OKRESNÝ ÚRAD NITRA

odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja
Štefánikova trieda 69, 949 01 Nitra

Č. j. OU-NR-OSZP2-2019/022482, 2020/003596 V Nitre, dňa 20.01.2020

Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja ako orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 1 ods. 1 písm. b) a § 4 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 55 písm. a) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa jednotlivých ustanovení zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v súlade s § 14 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O
č. OU-NR-OSZP2-2019/022482, 2020/003596

I. Základné údaje o obstarávateľovi

I.1. Názov

Nitriansky samosprávny kraj

I.2. Identifikačné číslo

37 861 298

I.3. Adresa sídla

Rázusova 2A, 949 01 Nitra

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

Doc. Ing. Milan Belica, PhD. – predseda NSK

Rázusova 2A, 949 01 Nitra

Tel. č. + 421 037/65 34 344

e-mail : predseda@unsk.sk

II. Základné údaje o strategickom dokumente

II.1. Názov

„Regionálny Plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja“

II.2. Charakter

Regionálny plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja (ďalej aj ako „R-PUM NSK“) je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby NSK v oblasti dopravnej infraštruktúry pre obdobie rokov 2025, 2030, 2040 a 2050. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

II.3. Hlavné ciele

Cieľom spracovania R-PUM NSK je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb NSK s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov kraja, vrátane fondov Európskej únie (ďalej EÚ).

Úlohou strategického dokumentu je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja NSK z hľadiska vybavenosti a obslužnosti. R-PUM NSK rešpektuje princípy plánovania udržateľnej mobility („Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým EÚ).

Nedeliteľnou súčasťou R-PUM NSK je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Cieľom R-PUM NSK je systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál NSK.

Dokument sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru, má konkrétne zameranie na podporu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúc základné princípy udržateľnej mobility.

Prepojili sa aj iné, paralelne prebiehajúce činnosti v oblasti, ako sú výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015, Strategický plán rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2020, Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2020, Plán dopravnej obslužnosti Nitrianskeho samosprávneho kraja, Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014 – 2020.

II.4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

II.4.1 Obsah

R-PUM NSK je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby NSK v oblasti dopravnej infraštruktúry pre obdobie 2025, 2030, 2040 a 2050. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a

dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

II.4.2 Analytická časť

Analytická časť bola zameraná na zber údajov, prieskumy, dopravné modelovanie a analýzy.

- Vymedzenie záujmového a riešeného územia.
- Zber demografických dát a ich vyhodnotenie.
- Zber dát týkajúcich sa dopravy (organizácia, prevádzka, infraštruktúra).
- Prieskum dopravy cez hranice kraja.
- Dopravný prieskum verejnej osobnej dopravy (VOD).
- Dopravný prieskum dopravy ASD (automatické dopravné sčítanie) a smerový dopravný prieskum
- Dopravné modelovanie.
- Analýza súčasného stavu a trendu vývoja.
- Varianty budúceho vývoja.
- SWOT analýza, ktorá definuje silné a slabé stránky súčasného stavu dopravy.

V analytickej časti boli identifikované tieto hlavné slabé stánky a hrozby:

- Absencia kvalitných cestných ťahov v niektorých smeroch.
- Obmedzená dopravná dostupnosť niektorých území kraja.
- Nepriaznivý stavebný a dopravno-technický stav cestných úsekov II. a III. triedy a mostov.
- Nevysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom pod cestami.
- Absencia realizácie cestných obchvatov na dôležitých cestných ťahoch v okolí významných miest.
- Nárast intenzít najmä nákladnej automobilovej dopravy.
- Hraničná (nedostatočná) kapacita ciest najmä II. triedy.
- Bezpečnosť dopravy – nehodovosť.
- Nepravidelnosť, neúplnosť a nekonzistentnosť zberu, rozsahu a formátu dát o cestnej sieti a cestnej premávke.
- Absencia integrátora verejnej osobnej dopravy.
- Absencia IDS – nízka úroveň integrácie dopravy.
- Nárast individuálnej dopravy s negatívnym dopadom hlavne na kvalitu životného prostredia Nedostatočne atraktívna ponuka verejnej dopravy v niektorých obciach Nitrianskeho samosprávneho kraja, čo v konečnom dôsledku vedie k nárastu individuálnej dopravy.
- Nízka kvalita vozidlového parku a infraštruktúry.
- Nesprávny vývoj verejnej mienky.
- Úroveň zastávok a autobusových staníc v Nitrianskom samosprávnom kraji je nízka.
- Nízka informovanosť verejnosti, absencia inteligentných zastávok a ďalších informačných systémov, neatraktívne čakacie plochy, nedostatočná úroveň bezbariérovosti, nízky rozsah doplnkových služieb.
- Chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy (železničná a autobusová doprava) Zúžená diaľková autobusová doprava (chýbajúce rýchle spoje v špičke medzi okresnými mestami s krajským).
- Absencia zmeny legislatívy pri zabezpečovaní obsluhy VOD v koncových obciach, pohraničných oblastí (medzinárodných) a rekreačných oblastiach, čo má za následok nízku ponuku.
- Disproporcia ponuky počtov spojov v obciach (nízky počet autobusových spojení v koncových obciach a počas víkendov, obce bez obsluhy počas víkendov).
- Absencia koordinátora a organizátora verejnej dopravy, vytvorenie celonárodného prevádzkového konceptu verejnej dopravy a jeho implementačného plánu.

- Neexistuje centrálny informačný systém pre všetky druhy verejnej dopravy na území kraja, vrátane internetovej aplikácie do mobilných telefónov.
- Absencia preferenčných jazdných pruhov pre MAD.
- Fyzicky aj morálne zastaraný tarifný systém.
- Vysoký počet autobusov s naftovým pohonom (negatívny dopad na životné prostredie).
- Chýbajú inteligentné zastávky s informáciami o príchode spojov/liniek.
- Absencia riadenia križovatiek s prednosťou pre autobusy MAD.
- Nevyhovujúca dostupnosť železničných staníc od centier obcí.
- Absentujúca železničná sieť najmä v južnej časti Nitrianskeho samosprávneho kraja.
- Pozastavenie prevádzky na existujúcich železničných tratiach.
- Trate v celkovej dĺžke 543 km sú jednokoľajové, neelektrifikované a majú regionálny význam.
- Väčšina miest nemá pripravené prípadne zrealizované projekty samostatných cyklotrás.
- Majetková nevysporiadanosť pozemkov, často zložité majetkové vzťahy.
- Všeobecný nedostatok financií a nesystémové financovanie cyklistickej dopravy.
- Vysoká intenzita automobilovej dopravy a nákladných vozidiel na niektorých komunikáciách nižších kategórií.
- Nespojité vedenie trás a viaceré oblasti úplne bez cykloturistických trás na území NSK.
- Absencia systému modernizácie a údržby cyklistických chodníkov

II.4.3 Návrhová časť

Na základe analýzy súčasného stavu a aktuálnych problémov v doprave, ktoré sú podrobne opísané a vyhodnotené v analytickej časti strategického dokumentu R-PUM NSK, bola vypracovaná návrhová časť, ktorá sa zameriava na:

- Víziu mobility Nitrianskeho kraja.
- Definíciu hlavných cieľov v oblasti mobility kraja.
- Návrh opatrení vedúcich ku zlepšeniu dopravnej situácie Nitrianskeho kraja.
- Multikriteriálnu analýzu cestnej siete a infraštruktúrnych opatrení, ktoré eliminujú/zmierňujú negatívne vplyvy dopravného systému.
- Riešenie dopravného systému v jednotlivých módoch dopravy na území Nitrianskeho kraja.
- Dopravný model výhľadových období.
- Vyhodnotenie súhrnu navrhovaných opatrení pomocou indikátorov.
- Celkový prehľad opatrení PUM NSK.

Hlavným prínosom návrhovej časti je predovšetkým odporúčanie ďalšieho smerovania NSK v oblasti dopravy, dopravných procesov a dopravnej infraštruktúry. Významným prínosom pre ďalší rozvoj Nitrianskeho samosprávneho kraja je tiež to, že tento dokument navrhuje a zoraďuje poradie dôležitosti infraštruktúrnych opatrení na cestnej sieti II. a III. triedy podľa merateľných faktorov a z tohto dôvodu dáva do ruky nástroj pre jednoduchšie, opodstatnené a efektívne presadzovanie realizácie navrhovaných projektov vedúcich k zlepšeniu dopravnej situácie NSK.

