

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

STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJA DOPRAVY SR DO ROKU 2030

Bratislava, február 2016

I. Základné údaje o obstarávateľovi

1. Názov.

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

2. Identifikačné číslo.

30416094

3. Adresa sídla.

Námestie slobody 6

810 05 Bratislava

Slovenská republika

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

JUDr. Denisa Žiláková

generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Námestie slobody 6

810 05 Bratislava

tel.: +421 2 594 94 645

e-mail: denisa.zilakova@mindop.sk

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

PhDr. Pavol Bžán, MA.

riaditeľ odboru programovania a monitorovania projektov

sekcia riadenia projektov

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Námestie slobody č. 6

810 05 Bratislava

tel.: +421 908 123 138

email: pavol.bzan@mindop.sk

Miesto a čas na konzultácie:

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

Konzultovať vo veci posudzovaného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom podľa § 63 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), okrem konzultácií osobitne ustanovených v zákone, ktorými sú napr. verejné prerokovanie, predkladanie písomných stanovísk k oznámeniu, k rozsahu hodnotenia, k správe o hodnotení a pod., je možné počas celého procesu posudzovania strategického dokumentu.

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

II. Základné údaje o strategickom dokumente

1. Názov.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030

2. Charakter.

Dopravná infraštruktúra, verejná osobná doprava a ďalšie služby poskytované v doprave sú neoddeliteľnou súčasťou každodenného života obyvateľov. Zároveň podmieňujú dosahovanie ekonomického rastu, zvyšovanie konkurencieschopnosti a prosperity spoločnosti. Prispievajú k zvyšovaniu zamestnanosti a sú kľúčovým faktorom pre prílev zahraničných investícií, rozvoj cestovného ruchu a napomáhajú znižovať disparity medzi regiónmi. Rozvoj hlavnej dopravnej infraštruktúry je rozsiahly, finančne i technicky náročný proces a v podmienkach Slovenskej republiky z dlhodobého hľadiska vyžaduje významné investície.

Podiel prepravných výkonov verejnej dopravy na výkone pozemnej osobnej dopravy na Slovensku je 25% a klesá. Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja verejnej osobnej dopravy je teda potrebné zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Dôležité je aj venovať sa otázkam nemotorovej dopravy, ktorá má potenciál mať významný vplyv nielen na mestskú a regionálnu mobilitu, ale aj na využitie verejnej osobnej dopravy, s ktorou z komplexného pohľadu podpory efektívnejšej mobility tvorí integrálny celok.

Pre sektor dopravy bola zo strany Európskej komisie stanovená podmienka v podobe zabezpečenia komplexných plánov pre rozvoj dopravnej infraštruktúry, vrátane plánov pre udržateľný rozvoj mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy. Tieto plány majú vychádzať z dôsledných analýz potrieb v sektore a následnej identifikácie kľúčových úzkych miest (napr. chýbajúcich úsekov, nevyhovujúcich parametrov na infraštruktúre a pod.) a potenciálnych faktorov rozvoja, ktorých realizácia významným spôsobom prispeje k zlepšeniu existujúceho stavu, či už z dopravného hľadiska, hospodárskeho, environmentálneho alebo ich kombináciou.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (ďalej len „SPRD SR 2030“) predstavuje základný strategický dokument Slovenskej republiky v oblasti rozvoja dopravy. Stratégia nadväzuje na Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (ďalej aj „SPRDI-I SR“), ktorý bol schválený vládou SR (uznesenie vlády č. 311/2014 zo dňa 25. 6. 2014). V prvej fáze tvorby komplexnej dopravnej stratégie boli identifikované infraštruktúrne, organizačné a prevádzkové opatrenia na základe sektorových analýz, a to pre železničnú, cestnú, leteckú, vodnú a intermodálnu dopravu vrátane verejnej osobnej dopravy.

Druhá fáza stratégiu aktualizuje, dopĺňa o ďalšie analýzy a posúva horizont plánovania do roku 2030. Obsah II. fázy bol charakterizovaný v dokumente SPRDI-I SR a vychádza ďalej z konzultácií s poradným orgánom JASPERS. Z metodického hľadiska bude založená hlavne na využití multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky, doplnených dátových bazách jednotlivých podsektorov a stupňoch predprojektivej prípravy a dostupných štúdií uskutočniteľnosti. Toto sú kľúčové zdroje údajov, na základe ktorých bude možné aktualizovať:

- vykonané analýzy jednotlivých podsektorov;
- definíciu kľúčových problémov a potrieb;
- návrh na prioritizáciu opatrení a projektov.

3. Hlavné ciele.

Hlavným cieľom SPRD SR 2030 je aktualizovať súčasný strategický plán rozvoja dopravy SR na základe novo získaných dát a analýz potrieb dopravného sektoru.

Dokument bude slúžiť na systémové nastavenie plánovania rozvoja dopravného systému v SR. Rozpracuje potrebné opatrenia na dopravnej infraštruktúre, ako aj systémové, organizačné a prevádzkové opatrenia v doprave a stanoví priority rozvoja dopravy.

Celkové vízie dopravného sektoru SR je možné charakterizovať nasledovne:

- kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra, ktorá podporí sociálnu inklúziu prepojením menej rozvinutých regiónov k nadradenej infraštruktúre a zabezpečí medzinárodnú konkurencieschopnosť SR aj využitím geografického potenciálu ako tranzitnej krajiny;
- konkurencieschopné dopravné služby, ktoré podporia ekonomický rast, zabezpečia potreby pre všetkých – užívateľov a prevádzkovateľov dopravy pri optimalizácii využitia dopravnej siete a zabezpečení rovnovážneho rozvoja jednotlivých dopravných služieb s využitím logistického prístupu a urýchlením procesu integrácie jednotlivých dopravných módov nielen z národného, ale aj európskeho hľadiska;
- užívateľsky prijateľná doprava, kde užívateľ – cestujúci a prepravca bude v centre záujmu a zo strany dopravcu bude zaručená ochrana jeho práv nielen počas prepravy, ale aj pred jej začiatkom a po jej skončení;
- ekologicky a energeticky efektívna a bezpečná doprava, ktorá bude chrániť životné prostredie, bude energeticky efektívna s minimálnymi emisiami škodlivých plynov a zabezpečí bezpečnosť a zníženie dopravných nehôd s fatálnymi následkami.

4. Obsah (osnova).

SPRD SR 2030 bude obsahovať minimálne nasledujúce okruhy tém:

Úvod – Štruktúra a účel dokumentu a proces jeho prípravy a posúdenie, nadväznosť na ďalšie strategické dokumenty, implementácia a aktualizácie dokumentu.

Zhrnutie výstupov SPRDI-I 2020

Výstupy analýz – Analýzy budú vychádzať z I. fázy aktualizovaných dát, dostupných štúdií uskutočniteľnosti a z výstupov dopravného modelu. Budú spracovávané zvlášť pre jednotlivé dopravné módy na národnej úrovni a následne podrobené intermodálnemu posúdeniu. Budú sa týkať organizácie, infraštruktúry, prevádzky a údržby v dopravnom sektore, požiadaviek, kapacity a úrovne služieb v osobnej a nákladnej doprave a environmentálnych, bezpečnostných a socioekonomických súvislostí. V strategickej časti SPRD SR 2030 bude výsledná súhrnná analýza pre celý dopravný sektor, analýzy pre jednotlivé módy budú prílohou dokumentu.

Ciele dopravného sektoru – Vízie a ciele stratégie budú vychádzať z I. fázy. Budú identifikované hlavné ciele a revidované špecifické ciele („strategické ciele“ podľa I. fázy) tak, aby odpovedali hlavným identifikovaným problémom dlhodobějšímu výhľadu.

Opatrenia a ich posúdenie – Opatrenia budú vychádzať z I. fázy, môžu byť doplnené o novo definované opatrenia. Budú zahŕňať organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia. Súborné opatrení medzi sebou budú porovnané za účelom identifikácie priorít. Posúdenie bude zahŕňať sociálne, environmentálne a ekonomické kritériá.

Posúdenie scenárov – Vybrané súborné opatrení budú zlúčené do výsledného scenára, ktorý bude posúdený dopravným modelom.

Zhrnutie a prílohy - Popisujú zdroje informácií, zozbierané údaje, dopravný model a ďalšie potrebné dokumenty.

5. Uvažované variantné riešenia

Predmetom riešenia strategického plánu je návrh opatrení, ktoré je potrebné realizovať pre dosiahnutie stanovených vízií a cieľov. Môžu byť zvažované alternatívy niektorých opatrení,

prípadne môže byť definovaných a posúdených viacero scenárov. Výsledný návrh strategického plánu sa predpokladá v jednom variante.

6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania.

- Oznámenie o strategickom dokumente
Termín: marec 2016
- Rozsah hodnotenia strategického dokumentu
Termín: marec 2016
- Predloženie a zverejnenie správy o hodnotení vrátane posúdenia vplyvov na lokality Natura 2000 a zverejnenie návrhu strategického dokumentu
Termín: júl 2016
- Verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu, pripomienky
Termín: júl 2016
- Cezhraničné posudzovanie
Termín: júl až september 2016
- Vypracovanie odborného posudku
Termín: september až október 2016
- Vydanie stanoviska MŽP SR
Termín: október 2016
- Predloženie strategického dokumentu a doložky vplyvov na rokovanie vlády SR
Termín: december 2016

7. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

SPRD SR 2030 bude mať vzájomnú väzbu s množstvom nielen národných, ale aj európskych dokumentov, ktoré majú vplyv na dopravný sektor a koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry. Vyhodnotenie vzťahu bude vykonané v Správe o hodnotení strategického dokumentu. SPRD SR 2030 by mal byť v súlade s týmito dokumentmi.

