



**Ministerstvo financií**  
Slovenskej republiky



## **Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR**

**Riadiaci orgán pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra**

## **Ministerstvo financií SR**

**Sprostredkovateľský orgán pod riadiacim orgánom pre Operačný program Integrovaná infraštruktúra**

### **Oznámenie o strategickom dokumente**

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

### **Operačný program Integrovaná infraštruktúra**

**2014 - 2020**

Bratislava, júl 2013

## **I. Základné údaje o obstarávateľovi**

### **1. Názov:**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

### **2. Identifikačné číslo:**

30416094

### **3. Adresa sídla:**

Námestie slobody 6  
810 05 Bratislava  
Slovenská republika

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

JUDr. Denisa Žiláková  
generálna riaditeľka sekcie Operačného programu Doprava  
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR  
Námestie slobody 6  
810 05 Bratislava  
tel.: +421 2 5949 4645  
e-mail: denisa.zilakova@mindop.sk

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

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

Mgr. Lukáš Lukáč

riaditeľ odboru riadenia Operačného programu Informatizácia spoločnosti  
Ministerstvo financií SR  
Štefanovičova 5  
817 82 Bratislava 15  
tel.: +421 908 793 442  
e-mail: lukas.lukac@mfsr.sk

### **Miesto a čas na konzultácie:**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody 6, Bratislava  
Ministerstvo financií SR, Štefanovičova 5, Bratislava

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

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

## II. Základné údaje o strategickom dokumente

### 1. *Názov:*

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

### 2. *Charakter:*

Operačný program Integrovaná infraštruktúra (ďalej aj „OP II“) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky na čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v sektore dopravy a v oblasti zlepšovania prístupu k informáciám a komunikačným technológiám, ich využívania a kvality.

Celkové zameranie OP II, jeho špecifické ciele a typy aktivít boli stanovené tak, aby podporovali napĺňanie priorít stratégie Európa 2020 a Národného programu reforiem Slovenskej republiky 2013.

EK pre programové obdobie 2014 – 2020 vypracovala 11 tematických cieľov, ktoré sú spoločné pre politiku súdržnosti, vidiecky rozvoj a pre námornú a rybársku politiku. Zabezpečujú, aby zásahy v rámci týchto politík smerovali k dosiahnutiu spoločných cieľov. Tieto tematické ciele prevádzajú stratégiu Európa 2020 na operačné ciele, ktoré budú podporované práve cez fondy spoločného strategického rámca.

Cieľom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR je reagovať na existujúce problémy na infraštruktúre a zároveň predchádzať prognózovaným negatívnym stavom na dopravnej sieti. Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období 2014 – 2020 vychádza predovšetkým z požiadaviek na zlepšenie kvality dopravnej infraštruktúry, najmä železničnej a cestnej dopravy, s prihliadnutím na zvyšovanie bezpečnosti, spoľahlivosti, prístupnosti a efektívnosti dopravy.

V oblasti informatizácie je zámerom zlepšenie dostupnosti, používania a kvality informačno-komunikačných technológií prostredníctvom:

- posilnenia aplikácií Informačno-komunikačných technológií (ďalej len „IKT“) v rámci elektronickej štátnej správy,
- vývoja produktov a služieb IKT,
- rozširovania širokopásmového pripojenia a zavádzanie vysokorýchlostných sietí.

Budovaním širokopásmovej infraštruktúry a podporou jednotného digitálneho trhu je možné zapojiť populáciu do ekonomických a spoločenských aktivít z ľubovoľného kúta krajiny, čo napomôže zvýšeniu konkurencieschopnosti regiónov Slovenska.

### 3. *Hlavné ciele:*

Globálnym cieľom OP II je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti.

OP II sa zameriava na plnenie nasledujúcich dvoch tematických cieľov EÚ:

- Tematický cieľ 7 – Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových sieťových infraštruktúrach,
- Tematický cieľ 2 – Zlepšenie prístupu k informáciám a komunikačným technológiám a zlepšenie ich využívania a kvality.

