikov kvapalín a produkcie odpadových vôd.

## **V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)**

Zosúladenie priorít rozvoja dopravy zabezpečujúcej hospodársky rast, znižovanie nezamestnanosti a odstraňovanie disparít medzi regiónmi so záujmami ochrany prírody vyžaduje nájsť v mnohých prípadoch kompromisné riešenia. V prípadoch, kde nie je možné vyhnúť sa zásahom do chránených území a kde neexistujú alternatívne riešenia, je potrebné hľadať akceptovateľné zmierňujúce opatrenia, prípadne kompenzačné opatrenia. Jediným priechodným riešením konfliktov s územiami sústavy Natura 2000 je plné zosúladenie postupov prípravy investícií s požiadavkami čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je dokument všeobecného charakteru, ktorý bolo z hľadiska vplyvov na územia Natura 2000 možno vyhodnotiť len

čiastočne. Stratégia obsahuje niektoré infraštruktúrne opatrenia, pri ktorých napĺňaní sú pravdepodobné vplyvy na územia sústavy Natura 2000 vrátane významných. Tieto vplyvy sú však závislé na územnom vedení, prípadne technickom riešení jednotlivých stavieb, čo však nie je predmetom stratégie. Tá predpokladá voľbu trasy a riešenia až v nasledujúcich krokoch prípravy projektov. Pri väčšine projektov, ktoré budú pri napĺňaní stratégie realizované, sú v súčasnosti známe územné priemety alebo ich varianty, tie sa však môžu nezávisle na posudzovanej stratégii meniť a nemožno ich preto chápať a posudzovať ako súčasť stratégie.

Hodnotenia na úrovni SEA bolo vykonané vo vzťahu k požiadavkám definovaným v Metodickej príručke k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín. Konkrétne sa použila *Metodika hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v SR* (ŠOP SR, 2014). Hlavným zistením bolo, že pri nasledujúcich rizikových opatreniach a koridoroch je potrebné venovať pozornosť a vyhľadať trasu a technické riešenie bez významného negatívneho vplyvu na územia sústavy Natura 2000:

OPC5	D1 - Turany - Hubová (D1a)
	D1 - Bidovce - hr. SR/UR (D1c)
OPC7	R2 - Šaca - Košické Olšany (R2a)
	R4 - Št. hr. PR/SR - Prešov severný obchvat (R4)
OPC8	R2 - Kriváň - Ožďany (R2e)
	R2 - Ožďany - Figa (R2f)
	R2 - Tornaľa - Šaca (R2g)
OPC9	R3 - Tvrdošín - Sedliacka Dubová (R3a)
	R3 - Oravský Podzámok - Križovatka D1 (R3b)
	R3 - Martin - Šahy (R3c)
	R3 - Šahy - Zvolen (R3d)
	R1 - Banská Bystrica - D1 (R1a)
OPC10	D4 (Jarovce) Ivanka – št. hranica SR/Rak.
OPC12	D2 - Bratislava Lamač - št. hr. SR/ČR (D2)
	R1 - Most pri Bratislave - Vlčkovce (R1b)
	R7 - Dunajská Streda - Nové Zámky (R7b)
	R7 - Nové Zámky - Veľký Krtíš (R7c)
	R7 - Veľký Krtíš - Lučenec (R7d)
OPL2	Opatrenia na letisku M. R. Štefánika Bratislava
OPŽ1	Trať št. hranica ČR/SR – Čadca – Krásno nad Kysucou
OPŽ4	Trať Žilina – Košice
	Trať Košice - Čierna nad Tisou
OPŽ5	Trať št.hr. ČR/SR – Kúty – Devínska Nová Ves
	Trať Bratislava – Štúrovo/Komárno št.hr. SR/MR
OPV1	Zaistenie splavnosti Dunaja v celej dĺžke
OPV5	Celé opatrenie

Opatrenia je potrebné realizovať na úrovni konkrétnych projektov na základe výsledkov procesu posudzovania a následného procesu stavebného povolenia podľa stavebného zákona (územné rozhodnutie, stavebné povolenie).

## **VI. ZÁVERY**

### **1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie)**

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov predmetného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zvažil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov s dôrazom na chránené územia a zdravie obyvateľov z hľadiska ich charakteru a významnosti, so zameraním na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na cezhraničnej, národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania požadovaných dokumentácií, verejného prerokovania, došlých stanovísk a za súčasného stavu poznania

### **s a o d p o r ú č a**

schválenie Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030

za predpokladu dodržania odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu.