Ďalej je uvedený prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov:

Európske dokumenty

- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 v konečnom znení
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ
- Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a rady 2008/57/ES o interoperabilite železničného systému v Spoločenstve
- Smernica 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy

- Smernica 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe
- Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy

Multisektorové národné dokumenty

- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
- Strategický rámec starostlivosti o zdravie pre roky 2014 - 2030
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV. (NEHAP IV.)
- Národný program podpory zdravia v Slovenskej republike – aktualizácia 2014
- Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy

Národné dopravné dokumenty

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

8. Orgán kompetentný na jeho prijatie.

Vláda SR

9. Druh schvaľovacieho procesu dokumentu (napr. uznesenie Národnej rady Slovenskej republiky, uznesenie vlády Slovenskej republiky, nariadenie).

Uznesenie vlády SR

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

1. Požiadavky na vstupy.

Vo fáze prípravy stratégie

Pri formulovaní stratégie sa vychádza z predchádzajúcich dokumentov definujúcich smery rozvoja dopravy a regionálny rozvoj SR. Okrem strategických dokumentov pre jednotlivé dopravné sektory ide hlavne o nasledujúce stratégie:

- a) Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (uznesenie vlády SR č. 158 z 3.3.2010) je základný dokument, ktorým sa vymedzujú základné dlhodobé ciele, priority rozvoja dopravy v SR, nástroje a zdroje nevyhnutné na dosiahnutie cieľov. Predstavuje východisko pre vypracovanie ďalších koncepčných materiálov MDVRR SR a formulovanie pozície SR k budúcej európskej dopravnej politike v nasledujúcom období pričom je v súlade s koncepčnými materiálmi, ktoré boli prijaté na úrovni EÚ, ako napr. Lisabonská stratégia, Göteborgská stratégia a Dopravná politika EÚ. Stratégia rozvoja dopravy zároveň rešpektuje koncepčné materiály prijaté vládou SR, ako napr. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015, Operačný program Doprava na roky 2007 – 2013 a pod. Vo vzťahu k železničnej doprave hovorí o investičnom rozvoji siete a terminálov, o posilnení regulačného úradu vzhľadom na predpokladanú liberalizáciu železničnej dopravy, certifikáciu

rušňovodičov, ako aj o novom systéme spolplatnenia infraštruktúry, rozbehu intermodálnej nákladnej prepravy, podpore záujmu mládeže o zamestnanie v doprave, o potrebe zavádzať do praxe európsky úzus práv a povinností cestujúcich v železničnej doprave, o potrebe rozvíjať integrované dopravné systémy a riešiť bezpečnosť na železničných priestech.

b) Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 - so zmenami a doplnkami smernej časti z roku 2011 (KURS)

Plánovací a implementačný proces rozvoja dopravy v SR je založený aj na potrebe zosúladenia rozvoja na základe Koncepcie územného rozvoja Slovenska. Koncepcia predstavuje celoštátnu územnoplánovacia dokumentáciu s relevantnou právnou záväznosťou vo vzťahu k jej záväznej časti. Rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia SR a ustanovuje rámec sociálnych, ekonomických, environmentálnych a kultúrnych požiadaviek štátu na územný rozvoj, starostlivosť o životné prostredie a na tvorbu krajiny SR a jej regiónov. Úlohou celoštátnej územnoplánovacej dokumentácie je nastaviť predstavy na optimálne priestorové súvislosti na celoštátnej a medzinárodnej úrovni.

c) Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

SPRD SR 2030 priamo nadväzuje na prvú fázu plánovania, t.j. SPRDI-I SR. Jej cieľom bolo definovať nielen infraštruktúrnú rozvojovú stratégiu naprieč jednotlivými dopravnými módmi, ale aj identifikovať problémy a definovať potreby sektora dopravy ako celku. Definované vízie a strategické ciele boli nastavené na základe rozsiahlych analýz vykonaných na úrovni jednotlivých dopravných podsektorov s cieľom zaistiť dostatočné množstvo vstupných dát a informácií. Výstupom analytickej časti prípravy dokumentu bola identifikácia problémov, úzkych miest a pod. Už v priebehu spracovania však bolo zrejmé, že dostupná dátová základňa nebude pre potreby jednotlivých analytických úkonov dostačujúca a dokument tak nebude možné považovať za uzavretý koherentný výstup za účelom splnenia ex ante kondicionality. SPRDI-I tak bude v rámci II. fázy otvorený a prehodnotený. S ohľadom na markantný prebytok finančných projektových potrieb musí byť ďalej nastavená transparentná metodika prioritizácie jednotlivých projektov.

Ďalším významným vstupom stratégie sú vlastné analýzy, ktoré popisujú reálny aktuálny stav jednotlivých dopravných sektorov a popisujú jeho príčiny. Identifikujú kľúčové problémy vrátane environmentálnych, ktoré budú ďalej riešené v strategickej časti dokumentu.

Jedným z kľúčových vstupov SPRD SR 2030 je pripravovaný dopravný model SR, ktorý by mal byť k dispozícii v marci 2016.

Vo fáze implementácie stratégie

SPRD SR 2030 určí okrem iného aj opatrenia dopravnej infraštruktúry, ktoré majú byť realizované do roku 2030. Tieto projekty budú mať konkrétne požiadavky na vstupy, ich vyčíslenie a hodnotenie bude predmetom posúdenia EIA na projektovej úrovni. Najväčšie požiadavky na vstupy sú spojené s výstavbou diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, menej s modernizáciou železničnej infraštruktúry.

a) Pôda

Výstavba diaľnic a ďalších ciest na nových trasách je spojená s významnými trvalými zábermi pôdy. Pôjde predovšetkým o PPF, LPF a ostatné plochy. Vopred nie je možné vylúčiť ani zábery pôdy v chránených územiach a lokalitách Natura 2000, zábery biotopov národného a európskeho významu a zábery biotopov zvlášť chránených druhov. V dobe výstavby bude navyše dochádzať k dočasným záberom. Pri modernizácii železničných tratí dochádza k trvalým záberom pôdy v prípade preložiek, prestavby križovatiek a pod.

b) Voda

Nároky na spotrebu vody budú predovšetkým v dobe výstavby projektov dopravnej infraštruktúry na technologické využitie. V dobe prevádzky stavieb vznikajú nároky na vodu pri údržbe, v protipožiarnych zariadeniach a pri prevádzke dopravnej infraštruktúry – terminály, letisko, benzínové pumpy a pod.

c) Suroviny

Najväčšie nároky na surovinové zdroje vznikajú pri výstavbe diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. triedy a pri modernizácii železničných tratí. Ide najmä o zeminu, kamenivo a štrkopiesky, asfalt, cement, železo a ďalšie kovy a pod. Pri prevádzke dopravných stavieb vznikajú nároky na suroviny používané pri údržbe (posypové materiály, materiály na opravy).

d) Energie

Najväčšie nároky na energie sú takisto pri výstavbe dopravnej infraštruktúry (prevádzka techniky a strojov). Trvale sa zvýšia nároky na energiu kvôli prevádzke osvetlenia, svetelných signalizácií, zabezpečovacích zariadení, prípadne vykurovaniu budov. Nároky na energiu vo forme pohonných hmôt a elektrickej energie vznikajú v doprave pri prevádzke vozidiel. Realizácia stratégie môže viesť k zvýšeniu nárokov na energiu vplyvom navýšenia objemu dopravy, prípadne k zvýšeniu nárokov na elektrickú energiu na úkor spotreby nafty a benzínu pri presune časti dopravy z ciest na železnice a pri elektrifikácii železničných tratí.

e) Doprava a nároky na pracovné sily

V dobe realizácie opatrení naplňujúcich cieľe SPRD SR 2030 budú zvýšené nároky na dopravu, najmä dovoz surovín na miesta stavby, odvoz odpadov a prebytočných materiálov a dopravu pracovníkov.

2. Údaje o výstupoch.

a) Revidované vízie a cieľe dopravného sektoru

V SPRDI-I boli stanovené nasledujúce vízie a cieľe:

Vízie a cieľe procesov stabilného a efektívneho rozvoja dopravného sektora:

Vízia VP1	Efektívne procesy plánovania rozvoja dopravného sektora
Vízia VP2	Udržateľné financovanie dopravného sektora
Strategický cieľ SP1	Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy
Strategický cieľ SP2	Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora
Strategický cieľ SP3	Udržateľný plán financovania dopravnej infraštruktúry

Vízie a cieľe v cestnej doprave

Vízia VC1	Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy
Strategický cieľ SC1	Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy
Strategický cieľ SC2	Modernizácia a obnova cestnej siete
Strategický cieľ SC3	Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)
Strategický cieľ SC4	Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy
Strategický cieľ SC5	Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

Vízie a cieľe v železničnej doprave

Vízia VZ1	Rovnováha medzi dopravnou ponukou a prepravným dopytom
-----------	--

Vízia VZ2	Rovnováha medzi infraštruktúrnou ponukou a dopravným dopytom
Vízia VZ3	Vytvorenie podmienok pre riadne fungovanie železnice
Strategický cieľ SZ1	Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava
Strategický cieľ SZ2	Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava
Strategický cieľ SZ3	Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra
Strategický cieľ SZ4	Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice
Strategický cieľ SZ5	Ekonomicky udržateľná železnica

Vízie a ciele v intermodálnej doprave

Vízia V11	Zaistenie podmienok pre rozvoj intermodálnej dopravy
Strategický cieľ SI1	Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra
Strategický cieľ SI2	Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy

Vízie a ciele v leteckej doprave

Vízia VL1	Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra leteckej dopravy
Strategický cieľ SL1	Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy
Strategický cieľ SL2	Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy
Strategický cieľ SL3	Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana
Strategický cieľ SL4	Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy

Vízie a ciele vo vodnej doprave

Vízia VV1	Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra a prevádzka vodnej dopravy
Strategický cieľ SV1	Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest
Strategický cieľ SV2	Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov
Strategický cieľ SV3	Zavádzanie nových technológií
Strategický cieľ SV4	Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy
Strategický cieľ SV5	Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave

Vízie a ciele vo verejnej osobnej doprave

Vízia VD1	Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce
Vízia VD2	Dostupná, spoľahlivá a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie
Vízia VD3	Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy
Strategický cieľ SD1	Zabezpečenie legislatívnych, technických, strategických, rozpočtových a organizačných podmienok pre podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy
Strategický cieľ SD2	Poskytovanie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií
Strategický cieľ SD3	Zvýšenie kvality vozidlového parku a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Tieto vízie a ciele budú na základe nových analýz revidované, upravené a prípadne doplnené.

b) Revidované opatrenia pre naplnenie vízií a cieľov

V SPRDI-I boli stanovené opatrenia pre naplnenie vyššie uvedených cieľov. Ide na jednej strane o opatrenia systémové, ktoré sa uplatňujú pri procesoch plánovania, prípravy a realizácie rozvojových projektov, ktoré budú z časti naplnené samotnou II. fázou prípravy stratégie. Ďalej ide o organizačné opatrenia, ktoré zahŕňujú koncepcie cestnej dopravy a vodných ciest, koordináciu pri objednávaní verejnej osobnej dopravy, obnovu železničného vozového parku, organizačné riešenia intermodálnej dopravy, prevádzkovo-organizačné opatrenia v leteckej doprave a opatrenia vo verejnej doprave. Prevádzkové opatrenia zahŕňujú správu a údržbu cestnej siete, inteligentné dopravné systémy, koordináciu železničnej a autobusovej dopravy, revíziu grafikonu vlakovej dopravy, zaistenie rozsahu dopravy podľa dopytu, zníženie nákladov na riadenie prevádzky, prevádzkovo-organizačné opatrenia na strane leteckých spoločností, správu a údržbu vodných ciest. Infraštruktúrne opatrenia sú zamerané na budovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest a riešenie problematických úsekov ciest I. triedy, nové železničné spojenia, modernizáciu a elektrifikáciu vybraných tratí a odstránenie problematických miest, budovanie terminálov integrovanej osobnej dopravy, úpravu staníc, technologické opatrenia na železnici, terminály intermodálnej dopravy, modernizáciu letísk, úpravy na vodných cestách, rekonštrukcie plavebných komôr a prístavov a opatrenia pre športovú a rekreačnú plavbu. Ďalšie opatrenia sú zamerané na bezpečnosť dopravy a znižovanie dopadov na životné prostredie. V II. fáze budú tieto opatrenia revidované, upravené a prípadne doplnené.

c) Plán realizácie prioritných opatrení

Pre potreby nastavenia priorít, možnosti zjednodušeného hodnotenia navrhovaných projektových zámerov, prípravu harmonogramu implementácie strategického plánu a pod. bolo v SPRDI-I vykonané zjednodušené hodnotenie jednotlivých opatrení s cieľom stanovenia kľúčových priorít. Z dôvodu nedostupnosti množstva vstupných dát je potrebné považovať toto hodnotenie za dočasné. V II. fáze budú na základe doplnených analýz a podrobného posúdenia dopravným modelom vybrané prioritné opatrenia potrebné k dosiahnutiu stanovených cieľov.

d) Modernizovaná dopravná sústava SR

Konečným výstupom stratégie je modernizovaná dopravná sústava, ktorá bude plnohodnotnou súčasťou dopravných systémov EÚ a súčasne splní požiadavky na distribúciu dopravy na území štátu. Rozvoj dopravnej sústavy bude smerovať aj k zníženiu environmentálnej záťaže cez podporu verejnej osobnej dopravy a ku koncepčnému riešeniu dopravy v mestských aglomeráciách.

f) Vyvolané investície

Nové projekty infraštruktúry sú prednostne navrhované tak, aby boli minimalizované zásahy do zastaveného územia a ďalších hodnôt. V niektorých prípadoch však vyvolá výstavba ďalšie investície nutné k úprave alebo nahradeniu funkčných zariadení v území, ktoré stavba naruší alebo výrazne ovplyvní. Typicky ide o preložky ciest, chodníkov a inžinierskych sietí. Medzi bežné vyvolané investície patria protihlukové opatrenia. Potrebná môže byť aj demolácia budov, tieto objekty je potom potrebné nahradiť. Ďalšie vyvolané investície môžu byť do kompenzačných opatrení realizovaných v súvislosti s plnením podmienok čl. 6 Smernice rady 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín. Tieto vyvolané investície potom zvyšujú náklady daných opatrení. Pri realizácii projektov naplňujúcich ciele stratégie je potrebné s vyvolanými investíciami rôzneho obsahu počítať.

g) Ovplyvnenie zložiek životného prostredia

Jednotlivé projekty realizované pri naplňovaní stratégie budú mať výstupy vo vzťahu k životnému prostrediu, najmä emisie, odpadové vody, odpady, hluk a vibrácie, významné terénne zásahy do krajiny. Tieto výstupy sú konkrétne vyčíslené a vyhodnotené pri posúdení vplyvov projektu na životné prostredie (EIA). Vo všeobecnej rovine sú tieto vplyvy charakterizované v kap. 3 tohto

oznámenia a budú podrobnejšie posúdené na strategickej úrovni v Správe o hodnotení strategického dokumentu.

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

V Oznámení SEA je hlavný priestor venovaný charakterizácii SPRD SR 2030, stručnej charakteristike hlavných – k rozvoju dopravy relevantných – aspektov životného prostredia a verejného zdravia a opisu typických vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie spojené s realizáciou dopravnej infraštruktúry s cieľom poskytnúť dostatočné informácie a podklady orgánom verejnej správy a ďalším zainteresovaným skupinám, vrátane verejnosti.

SPRD SR 2030 je aktuálne (február 2016) v analytickej fáze, nasledovať bude vlastné riešenie. V tejto etape prác na SPRD SR 2030 a na posúdenie SEA preto nie je možné tieto vplyvy bližšie špecifikovať a vyhodnocovať. Súbežne s analytickou a návrhovou etapou SPRD SR 2030 bude spracovávaná Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. v platnom znení, ktorá podrobne vyhodnotí SPRD SR 2030 z hľadiska jeho vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie.

Obecne platí, že dopravné stavby sú v území navrhované s primárnym cieľom zlepšiť kvalitu dopravnej infraštruktúry, tzn. najmä zvýšiť rýchlosť a plynulosť dopravy a znížiť dopravnú nehodovosť a negatívne vplyvy dopravy na okolité prostredie, najmä obyvateľstvo bývajúcce či pracujúce v blízkosti dopravných ťahov. Dopravné stavby sú teda plánované aj z dôvodov zníženia negatívnych vplyvov dopravy na verejné zdravie. S novými stavbami je však často spojený zásah do krajiny, dochádza k záberu pôdy (poľnohospodárske, lesné, ostatné) a k negatívnemu ovplyvneniu biodiverzity. Pri realizácii nových dopravných telies je však vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení možné dosiahnuť čiastkových zlepšení v priestupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

Charakteristika hlavných aspektov životného prostredia a verejného zdravia

Vplyvy na ovzdušie

Emisná situácia

Emisie z dopravy predstavujú významný podiel z národnej emisnej bilancie, predovšetkým v prípade oxidov dusíku, suspendovaných častíc a na ne viazaných polycyklických aromatických uhľovodíkov. Postupnou modernizáciou vozového parku dochádza k znižovaniu množstva výfukových emisií z automobilových motorov, okrem výfukových plynov sa však na celkových emisiách z dopravy významne podieľa aj resuspenzia prachov z vozovky a otery brzdového obloženia, pneumatík a povrchu komunikácie, na čo nemá modernizácia vozidiel prakticky žiadny vplyv. Dlhodobo dochádza k nárastu intenzity individuálnej automobilovej dopravy, čo smeruje k postupnému nárastu emisií. Tieto protichodné faktory v súhrne spôsobujú, že trend celkových dopravných emisií je možné charakterizovať v dlhodobom horizonte ako stagnujúci. Významné odchýlky od tohto celkového trendu nastávajú na lokálnej úrovni, predovšetkým v dôsledku infraštruktúrnych opatrení s dopadom na miestnu intenzitu cestnej dopravy.

Imisná situácia

Imisný vplyv dopravy sa líši na lokálnej a regionálnej úrovni. Vždy ide o nízke zdroje emisií, imisie preto pôsobia v malej výške nad terénom. Rozptyl v ovzduší a dosah imisných príspevkov z dopravy je v porovnaní s inými zdrojmi znečisťovania ovzdušia obmedzený. V obývaných oblastiach preto dopravné imisné príspevky pôsobia priamo v dýchacej zóne obyvateľov. Primárne emisie z dopravy (z hľadiska významnosti vplyvu sú rozhodujúce suspendované častice, oxidy dusíku a polycyklické aromatické uhľovodíky) pôsobia lokálne, tzn. prevažne do vzdialenosti prvých stoviek metrov od komunikácie. Z regionálneho hľadiska nie je možné

prehliadnuť zásadný vplyv emisií oxidov dusíku a prchavých organických látok z automobilovej dopravy na vznik sekundárneho aerosólu, ktorý v silne urbanizovaných oblastiach s rozvinutou dopravou zaberá významný podiel na celkovej imisnej koncentrácii suspendovaných častíc.

Na celkový imisný dopad dopravy má často zásadný vplyv významné negatívne kumulatívne pôsobenie mnohých komunikácií v rámci väčších urbanizovaných územných celkov. Vplyvom tohto spolupôsobenia vo väčších sídlach často dochádza k prekročeniu imisných limitov suspendovaných častíc (predovšetkým povoleného počtu prekročení najvyšších denných hodnôt) a v mieste frekventovaných cestných uzlov aj k prekročeniu imisného limitu pre oxid dusičitý (priemerná ročná koncentrácia). Pri kumulatívnom pôsobení líniových zdrojov nadobúda vo väčších sídlach na význame dopravný imisný príspevok polycyklických aromatických uhl'ovodíkov, ktorý v dedinskej zástavbe nie je významný. V mestách preto môže doprava tvoriť dominantný podiel na celkovej imisnej koncentrácii benzo(a)pyrénu.

