

# DOLOŽKA VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU S CELOŠTÁTNYM DOSAHOM NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

## I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

### 1. Hlavné ciele

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (ďalej ako „SPRD SR 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 2016 - 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.

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 teda 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, popr. 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.

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

### Strategické dokumenty EÚ zahrnuté do prípravy

Koncepčné 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 zahrnuté do prípravy

- 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
- Stratégia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2014 - 2020
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

- Energetická politika SR
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami
- Akčné plány rozvoja najmenej rozvinutých okresov

Vzťah strategických dokumentov k ostatným strategickým dokumentom je interaktívny, tzn. že nadväzuje na ich základné princípy a priority.

## II. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

### 1. Vecný a časový harmonogram prípravy a posudzovania

SPRD SR 2030 ako strategický dokument s celoštátnym dosahom je podľa § 4 ods. 1 zákona NR SR 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.

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 dopravy 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.

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 rokovaníach 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.

Konečný strategický dokument bol spracovaný v auguste 2016.

Posudzovanie strategického dokumentu malo tento priebeh:

<b>Popis aktivity</b>	<b>Začiatok</b>	<b>Ukončenie</b>
Predloženie Oznámenia o strategickom dokumente na MŽP SR (spracoval obstarávateľ MDVRR SR)		marec 2016
Zverejnenie Oznámenia o strategickom dokumente <i>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 - Pravda a jeho pripomienkovanie</i>	03.03.2016 re sp. 04.03.2016	18.03.2016
Určenie Rozsahu hodnotenia		12.04.2016
Zverejnenie Rozsahu hodnotenia a jeho pripomienkovanie <i>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</i>	15.04.2016	25.04.2016
Predloženie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu na MŽP SR (spracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Žilina)		19.09.2016
Zverejnenie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu <i>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</i>	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
Odobročenie odborného posudku obstarávateľom ako rezortným orgánom so zohľadnením cezhraničného posudzovania na MŽP SR		19.12.2016
Vypracovanie záverečného stanoviska (MŽP SR)		21.12.2016
Zverejnenie záverečného stanoviska <i>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>)</i>		22.12.2016

## **2. Stanoviská predložené k správe o hodnotení strategického dokumentu na vládnej úrovni a ich vyhodnotenie**

K návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a ku správe o hodnotení prišlo 25 stanovísk od slovenských subjektov, 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. Stanoviská prišli od (uvedené chronologicky): Trnavský samosprávny kraj, Sekcia hospodárskej stratégie, odbor dopravnej politiky; Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky, Odbor európskych politík EÚ; Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky, Sekcia vedy a techniky; Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Sekcia rozpočtovej politiky; Bratislavský samosprávny kraj; Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, Sekcia kultúrneho dedičstva; Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Sekcia európskych programov a projektov, Odbor národných projektov; Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja; Banskobystrický samosprávny kraj; Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu; Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Úrad centrálnej logistiky a správy majetku štátu; Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Centrum pre hospodárske otázky; Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR, Ing. Martin Jerguš; JUDr. Katarína Macháčková, poslankyňa Národnej rady Slovenskej republiky; Ing. Karol Kuzma; Centrum rozvoja Považského regiónu, občianske združenie; Slovenská obchodná a priemyselná komora, Žilinská regionálna komora; Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií; Žilinský samosprávny kraj, Odbor dopravy a územného plánovania; Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky; Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny; Úrad Košického samosprávneho kraja, Odbor ORRUPŽP; Ministerstvo vnútra, Sekcia krízového riadenia, Odd. civilnej ochrany a krízového plánovania; Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, Sekcia programov regionálneho rozvoja a Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Z hľadiska posudzovania vplyvov presahujúcich štátne hranice doručili stanoviská z Poľska od Generalna dyrekcja ochrony srodowiska, Departament Ocen Oddzialywania na Srodowisko, z Rakúska od Federálneho ministerstva dopravy, inovácií a technológií, z Maďarska od Ministerstva poľnohospodárstva, odboru ochrany životného prostredia a z Čiech od Ministerstva životného prostredia, odboru posudzování na životní vlivú na životní prostředí a integrované prevence. Ukrajina sa nevyjadrila do vydania stanoviska MŽP SR.

Tieto sú v príslušných kapitolách záverečného stanoviska MŽP SR uvedené. Opodstatnené pripomienky a požiadavky boli premietnuté do opatrení z procesu posudzovania. MDVRR SR v štádiu dopracovania návrhu strategického dokumentu prehodnotilo jednotlivé požiadavky pripomienkujúcich subjektov a opodstatnené požiadavky zohľadnilo pri vypracovaní konečného znenia návrhu stratégie.

### **3. Informácia o verejnom prerokovaní 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. Na verejnom prerokovaní bolo prítomných 31 účastníkov vrátane obstarávateľa a spracovateľa správy o hodnotení.

Z verejného prerokovania neboli prijaté žiadne osobitné závery.

Z priebehu verejného prerokovania bol vyhotovený záznam, ktorý je spolu s prezenčnou listinou súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania.

### **4. Stanovisko ministerstva a jeho vyhodnotenie**

MŽP SR vypracovalo stanovisko č. 4273/2016- 1.7/ml zo dňa 21.12.2016 podľa § 17 ods. 12 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých predpisov v znení neskorších predpisov a predložilo ho MDVRR SR.

V stanovisku MŽP SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov sa odporúča schválenie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom, a síce Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 za dodržania podmienok uvedených v časti „*Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu*“ tohto stanoviska s tým, že ho je potrebné upraviť podľa odporúčaní pre zohľadnenie na úrovni SPRD SR 2030, ktoré smerujú k dopracovaniu strategického dokumentu s celoštátnym významom a zohľadňujúce iné opatrenia.

*Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu*

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 železniciach, 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 koncepcné 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 zrejماً 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 zrejماً, 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 s. 33) predposlednú odrážku doplniť: „zákaz súbežnosti nie je dostatočne definovaný“ (pričom je potrebné jasne zdefinovať pojmy „prijateľná súbežnosť“ a „neprijateľná 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 preťaženia 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 poveternosťmi 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 poveternosťmi 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.

## **5. Rámcový prehľad uplatnených pripomienok s charakteristikou akceptovaných a neakceptovaných pripomienok a dôvodov neakceptácie**

V rámci pripomienkového konania v procese SEA boli uplatnené tieto pripomienky:

**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 politík 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“

### Vyjadrenie:

*Pripomienka sa neakceptuje. Navrhovaná zmena textácie SGC3 nebude predstavovať pridanú hodnotu oproti už definovanej textácii. Z hľadiska celkovej koncepcie dokumentu, nastavenia a definície vízie, cieľov a opatrení pôvodne definované znenie jasnejšie a zrozumiteľnejšie definuje na úrovni strategického globálneho cieľa potrebu zvýšiť konkurencieschopnosť tých dopravných módov*

v osobnej i nákladnej doprave, ktoré nie sú založené na využívaní cestnej infraštruktúry. Znenie vízie, globálnych a špecifických cieľov bolo vypracované v spolupráci s poradným orgánom JASPERS.

- na s. 11: posledný odstavec - negatívnym efektom preťažených ciest..nahradiť „negatívnym efektom na cestách zaťažených nad prípustnú hranicu“

Vyjadrenie:

Pripomienka sa akceptuje.

- 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.

Vyjadrenie:

Rozdelenie ciest do nových kategórií vychádza z novej koncepcie cestnej siete. Vzhľadom na to, že navrhovaná koncepcia dosiaľ nebola schválená, je uvedená medzi problémami z oblasti plánovania v rámci SPRD SR 2030.

- 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.

Vyjadrenie:

Pripomienka sa akceptuje.

- s. 18: Ako je možné prekročiť kapacitu? Kapacita je predsa maximum vozidiel, ktoré môžu po ceste prejsť. Asi je zle stanovená hodnota kapacity.

Vyjadrenie:

Pripomienka sa neakceptuje. Kapacita pozemných komunikácií sa dimenzuje na základe technického predpisu č. 16/2015 a nadväzne sa na základe výpočtu navrhujú pozemné komunikácie. Denne sa bežne dosahujú kapacity komunikácií, križovatiek, ich častí a je možné sledovať ich preťaženie - s kolapsom a nedostatočnou priepustnosťou. Preto pojem kapacita komunikácií ich zariadení vyjadruje maximálne množstvo vozidiel, ktoré tieto prepustia za časovú jednotku. Je zrejmé, že kapacita je závislá od poveternostných podmienok (sneh, hmla, námraza...), okrajových podmienok (napr. odhnutý sneh na okraji vozovky, zužujúci jazdný pruh), správnej výstavby, ale i od podmienok prepravy.