VÍZIA

NSK v spolupráci s okolitými regiónmi bude uplatňovať princípy udržateľnej mobility a orientáciu na ekologicky šetrnejšie spôsoby dopravy. Významne budú obmedzené negatívne vplyvy individuálnej automobilovej dopravy vrátane dopadov na užívanie verejného priestoru (zaberanie ďalších plôch) a to dosiahnutím lepšieho rozloženia jednotlivých druhov dopravy a zvýšením jej bezpečnosti aj energetickej náročnosti a účinnosti.

Plán implementácie a monitorovania PUM

V októbri 2019 bola Návrhová časť doplnená ešte o dokument „Plán implementácie a monitorovania PUM). Cieľom tohto dokumentu je podporiť napĺňanie (tzv. implementáciu) R-

PUM NSK. Dokument preto k informáciám uvedeným v časti "Návrh" dopĺňa ďalšie položky, ako sú nositelia opatrení alebo investičné náklady. Pracuje tiež vo väčšom detaile s nadväznosťami opatrenia medzi sebou. Hoci je táto časť projektu jednorazovo spracovaným dokumentom (obdobne ako tri predchádzajúce výstupy Prieskumy a zber dát, Analýzy a Návrh), s jeho obsahom sa bude zaobchádzať priebežne v rámci prebiehajúcej implementácie, ako popisuje tento dokument. Po schválení by sa tento dokument mal stať významným koncepčným rámcom a podkladom pre každoročné zostavovanie rozpočtu pri plánovaní, príprave a realizácii investícií v Nitrianskom kraji.

Na základe výsledku z vykonaných analýz boli stanovené multimodálne výhľadové ciele rozvíjajúce potenciál dopravnej infraštruktúry kraja a jeho silné stránky, alebo prekonávajúce slabé stránky alebo hrozby, ktoré boli identifikované v analytickej časti. Ciele vedú k podpore trvalo udržateľného rastu mobility zabezpečením pohybu osôb a tovaru, ktorý je dlhodobo prijateľný z hľadiska sociálneho, ekonomického a vplyvov na životné prostredie (spoľahlivejšie, rýchlejšie a príjemnejšie cestovanie), dopravnej dostupnosti cieľov orientovanej na ekologicky šetrnejšie druhy dopravy (verejnej dopravy), lepšiemu súladu dopravy s kvalitou životného prostredia a verejných priestranstiev (príťažlivý región pre obyvateľov), k zlepšeniu a optimalizácii cestnej infraštruktúry a celkovo individuálnej dopravy na základe kombinácie regulačných a investičných opatrení smerujúcich k znižovaniu negatívnych dopadov automobilovej dopravy, k zvýšeniu bezpečnosti a efektívnosti dopravy a zároveň k zníženiu energetickej náročnosti dopravy využívaním alternatívnych palív (najmä vo verejnej doprave) s pozitívnym ekonomickým dopadom a znížením závislosti na rope a zemnom plyne. Je definovaných 6 strategických cieľov, pre každý cieľ sú zadefinované špecifické ciele a opatrenia infraštruktúrneho alebo systémového charakteru k jeho dosiahnutiu a časový horizont realizácie. Pre každý strategický ciel je definovaný kľúčový indikátor a jeho cieľová hodnota, ktorú je potrebné splniť do roku 2050.

STRATEGICKÉ CIELE (SC):

SC1 - Zvýšenie výkonnosti a spoľahlivosti

SC2 - Zvýšenie bezpečnosti

SC3 - Zvýšenie finančnej udržateľnosti

SC4 - Zníženie priestorovej náročnosti dopravy

SC5 - Zníženie emisií a zvýšenie energetickej účinnosti

SC6 - Zlepšenie zdravia ľudí

- **(SC1) ZVÝŠENIE VÝKONNOSTI A SPOĽAHLIVOSTI/ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRHY OPATRENÍ**

ŠC1 Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy

OPI1 Vybudovanie prestupných terminálov

OPI2 Vybudovanie záchytných parkovísk

OPS1 Zavedenie integrovaného dopravného systému v NSK

OPS2 Zriadenie organizátora Integrovaného dopravného systému v NSK, ktorý bude riadiť a koordinovať všetky druhy verejnej dopravy v kraji

OPS3 Zavedenie jednotnej tarify a jedného cestovného dokladu na všetky druhy verejnej dopravy v kraji

ŠC2 Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

OPI1 Výstavba kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (obchvaty, preložky, prieťahy a pod.)
OPI2 Výstavba modernizovaných/ homogenizovaných úsekov dopravnej infraštruktúry
OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC3 Nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy
OPI1 Výstavba kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (obchvaty, preložky, prieťahy a pod.)
OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava

ŠC4 Zlepšenie stavebného a dopravno-technického stavu cestnej siete a mostov
OPI1 Pravidelná údržba a opravy dopravnej infraštruktúry
OPI2 Výstavba modernizovaných/homogenizovaných úsekov dopravnej infraštruktúry
OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC5 Zníženie dopravnej nehodovosti
OPI1 Výstavba/modernizácia bezpečnej dopravnej infraštruktúry so zapojením audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií
OPI2 Zabezpečenie železničných priecestí vzhľadom na možné kolízie s cestnou dopravou
OPS1 Dopravná výučba/dopravné kampane
OPS2 Vykonávanie procesu bezpečnostného auditu/bezpečnostných inšpekcií a bezpečnostných prehliadok s návrhmi konkrétnych opatrení – Bezpečnostné úpravy/odstraňovanie nehodových lokalít

ŠC6 Podpora výstavby nadradenej cestnej siete
OPS1 Úzka spolupráca medzi Ministerstvom dopravy (SSC, NDS) a Nitrianskym krajom o podpore výstavby nadradenej cestnej siete
OPS2 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC7 Nárast počtu obyvateľov a zmeny ich rozmiestnenia v Nitrianskom regióne
OPI1 Budovanie priaznivého sociálno-ekonomického zázemia a služieb a ich optimálne rozmiestnenie v regióne (pracovné príležitosti, voľnočasové aktivity, rekreácie, dostupné bývanie a pod.)
OPS1 Procesné zjednodušenie podnikateľského prostredia
OPS2 Budovanie priaznivého sociálno-ekonomického zázemia a služieb a ich optimálne rozmiestnenie v regióne (pracovné príležitosti, voľnočasové aktivity, rekreácie, dostupné bývanie a pod.)

ŠC8 Zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie
OPS1 Zlepšenie procesných náležitostí v zbere a evidencii dát o doprave – jednotná štruktúra, rozsah a evidencia od národných subjektov, cez regionálne subjekty až po subjekty miestne

- **(SC2) ZVÝŠENIE BEZPEČNOSTI/ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRHY OPATRENÍ**

ŠC1 Zníženie dopravnej nehodovosti

OPI1 Výstavba/modernizácia bezpečnej dopravnej infraštruktúry so zapojením audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií
OPI2 Zabezpečenie železničných priecestí vzhľadom na možné kolízie s cestnou dopravou
OPS1 Dopravná výučba/dopravné kampane
OPS2 Vykonávanie procesu bezpečnostného auditu/bezpečnostných inšpekcií a bezpečnostných prehliadok s návrhmi konkrétnych opatrení – Bezpečnostné úpravy/odstraňovanie nehodových lokalít

ŠC2 Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti
OPI1 Výstavba kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (obchvaty, preložky, prieťahy a pod.)
OPI2 Výstavba modernizovaných/homogenizovaných úsekov dopravnej infraštruktúry
OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC3 Nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy
OPI1 Výstavba kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (obchvaty, preložky, prieťahy a pod.)
OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC4 Zlepšenie prístupnosti dopravy pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie
OPI1 Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov
OPS1 Nákup nízko podlažných – low entry autobusov

➢ (SC3) ZVÝŠENIE FINANČNEJ UDRŽATEĽNOSTI/ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRHY OPATRENÍ

ŠC1 Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy
OPS1 Zavedenie Integrovaného dopravného systému v NSK, zastavenie poklesu a zastabilizovanie počtu cestujúcich využívajúcich verejnú dopravu
OPS2 Zriadenie organizátora Integrovaného dopravného systému v NSK, ktorý bude riadiť a koordinovať všetky druhy verejnej dopravy v kraji – odstránenie súbehov, väčšia nadväznosť rôznych druhov dopráv
OPS3 Zavedenie jednotnej tarify a jedného cestovného dokladu na všetky druhy verejnej dopravy v kraji – procesné zjednodušenie cestovania pre verejnosť

ŠC2 Nárast počtu obyvateľov a zmeny ich rozmiestnenia v Nitrianskom regióne
OPI1 Budovanie priaznivého sociálno-ekonomického zázemia a služieb a ich optimálne rozmiestnenie v regióne (pracovné príležitosti, voľnočasové aktivity, rekreácie, dostupné bývanie a pod.
OPS1 Procesné zjednodušenie podnikateľského prostredia
OPS2 Budovanie priaznivého sociálno-ekonomického zázemia a služieb a ich optimálne rozmiestnenie v regióne (pracovné príležitosti, voľnočasové aktivity, rekreácie, dostupné bývanie a pod.)