Tento dokument ďalej obsahuje súbor špecifických cieľov a prioritných osí zahrňujúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie. Tie budú realizované využitím finančnej pomoci z Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja. Zároveň vytvárajú prepojenie na iné finančné nástroje, predovšetkým nástroj „Spájame Európu“ (CEF – Connecting Europe Facility).

Vytýčené ciele OP II budú napĺňané prostredníctvom prioritných osí:

Kohézny fond:

- Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE),
- Prioritná os 3 - Verejná osobná doprava,
- Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy a letisková infraštruktúra,

Európsky fond regionálneho rozvoja:

- Prioritná os 5 - Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 6 - Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE),
- Prioritná os 7 - Informatizácia spoločnosti,
- Prioritná os 8 - Technická pomoc.

**4. Obsah:**

Rámcový obsah dokumentu bude nasledovný:

- 1) Súhrnný obsah dokumentu
- 2) Príprava OP II
- 3) Analytická časť OP II
- 4) Strategická časť OP II
- 5) Opis prioritných osí
- 6) Finančný plán OP II
- 7) Integrovaný prístup k územnému rozvoju
- 8) Špecifické potreby geografických oblastí
- 9) Systém implementácie
- 10) Synergia
- 11) Ex ante kondicionality
- 12) Zníženie administratívnej záťaže pre prijímateľov
- 13) Horizontálne priority
- 14) Zoznam príloh

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

Strategický dokument sa predkladá invariantne. V rámci procesu posudzovania vplyvov dokumentu bude jeho obsah a v ňom navrhované riešenia porovnávané s nulovým variantom.

**6. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania:**

- 1. zasadnutie Riadiaceho výboru pre prípravu OP II  
Termín: 22. apríla 2013
- Vypracovanie 1. návrhu OP II  
Termín: 30. apríla 2013
- 2. zasadnutie Riadiaceho výboru pre prípravu OP II  
Termín: 26. júna 2013
- Vypracovanie 2. návrhu OP II  
Termín: 28. júna 2013
- Oznámenie o strategickom dokumente  
Termín: august 2013
- Rozsah hodnotenia strategického dokumentu  
Termín: august 2013

- Predloženie správy o hodnotení a zverejnenie správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu  
Termín: september 2013
- Verejné prerokovanie správy o hodnotení strategického dokumentu, lehota na pripomienky  
Termín: október 2013
- MŽP SR zabezpečí odborný posudok najneskôr do 30 dní  
Termín: október 2013
- Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu  
Termín: október 2013
- Predloženie strategického dokumentu na rokovanie vlády Slovenskej republiky  
Termín: november 2013
- Predloženie strategického dokumentu Európskej komisii  
Termín: 30. novembra 2013
- Schválenie strategického dokumentu Európskou komisiou  
Termín: marec 2014

#### **7. Vzťah k iným strategickým dokumentom:**

##### *Strategické dokumenty a politiky EÚ*

- Spoločný strategický rámec,
- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu,
- Strategické usmernenia Spoločenstva,
- Lisabonská stratégia,
- Legislatíva ES v oblasti kohéznej politiky,
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže,
- Legislatíva ES v oblasti verejného obstarávania,
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia,
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel rovnosti príležitostí, rodovej rovnosti a nediskriminácie,
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení,
- Dohoda AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries) - (1983),
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení,
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete,
- Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete KOM (2011) 650 v konečnom znení.

