

STANOVISKO

(číslo: 6869/2013 - 3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky 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.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

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

2. Identifikačné číslo

30 416 094

3. Adresa sídla

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovenská republika

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

JUDr. Denisa Žiláková

generálna riaditeľka sekcie Operačného programu Doprava

Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava

tel.: +421 2 5949 4645

e-mail: denisa.zilakova@mindop.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 (OPII)

2. Charakter

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

3. Hlavné ciele

Globálnym cieľom OPII 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. Trvalo udržateľná mobilita je v OPII definovaná ako dlhodobé zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy tovarov a osôb) v požadovanom čase a kvalite, s maximálnou efektívnosťou, pri súčasnom znižovaní negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľov.

Cieľom rozvoja dopravnej infraštruktúry SR je reagovať na existujúce problémy v 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 rámci sietí pre medzištátne dopravné väzby je v záujme dosiahnutia priestorovej kompatibility a vzájomnej rovnocennosti dopravnej sústavy SR s dopravnou sústavou EÚ nevyhnutná preferencia dobudovania hlavných európskych koridorov a prepojovacích bodov jednotlivých druhov dopravy identifikovaných na území SR. OPII sa preto prioritne orientuje na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry v schválených trasách multimodálnych koridorov základnej siete TEN-T a podporu dobudovania nadradenej dopravnej infraštruktúry medzinárodného významu s cieľom napojenia infraštruktúry SR na európsku dopravnú sieť, ako aj za účelom zvyšovania dostupnosti regiónov SR.

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.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Návrh strategického dokumentu „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020“ je vypracovaný so zámerom adekvátne reagovať na globalizačné trendy pri využití konkurenčných prvkov s cieľom zabezpečiť udržateľný rozvoj dopravnej infraštruktúry a informatizácie spoločnosti v oblasti hospodárskej, sociálnej a environmentálnej.

Predmet strategického dokumentu spadá pod čl. 3 Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie.

Strategický dokument je členený na tieto základné časti v textovej časti:

SÚHRNNÝ OBSAH DOKUMENTU

PRÍPRAVA OPERAČNÉHO PROGRAMU

Zriadenie pracovnej skupiny na prípravu operačného programu a princíp partnerstva

Ex ante hodnotenie

Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)

STRATEGICKÁ ČASŤ OPERAČNÉHO PROGRAMU

Stratégia operačného programu pre príspevok k stratégii EÚ pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast a na dosiahnutie ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti

Zdôvodnenie finančnej alokácie OP

OPIS PRIORITNÝCH OSÍ

Prioritné osi financované z Kohézneho fondu

- Prioritné osi financované z Európskeho fondu regionálneho rozvoja
- Opis prioritných osí pre technickú pomoc
- FINANČNÝ PLÁN OPERAČNÉHO PROGRAMU
 - Výška celkových finančných prostriedkov plánovaných na podporu z každého fondu EÚ (v EUR za zdroje EÚ)
- INTEGROVANÝ PRÍSTUP K ÚZEMNÉMU ROZVOJU
 - Používanie nástrojov komunitne vedeného miestneho rozvoja
 - Trvalo udržateľný rozvoj
 - Prístup k používaniu Integrovaných územných investícií
- ŠPECIFICKÉ POTREBY GEOGRAFICKÝCH OBLASTÍ
 - Geografické oblasti najviac postihnuté chudobou/cieľové skupiny najviac ohrozené diskrimináciou
 - Stratégia pre riešenie špecifických potrieb geografických oblastí/cieľových skupín najviac postihnutých chudobou
 - Špecifické potreby geografických oblastí závažne a trvalo znevýhodnených prírodnými a demografickými podmienkami
- SYSTEM IMPLEMENTÁCIE
 - Orgány zodpovedné za riadenie, kontrolu a audit a úloha partnerov
- SYNERGIA
 - Deliace línie s ostatnými EŠIF
 - Zabezpečenie koordinácie s Nástrojom na prepájanie Európy (CEF)
- EX ANTE KONDICIONALITY
 - Identifikácia ex ante kondicionalít a hodnotenie ich splnenia
 - Aktivity na zabezpečenie splnenia všeobecných a tematických ex ante kondicionalít
- ZNÍŽENIE ADMINISTRATÍVNEJ ZÁŤAŽE PRE PRIJÍMATEĽOV
- HORIZONTÁLNE PRINCÍPY
 - Udržateľný rozvoj
 - Rovnosť príležitostí a predchádzanie diskriminácii
 - Rovnosť medzi mužmi a ženami

Prílohou čast' tvorí zoznam skratiek; zoznam veľkých projektov, ktorých implementácia je naplánovaná počas programovacieho obdobia 2014 – 2020; prínos realizácie cestných infraštruktúrnych opatrení OPII 2014 – 2020 z hľadiska zvýšenia časovej dostupnosti okresných miest z/do krajského mesta; mapy v mierke 1 : 1 200 000 (Infraštruktúra železničnej dopravy pred realizáciou Operačného programu Integrovaná štruktúra 2014 – 2020/CEF, Infraštruktúra železničnej dopravy po realizácii Operačného programu Integrovaná štruktúra 2014 – 2020/CEF, Infraštruktúra cestnej dopravy pred realizáciou Operačného programu Integrovaná štruktúra 2014 – 2020/CEF, Infraštruktúra cestnej dopravy po realizácii Operačného programu Integrovaná štruktúra 2014 – 2020/CEF, Dostupnosť obyvateľov k trasám diaľnic a rýchlostných ciest v smeroch západ–východ a sever-juh do 15 min. v čase prevádzkovania kompletnej siete diaľnic a rýchlostných ciest).

OPII sa zameriava na plnenie nasledujúcich dvoch tematických cieľov EÚ:

- **Tematický cieľ 7 - Podpora udržateľnej dopravy a odstraňovanie prekážok v kľúčových siet'ových infraštruktúrach,**

- **Tematický cieľ 2 - Zlepšenie prístupu k informáciám a komunikačným technológiám a zlepšenie ich využívania a kvality**

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). Vytýčené ciele OP budú napĺňané prostredníctvom týchto prioritných osí:

Prioritná os 1 - Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE) - Kohézny fond

V nadväznosti na aktivity implementované v predchádzajúcich obdobiach, najväčšou investičnou prioritou ostáva aj naďalej modernizácia železničných tratí, zaradených do transeurópskej dopravnej siete TEN-T na parametre definované v dohodách AGC, AGTC, zvyšovanie traťových rýchlostí v úsekoch, kde je to vzhľadom na geografické podmienky možné na 160 km/h a zabezpečenie interoperability pri modernizovaní a rekonštrukcii tratí v súlade s legislatívou EÚ (smernice o interoperabilite a technické špecifikácie interoperability). Projekty modernizácie železničnej dopravnej infraštruktúry budú realizované na tých tratiach, ktoré majú rozhodujúci význam pre rast hospodárstva a zlepšenie mobility SR.

Strategické ciele rozvoja železničnej infraštruktúry sú zamerané v prvom rade na modernizáciu koridorov zvýšením traťovej rýchlosti, úpravou staníc a zastávok, vybudovaním mimoúrovňových križení železnice s pozemnými komunikáciami, sanáciou železničného spodku atď.

Špecifické ciele:

PO1 – ŠC1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy

PO1 – ŠC1: Zvýšenie ekologickosti a energetickej efektívnosti dopravného systému SR

PO1 – ŠC3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy

Aktivity pre PO1 – ŠC1 a PO1 – ŠC2:

- modernizácia železničných tratí (realizácia aktivít zameraných na zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty vrátane priestorov využívaných službou železničnej polície Policajného zboru),
- zavádzanie interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky,
- zriadenie stálej služby pre oddelenia sprevádzania vlakov s celorepublikovou pôsobnosťou,
- zabezpečenie terénnych motorových vozidiel pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie mobilných zariadení na lustráciu pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie optických zariadení na rozpoznávanie objektov za zníženej viditeľnosti pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou,
- výstavba nových úsekov železničných tratí (v prípade, ak opodstatnenosť výstavby potvrdí relevantná štúdia uskutočniteľnosti),
- projektová príprava.

Aktivity pre PO1 – ŠC2:

- elektrifikácia tratí,

- výstavba terminálov intermodálnej prepravy (v prípade, ak budú vytvorené vhodné trhové podmienky),
- projektová príprava.

Prioritná os 2 - Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE) - Kohézny fond

V oblasti rozvoja diaľničnej siete budú investície smerovať predovšetkým do výstavby nových úsekov diaľnic D1 a D3. Tieto úseky budú viesť k ďalšiemu rozširovaniu diaľničnej siete v smere na východ a sever krajiny. Konkrétny zoznam úsekov, vrátane harmonogramu ich výstavby bol definovaný strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry. Dôležitým a pri niektorých úsekoch rozhodujúcim faktorom, ktorý podmieňuje jeho zaradenie do programu prípravy a výstavby je stav projektovej a predovšetkým majetkovoprávnej prípravy.

V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom období 2014 – 2020 bude zo zdrojov KF preferovať príprava a výstavba úsekov ciest na R3 a R6. Pri výstavbe nových úsekov rýchlostných ciest bude MDVRR SR venovať náležitú pozornosť zabezpečeniu nákladovej efektívnosti. Vzhľadom na súčasné intenzity paralelných úsekov ciest I. triedy, ako aj prognózovaný vývoj v území, budú niektoré úseky realizované v polovičnom profile. Konkrétny zoznam úsekov, vrátane harmonogramu ich výstavby bol definovaný strategickým plánom rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Riešením pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a vysokej miery nehodovosti je zavádzanie inteligentných dopravných systémov, tzn. vytvoriť podmienky a zaviesť potrebné mechanizmy na podporu rozvoja služieb a aplikácií inteligentných dopravných systémov pre cestnú dopravu a ich prepojenie s inými druhmi dopravy. Systém zároveň umožní efektívne a účinne nastaviť plánovanie budovania dopravnej infraštruktúry v súlade s reálnymi dopravnými nárokmi na jednotlivých cestných úsekoch.

Špecifické ciele:

PO2 - ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia a homogenizácia siete TEN-T

PO2 - ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy

Aktivity pre PO2 – ŠC1 a PO2 – ŠC2:

- výstavba diaľnic (TEN-T CORE),
- výstavba rýchlostných ciest (TEN-T CORE),
- výstavba diaľničných privádzačov a privádzačov rýchlostných ciest,
- budovanie inteligentných dopravných systémov,
- zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy,
- výstavba ekoduktov na existujúcich diaľniciach a rýchlostných cestách (TEN-T CORE),
- projektová príprava,
- zavádzanie inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla.

Prioritná os 3 - Verejná osobná doprava - Kohézny fond

Predpokladá sa, že zo zdrojov OPII budú implementované predovšetkým veľké projekty spolufinancované z Kohézneho fondu s rozhodujúcim a systémovým vplyvom na fungovanie verejnej osobnej dopravy na Slovensku. Zo zdrojov Integrovaného ROP, prostredníctvom vypracovaných „integrovateľných stratégií“, bude možné spolufinancovať realizáciu opatrení na ekologizáciu dopravy, opatrení zameraných na previazanosť nosnej dráhovej dopravy na doplnkovú autobusovú dopravu, investičné akcie menšieho rozsahu, podporu zavádzania jednotných tarifných systémov a sústav cestovných dokladov, budovanie dispečerských centier, realizáciu opatrení na upokojuvanie dopravy, podporu cyklistickej infraštruktúry a pod.

Špecifické ciele:

PO3 - ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov verejnej osobnej dopravy

PO3 - ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti VOD

Aktivity pre PO3 – ŠC1 a PO3 – ŠC2:

- výstavba a modernizácia infraštruktúry pre integrované dopravné systémy,
- obnova mobilných prostriedkov mestskej hromadnej dopravy (dráhová doprava: nákup električiek a trolejbusov),
- obnova a modernizácia mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú osobnú prímestskú a regionálnu dopravu (nákup nových súprav, modernizácia existujúcich vozňov a hnacích dráhových vozidiel),
- vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku MHD,
- modernizácia a výstavba električkových tratí v Bratislave a Košiciach vrátane napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu,
- výstavba (rozširovanie siete) trolejbusových tratí vrátane napojenia na ostatné druhy MHD a nemotorovú dopravu,
- výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť a komunikácie pre nemotorovú dopravu,
- výstavba záchytných parkovísk s väzbou na dráhovú verejnú hromadnú dopravu,
- projektová príprava.