- s. 18: Súvisiace opatrenia doplniť o dobudovanie R1 od mesta Sereď po D4 ako tretí východný vstup do Bratislavy. Bude tak dopravne odbremenená D1.

Vyjadrenie:

Navrhované opatrenie týkajúce sa dobudovania R1 od mesta Sereď až po D4 je dostatočne zahrnuté v rámci už definovaného opatrenia OPC12 - Modernizácia a rozvoj ostatnej cestnej siete D a RC, nie je teda dôvod na pridávanie osobitného opatrenia.

- 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.

Vyjadrenie:

V prípade týchto tratí je potrebné zistiť či iný spôsob organizácie dopravy, resp. multimodálnej spolupráce nezabezpečí dopravnú ponuku, ktorá bude atraktívnejšia, prípadne neobslúži územie efektívnejšie. Samotné zisťovanie, resp. overovanie je možné vykonať prostredníctvom opatrení, ktoré

sú pod daným odsekom identifikované. Až následne je možné prijať rozhodnutie o zlepšení parametrov trate, alebo naopak o podpore iných módov dopravy.

- 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?

Vyjadrenie:

V kapitole 4.3.2 - Organizačné opatrenia je uvedené opatrenie pre železničnú dopravu OPŽ9 vzťahujúce sa na obsah uvedenej pripomienky. Jedným z jeho cieľov je podpora kombinovanej dopravy, pri ktorej bol identifikovaný potenciál pre rozvoj nákladnej dopravy, ďalej je to doriešenie a obnovenie výstavby terminálov intermodálnej dopravy, ako aj rozvoja významných miest nakládky tovaru na železnici. K budovaniu systému MODALOHR sa pristúpi v prípade, ak sa to preukáže ako obhájiteľné a udržateľné.

- s. 32: Preferencia verejnej osobnej dopravy. Prečo má byť preferovaná len koľajová doprava? Autobusy a trolejbusy neplnia funkciu verejnej osobnej dopravy?

Vyjadrenie:

Preferencia koľajovej dopravy je v súlade s definovaným modálnym špecifickým cieľom ŠŽ1.

V kapitole 3.3.2 - Modálne špecifické ciele je uvedený modálny špecifický cieľ pre železničnú dopravu ŠŽ1, vzťahujúci sa na obsah uvedenej pripomienky týkajúcej sa preferencie koľajovej dopravy v rámci 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.

Vyjadrenie:

Vzhľadom na to, že ide o strategický dokument pokrývajúci územie celého Slovenska, nie je možné riešiť detailne popis jednotlivých projektov, pojem „skapacitnenie diaľnice D1“ považujeme za dostatočne výstižný a ponechávame túto formuláciu v pôvodnej podobe.

**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 žiadne pripomienky.

**Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja, Rázusova 2A, 949 01 Nitra (list č. CS 3828/2016, CZ22007/2016 zo dňa 3.10.2016)**

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 bolo vydané Ministerstvom životného prostredia SR 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.

Vyjadrenie:

*SPRD SR 2030 má povahu strategického dokumentu, ktorý definuje víziu, strategické ciele a jednotlivé opatrenia. Na základe odporúčania poradného orgánu Európskej komisie - iniciatívy JASPERS bola stratégia vypracovaná po úroveň opatrení, bez definovania konkrétnych projektov.*

**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 zintenzívnila 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.

Vyjadrenie:

*V kapitole 4.1 - Systémové opatrenia bolo v rámci opisu opatrenia OPS3 - Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít doplnený text, vzťahujúci sa na obsah uvedených pripomienok.*

**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 SR, Centrum pre hospodárske otázky uvádza vo svojom liste nasledovné pripomienky:

- MH SR je konštatuje, že v materiáli s celoštátnym dosahom absentuje návrh riešenia statickej dopravy. Uvedené žiadajú do materiálu zapracovať. Pripomienka je zásadná.

Vyjadrenie:

*Návrh riešenia statickej dopravy v rámci SPRD SR 2030 je potrebné vnímať v úzkej súvislosti s riešením dynamickej dopravy, a to zvlášť v mestských aglomeráciách, resp. v oblastiach, ktoré spádujú do centra (alebo viac centier) dochádzky. Masívnemu vstupu individuálnej automobilovej dopravy priamo do centier miest zabráni okrem opatrení definovaných v SPRD SR 2030, týkajúcich sa verejnej osobnej a železničnej dopravy (OPVO1, OPVO2, OPVO4, OPVO8) aj parkoviská P+R, ktorých realizáciu predpokladá opatrenie týkajúce sa budovania záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov (OPVO5). V rámci tohto opatrenia tiež môžu byť realizované zariadenia typu K+R a B+R. Samotný spôsob regulácie statickej dopravy vrátane jej financovania je však plne v kompetencii miestnych samospráv, ktoré k nej môžu pristúpiť buď výstavbou nových parkovacích miest pre zabezpečenie dostatočných kapacít, alebo prostredníctvom spoplatnenia tých lokalít v rámci svojej pôsobnosti, ktoré sú statickou dopravou najviac dotknuté. Z toho dôvodu sa SPRD SR 2030 statickou dopravou okrem vyššie uvedených opatrení bližšie nezaobera, nakoľko patrí do pôsobnosti generelov dopravy a plánov udržateľnej mobility, ktoré zabezpečujú jednotlivé samosprávne kraje.*

- 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.“

Vyjadrenie:

*Na základe pripomienok spracovateľa Správy o Hodnotení boli v rámci opatrenia týkajúceho sa monitoringu hluku a kvality ovzdušia a realizácie opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP (OPS7), nakoľko z hľadiska rozsahu strategického dokumentu a definície predmetu jednotlivých navrhovaných opatrení má spracovateľ za to, že nie je potrebné v prípade tejto pripomienky vytvárať nové opatrenie.*

- 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 zrejmé, 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.

Vyjadrenie:

*Z hľadiska rozsahu strategického dokumentu a definície predmetu jednotlivých navrhovaných opatrení má spracovateľ za to, že nie je potrebné v prípade tejto pripomienky doplniť konkrétny cieľ. Napriek tomu bol v SPRD SR 2030 doplnený, resp. upravený text vzťahujúci sa na obsah uvedenej pripomienky v kap. 1.4.1 - Európske strategické a koncepcné dokumenty, v kap. 3.3.1 - Horizontálne špecifické ciele, v kap. 4.1 - Systémové opatrenia a v kap. 5.5 - Základné požiadavky na realizáciu systémových opatrení. Scenáre vývoja dopravy boli vypracované v rámci tvorby strategického dokumentu a Dopravného modelu SR (základný scenár, BAU2030, scenár 2130).*

- 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.

Vyjadrenie:

*V popisoch relevantných opatrení boli doplnené podopatrenia týkajúce sa rozvoja alternatívnych palív, vrátane využívania elektromobility a CNG. Doplnenie bolo uskutočnené v rozsahu prislúchajúcom strategickému dokumentu na národnej úrovni. V čase spracovania dokumentu neboli schválené koncepcné dokumenty o rozvoji alternatívnych palív v SR a z toho dôvodu bolo možné vychádzať primárne z Európskych smerníc. Názvy schválených dokumentov na úrovni SR boli doplnené v rámci procesu podnikateľských konzultácií.*

- V SPRD SR 2030 na s. 48 sú ciele postavené iba na konvenčnom rozvoji dopravy. Sú názoru, že chýba prepojenie jednotlivých strategických cieľov navzájom. Opis cieľov v oblasti emisií, obnoviteľných zdrojov energie a energetickej efektívnosti je napísaný veľmi skepticky.

Vyjadrenie:

*Pripomienka sa neakceptuje. Jednotlivé strategické ciele sú navzájom prepojené tým spôsobom, že prispievajú k naplneniu jednej stanovenej vízie dopravného sektora. Z hľadiska opatrení, ktoré predstavujú nástroj k naplneniu stratégie je možné konštatovať, že to isté opatrenie môže prispievať k naplneniu aj viacerých globálnych strategických cieľov a naopak splnenie jedného globálneho strategického cieľa si vyžaduje realizáciu viacerých opatrení.*

- Strategicky 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.

Vyjadrenie:

Pripomienka sa neakceptuje. Snaha dosiahnuť ciele EÚ je jasne akcentovaná už zo samotného princípu tvorby SPRD SR 2030, kedy boli ciele vyplývajúce z jednotlivých strategických dokumentov a iniciatív EÚ reflektované do definície vízie, strategických globálnych cieľov, špecifických horizontálnych a modálnych cieľov a jednotlivých opatrení. Znenie vízie, globálnych a špecifických cieľov bolo vypracované v spolupráci s poradným orgánom JASPERS.