##### *Strategické dokumenty a politiky SR*

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR,
- Dopravná politika SR do roku 2015,
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020,
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (KURS 2011),
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016,
- Národný program reforiem Slovenskej republiky (na rok 2013),
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy,

- Návrh štruktúry operačných programov financovaných z Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 – 2020,
- Návrh základných princípov na prípravu Partnerskej dohody Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 – 2020,
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy,
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) – predbežný návrh,
- Ostatné národné, sektorové strategické materiály:
  - Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest z roku 2001,
  - Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest,
  - Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 - 2014,
  - Dlhodobý program rozvoja železničných ciest,
  - Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry,
  - Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (a jej aktualizácia),
  - Generálny program implementácie NAIADES v SR,
  - Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo,
  - Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región,
  - Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy,
  - Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou.

#### **8. Orgán kompetentný na jeho prijatie:**

Vláda SR  
Európska komisia

#### **9. Druh schvaľovacieho dokumentu:**

Uznesenie vlády SR  
Rozhodnutie Európskej komisie

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

#### **1. Požiadavky na vstupy:**

Požiadavky na vstupy spojené s realizáciou OP II vo vzťahu k životnému prostrediu súvisia najmä so záberom pôdy, spotrebou vody, zdrojmi energie (napr. elektrina, plyn, teplo, pohonné hmoty), zdrojmi surovín, s nárokmi na dopravnú a inú infraštruktúru a nárokmi na pracovné sily.

#### **2. Údaje o výstupoch:**

Pod výstupmi z realizácie projektov OP II sa rozumie najmä znečisťovanie ovzdušia (tvorba nových zdrojov znečisťovania ovzdušia, produkcia látok znečisťujúcich ovzdušie), produkcia odpadových vôd, produkcia odpadov, hluk a vibrácie a ďalšie.

Pre OP II bol navrhnutý systém merateľných ukazovateľov, ktoré umožňujú monitorovať realizáciu na úrovni prioritných osí, ako aj programu ako celku. Hodnoty východiskového a cieľového stavu hlavných ukazovateľov na úrovni programu a prioritných osí sú predbežné a ich konečná hodnota bude závisieť od projektov vybraných na realizáciu. Vo všeobecnosti je možné za výstupy strategického dokumentu považovať novú, modernizovanú dopravnú infraštruktúru, dopravné zariadenia, nové dopravné prostriedky hromadnej prepravy osôb a elektronické služby.

Vzhľadom na charakter a dosah strategického dokumentu, konkrétne údaje o výstupoch, nie sú v etape jeho prípravy k dispozícii. Rovnako, ako údaje o vstupoch budú konkretizované a kvantifikované v ďalších etapách rozpracovania a realizácie strategického dokumentu a následne pri realizácii konkrétnych projektov v rámci realizácie strategického dokumentu.

### **3. Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch na životné prostredie:**

Doprava predstavuje jeden z kľúčových faktorov rozvoja každej modernej spoločnosti. Doprava sama o sebe nie je cieľom, ale prostriedkom hospodárskeho rozvoja a predpokladom k dosiahnutiu sociálnej a regionálnej súdržnosti. Z tohto ukotvenia dopravy v spoločnosti vyplýva i jej závislosť na relevantných spoločenských a hospodárskych štrukturálnych veličinách. Žiadne systémové zmeny v spoločnosti sa nezaobídu bez ich reflexie na dopravnú sústavu s preneseným vplyvom na životné prostredie. Rezort dopravy si v súlade so zásadami trvalo udržateľného rozvoja vytýčil v rámci dopravnej politiky SR globálny cieľ, ktorým je trvalo udržateľná mobilita. Môžeme ju definovať ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy tovarov a osôb) v požadovanom čase a kvalite, s maximálnou efektívnosťou, pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov.

Realizácia projektov v rámci OP II bude mať priamy i nepriamy vplyv na životné prostredie. Existuje reálny predpoklad, že ovplyvnené budú jednotlivé zložky životného prostredia – ovzdušie, voda, pôda a krajinné štruktúry. Veľkosť a rozsah vplyvov je závislý od konkrétnych projektov a ich územnej lokalizácie. Okrem hodnotenia vplyvov strategického dokumentu OP II (SEA), podliehajú jednotlivé dopravné projekty programu posudzovaniu ich vplyvu na životné prostredie (EIA).