### **2. Odporúčaná variant**

Na schválenie a realizáciu Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 (SRRD SR 2030) sa odporúča strategický dokument s celoštátnym dosahom v znení, v ktorom bol predložený na posudzovanie vplyvov na životné prostredie upravený podľa odporúčaní pre zohľadnenie na úrovni SPRD SR 2030, ktoré smerujú k dopracovaniu strategického dokumentu s celoštátnym významom a zohľadňujúce iné opatrenia (kap. IV.3 záverečného stanoviska).

### **3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu**

Pre prípravu a realizáciu SPRD SR 2030 sa navrhujú tieto opatrenia:

Odporúčania pre zohľadnenie na úrovni SPRD SR 2030, ktoré smerujú k dopracovaniu strategického dokumentu s celoštátnym významom:

- Do návrhu SPRD SR 2030 doplniť opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov.
- Preformulovať strategický cieľ č. 5 takto: „Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy...“ tak, aby sa mohli uplatniť pozitívne dopady dopravy na spoločnosť.
- Špecifický cieľ ŠHC3 „Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy“ zamerať nielen na znižovanie negatívnych vplyvov na emisie skleníkových plynov, hluk, zábery pôdy a nehody, ale aj na ďalšie determinanty zdravia, prírodu a krajinu, vodné útvary a riziká spojené so zmenou klímy. V tomto smere je treba doplniť aj opatrenie OPS7 „Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP“.
- Doplniť do kap. „5.3.1.3 Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít“ nasledovné: „Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov voliť trasy s ohľadom na chránené územia a územia Natura 2000 a hodnotné krajinné prvky a posúdiť územné vedenie na úrovni územných plánov procesom SEA“.

- Doplniť do kap. „5.3.1.7 Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP“ nasledovné: „Monitoring úhynu stavovcov na cestách a železničiach, mapovanie migračných koridorov živočíchov, doplnenie opatrení zamedzujúcich zrážkam a opatrení umožňujúcich migráciu na súčasnú infraštruktúru (ekodukty, široké podmostie a priepustky so suchým brehom, ploty a zábrany proti obojživelníkom spolu s priechodmi)“.
- Stanoviť jasné podmienky sanácie vnútorného dlhu u správcu železničnej infraštruktúry - ŽSR a jeho ďalší rozvoj.
- Na s. 5, časť „Dostupnosť zdrojov“ posledné slovo odstavca „cieľov“ zmeniť na „zdrojov“.
- Na s. 8, časť „1.4.1 Európske strategické a koncepčné dokumenty“ spojiť odrážky „Modrá kniha“ a nasledujúcu „Oznámenie Komisie ...“ (ide o ten istý dokument).
- Na s. 29 v časti „Nedobudovaná infraštruktúra“ druhú časť poslednej vety prvého odstavca navrhujem upraviť „... v Košiciach chýba obsluha Sídlička Ťahanovce dráhovým dopravným systémom a nie je zrejmá budúcnosť elektrickej trakcie v trolejbusovej doprave.“ na „v Košiciach chýba kompletizácia jestvujúcej električkovej siete (najmä v centre mesta) a napojenie Sídlička Ťahanovce na túto sieť a nie je zrejmé, či trolejbusová doprava zostane zachovaná.“
- Na s. 30, v časti „Nedostatky cestnej infraštruktúry“ v treťom odstavci upraviť druhú časť vety takto: „... rekonštrukcii, potreby prímestskej dopravy a MHD riešiť rýchly priechod cez preťažené uzly a umiestňovať v nich zastávky optimálne vo vzťahu k prestupom a iným potrebám cestujúcich nie sú rešpektované, to vedie...“ a za túto vetu navrhujem doplniť:  
„Problémami sú aj:
  - a) počty a umiestňovanie obrátisk cestnej MHD na mestských komunikačných sieťach v optimálnych polohách (z hľadiska kvality obsluhy a efektívnosti prevádzky), najmä v novej zástavbe;
  - b) počty a umiestňovanie dostatočne dimenzovaných zariadení pre K+R, P+R a B+R v blízkosti významných staníc a zastávok verejnej hromadnej dopravy.
- Na s. 34, v časti „Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopr. subsystémov“ (nadpis na strane 33) predposlednú odrážku doplniť: „zákaz súbežnosti nie je dostatočne definovaný“ (pričom je potrebné jasne zadať pojmy „priateľná súbežnosť“ a „nepriateľná súbežnosť“).
- Na s. 36, v časti „Nedostatočná kapacita verejnej dopravy v mestách a prímestskej doprave“ opraviť tvrdenie, že „...v ... Košiciach nie je zabezpečená dostatočná kapacita VOD počas prepravných špičiek, čo neumožňuje zastaviť či zvrátiť úbytok cestujúcich v prospech IAD.“.
- Na s. 50 doplniť medzi strategické materiály „Energetická únia“ (<http://www.consilium.europa.eu/sk/policies/energy-union/>).
- Ak sú pri projektoch očakávané významné negatívne vplyvy na územia sústavy Natura 2000, je potrebné preveriť ich alternatívne riešenie (trasovanie). Táto požiadavka vyplýva aj z ustanovenia článku 6(4) smernice o biotopoch, resp. ods. 6 § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
- V časti „III. 4. 6. Produkcia odpadov“ aktualizovať platný zákon o odpadoch v znení: Zákon č. 79/2015 o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 91/2016 Z. z.