- Na s. 50 je potrebné doplniť medzi strategické materiály „Energetická únia“ (<http://www.consilium.europa.eu/sk/policies/energy-union/>).

Vyjadrenie:

Pripomienka bola akceptovaná.

**Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR, JUDr. Martin Jerguš (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.

Vyjadrenie:

Rozhodnutie o budúcnosti trolejbusovej dopravy je v kompetencii orgánov územnej samosprávy, ktoré budú v konkrétnych prípadoch vychádzať z komplexného posúdenia predpokladov ekonomickej a prevádzkovej efektivity a udržateľnosti tohto druhu dopravy. Predpokladáme, že nové technológie na báze alternatívnych palív a pohonov budú vo verejnej osobnej doprave nasadzované postupne, pričom v krajských mestách je trolejbusovou dopravou stále realizovaný významný podiel výkonov mestskej dopravy. Podpora z OP Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 je plánovaná najmä v mestách Prešov a Žilina, a to ako doplnková obnova vozového parku dopravných podnikov.

- Z vecnej stránky predmetnej časti 2. je možné podporiť zámer zriadenia Dopravnej autority, avšak je potrebné vysvetliť zásady, špecifikovať vzájomný vzťah s ďalším subjektom a to organizátorom IDS (bod 2.3.3. Problémy organizácie verejnej osobnej dopravy).

Vyjadrenie:

Účelom SPRD SR 2030 nie je navrhovať detailné riešenia a kompetencie národnej dopravnej autority. Tie budú bližšie rozpracované v rámci predpokladanej štúdie realizovateľnosti a následne pripomienkované v rámci legislatívnych a schvaľovacích procesov.

- 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.

### **Vyjadrenie:**

Konkrétne legislatívne návrhy zamerané na zavedenie a prevádzkovanie základného celoštátneho integrovaného dopravného systému budú identifikované zo strany národnej dopravnej autority.

- Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných systémov vyplýva predovšetkým z nízkej odbornej úrovni 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.

### **Vyjadrenie:**

Je dôvodný predpoklad, že zriadením národnej dopravnej autority, v ktorej budú zastúpené aj jednotlivé regióny dôjde okrem iného aj k výraznému zlepšeniu odbornej úrovne kapacít objednávajúcich a koordinujúcich dopravné výkony.

- 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 prípadoch je tomu tak i v súčasnosti.

### **Vyjadrenie:**

V kapitole 4.2.3 - Verejná osobná a nemotorová doprava je uvedené opatrenie týkajúce sa dosiahnutia vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti (OPVO7), vzťahujúce sa na obsah uvedenej pripomienky.

- 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.

### **Vyjadrenie:**

Vzťah medzi ponukou a dopytom v sektore verejnej osobnej a železničnej dopravy, ako aj identifikácia súbehov budú riešené zo strany národnej dopravnej autority, ako subjektu garantujúceho aplikáciu sociálnej politiky štátu v rámci nižšie uvedených opatrení:

- Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 (OPŽ2);
- Doplnenie a priebežné udržiavanie databáz jednotlivých podsektorov (OPS4);
- Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov (OPS6);
- Vylepšenie funkcionalít a správa multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky (OPS5). V rámci tohto opatrenia bude riešená aj digitalizácia príslušných dát.

**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.

Vyjadrenie:

SPRD SR 2030 má povahu strategického dokumentu, ktorý definuje víziu, strategické ciele a jednotlivé opatrenia. Na základe odporúčania poradného orgánu Európskej komisie - iniciatívy JASPERS bola stratégia vypracovaná po úroveň opatrení. Zoznam projektov plánovaných na financovanie z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (OPII) je zverejnený na webovom sídle MDVRR SR vo forme zoznamu veľkých projektov a zozname národných projektov OPII.

- 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.

Vyjadrenie:

Proces prípravy a výstavby infraštruktúry vrátane komunikácie medzi realizátormi infraštruktúrnych projektov v sektore dopravy a orgánmi územnej samosprávy je primeraným a dostatočným spôsobom upravený v príslušnej slovenskej legislatíve, ako aj v smerniciach EÚ a medzinárodných dohovoroch. V kapitole 4.1 - Systémové opatrenia bolo v rámci opisu opatrenia OPS3 - Proces prípravy a realizácie rozvojových projektov vrátane súvisiacich aktivít doplnený text, vzťahujúci sa na obsah uvedených pripomienok.

**Ing. Karol Kuzma, Toryská 6, xxxxx xxxxx (list zo dňa 10.10.2016)**

Ing. Kuzma zaslal nasledovné pripomienky:

- s. 5, časť „Dostupnosť zdrojov“: posledné slovo odstavca by zrejme malo byť „zdrojov“, nie „cieľov“;
- s. 8, časť 14.1 „Európske strategické a koncepcné dokumenty“: spojiť odrážky „Modrá kniha“ a nasledujúcu „Oznámenie Komisie ...“ (ide o ten istý dokument),
- s. 29, časť „Nedobudovaná infraštruktúra“: Druhú časť poslednej vety prvého odstavca navrhuje upraviť z „... v Košiciach chýba obsluha Sídliska Ťahanovce dráhovým dopravným systémom a nie je zrejmá budúcnosť elektrickej trakcie v trolejbusovej doprave.“ na „v Košiciach chýba kompletizácia jestvujúcej elektrickej siete (najmä v centre mesta) a napojenie Sídliska Ťahanovce na túto sieť a nie je zrejmé, či trolejbusová doprava zostane zachovaná.“;
- s. 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.“;
- s. 34, časť „Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopr. subsystémov“ (nadpis na s. 33): predposlednú odrážku navrhuje doplniť: „zákaz súbežnosti nie dostatočne definovaný (pričom je potrebné jasne zadefinovať pojmy „prijateľná súbežnosť“ a „neprijateľná súbežnosť“),
- s. 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.

Vyjadrenie:

*Pripomienky boli akceptované.*

- s. 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 (tj. 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.

Vyjadrenie:

*Potreba navrhnuť a realizovať opatrenia ŠVO2 - Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy a ŠVO3 - Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni v rámci sektora verejnej osobnej dopravy bola identifikovaná na základe vykonania extenzívnej analytickej činnosti, ktorej výsledkom je Sektorová analýza verejnej osobnej a nemotorovej dopravy, spracovaná v priebehu rokov 2015 - 2016. Do prípravy sektorovej analýzy boli zapojení experti z MDVRR SR, tím poradcov - odborníkov z oblasti verejnej osobnej dopravy ako aj ďalší experti. Sektorová analýza bola prerokovaná s hlavnými aktérmi zabezpečujúcimi verejnú hromadnú dopravu, vrátane zástupcov miest a vyšších územných celkov. Zároveň s nimi bola oboznámená Európska komisia a JASPERS. Súčasťou procesu prípravy strategického dokumentu boli aj neziskové organizácie, akademická obec, mestá a obce, a zamestnanci ostatných orgánov štátnej správy, ktorých sa problematika dotýka. Sektorové analýzy boli následne použité ako analytické vstupy pre tvorbu stratégie dopravného sektora, ktorá bola konzultovaná s rôznymi subjektmi. Zriadenie národnej dopravnej autority ako aj na národnej úrovni územne a technicky integrovaná verejná doprava v mestských aglomeráciách sú výsledné opatrenia analytickej a návrhovej časti procesu spracovania SPRD SR 2030 a zároveň aj vhodné riešenia nedostatočnej koordinácie medzi jednotlivými dopravnými módmi. Podrobnejší návrh kompetencií národnej dopravnej autority, ich rozsah, obsah a pôsobnosť bude navrhnutý v rámci štúdie realizovateľnosti, zameranej na zriadenie tejto autority. Spracovanie tejto štúdie realizovateľnosti sa taktiež predpokladá v rámci realizácie opatrenia ŠVO2.*

- s. 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“.

### **Vyjadrenie:**

Nakoľko z hľadiska rozsahu strategického dokumentu a definície predmetu jednotlivých navrhovaných opatrení má spracovateľ za to, že nie je potrebné v prípade tejto pripomienky vytvárať nové opatrenie, predmet navrhovanej pripomienky bol zapracovaný do opatrenia týkajúceho sa infraštruktúry OPVO1 - Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach v rámci časti 4.2.3.

- s. 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“.