Okrem vyššie uvedených polutantov je doprava zdrojom taktiež mnohých ďalších znečisťujúcich látok, napr. benzénu a ďalších prchavých organických látok a oxidu uhoľnatého. Relevantné imisné limity týchto látok sú na území Slovenska s rezervou plnené. Súčasné dopravné imisné príspevky týchto látok nemajú významný vplyv na kvalitu ovzdušia a ani v budúcnosti nie je v tomto ohľade očakávaný negatívny trend.

Predbežne je možné očakávať, že najvýznamnejšie imisné vplyvy koncepcie budú spojené so zmenami dopravných intenzít na komunikáciách v sídlach alebo v ich blízkostiach. Pôjde o dôsledok odvedenia časti dopravy zo zastavaných oblastí na nové komunikácie (z hľadiska ovzdušia prevažne pozitívny vplyv). Jeho významnosť bude vyhodnotená na základe dopravného modelu a prípadných kolízií s vyššie definovanými citlivými oblasťami.

Vplyvy na hlukovú záťaž a vibrácie

Podľa výsledkov hlukového mapovania je základným zdrojom hluku presahujúcim hygienické limity v Slovenskej republike cestná doprava (95 %). K hlavným zdrojom hluku patria predovšetkým pohonné jednotky a to najmä pri nízkych rýchlostiach vozidiel, pri vyšších rýchlostiach potom prevláda hluk z valenia pneumatík po povrchu vozovky. Naopak železničná doprava sa na hlukovej záťaži podieľa skôr lokálne. Je preukázané, že každý hluk po určitej dobe vyvoláva poruchy vyššej nervovej sústavy, ktoré vedú k poškodeniu nielen sluchových, ale i ďalších telesných orgánov a znižuje odolnosť organizmu voči vonkajším negatívnym vplyvom, čo podnecuje vývoj ďalších chorôb. Najtesnejší vzťah medzi dlhodobou expozíciou hluku a zdravotným stavom bol preukázaný pre kardiovaskulárne choroby.

Realizácia stratégie povedie k celkovému zníženiu hlukovej záťaže obyvateľov vďaka vyvedeniu dopravy mimo sídelnú aglomeráciu a k modernizácii železničnej infraštruktúry. Lokálne môže viesť i k zhoršeniu stavu, pre novo budované dopravné stavby však platí podmienka dodržania hygienických limitov pre hluk. Na hlukovú záťaž má lokálne významný vplyv letecká doprava, vplyv stratégie bude závisieť na konkrétnych navrhnutých opatreniach.

Vibrácie, ktorých hlavným zdrojom je doprava cestná a železničná, sú ďalším javom, ktorý negatívne pôsobí na zdravie človeka. Ich výskyt závisí na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlenia, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy styku koľaje s podloží. Pociťované sú predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže. Dlhodobá expozícia však môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia vrátane patologických zmien centrálného nervového systému. Okrem negatívneho vplyvu na ľudské zdravie predstavujú dopravou pôsobené vibrácie tiež riziko z hľadiska vplyvov na budovy (hmotný majetok), rovnako najmä v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže.

Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Z hľadiska znečistenia vôd a pôdy predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Riziko zhoršenia kvality vôd počas prevádzky je zviazané s odtokom zrážkových vôd, menej so znečistením ovzdušia. 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 dobe vlastnej výstavby môžu byť povrchové vody v okolí stavieb ovplyvnené navyše splachom zeminy. Znečistenie je charakterizované skôr nízkymi koncentraciami a podmienkami, v nich nemožno uplatniť klasické čistiarenské technológie. Vedľa plôch cestných vozoviek je difúzne znečistenie evidované na väčších odstavných a parkovacích plochách, odpočívadlách a čerpacích staniaciach pohonných hmôt. V rámci modernizácie a rekonštrukcie chrbtovej cestnej siete sa pre minimalizáciu difúzneho znečistenia realizujú dažďové stoky, retenčné a sedimentačné nádrže s normými stenami pre zachytenie plávajúcich, najmä ropných látok.

Odvádzanie zrážkových vôd zo spevnených povrchov do recipientu zrýchľuje odtok vody z krajiny a zhoršuje priebeh povodňových situácií. Negatívny vplyv je možné do značnej miery zmierniť likvidáciou zrážkových vôd zasiaknutím. Teleso dopravnej stavby môže znižovať prietokový profil a byť prekážkou pre odtok veľkých vôd, čo je potrebné rešpektovať pri umiestňovaní stavieb a aj pri voľbe technického riešenia. K zhoršeniu priebehu povodní môžu prispieť i prípadné zábery a fragmentácie lesov, ktoré znižujú ich protipovodňovú funkciu.

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je možné v priebehu výstavby hlavne v prípade stavebného zásahu do zavodnenej vrstvy, napríklad pri hĺbení tunelov a zárezov. Môže dôjsť k zníženiu hladiny podzemnej vody a ovplyvneniu výdatnosti zdrojov podzemnej vody aj biotopov závislých na vodnom režime.

Kvalita podzemných vôd môže byť ovplyvnená únikmi škodlivých látok. Pri riešení likvidácie zrážkových vôd zasiaknutím musia byť prijaté opatrenia zamedzujúce vstupu škodlivých látok do podzemných vôd. Osobitnou kategóriou vplyvov je prípadná kolízia s chránenými vodohospodárskymi oblasťami, vodárskymi zdrojmi a ich ochrannými pásmami a zdrojmi prírodných liečivých a minerálnych vôd a ich ochrannými pásmami. Tieto vplyvy je potrebné riešiť predovšetkým pri umiestňovaní stavieb a ich technickým riešením.

Stratégia musí byť v súlade so zákonom č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), aj so Smernicou 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).

Vplyvy na pôdy, horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf

Negatívne dopady dopravy na pôdny fond sa prejavujú najmä v dôsledku výstavby komunikácií a celej dopravnej siete, pri ktorej dochádza k dočasným aj trvalým záberom poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. V miestach dočasných záberov pozemkov (prístupové cesty, manipulačné plochy, stavebné dvory, depónie humusu a pod.) dochádza vplyvom ťažkej techniky k degradácii a hutneniu pôdy, môže dôjsť aj k znečisteniu pôdy. Na plochách dočasného záberu sa po ukončení stavby vykoná rekultivácia a uvedenie do pôvodného alebo iného vhodného stavu.

Splašky z pozemných komunikácií môžu kontaminovať povrchové i podzemné vody a okolité pôdy. Rizikom je i kontaminácia v prípade havárií pri prevoze chemických látok, únikov pri manipulácii s pohonnými hmotami a pod.

Znečistenie pôdy predovšetkým ťažkými kovmi sa koncentruje do zóny pozdĺž krajnice vo vzdialenosti max. 15 m, za touto hranicou koncentrácie škodlivín i pri veľmi zaťažených komunikáciách klesajú pod limitné hodnoty. V súvislosti s postupným zlepšovaním emisných

parametrov u obnovovaného vozového parku je možné očakávať čiastočné zlepšenie situácie v budúcnosti.

Priamy vplyv na horninové prostredie bude mať realizácia projektov cestnej a železničnej infraštruktúry najmä pri budovaní tunelov, násypov a zárezov. Môže dôjsť k narušeniu stability svahov, aktivácii zosuvov, vzniku erózie, urýchleniu zvetrávania alebo kontaminácii horninového prostredia. Všetky zásahy do horninového prostredia sa budú vykonávať na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, ktorý bude realizovaný v súlade so zákonom č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov. Nepriamym vplyvom je ťažba surovín pre stavbu a s tým súvisiace otváranie zemníkov a zvýšená ťažba v existujúcich lomoch a tiež ukladanie prebytočného materiálu zo zemných prác. Reliéf bude ovplyvnený vlastnou výstavbou infraštruktúry aj pri ťažbe a dočasnom ukladaní potrebných surovín. Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf budú významné a bude ich potrebné eliminovať účinnými technickými a preventívnymi opatreniami na projektovej úrovni.

Vplyvy na klimatické pomery

Významným sektorom, v ktorom sa v EÚ ani v SR nedarí stabilizovať rast emisií skleníkových plynov, je sektor cestnej dopravy. Zatiaľ čo podiel emisií zo stacionárnych zdrojov klesá, podiel emisií z dopravy sa neustále zvyšuje. Podľa údajov zo Správy o priebežnom stave plnenia prijatých medzinárodných záväzkov Slovenskej republiky v oblasti politiky zmeny klímy za rok 2014 vzrástli na Slovensku medzi rokmi 1990-2013 emisie z dopravy o 31 %, keď v roku 1990 predstavovali len 9 %, v roku 2013 predstavovali skoro 16 % na celkových emisiách.

Tento trend výrazne kontrastuje s návrhom EÚ v Bielej knihe „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, ktorý vyzýva znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov v doprave najmenej o 60 % v porovnaní s rokom 1990. K tomuto ambicióznemu cieľu je v rámci Bielej knihy navrhnutá rada opatrení na vývoj a zavádzanie nových a udržateľných palív a pohonných systémov, optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy a zvyšovanie efektívnosti dopravy a využívania infraštruktúry prostredníctvom informačných systémov a trhov orientovaných stimulov.