ŠC3 Finančná udržateľnosť dopravného systému
OPS1 Zaistenie financovania – IROP, ROP, fondy, vlastné zdroje na kompletnú stavbu/opatrenia

ŠC4 Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy Nitrianskeho kraja

OPS1 Zlepšenie bilancie príjmov a výdavkov a zabezpečenie ich stability – zodpovedné plánovanie, zostavenie priorít

ŠC5 Trvalo udržateľný územný rozvoj Nitrianskeho kraja

OPS1 Efektívne územné plánovanie a vyvážený územný rozvoj – efektívne a komplexné územné plány

ŠC6 Ekonomický rozvoj Nitrianskeho kraja

OPS1 Zvýšenie podielu z príjmov dopravy

OPS2 Nezvyšovanie podielu úhrady straty z prevádzky verejnej dopravy

OPS3 Zvýšenie podielu kapitálových výdavkov pre rozvoj verejnej, pešej a cyklistickej dopravy a projekty na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy

- **(SC4) ZNÍŽENIE PRIESTOROVEJ NÁROČNOSTI DOPRAVY/ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRHY OPATRENÍ**

ŠC1 Preferovanie verejnej osobnej dopravy (autobusovej aj koľajovej)

OPI1 Preferovanie verejnej dopravy pred individuálnou dopravou prispeje k zníženiu intenzity a priestorovej náročnosti dopravy a to prostredníctvom budovania vyhradených jazdných pruhov pre verejnú dopravu

OPS1 Propagácia verejnej dopravy

OPS2 Lepšia technická vybavenosť verejnej dopravy, ktorá prispeje k zvýšeniu komfortu cestovania ľudí

ŠC2 Podpora chôdze a dopravnej cyklistiky

OPI1 Výstavba cyklotrás a cyklo prepojení, výstavba chodníkov a infraštruktúry pre peších

OPI2 Budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry

OPS1 Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov

ŠC3 Zlepšenie kvality verejných priestranstiev najmä v mestách

OPI1 Modernizácia priestranstiev

OPS1 Spracovanie architektonických plánov

- **(SC5) ZNÍŽENIE EMISIÍ A ZVÝŠENIE ENERGETICKEJ ÚČINNOSTI/ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRHY OPATRENÍ**

ŠC1 Preferovanie verejnej osobnej dopravy (autobusovej aj koľajovej)

OPI1 Budovanie vyhradených jazdných pruhov pre verejnú dopravu tzv. "BUS pruhy", urýchli verejnú dopravu a prispeje k úbytku cestujúcich v individuálnej doprave, čím sa zníži objem emisií v ovzduší a dôjde k zníženiu intenzity a priestorovej náročnosti

OPI2 Vybudovanie záchytných parkovísk

OPS1 Nákup nízko emisných vozidiel – autobusov s elektrickým a hybridným pohonom

ŠC2 Podpora chôdze a dopravnej cyklistiky

OPI1 Výstavba cyklotrás a cyklo prepojení, výstavba chodníkov a infraštruktúry pre peších

OPS1 Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov

ŠC3 Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukové záťaže a uhlíkovej stopy
OPS1 Podpora nízkoemisných a ekologických pohonov a podpora hromadnej dopravy

ŠC4 Trvalo udržateľný územný rozvoj Nitrianskeho kraja
OPS1 Efektívne územné plánovanie a vyvážený územný rozvoj – efektívne a komplexné územné plány

- **(SC6) ZLEPŠENIE ZDRAVIA ĽUDÍ / ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRH OPATRENÍ**

ŠC1 Preferovanie verejnej osobnej dopravy (autobusovej aj koľajovej)
OPI1 Budovanie vyhradených jazdných pruhov pre verejnú dopravu tzv. "BUS pruhy", urýchli verejnú dopravu a prispeje k úbytku cestujúcich v individuálnej doprave, čím sa zníži objem emisií v ovzduší a zlepší sa zdravie obyvateľov
OPI2 Budovanie záchytných parkovísk
OPS1 Nákup nízko emisných vozidiel – autobusov s elektrickým a hybridným pohonom

ŠC2 Podpora chôdze a dopravnej cyklistiky
OPI1 Výstavba cyklotrás a cyklo prepojení, výstavba chodníkov a infraštruktúry pre peších
OPS1 Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov

ŠC3 Zlepšenie prístupnosti dopravy pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie
OPI1 Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov
OPS1 Nákup nízko podlažných – low entry autobusov

ŠC4 Zlepšenie kvality verejných priestranstiev najmä v mestách
OPS1 Efektívne územné plánovanie a vyvážený územný rozvoj – efektívne a komplexné územné plány
OPS2 Architektonické a urbanistické štúdie

ŠC5 Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukové záťaže a uhlíkovej stopy
OPS1 Podpora nízkoemisných a ekologických pohonov a podpora hromadnej dopravy

ŠC6 Zníženie dopravnej nehodovosti
OPI1 Výstavba/modernizácia bezpečnej dopravnej infraštruktúry so zapojením audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií
OPI2 Vykonávanie procesu bezpečnostného auditu/ bezpečnostných inšpekcií a bezpečnostných prehliadok s návrhmi konkrétnych opatrení – Bezpečnostné úpravy/odstraňovanie nehodových lokalít
OPS1 Dopravná výučba/dopravné kampane

ROZDELENIE navrhovaných špecifických cieľov a opatrení podľa jednotlivých druhov dopravy

- **1. ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI CESTNEJ DOPRAVY:**

ŠC1 Zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti

OPI1 Výstavba kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (obchvaty, preložky, prieťahy a pod.)

OPI2 Výstavba modernizovaných / homogenizovaných úsekov dopravnej infraštruktúry

OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC2 Nové prepojenia pre rôzne druhy dopravy

OPI1 Výstavba kapacitnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry (obchvaty, preložky, prieťahy a pod.)

OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC3 Zlepšenie stavebného a dopravno-technického stavu cestnej siete a mostov

OPI1 Pravidelná údržba a opravy dopravnej infraštruktúry

OPI2 Výstavba modernizovaných / homogenizovaných úsekov dopravnej infraštruktúry

OPS1 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC4 Zníženie dopravnej nehodovosti

OPI1 Výstavba/modernizácia bezpečnej dopravnej infraštruktúry so zapojením audítorov bezpečnosti pozemných komunikácií

OPI2 Zabezpečenie železničných priecestí vzhľadom na možné kolízie s cestnou dopravou

OPS1 Dopravná výučba/dopravné kampane

OPS2 Vykonávanie procesu bezpečnostného auditu/ bezpečnostných inšpekcií a bezpečnostných prehliadok s návrhmi konkrétnych opatrení – Bezpečnostné úpravy/odstraňovanie nehodových lokalít

ŠC5 Podpora výstavby nadradenej cestnej siete

OPS1 Spolupráca medzi Ministerstvom dopravy (SSC, NDS) a Nitrianskym krajom o podpore výstavby nadradenej cestnej siete

OPS2 Urýchlenie prípravy a výstavby prioritných stavieb (dodržiavania minimálnych zákonných termínov, dôsledná procesná, vecná a právna príprava)

ŠC6 Zlepšenie zberu štatistických dát a ich evidencie

OPS1 Zlepšenie procesných náležitostí v zberu a evidencii dát o doprave – jednotná štruktúra, rozsah a evidencia od národných subjektov, cez regionálne subjekty až po subjekty miestne

➢ 2. ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY:

ŠC1 Previazanosť verejnej dopravy s ostatnými druhmi dopravy

OPI1 Vybudovanie prestupných terminálov

OPI2 Vybudovanie záchytných parkovísk

OPS1 Zavedenie Integrovaného dopravného systému v NSK

OPS2 Zriadenie organizátora Integrovaného dopravného systému v NSK, ktorý bude riadiť a koordinovať všetky druhy verejnej dopravy v kraji

OPS3 Zavedenie jednotnej tarify a jedného cestovného dokladu na všetky druhy verejnej dopravy v kraji

ŠC2 Zlepšenie prístupnosti dopravy pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie

OPI1 Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov
OPS1 Nákup nízko podlažných – low entry autobusov

ŠC3 Preferovanie verejnej osobnej dopravy (autobusovej aj koľajovej)

OPI1 Budovanie vyhradených jazdných pruhov pre verejnú dopravu tzv. "BUS pruhy", urýchli verejnú dopravu a prispeje k úbytku cestujúcich v individuálnej doprave, čím sa zníži objem emisií v ovzduší a dôjde k zníženiu intenzity a priestorovej náročnosti
OPI2 Vybudovanie záchytných parkovísk
OPS1 Propagácia verejnej dopravy
OPS2 Nákup nízko emisných vozidiel – autobusov s elektrickým a hybridným pohonom
OPS3 Lepšia technická vybavenosť verejnej dopravy, ktorá prispeje k zvýšeniu komfortu cestovania ľudí