### **Vyjadrenie:**

Predmet navrhovanej pripomienky je dostatočne obsiahnutý v rámci opatrení OPŽ4 Modernizácia nosnej trate Žilina - xxxxx - Čierna nad Tisou, OPŽ10 Centralizácia riadenia prevádzky, OPŽP11 Racionalizácia prevádzky na ostatných tratiach s ohľadom na prevádzkový koncept osobnej dopravy, OPVO6 Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania a OPVO7 Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti.

- s. 68, časť „Verejná osobná a nemotorová doprava“: podľa neho opatrenia OPV05 až OPV07 nepostihujú celú potrebnú škálu príslušnej problematiky:
  - a) OPVO5 a OPVO6 sa týkajú len železničnej dopravy - opomínajú teda autobusové stanice, zastávky prímestskej a regionálnej autobusovej dopravy a zastávky MHD;
  - b) OPVO7 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:

OPVO5: Revitalizácia existujúcich a budovanie nových staníc a zastávok VOD (najmä prestupných) s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania  
OPVO6: Dosiahnutie vysokej kvality parametrov a vybavenia staníc a zastávok VOD (najmä prestupných) s cieľom minimalizácie bariér a maximalizácie kompaktnosti a účelnosti

OPVO7: Budovanie krátkodobých parkovacích a dlhodobých odstavných plôch v blízkosti dôležitých staníc a zastávok VOD (najmä prestupných)

a patričnú úpravu textov k týmto opatreniam,

- s. 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,
- s. 74, časť „A.4 A Železničná doprava“: navrhuje upraviť názov OPŽ2 a texty k OPŽ2 a OPŽ6 v zmysle pripomienky k ŠVO2 vyššie.

### **Vyjadrenie:**

Predmetné pripomienky spadajú do oblasti plánov udržateľnej mobility (PUM), resp. generelov dopravy a sú teda v kompetencii miest a VUC. V prípade, že strategické dokumenty budú v budúcnosti po ich vypracovaní k dispozícii MDVRR SR, ich výstupy môžu byť zahrnuté do aktualizácie SPRD SR 2030.

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

Občianske združenie v liste 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 Pelegrínyho 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.

#### Vyjadrenie:

*SPRD SR 2030 nestanovuje žiadnu konkrétnu trasu pre menovaný (ani žiadny iný) koridor. Je na územnom vedení koridorov nezávislý. S tvrdením, že sa prejavuje absencia strategického environmentálneho posúdenia alternatívnych koridorov v prepojení Banská Bystrica - Ružomberok, sa MDVRR SR nesúhlasí. Pre cestný koridor R1 Banská Bystrica - Ružomberok bolo v roku 2009 vykonané hodnotenie SEA podľa zákona č. 24/2006 Z. z. s názvom „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest - doplnok č. 1“ (NPVDRC 1), ktorého účelom bolo hodnotenie „Predĺženie trasy rýchlostnej cesty R1 Trnava - Nitra - Žarnovica - Žiar nad Hronom - Zvolen - Banská Bystrica, o nový úsek Banská Bystrica - Slovenská Lupča - Ružomberok (pripojenie na diaľnicu D1)“. Obsahom správy o hodnotení NPVDRC 1 bolo posudzovanie a vzájomné porovnanie vplyvov na životné prostredie trás rýchlostnej cesty R1, ktoré boli aj v rámci Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR 2020 zadefinované ako vetvy opatrenia „Stredoslovenská severojužná komunikačná os“ (vetvy R3-R1-R3 a R3), taktiež posúdený strategickým environmentálnym hodnotením (SEA) v roku 2014 podľa zákona č. 24/2006 Z. z. Pozastavenie procesu posudzovania stratégie je vylúčené vzhľadom na jej úlohu ako ex-ante kondicionality, ktorá musí byť do konca roka 2016 splnená. V opačnom prípade by boli pozastavené zdroje EÚ, čo by viedlo k makroekonomickým škodám.*

- Podľa stanoviska občianskeho združenia bol zistený zásadný rozdiel vo výsledkoch hodnotenia a v odporučeniach 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 oprávnene 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.

### **Vyjadrenie:**

Metodika zvolená pre spracovanie SPRD SR 2030 bola zvolená na základe diskusie medzi spracovateľom strategického dokumentu, MDVRR SR, Pracovnou skupinou pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 - 2020 a následne odsúhlasená zo strany JASPERS a Európskej komisie. Cieľom zmeny metodiky bolo zosúladiť postup spracovania dokumentu s prístupom k vypracovaniu obdobných strategických dokumentov v rámci EU, vychádzajúc zo skúseností JASPERS ako poradného orgánu Európskej komisie. Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility boli vytvorené pre účely tvorby plánov udržateľnej mobility v rámci miest a regiónov, pričom mali len odporúčací charakter. Z tohto dôvodu použitie týchto pokynov pre tvorbu celoštátnej stratégie v rámci SPRD SR 2030 nebolo vhodné.

Dopravný model SR bol použitý v rámci vyhodnotenia dopravno - inžinierskych parametrov dopravného sektora, a to vo verzii, ktorá bola dostupná v čase spracovania jednotlivých sektorových analýz, teda v priebehu rokov 2015 - 2016. Záverečná správa dopravného modelu bola zverejnená na webovej stránke MDVRR SR <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=200559>. Záverečná správa popisuje o.i. aj proces tvorby dopravného modelu vrátane údajových zdrojov. Samotný SPRD SR 2030 bude konfrontovaný s aktuálnym vývojom v dopravnom sektore a na základe toho aj pravidelne aktualizovaný pod dohľadom Európskej komisie.

V rámci expertného hodnotenia bolo oslovených 26 expertov, aby sa zúčastnili hodnotenia strategického dokumentu. Každý z oslovených zástupcov v rámci svojej profesie pôsobí v sektore dopravy, resp. sa dopravou v rámci výkonu svojej funkcie intenzívne zaoberá. Vzhľadom na to, že jedným z princípov použitej metódy expertného hodnotenia (tzv. Delfská metóda) je, že oslovení experti pracujú anonymne, ich predstavenie, odbornosť, pracovné referencie ako aj podrobné výsledky ich hodnotenia nemôžu byť zverejnené. Ich zloženie bolo nasledovné:

- zástupcovia z prostredia štátnej správy v oblasti dopravy (9)
- zástupcovia z prostredia najväčších miest SR (3)
- zástupcovia z prostredia samosprávnych krajov (8)
- zástupcovia z prostredia občianskych združení zaoberajúcich sa ochranou prírody a krajiny (2)
- zástupcovia z prostredia záujmových združení združujúcich členské organizácie z jednotlivých odvetví dopravy (1)
- zástupcovia z prostredia výskumných organizácií (1)
- zástupcovia z prostredia akademickej obce (2)

Celý proces prípravy SPRD SR 2030, vrátane jej jednotlivých krokov bol priebežne konzultovaný s JASPERS a Európskou komisiou. Uvedené skutočnosti boli reflektované a doplnené do znenia SPRD SR 2030.

- 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 odporúčenia, 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 odporúčenia - vrátane ich zdôvodnenia - v zmysle platných metodických pokynov.

### **Vyjadrenie:**

Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility boli vytvorené pre účely tvorby plánov udržateľnej mobility v rámci miest a regiónov, pričom mali len odporúčací charakter. Z tohto dôvodu použitie týchto pokynov pre tvorbu celoštátnej stratégie v rámci SPRD SR 2030 nie je aplikovateľné. Odporúčania stratégie sú definované vo forme tzv. strategických zásad, ktoré sú hlavnými výstupmi stratégie pre následné strategické plánovanie v sektore dopravy.

- 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 a línií existujúcej cesty I/59) bez uvedenia hodnoty poklesu, čím je vlastne spochybnená oprávnenosť realizácie rýchlostnej cesty R1 v štvorpruhovom usporiadaní v línií cesty I/59. V úseku Slovenská Lupča - 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.

#### Vyjadrenie:

*Uvádzané porovnanie je potrebné chápať ako orientačné. SPRD SR 2030 neurčuje konkrétne úseky trás k realizácii, čo sa predpokladá až v nasledujúcich krokoch projektovej prípravy konkrétnych projektov. Porovnávaný návrhový scenár bol zvolený ako pravdepodobný, čo je popísané ako neurčitost' v hodnotení v kap. VI. Správy o hodnotení. Relevantné je preto predovšetkým hodnotenie celosieťových parametrov. Vplyvy na lokálnej úrovni (jednotlivé úseky ciest a ich vybraný variant trasovania) bude možné s istotou posúdiť až na základe projektov vybraných k realizácii do r. 2030. Na strategickú úroveň sú komentár a tabuľky v Správe o hodnotení dostatočné.*

- 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 z obecných legislatívnych triedení a rešpektovaných miestnych podmienok“. Prezintované 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 aspektov 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 žiadajú 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.