Obsahovo je OP II spracovaný ako invariantný. Pre účely hodnotenia bude potrebné posudzovať i stav bez realizácie projektov operačného programu – teda nulový variant. Hodnotenie vplyvov operačného programu na životné prostredie nie je možné uskutočniť bez jeho širšieho ponímania v kontexte trvalo udržateľného rozvoja spoločnosti, pričom priestorové súvislosti je potrebné špecifikovať zvlášť pre urbanizované a prírodné prostredie. Špeciálnym priestorovým aspektom vzťahu dopravy a životného prostredia je environmentálna regionalizácia, kde je potrebné posudzovať vplyvy dopravy v environmentálne ohrozených územiach.

### **4. Vplyv na zdravotný stav obyvateľstva:**

Predpokladané vplyvy OP II na zdravotný stav obyvateľstva budú mať pozitívny i negatívny charakter. Negatívne vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva majú predovšetkým emisie znečisťujúcich látok vyplývajúce z dopravnej prevádzky, hluk a dopravná nehodovosť.

Okrem územia Bratislavského kraja, v ktorom je stupeň automobilizácie a motorizácie prakticky saturovaný, rozvoj automobilizácie bude v najbližších obdobiach pokračovať predovšetkým v ostatných regiónoch Slovenska. V del'be prepravnej práce bude na Slovensku pretrvávajúť trend dynamickejšieho rastu environmentálne menej priaznivej automobilovej dopravy, s ktorou sú spájané i predpoklady pretrvávajúcej hlukovej a emisnej záťaže obyvateľstva mestských aglomerácií zároveň i predpoklady pretrvávania dopravnej nehodovosti.

Hlukové zaťaženie ovplyvňuje veľké množstvo obyvateľov a verejnosť ho vníma ako jeden z najväčších environmentálnych problémov. Hluk ovplyvňuje ľudí fyzicky aj psychicky, naruša ich základné ľudské činnosti, akými sú spánok, odpočinok, štúdium a komunikácia.

Dopravná nehodovosť patrí medzi priame negatívne vplyvy, ktoré bezprostredne pôsobia na zdravotný stav obyvateľstva. Dopravná nehodovosť je ovplyvňovaná predovšetkým ľudským faktorom, bezpečnosťou cestných vozidiel, hustotou a kvalitou sietí. V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť, že problematiku znižovania počtu a následkov dopravných nehôd je potrebné riešiť komplexne prostredníctvom implementácie viacerých sektorových politík. V strategickom dokumente sú navrhnuté konkrétne opatrenia na znižovanie počtu a závažnosti dopravných nehôd, napr. výstavba a modernizácia dopravnej infraštruktúry, obnova mobilných prostriedkov, odstraňovanie kritických nehodových lokalít, implementácia dopravnej telematiky a pod.

Projekty OP II majú ambície uvedený stav parciálne zlepšiť. Ide predovšetkým o priamy vplyv projektov v urbanizovanom prostredí hlavných sídelných a dopravných koridorov, kde dosah na zdravotný stav obyvateľstva bude pomerne intenzívny. V husto osídlených mestských aglomeráciách i na extravilánových úsekoch ciest I. triedy v koridoroch budúcich diaľnic a rýchlostných ciest sa prostredníctvom výstavby diaľničnej infraštruktúry očakáva zlepšenie

stavu dopravnej nehodovosti. V problematike hlukovej a emisnej záťaže obyvateľstva – z dôvodov presmerovania vonkajšej dopravy z centier miest na nové trasy diaľnic a rýchlостných ciest mimo intravilánov miest – sú taktiež predpokladané pozitívne vplyvy realizovaných projektov. V neposlednom rade, výrazné zlepšenie dopravnej dostupnosti hlavných sídelných aglomerácií Slovenska sa následne premietne i do vyššej kvality života obyvateľstva.