➢ 3. ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY:

ŠC1 Zlepšenie prístupnosti dopravy pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie

OPI1 Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov

ŠC2 Podpora chôdze a dopravnej cyklistiky

OPI1 Výstavba cyklotrás a cyklo prepojení, výstavba chodníkov a infraštruktúry pre peších
OPI2 Budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry
OPS1 Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov

➢ 4. ĎALŠIE ŠPECIFICKÉ CIELE A NÁVRHY OPATRENÍ:

ŠC1 Nárast počtu obyvateľov a zmeny ich rozmiestnenia v Nitrianskom regióne

OPI1 Budovanie priaznivého sociálno-ekonomického zázemia a služieb a ich optimálne rozmiestnenie v regióne (pracovné príležitosti, voľnočasové aktivity, rekreácie, dostupné bývanie a pod.)
OPS1 Procesné zjednodušenie podnikateľského prostredia
OPS2 Budovanie priaznivého sociálno-ekonomického zázemia a služieb a ich optimálne rozmiestnenie v regióne (pracovné príležitosti, voľnočasové aktivity, rekreácie, dostupné bývanie a pod.)

ŠC2 Finančná udržateľnosť dopravného systému

OPS1 Zaistenie financovania – IROP, ROP, fondy, vlastné zdroje na kompletnú stavbu/opatrenia

ŠC3 Procesná podpora trvalo udržateľnej mobility a efektívnej správy Nitrianskeho kraja

OPS1 Zlepšenie bilancie príjmov a výdavkov a zabezpečenie ich stability – zodpovedné plánovanie, zostavenie priorít

ŠC4 Trvalo udržateľný územný rozvoj Nitrianskeho kraja

OPS1 Efektívne územné plánovanie a vyvážený územný rozvoj – efektívne a komplexné územné plány

ŠC5 Ekonomický rozvoj Nitrianskeho regiónu
OPS1 Zvýšenie podielu príjmov z dopravy
OPS2 Nezvyšovanie podielu úhrady straty z prevádzky verejnej dopravy
OPS3 Zvýšenie podielu kapitálových výdavkov pre rozvoj verejnej, pešej a cyklistickej dopravy a projekty na zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy

ŠC7 Zlepšenie kvality verejných priestranstiev najmä v mestách
OPI1 Modernizácia priestranstiev
OPS1 Spracovanie architektonických plánov

ŠC8 Zníženie znečistenia ovzdušia, hlukové záťaže a uhlíkovej stopy
OPS1 Podpora nízkoemisných a ekologických pohonov a podpora hromadnej dopravy

II.5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

R-PUM NSK má vzájomné prepojenie s množstvom dokumentov, nie len na národnej, ale aj na európskej úrovni, ktoré majú vplyv hlavne na dopravný sektor a koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry.

R-PUM Nitrianskeho samosprávneho kraja je zároveň v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja spracovanými na národnej a regionálnej úrovni, najmä s:

- Koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011
- Územným plánom regiónu Nitrianskeho kraja v znení Zmien a doplnkov č.1 (rok 2015) – Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Národnou stratégiou regionálneho rozvoja SR na obdobie 2014 – 2020
- Programom hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2016 – 2022

Okrem vyššie uvedených dokumentov boli pri vypracovaní strategického dokumentu brané do úvahy i ďalšie národné a regionálne koncepčné dokumenty z oblasti dopravy, územného rozvoja, ochrany životného prostredia a zdravia.

Európske dokumenty :

- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko-uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroja, KOM(2011) 144 v konečnom znení – Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve – Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS), KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy

- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EÚ o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EÚ o energetickej efektívnosti
- Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy

Multisektorové národné dokumenty :

- Národný rozvojový plán, marec 2003
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR na obdobie 2014 – 2020
- Národný plán regionálneho rozvoja SR, schválený uznesením vlády SR č. 240/2001
- Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010, schválená uznesením vlády SR č. 140/2005
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja, schválená uznesením vlády SR č. 978/2001
- Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja v SR na roky 2005 – 2010, schválený uznesením vlády SR č. 574/2005
- Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020
- Národný strategický referenčný rámec 2014 – 2020
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
- Štátna politika zdravia Slovenskej republiky
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV. (NEHAP IV.)
- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike pre roky 2014 – 2030

Národné dopravné dokumenty

- Programové vyhlásenie vlády SR (2012 – 2016) za oblasť dopravy
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2020
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- OP Integrovaná infraštruktúra na roky 2014 – 2020 – Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 – 2014
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest – Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy – Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR
- Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky (č. uznesenia 504/2015)
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)

Regionálne dokumenty

- Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja v znení Zmien a doplnkov č. 1 (rok 2015)

- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Nitrianskeho samosprávneho kraja 2016 – 2022
- Regionálna inovačná stratégia Nitrianskeho samosprávneho kraja na roky 2014 – 2020
- Stratégia rozvoja vidieka Nitrianskeho samosprávneho kraja 2016 – 2022
- Územný generel dopravy Nitrianskeho samosprávneho kraja (2017)
- Strategický plán rozvoja cestnej dopravnej infraštruktúry Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2020
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy Nitrianskeho samosprávneho kraja do roku 2020
- Plán dopravnej obslužnosti Nitrianskeho samosprávneho kraja
- Regionálna integrovaná územná stratégia Nitrianskeho kraja na roky 2014 – 2020

V dokumente *„R-PUM NSK – Analýzy“* sú uvedené hlavné zásady z nadnárodných a národných koncepčných a územnoplánovacích dokumentov so vzťahom k dopravnej problematike v NSK. Z hľadiska ochrany životného prostredia a zdravia obyvateľstva je uvedená nasledovná požiadavka:

- Pravidelný monitoring hluku a kvality ovzdušia a realizácia opatrení redukujúcich negatívne vplyvy dopravy na ŽP – zisťovanie miery negatívnych vplyvov z dopravy, ako aj tvorba koncepčných, regulačných a organizačných, ako aj infraštruktúrnych opatrení pre redukciu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie.

Hlavné zásady z koncepčných a územnoplánovacích dokumentov majúci vzťah k životnému prostrediu a dopravnej problematike v NSK:

- Zmierniť negatívne dopady cestnej premávky (predovšetkým tranzitnej a nákladnej dopravy) na obyvateľstvo miest a obcí a zvýšiť kvalitu ich života prostredníctvom budovania obchvatov.
- V dopravnom rozvoji rešpektovať vysokokvalitnú a úrodnú pôdu Nitrianskeho kraja ako rozhodujúci potenciál pre rozvoj primárneho sektora hospodárstva, ktorý valorizuje ekonomickú aktivitu kraja a zvyšuje potravinovú bezpečnosť a sebestačnosť na národnej úrovni.
- Pri rozvoji všetkých druhov dopráv minimalizovať možné zábery poľnohospodárskych pozemkov a lesných pozemkov.
- Navrhované stavebné zásahy dopravnej infraštruktúry citlivo umiestňovať do krajiny v záujme ochrany krajinného obrazu, najmä v charakteristických krajinných scenériách a v lokalitách historických krajinných štruktúr.
- Podporovať výsadbu líniovej sprievodnej zelene pozdĺž sietí dopravnej infraštruktúry a realizovať výsadbu ochrannej a izolačnej zelene pozdĺž plánovaných železničných tratí a úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest všetkých tried.
- Neumiestňovať pozdĺž ciest, najmä diaľnic a rýchlostných ciest na území kraja veľkoplošné billboardy, reklamné plochy, aby bolo umožnené nerušené vnímanie krajiny, panoramatických scenérií, siluetárnych obrazov a zaujímavých krajinných dominánt.
- Podporiť rozvoj hromadných druhov dopravy ako šetrných foriem dopravy vo vzťahu ku životnému prostrediu s ohľadom na rozvoj cestovného ruchu a turizmu.
- Povinnosť pravidelnej realizácie monitoringu životného prostredia musí byť zakotvená do legislatívnych noriem a dôsledne vyžadovaná.
- Výstupy monitoringu životného prostredia budú východiskovým podkladom na návrh a realizáciu technických opatrení a ku každému technickému návrhu budú doložené v rámci procesu EIA.

III. Opis priebehu prípravy a posudzovania

V zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej aj ako „zákon o posudzovaní vplyvov“) je R-PUM NSK strategickým dokumentom s regionálnym dosahom. Postup posudzovania návrhov strategických dokumentov upravuje druhá časť zákona o posudzovaní vplyvov. Zákon o posudzovaní vplyvov zohľadňuje požiadavky Smernice 2001/42/ES Európskeho parlamentu a Rady z 27. júna 2001 o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie.