#### Vyjadrenie:

*Pripomienka smeruje ku kap. IV. 4, ktorá je iba jedným z použitých prístupov k hodnoteniu a nemôže vyčerpávajúcím spôsobom pokryť celú oblasť životného prostredia. Problematika klimatických zmien je samostatne hodnotená v kap. IV.3.7. Správy o hodnotení. Vplyvy na obyvateľstvo vrátane socio-ekonomických aspektov sú riešené v kap. IV.3.4. Hodnotenie vplyvov na územia Natura 2000 je prílohou 2 Správy o hodnotení. Územia európskeho významu sú za určitých podmienok pre dopravné koridory prístupné (podľa čl. 6.4 Smernice o biotopoch, čomu zodpovedá charakteristika kategórie K2). Preradenie lokalít výskytov ohrozených druhov a hodnotných biocenóz do vyššej kategórie nie je jednoznačne legislatívne podložené. Samostatné hodnotenie vplyvov na faunu a flóru je v kap. IV.3.5.*

- V územiach, kde sa predpokladajú sa 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 povoloňacie 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.

#### Vyjadrenie:

*Preukázanie vyššieho verejného záujmu nie je predmetom správy o hodnotení a predstavuje samostatný proces, ktorý nasleduje v prípade identifikácie významných negatívnych vplyvov projektov. S ohľadom na všeobecnosť stratégie nie je možné významné negatívne vplyvy identifikovať. V zmysle pripomienky je formulované odporúčanie 11 v kap. V Správy o hodnotení.*

#### **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.

#### Vyjadrenie:

*Uvádzané porovnanie je potrebné chápať ako orientačné. SPRD SR 2030 neurčuje konkrétne úseky trás k realizácii, čo sa predpokladá až v nasledujúcich krokoch projektovej prípravy konkrétnych projektov. Porovnávaný návrhový scenár bol zvolený ako pravdepodobný, čo je popísané ako neurčitosť v hodnotení v kap. VI. Správe o hodnotení. Relevantné je preto predovšetkým hodnotenie celosieťových parametrov. Vplyvy na lokálnej úrovni (jednotlivé úseky ciest a ich vybraný variant trasovania) bude možné s istotou posúdiť až na základe projektov vybraných k realizácii do r. 2030. Na strategickú úroveň sú komentár a tabuľky v Správe o hodnotení dostatočné.*

- 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.

#### Vyjadrenie:

*Pripomienka k problematike „Osídlenie a zástavba“ smeruje ku kap. IV.4, ktorá je iba jedným z použitých prístupov k hodnoteniu. Z hľadiska sídelnej štruktúry v zmysle KURS 2011 boli vyhodnotené vplyvy na kultúrne dedičstvo (kap. IV.3.10 SoH). Čo sa týka centier a ťažísk osídlenia a rozvojových os, opatrenia SPRD SR 2030 zahŕňajú prepojenie významných sídiel a zvyšovanie dostupnosti regiónov, čo je v súlade s KURS 2011. Stratégia však neurčuje konkrétne projekty k realizácii a nie je preto možné konkrétnejšie vyhodnotiť vplyv na jednotlivé sídla. Socio-ekonomický vývoj Slovenska je popísaný v kap. III.1.8 a hodnotenie (kap. IV.3.4) z neho vychádzalo. Boli identifikované opatrenia, ktoré budú mať na socio-ekonomické determinanty vplyv a bolo zhrnuté predpokladané pôsobenie SPRD SR 2030. S ohľadom na synergické pôsobenie celého radu*

rozvojových stratégií na národnej aj lokálnej úrovni a na všeobecnú formuláciu SPRD SR 2030 nie je možné mieru vplyvu bližšie kvantifikovať.

- 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.

Vyjadrenie:

MDVRR SR nesúhlasí s tvrdením, že postupuje v rozpore s Nariadením č. 1315/2013. Žiadny z uvedených koridorov nebol zrušený. Práve naopak, maximálne úsilie, ako aj majoritné zdroje, ktoré má MDVRR SR k dispozícii na budovanie infraštruktúry sú smerované na homogenizáciu siete TEN-T a splnenie záväzkov vyplývajúcich SR z predmetného nariadenia.

Samotná definícia opatrení je založená nielen na základe globálnych trendov, medzinárodných dohôd a záväzkov SR, ale aj na základe problémov, ktoré boli identifikované v jednotlivých sektorových analýzách, ktoré boli spracované v rokoch 2015 - 2016 pre každý sektor dopravy. Jedným z identifikovaných problémov bola aj potreba vybudovania severojužných koridorov, ktoré boli zohľadnené pri definícii opatrení OPC6 a OPC9. Opatrenie OPC9 bolo definované ako invariantné a nedelené. Tomu odpovedá posúdenie aj v správe o hodnotení strategického dokumentu. Delenie na 2 vetvy bolo urobené iba za účelom posúdenia dopravným modelom. V celkovom výstupe strategického hodnotenia je opatrenie opäť uvádzané ako celok. SPRD SR 2030 neodporúča konkrétne projekty alebo časti koridorov k realizácii. Z dôvodu súbežnosti uvedených rýchlostných ciest, ktorých účelom je severojužné prepojenie bude potrebné vypracovať komplexnú analýzu a na jej základe rozhodnúť o prioritizácii jednotlivých projektov, aj s ohľadom na povinnosti SR vyplývajúce z Nariadenia č. 1315/2013.

- 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.

Požadujú 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 (prirodzene pozdĺž rieky Váh a jej prítokov).

Vyjadrenie:

Pripomienka sa neakceptuje. SPRD SR 2030 neodporúča konkrétne projekty alebo časti koridorov k realizácii. Je nezávislá na posúdeniach vplyvov jednotlivých stavieb v EIA. SPRD SR 2030 má povahu strategického dokumentu, ktorý definuje víziu, strategické ciele a jednotlivé opatrenia.

**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.

Vyjadrenie:

*Uprednostnenie železničnej dopravy je v dokumente ukotvené. V kapitole 3.3.2 - Modálne špecifické ciele je uvedený modálny špecifický cieľ pre železničnú dopravu ŠŽ1, vzťahujúci sa na obsah uvedenej pripomienky.*

- 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.

Vyjadrenie:

*Predpoklad prehodnotenia možnosti obnovy prevádzkovania železničnej dopravy na zrušených tratiach je v dokumente zapracovaný. V kapitole 3.3.2 - Modálne špecifické ciele je uvedený modálny špecifický cieľ pre verejnú osobnú a nemotorovú dopravu ŠVO1, vzťahujúci sa na obsah uvedenej pripomienky. K napĺňaniu obsahu pripomienky a železnici ako nosnému druhu dopravy budú prispievať aj prevádzkové opatrenia definované pre železničnú dopravu v časti 4.4.1 dokumentu.*

- 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 pridelovaní dotácií na verejnú osobnú dopravu.
- Prioritou štátu musí byť v železničnej doprave podpora „Národného dopravcu v osobnej a nákladnej doprave“.

Vyjadrenie:

*Na základe vykonania sektorových analýz v oblasti železničnej a verejnej osobnej dopravy nebola identifikovaná potreba ďalšej výraznej osobitnej podpory národných dopravcov v osobnej i nákladnej doprave okrem už existujúcej, z toho dôvodu sa SPRD SR 2030 touto témou nezaobrá v dokumente.*

- Nepripustiť liberalizáciu železničnej osobnej dopravy bez prijatia jednotných pravidiel a stratégie. Na základe týchto podmienok stanoviť: „ktoré trate áno, a ktoré nie“.

Vyjadrenie:

*Stanovenie jednotných pravidiel a stratégie v oblasti liberalizácie železničnej osobnej dopravy bude jedným z predmetov činnosti Národnej dopravnej autority, ktorej zriadenia činnosť predpokladá opatrenie v časti 4.3.3 SPRD SR 2030, týkajúce sa zriadenia národnej dopravnej autority a integrácie verejnej dopravy (OPVO2). Ako je uvedené v opise daného opatrenia, predmetom činnosti národnej dopravnej autority bude okrem iného aj integrácia verejnej dopravy prevádzkovej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme a jej koordinácia s komerčne prevádzkovanými a medzinárodnými linkami, ktorých vnútroštátne úseky budú plne integrované do celoštátneho systému. Podrobnejší návrh kompetencií národnej dopravnej autority bude navrhnutý v rámci štúdie realizovateľnosti, zameranej na zriadenie tejto autority a následne budú pripomienkované v rámci legislatívnych a schvaľovacích procesov.*

- 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). Navrhujeme dať do ponuky celý balík tratí, aj s nerentabilnými traťami.