Keďže zmena klímy už prebieha a bude prebiehať aj po nasledujúce desaťročia, je potrebné zohľadniť aj možné riziká pre dopravnú infraštruktúru spôsobené zmenou klimatických podmienok. Ako uvádza Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy vydaná Ministerstvom životného prostredia SR v januári 2014, vysoké a nízke teploty, intenzívne búrky a snehové kalamity, ktorých frekvencia a intenzita sa v dôsledku zmeny zvyšuje, spôsobujú vážne komplikácie pre takmer všetky druhy dopravy. Komplexná analýza možných dôsledkov zmeny klímy jednotlivých sektorov, vrátane dopravy, bola vypracovaná vo Vedeckej agentúre pre lesníctvo a ekológiu (EFRA). Jej výsledky sú pre sektor dopravy súhrnne uvedené v Tab. 1.

Tab. 1: Dôsledky zmeny klímy v doprave

Doprava	Vplyvy	Dôsledky
Cestná	Extrémny počasie – búrky, záplavy	Odstávky cestných komunikácií, obchádzky, poškodenie cestnej infraštruktúry
	Zhoršené meteorologické podmienky – dážď, sneh, poľadovica, hmla	Zníženie bezpečnosti a plynulosti dopravy, dopravné kongescie

	Zhoršené zimné podmienky – časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy	Zvýšené požiadavky na zimnú údržbu, možnosť poškodzovania krytu vozovky, vyššie nároky na kvalitu krytu vozovky
Letecká	Extrémy počasia – búrky, záplavy	Prerušenie prevádzky na letiskách, poškodenie infraštruktúry a zariadení, zrušenie alebo oneskorenie letov
	Zhoršené meteorologické podmienky – dážď, sneh, poľadovica, hmla	Oneskorenie letov
Železničná	Extrémy počasia – búrky, záplavy	Prerušenie dopravy, výluky, poškodenie infraštruktúry
	Zhoršené zimné podmienky – časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy	Zvýšené požiadavky na zimnú údržbu, poškodzovanie koľají a výhybiek
Vodná	Extrémy počasia – búrky, záplavy, suchá	Prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste, výluky, poškodenie infraštruktúry
	Zhoršené zimné podmienky – časté sneženie, vietor, dlhé trvanie zimy	Zamŕzanie tokov, prerušenie plavebnej prevádzky na vodnej ceste

Zdroj: Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (MŽP SR, 2014)

Vplyvy na produkciu odpadov

V dobe vlastnej realizácie projektov bude hlavným zdrojom odpadov výstavba dopravnej infraštruktúry. Najväčší objem odpadov tvorí zemina z výkopov a razení tunelov, ak nie je použiteľná pri stavbe, a veľkoobjemový stavebný odpad.

Odpady vznikajú v doprave najmä v dôsledku obmeny vozového parku (likvidácia autovrakov, prípadne ojazdených vozidiel). Následne počas prevádzky budú vznikať odpady pri údržbe a opravách komunikácií. Zvýšené množstvo komunálnych odpadov je možné očakávať na prestupných termináloch, letiskách, čerpacích stanicích a pod. Bude uprednostňované znovu využitie a recyklácia odpadov, zvyšok bude likvidovaný v súlade so zákonom. Celkovo realizácia koncepcie prispeje k zvýšeniu produkcie odpadov.

Vplyvy na flóru, faunu a krajinu

Výstavba dopravnej infraštruktúry so sebou nesie nezanedbateľné vplyvy na prírodu a krajinu. V prvom rade ide o priame zábery prírodných stanovišť a biotopov zvlášť chránených a ohrozených druhov. Negatívny vplyv na vodné organizmy majú zásahy do vodných tokov a plôch pri úpravách pre vodnú dopravu, ako sú prečistenie, plavebné stupne, narovnávanie tokov, umelé kanály a pod. Vodné prostredie môže byť negatívne ovplyvnené aj pri výstavbe cestnej a železničnej infraštruktúry pri priamych zásahoch do tokov alebo vplyvom splachov zeminy a znečisťujúcich látok. K zmenám v druhovom zložení dochádza v okolí dopravných stavieb vplyvom vegetačných úprav, znečistenia ovzdušia, pôdy a vody pri bežnej prevádzke i prípadných haváriách a ďalej rušenia hlukom a svetlom. Dochádza takisto k priamemu usmrcovaniu živočíchov, pričom v prípade veľkých druhov ide zároveň o významný faktor znižujúci bezpečnosť dopravy, u pravidelne migrujúcich druhoch, ako sú obojživelníky alebo vydry, môže dôjsť až k vyhynutiu lokálnej populácie. Drobné spevavce sú ohrozené aj konzumáciou posypovej soli. Pozdĺž dopravných stavieb sa často šíria invázne a expanzívne druhy rastlín.

Významným vplyvom dopravnej infraštruktúry je zvyšovanie fragmentácie krajiny. To má negatívne dôsledky najmä pre migráciu veľkých druhov cicavcov, ale aj ďalších druhov. Efekt bariéry je v prípade pozemných komunikácií daný predovšetkým ich technickým riešením (šírka,

výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidla, ploty, protihlukové steny) a intenzitou dopravy (riziko stretu so zvierat'om, hluková a pachová záťaž okolia). V dôsledku pokračujúcej výstavby diaľnic, železníc, elektrických vedení, plotov, ropovodov, kanálov a ďalších abiotických bariér dochádza k izolácii niektorých populácií živočíchov, ktoré sú tak vystavené genetickým problémom (napr. inbredná depresia) aj ohrozené vyhynutím. Pravdepodobne najťažšie tento problém dolieha na druhy, ktorých relatívne malý počet jedincov obýva rozsiahle územia, teda predovšetkým na druhy veľkých cicavcov. Dochádza tiež k fragmentácii lesov a ďalších stanovišť.

V neposlednom rade majú veľké dopravné stavby negatívny vplyv na krajinný ráz.

Opatrenia definované v stratégii môžu mať negatívny vplyv aj na územný systém ekologickej stability (ÚSES). Ten je tvorený biocentrami vzájomne spojenými biokoridormi a interakčnými prvkami, ktoré sú prepojené s okolitou krajinou. Rozlišujú sa miestne, regionálne a nadregionálne úrovne ÚSES. Dopravné stavby sa dostávajú do stretu s prvkami ÚSES, vedú k zhoršovaniu funkcií biokoridorov alebo k fragmentácií biocentier.

Určenie kľúčových tém, ktoré budú ďalej v SEA riešené:

- Vplyv na stav ekosystémov a biodiverzity vo voľnej krajine
- Migračná priestupnosť krajiny, fragmentácia krajiny
- Vplyvy na krajinný ráz a využívanie krajiny

Vplyvy na obyvateľstvo

Dopravná infraštruktúra, kvalita a dostupnosť verejnej osobnej dopravy majú významný vplyv na dopravné správanie obyvateľov. Skracovanie dojazdových dôb zvyšuje počet realizovaných ciest, napr. cez dochádzanie za prácou. Kvalitná verejná osobná preprava vedie k zvyšovaniu jej využívania a znižovaniu individuálnej osobnej dopravy. Vo svojom dôsledku povedie modernizovaná dopravná sústava SR k celkovému ekonomickému rastu, k znižovaniu ekonomických rozdielov medzi regiónmi, prílivu zahraničných investícií, znižovaniu nezamestnanosti a rozvoji cestovného ruchu. Vplyvy na zdravie obyvateľov sú riešené v nasledujúcej kapitole.

Zhrnutie najvýznamnejších predpokladaných vplyvov

Potenciálne pozitívne vplyvy

- zníženie záťaže obyvateľov emisiami prostredníctvom odstránenia „úzkych miest“ na dopravnej infraštruktúre (zvýšenie celkovej efektivity a plynulosti dopravy), modernizáciou a zlepšením technických parametrov dopravných ciest, a odvedením časti dopravnej záťaže mimo obývané územie,
- zníženie hlukovej záťaže obyvateľov vďaka vyvedeniu dopravy mimo sídelnú aglomeráciu,
- zníženie nehodovosti odstránením kritických miest,
- zníženie niektorých vplyvov stávajúcej infraštruktúry na faunu vhodnou rekonštrukciou (umožnenie priestupnosti realizáciou migračných objektov),
- zvýšenie efektivity dopravného systému (napr. vytvorením podmienok pre zlepšenie pomerov dopravných výkonov medzi jednotlivými dopravnými módmi), vrátane jeho environmentálnych parametrov (emisie, energetická náročnosť, atď.),
- ekonomický rast a znižovanie nezamestnanosti.

Potenciálne negatívne vplyvy

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

- fragmentáciu biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku,

- zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000,
- ovplyvnenie krajinného rázu,
- riziko šírenia invázných druhov,
- 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),
- mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,
- rušenie živočíchov hlukom, svetlom - pri stavbe aj prevádzke.

Ďalšie vplyvy

- riziko zvýšenia dopravnej intenzity a lokálne zvýšenie dopravnej záťaže (skvalitnenie napr. cestnej siete predstavuje stimul k väčšiemu využívaniu individuálnej automobilovej dopravy),
- lokálne zvýšenie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami v susedstve nových dopravných tras a stavieb,
- záber plôch poľnohospodárskej a lesnej pôdy pre výstavbu nových prvkov infraštruktúry,
- zvýšenie spotreby zdrojov nutných k realizácii dopravných stavieb, ktorých zaistenie je spojené s environmentálnymi nákladmi (ťažba a preprava stavebných surovín, spotreba vody, atď.).