- Na s. 11 v poslednom odstavci slová: „negatívnym efektom preťažených ciest...“ nahradiť „negatívnym efektom na cestách zaťažených nad prípustnú hranicu“.
- Na s. 17 uviesť: „Ak má byť Inteligentný dopravný systém úspešný, musí byť budovaný nielen na cestách I. triedy, ale aj II. triedy a v nevyhnutnom rozsahu aj na cestách III. triedy.“.
- V kapitole - Globálne strategické ciele a ich východiská, s. 49, 2. odstavec textu opraviť na: Po skúsenostiach s extrémnymi poveternostnými podmienkami posledných rokov je zrejmé, že bude potrebné vypracovať plány trvalého zabezpečenia mobility s cieľom zachovať počas mimoriadnych udalostí mobilitu cestujúcich a tovaru a priechodnosť síl a prostriedkov záchranných zložiek. Tieto mimoriadne udalosti taktiež preukázali potrebu zvýšiť odolnosť dopravného systému vypracovaním scenárov a plánovaním postupu počas udalostí spojených s extrémnymi poveternostnými podmienkami.
- Do textu strategického materiálu je potrebné doplniť: „V oblasti implementácie technických opatrení existujú príklady dobrej praxe, ktoré sú definované napr. v rámci platformy PLATINA (Príručka osvedčených postupov udržateľného plánovania vodných ciest)“.

#### Iné odporúčania pre zohľadnenie na úrovni SPRD SR 2030:

- V rámci realizácie opatrení strategického dokumentu cez konkrétne projekty je nutné dôsledne uplatňovať Metodiku hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy Natura 2000 v Slovenskej republike (ŠOP SR, 2014).
- V rámci realizácie opatrení strategického dokumentu cez konkrétne projekty s eventuálnym cezhraničným dopadom je nutné, aby slovenská strana plne rešpektovala ustanovenia Dohovoru EHK o posudzovaní vplyvov na životné prostredie presahujúcich štátne hranice, Espoo, 1991 (Dohovor z Espoo) a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/52/EÚ, ktorou sa mení smernica 92/2012/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie pri príprave konkrétnych projektov.
- V rámci realizácie strategického dokumentu a jeho transkripcie do ďalších koncepčných materiálov je potrebné zohľadniť aj dokument „Joint Conclusions of Strategic Environmental Assessment of the Gabčíkovo-Nagymaros Project“.
- Konkrétne zámery bude nutné zhodnotiť aj z hľadiska ochrany ovzdušia v nadväznosti na strategické materiály Českej republiky.
- Zaisťovať monitoring emisií z cestnej dopravy v regiónoch s najvyšším zastúpením oblastí s potenciálnym zhoršením imisnej situácie oproti nulovému variantu stratégie, ktorými sú Bratislavský kraj a Žilinský kraj.
- Pri spracovaní strategických hlukových máp a akčných plánov odporúčame použiť dopravný model vytvorený v rámci spracovania SPRD SR 2030 a vychádzať z modelových intenzít pre aktuálny scenár rozvoja dopravnej siete do roku 2030. To umožní zohľadnenie výhľadových dopravných intenzít a prípravu dlhodobých opatrení na zníženie súčasnej a predpokladanej hlukovej záťaže obyvateľov.
- Ďalej spracovať nasledujúce štúdie ako podklad pre implementáciu a aktualizáciu SPRD SR 2030:
  - Štúdie migračných trás veľkých šeliem pre celú SR. Výsledky štúdie by mali byť rešpektované pri plánovaní územného vedenia stavieb a opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov.