Vyjadrenie:

*Konkrétny postup bude navrhnutý národnou dopravnou autoritou v súlade s prevádzkovým konceptom osobnej dopravy, ktorého vypracovanie predpokladá prevádzkové opatrenie z oblasti železničnej*

dopravy, ktoré sa nachádza v časti 4.4.1 dokumentu. Týka sa stanovenia prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050.

- 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.).
- Stanoviť jasné podmienky sanácie vnútorného dlhu u správcu železničnej infraštruktúry - ŽSR a jeho ďalší rozvoj.

#### Vyjadrenie:

V kapitole 3.3.2 - Modálne špecifické ciele je uvedené prevádzkové opatrenie v sektore železničnej dopravy dopravu ŠŽ3, vzťahujúci sa na obsah uvedených pripomienok.

**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 namieta 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.

#### Vyjadrenie:

Metodika zvolená pre spracovanie SPRD SR 2030 bola zvolená na základe diskusie medzi spracovateľom strategického dokumentu, MDVRR SR, Pracovnou skupinou pre programovanie v sektore doprava v programovom období 2014 - 2020 a následne odsúhlasená zo strany JASPERS a Európskej komisie. Cieľom zmeny metodiky bolo zosúladiť postup spracovania dokumentu s prístupom k vypracovaniu obdobných strategických dokumentov v rámci EU, vychádzajúc zo skúseností JASPERS ako poradného orgánu Európskej komisie. Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility boli vytvorené pre účely tvorby plánov udržateľnej mobility v rámci miest a regiónov, pričom mali len odporúčací charakter. Z tohto dôvodu použitie týchto pokynov pre tvorbu celoštátnej stratégie v rámci SPRD SR 2030 nebolo vhodné.

Dopravný model SR bol použitý v rámci vyhodnotenia dopravno - inžinierskych parametrov dopravného sektora, a to vo verzii, ktorá bola dostupná v čase spracovania jednotlivých sektorových analýz, teda v priebehu rokov 2015 - 2016. Záverečná správa dopravného modelu bola zverejnená na webovej stránke MDVRR SR <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids =200559>. Záverečná správa popisuje o.i. aj proces tvorby dopravného modelu vrátane údajových zdrojov. Samotný SPRD SR 2030 bude konfrontovaný s aktuálnym vývojom v dopravnom sektore a na základe toho aj pravidelne aktualizovaný pod dohľadom Európskej komisie.

V rámci expertného hodnotenia bolo oslovených 26 expertov, aby sa zúčastnili hodnotenia strategického dokumentu. Každý z oslovených zástupcov v rámci svojej profesie pôsobí v sektore dopravy, resp. sa dopravou v rámci výkonu svojej funkcie intenzívne zaoberá. Vzhľadom na to, že jedným z princípov použitej metódy expertného hodnotenia (tzv. Delfská metóda) je, že oslovení experti pracujú anonymne, ich predstavenie, odbornosť, pracovné referencie ako aj podrobné výsledky ich hodnotenia nemôžu byť zverejnené. Ich zloženie bolo nasledovné:

- zástupcovia z prostredia štátnej správy v oblasti dopravy (9)
- zástupcovia z prostredia najväčších miest SR (3)
- zástupcovia z prostredia samosprávnych krajov (8)
- zástupcovia z prostredia občianskych združení zaoberajúcich sa ochranou prírody a krajiny (2)
- zástupcovia z prostredia záujmových združení združujúcich členské organizácie z jednotlivých odvetví dopravy (1)
- zástupcovia z prostredia výskumných organizácií (1)
- zástupcovia z prostredia akademickej obce (2)

Celý proces prípravy SPRD SR 2030, vrátane jej jednotlivých krokov bol priebežne konzultovaný s JASPERS a Európskou komisiou. Uvedené skutočnosti boli reflektované a doplnené do znenia SPRD SR 2030.

- 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.

#### Vyjadrenie:

Nemá charakter pripomienky. Súčasťou hodnotenia opatrení bolo aj zohľadnenie environmentálnych, ekonomických, ako aj dopravných súvislostí.

- 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.

#### Vyjadrenie:

Opatrenie OPC9 bolo definované ako invariantné a nedelené. Tomu odpovedá posúdenie v Správe o hodnotení (SoH). Delenie na 2 vetvy bolo urobené iba za účelom posúdenia dopravným modelom.

V celkovom výstupe strategického hodnotenia je opatrenie opäť uvádzané ako celok. V SoH bolo opatrenie členené na jednotlivé koridory (viď tab. IV.3 kap. IV.2 SoH), všetky boli hodnotené. Pre názornosť bolo porovnanie variantov doplnené do kap. VI SoH. Z dôvodu súbežnosti uvedených rýchlostných ciest, ktorých účelom je severojužné prepojenie bude potrebné vypracovať komplexnú analýzu a na jej základe rozhodnúť o prioritizácii jednotlivých projektov, aj s ohľadom na povinnosti SR vyplývajúce z Nariadenia č. 1315/2013.

- 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 - xxxxx - št. hranica SR/Ukrajina,
- št. hranica SR/PR - Skalité - Čadca - Žilina - Martin - Šášovské Podhradie - Zvolen - Šahy - št. hranica SR/MR.

Vyjadrenie:

SPRD SR 2030 neodporúča konkrétne projekty alebo časti koridorov k realizácii. Koridory, ktoré sú predmetom pripomienky, boli posúdené v rámci SPRD SR 2030 na úrovni opatrení.

**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 s. 13 - Zoznam skratiek: v termíne „HIA“ upraviť anglické znenie na „Health impact assessment“,
- 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 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. Žiada 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“.

Vyjadrenie:

Pripomienky boli akceptované.

- 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 prostredie definované v kap. V, Tab. V-I. žiadajú preformulovať z termínu „odporúčanie“ na „požiadavky“.

Vyjadrenie:

Termín „odporúčanie“ vychádza z prílohy 6 zákona č. 24/2006 Z. z., podľa ktorej sú jedným zo záverov procesu posudzovania „Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu“. Zmena termínu je čisto formálna.

- 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“.

### **Vyjadrenie:**

Prípadné rozšírenie imisného monitoringu vedie k zvýšeniu množstva informácií o kvalite ovzdušia a je teda vždy prospešné. V SoH, kap. V, tab. V-1 nie je navrhované z týchto dôvodov:

- 1) Výsledok merania je vždy ovplyvnený všetkými zdrojmi znečisťovania v danom území a je často obťažné určiť, nakoľko sa na namerané hodnoty podieľa doprava a nakoľko iné zdroje (priemysel a individuálne kúrenie domácností).
- 2) Veľmi významne sú namerané hodnoty ovplyvňované klimatickými podmienkami v danom roku. Trend vývoja dopravných imisných príspevkov je preto na základe merania hodnotiteľný až v dlhšom časovom intervale, kedy je k dispozícii dlhší dátový rad (min. cca 5 rokov), čo nepostačuje k pružnému hodnoteniu a prípadnej včasnej aktualizácii stratégie.
- 3) V strednodobom horizonte bude imisný dopad dopravy v blízkosti komunikácií vždy priamo úmerný intenzite dopravy (vplyv modernizácie vozidiel a ďalších ekologizačných opatrení v doprave bude v tomto horizonte imisne nevýznamný). V SEA je preto namiesto merania navrhnuté sčítanie dopravy v regiónoch, ktoré boli identifikované ako problematické z hľadiska potenciálneho budúceho zvýšenia dopravných imisných príspevkov v obývaných oblastiach. Na výsledok sčítania dopravy nemajú žiadny vplyv iné zdroje imisíí.
- 4) Návrh lokalizácie meracích staníc, ktorá by zaistila požadovanú reprezentatívnosť získaných výsledkov, vyžaduje podrobné posúdenie na lokálnej úrovni (posúdenie vplyvov iných zdrojov znečisťovania v danej oblasti, lokálne špecifických rozptylových podmienok a veľkosti populácie, ktorú bude meranie reprezentovať), ktorá neodpovedá úrovni SEA (ide o národnú stratégiu). Pre konkrétny návrh umiestenia staníc je nutné realizovať podrobné posúdenia.

### **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 pokladá 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) odporúča 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.).

### **Vyjadrenie:**

*Pripomienka bola akceptovaná.*

- 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 odporúča 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, odporúča spolupracovať so ŠOP SR.