Relevantné ciele ochrany životného prostredia

Tab. 2: Relevantné ciele ochrany životného prostredia

Téma	Cieľ	Zdroj
Ovzdušie	Udržať kvalitu ovzdušia v miestach, kde sú plnené imisné limity, resp. cieľové hodnoty, a v ostatných prípadoch zlepšiť kvalitu ovzdušia	Zákon 137/2010 Z. z. o ovzduší
	V dlhodobom horizonte dosiahnuť úroveň znečistenia ovzdušia, ktoré poskytujú účinnú ochranu zdravia ľudí a životného prostredia	Zákon 137/2010 Z. z. o ovzduší
	Zníženie emisií základných látok znečisťujúcich ovzdušie (SO ₂ , NO _x , CO, C _x H _y , tuhých emisií), prchavých organických zlúčenín (VOC), perzistentných organických látok (POP), ťažkých kovov na stav v súlade s medzinárodnými dohovormi	Národný environmentálny akčný program
Hluk	Zameranie na zníženie rizika ochorení a poškodenia zdravia v dôsledku účinku fyzikálnych javov (napr. nadmerný hluk)	Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV.
Povrchové a podzemné vody	Zabezpečenie kvality a dostatku pitnej vody a zníženie znečistenia ostatných vôd pod prípustnú mieru	Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky
	Zavedenie opatrení (zalesňovaním a inými pozemkovými úpravami, zdržami, rybníkmi) na podporu zadržiavania vody a spomalenie odtoku najmä z povodí deficitných	Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky

	oblastí	
Pôdy	Ochranou pôdy dosiahnuť stabilizáciu výmery a objemu najkvalitnejších pôd a zabrániť ich neodôvodneným záberom	Štátna pôdna politika Slovenskej republiky
	Činnosti nesúvisiace s obhospodarovaním a využívaním pôdy realizovať tak, aby nedochádzalo k ohrozeniu ekologických funkcií pôdy.	Štátna pôdna politika Slovenskej republiky
Klimatické pomery	Vytvoriť infraštruktúrne podmienky pre postupnú realizáciu cieľov 'Bielej knihy „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje' na Slovensku	
	Optimalizovať návrh dopravnej infraštruktúry z hľadiska vplyvu zmeny klímy – najmä s ohľadom na možné riziko záplav a privalových dažďov	
Odpady	Minimalizácia tvorby odpadov a environmentálne priaznivé nakladanie s nimi, recyklácia odpadov, druhotné využívanie, minimalizácia vzniku zvláštnych a nebezpečných odpadov	Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
Biodiverzita, krajina, chránené územia	Zastaviť zhoršovanie stavu všetkých druhov a biotopov, najmä tých, na ktoré sa vzťahujú právne predpisy EÚ a dosiahnuť výrazné a merateľné zlepšenie ich stavu	Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
	Na základe Generelu nadregionálneho ÚSES SR dobudovanie sústavy chránených území, zabezpečenie ochrany nadregionálnych biocentier, podľa zákonom stanovených stupňov ochrany, vytvorenie podmienok na obnovu zaniknutých a prerušených trás nadregionálnych biokoridorov, dotvorenie sústavy bilaterálnych a trilaterálnych CHÚ, územného systému ekologickej stability nížin a kotlín, vrátane zabezpečenia II. a III. stupňa ochrany ekologicky významných celkov a oblastí	Národný environmentálny akčný program
Zdravie	Vytvoriť prostredie, v ktorom občania budú mať zaručené podmienky na podporu, ochranu, rozvoj a prinavrátenie zdravia, bez ohľadu na vek, či sociálnu skupinu	Koncepcia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky
	Minimalizovať riziká vyplývajúce zo životného prostredia a chrániť tak zdravie ľudí, najmä detí	Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV.

	Zameranie sa na prevenciu a zníženie respiračných ochorení spôsobených znečisteným vzduchom vo vnútri aj vonku, čím sa prispeje k zníženiu frekvencie výskytu astmatických záchvatov a k životu detí v prostredí s čistým ovzduším. Zameranie na zníženie chorobnosti a úmrtnosti z dôvodu akútnych aj chronických respiračných ochorení u detí a mládeže	Akčný plán Európy pre životné prostredie a zdravie detí (WHO) a Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV.
--	---	---

4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva.

Doprava je zdrojom znečistenia ovzdušia v závislosti na frekvencii dopravy, či ide o ťažké, alebo ľahké vozidlá, v akom sú technickom stave, aké majú palivo a aký je povrch vozovky, aké sú rozptylové podmienky a meteorológia vôbec, či sa tvoria častice nové, či sa vŕia častice usadené. Znečistenie ovzdušia je pritom významným faktorom pri vzniku ochorení, ako je astma, kardiovaskulárne choroby, ochorenia dýchacích ciest a pľúc, nádorové ochorenia a ďalšie.

Doprava je zdrojom hluku a vibrácií. Predovšetkým vibrácie ohrozujú bezpečnosť stavieb a pohodu obyvateľov. Hluk z dopravy je preukázanou noxou, narušujúcim pohodu dotknutých osôb, a podieľa sa na vzniku a zhoršovaní civilizačných chorôb, napr. chorôb kardiovaskulárnych. Zhoršuje priebeh duševných ochorení. Hlboko zasahuje do procesov, ktoré vyžadujú pokoj a sústredenie (učenie, prednes, vedecká práca, komunikácia medzi ľuďmi, najmä medzi deťmi, učiteľom a deťmi, rodičmi a deťmi, komplikácie spôsobuje seniorom s nedoslýchavosťou). V dennom cykle hluk najhoršie pôsobí v období, kedy sa ľudský organizmus obnovuje, rekreuje, odpočíva, najmä v spánku.

Kľúčovým aspektom hodnotenia zdravotných dopadov je znečistenie ovzdušia z dopravy. Ďalšími hodnotenými dopadmi bude obťažovanie hlukom a možnosti zdravotných dopadov. Zvážené budú aj ďalšie potenciálne dopady na obyvateľstvo.

Predpokladaným pozitívnym vplyvom stratégie je predovšetkým presun významnej časti tranzitnej automobilovej dopravy mimo intravilány sídelných aglomerácií, a to vďaka výstavbe obchvatov, diaľnic a rýchlostných ciest. Ďalej sa vytvoria podmienky pre presun časti dopravných výkonov z individuálnej dopravy na hromadnú, prípadne z cestnej na železničnú. Tým by sa znížil počet obyvateľov vystavených vyššími koncentraciami látok znečisťujúcich ovzdušie, hlukom a vibráciám a teda aj predčasnej úmrtnosti spôsobenej negatívnymi faktormi životného prostredia. Naďalej však bude pretrvávať vplyv vnútromestskej dopravy. Lokálne môže v blízkosti nových ciest dôjsť k zhoršeniu stavu. Súčasne môže kvalitnejšia cestná sieť indukovať zvýšenie automobilovej dopravy v niektorých regiónoch.

Nezanedbateľným vplyvom dopravy na verejné zdravie je takisto dopravná nehodovosť. K príčinám dopravných nehôd patrí okrem ľudského faktoru aj kvalita dopravnej siete. Pozitívnym vplyvom stratégie je v tomto smere odstraňovanie kritických miest, najmä skapacitnenie frekventovaných úsekov, bezpečnejšie križovanie ciest a pod.

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

Natura 2000 a chránené územia prírody

Sústava chránených území Natura 2000 je celistvá európska sústava území, ktorá umožňuje zachovať prirodzené biotopy a biotopy druhov v ich prirodzenom areáli rozšírenia, prípadne tento stav obnoviť. Jedná sa o reprezentatívnu sústavu chránených území - lokalít, ktoré sú významné z celoeurópskeho hľadiska. Legislatívne je daná smernicami EÚ č. 79/409/EEC (o vtácoch - Directive on the Conservation of Wild Birds) a č. 92/43/EEC (o ochrane prirodzených biotopov voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín - Directive on the Conservation of Natural Habitats and of Wild Fauna and Flora). Na území Slovenskej republiky bolo na základe Smernice o vtácoch vyhlásených 41 chránených vtáčích území (CHVÚ) o celkovej rozlohe 1 282 811 ha, čo je 26,16 % rozlohy štátu. Podľa smernice o stanovištiach je v súčasnosti vyhlásených 473 území európskeho významu (ÚEV) o celkovej rozlohe 584 328 ha.

Národnú sústavu chránených území tvorí v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny 9 národných parkov (3. stupeň ochrany, v ochranných pásmach 2. stupeň), 14 chránených krajinných oblastí, (2. stupeň ochrany) a 1107 maloplošných chránených území (219 národných prírodných rezervácií, 390 prírodných rezervácií, 60 národných prírodných pamiatok, 266 prírodných pamiatok a 172 chránených areálov s 3., 4. alebo 5. stupňom ochrany). Výmera národných parkov dosahuje 6,48 % rozlohy SR, rozloha ich ochranných pásiem činí 5,51 %, výmera CHKO tvorí 10,66 %.

Podľa Ramsarského dohovoru bolo zapísaných 14 lokalít do svetového Zoznamu mokradí medzinárodného významu.

Možné vplyvy na chránené územia

Chránené územia vrátane súvislej európskej sústavy chránených území Natura 2000 môžu byť ovplyvnené priamym stretom s lokalitami s dopravnými stavbami, najmä v prípade veľkoplošných území. Pritom môže dôjsť k negatívnym vplyvom na predmety ochrany - záberom prírodných stanovišť a biotopov druhov, fragmentácií a degradácií biotopov, usmrčovaniu a rušeniu živočíchov. K negatívnym vplyvom môže dôjsť aj bez priameho stretu, najmä cez negatívne vplyvy na migračnú priestupnosť krajiny a jeho fragmentáciu, znečistenie vody a pôdy a ďalšie prenosy vplyvov. Strety môžu nastať hlavne pri budovaní ciest, menej železníc, prípadne pri rozvoji vodnej dopravy.