Prioritná os 4 - Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE) - Kohézny fond

Intervencie v oblasti modernizácie a rozvoja infraštruktúry verejných prístavov budú zamerané na zlepšenie stavu a budovanie novej prístavnej infraštruktúry za účelom vytvárania podmienok umožňujúcich rast výkonov vodnej dopravy v tendenciách vytvárania liberálnych podmienok podnikania a modernizácie infraštruktúry prístavov na Dunaji.

Špecifické ciele:

PO4 - ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov vodnej dopravy prostredníctvom investícií do infraštruktúry

Aktivity pre PO4 – ŠC1:

- zlepšenie splavnosti Dunajskej vodnej cesty,
- modernizácia a výstavba verejných prístavov (TEN-T CORE),
- zavádzanie moderných technológií do riadenia lodnej a prístavnej prevádzky,
- predinvestičná a projektová príprava.

Prioritná os 5 - Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) - EFRR

Strategické ciele rozvoja železničnej infraštruktúry sú zamerané v prvom rade na modernizáciu železničných tratí zvýšením ich traťovej rýchlosti, úpravou staníc a zastávok, prípadne ich zahustením, vybudovaním mimoúrovňových krížení železnice s pozemnými komunikáciami, sanáciou železničného spodku atď. Dodržanie zodpovedajúcich technických parametrov je dôležité pre osobnú, ako aj pre nákladnú dopravu. V osobnej doprave je žiaduce najmä skracovanie cestovných časov, zavádzanie pravidelnosti a zvyšovanie spoľahlivosti železničnej dopravy, ako aj optimalizácia prestupných pomerov v uzlových staniaciach. V nákladnej doprave ide predovšetkým o priestorové parametre (prechodový prierez, trieda zaťaženia, normatív dĺžky vlakov). Modernizácia musí byť zameraná aj na zvýšenie ochrany majetku, života a zdravia.

Aj napriek pomerne nízkej nehodovosti na železnici je potrebné pokračovať v trende znižovania bezpečnostných rizík, a to pri vnútorných (technické zabezpečenie železničnej prevádzky), tak aj pri vonkajších rizikách (bezpečnostné riziká pre cestujúcich a iných užívateľov dopravy – napr. železničné priecestia, úrovňový prístup k nástupištiam).

Špecifické ciele:

PO5 - ŠC 1: Vytváranie podmienok pre rast výkonov železničnej osobnej a nákladnej dopravy

PO5 - ŠC 2: Zvýšenie ekologickosti a energetickej efektívnosti dopravného systému SR

PO5 - ŠC 3: Zvyšovanie kvality dopravnej infraštruktúry železničnej dopravy

Aktivity pre PO5 – ŠC1 a PO5 – ŠC3:

- modernizácia železničných tratí (realizácia aktivít zameraných na zlepšovanie vybraných technických parametrov železničnej dopravnej cesty, vrátane priestorov využívaných službou železničnej polície Policajného zboru),
- zavádzanie interoperability a zvyšovanie bezpečnosti prevádzky,
- zriadenie stálej služby pre oddelenia sprevádzania vlakov s celorepublikovou pôsobnosťou,
- zabezpečenie terénnych motorových vozidiel pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie mobilných zariadení na lustráciu pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- zabezpečenie optických zariadení na rozpoznávanie objektov za zníženej viditeľnosti pre oddelenia služby železničnej polície Policajného zboru,
- znižovanie bezpečnostných rizík v železničnej doprave (napr. odstraňovanie úrovňových križovaní s cestnou infraštruktúrou, modernizácia železničných priecestí),
- optimalizácia grafikonu vlakovej dopravy,
- výstavba nových železničných zastávok,
- výstavba a modernizácia prestupných terminálov železničnej osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť,
- modernizácia železničnej infraštruktúry nevyhnutnej pre zabezpečenie colného konania,
- zavádzanie štandardov tratí, staníc a vlakov,
- projektová príprava.

Aktivity pre PO5 – ŠC2:

- elektrifikácia železničných tratí,
- vybudovanie a modernizácia technickej základne na opravu a údržbu vozového parku železničnej osobnej dopravy,
- projektová príprava.

Prioritná os 6 - Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) - EFRR

V oblasti rýchlostných ciest sa v nasledujúcom období 2014 – 2020 bude zo zdrojov EFRR preferovať výstavba úsekov ciest na R2 a R5.

V prípade, ak to umožní stav technickej pripravenosti niektorých úsekov rýchlostných ciest R1 a R7 (mimo úsekov lokalizovaných v BSK) a zároveň dôjde k vytvoreniu vhodných podmienok pre ich viacdrojové financovanie, napr. kombináciou fondov EÚ a verejno-súkromného partnerstva, MDVRR SR zvaží využitie prostriedkov prioritnej osi taktiež na tieto cestné ťahy.

Pre zvládnutie rastúcich objemov dopravy a vysokej miery nehodovosti na už existujúcej cestnej infraštruktúre (najmä na cestách I. triedy) a s cieľom zvýšiť bezpečnosť a

komfort cestnej prepravy je potrebné zamerať sa najmä na budovanie obchvatov miest a obcí, výstavbu preložiek, prestavbu križovatiek a mostov a na odstraňovanie nebezpečných miest – tzv. kritických nehodových lokalít. Pozornosť je potrebné venovať taktiež úprave šírkových parametrov, polomerom ciest a rozhl'adovým pomerom s cieľom dosiahnutia homogenity trasy, ako aj ďalej budovať protihlukové opatrenia ciest a protipovodňové opatrenia mostov a ciest.

Špecifické ciele:

PO6 - ŠC 1: Zabezpečenie kvalitného cestného spojenia medzi regiónmi

PO6 - ŠC 2: Zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti dopravy na cestách I. triedy

Aktivity pre PO6 – ŠC1:

- výstavba rýchlostných ciest mimo TEN-T CORE,
- výstavba privádzačov rýchlostných ciest,
- budovanie inteligentných dopravných systémov,
- zavádzanie inštitútu objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla,
- infraštruktúra bezpečnosti cestnej dopravy,
- výstavba ekoduktov na existujúcich rýchlostných cestách,
- projektová príprava.

Aktivity pre PO6 – ŠC2:

- výstavba ciest I. triedy,
- modernizácia a zvyšovanie bezpečnosti na cestách I. triedy,
- budovanie inteligentných dopravných systémov,
- výstavba a modernizácia cestnej infraštruktúry nevyhnutnej pre zabezpečenie colného konania,
- projektová príprava.

Prioritná os 7 - Informatizácia spoločnosti - EFRR

Špecifické ciele PO7 - ŠP 1 až 8 súvisia s otázkami ochrany životného prostredia iba okrajovo, z toho dôvodu ich nie je potrebné podrobne hodnotiť v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Špecifický cieľ:

PO7 – ŠP 9: Zavádzanie a používanie širokopásmového pripojenia / NGN

Prioritou pre smerovanie investícií do infraštruktúry by malo byť zabezpečenie ambiciózneho cieľa celonárodného pokrytia širokopásmovým pripojením s rýchlosťou nad 30 Mbit/s. V tomto kontexte je potrebné sa zamerať na budovanie regionálnych sietí na báze optických káblov, ktoré zabezpečia prepojenie relatívne dobre rozvinutej chrbticovej siete s lokálnymi prístupovými sieťami. Prenosová kapacita týchto sietí by mala byť dostatočne široká, a to nie len pre zabezpečenie cieľov do roku 2020, ale tiež pre bezproblémové využívanie širokopásmového pripojenia v dlhom období. Len v obciach s veľmi nízkym počtom obyvateľov rádovo v desiatkach, ktoré sú veľmi od seba vzdialené, možno uvažovať s alternatívnym riešením rádioreleových spojov.

Pre úplné splnenie cieľa základného širokopásmového pripojenia pre všetkých, je vhodné sa pri štátnej podpore sústrediť sa na pokrývanie bielych oblastí, ktorými sú vidiecke a riedko osídlené oblasti bez dostupnosti širokopásmového pripojenia za bežných cenových podmienok. Následnou prioritnou sú šedé oblasti, v ktorých už je širokopásmové pripojenie v súčasnosti poskytované, ale nie v dostatočne konkurenčnom prostredí alebo v uspokojivej kvalite.

Aktivity pre PO7 – ŠC9:

- analytické práce pre riešenie širokopásmového pripojenia,
- budovanie regionálnych sietí otvorených pre všetkých operátorov s technologickou neutralitou s ohľadom na cieľ 100 percentného pokrytia 30 Mbit/s (výstavba národných optických regionálnych sietí; výstavba národných regionálnych sietí založených na rádiorелеových spojoch).

Prioritná os 8 - Technická pomoc - EFRR

Špecifické ciele PO 8 - ŠP 1 a 2 súvisia s otázkami ochrany životného prostredia iba okrajovo, z toho dôvodu ich nie je potrebné podrobne hodnotiť v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Na zabezpečenie cieľov je v rámci OPII navrhnutý indikatívny zoznam projektov.

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Pri návrhu OPII a následne pri definovaní environmentálnych cieľov SEA boli zohľadnené nasledovné politiky, stratégie, programy a iné dokumenty strategického charakteru:

Strategické dokumenty EÚ:

- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu s osobitným zreteľom na iniciatívy Európa efektívne využívajúca zdroje a Digitálna agenda pre Európu,
- Strategické usmernenia Spoločenstva,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti kohéznej politiky,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti verejného obstarávania,
- Legislatíva ES / EÚ v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia,
- Legislatíva ES / EÚ 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,
- Stratégia EÚ pre dunajský región

Strategické dokumenty 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 - návrh,
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020) - návrh,
- Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy - návrh,
- 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,
- Stratégia inteligentnej špecializácie SR na roky 2014 - 2020 (predbežný návrh)
- Ostatné národné, sektorové strategické materiály:
 - Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest z roku 2001,
 - Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest,
 - Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných 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.

Okrem vyššie uvedených základných dokumentov boli pri vypracovaní návrhu OPII použité:

- Operačný program Doprava 2007 - 2013
- Operačný program Informatizácia spoločnosti 2007 - 2013
- Partnerská dohoda SR na roky 2014 - 2020 (predbežný návrh)
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja
- 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
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy
- Spôsob uplatnenia ex ante kondicionalít pri príprave implementačného mechanizmu politiky súdržnosti EÚ po roku 2013 v podmienkach Slovenskej republiky.

OPII vychádza priamo z týchto strategických dokumentov:

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020;
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 - 2020).

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

OPII ako strategický dokument s celoštátnym dosahom je podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov predmetom posudzovania vplyvov strategických dokumentov. Posudzovanie vplyvov zabezpečilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v spolupráci s Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky. Posudzovanie bolo vykonané podľa § 17 ods. 2 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“) a s uplatnením príslušných článkov Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie.