### **Vyjadrenie:**

*Pripomienka bola čiastočne zohľadnená v rámci Správy o hodnotení, kapitola V, tabuľka V-1 (Opatrenia na zmiernenie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na životné prostredie) časť Opatrenia na zmiernenie vplyvov na prírodu a krajinu bod E a 11.*

**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 kap. „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.“

Vyjadrenie:

*Pripomienka bola akceptovaná.*

**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.

Vyjadrenie:

*Pripomienka bola akceptovaná.*

- 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 infraštrukturálnych projektov podľa zákona č. 24/2006 Z. z. (EIA) požaduje v zmysle „Postupov pre posudzovanie infraštrukturálnych 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 infraštruktúrného 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 infraštruktúrného projektu a poverenej osoby, ktorá primárne posúdenie vykonáva.

Vyjadrenie:

*Uvádzané postupy sú relevantné pre posudzovanie infraštruktúrnych projektov a nie je ich možné v plnej miere aplikovať na hodnotenú stratégiu. SPRD SR 2030 neobsahuje žiadne projekty, neurčuje územné vedenie koridorov a je na nich nezávislá a nezaoberá sa technickým riešením stavieb. Opatrenia sú definované len na všeobecnej úrovni a môžu teda byť iba na všeobecnej úrovni hodnotené. Jednotlivé projekty, ktoré budú realizované pri napĺňaní stratégie, budú posudzované podľa platných zákonov a smerníc.*

- za Sekciu geológie a prírodných zdrojov: pripomienky sa týkajú nesprávne uvádzaných údajov v Správe o hodnotení a dopracovaní vplyvov. Z hľadiska prípravy tejto fázy posudzovania vplyvov na životné prostredie boli pripomienky akceptované, resp. čiastočne akceptované, okrem jednej pripomienky:

V kap. IV.4.1 (Základná koncepcia metodiky) v tabuľke IV-18 na s. 197 požadujú pre horninové prostredie doplniť aj chránené ložiskové územia s priradením hodnoty rezistencie 0,6. Rozhodnutie o ich určení je podľa banského zákona územným rozhodnutím reprezentujúcim ochranu nerastných zdrojov a je chráneným územím s rovnakým statusom ako ostatné chránené územia vyhlásené na území Slovenskej republiky, bez rozlišovania stupňa ochrany.

Vyjadrenie:

*Pripomienka sa neakceptuje. Chránené ložiskové územia sú v predmetnej tabuľke zariadené v kategórii K3 (rezistencia 0,41-0,6), teda v súlade s požiadavkou.*

Na základe posudzovania vplyvov presahujúcich štátne hranice v režime 4. časti zákona č. 24/2006 Z. z. boli doručené tieto vyjadrenia:

**Generálna dyrekcia ochrany srodowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Srodowisko (list č. DOOS-tos.442.2.4.2016.az2 zo dňa 24.11.2016) - vyjadrenie**

Generálne riaditeľstvo ochrany životného prostredia Poľskej republiky, Sekcia hodnotenia vplyvov na životné prostredie sa listom č. DOOS-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.

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

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.

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

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.

Vyjadrenie:

*Doplnené do textu stratégie v zmysle pripomienky.*

- V predložennom 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.

Vyjadrenie:

*Pripomienka sa neakceptuje. Počas rokovaní o uvedenom dokumente v rámci Dunajskej komisie členské štáty požiadali, aby do protokolu bolo zaradené vyhlásenie o nezáväznosti Joint Statement pre štáty v oblasti infraštruktúrnych projektov na vodných cestách.*

- 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.

### **Vyjadrenie:**

*Do textu strategického plánu bolo doplnené: „V oblasti implementácie technických opatrení existujú príklady dobrej praxe, ktoré sú definované napr. v rámci platformy PLATINA (Príručka osvedčených postupov udržateľného plánovania vodných ciest)“.*

- **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.z. 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.**

### **Vyjadrenie:**

*Všetky opatrenia boli na strategickej úrovni vyhodnotené v Správe o hodnotení. Vnutechnickom zhrnutí, ktoré bolo poskytnuté v maďarskom jazyku, nie sú pochopiteľne uvádzané všetky identifikované vplyvy a riziká, iba sú v ňom zhrnuté tie najvýznamnejšie. V súčasnosti nie je možné zvýšiť úroveň podrobnosti opatrení, ktoré sú navrhované v rámci SPRD SR 2030. Z pohľadu SR bola úroveň detailu primeraná celoštátnej stratégii, pričom jednotlivým projektom a ich vplyvom a účinkom sa budú venovať jednotlivé štúdie uskutočniteľnosti a EIA.*

- **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.**

### **Vyjadrenie:**

*Predpokladané vplyvy na chránené územia a územia Natura 2000 boli vyhodnotené, pričom boli zvažované vplyvy nielen území hraničných prechodov, ale aj nadväzujúcich trás na oboch stranách hraníc. Potenciálne cezhraničné vplyvy sú spojené predovšetkým so zvýšením intenzity dopravy na nadväzujúcich úsekoch v susedných štátoch, zhoršením migračnej priestupnosti (pokiaľ predpokladané migračné koridory vedú cez slovenské územie), prípadne s výstavbou nadväzujúcich trás. Pri vodnej doprave, kde môžu byť aj ďalšie významné vplyvy, nebolo možné ich bližšie hodnotiť s ohľadom na všeobecnosť opatrení. Niektoré vplyvy môžu vyplynúť až na projektovej úrovni alebo pri konkrétnych koridorových štúdiách. Preto je v závere uvedené, že: „V etape posudzovania návrhu strategických dokumentov s celoštátnym dosahom sa nepredpokladajú významné negatívne cezhraničné environmentálne vplyvy, ani vplyvy na ľudské zdravie, ktoré by bolo možné v tejto etape posudzovania podrobnejšie špecifikovať... Konkrétne projekty dopravnej infraštruktúry budú alebo boli hodnotené na projektovej úrovni procesom EIA. V prípade možných vplyvov na územia okolitých štátov je súčasťou EIA hodnotení aj cezhraničné posúdenie.“*

- **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 - xxxxx.

Vyjadrenie:

Stratégia neobsahuje územný priemet opatrení a je nezávislá na územnom vedení dopravných koridorov. Preto neboli zahrnuté podrobné mapy, lebo hodnotenie územného vedenia trás nie je v súlade s úrovňou stratégie a mapy by boli zavádzajúce. Hodnotenie územného vedenia koridorov bude predmetom nadväzujúcich procesov. V prípade možných cezhraničných vplyvov projektov bude súčasťou posúdenia EIA aj cezhraničné posúdenie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

- 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.

Ministerstvo životného prostredia, Odbor posudzovania na životní vlivu na životní prostředí a integrované prevence (list č. 86597/ENV/16 zo dňa 19.12.2016) - vyjadrenie

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 zámery 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.

Vyjadrenie:

Pripomienky boli akceptované. Všetky opatrenia boli na strategickej úrovni vyhodnotené v Správe o hodnotení. Konkrétne projekty dopravnej infraštruktúry vyplývajúce zo stratégie budú alebo boli hodnotené na projektovej úrovni procesom EIA. V prípade možných cezhraničných vplyvov projektov bude súčasťou posúdenia EIA aj cezhraničné posúdenie podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

### III. ZHRNUTIE HODNOTENIA VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA VLÁDNEJ ÚROVNI

#### 1. Vplyv na zložky životného prostredie

Z hľadiska strategického hodnotenia možno za kľúčové oblasti považovať vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce ovzdušie vrátane znečistenia hlukom, zdravie obyvateľov a vplyvy na územia sústavy Natura 2000. Tieto faktory ovplyvňujú strategické rozhodovanie z hľadiska priorit jednotlivých módov dopravy.

Ostatné vplyvy sú miestne špecifické a ich riešenie je relevantné na úrovni projektov (ktoré budú realizované v rámci navrhovaných opatrení), v rámci budúceho procesu EIA a postupov stavebného konania.

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, a teda aj dopravných imisných príspevkov v ľudských sídlach. Celkovo je možné očakávať prevažne pozitívne vplyvy stratégie, pokiaľ budú dôsledne naplňované opatrenia k podpore železničnej a verejnej 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 a technickým pokrokom.

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 (t.j. miesta, kde oproti nulovému variantu môže dôjsť ku zhoršeniu) sú:

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 Teplíc
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

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, víchric 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 koryt a podmáčanie v oblasti inundačných nív, ktoré budú klásť zvýšené nároky na spôsob zakladania násypov a mostov pri prekonávaní vodných tokov. U 3 opatrení cestnej dopravy a 1 opatrenia železničnej dopravy bol identifikovaný pravdepodobný stret so záplavovými územiami.