Možné vplyvy na chránené územia podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v zmysle neskorších predpisov

Medzi tieto územia patria mestské pamiatkové rezervácie, pamiatkové rezervácie ľudovej architektúry, pamiatkové zóny, ochranné pásma národných kultúrnych pamiatok, chránené archeologické náleziská. Infraštruktúrne opatrenia budú realizované predovšetkým mimo zastavené územie, vopred však nie je možné vylúčiť strety. Na koncepcnej úrovni budú vyhodnotené v Správe o hodnotení, konkrétne musia byť riešené pri príprave jednotlivých projektov. V zmysle ustanovenia § 30 ods. 4 zákona č. 49/2002 Z. z. záväzné stanovisko miestne príslušného krajského pamiatkového úradu sa vyžaduje ku všetkým rozhodnutiam iných orgánov štátnej správy a orgánov územnej samosprávy, ktorými môžu byť dotknuté záujmy chránené týmto zákonom. Priestorový rozvoj dopravnej infraštruktúry bude zohľadňovať podmienky ochrany pamiatkového fondu tak, ako vyplývajú z platnej legislatívnej úpravy prijatej Slovenskou republikou.

Možné vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti, vodné zdroje a ich ochranné pásma

Pri realizácii infraštruktúrnych opatrení môže dôjsť k stretom s chránenými vodohospodárskymi oblasťami. Nie je možné vylúčiť ani strety s vodnými zdrojmi a ich ochrannými pásmami. Vplyvy musia byť vyhodnotené a eliminované predovšetkým na projektovej úrovni. Na strategickú úroveň budú vyhodnotené v Správe o hodnotení.

Možné vplyvy na chránené ložiskové územia

Chránené ložiskové územia môžu byť ovplyvnené priamym stretom s infraštruktúrnymi opatreniami, čo je možné eliminovať pri príprave projektov. Ďalej budú ovplyvnené ťažbou surovín pre stavbu.

Určenie kľúčových tém, ktoré budú ďalej v SEA riešené:

- vplyv na stav chránených území prírody, území európskeho významu a chránených vtáčích území a ich predmetov ochrany,
- vplyv na chránené územia podľa zákona č. 49/2002 Z. z. a kultúrne dedičstvo,
- vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti, vodné zdroje a ich ochranné pásma a chránené ložiskové územia.

Súčasťou SEA bude vyhodnotenie s ohľadom na vplyv na priaznivý stav predmetov ochrany alebo územnú celistvosť území európsky významných lokalít a vtáčích oblastí.

6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu.

Určenie rizík z hľadiska životného prostredia na zdravie je práve predmetom SEA, spracovávaná Správa o hodnotení strategického dokumentu podľa prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. v platnom znení podrobne vyhodnotí SPRD SR 2030 z hľadiska jeho vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie a bude prípadne obsahovať detailný popis možných rizík a ich hodnotenie.

Riziká sú spojené na jednej strane s konkrétnymi opatreniami, hlavne infraštruktúrnymi. Čiastkové projekty naplňujúce opatrenia so sebou poniesú riziká negatívnych vplyvov na prírodu a krajinu, životné prostredie a zdravie. Tieto riziká sú predovšetkým riešené na úrovni územného plánovania a prípravy vlastných projektov a ich posúdenia (EIA). Na strategickú úroveň je ich možné eliminovať len čiastočne.

Ďalší typ rizík je spojený so stratégiou ako takou, resp. s jej následnou implementáciou. Pri príprave stratégie a ich posúdenia v procese SEA budú vybrané opatrenia k prioritnej realizácii na základe stanovených cieľov a posúdenia z hľadiska potrebnosti aj environmentálnych vplyvov. Prípadné odborne nezdôvodnené zmeny pri implementácii môžu ohroziť dosiahnutie cieľa, znížiť pozitívne vplyvy na životné prostredie aj priamo vyvolať negatívne vplyvy. Zmeny môžu vyplývať z nasledujúcich príčin:

- Nepripravenosť stavieb – príprava stavieb zahŕňa okrem vlastného projektu aj majetkové vysporiadanie, posúdenie vplyvov na životné prostredie a zadanie formou verejných zákaziek. Vo všetkých týchto fázach môžu nastať problémy, ktoré prípravu projektu podstatne predĺžia a môže sa tak stať, že ich nebude možné realizovať podľa predpokladaného harmonogramu.
- Politicky motivované zmeny – môže dochádzať k presadzovaniu realizácie niektorých opatrení prednostne na základe politického dopytu. Toto riziko by malo byť eliminované kvalitným výberom projektov v samotnej stratégii a neumožnením odborne nedostatočne zdôvodnených následných zmien.

7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice.

Zo zamerania stratégie, okrem iného na dokončenie európskej siete TEN-T a realizácie kvalitného dopravného spojenia so susednými štátmi, vyplývajú aj možné vplyvy presahujúce štátne hranice

SR. Realizácia niektorých infraštruktúrnych opatrení tak povedie k ovplyvneniu dopravných a prepravných pomerov na nadväzujúcu infraštruktúru v susedných štátoch. Zvýšenie dopravy potom bude mať vplyv aj na niektoré aspekty životného prostredia v prihraničných oblastiach. Tieto vplyvy sú väčšinou očakávané, opatrenia v SPRD SR 2030 vyplývajú z multilaterálnych a bilaterálnych dohôd, ktorým predchádzala vzájomná informovanosť v priebehu predinvestičnej prípravy. Rada projektov už prešla aj procesom EIA, pri ktorom boli cezhraničné vplyvy identifikované a vyhodnotené. V rámci SEA procesu SPRD SR 2030 budú vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice zhodnotené vo fáze cezhraničného posudzovania.

IV. Dotknuté subjekty

1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení.

Zainteresovanou verejnosťou je verejnosť, ktorá má záujem na príprave navrhovaného SPRD SR 2030.

- Občianske iniciatívy, občianske združenia a mimovládne organizácie, podporujúce ochranu životného prostredia, ktoré prejavia záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania v zmysle ustanovení §6a zákona č. 24/2006 Z. z.

2. Zoznam dotknutých subjektov.

- Úrad vlády SR
- Ministerstvo financií SR
- Ministerstvo hospodárstva SR
- Ministerstvo kultúry SR
- Ministerstvo obrany SR
- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR
- Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR
- Ministerstvo spravodlivosti SR
- Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR
- Ministerstvo vnútra SR
- Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR
- Ministerstvo zdravotníctva SR
- Ministerstvo životného prostredia SR
- Bratislavský samosprávny kraj
- Trnavský samosprávny kraj
- Trenčiansky samosprávny kraj
- Banskobystrický samosprávny kraj
- Nitriansky samosprávny kraj
- Žilinský samosprávny kraj
- Prešovský samosprávny kraj
- Košický samosprávny kraj
- Združenie miest a obcí Slovenska
- Únia miest Slovenska, Biela 6
- Únia dopravy, pôšt a telekomunikácií SR
- Slovenská obchodná a priemyselná komora
- Asociácia odborových zväzov, dopravy, pôšt a telekomunikácií
- Zväz stavebných podnikateľov Slovenska

3. Dotknuté susedné štáty.

Česká republika, Rakúsko, Maďarsko, Ukrajina, Poľsko

V. Doplnujúce údaje

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

Mapa cestnej siete TEN-T na území SR
Mapa ciest I. triedy SR
Mapa železničnej siete SR
Mapa letísk SR
Mapa vodných ciest SR

2. *Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu.*

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Oznámenie o strategickom dokumente SPRD SR 2030
- Správa o hodnotení strategického dokumentu SPRD SR 2030
- Terms of Reference for the update of existing Slovak National Transport Strategy (Draft)
- Aktualizácia sektorovej analýzy cestnej dopravy pre účely spracovania Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 - II. fáza
- Aktualizácia sektorovej analýzy vodnej dopravy pre účely spracovania Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 - II. fáza
- Aktualizácia sektorovej analýzy železničnej dopravy pre účely spracovania Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 - II. fáza
- Aktualizácia sektorovej analýzy v oblasti verejnej osobnej a nemotorovej dopravy pre účely spracovania Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2030 - II. fáza

VI. Miesto a dátum vypracovania oznámenia.

Bratislava, 29. február 2016

VII. Potvrdenie správnosti údajov

1. *Meno spracovateľa oznámenia.*

Mgr. Michala Kopečková
konzultant
Integra Consulting Ltd.