Príprava strategického dokumentu mala tento priebeh:

Popis aktivity	Ukončenie
Príprava a vypracovanie prvého návrhu strategického dokumentu	30.04.2013
Príprava a vypracovanie druhého návrhu strategického dokumentu	28.06.2013
Príprava a vypracovanie tretieho návrhu strategického dokumentu	31.08.2013
Príprava a vypracovanie štvrtého návrhu strategického dokumentu	4.10.2013
Príprava a vypracovanie piateho návrhu strategického dokumentu	9.10.2013
Predloženie a schválenie OPII na PVM	14.10.2013
Predloženie OPII na rokovanie vlády SR	apríl 2014
Predloženie OPII EK	máj 2014

Posudzovanie strategického dokumentu mal tento priebeh:

Popis aktivity	Začiatok	Ukončenie
Predloženie Oznámenia o strategickom dokumente na MŽP SR (spracoval obstarávateľ MDVRR SR, sekcia Operačného programu Doprava ako rezortný orgán v spolupráci s Ministerstvom financií SR)		06.08.2013
Zverejnenie Oznámenia o strategickom dokumente na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk) a webovom	02.08.2013	17.08.2013

sídle MF SR (www.informatizacia.sk), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku (Hospodárske noviny) a jeho pripomienkovanie		
Určenie Rozsahu hodnotenia obstarávateľom a zároveň rezortným orgánom v spolupráci s MŽP SR		16.09.2013
Zverejnenie Rozsahu hodnotenia a jeho pripomienkovanie na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk) a webovom sídle MF SR (www.informatizacia.sk), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku - Hospodárske noviny a jeho pripomienkovanie	18.09.2013	29.09.2013
Predloženie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu na MŽP SR (spracovala fy Enviconsult, spol. s r.o., Žilina)		19.11.2013
Zverejnenie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk) a webovom sídle MF SR (www.informatizacia.sk), MDVRR SR zverejnilo zároveň informáciu o podaní oznámenia aj prostredníctvom hromadného informačného prostriedku - Hospodárske noviny a jeho pripomienkovanie	19.11.2013	11.12.2013
Verejné prerokovanie správy o hodnotení o 11,00 hod. na MDVRR SR		03.12.2013
Určenie spracovateľa odborného posudku (MŽP SR)		10.12.2013
Odovzdanie odborného posudku obstarávateľom ako rezortným orgánom so zohľadnením cezhraničného posudzovania na MŽP SR		21.02.2014 2014
Vypracovanie stanoviska (MŽP SR)		február 2014
Zverejnenie stanoviska na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk), na webovom sídle MDVRR SR (www.mindop.sk) a webovom sídle MF SR (www.informatizacia.sk)		február 2014

Poznámka: V ďalšom procese (po ukončení procesu posudzovania vplyvov) zohľadní MDVRR SR ako rezortný orgán stanovisko MŽP SR v návrhu strategického dokumentu, spôsob

zohľadnenia pripojí k doložke vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie.

2. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Vláda Slovenskej republiky
Európska komisia

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie vlády Slovenskej republiky
Rozhodnutie Európskej komisie

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správa o hodnotení strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Operačný program Integrovaná štruktúra 2014 - 2020“ bola vypracovaná v zmysle zákona spracovateľom dokumentácie Enviconsult, spol. s r.o., Žilina, v novembri 2013. Správa o hodnotení bola vyhotovená podľa prílohy č. 4 zákona, s rešpektovaním všeobecných a špecifických požiadaviek určených v rozsahu hodnotenia a v súlade s náležitosťami Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Odborný posudok bol vypracovaný doc. RNDr. Katarínou Pavličkovou, CSc. Na základe určenia MŽP SR, odboru environmentálneho posudzovania listom č. 9634/2011/3.4/ml zo dňa 10.12.2013. Doc. Pavličková je zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb pre posudzovanie vplyvov podľa Vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z. ako fyzická osoba.

Spracovateľka odborného posudku konštatuje, že z formálneho hľadiska je správa o hodnotení štruktúrovaná podľa prílohy č. 4 zákona s prihliadnutím na určený rozsah hodnotenia. Z hľadiska úplnosti správy o hodnotení konštatuje, že predkladaný dokument umožňuje oboznámenie sa so strategickým dokumentom. Jednotlivé časti správy o hodnotení sú podľa nej vypracované prehľadne, výpovedne a kvalitne.

Pri záverečnom hodnotení uvádza, že vzhľadom na charakter predkladaného strategického dokumentu, a to v súvislosti s vypracovaním správy o hodnotení a ďalšími dostupnými informáciami je možné strategický dokument prijať s tým, že jednotlivé konkrétne projekty budú podrobne posúdené a zhodnotené podľa zákona v procese posudzovania vplyvov činností na životné prostredie (EIA) a v prípade potreby doplnené primeraným hodnotením vplyvov na územia sústavy Natura 2000.

V správe o hodnotení je návrh na zváženie realizácie projektov rýchlostná cesta R6 Mestečko - Púchov, rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce a R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška) alebo ich častí. Z jej pohľadu vzhľadom na identifikované pozitívne a negatívne vplyvy na životné prostredie a vzhľadom na došlé stanoviská, ako aj verejné prerokovanie (ani jedno z nich nevyklučuje menované rýchlostné cesty zo zoznamu projektov), nie je potrebné z pohľadu životného prostredia tieto úseky R6 a R2 eliminovať.

Dôležitou skutočnosťou pri výbere a zaradení konkrétnych projektov dopravnej infraštruktúry je podľa nej skutočnosť, že SR má právo v polovici programového obdobia na prehodnotenie stratégie. Takéto prehodnotenie si vyžiada realizáciu strategického environmentálneho hodnotenia zmien operačného programu.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

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

Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, sekcia kultúrneho dedičstva (list č. MK-2120/2013-221/21249 zo dňa 26.11.2013)

Ministerstvo kultúry SR nemá zásadné pripomienky.

Ostatné pripomienky sa týkajú správy o hodnotení, kde žiada opraviť v celom dokumente nesprávne použité terminológiu pre výrazy „kultúrne pamiatky, kultúrno-historické pamiatky“ na správne výrazy „národné kultúrne pamiatky, pamiatkové územia, miestne pamätihodnosti“ a prepracovanie zoznamu nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok podľa schváleného uznesenia vlády SR č. 411/2013.

Ministerstvo financií Slovenskej republiky, sekcia európskych fondov (list č. MF/007429/2012-541, 099350/2013 zo dňa 02.12.2013)

Ministerstvo financií SR nemá k návrhu strategického dokumentu pripomienky.

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky, odbor európskych politik EÚ (list č. 483.619/2013-EUPO zo dňa 02.12.2013)

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR nemá k predloženej správe o hodnotení pripomienky.

Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, sekcia ekonomiky, národný riaditeľ pre infraštruktúru (list č. SEEK/NRpI-14-28/2013 zo dňa 03.12.2013)

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

Pri realizácii zámerov vyplývajúcich z operačného programu žiada z hľadiska plnenia úloh na úseku obrany štátu plánovať verejno-prospešné práce na území Slovenskej republiky tak, aby nebola narušená, ani inak obmedzená činnosť a prevádzka vojenských objektov a vojenských zariadení, vrátane ich ochranných pásiem, a tiež prevádzka a činnosť ozbrojených síl vo vojenských obvodoch. Uvedené žiada zapracovať do predmetných dokumentov.

Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, sekcia informatiky a riadenia projektov (list č. 28924/2013/90-109544 zo dňa 03.12.2013)

Ministerstvo spravodlivosti SR nemá k návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom pripomienky.

Úrad Košického samosprávneho kraja (list č. 1172/2013/ORRPaIP/33020 zo dňa 03.12.2013)

Úrad Košického samosprávneho kraja súhlasí so správou o hodnotení strategického dokumentu a navrhovaným variantom riešenia.

Žiada rešpektovať nadradenú územnoplánovaciú dokumentáciu, tzn. Zmeny a doplnky ÚPN VÚC Košického kraja z r. 2009 a Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického kraja. V prípade, ak budú navrhnuté stavby a činnosti podliehať posudzovaniu vplyvov na životné prostredie, žiada tieto konkrétne investície posúdiť v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky (list č. OHŽP-7335/2013 zo dňa 04.12.2013)

Úrad verejného zdravotníctva SR uvádza, že z pohľadu hodnotenia dopadov predmetného strategického dokumentu na verejné zdravie v kontexte s hlavným zameraním na dopravnú infraštruktúru v SR sú dôležité tri oblasti: znečistenie ovzdušia, hluk z dopravy a úrazovosť, ale hluku nie je venovaná dostatočná pozornosť. Nie je zmienený pri zásadách výberu projektov, pri plánovaní použitia finančných nástrojov, ani ako ukazovateľ výstupov pre investície. Z toho dôvodu žiada:

V návrhu OP II:

- kapitolu Súhrnný obsah dokumentu (s. 6) doplniť vetu v poslednom odseku na konci „..... vrátane zdravia.“,
- prehľad kľúčových metodických, strategických a legislatívnych dokumentov (str. 9) doplniť o smernicu 2002/49/EC Európskeho parlamentu a Rady, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku,
- V správe o hodnotení: v kapitole V. - Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie doplniť opatrenie: pri navrhovaní dopravnej infraštruktúry rešpektovať podmienky ochrany zdravia vo vzťahu k zákonu č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a rešpektovať požiadavky vyplývajúce zo smernice 2002/49/EC Európskeho parlamentu a Rady, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku, vo svojom stanovisku úrad upozorňuje na niektoré nesprávne údaje v správe o hodnotení týkajúce sa zdravotných účinkov hluku a hlukových máp.

Bratislavský samosprávny kraj (list č. 15786/2013 zo dňa 05.12.2013)

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja upozorňuje na nesprávne používanú novú územnoplánovacia dokumentáciu, ktorá má správne zniet' Územný plán regiónu Bratislavského samosprávneho kraja (ÚPN R BSK).

Z hľadiska svojej pôsobnosti uvádza, že k prednostnému čerpaniu finančných prostriedkov pre dobudovanie diaľničného ťahu D1 a výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest mimo územia ako BSK nemá vážnejšie pripomienky.

Z hľadiska potrieb kraja požadujú v strategickom dokumente:

- zohľadniť postupnosť financovania: ako prvú vybudovať diaľnicu D4 v úseku Rusovce – Stupava (tzn. prepojenie diaľnice D2 okolo Bratislavy) a ako druhé vybudovať rozšírenie diaľnice D1 na plnohodnotný 6-pruh, prípadne s kolektormi,
- spresniť, či stanica Filiálka (regionálna stanica) bude v akejkoľvek podobe budovaná a z akých prostriedkov (podľa úradu nie je dostatočne definované riešenie bratislavského železničného uzla),
- doplniť zrevitalizovanie železničnej trate Zohor – Plavecký Mikuláš s predĺžením po Jablonicu,
- doplnenie inteligentných dopravných systémov aj na cesty II. a III. triedy v BSK.

K vodnej a leteckej doprave nemajú pripomienky.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, sekcia podporných programov (list č. 4498/2013-1200, 11689/2013-1220-32346 zo dňa 09.12.2013)

Ministerstvo hospodárstva SR s ohľadom na charakter rozvoja digitálnej ekonomiky v rámci Slovenskej republiky odporúča skoordinať a časovo zosúladiť realizáciu aktivít na podporu malých a stredných podnikateľov navrhovaných v rámci OPII s ďalšími strategickými

dokumentmi s celoštátnym dosahom ako je Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu Slovenskej republiky a pripravovaný Operačný program Výskum a inovácie (OP VaI) k návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom pripomienky. Veľmi pozitívne hodnotia, že strategický dokument odzrkadľuje a má v úmysle zaviesť do praxe niektoré odporúčania zákona o malých a stredných podnikoch.

Vo všeobecnosti považujú OPII ako aj správu o hodnotení za dobre pripravené, reflektujúce skutočný stav a identifikujúce kľúčové opatrenia potrebné pre rozvoj IKT služieb a digitálnej ekonomiky z pohľadu rozvoja MSP.

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, sekcia rozvoja vidieka (list č. 32363/2013 zo dňa 09.12.2013)

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR predkladá k návrhu strategického dokumentu zásadnú pripomienku:

V kapitole 9.1 Deliace línie s ostatnými EŠIF je pri Programe rozvoja vidieka uvedené N/A (netýka sa). Požaduje doplniť deliace línie resp. doplnkovosť aj s Programom rozvoja vidieka SR 2014-2020 v rámci prioritnej osi 7 Informatizácia spoločnosti (z dôvodu, že aj tento program bude prispievať k budovaniu širokopásmového internetu).

Prešovský samosprávny kraj (list č. 1901/2013/OD-013 zo dňa 10.12.2013)

Prešovský samosprávny kraj žiada o prehodnotenie zoznamu veľkých projektov a zaradenie akcie „Prešov – severný obchvat“, ktorá pomôže obyvateľom okresov Bardejov, Svidník a Vranov nad Topľou k nadradenej cestnej sieti.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny (list č. 7123/2013-2.1 zo dňa 11.12.2013)

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny uvádzajú, že za predpokladu dôsledného naplňania opatrení týkajúcich sa území Natura 2000 a rešpektovania všeobecných zásad a právnych predpisov v oblasti ochrany prírody krajiny nepredpokladajú pri uplatňovaní strategického dokumentu významné vplyvy na chránené územia a považujú správu o hodnotení za dostatočnú.