Je predpoklad, že realizovaním zámerov v oblasti informatizácie príde k pozitívnym vplyvom na zdravotný stav a najmä na kvalitu života obyvateľstva, a to v dôsledku úlohy informatizácie spoločnosti ako predpokladu pre budovanie poznatkovo orientovanej spoločnosti. Sprístupňovanie širokopásmového pripojenia a dostupnosť elektronických služieb podporí elektronickú komunikáciu a obmedzí nutnosť cestovania spojeného s vybavovaním príslušných služieb a s tým spojené negatívne vplyvy na zdravotný stav obyvateľstva.

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

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

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

#### **5.2. Vplyvy na Európsku sústavu národných území Natura 2000**

Sústavu Natura 2000 tvoria dva typy území: územia európskeho významu vymedzené podľa smernice o biotopoch a chránené vtáčie územia vymedzené podľa smernice o ochrane vtáctva. Časť siete Natura 2000 sa prekrýva s národnou sústavou chránených území.

##### Územia európskeho významu (ÚEV)

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

##### Chránené vtáčie územia (CHVÚ)

CHVÚ sa vyhlasujú za účelom zabezpečenia prežitia a rozmnožovania niektorých druhov vtákov. Sú to biotopy druhov vtákov európskeho významu a biotopy sťahovavých druhov vtákov, najmä oblasti ich hniezdenia, preperovania, zimovania, ako aj miesta odpočinku na ich migračných trasách. Celkový počet vyhlásených chránených vtáčích území na Slovensku je 41.

Z projektov výstavby diaľnic, rýchlостných ciest a ciest I. triedy a z projektov železničnej dopravy sa niektoré budú realizovať v kontakte s územiaми sústavy Natura 2000, kde sa predpokladá ovplyvnenie priamymi a nepriamymi vplyvmi. Projekty leteckej dopravy a verejnej osobnej

dopravy nebudú zasahovať do lokalít siete Natura 2000, vplyv týchto projektov sa nepredpokladá. Projekty vodnej dopravy sú obmedzené na vodné toky Dunaj a Váh, je možné predpokladať nepriame vplyvy na územia Natura 2000 v blízkosti týchto tokov.

V súčasnosti ešte nie je presnejšie špecifikovaná lokalizácia opatrení a skupín aktivít, ktoré budú podporované v oblasti informatizácie spoločnosti. Preto nie je možné presnejšie určiť, či dôjde k vplyvom na chránené územia.

Pri realizácii konkrétnych projektov súvisiacich s realizáciou strategického dokumentu bude nevyhnutné bez výnimky akceptovať požiadavky vyplývajúce zo všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti ochrany prírody a krajiny, najmä zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a súvisiacich predpisov a zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene a doplnení zákona SRN č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov.

Každá konkrétna činnosť, ktorá sa bude umiestňovať v územiach chránených podľa osobitných predpisov, bude posúdená z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

S podmienkou realizácie účinných opatrení, ktoré vyplynú z procesu posudzovania, sa závažný vplyv realizácie strategického dokumentu nepredpokladá.

#### ***6. Možné riziká súvisiace s uplatňovaním strategického materiálu:***

V tomto štádiu prípravy sa nepredpokladajú žiadne osobitné riziká vo vzťahu k ochrane životného prostredia a zdravia obyvateľstva, ktoré by vyplývali z uplatňovania strategického dokumentu.