Cieľom procesu posudzovania strategického dokumentu bolo zahrnúť výsledky posudzovania dopadov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí do rozhodovacieho procesu na úrovni kraja, so zohľadnením stanovísk dotknutých orgánov, organizácií a verejnosti.

Strategický dokument R-PUM NSK podlieha posúdeniu vplyvov na životné prostredie v zmysle § 4 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov. Proces posudzovania strategického dokumentu prebehol v nasledovných krokoch:

III.1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Vypracovanie Regionálneho plánu udržateľnej mobility, začalo v júli 2018 a v prvej fáze bolo zamerané na zozbieranie širokej databázy relevantných podkladov („*Regionálny plán udržateľnej mobility NSK – prieskumy a zber dát“*). V ďalšej časti boli všetky zhromaždené údaje a dáta ďalej vyhodnotené a analyzované („*Regionálny plán udržateľnej mobility NSK – Analýzy“*), a po spracovaní analýz použité v návrhovej časti („*Regionálny plán udržateľnej mobility NSK – Návrhová časť“*), kde boli taktiež zapracované pripomienky vznesené NSK. Dokument bol ďalej v októbri 2019 rozšírený o „*Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility“,* cieľom ktorého je implementácia R-PUM NSK doplnením o ďalšie položky ako sú nositelia opatrení alebo investičné náklady. Pracuje vo väčšom detaile s nadväznosťami opatrení medzi sebou.

Ďalším postupným krokom bolo začatie procesu posudzovaniu dopadov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie ľudí v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov.

Práce na posudzovaní strategického dokumentu boli zahájené po vypracovaní R-PUM NSK – I. etapa (zber údajov, prieskumy, dopravné modelovanie a analýzy).

V marci 2019 bolo ukončené „*Oznámenie o strategickom dokumente*“, v ktorom boli údaje predovšetkým ohľadom hlavných zložiek životného prostredia, ktoré budú tvoriť základ pre posudzovanie vplyvov strategického dokumentu – ovzdušie, hluk a vibrácie, voda, pôda, príroda a krajina i ľudské zdravie. Boli definované predpokladané požiadavky na vstupy a identifikované problémy pre jednotlivé oblasti životného prostredia vrátane zdravia a navrhnuté environmentálne kritéria, ktoré by mali byť využité pri hodnotení budúcich opatrení strategického dokumentu. Oznámenie o strategickom dokumente bolo oficiálne zaslané na Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie dňa 1. 4. 2019 so žiadosťou o začatie procesu posudzovania strategického dokumentu. Oznámenie o strategickom dokumente bolo podané pod **názvom Plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja**. Oznámenie o strategickom dokumente bolo zverejnené na enviroportáli na webovom sídle Ministerstva životného prostredia dňa 3. 4. 2019 a doručené dotknutým subjektom a dotknutým obciam. V stanoviskách, ktoré boli na príslušný orgán doručené podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní vplyvov, bolo uvedených niekoľko špecifických pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente. Po preštudovaní oznámenia o strategickom dokumente, s prihliadnutím na doručené stanoviská a po prerokovaní podľa § 8

zákona o posudzovaní vplyvov príslušným orgánom bol určený „*Rozsah hodnotenia strategického dokumentu"*.

Po obdŕžaní Návrhovej časti R-PUM NSK a po vydaní Rozsahu hodnotenia strategického dokumentu boli v priebehu júla zahájené práce na *Správe o hodnotení strategického dokumentu*. Rozsah hodnotenia, ktorý vydal príslušný orgán dňa 2. 5. 2019 pod číslom OU-NR-OSZP2-2019/022482-125, bol zverejnený na enviroportáli webovom sídle Ministerstva životného prostredia.

Správa o hodnotení strategického dokumentu spolu s návrhom strategického dokumentu bola zaslaná na príslušný orgán dňa 28.10.2019 pod **názvom Regionálny plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja**. Keďže nešlo o žiadnu zmenu obsahu strategického dokumentu, ale len o zmenu názvu, príslušný orgán pokračoval v procese posudzovania strategického dokumentu a zverejnil správu o hodnotení a návrh strategického dokumentu na webovom sídle ministerstva na enviroportáli. Dňa 29. 10. 2019 bola príslušným orgánom oznámená informácia pre verejnosť s možnosťou predkladať stanoviská najneskôr do 21 dní od zverejnenia. Zároveň bol zverejnený a určený dátum verejného prerokovania strategického dokumentu na dňa 25. 11. 2019.

Po uskutočnení verejného prerokovania bola dňa 9. 12. 2019, k vypracovaniu odborného posudku k strategickému dokumentu R-PUM NSK, určená odborne spôsobená osoba Ing. Jana Zajíčková, PhD., držiteľka osvedčenia o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 61 ods. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (číslo autorizácie MŽP SR, č. 522/2010/OHPV, zo dňa 6. 5. 2010).

Odborný posudok spolu s návrhom záverečného stanoviska bol zaslaný príslušnému orgánu dňa 08.01.2020.

Časový harmonogram

Prípravná fáza

Regionálny plán udržateľnej mobility NSK – prieskumy a zber dát	*október 2018*
Regionálny plán udržateľnej mobility NSK – Analýzy	*apríl 2019*
Regionálny plán udržateľnej mobility NSK – Návrhová časť	*júl 2019*
Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility	*október 2019*
Oznámenie o strategickom dokumente	*marec 2019*
Rozsah hodnotenia strategického dokumentu	*máj 2019*
Správa o hodnotení strategického dokumentu	*október 2019*
Verejné prerokovanie Správy o hodnotení	*november 2019*
Odborný posudok k strategickému dokumentu	*január 2020*
Vydanie záverečného stanoviska	*január 2020*
Prerokovanie strategického dokumentu	*marec 2020*
Schválenie strategického dokumentu	*marec 2020*

III.2. Orgán kompetentný na jeho prijatie

Zastupiteľstvo Nitrianskeho samosprávneho kraja

III.3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie zastupiteľstva Nitrianskeho samosprávneho kraja

III.4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Po preštudovaní oznámenia o strategickom dokumente, s prihliadnutím na doručené stanoviská a po prerokovaní podľa § 8 zákona o posudzovaní vplyvov určil príslušný orgán Rozsah hodnotenia. Rozsah hodnotenia strategického dokumentu príslušný orgán zverejnil na webovom sídle ministerstva a doručil dotknutým orgánom a dotknutým obciam. Takisto stanovil pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie vplyvu strategického dokumentu okrem dôkladného zhodnotenia nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument nerealizoval) aj navrhovaný variant riešenia strategického dokumentu uvedený v oznámení.

Správu o hodnotení strategického dokumentu vypracovala Ing. arch. Vlasta Čamajová, autorizovaná architektka, Záhradná 14, 965 01 Žiar nad Hronom. Správa obsahuje 180 strán textu a dve prílohové časti (Príloha č. 1 – Vyhodnotenie rozsahu hodnotenia, Príloha č. 2 – Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu).

III.5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

V odbornom posudku pri posúdení Správy o hodnotení strategického dokumentu bola venovaná pozornosť predovšetkým obsahovej a vecnej správnosti uvedených údajov a prehľadnosti. Prípadné štylistické chyby, preklepy a ďalšie drobné chyby, pokiaľ nepresahujú únosnú mieru a neznižujú vypovedajúcu schopnosť textu nie sú v odbornom posudku komentované.

Z hľadiska formálneho členenia Správy o hodnotení možno konštatovať dodržanie štruktúry podľa osnovy uvedenej v Prílohe č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov. V prílohovej časti sú prehľadne vysporiadané pripomienky k Oznámeniu strategického dokumentu i požiadavky Rozsahu hodnotenia.

Celkovo je možné Správu o hodnotení, vrátane príloh, hodnotiť ako vyhovujúcu. Je dostatočne výstižná a v zrozumiteľnej forme i pre laickú verejnosť. Samotný text vhodne dopĺňajú tabuľky a obrázky. Niektoré popisné časti sú nadbytočné podrobné, bez využitia získaných údajov vo vyhodnocovacej časti. Vcelku je však správne zameraná na podstatné pôsobenie strategického dokumentu, teda šírenie hluku a emisií z dopravy a pôsobenie týchto vplyvov na verejné zdravie a životné prostredie.