Upozorňujú na potrebu zahrnutia/publikovania postupu týkajúceho sa vydávania deklarácií Natura 2000 do programových dokumentov (manuálov), ktoré budú vypracované k OPII (tak, ako je to realizované aj v súčasnosti v rámci Operačného programu Doprava). Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, ako odborná organizácia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, poverená vydávaním deklarácií Natura 2000, poskytne v prípade potreby spracovateľom manuálov odbornú súčinnosť.

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, sekcia európskych programov a projektov (list č. Z56880-2013-OP zo dňa 12.12.2013)

Upozorňujú, že v správe o hodnotení sa nenachádzajú osobitne spracované vplyvy na prírodné liečivé zdroje a prírodné minerálne zdroje, ako aj vplyvy na klimatické podmienky priaznivé na liečenie chránené zákonom č. 538/2005 Z. z. Tieto vplyvy požadujú v ďalšom priebehu posudzovania rozpracovať.

Bratislavský samosprávny kraj, odbor stratégie, územného rozvoja a riadenia projektov (list č. 16876/2013-ETS zo dňa 13.12.2013)

OPII 2014-2020 venuje nedostatočnú pozornosť rozvoju ďalšieho prepojenia prímestskej dopravy a železničnej dopravy.

V OPII, prioritná os 3, Investičná priorita 7c), špecifický cieľ 2 a 3 navrhuje zohľadniť potreby realizácie 2. etapy IDS v BA kraji s dôrazom na aktivity: výstavby a modernizácia prestupových terminálov osobnej dopravy a ich napojení na cestnú sieť a výstavba záchytných parkovísk s väzbou na verejnú hromadnú dopravu aj mimo hl. mesta SR Bratislava. Ide najmä o nasledovné dopravné uzly koľajovej dopravy regionálneho významu: Devínska Nová Ves, Vysoká pri Morave, Plavecký Štvrtok, Veľké Leváre, Závod, Záhorská Ves, Zohor – Záhorie, Báhoň, Šenkvice, Svätý Jur – Pezinok, Reča, Veľký Biel, Bernolákovo, Ivanka pri Dunaji, Rovinka/Nové Košariská, Senec.

Riešenie špecifických požiadaviek 2. etapy IDS v BA kraji by bolo vhodné zohľadniť v texte OPII 2014-2020, uvedených špecifických cieľov v časti aktivity vhodnou formuláciou, ktorá upozorňuje na dôležitosť uvedených faktov.

Mesto Prievidza (list č. 1.1-2850-130681/2013 zo dňa 16.12.2013)

Primátorka mesta Prievidza navrhuje do OPII zahrnúť ešte jeden 8 740 m dlhý úsek R2, a to úsek Križovatka D1 – Mníchova Lehota, ktorého realizáciou by sa napojila rýchlostná cesta R2 priamo na diaľnicu D1.

Žilinský samosprávny kraj (list č. 6449/2013/ODaRR-002 zo dňa 19.12.2013)

Žilinský samosprávny kraj nemá pripomienky k strategickému dokumentu s celoštátnym dosahom.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia (list č. 6869/2013 - 3.4/ml zo dňa 7.1.2014)

Ministerstvo životného prostredia SR, sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia na základe došlých stanovísk od jednotlivých sekcií MŽP SR odporúča:

- v súvislosti s realizáciou ekoduktov upozorňuje na nesúlad v tabuľkách na str. 39, kde v tabuľke 7a) sú uvedené na realizáciu 2 ekodukty a v tabuľke 7b) na str. 60 sú uvedené 4 ekodukty,
- aby sa pri stavebných prácach financovaných z verejných zdrojov (predovšetkým pri výstavbe dopravných komunikácií a infraštruktúry) využíval upravený stavebný a demolačný odpad, stavebné materiály a výrobky, pri ktorých výrobe bol zhodnotený odpad (materiálovo, alebo energeticky) za podmienky, že spĺňajú funkčné a technické požiadavky, prípadne stavebné výrobky pripravené zo stavebných a demolačných odpadov,
- uplatniť potrebu zahrnutia/publikovania postupu týkajúceho sa vydávania deklarácií Natura 2000 do programových dokumentov (manuálov), ktoré budú vypracované k OPII (tak, ako je to realizované aj v súčasnosti v rámci Operačného programu Doprava). Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, ako odborná organizácia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, poverená vydávaním deklarácií Natura 2000, poskytne v prípade potreby spracovateľom manuálov odbornú súčinnosť.

Listom zo dňa 27. 11. 2013 bol zaslaný v súlade so zákonom č. 24/2006 Z.z. a Smernicou č. 2001/42/ES z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie všetkým okolitým štátom oznam, ktorého podstatná časť bola nasledovná:

MŽP SR ako strana pôvodu Vám predkladá vypracovanú správu o hodnotení vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“ a návrh dokumentu s celoštátnym dosahom „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“ na základe uplatnenia Článku 7 Smernice

2001/42/ES Európskeho parlamentu a rady z 27. júna 2001 o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie a Článku 10 Protokolu o strategickom environmentálnom hodnotení k Dohovoru o posudzovaní vplyvov presahujúcich štátne hranice.

Dovoľujeme si Vás požiadať o nasledujúce vyjadrenia:

1. Predpokladáte účasť na verejnom prerokovaní správy o hodnotení strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“, ktoré sa bude konať na národnej úrovni na MDVRR SR dňa 03.12. 2013?
2. Máte úmysel požiadať o konzultácie v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu s celoštátnym dosahom presahujúceho štátne hranice, ktoré by sa uskutočnili podľa vzájomného dohovoru medzi stranou pôvodu a dotknutou stranou. Konzultácie sa môžu uskutočniť buď písomnou odpoveďou na prípadné otázky z procesu pripomienkovania predložených dokumentov, alebo osobným stretnutím dotknutých strán.

V prílohe Vám posielame na elektronickom nosiči dát správu o hodnotení strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“ a návrh dokumentu s celoštátnym dosahom „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“.

Uvedená správa o hodnotení strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a návrh strategického dokumentu s celoštátnym dosahom „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“ boli zverejnené na webovom sídle MDVRR SR www.min.dop aj na webovom sídle MŽP SR (www.enviroportal.sk) na adrese: <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/operacny-program-integrovana-infrastruktura-2014-2020>.

Od dotknutých strán boli doručené tieto stanoviská:

Generalna dyrekcja ochrony środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko (list č. DOOŚ-tos.442.2.7.2013.wn.2 zo dňa 19.12.2013)

Poľská strana sa listom č. DOOŚ-tos.442.2.7.2013.wn.2 vyjadrila, že nakoľko predmetná diaľnica D3 v časti Skalité – hranica SR/Poľsko už bola v režime cezhraničného posudzovania hodnotená, nezúčastnia sa posudzovania vplyvov OPII na životné prostredie.

Ministerstvo životního prostředí ČR (list č. 3489/ENV/14 zo dňa 17.01.2014) (list č. 87283/ENV/13 zo dňa 05.12.2013) – stanovisko

Ministerstvo životného prostredia Českej republiky oznamuje, že podľa § 14b) zákona č. 100/2001 Sb. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších zákonov je potrebné pred tým, ako bude zaslané vyjadrenie MŽP k návrhu koncepcie, tento návrh zverejniť a rozoslať k vyjadreniu dotknutým správnym úradom a dotknutým územným samosprávnym celkom na území Českej republiky.

Ministerstvo životného prostredia v Českej republike listom č. 3489/ENV/14 následne oznámilo slovenskej strane, že k predloženému návrhu koncepcie nevyžaduje účasť na medzištátnych konzultáciách, keďže nemá žiadne zásadné pripomienky. Prípadné cezhraničné vplyvy jednotlivých navrhovaných projektov budú posudzované individuálne v režime posudzovania vplyvov činností na životné prostredie.

Toto stanovisko podoprelo vyjadreniami dotknutých správnych orgánov a dotknutých územných samosprávnych celkov v počte 22, z ktorých ani jedno neobsahovalo pripomienky, podnety alebo odporúčania.

Ministerstvo rozvoja vidieka, Odbor ochrany životného prostredia MR (list č. KmF/33 - 4/2013 zo dňa 21.01.2014) – vyjadrenie

Maďarská strana požiadala listom zo dňa 21.01.2014 o predĺženie lehoty na zaslanie svojho stanoviska k predmetnému dokumentu vzhľadom na skutočnosť, že správa o hodnotení bola zaslaná v angličtine a maďarské orgány potrebujú dlhší čas na jej preštudovanie. Zhrnutie v maďarskom jazyku nepovažovali za dostatočné. Túto lehotu stanovili do 21.02.2014.

Ministerstvo rozvoja vidieka, Odbor ochrany životného prostredia (list č. KmF/33 - 10/2014 zo dňa 18.02.2014) – stanovisko

Ministerstvo rozvoja vidieka Maďarska v liste č. KmF/33 - 10/2014 oznámilo, že nemá záujem zúčastniť sa na cezhraničných konzultáciách. Cezhraničné vplyvy navrhovaných projektov (týkajúce sa najmä vodnej dopravy, ciest a železníc) budú posudzované jednotlivo v režime posudzovania vplyvov činností na životné prostredie.

Ostatné strany k termínu vypracovania stanoviska nezaslali odpoveď.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery.

Verejné prerokovanie sa uskutočnilo 03.12.2013 v priestoroch Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR o 11,00 hod. Na rokovaní bolo prítomných 19 účastníkov vrátane zástupcov obstarávateľa a spracovateľa.

V rámci prerokovania bola predstavená samotná stratégia zástupcom MDVRR SR – Ing. Róbertom Felcanom, ktorý prezentoval hlavné body celého strategického dokumentu za oblasť dopravy a zástupkyňou Ministerstva financií SR – JUDr. Danielou Ďurdíkovou za oblasť informatizácie spoločnosti. Ďalej bola predstavená správa o hodnotení jej spracovateľom (prednesená Ing. Ivanom Pirmanom, Enviconsult, Žilina), ktorý sa zameral na predstavenie metodiky environmentálneho hodnotenia, metodický prístup k hodnoteniu prioritných osí a jednotlivých projektov zaradených do operačného programu, vrátane hodnotenia vplyvov na územia systému Natura 2000.

Pripomienky a otázky od 6 účastníkov sa týkali týchto okruhov: chýbajúce zaradenie severojužného prepojenia, alternatívnych návrhov vedenia rýchlostných komunikácií, širokorozchodnej železnice, prepojenia katastra portála a ZBGIS, realizácie R2, prehodnotenia zaradených projektov v zozname vybraných projektov, riešenia dopravy ako takého, podceňovania vodnej dopravy, nefinancovania leteckej dopravy.

Všetky otázky boli zodpovedané zástupcami predkladateľa a riešiteľa.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE KUMULATÍVNYCH

Z hľadiska strategického hodnotenia možno za kľúčové oblasti pôsobenia OPII považovať vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy, vplyvy na zdravie a vplyvy na územia sústavy Natura 2000. Tieto faktory ovplyvňujú strategické rozhodovanie z hľadiska priorit jednotlivých módov dopravy, optických káblov a známej lokalizácie projektov.

Vplyvy na obyvateľstvo a zdravie obyvateľov

Doprava vplýva negatívne na zdravotný stav obyvateľstva predovšetkým tvorbou emisií znečisťujúcich látok, hluku a dopravnou nehodovosťou.

Hluk z dopravy je najvýznamnejším rizikovým faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života a zdravia ľudí. Hlukovými vplyvmi z dopravy sú postihnuté najmä územia tesne ležiace pri exponovaných dopravných trasách. Podľa poznatkov zdravotníctva hluková hladina 65 dB(A) predstavuje hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Za najväčšieho producenta hluku je považovaná cestná doprava, nasleduje železničná doprava.

Významným vplyvom dopravy na zdravie ľudí je znečistenie ovzdušia emisiami. Výfukové plyny motorových vozidiel obsahujú stovky chemických látok v rôznych koncentráciách a s rôznymi účinkami na zdravie. Za najvýznamnejšie znečisťujúce látky vo vzťahu k zdraviu ľudí sa považujú oxidy dusíka, tuhé znečisťujúce látky a polycyklické aromatické uhľovodíky (PAH), z ktorých niektoré majú karcinogénny účinok (napr. benzo(a)pyrén). Karcinogénny účinok majú aj emisie polychlórovaných dibenzofuránov (PCDF) a polychlórovaných dibenzodioxínov (PCDD), ktoré sú nebezpečné už v stopových koncentráciách.