- Štúdie potrebnosti a vhodnosti splavňovania jednotlivých vodných ciest. Okrem analýzy dopytu po vodnej doprave a voľnej kapacity súbežných dopravných módov, najmä železnice, a ekonomické analýzy finančných investícií a prínosov by mala štúdia obsahovať analýzu poskytovaných ekosystémových služieb, ich hodnota bude budovaním vodných ciest znížená.
- Naplňovanie cieľov a opatrení v oblasti vodnej dopravy musí prebiehať v súlade s environmentálnymi cieľmi Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách. S ohľadom na významnosť potenciálnych negatívnych vplyvov u projektov vodnej dopravy musí samotnej realizácii predchádzať dôkladná štúdia uskutočniteľnosti, ktorá posúdi vplyv na dosiahnutie cieľov Vodného plánu Slovenska, resp. Rámcovej smernice o vodách a navrhne opatrenia pre elimináciu, príp. minimalizáciu negatívnych vplyvov na kvalitu vôd a vodné hospodárstvo.
- Doplniť do cieľov stratégie problematiku minimalizácie tvorby odpadov a environmentálne priaznivého nakladania s odpadmi, recykláciu odpadov, druhotné využívanie, minimalizáciu vzniku zvláštnych a nebezpečných odpadov.  
Stratégia by sa mala zaoberať možnosťami podpory opatrení na znižovanie produkcie odpadov najmä z výstavby a prevádzky cestnej dopravy a obslužnej infraštruktúry vodnej a leteckej dopravy a zahrnutie hľadiska znižovania materiálovej náročnosti, resp. uprednostňovanie opätovného využitia a recyklácie odpadov do opatrení zameraných na novú výstavbu, modernizáciu alebo zaistenie údržby dopravnej infraštruktúry.
- Zaradiť požiadavku na dodržovanie princípov tzv. zeleného obstarávania pri zadávaní zákaziek v oblasti dopravnej infraštruktúry.
- Vypracovať indikátory plnenia globálnych strategických a špecifických cieľov stratégie.
- Pri rozvoji dopravy uprednostniť železničnú dopravu z dôvodu jej výhodnosti v oblasti ekologickej záťaže, energetickej efektívnosti, bezpečnosti, atď.
- Prehodnotiť možnosť obnovy prevádzkovania železničnej dopravy na zrušených tratiach, z dôvodu rovnakého prístupu obyvateľov k službám a pracovným možnostiam.
- Zabezpečiť lepšiu koordináciu postupu Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a Slovenskej správy ciest pri plánovaní a realizácii dopravných trás v okolí chránených území, aby sa predišlo kumulatívne negatívne pôsobeniu hluku na verejné zdravie.
- Pravidelne obnovovať (zabezpečiť finančné zdroje) rušňový a vozový park v nákladnej doprave (Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.).
- Pravidelne obnovovať (zabezpečiť finančné zdroje) rušňový a vozový park (Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.).
- Zintenzívniť vzájomnú informovanosť miest a obcí z hľadiska rozširovania ich územných plánov s investormi ako stavebníkmi dopravných stavieb, za účelom vylúčenia, resp. obmedzenia a zníženia negatívneho vplyvu týchto stavieb na verejné zdravie.
- Na s. 65, v časti „4.2.1 Cestná doprava“ doplniť ďalšie opatrenie: „OPC13: Vybavovanie cestných a mestských komunikácií zariadeniami pre VOD podľa jej potrieb“.
- Pri prehodnocovaní šírkového usporiadania vybraných úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, s potenciálom ich úpravy v nadväznosti na celoštátne sčítanie cestnej dopravy, ktoré sa realizuje každých 5 rokov, do strategického dokumentu uviesť aj požiadavku

dôsledne skúmať očakávaný vývoj v najbližšom období a žiadať o vyjadrenie dotknuté regionálne a miestne územné samosprávy.

- V rámci územného plánovania a pod. (pri príprave plánov dopravnej obslužnosti) zabezpečiť výstavbu prestupových terminálov v blízkosti železničných uzlov, železničných staníc i napriek tej skutočnosti, že vo väčšine prípadov je tomu tak i v súčasnosti.
- Doplniť vzťah ponuky dopravnej obsluhy s demografickým vývojom jednotlivých aglomerácií Slovenskej republiky.
- Zapracovať návrh riešenia statickej dopravy.
- Zapracovať ciele a opatrenia vyplývajúce zo strategického dokumentu do koncepčných materiálov, štúdií uskutočniteľnosti a územnotechnických dokumentácií.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu**

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona a Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie (Smernica SEA).