Implementačná stratégia OP II bola vypracovaná v zmysle princípu partnerstva, tzn. je výsledkom práce širokej skupiny odborníkov vybraných na celoštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, a to v hospodárskej, sociálnej a environmentálnej oblasti. Implementačná stratégia OP II v oblasti dopravy vychádza z analýzy sektoru a prognózy jeho vývoja, z hlavných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja identifikovaných na národnej úrovni pre všetky dopravné módy. Investície do roku 2020 by mali slúžiť na vyplňanie chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickjšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru. V súlade s požiadavkami Európskej komisie budú konečné riešenia tých projektov, ktoré by mohli mať významný vplyv na národnú, resp. transeurópsku sieť, brať do úvahy výsledky a odporúčania štúdií realizovateľnosti. V súvislosti s dopravnými stavbami pôjde najmä o zhodnotenie cieľov a očakávaných prínosov, identifikáciu a analýzu rizík spojených s projektom, stanovenie optimálneho trasovania, definovanie prevádzkových a technických charakteristík infraštruktúry, termínu realizácie a pod.

V oblasti agendy týkajúcej sa informatizácie spoločnosti sa nepredpokladajú významnejšie riziká vo vzťahu k životnému prostrediu a zdraviu obyvateľstva.

#### ***7. Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice:***

Dopravná sústava Slovenskej republiky, ktorej rozvoj a modernizácia sú hlavným predmetom OP II, má svoju medzinárodnú a európsku dimenziu. Je preto prirodzené, že niektoré dopravné stavby zaradené do predbežného zoznamu sa týkajú prihraničných oblastí.

Priame vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa predpokladajú v priestoroch, kde sa dopravná infraštruktúra pripája na infraštruktúru susediacich krajín. Tieto dopravné vplyvy sú vo väčšine prípadov očakávané, nakoľko procesu bilaterálnych, resp. multilaterálnych dohôd predchádzal proces preinvestičnej prípravy stavieb so vzájomnou informovanosťou o dopravných aspektoch. Nepriame vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice budú mať systémový charakter, odvodený od kontinuity európskych dopravných sietí (diaľnice, modernizované železnice, terminály intermodálnej prepravy, vodné cesty) na slovenskom území. Ide o vplyvy, ktoré sú identifikovateľné na úrovni jednotlivých projektov. Väčšina projektov OP II lokalizovaných v prihraničnom priestore prešla procesom posudzovania vplyvov na úrovni EIA.

## IV. Dotknuté subjekty

### **1. Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení:**

Za zainteresovanou verejnosťou sú občania Slovenskej republiky.

### **2. Zoznam dotknutých subjektov:**

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

### **3. Dotknuté susedné štáty:**

Česká republika, Rakúsko, Maďarsko, Ukrajina, Poľsko

## V. Doplnujúce údaje

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

Predkladané oznámenie neobsahuje žiadne mapové ani iné grafické dokumentácie.

### **2. Materiály použité pri vypracovaní strategického dokumentu:**

- Operačný program Doprava 2007 – 2013
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (KURS 2011)

- Pozičný dokument EK
- Návrh nariadenia pre rozvoj TEN-T
- Návrh nariadenia CEF
- Návrhy nariadení v oblasti štrukturálnej politiky 2014-2020
- Návrh štruktúry operačných programov financovaných z Európskych štrukturálnych a investičných fondov na programové obdobie 2014 – 2020 s pripomienkami prijatými na rokovaní vlády
- Návrh základných princípov na prípravu Partnerskej dohody Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 – 2020
- Národný program reforiem Slovenskej republiky 2013
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy
- Spôsob uplatnenia ex ante kondicionalít pri príprave implementačného mechanizmu politiky súdržnosti EÚ po roku 2013 v podmienkach Slovenskej republiky
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020) – predbežný návrh

## **VI. Miesto a dátum vypracovania oznámenia**

Bratislava, 31. júla 2013

## **VII. Potvrdenie správnosti údajov**

### ***1. Meno spracovateľa oznámenia:***

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

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

JUDr. Daniela Ďurdíková  
vedúca oddelenia prípravy nového programového obdobia  
sekcia Informatizácie spoločnosti  
Ministerstvo financií SR

Mgr. Lukáš Lukáč  
riaditeľ odboru riadenia Operačného programu Informatizácia spoločnosti  
sekcia Informatizácie spoločnosti  
Ministerstvo financií SR

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

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