Medzi najzávažnejšie znečisťujúce látky z dopravy, s preukázateľnými negatívnymi účinkami na zdravie ľudí, patria emisie pevných prachových častíc suspendovaných v ovzduší, ktoré vznikajú pri prevádzke motorových vozidiel (spaľovanie pohonných hmôt, obrusovanie pneumatík, brzdového a spojkového obloženia, povrchu vozoviek a pod.). Ich nebezpečnosť nespočíva iba v ich mechanických vlastnostiach, ale aj v obsahu rizikových organických a anorganických látok (polyaromatické uhľovodíky, ťažké kovy, dusičnany, amónne ióny a pod.). V súčasnosti sa z celkového množstva tuhých znečisťujúcich látok venuje veľká pozornosť hlavne časticiam s veľkosťou pod 10 μm (PM₁₀), ktoré môžu prenikať do dýchacieho traktu (inhalovateľná frakcia).

Problematickou skupinou znečisťujúcich látok sú aj oxidy dusíka. Viac ako 90 % oxidov dusíka je emitovaných vo forme oxidu dusného (N₂O). Vo vzduchu sa však tento plyn rýchlo mení na oxid dusičitý (NO₂). Emisie N₂O ničia ozónovú vrstvu a predstavujú tiež tzv. skleníkový plyn spôsobujúci klimatické zmeny. Cestná doprava sa podieľa celosvetovo až 51 % na emisiách oxidov dusíka. Oxid dusičitý NO₂ pôsobí ako dráždivý plyn. Je asi z 80 – 90 % pohlcovaný dýchacími cestami. Oxidy dusíka spôsobujú mierne až ťažké zápaly priedušiek alebo pľúc.

Zakladanie optických káblov pod povrch sa dlhodobo neprejaví na zdravotnom stave obyvateľstva.

Implementácia aktivít OPII bude mať významný priaznivý vplyv na zdravie ľudí predovšetkým v súvislosti so zvýšením bezpečnosti dopravy. K tomuto prispievajú intervencie do všetkých módov dopravy, avšak najvýznamnejší prínos sa dá očakávať v súvislosti s vybudovaním nových úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a obchvatov miest na cestách I. triedy. Prínosom bude aj vybudovanie mimoúrovňových priecestí v súvislosti s modernizáciou železničnej infraštruktúry.

Pozitíva možno očakávať aj 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.

Z hľadiska emisnej záťaže obyvateľstva bude vývoj sledovať trendy uvedené vyššie, pri hodnotení stavu ovzdušia. V lokálnej mierke realizácia projektov dopravnej infraštruktúry prispeje k zlepšeniu stavu lepším rozložením záťaže v území.

Aktivity prioritnej osi 7 Informatizácia spoločnosti tak isto vedú k zvýšenej bezpečnosti obyvateľov vzhľadom na možnosti ich včasnej informovanosti.

Z hľadiska kvality života a pohody obyvateľov majú predmetné aktivity dočasné negatívne vplyvy počas výstavby.

Z hľadiska socioekonomických dopadov môžeme všetky vplyvy hodnotiť ako pozitívne z dlhodobého charakteru.

Z hľadiska kultúrnych pamiatok všeobecne možno konštatovať priaznivý vplyv rozvoja dopravnej infraštruktúry pri projektoch, ktoré znamenajú odľahčenie intenzity dopravy v sídelných útvaroch, kde sú kultúrne pamiatky ohrozované vibráciami a emisiami z dopravy.

Kultúrne pamiatky však môžu byť výstavbou dopravnej infraštruktúry, resp. ukladaním optických káblov priamo ohrozené. V tejto kategórii ohrozenia sú predovšetkým archeologické lokality, hlavne s neodkrytými archeologickými nálezmi.

Ako významné negatívne trvalé vplyvy sú hodnotené hluk počas prevádzky, emisie z dopravy a riziko dopravných nehôd.

Ako významné pozitívne trvalé vplyvy sú hodnotené vplyvy na socioekonomickú sféru.

Ako významné negatívne dočasné vplyvy sú hodnotené emisie a hluk počas výstavby.

Vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy

Okrem vplyvu znečistenia na ľudské zdravie má produkcia exhalátov motorových vozidiel významný podiel aj v globálnych dôsledkoch znečistenia ovzdušia, akými sú acidifikácia a zmena klímy v dôsledku produkcie skleníkových plynov (predovšetkým CO₂, CH₄, N₂O).

Dominantný podiel na celkovej produkcii skleníkových plynov z dopravy má cestná doprava, ktorá vyprodukuje až 96,32 % CO₂, pričom tento plyn tvorí dominantnú zložku v zložení skleníkových plynov. Pri strategickom environmentálnom posudzovaní OPII je preto kľúčovou otázkou, akým spôsobom tento strategický dokument podporuje rozvoj environmentálne prijateľnejších druhov dopravy, akými sú železničná, vodná a verejná osobná doprava.

Z hľadiska celkovej produkcie emisií z dopravy a produkcie emisií skleníkových plynov nie je možné v blízkej dobe očakávať zlepšenie stavu, najmä s ohľadom na očakávaný pokračujúci nárast automobilizácie a s tým spojený nárast dopravných intenzít na cestnej sieti. Tento nárast je však takmer nezávislý od realizácie projektov zaradených do OPII, resp. tieto ho len mierne podporujú zlepšením kvality cestnej infraštruktúry. Určitou kompenzáciou tohto negatívneho trendu bude znižovanie emisných faktorov motorových vozidiel, ktorého účinok však nie je možné presnejšie kvantifikovať.

Prínos v tejto oblasti budú znamenať tie opatrenia, ktoré podporujú presun cestnej dopravy na železničnú, budovanie terminálov intermodálnej dopravy, rozvoj VOD, systémy riadenia dopravy a rozvíjanie IKT.

V regionálnej mierke a z hľadiska lokálneho územného rozloženia emisií možno očakávať zlepšenie hlavne v regióne severozápadného a východného Slovenska. Vybudovanie nových úsekov diaľnic a rýchlých ciest, ako aj skvalitnenie železničnej infraštruktúry v týchto regiónoch bude znamenať pokles dopravných intenzít na existujúcej dopravnej sieti a tým zníženie imisnej záťaže v sídlach.

Infraštruktúrne zámery informatizácie spoločnosti nemajú významný vplyv na ovzdušie a klimatické pomery.

Ako významný negatívny trvalý vplyv je hodnotený hluk

Ako významné negatívne dočasné vplyvy sú hodnotené emisie a hluk počas výstavby.

Vplyvy na pôdu, reliéf a horninové prostredie

Prioritným vplyvom na pôdu pri realizácii projektov dopravnej infraštruktúry a infraštruktúry informatizácie spoločnosti je trvalý záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a počas výstavby aj dočasný záber pôdy pri budovaní prístupových ciest, manipulačných pásov, stavebných dvorov, depóniách humusu a pod. Pri diaľničných stavbách, ktoré majú nároky na záber pôdy najvyššie, je záber pôdy cca 3 ha na kilometer dĺžky.

Záber pôd pre výstavbu je z celospoločenského hľadiska nevyhnutnosťou. Pri zábere a ochrane poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať v súlade so zákonom o ochrane pôdy. Ochrana poľnohospodárskej pôdy pri nepoľnohospodárskom využití je zabezpečená ochranou najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu BPEJ. Strategicky a národohospodársky významné investície schválené uznesením vlády SR zakladajú dôvod na možný záber osobitne chránených poľnohospodárskych pôd v odôvodnenom rozsahu. Plošné rozmiestnenie najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v danom území je potrebné zvažovať pri výbere variantov trás dopravnej infraštruktúry.

Počas prevádzky stavieb dopravnej infraštruktúry sa nepredpokladajú významné vplyvy na kvalitu pôdy. Výnimkou sú prípady potenciálnej kontaminácie pôd v dôsledku havárie, spojenej s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok.

Realizácia projektov cestnej a železničnej dopravy bude mať priamy vplyv na horninové prostredie a reliéf najmä pri budovaní tunelov, vysokých násypov a hlbokých zárezov. Medzi významné vplyvy možno zaradiť predovšetkým narušenie stability svahov, aktiváciu zosuvov, vznik erózie, urýchlenie procesov zvetrávania a potenciálnu kontamináciu horninového prostredia. Nepriamym vplyvom na horninové prostredie a reliéf je potreba získavania stavebných surovín (otváranie zemníkov, zvýšená ťažba v existujúcich lomoch) a v niektorých prípadoch aj potreba ukladania prebytočného alebo nepoužiteľného materiálu z výkopov a razenia tunelov.

**Ako významný negatívny trvalý vplyv je záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy.
Ako významný negatívny dočasný vplyv je hodnotené ohrozenie stability horninového prostredia.**

Vplyvy na vodu

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže vo všeobecnosti ovplyvniť kvalitu a režim povrchových vôd a podzemných vôd a odtokové pomery. Z kvalitatívneho hľadiska je to predovšetkým možnosť kontaminácie vôd ropnými látkami počas výstavby pri poruchách a haváriách stavebných mechanizmov a dopravnej techniky. Kritickými miestami sú križovania povrchových tokov, ich úpravy a preložky. Infraštruktúrne projekty informatizácie spoločnosti by nemali mať významný vplyv regionálneho charakteru, skôr môžeme hovoriť o lokálnych vplyvoch.

Z hydrologického hľadiska je nepriaznivou skutočnosťou tendencia odvádzať vody z povrchového odtoku z povrchu cestných komunikácií a iných spevnených plôch kanalizáciou priamo do recipientov, čo sa v rámci povodí negatívne odzrkadľuje na vývoji povodňových situácií.

Z hľadiska povodňovej ochrany je pri budovaní prvkov dopravnej infraštruktúry potrebné zachovať, eventuálne zlepšiť odtokové pomery daného územia. Je potrebné vyvarovať sa zmenšovaniu prietoku profilu, resp. budovaniu prekážok pre prechod veľkých vôd.

V období prevádzky cestných komunikácií môžu byť povrchové vody znečisťované priamym odvádzaním vôd z povrchového odtoku z vozovky do recipientu. Zraniteľnosť povrchových vôd závisí od veľkosti prietoku. Ovplyvnenie kvality vody v povrchovom toku

je spravidla dočasného charakteru, avšak z hľadiska vplyvu na vodné ekosystémy ide o vplyv mimoriadne závažný a nezvratný. Dlhodobý charakter má akumulácia niektorých kontaminantov v dnových sedimentoch (ťažké kovy, organické látky). Tieto aspekty je potrebné zvažovať pri návrhu odvodnenia vozovky a iných spevnených plôch.

Ovplyvnenie režimu podzemných vôd je možné hlavne v prípade stavebného zásahu do zvodnenej vrstvy. K takémuto zásahu dochádza predovšetkým pri výstavbe hlbokých zárezov alebo tunelov. Zníženie hladiny podzemnej vody môže priamo ovplyvniť výdatnosť zdrojov podzemnej vody a nepriamo aj biotopy závislé na vodnom režime. Infraštruktúrne projekty informatizácie spoločnosti by nemali mať významný vplyv regionálneho charakteru, skôr môžeme hovoriť o lokálnych vplyvoch.

Osobitnou kategóriou vplyvov je kolízia projektu s vodohospodársky chránenými územiaми - chránenými vodohospodárskymi oblasťami, vodárenskými zdrojmi a ich ochrannými pásmami.

Špecifické postavenie majú zdroje prírodných liečivých vôd alebo prírodných minerálnych vôd, ktoré sú taktiež chránené ochrannými pásmami. Vo väčšine prípadov je výskyt týchto vôd viazaný na hlboké hydrogeologické štruktúry, ktoré sú chránené pred znečistením dostatočne hrubou vrstvou menej priepustných sedimentov. Potenciálne riziko môže predstavovať drénovanie horninových masívov pri razení tunelov, ktoré môže zasiahnuť oblasť tvorby a formovania minerálnych a termálnych vôd.