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

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

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

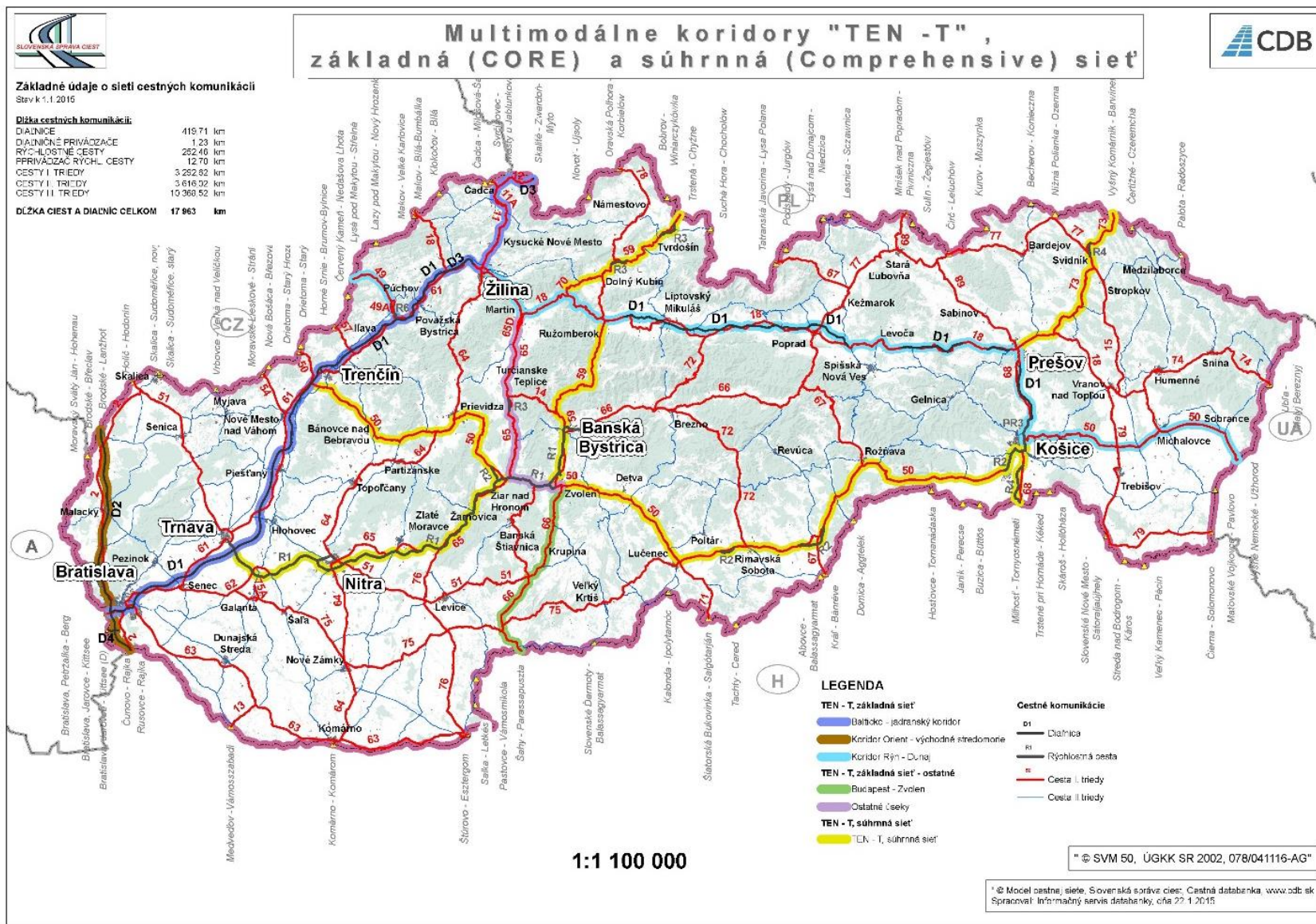


MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SR
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
P.O. BOX č.100
- 7A -

PRÍLOHA

Mapová dokumentácia

Mapa cestnej siete TEN-T na území SR

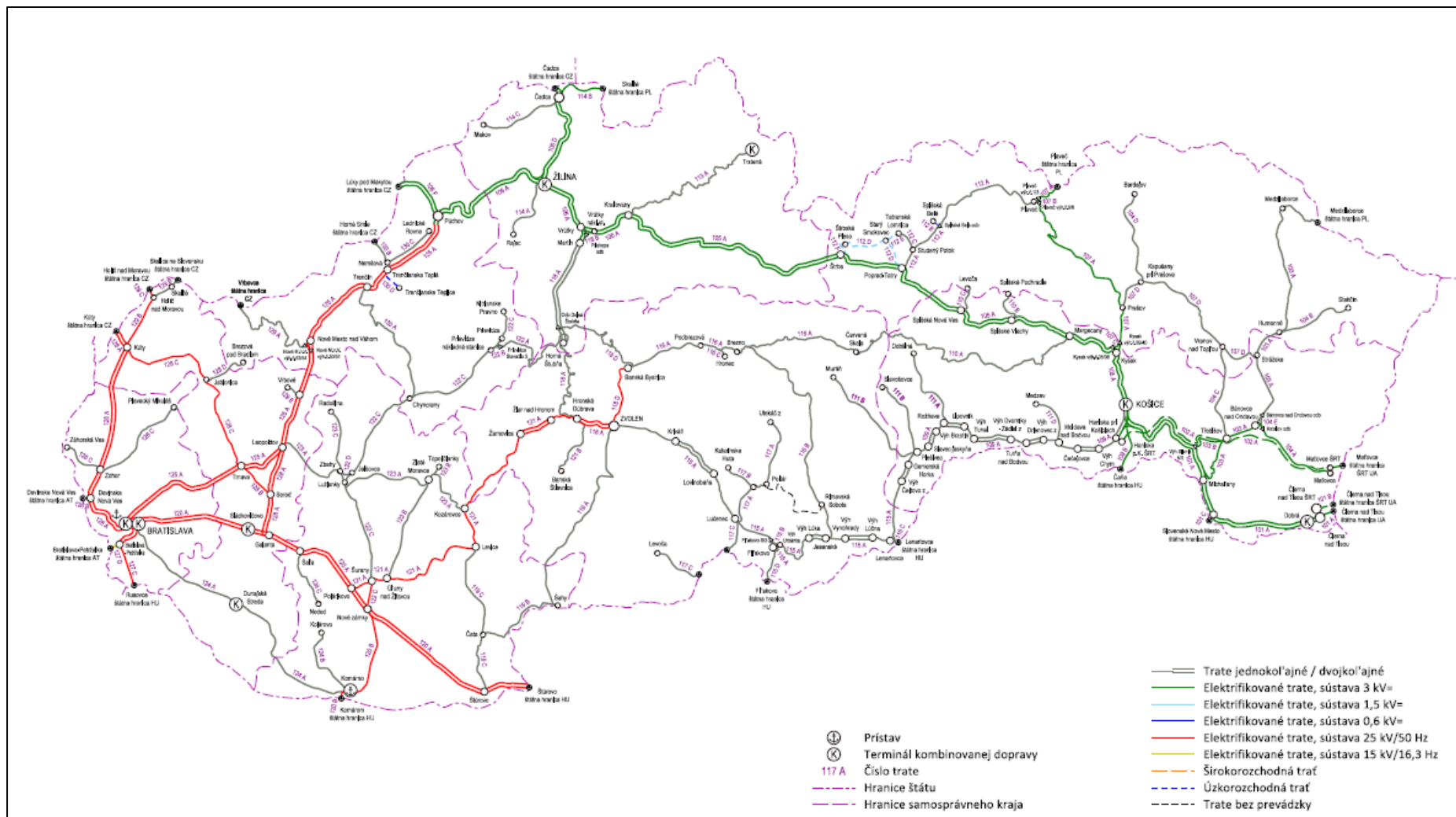


Zdroj: Slovenská správa ciest

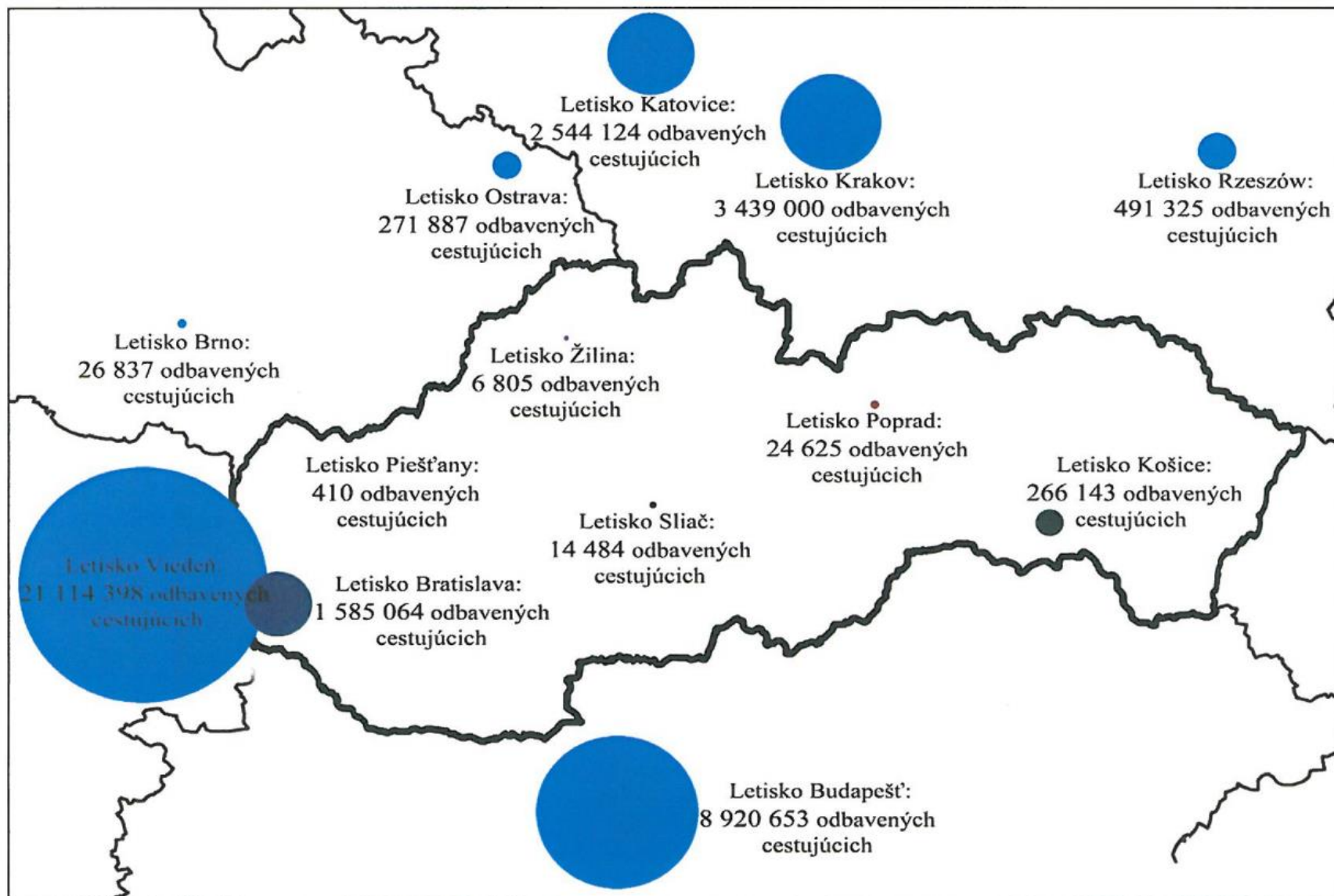
Mapa ciest I. triedy SR



Mapa železničnej siete SR



Mapa letísk SR



Mapa vodných ciest SR