Nižšia miera prehľadnosti spracovanej Správy o hodnotení je spôsobená veľmi stručným obsahom na začiatku dokumentu, ktorý nezahŕňa jednotlivé podkapitoly, takže vyhľadávanie konkrétnych záujmových okruhov je komplikovanejšie. Formát číslovania jednotlivých úrovní kapitol a podkapitol nie je v celom dokumente jednotný, čo opäť znižuje prehľadnosť a jednoduchosť vyhľadávania v dokumente. Chýbajúce číslovanie uvedených obrázkov a tabuliek a absencia ich zoznamu znižuje orientáciu v samotnom texte a možnosť na ne jednoznačne v textoch odkazovať.

Upozorňujeme, tak ako je podotknuté i v stanovisku ŠOP SR, je v dokumente používaný výraz „opatrenie“, ktorý sa používa na označenie jednotlivých plánovaných aktivít, ale i na termín používaný pri posudzovaní – na zníženie vplyvu navrhovaných činností a zámerov.

Z hľadiska obsahovej stránky správy o hodnotení bol primeraný dôraz kladený na popis súčasného stavu všetkých zložiek životného prostredia vo väzbe na riešené územie NSK a charakter strategického dokumentu. Niektoré kapitoly sú však neprehľadne rozčlenené na jednotlivé podkapitoly a informácie sa nachádzajú v rôznych častiach textu (napr. kapitolu o podzemných a povrchových vodách by bolo vhodnejšie zaradiť do popisu súčasného stavu životného prostredia a apod.). Opäť tu pociťovať absenciu obsahu na začiatku dokumentu, ktorý by zjednodušil vyhľadávanie potrebných informácií.

Taktiež niektoré vplyvy strategického dokumentu sú popisované v kapitole III Základné údaje o súčasnom stave životného prostredia namiesto v kapitole IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch a tak opäť budia dojem, že v Správe o hodnotení tieto informácie absentujú (napr. vplyvy hluku). Osoby, ktoré zaujímajú iba vplyvy strategického dokumentu a nečítajú celú správu, nenájdu napr. informáciu k vplyvom hluku, ktorá je popísaná v popisnej časti miesto vo vyhodnotení vplyvov. Informácie, vzťahujúce sa k jednej problematike, sú uvedené v rôznych častiach správy o hodnotení a je nutné je dohľadať.

Jedná sa o pripomienky formálneho rázu, ktoré sa týkajú prehľadnosti predkladanej správy o hodnotení, a to hlavne s ohľadom na verejnosť, pre ktorú je tiež určená.

Celkovo posudzovaná správa o hodnotení splnila svoju úlohu a umožnila v predprojektovom štádiu relevantne posúdiť vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

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

K Správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu boli do termínu spracovania odborného posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené príslušnému orgánu tieto stanoviská podľa § 12 ods. 1 a ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov.

1. ***Okresný úrad Nitra, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia list č. 2019/049054-003-F21 zo dňa 7. 11. 2019 doručený dňa 7. 11. 2019*
   Nemá pripomienky a navrhuje v záverečnom stanovisku strategického dokumentu jeho realizáciu odporučiť.

Bez komentára.

2. ***Obec Velušovce** list č. 127/003/2019 zo dňa 5. 11. 2019 doručený dňa 5. 11. 2019*
   Nemá námietky k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu.

Bez komentára.

3. ***Obec Jasová** list zo dňa 7. 11. 2019 doručený dňa 7. 11. 2019*
   Nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu.

Bez komentára.

4. ***Okresný úrad Šaľa, Pozemkový a lesný odbor** list č. OU-SA-PLO-2019/003917-6 zo dňa 7. 11. 2019 doručený dňa 8. 11. 2019*
   Z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy pri dôslednom dodržiavaní príslušných ustanovení zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov nemá ďalšie námietky a pripomienky.

Jedná sa o upozornenie na plnenie požiadaviek, ktoré vyplývajú zo všeobecne záväzných právnych predpisov. Tieto požiadavky musí obstarávateľ rešpektovať nezávisle na výstupoch procesu posudzovania vplyvov.

5. ***Okresný úrad Šaľa, Odbor starostlivosti o životné prostredie** list č. OU-SA-OSZP-2019/008515-2 zo dňa 7. 11. 2019 doručený dňa 8. 11. 2019*
   K správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu nemá žiadne pripomienky.

Bez komentára.

6. ***Obec Zlatno*** *list č. 268/2019 zo dňa 5. 11. 2019 doručený dňa 8. 11. 2019*
   Nemá námietky k správe o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu.

Bez komentára.

7. ***Obec Jedľové Kostoľany*** *list č. 365/2019 zo dňa 11. 11. 2019 doručený dňa 12. 11. 2019*
   Nemá žiadne výhrady a súhlasí so správou o hodnotení strategického dokumentu a s návrhom strategického dokumentu.

Bez komentára.

8. ***Obec Kostoľany pod Tribečom*** *list č. 205/2019 zo dňa 8. 11. 2019 doručený dňa 12. 11. 2019*
   Nemá k strategickému dokumentu žiadne pripomienky.

Bez komentára.

9. ***Obvodný banský úrad v Prievidzi*** *list č. 1062-2557/2019 zo dňa 6. 11. 2019 doručený dňa 12. 11. 2019*
   Požaduje v okrese Topoľčany v plnej miere rešpektovať ložiská nerastných surovín:
   - *chránené ložiskové územie s určeným dobývacím priestorom Krnča, nachádzajúce sa v katastrálnom území Krnča, ktorého ochranu výhradného ložiska kremencov zabezpečuje organizácia Porfix Sand s.r.o.,*
   - *CHLÚ s určeným DP Krnča II, nachádzajúce sa v katastrálnom území Krnča, ktorého ochranu výhradného ložiska kremencov zabezpečuje organizácia SLOVSKAL s.r.o.*
   - *CHLÚ s určeným DP Preseľany nad Nitrou, nachádzajúce sa v katastrálnych územiach Preseľany a Hrušovany. V súčasnosti nie je určená organizácia, ktorá vykonáva ochranu výhradného ložiska tehliarskych hlín.*
   - *CHLÚ Solčany, nachádzajúce sa v katastrálnom území Solčany, ktorého správu výhradného ložiska keramických ílov zabezpečuje Štátny geologický ústav.*
   - *CHLÚ s určeným DP Súlovce, nachádzajúce sa v katastrálnom území Súlovce, ktorého ochranu výhradného ložiska kremencov zabezpečuje organizácia TOVO EU s.r.o. – CHLÚ s určeným DP Závada, nachádzajúce sa v katastrálnych územiach Závada a Podhradie, ktorého ochranu zabezpečuje organizácia Roľnícke podielnické družstvo Závada.*
   - *ložisko nevyhradených nerastov stavebného kameňa Závada – Velušovce, nachádzajúce sa v katastrálnom území Velušovce, na ktorom vykonáva činnosť vykonávanú banským spôsobom organizácia PREFA – STAV s.r.o.*
   - *v prípade dodržania vyššie uvedeného, z hľadiska ochrany nerastného bohatstva, práv a právom chránených skutočností uvedených subjektov, nemá námietky k schváleniu strategického dokumentu.*

R-PUM NSK tieto ložiská rešpektuje a ako strategický dokument do týchto ložísk nezasahuje.

10. ***Obec Alekšince*** *list č. 928-001/2019 zo dňa 8. 11. 2019 doručený dňa 12. 11. 2019*
    Nemá pripomienky.

Bez komentára.

11. Obec Nová Ves nad Žitavou *list č. 2019/441-1/KB zo dňa 11. 11. 2019 doručený dňa 12. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

12. Obec Nové Sady *list č. 197/2019-03 zo dňa 12. 11. 2019 doručený dňa 13. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

13. Obec Šarkan *list zo dňa 12. 11. 2019 doručený dňa 14. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

14. Obec Leľa *list č. 157/2019 zo dňa 11. 11. 2019 doručený dňa 14. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

15. Okresný úrad Šaľa, Odbor starostlivosti o životné prostredie – odpadové hospodárstvo *list č. OU-SA-OSZP-2019/008475-2 zo dňa 12. 11. 2019 doručený dňa 14. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

16. Okresný úrad Zlaté Moravce, odbor starostlivosti o životné prostredie *list č. OU-ZM-OSZP-2019/001594-07VA zo dňa 12. 11. 2019 doručený dňa 13. 11. 2019*
Z hľadiska záujmov odboru starostlivosti o životné prostredie na úseku ochrany ovzdušia, štátnej vodnej správy, ochrany prírody a krajiny a odpadového hospodárstva neuplatňujú žiadne pripomienky.

Bez komentára.

17. Obec Lipová *list č. 316/2019 zo dňa 11. 11. 2019 doručený dňa 15. 11. 2019*
Nemá námietky.

Bez komentára.

18. Obec Veľký Cetín *list č. 035 SÚ-02 ZS/OVC 85-1/2019 zo dňa 11. 11. 2019 doručený dňa 15. 11. 2019 Nemá námietky.*

Bez komentára.