Vo vzťahu k požiadavkám Rámcovej smernice o vodách majú vo všeobecnej rovine kontroverzné postavenie projekty vodnej dopravy. Lodná doprava je na jednej strane považovaná za „najekologickejšiu“ dopravu, na druhej strane, spolu s výstavbou vodných diel na vodných tokoch a protipovodňovými opatreniami bola jednou z hlavných hybných síl, ktoré boli príčinou antropogénnych zásahov do riečneho systému, predovšetkým hydromorfologických zmien. Environmentálnym cieľom Vodného plánu Slovenska je pritom eliminácia narušenia pozdĺžnej kontinuity riek a biotopov na úroveň konzistentnú s kritériami dobrého ekologického stavu/ potenciálu.

Ako významný negatívny trvalý vplyv sú hodnotené eventuálne hydromorfologické zmeny útvarov povrchových vôd vplyvom stavieb vodnej infraštruktúry a ovplyvnenie odtokových pomerov územia.

Ako významné negatívne dočasné vplyvy sú hodnotené znečisťovanie povrchových a podzemných vôd zo spevnených plôch, ohrozenie kvantity vodárenských zdrojov výstavbou tunelov a zárezov, ohrozenie kvality povrchových vôd, podzemných vôd a vodárenských zdrojov.

Vplyvy na biotu a krajinu

Dopravné stavby a ich prevádzka majú preukázateľné negatívne vplyvy na biotu, chránené územia a krajinu. Zvyšovanie dopravného zaťaženia územia, zvyšovanie hustoty dopravných koridorov a zvyšovanie intenzity prepravy negatívne vplyvy zosilňujú a pridružuje sa tiež kumulatívny efekt s činnosťami, ktoré sa v takto intenzívne využívanom území realizujú.

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry (počas výstavby a prevádzky) a infraštruktúry informatizácie (počas výstavby) môže ovplyvniť faunu, flóru a biotopy v dotknutom území a jeho okolí. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno vo všeobecnosti rozdeliť na:

- primárne pôsobiace najmä počas výstavby (zánik biotopu, výrub drevín s ochrannou funkciou v intenzívne poľnohospodársky využívanej krajine),
- sekundárne pôsobiace počas výstavby aj počas prevádzky (usmrcovanie živočíchov,

- fragmentácia biotopov, obmedzenie migrácie, znečistenie posypovými materiálmi, výfukovými plynmi, hlukom, svetlom, zmena vodného režimu, klímy),
- terciárne pôsobiace počas prevádzky (prenikanie nových často invázných druhov do okolia, rozvoj sídiel, technickej infraštruktúry, priemyslu, rekreácie, v dopravne sprístupnených oblastiach).

Priamym vplyvom je deštrukcia až fyzická likvidácia biotopov pri výstavbe. Tento vplyv nie je zmierniteľný. Pri výstavbe dochádza k fragmentácii krajiny a biotopov, kde dopravná infraštruktúra predstavuje bariéry pre migrujúce voľne žijúce živočíchy. Bariérový efekt znižuje priechodnosť krajiny a má vážne ekologické dôsledky, ako je zmena živočíšnych spoločenstiev, vytváranie metapopulácií, znižovanie biologickej diverzity a zvýšenie rizika vymretia (extinkcie) ohrozených druhov. Druhy živočíchov v rámci týchto malých a izolovaných areálov majú obmedzené potravinové zdroje, výber partnerov a podmienky pre pohyb. Malé a izolované populácie sú náchylné k vyhynutiu vzhľadom k inbreedingu - príbuzenskému kríženiu. Medzi potenciálne najviac ohrozené patria niektoré druhy veľkých cicavcov najmä šelmy. Menšie cicavce nie sú existenciou uzavretých komunikácií zvyčajne významne ovplyvňované. Ich populácie, osídľujúce výseky krajiny vymedzené uzavretou komunikačnou sieťou, sú dostatočne početné a ostrovný efekt sa u nich neprejavuje tak výrazne. Navyše drobné cicavce nachádzajú dostatok možnosti na prekonanie bariéry v podobe početných priepustov, ktoré sú pre väčšie zvieratá nevyužiteľné.

Ohrozenie biodiverzity fragmentáciou územia je vypuklé v spojení so zhoršením priečnej priechodnosti dopravných stavieb spôsobenej zvýšenou intenzitou prepravy. Modernizovaná dopravná infraštruktúra zvyšovaním intenzity prepravy a zvýšením prejazdovej rýchlosti zvyšuje pôsobenie bariérového efektu. Následne dochádza k riziku stretov zveri s motorovými vozidlami pri lokálnej migrácii za potravou, k mortalite živočíchov a fyzickému úbytku jedincov. Relatívne často sú usmrcované zajace, chrčky, hraboše, lasice, ježe, veľké druhy kopytníkov a mäsožravcov (jeleň, srnec, sviňa divá, vydra, medveď). Najčastejšie dochádza ku kolíziám živočíchov s vlakmi a automobilmi v miestach križovania, alebo priblíženia migračných koridorov. Najvyššia frekvencia nehôd je v úsekoch ciest prechádzajúcich lesnými komplexmi alebo pozdĺž lesa.

Mortalita niektorých skupín živočíchov (napr. obojživelníky) pravidelne migrujúcich v reprodukčnom období je v silne zaťažených dopravných úsekoch výnimočne vysoká. Bez špeciálnych technických opatrení (podchody, navádzacie steny a pod.) hrozí zánik celých populácií.

Fragmentácia biotopov je jedným z významných faktorov prispievajúcim k úbytku biodiverzity a narúšaniu ekosystémov. Budovanie infraštruktúry tradične patrí k činnostiam, ktoré takúto fragmentáciu spôsobujú. Rozvoj udržateľnej dopravy znamená aj zosúladienie požiadaviek na budovanie infraštruktúry s požiadavkami životného prostredia, takže nové iniciatívy musia byť realizované spôsobom, ktorý predstavuje minimálny negatívny vplyv na ekosystémy a biodiverzitu, no zároveň budú navrhnuté a realizované iniciatívy na zvýšenie konektivity biotopov v oblastiach s existujúcou infraštruktúrou (napr. budovaním ekoduktov, úprava sklenených plôch okolo diaľnic, ochranné prvky na elektrických vedeniach).

Hlukové a svetelné zaťaženie okolia diaľnice bude pôsobiť rušivo na voľne žijúce živočíchy. Prejavuje sa stresový vplyv dopravného ruchu na kondíciu a reprodukčný potenciál živočíšnych druhov. Pozorovateľné sú zmeny správania pod vplyvom stresu. Medzi ďalšie negatívne externality ovplyvňujúce rastové a vývinové procesy rastlinných a živočíšnych druhov patria exhaláty z dopravy, prašnosť prostredia, chemické látky z posypových solí.

K degradácii biotopov dochádza aj šírením nepôvodných a invázných druhov pozdĺž komunikácií, čo je ovplyvnené troma mechanizmami: zmenou podmienok stanovišť, uľahčením invázie cudzích druhov po predchádzajúcom vytlačení pôvodných druhov a

umožnením ľahšieho pohybu rozširovania prostredníctvom živočíchov alebo človeka. Dochádza k zmenám druhového zloženia na pozemkoch v blízkom okolí budovaných komunikácií, k výsadbe nepôvodných druhov, odolných voči exhalátom, ale s výrazným inváznym potenciálom.

Pri výstavbe a modernizácii dopravných sietí dochádza k vplyvom na vodné ekosystémy. Výstavba komunikácií v členitom teréne si vyžaduje premostenia, preložky vodných tokov a spevnenia korýt technickými úpravami. Dochádza k fyzickému poškodzovaniu až likvidácii biotopov, k mechanickému narušovaniu vodných ekosystémov pri preložkách tokov (prejazdy, zakaľovanie tokov), k strate prirodzených úsekov tokov vynútenou reguláciou, k výrubom brehových porastov, ku skracovaniu vodných tokov, lokálnemu zrýchleniu prietokov a degradácii kvality pobrežných ekosystémov. Zhoršujú sa podmienky na neresiskách. Vodné priepusty sú častými bariérami pri migrácii rýb. Stavba komunikácií eróziou pôdy zvyšuje množstvo sedimentov vo vodných tokoch.

Výstavba dopravnej infraštruktúry v chránených územiach môže vážne ovplyvniť integritu chránených území, a ohroziť predmety ich ochrany.

Kritérium krajiny zahŕňa aj vplyvy na charakter a integritu krajiny, predovšetkým v oblastiach so vzácnou prírodnou scenériou. Dopravné stavby môžu narušiť krajinný ráz a indukovať urbanizáciu dovtedy voľnej krajiny. Môže dochádzať k zmene krajinného rázu a krajinného vzhľadu v dôsledku veľkoplošných terénnych úprav pri budovaní násypov a zárezov, stožiarových stavieb, mostov a mimoúrovňových križovatiek. Presuny hmôt menia krajinu a vznikajú nové antropogénne biotopy. realizáciou sa mení aj štruktúra krajiny.

Ako významné trvalé negatívne vplyvy sú hodnotené: ovplyvnenie chránených území vrátane území Natura 2000, priamy úbytok biotopov, ovplyvnenie migračných koridorov, ovplyvnenie biodiverzity, fragmentácia ekosystémov a krajiny, ovplyvnenie vzhľadu krajiny, ovplyvnenie rázu krajiny.

Ako významné dočasné negatívne vplyvy sú hodnotené všetky vyššie uvedené vplyvy počas výstavby.

NAJVÝZNAMNEJŠIE KUMULATÍVNE A SYNERGICKÉ VPLYVY

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

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

Synergický pozitívny vplyv bude spojený aj so zvýšením plynulosti dopravy a zlepšením technického stavu vozoviek, ktorý bude mať za následok zníženie merných emisií vozidiel.

Realizácia projektov dopravnej infraštruktúry môže vyvolať kumulatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie spoločným pôsobením viacerých projektov zahrnutých do OPII, spoločným pôsobením vplyvov projektov OPII a existujúcich zdrojov v území, alebo budúcich plánovaných stavieb.

Hodnotenie kumulatívnych vplyvov je možné zamerať na územia, v ktorých sa majú realizovať projekty zahrnuté do OPII, pričom z hľadiska lokalizácie projektov môžeme hovoriť o 4 oblastiach:

- región Severozápadné Slovensko, oblasť Stredné a Horné Považie a Kysuce,
- región Severozápadné Slovensko, oblasť Turiec a Liptov,
- región Východné Slovensko, oblasť Spiš, aglomerácia Prešov - Košice, Rožňava, Strážske, Čierna nad Tisou,
- región Západné Slovensko, oblasť Bratislava.

Z vyhodnotenia vyplývajú pozitíva v kumulatívnom pôsobení projektov v oblasti zlepšenia dopravných služieb, podpory sociálnej inklúzie, príležitostí pre hospodársky rozvoj regiónov a zvyšovania potenciálu pre informovanosť spoločnosti. Očakáva sa vo všeobecnosti aj priaznivý vplyv na zdravie odvedením cestnej dopravy mimo sídelných útvarov s lepším rozložením hlukovej a imisnej záťaže v rámci územia.

Hospodársky rozvoj a realizácia konkrétneho infraštrukturálneho projektu na druhej strane vyvoláva tlak na zložky ochrany prírody a krajiny. Vo viacerých prípadoch dochádza ku kumulatívnym vplyvom na územia sústavy Natura 2000.

Súčasná realizácia viacerých projektov môže vyvolať zvýšené nároky na zdroje surovín, ktoré sa v mnohých prípadoch nepodarí pokryť z existujúcich ložísk surovín a bude potrebné otvárať ložiská nové. Túto problematiku bude potrebné riešiť v rámci prípravy projektov a eventuálne nové ložiská vopred posúdiť v procese EIA.

Z hľadiska synergie pôsobenia aktivít zahrnutých do OPII, možno konštatovať pozitívny vplyv. Rozloženie aktivít v rámci jednotlivých módov dopravy je proporcionálne a vytvára priaznivé podmienky pre vzájomné pozitívne pôsobenie dopravného systému SR z hľadiska udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu a tvorby pracovných miest. Synergické pôsobenie pozitív sektorov železničnej dopravy, verejnej dopravy a rozvoja IKT do určitej miery vyvažuje negatíva, ktoré so sebou prináša rozvoj cestnej dopravy.