V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie sa nepreukázali také negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré by mohli ohroziť schválenie strategického dokumentu. Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych vplyvov je v prípade realizácie SPRD SR 2030 podmienkou, prenos odporúčaní a realizácia monitoringu sa bude uskutočňovať v intenciách výsledku posudzovania vplyvov tohto strategického materiálu s celoštátnym dosahom na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

K návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a ku správe o hodnotení prišlo 25 stanovísk, z ktorých iba jedno obsahuje žiadosť pozastaviť proces strategického environmentálneho posúdenia strategického dokumentu do doby komplexného predprojektového spracovania, zdôvodnenia a uzavretia strategického environmentálneho posúdenia alternatívnych cestných koridorov v prepojení Banská Bystrica – Ružomberok, 2 z nich vyjadrujú priamo súhlas s návrhom strategického dokumentu s celoštátnym dosahom, 8 je bez pripomienok, 15 z nich obsahuje pripomienky smerujúce k opraveniu, resp. dopracovaniu strategického materiálu alebo správy o hodnotení. Opodstatnené pripomienky sú uvedené v kap. VI.3. záverečného stanoviska.

Neakceptované pripomienky nie sú zohľadnené prevažne z toho dôvodu, že sú v strategickom dokumente už zapracované alebo z toho dôvodu, že ich autori smerovali ku konkretizácii svojich požiadaviek vzhľadom na navrhované opatrenia. Strategický dokument je ale rámcovým podkladom pre budúcu konkretizáciu jednotlivých projektov.

#### **5. Návrh monitoringu**

Podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov sú obstarávateľ a rezortný orgán povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie spočíva podľa § 16, ods. 2 v:

- a) systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov,
- b) vyhodnocovaní jeho účinnosti,
- c) zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu so skutočným stavom.



Ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa tohto zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

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

Tento postup je vhodné aplikovať aj na monitorovanie plnenia environmentálnych cieľov stanovených v rámci posudzovania SPRD SR 2030.

**6. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu, ako bola zohľadnená správa o hodnotení strategického dokumentu, ako boli zohľadnené stanoviská verejnosti k správe o hodnotení strategického dokumentu, výsledky uskutočnených konzultácií, dôvody výberu schváleného strategického dokumentu v porovnaní s inými prijateľnými variantmi a informácia o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom**

Okrem postupu strategického environmentálneho hodnotenia podľa slovenského zákona postup posudzovania zohľadnil požiadavky metodiky použitia indikátorov Transport and Environment Reporting Mechanism (ďalej len „TERM“, vypracované EEA Kodaň) za účelom zabezpečenia efektívnosti integračných stratégií v rámci dopravy a životného prostredia) a metodiky SEA pre štrukturálne fondy „Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013“ (2006).

V súlade s uvedenými požiadavkami na strategické environmentálne posudzovanie bol súbežne so spracovaním návrhu posudzovaného SPRD SR 2030 zahájený i proces samotného strategického environmentálneho posudzovania. V prípravnej fáze boli realizované tieto práce:

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

Environmentálne aspekty boli začlenené do strategického dokumentu, čo sa najviac prejavilo pri výbere opatrení. Ako environmentálne aspekty boli určené: ovzdušie, klimatické pomery, hluk, zdravie, biodiverzita, krajina, chránené územia, povrchové a podzemné vody, pôdy, kultúrne dedičstvo a odpady. Tieto environmentálne aspekty boli hodnotené z hľadiska cieľov ochrany životného prostredia a ich z hľadiska ich zohľadnenia v SPRD SR 2030.

Nakoľko avizované opatrenia dávajú predpoklad budúcich projektov, tieto budú vo veľkej miere podrobené posudzovaniu vplyvov činností na životné prostredie. Projekty, ktoré budú v strete s územiami Natura 2000, budú musieť byť podrobené špeciálnemu - primeranému - hodnoteniu vplyvov.

Z radov verejnosti prišli k správe o hodnotení stanoviská s viacerými požiadavkami na doplnenie, resp. úpravy strategického dokumentu, z ktorých mnohé sú do záverečného stanoviska v zmysle odporúčaní na prepracovanie, resp. dopracovanie SPRD SR 2030 prevzaté.

Na verejnom prerokovaní boli vznesené otázky adekvátne zodpovedané.