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 naviazujúcich projekčných prác - najmä v koridorových štúdiách, štúdiách uskutočniteľnosti, územných plánoch a detailných projekčných návrhoch. Ako rizikové boli identifikované 3 opatrenia cestnej dopravy a 2 opatrenia železničnej dopravy.

Realizácia väčšiny navrhnutých dopravných stavieb v rámci opatrení na zabezpečovanie dostupnosti regiónov Slovenska cestnou infraštruktúrou a budovaním nových koridorov bude spojená s trvalým a dočasným záberom pôd. V tomto ohľade bude treba zabezpečiť ochranu najkvalitnejších pôd a zamedziť ohrozeniu ekologických funkcií pôdy. Ako rizikové boli identifikované 3 opatrenia cestnej dopravy a 1 opatrenie železničnej dopravy.

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 koryt 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 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 súvislosti s prírodnými celkami, kopcovitým terénom, 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.

Ako rizikové boli identifikované opatrenia v rámci cestnej dopravy (7), železničnej dopravy (3), vodnej dopravy (2), ako aj leteckej dopravy (1).

V návrhu SPRD SR 2030 neboli identifikované potenciálne významné riziká alebo vplyvy na kultúrne dedičstvo.

## 2. Vplyv na zdravie obyvateľov

Implementácia vízie, globálnych a horizontálnych špecifických cieľov, ako aj opatrení bude mať priaznivý vplyv na zdravie ľudí, predovšetkým v súvislosti so zvýšením bezpečnosti dopravy, ovzdušia a hluku.

S ohľadom na dopady vplyvov na ovzdušie na zdravie obyvateľov je nutné konštatovať, že aj keď je kvalite ovzdušia venovaný v návrhu SPRD SR 2030 značný priestor, expozícia obyvateľov 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, najmä PM<sub>2,5</sub> a N<sub>2</sub>O nedochádzalo.

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

Čo sa týka sociálne ekonomických dopadov návrhu SPRD SR 2030 na ľudské zdravie, stratégia má v sebe potenciál pre zvýšenie počtu pracovných miest, čo z časti môže eliminovať negatívne dopady vnímania zdravotných rizík spojených s novými zdrojmi znečistenia ovzdušia a hluku. Dopravná obslužnosť vytvára taktiež nové 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.

## 2. Vplyv na chránené územia [napr. na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území (Natura 2000), národné parky, chránené krajinné oblasti, chránené vodohospodárske oblasti]

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 priemete, prípadne technickom riešení jednotlivých stavieb, čo však nie je predmetom stratégie.

Priamy kontakt s územiaми Natura 2000 bol identifikovaný v 6 opatreniach cestnej dopravy (s definovanými 16 koridormi), v 1 opatrení leteckej dopravy (opatrenie: letisko M.R.Štefánika, Bratislava), v 3 opatreniach železničnej dopravy (s definovanými 5 traťami) a v 2 opatreniach vodnej

dopravy (zaistenie splavnosti Dunaja v celej dĺžke a spolupráca so správcami tokov na sledovaných vodných cestách SR). Avšak pri žiadnom opatrení, ktoré bolo možné jednoznačne vyhodnotiť, nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na predmet ochrany a integritu 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 zmiernujúce opatrenia, prípadne kompenzačné opatrenia. Jediným priechodným riešením konfliktov s územiami sústavy Natura 2000 je plné zosúladenie postupov prípravy projektov, ktoré budú riešené v rámci navrhovaných opatrení s požiadavkami čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch.

#### **4. Vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice**

Nadradená dopravná sústava Slovenskej republiky má svoju medzinárodnú a európsku dimenziu. Je preto prirodzené, že i niektoré projekty rozvoja dopravy sa budú priamo dotýkať hraničných priestorov a budú končiť na hraničných priechodoch. Priame vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa predpokladajú v priestoroch, kde sa dopravná infraštruktúra pripája na infraštruktúru susediacich krajín, resp. ide o hraničnú rieku Dunaj. Vplyvy sú predovšetkým spojené s tvorbou emisií, hluku, ochranou prírody a krajiny, vrátane ochrany povrchových a podzemných vôd.

Z hľadiska dopadov na imisnú situáciu ide o tieto opatrenia a koridory:

- OPC5: D1 Bidovce - hr. SR/UR, R6 št. hranica SR/ČR - Púchov,
- OPC6: D3 Skalité - št. hr. SR/PR, 2. profil, R5 Svrčinovec - št. hranica SR/ČR,
- OPC7: R4 št. hr. PR/SR - Prešov, severný obchvat,
- OPC10: D4 Bratislava Jarovce - št. hr. SR/Rakúsko.

Z hľadiska hluku ide o tieto koridory:

- novobudovaný koridor D4 a súběžnú železničnú trasu z Devínskej Novej Vsi na št. hranicu Rakúska,
- zmeny na súčasnej komunikácii D2 západne od Petržalky,
- trasa R5 v okolí Skalitého, blízko slovensko-česko-poľského trojmedzia,
- Bratislava D2 - Rajka (Maďarsko),
- Devínska Nová Ves D4 - Rakúsko,
- Tvrdošín R3 - Jablonka (Poľsko).

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny ide o tieto opatrenia a koridory:

- OPC5: R6 - št. hranica SR/ČR - Púchov (R6),
- OPC6: D3 - Skalité - št. hr. SR/PR, 2. profil (D3b), R5 - Svrčinovec - št. hr. SR/ČR (R5),
- OPC7: R4 - št. hr. PR/SR - Prešov severný obchvat (R4),
- OPC9: R3 - Šahy - Zvolen (R3d),
- OPC10: D4 - Bratislava Jarovce - št. hr. SR/Rakúsko (D4),
- OPV1: realizácia technických opatrení pre zlepšenie splavnosti plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj,

- OPV3: modernizácia verejných prístavov na Slovensku a zabezpečiť ich následnú pravidelnú údržbu (Dunaj),
- OPV5: spolupráca so správcom tokov na zabezpečovaní údržby vodných ciest a plavebných objektov na sledovaných vodných cestách SR na úrovni celoročnej splavnosti (Dunaj),
- 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.

### III. ZÁVERY

#### 1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov predmetných strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväzil 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, došlé stanoviská a za súčasného stavu poznania

#### **s a o d p o r ú č a**

schválenie Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030

s tým, že ho treba upraviť podľa odporúčaní pre zohľadnenie na úrovni SPRD SR 2030, ktoré smerujú k dopracovaniu strategického dokumentu s celoštátnym významom a zohľadňujúce iné opatrenia.

#### 2. Odporúčaný variant

Na schválenie a realizáciu Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 sa odporúča strategický dokument s celoštátnym dopadom v znení, v ktorom bol predložený na posudzovanie vplyvov na životné prostredie prepracovaný podľa pripomienok predkladaných počas procesu posudzovania.

#### 3. Odôvodnenie bodov 1 a 2

V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie sa nepreukázali také negatívne vplyvy na životné prostredie, ktoré by mohli ohroziť schválenie strategického dokumentu. Naopak, preukázalo sa mnoho pozitívnych vplyvov. Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych vplyvov je v prípade realizácie stratégie podmienkou, realizácia opatrení a monitoringu sa bude uskutočňovať v súvislosti so závermi posudzovania vplyvov 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 akceptované v doplnení strategického dokumentu. Úrovníou SPRD SR 2030 sú ciele a opatrenia, výstupom potom strategické zásady, podľa ktorých bude stratégia naplňovaná. Stratégia neobsahuje jednotlivé projekty, ani územné vedenia dopravných

koridorov. Opatrenia sú definované pomerne všeobecne, čo je v súlade so strategickou úrovňou dokumentu.

**4. Vyhlásenie sumarizujúce, ako boli začlenené úvahy o environmentálnych aspektoch do strategického dokumentu a 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 vrátane návrhu monitoringu a o opatreniach, o ktorých sa rozhodlo v súvislosti s monitoringom**

Okrem postupu strategického environmentálneho hodnotenia podľa zákona č. 24/2006 Z. z. 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 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 (EIA). Projekty, ktoré budú v strete s územiaми Natura 2000, budú musieť byť podrobené špeciálnemu - primeranému hodnoteniu vplyvov na územia Natura 2000.

Z radov verejnosti prišli k správe o hodnotení 4 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 vyjadrenia dotknutej strany v rámci cezhraničného posudzovania, z Poľska, Rakúska, Maďarska a z Čiech. Ukrajina sa nevyjadrila do vydania stanoviska MŽP SR. 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.