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

Rozmiestnenie území sústavy NATURA 2000 je výrazným limitujúcim faktorom ovplyvňujúcim rozvoj dopravnej infraštruktúry, ale aj iných hospodárskych aktivít. V súčasnosti je na Slovensku vyhlásených 473 území európskeho významu, ktoré zaberajú 11,9 % rozlohy SR a 41 chránených vtáčích území so záberom 26,2 % rozlohy SR.

Z veľkých projektov zaradených do OPII bol priamy kontakt s územiaми NATURA 2000 identifikovaný pri 5 projektoch cestnej dopravy a 2 projektoch železničnej dopravy. Potenciálny konflikt, vymedzený koridorom 1000 m, bol identifikovaný pri 3 projektoch cestnej dopravy a 2 projektoch železničnej dopravy.

Zosúladienie priorít rozvoja dopravnej infraštruktúry a informatizácie spoločnosti zabezpečujúcej hospodársky rast, znižovanie nezamestnanosti a odstraňovanie disparít medzi regiónmi so záujmami ochrany prírody vyžaduje najst' v mnohých prípadoch kompromisné riešenia. V prípadoch, kde sa nie je možné vyhnúť zásahom do chránených území a kde neexistujú alternatívne riešenia, je potrebné hľadať akceptovateľné zmiernujúce opatrenia, prípadne kompenzačné opatrenia. Jediným priechodným riešením konfliktov s územiaми sústava NATURA 2000 je plné zosúladienie postupov prípravy investícií s požiadavkami čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

Opatrenia je potrebné realizovať na úrovni konkrétnych projektov na základe výsledkov procesu EIA a následného procesu stavebného povolenia podľa stavebného zákona (územné rozhodnutie, stavebné povolenie). Hodnotenie vplyvov na územia NATURA 2000 u existujúcich rozpracovaných projektov bude potrebné riešiť v rámci štúdií realizovateľnosti.

Hodnotenia na úrovni SEA nemôže byť plnohodnotné vo vzťahu k požiadavkám definovaným v Metodickvej príručke k ustanoveniam článkov 6(3) a 6(4) smernice 92/43/EHS o ochrane biotopov, voľne žijúcich živočíchov a voľne rastúcich rastlín. Je ich možné aplikovať v prípadoch, keď sa rozhoduje o koridoroch dopravných trás, ktoré kolidujú s územiaми sústavy NATURA 2000 a je možnosť výberu koridoru s menším vplyvom, resp. bez vplyvu. V SR sú už koridory dopravných trás dlhodobo určené na základe strategických rozhodnutí vychádzajúcich z Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS 2001), ktorá definuje kooperačné väzby medzi polycentrickými sústavami sídiel a ťažiskami osídlenia. Tieto koridory boli určené v súlade s medzinárodnými dohovormi. Okrem toho, mnohé z projektov v rámci siete diaľnic a rýchlostných ciest, sú už fixované začiatkami, resp. ukončeniami už sprevádzkovaných úsekov, prípadne úsekov vo výstavbe. Posudzovanie alternatív menšieho zásahu do území sústavy Natura 2000 je tak možné realizovať iba pri konkrétnych projektoch, teda na úrovni posudzovania vplyvov činností na životné prostredie (EIA).

Projekty zaradené do OPII prešli takmer všetky posudzovaním na úrovni EIA, avšak vzhľadom na rôznu dobu ich spracovania, je úroveň hodnotenia vplyvov na územia NATURA 2000 pri jednotlivých projektoch rôzna. MDVRR SR zabezpečilo v roku 2012 vypracovanie Štúdie dopadov sústavy Natura 2000 na dopravnú infraštruktúru (Dopravoprojekt, 2012), ktorej cieľom bolo identifikovať a vyhodnotiť konflikt pripravovanej dopravnej infraštruktúry so sústavou NATURA 2000. V rámci strategického posudzovania projektov zaradených do OPII bola vykonaná analýza ich stretov s územiaми NATURA 2000, vrátane potenciálnych vplyvov na územia Natura 2000 vymedzených koridorom šírky cca 1000 m.

Ide o tieto konkrétne projekty:

D1 Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka (konflikt v koridore 1 000 m s SKCHVU028 Strážovské vrchy a SKUEV0256 Strážovské vrchy):

Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy NATURA 2000, potenciálne vplyvy prevádzky diaľnice na predmet ochrany sú na úrovni SEA hodnotené ako nevýznamné.

Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.

D1 Privádzač Lietavská Lúčka – Žilina (konflikt v koridore 1 000 m s SKUEV0667 Slnčné skaly)

Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy NATURA 2000, potenciálne vplyvy prevádzky diaľnice na predmet ochrany sú na úrovni SEA hodnotené ako nevýznamné.

Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.

D1 Lietavská Lúčka - Višňové – Dubná Skala (priamy kontakt s SKCHVU013 Malá Fatra a konflikt v koridore 1 000 m s SKUEV0252 Malá Fatra)

Navrhovaná trasa nezasahuje do žiadnej lokality sústavy NATURA 2000, potenciálne vplyvy prevádzky diaľnice na predmet ochrany sú na úrovni SEA hodnotené ako nevýznamné.

Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.

D1 Turany – Hubová (priamy kontakt s SKCHVU013 Malá Fatra, priamy kontakt s SKUEV0238 Veľká Fatra, SKUEV0252 Malá Fatra, SKUEV0253 Váh, konflikt v koridore SKUEV0663 Šíp, SKUEV0254 Močiar, SKUEV0243 Orava)

Hodnotenie dodatočných technických opatrení na zmiernenie vplyvov diaľnice D1 (v 10/2012) preukázalo, že projekt po realizácii zmiernujúcich vplyvov nebude mať významný vplyv na územia Natura 2000. Ďalšie kroky podľa Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch nie sú potrebné.

V ďalších etapách prípravy projektu bude potrebné detailne rozpracovať všetky navrhované zmiernujúce opatrenia, v spolupráci s odborníkmi pre danú oblasť.

D1 Hubová - Ivachnová (konflikt v koridore 1 000 m s SKCHVU050 Chočské vrchy a SKCHVU033 Veľká Fatra, priamy kontakt s SKUEV0253 Váh, konflikt v koridore SKUEV0305 Choč, SKUEV0238 Veľká Fatra)

V rámci primeraného hodnotenia realizovaného v roku 2013 bolo konštatované, že projekt nebude mať významný vplyv na lokality NATURA 2000. Na základe nezistení významných účinkov možno hodnotenie považovať za ukončené.

D1 Budimír – Bidovce (konflikt v koridore 1 000 m s SKCHVU009 Košická kotlina a SKCHVU025 Slanské vrchy)

Podľa informácií NDS v súčasnosti prebieha hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch a predbežné hodnotenie neindikuje možnosť významných vplyvov. V ďalšej príprave projektu bude potrebné postupovať podľa výsledkov v súčasnosti prebiehajúceho hodnotenia.

R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (priamy kontakt s SKCHVU027 Slovenský kras a konflikt v koridore 1 000 m s SKUEV0352 Hrušovská lesostep a SKUEV 0356 Horný vrch)

Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch bude súčasťou Štúdie realizovateľnosti, ktorá sa v súčasnosti pripravuje. Odporúča sa postupovať podľa výsledkov hodnotenia vypracovaného v rámci Štúdie realizovateľnosti.

R2 Šaca - Košické Oľšany (priamy kontakt s SKCHVU009 Košická kotlina)

Podľa informácií NDS hodnotenie vplyvov podľa čl. 6(3) a 6(4) Smernice o biotopoch bude súčasťou Štúdie realizovateľnosti, ktorá sa v súčasnosti pripravuje. Odporúča sa postupovať podľa výsledkov hodnotenia vypracovaného v rámci Štúdie realizovateľnosti.

ŽSR, Liptovský Mikuláš - Poprad-Tatry (priamy kontakt s SKUEV0309 Poprad)

Vzhľadom na rekonštrukciu mosta, ktorý križuje ÚEV Poprad v pôvodnej polohe, sú potenciálne vplyvy na predmet ochrany hodnotené ako nevýznamné.

Vzhľadom na nevýznamnosť vplyvov, ďalšie hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) nie je potrebné.

ŽSR, Poprad-Tatry – Krompachy (konflikt v koridore 1 000 m s SKCHVU053 Slovenský raj, SKUEV0139 Gánovské slaniská, SKUEV0708 Primovské skaly, SKUEV0782 Vydrnícka slatina a SKUEV0784 Mašianske sysľovisko)

Zámer vypracovaný v roku 2006 sa okrem identifikácie lokalít vplyvmi na územia Natura 2000 podrobnejšie nezaoberal. Hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch nebolo vykonané. Mieru zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch.

ŽSR, Kysak – Košice (konflikt v koridore 1000 m s SKCHVU036 a SKUEV0328 Str. Pohornádie)

Zámer vypracovaný v roku 2006 sa vplyvmi na územia NATURA 2000 nezaoberal. Mieru zásahu bude potrebné posúdiť v nasledujúcej etape prípravy stavby postupmi v zmysle Metodiky k ustanoveniam čl. 6(3) a (4) smernice o biotopoch ŽSR.

Dostavba zriaďovacej stanice Žilina - Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina (konflikt v koridore 1 000 m s SKCHVU013 Malá Fatra a priamy konflikt s SKUEV0221 Varínka)

Vzhľadom na rekonštrukciu mosta, ktorý križuje ÚEV Varínka v pôvodnej polohe a rozsah zásahu do ÚEV, sú potenciálne vplyvy na predmet ochrany hodnotené ako nevýznamné. Vzhľadom na nevýznamnosť vplyvov, ďalšie hodnotenie podľa čl. 6(3) a 6(4) nie je potrebné.

Z uvedenej analýzy vyplýva, že na úrovni súčasného poznania implementácia Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 pravdepodobne nebude mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany jednotlivých dotknutých lokalít a na integritu sústavy NATURA 2000. V ďalšom postupe je potrebné postupovať v zmysle odporúčaní pre jednotlivé projekty dopravnej infraštruktúry, ako aj infraštruktúry informatizácie spoločnosti.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie)

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov predmetného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie podľa ustanovení zákona a Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001, pri ktorom sa zväzil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov a to aj kumulatívnych a synergických 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, došlého stanoviska a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

schválenie „Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020“ za predpokladu dodržania podmienok uvedených v časti VI.3. tohto stanoviska s tým, že ak jednotlivé projekty podporované touto stratégiou budú spĺňať limity pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie, bude potrebné vykonať ich posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa zákona pred ich povolením podľa osobitných predpisov a v prípade potreby bude vykonané aj hodnotenie vplyvov na územia sústavy Natura 2000.

2. Odporúčaný variant

Na schválenie a realizáciu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020 sa odporúča strategický dokument s celoštátnym dopadom v znení, v ktorom bol predložený na posudzovanie vplyvov na životné prostredie upravený podľa akceptovaných pripomienok predkladaných počas procesu posudzovania.

3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, stanovísk a verejného prerokovania, strategický dokument s celoštátnym významom „Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020“ (OPII) nie je nutné prepracovať, alebo zásadne upraviť.

Odporúča sa zväziť dopracovanie strategického materiálu o žiadosť Bratislavského samosprávneho kraja:

- zohľadniť postupnosť financovania: ako prvú vybudovať diaľnicu D4 v úseku Rusovce – Stupava (tzn. prepojenie diaľnice D2 okolo Bratislavy) a ako druhé vybudovať rozšírenie diaľnice D1 na plnohodnotný 6-pruh, prípadne s kolektormi,
- spresniť, či stanica Filiálka (regionálna stanica) bude v akejkoľvek podobe budovaná a z akých prostriedkov (podľa úradu nie je dostatočne definované riešenie bratislavského železničného uzla),
- doplniť zrevitalizovanie železničnej trate Zohor – Plavecký Mikuláš s predĺžením po Jablonicu,
- doplnenie inteligentných dopravných systémov aj na cesty II. a III. triedy v BSK.