V rámci celého procesu posudzovania vplyvov (SEA) záujem o konzultácie prejavila verejnosť a odborové združenie v zmysle § 63 zákona č. 24/2006 Z. z., ktoré sa uskutočnili dňa 18.03.2016 s Odborovým združením železničiarov a dňa 26.04.2016 na základe žiadosti pani poslankyne NR SR RNDr. Anny Zemanovej za účasti signatárov Petície Triblavina, zástupkyne BSK a starostu MČ Bratislava – Vajnory. Zástupcovia MDVRR SR za účasti MŽP SR zodpovedali otázky prítomných v rámci diskusie. K správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu prišlo 25 stanovísk zo SR a 4 stanoviská dotknutej strany v rámci cezhraničného posudzovania.

Návrh SPRD SR 2030 je predložený invariantne. Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 je založený na princípe „od analýzy k návrhu“, ktorý bol v priebehu celého procesu jej prípravy dôsledne uplatňovaný. Na základe problémov identifikovaných v analytickej časti bola vo väzbe na európske strategické a rozvojové dokumenty definovaná cieľová rozvojová vízia s horizontom roku 2030. Jeho základná vízia „Udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru“ je premietnutá do globálnych strategických cieľov, ktoré odrážajú trendy a potreby, ktoré sú ukotvené v európskych a národných strategických, popr. analytických dokumentoch.

Naplnenie tejto vízie je štruktúrované do niekoľkých úrovní - globálnych strategických cieľov, špecifických cieľov a opatrení. Vlastná stratégia spočíva v nastavení tzv. strategických priorít, teda opatrení ohodnotených a prioritizovaných z pohľadu ich potenciálneho prínosu dopravnému sektoru na strane jednej a ekonomickej efektivity na strane druhej. Ku každej skupine priorít sú ďalej nastavené strategické zásady, ktoré je potrebné zvažovať v rámci spôsobu ich realizácie.

Miera úspešnosti plnenia stratégie bude sledovaná prostredníctvom indikátorov nastavených pre všetky globálne a oba typy špecifických cieľov, čo sa premietlo do návrhu monitoringu strategického materiálu.

Opatrenia navrhované správou o hodnotení sú uvedené v kapitole 3 časti VI. Závěry tohto stanoviska vo forme odporúčaní. Tieto sú doplnené akceptovanými pripomienkami, ktoré boli uvedené v stanoviskách.

Podľa § 17 ods. 13 zákona je MDVRR SR ako rezortný orgán povinný zohľadniť stanovisko MŽP SR, predložené stanoviská a obsah verejného prerokovania v návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom. Rezortný orgán následne uvedie v doložke vplyvov na životné prostredie výsledky posudzovania vplyvov na životné prostredie a zohľadnenie stanovísk spolu s ich vyhodnotením.

Ak obstarávateľ nezohľadní pripomienky vyplývajúce zo záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu a ak ide o dopracovanie strategických dokumentov, je povinný svoj postup zdôvodniť a také odôvodnenie zverejniť a doložiť ho spolu so záverečným stanoviskom z posúdenia strategických dokumentov schvaľujúcemu orgánu k návrhom strategických dokumentov.

## **7. Informácia pre schvaľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti pri posudzovaní vplyvov na životné prostredie**


V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie (strategického environmentálneho hodnotenia) predmetného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom bola identifikovaná nasledovná zainteresovaná verejnosť:

- RNDr. Anna Zemanová, Koncová 25, 831 07 Bratislava
- Združenie Slatinka, Sládkovičova 2, 960 01 Zvolen
- Centrum rozvoja Považského regiónu, občianske združenie, Smreková 11, 010 07 Žilina
- Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR, Ing. Martin Jerguš, Olejkárska 1 814 52 Bratislava
- JUDr. Katarína Macháčková, poslankyňa Národnej rady Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, 971 01 Prievidza
- Ing. Karol Kuzma, Toryská 6, 040 11 Košice.
- Slovenská obchodná a priemyselná komora, Žilinská regionálna komora, Háľkova 31, 010 01 Žilina
- Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií, Vajnorská 1, 815 70 Bratislava

## VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV


### 1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
 Sekcia environmentálneho posudzovania a odpadového hospodárstva  
 Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
 Ing. Milan Luciak



### 2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky  
 Sekcia environmentálneho posudzovania a odpadového hospodárstva  
 Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie  
 RNDr. Gabriel Nižňanský



MINISTERSTVO  
 ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR  
 nám. Ľudovíta Štúra 1  
 812 35 BRATISLAVA  
 77

### 3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 21. 12. 2016