19. Obec Diakovce *list č. 3105/2019 zo dňa 13. 11. 2019 doručený dňa 15. 11. 2019*
Dáva kladné stanovisko k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu.

Bez komentára.

20. Mesto Tlmače *list č. PRIM-S2019/01030 zo dňa 13. 11. 2019 doručený dňa 15. 11. 2019*
K uvedeným dokumentom nemajú žiadne pripomienky.

Bez komentára.

21. Obec Rúbaň *list č. S2019/00850-003 zo dňa 18. 11. 2019 doručený dňa 19. 11. 2019*
Nemá žiadne pripomienky.

Bez komentára.

22. Okresný úrad Levice, Odbor starostlivosti o životné prostredie – odpadové hospodárstvo *list č. OU-LV-OSZP-2019/018110-002 zo dňa 15. 11. 2019 doručený dňa 18. 11. 2019*
Dáva ku strategickému dokumentu kladné vyjadrenie.

Bez komentára.

23. Okresný úrad Levice, Odbor starostlivosti o životné prostredie – ochrany ovzdušia *list č. OU-LV-OSZP-2019/018438-003 zo dňa 18. 11. 2019 doručený dňa 19. 11. 2019*
Z hľadiska ochrany ovzdušia nemá námietky a pripomienky.

Bez komentára.

24. Ministerstvo životného prostredia, Sekcia geológie *list č. 60898/2019 zo dňa 19. 11. 2019 doručený dňa 19. 11. 2019*

1. Na území Nitrianskeho samosprávneho kraja (ďalej len „predmetné územie“) sa nachádzajú:

výhradné ložiská s osvedčením o výhradnom ložisku (OVL), s určenými chránenými ložiskovými územiami (CHLÚ) a dobývacími priestormi (DP). Ďalej sa v predmetnom území nachádzajú ložiská nevyhradených nerastov (LNN). Zoznam výhradných ložísk a ložísk nevyhradených nerastov je súčasťou prílohy spolu s mapovým podkladom v M 1 : 400 000.

Podľa § 15 ods. 1 banského zákona sú orgány územného plánovania a spracovatelia územnoplánovacej dokumentácie povinní pri územnoplánovacej činnosti vychádzať z podkladov o zistených a predpokladaných výhradných ložiskách a sú povinní navrhovať riešenie, ktoré je z hľadiska ochrany a využitia nerastného bohatstva a ďalších verejných záujmov najvýhodnejšie.

Ministerstvo požaduje dodržať ustanovenia § 18 a § 19 banského zákona tak, aby bola zabezpečená ochrana výhradných ložísk proti znemožneniu alebo sťaženiu ich dobývania a podľa § 17 ods. 5 a § 26 ods. 3 banského zákona vyznačiť hranice chránených ložiskových území a dobývacích priestorov v územnoplánovacej dokumentácii.

Vzhľadom na súčasné a predpokladané využívanie ložísk žiadame územia v blízkosti chránených ložiskových území a dobývacích priestorov nevyužívať ako obytné, prípadne rekreačné územia s novými stavbami.
Ložisko nevyhradeného nerastu je podľa § 7 banského zákona súčasťou pozemku.

2. V predmetnom území sa nachádzajú prieskumné územia (PÚ):

- *„Pukanec – nerasty, z ktorých možno priemyselne vyrábať kovy – Au, Ag, Pb, Cu, Zn rudy“; určené pre držiteľa prieskumného územia Prospech Slovakia, s.r.o., Banská Štiavnica s platnosťou do 7. 9. 2021,*
- *„Rudno – Au, Ag, Pb, Cu, Zn rudy“; určené pre držiteľa prieskumného územia Prospech Slovakia, s.r.o., Banská Štiavnica s platnosťou do 9. 5. 2021,*
- *„Topoľčany – horľavý zemný plyn“; určené pre držiteľa prieskumného územia NAFTA, a.s.,*
- *Bratislava, s platnosťou do 31. 12. 2024,*
- *„Levická kryha – sever – geotermálna energia“; určené pre držiteľa prieskumného územia MAGMA ZAFÍR, s.r.o., Bardoňovo, s platnosťou do 27. 5. 2022,*
- *„Bruty – hydrogeologický prieskum podzemných vôd“; určené pre držiteľa prieskumného územia MPconnect, s.r.o., Šaľa, s platnosťou do 31. 7. 2023,*

- *„Vlčany – geotermálna energia“; určené pre držiteľa prieskumného územia RESTÁR & RESTÁR, s.r.o., Vlčany, s platnosťou do 28. 4. 2022.*

Ministerstvo je dotknutým orgánom v územnom konaní podľa § 23 ods. 16 geologického zákona.

Nakoľko podľa § 22 ods. 1 geologického zákona môže ministerstvo lehotu prieskumného územia predĺžiť, žiadame v súlade s § 12 ods. 4 písm. n) Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 55/2001 Z. z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii vyznačiť hranice prieskumných území v územnoplánovacej dokumentácii.

3.V predmetnom území sú evidované staré banské diela tak, ako sú zobrazené na priloženej mape.

Ministerstvo žiada evidované staré banské diela vymedziť ako plochy vyžadujúce zvýšenú ochranu

podľa § 12 ods. 4 písm. o) Vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 55/2001 Z. z. o územnoplánovacích podkladoch a územnoplánovacej dokumentácii a vyznačiť v územnoplánovacej dokumentácii.

4.V predmetnom území sú evidované skládky odpadov tak, ako sú zobrazené na priloženej mape.

Ministerstvo odporúča uvedené skládky odpadov dostatočne zohľadniť v územnoplánovacej

dokumentácii.

5.V predmetnom území sú na základe výpisu z Informačného systému environmentálnych záťaží evidované environmentálne záťaže:
Okres Pravdepodobná environmentálna záťaž Potvrdená environmentálna záťaž Sanovaná/rekultivovaná lokalita
Komárno 13 6 16
Levice 19 8 16
Nitra 25 7 21
Nové Zámky 31 11 30
Šaľa 14 6 5
Topoľčany 7 2 5
Zlaté Moravce 16 4 13

Na území okresu Komárno sú evidované nasledujúce environmentálne záťaže s vysokou prioritou (K> 65):
KN (001) / Bajč - skládka TKO – skládka komunálneho odpadu
KN (011) / Komárno – areál po Sovietskej armáde - základne po bývalej Sovietskej armáde
KN (012) / Komárno – Harčáš – skládka komunálneho odpadu
KN (013) / Komárno – Madzagoš – skládka komunálneho odpadu
KN (014) / Komárno – SPP – plynárenský priemysel

Na území okresu Levice sú evidované nasledujúce environmentálne záťaže s vysokou prioritou (K > 65):
LV (008) / Levice – práčovne a čistiarne – skladovanie a distribúcia agrochemikálií
LV (002) / Bielovce – sklad pesticídov – skladovanie a distribúcia agrochemikálií
LV (012) / Nová Dedina – sklad pesticídov – skladovanie a distribúcia agrochemikálií
LV (014) / Pohronský Ruskov – mazutové hospodárstvo bývalého cukrovaru – skladovanie vykurovacích olejov
LV (015) / Pukanec – skládka kalov Hampoch – skládka tekutých/pastovitých odpadov

Na území okresu Nitra sú evidované nasledujúce environmentálne záťaže s vysokou prioritou (K >65):
NR (025) / Vráble – areál Tesly (TESGAL) – povrchová úprava kovov
NR (012) / Nitra – bývalé sklady PHM na Novozámockej ceste – skladovanie a distribúcia palív
NR (018) / Nitra – rušňové depo (Cargo) – železničné depo a stanica

Na území okresu Nové Zámky sú evidované nasledujúce environmentálne záťaže s vysokou prioritou

(K > 65):
NZ (026) / Štúrovo – hlavná železničná stanica – železničné depo a stanica
NZ (033) / Šurany – bývalý areál Elitexu a STS – strojárska výroba
NZ (1911) / Nové Zámky – trakčná napájacia stanica – energetické napájacie zariadenie
NZ (016) / Nové Zámky – Real – H.M. – terminál – skladovanie a distribúcia palív
NZ (017) / Nové Zámky – rušňové depo – diagnostické stredisko – železničné depo a stanica
NZ (018) / Nové Zámky – rušňové depo, okolie vrtu MV 9 – železničné depo a stanica
NZ (019) / Nové Zámky – železničná stanica – rušňové depo – železničné depo a stanica
NZ (029) / Štúrovo – rušňové Depo (Cargo) – železničné depo a stanica
NZ (1789) / Nové Zámky – Rušňové depo, Cargo a.s. – železničné depo a stanica
NZ (2067) / Nové Zámky – bývalé prekladisko uhlia – železničné depo a stanica

Na území okresu Šaľa je evidovaná nasledujúca environmentálna záťaž s vysokou prioritou (K > 65):

SA (015) / Trnovec nad Váhom – skládka RSTO (Duslo) – skládka priemyselného odpadu

Na území okresu Topoľčany nie sú evidované environmentálne záťaže s vysokou prioritou (K > 65).