Na zabezpečenie environmentálnej optimálnosti implementácie projektov strategického dokumentu sa však odporúča:

- Skoordinovať a časovo zosúladiť realizáciu aktivít na podporu malých a stredných podnikateľov navrhovaných v rámci OPII s ďalšími strategickými dokumentmi s celoštátnym dosahom ako je Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu Slovenskej republiky a pripravovaný Operačný program Výskum a inovácie (OP VaI).
- Plánovať verejno-prospešné práce na území Slovenskej republiky tak, aby nebola narušená ani inak obmedzená činnosť a prevádzka vojenských objektov a vojenských zariadení, vrátane ich ochranných pásiem, a tiež prevádzka a činnosť ozbrojených síl vo vojenských obvodoch.
- Pri navrhovaní dopravnej infraštruktúry rešpektovať podmienky ochrany zdravia vo vzťahu k zákonu č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a rešpektovať požiadavky vyplývajúce zo smernice 2002/49/EC Európskeho parlamentu a Rady, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku.
- Pri plánovaní a realizácii projektov zohľadňovať požiadavky Rámcovej smernice o vodách, plánov manažmentu čiastkových povodí a zákona o vodách.
- Pri navrhovaní dopravnej infraštruktúry rešpektovať podmienky ochrany vôd definovaných v stanovených chránených vodohospodárskych oblastiach, ochranných pásmach vodárenských zdrojov a ochranných pásmach prírodných liečivých zdrojov a prírodných zdrojoch minerálnych vôd.
- Na stavbách cestnej infraštruktúry realizovať technické opatrenia, ktoré spomaľujú odtok vôd z povodia do vodných tokov.
- Pri záberoch pôdy postupovať v súlade so zákonom č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o IPKZ a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a zákonom č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov.
- V rámci prioritnej osi 7 Informatizácia spoločnosti (z dôvodu, že aj tento program bude prispievať k budovaniu širokopásmového internetu) doplniť deliace línie resp. doplnkovosť aj s „Programom rozvoja vidieka SR 2014-2020“.

- Zohľadniť požiadavku Prešovského samosprávneho kraja, ktorý žiada o prehodnotenie zoznamu veľkých projektov a zaradenie akcie „Prešov – severný obchvat“, ktorá pomôže obyvateľom okresov Bardejov, Svidník a Vranov nad Topľou k nadradenej cestnej sieti.
- Pre stavby potenciálne ovplyvňujúce územia Natura 2000 zabezpečiť proces hodnotenia podľa čl. 6(3) a 6(4) smernice o biotopoch, v prípade ak nebol realizovaný.
- Zahnúť/publikovať postup týkajúci sa vydávania deklarácií Natura 2000 (v prípade potreby) do programových dokumentov (manuálov), ktoré budú vypracované k OPII (tak, ako je to realizované aj v súčasnosti v rámci Operačného programu Doprava). Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, ako odborná organizácia Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, poverená vydávaním deklarácií Natura 2000, poskytne v prípade potreby spracovateľom manuálov odbornú súčinnosť.
- Na ochranu prírody a krajiny, minimalizáciu zásahov do okolitého prostredia a zvýšenie konektivity biotopov realizovať v rámci projektov predovšetkým tieto opatrenia:
 - v rámci vymedzených koridorov hľadať optimálnu trasu s ohľadom na výskyt cenných biotopov a chránených druhov rastlín a živočíchov,
 - zaistiť migračnú priepustnosť stavieb pre všetky skupiny živočíchov podľa zistených migračných trás; týka sa to nielen veľkých saccov, ale i ostatných skupín, najmä obojživelníkov; vybudované podchody riešiť zároveň s navádzacím oplotením; technické riešenie ekoduktov prispôsobovať migračným nárokom rozhodujúcich druhov,
 - opatrenia na zvýšenie migračnej priepustnosti realizovať nielen u nových stavieb, ale aj pri rekonštrukciách existujúcich, najmä v miestach križovania trás s biokoridormi,
 - oplotiť trasy v miestach dotyku či blízkosti s lesnými komplexmi so zvýšenou pravdepodobnosťou migrácie,
 - premostňovanie hydrických biokoridorov riešiť tak, aby boli technicky aj etologicky priechodné pre živočíchov migrujúce pozdĺž vodných tokov (najmä vydra riečna) a zároveň boli v maximálnej možnej miere živočíchmi využívané ako podchody,
 - priehľadné protihlukové steny zabezpečiť opatreniami proti kolíziám s vtákmi viditeľným spôsobom,
 - minimalizovať zásahy do vodných tokov, mimolesnej zelene, brehových porastov a pod., aj mimo chránených území,
 - ozeleňovanie dopravných stavieb riešiť s ohľadom na životné podmienky živočíchov, vyhýbať sa úpravám, ktoré umožňujú druhom živočíchov usídliť sa v nebezpečnej blízkosti dopravných komunikácií, náhradné biotopy budovať v bezpečnej vzdialenosti,
 - monitorovať výskyt invázných rastlín pozdĺž trás, pri zistení výskytu zabezpečiť ich systematickú elimináciu.
- Pri projektovaní stavieb dopravnej infraštruktúry rešpektovať ráz krajiny, nenarušovať jej integritu, výberom vhodných materiálov a námetov zohľadniť špecifiká regiónov a vhodnými výsadbami znižovať vizuálnu exponovanosť stavieb a podporovať ich začlenenie do krajiny.
- Zabezpečiť ochranu kultúrneho dedičstva v súlade so zákonom č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.
- Zabezpečiť ochranu nerastného bohatstva v súlade so zákonom č. 44/1988 Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva v znení neskorších predpisov.
- Pri realizácii projektov modernizácie železničných tratí riešiť problematiku starých záťaží.

- Znižovať nároky na zdroje surovín recykláciou a efektívnym využívaním vyťažovaných materiálov (materiály koľajového lôžka, materiály z výkopov, razenia tunelov a pod.).
- V prípade potreby otvárania nových ložísk zabezpečiť v predstihu ich posúdenie procesom EIA.
- Pri príprave a hodnotení projektov zvažovať kumulatívne vplyvy existujúcich a plánovaných stavieb, vrátane podporných činností pri výstavbe (ťažobná činnosť, betonárne, obalovne a pod.).
- Pri plánovaní dopravnej infraštruktúry zohľadňovať potrebu adaptácie na zmenu klímy.
- Počas prípravy a realizácie projektov zabezpečiť ich environmentálne riadenie.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona a Smernice SEA.

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 OPII podmienkou, realizácie preventívnych opatrení a monitoringu v polohe jednotlivých projektov sa bude uskutočňovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

K návrhu strategického dokumentu s celoštátnym dosahom a k správe o hodnotení prišlo 20 stanovísk, z ktorých žiadne návrhy prioritných osí, špecifických cieľov a aktivít, ako aj hodnotenie ich vplyvov na životné prostredie, vrátane vplyvov na zdravie nespochybňuje. Jedno stanovisko z nich vyjadruje priamo súhlas s návrhom strategického dokumentu s celoštátnym dosahom. Niektoré stanoviská obsahujú návrh doplnenia konkrétnych projektov. Časť stanovísk obsahuje návrhy na doplnenie súvisiacich strategických dokumentov príp. opatrení. Tieto sú v príslušných kapitolách (kap. 5, príp. kap. 3) záverečného stanoviska uvedené.

V správe o hodnotení je návrh na zváženie realizácie projektov rýchlostná cesta R6 Mestečko - Púchov, rýchlostná cesta R2 Mníchova Lehota - Ruskovce a R2 Rožňava - Jablonov nad Turňou (Soroška) alebo ich časť, ale vzhľadom na identifikované vplyvy na životné prostredie, došlé stanoviská, ako aj verejné prerokovanie (ani jedno z nich nevyklučuje menované rýchlostné cesty zo zoznamu projektov), nie je potrebné z pohľadu životného prostredia tieto úseky R6 a R2 eliminovať.

Výber projektov zaradených do OPII je výsledkom pracovnej skupiny pre prípravu programového obdobia 2014 - 2020 v sektore dopravy, ktorá je zložená zo zástupcov relevantných ministerstiev, ekonomických a sociálnych partnerov, VÚC, samosprávy a mimovládnych organizácií. Projekty zaradené do OPII boli vybrané zo zásobníka tzv. zelených projektov Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.

Realizácia projektov bude podmienená kladným výsledkom štúdie realizovateľnosti, na základe požiadaviek Pozičného dokumentu Komisie k vypracovaniu Partnerskej dohody a programov na Slovensku na roky 2014 - 2020.

Verejnnosť sa v rámci procesu nevyjadřila, neboli zaslané petície, ani zásadné negatívne stanoviská.

5. Návrh monitoringu

Podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov sú obstarávateľ a rezortný orgán povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického

dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojeniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie spočíva v:

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

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

Monitorovanie plnenia OPII bude vykonávané mechanizmami určenými v tomto dokumente. Na monitorovanie bude zriadený informačný monitorovací systém pre ŠF a KF (ITMS), ktorý slúži na evidenciu, spracovávanie, export a monitorovanie dát o programovaní, projektovom a finančnom riadení, kontrole a audite ŠF a KF. Na monitorovanie sú v rámci jednotlivých prioritných osí stanovené merateľné ukazovatele. Riadiaci orgán OPII zriadi monitorovací výbor najneskôr do 3 mesiacov odo dňa oznámenia rozhodnutia EK o schválení operačného programu, v súlade s návrhom všeobecného nariadenia (čl. 41).

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

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

Environmentálne aspekty boli začlenené do strategického dokumentu v plnej miere, čo sa najviac prejavilo pri výbere konkrétnych projektov zaradených do OPII. Nakoľko avizované aktivity dávajú predpoklad budúcich projektov, tieto budú vo veľkej miere podrobené posudzovaniu vplyvov činností na životné prostredie. Projekty, ktoré budú v strete s územiami Natura 2000 budú musieť byť podrobené špeciálnemu hodnoteniu vplyvov.

Verejnosť sa k správe o hodnotení nevyjadrila, na verejnom prerokovaní boli jej otázky adekvátne zodpovedané.

V rámci celého procesu posudzovania vplyvov (SEA) nevyužil možnosť konzultácie žiadny z orgánov štátnej správy a verejnosti, ktorý mohol mať záujem na schválení predmetného strategického dokumentu záujem neprejavil ani ZMOS, ani zainteresovaná verejnosť (MVO) aj napriek tomu, že príslušný orgán (MDVRR SR) vytváral v zmysle zákona (§ 63) priestor pre vykonanie konzultácie.

Konzultácie v rámci cezhraničného režimu sa neuskutočnili, nakoľko ani jedna z dotknutých strán neprejavila záujem o ich uskutočnenie

Návrh OPII je predložený v nulovom variante a v jednom realizačnom variante, jeho stratégia vychádza z výsledkov analýzy a prognózy vývoja sektoru, identifikovaných kľúčových disparít a potenciálnych faktorov rozvoja. Prioritné osi zodpovedajú potrebám

identifikovaným v analýze a sú orientované v súlade so stratégiou ex-ante kondicionalít na podporu faktorov rozvoja v oblasti dopravy a informatizácie spoločnosti. Výber projektov dopravnej infraštruktúry zohľadňoval tematický cieľ podpory multimodálneho jednotného európskeho dopravného priestoru pomocou investícií do transeurópskej dopravnej siete. Cieľom prevádzkovania cestnej siete TEN-T je zabezpečiť efektívne prepojenie hospodárskych a spoločenských centier krajín EÚ za dodržania a aplikácie princípov trvalo udržateľnej mobility. V SR sú koridory dopravných trás dlhodobou určené na základe strategických rozhodnutí vychádzajúcich z Koncepcie územného rozvoja Slovenska (KURS 2001, 2011), ktorá definuje kooperačné väzby medzi polycentrickými sústavami sídiel a ťažiskami osídlenia. Tieto koridory boli určené v súlade s medzinárodnými dohovormi.

Opatrenia navrhované správou o hodnotení sú uvedené v kapitole 3 časti VI. Závety tohto stanoviska.

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

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

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

V rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie (strategického environmentálneho hodnotenia) predmetného strategického dokumentu s celoštátnym dosahom zainteresovaná verejnosť nevznikla.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak



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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Odbor environmentálneho posudzovania
RNDr. Gabriel Nižňanský



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

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 04. 03. 2014