Na území okresu Zlaté Moravce sú evidované nasledujúce environmentálne záťaže s vysokou prioritou

(K > 65):
ZM (013) / Zlaté Moravce – bývalý areál Calexu – elektrotechnická výroba
ZM (016) / Zlaté Moravce – rušňové depo – železničné depo a stanica

Podrobnejšie detaily konkrétnych environmentálnych záťaží je možné skontrolovať na adrese: http://envirozataze.enviroportal.sk/Mapa/ cez mapu, alebo http://envirozataze.enviroportal.sk/Informacnysystem cez konkrétne atribúty. V prílohe Vám zasielame zjednodušené mapky s vykreslenými environmentálnymi záťažami.

Pravdepodobné environmentálne záťaže a environmentálne záťaže môžu negatívne ovplyvniť možnosti ďalšieho využitia územia.

6.V predmetnom území je zaregistrovaný výskyt nasledovných svahových deformácií:

- *v katastrálnych územiach okresu Komárno nie sú evidované svahové deformácie,*
- *v katastrálnych územiach okresu Levice je podľa priloženej mapy zaregistrovaný výskyt aktívneho*
- *zosuvu, potenciálnych zosuvov a stabilizovaných zosuvov,*
- *v katastrálnych územiach okresu Nitra je zaregistrovaný výskyt aktívnych zosuvov a stabilizovaných*
- *zosuvov,*
- *v katastrálnych územiach okresu Nové Zámky je zaregistrovaný výskyt aktívnych zosuvov a*
- *potenciálneho zosuvu,*
- *v katastrálnych územiach okresu Šaľa nie sú evidované svahové deformácie,*
- *v katastrálnych územiach okresu Topoľčany je zaregistrovaný výskyt potenciálnych zosuvov,*
- *v katastrálnych územiach okresu Zlaté Moravce je zaregistrovaný výskyt potenciálnych zosuvov a stabilizovaných zosuvov.*

Nestabilné je aj bezprostredné okolie zaregistrovaných svahových deformácií, kde je možnosť rozšírenia a aktivizácie existujúcich zosuvov. Územie patrí do rajónu potenciálne nestabilných až nestabilných území. Územie je citlivé na väčšie antropogénne zásahy.

Orgány územného plánovania sú podľa § 20 ods. 1 geologického zákona povinné v textovej a grafickej časti územnoplánovacej dokumentácie zohľadniť výsledky geologických prác,

v konkrétnom prípade výsledky inžinierskogeologického prieskumu spracované v záverečnej správe: Atlas máp stability svahov SR v M 1 : 50 000 (Šimeková, Martinčeková a kol., 2006), ktorý je prístupný na mapovom serveri Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra Bratislava. Na webových stránkach sú dostupné aj ďalšie údaje a informácie o zaregistrovaných svahových deformáciách:
http://www.geology.sk/new/sk/sub/Geoisnomenu/geof/atlas_st_sv,

http://apl.geology.sk/geofond/zosuvy/

http://apl.geology.sk/atlassd/

Svahové deformácie v predmetnom území negatívne ovplyvňujú možnosti využitia územia pre stavebné účely.

7. Predmetné územie spadá do nízkeho až vysokého radónového rizika, tak ako je to zobrazené na priloženej mape. Stredné až vysoké radónové riziko môže negatívne ovplyvniť možnosti ďalšieho využitia územia.

8. Informácie o geotermálnej energii v predmetnom území sú k dispozícii na webovej stránke Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra – aplikácia Atlas geotermálnej energie http://apl.geology.sk/mapportal/#/aplikacia/14.

Podľa § 20 ods. 3 geologického zákona ministerstvo vymedzuje ako riziká stavebného využitia územia:

a) výskyt potenciálnych, stabilizovaných a aktívnych zosuvov. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom potenciálnych a stabilizovaných zosuvov je potrebné posúdiť a overiť inžinierskogeologickým prieskumom. Územia s výskytom aktívnych svahových deformácií nie sú vhodné pre stavebné účely.

b) prítomnosť environmentálnych záťaží s vysokou prioritou riešenia (hodnota K ≥ 65 podľa klasifikácie environmentálnej záťaže v Informačnom systéme environmentálnych záťaží). Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom environmentálnej záťaže s vysokou prioritou riešenia je potrebné posúdiť a overiť geologickým prieskumom životného prostredia.

c) výskyt stredného až vysokého radónového rizika. Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom stredného až vysokého radónového rizika je potrebné posúdiť podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 98/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obmedzovaní ožiarenia pracovníkov a obyvateľov z prírodných zdrojov ionizujúceho žiarenia.

Vyjadrenie príslušného orgánu:

R-PUM NSK v návrhoch pracuje s platnými územno-plánovacími dokumentmi, ktoré boli pre účely spracovania R-PUM NSK poskytnuté. R-PUM NSK je strategickým dokumentom a detailné trasové vedenie infraštruktúrnych opatrení (vrátane posúdenia v rámci zákona o posudzovaní vplyvov) musí byť riešené projektovými dokumentáciami jednotlivých stavieb. Platné územno-plánovacie dokumenty tieto lokality musia rešpektovať, takže ich rešpektuje aj R-PUM NSK.

***25. Obec Gbelce** list č. 001/509/2019 zo dňa 13. 11. 2019 doručený dňa 19. 11. 2019*
Nemá námietky a pripomienky k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu

Bez komentára.

***26. Železnice Slovenskej republiky**, generálne riaditeľstvo, Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce list č. 30054/2019/O150-1 zo dňa 15. 11. 2019 doručený dňa 20. 11. 2019*

K časti, ktorá pojednáva o zámeroch v rozvoji železničnej dopravy v horizonte rokov 2030-2050 majú nasledovné pripomienky:

1. *modernizácia trate a zavedenie nového systému riadenia a zabezpečenia chodu vlakov ERTS v úseku Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo žiadajú nahradiť za Modernizácia traťového úseku Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo, nakoľko systém riadenia a zabezpečenia chodu vlakov vzíde až z projektovej dokumentácie.*
2. *zvýšenie priepustnosti trate Komárno – Dunajská Streda – Bratislava – bez pripomienok*
3. *elektrifikácia trate Šurany – Nitra – Leopoldov, zvýšenie priepustnosti najmä v úseku Lužianky – Nitra – žiadajú nahradiť za Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany – v štádiu technicko –ekonomickej štúdie.*
4. *príprava výstavby novej VRT (varianty 160 – 200 km/hod) Trnovec nad Váhom – Nitra. Príprava a ukončenie štúdie realizovateľnosti r. 2019 – žiadajú nahradiť za Výstavba novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom - vo fáze štúdie realizovateľnosti (2019) – jenokoľajná a dvojkoľajná alternatíva*
5. *možná príprava novej VRT Komárno št.hr. – Bratislava (jedna z možných alternatív VRT prepojenia hlavných miest štátov V4 v rámci aktuálnych aktivít premiérov a ministrov dopravy dotknutých krajín) – zvážiť či uvádzať ako zámer nakoľko zatiaľ prebiehajú rokovania ohľadne trasovania a hraničných prechodov VRT.*
6. *príprava a začatie modernizácie traťového úseku Palárikovo – Šurany – Levice (Kozárovce) – jedná sa o dlhodobý výhľad ŽSR, ktorý možno presiahne časový rámec horizontu rokov 2030 – 2050, v rámci modernizácie južného ťahu Bratislava – Košice, ako alternatívy koridoru č. V.*

Vyjadrenie príslušného orgánu:

Bod. 1: Modernizácia traťového úseku Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo. Úprava v Návrhovej časti – opatrenie č. 140.

Bod. 3: Zapracované v Návrhovej časti – opatrenie č. 135.

Bod. 4 : Výstavba novej trate Trnovec n. Váhom – Nitra /Horné Krškany/. Úprava v Návrhovej časti – opatrenie č. 136

Bod. 5 a 6: Po zvážení bol zámer ponechaný, R-PUM NSK je strategický dokument so zásobníkom opatrení do budúcich období. Z pohľadu mobility riešeného regiónu naplnením opatrenia dôjde k jeho výraznému zlepšeniu. Opatrenie pojednáva o spracovaní štúdie nie o konkrétnej realizácii.

Nezapracované do Návrhu - opatrenie pojednáva o spracovaní štúdie, v prípade, že sa od zámeru ustúpi, resp. sa zámer časovo posunie, štúdia nebude spracovaná, resp. bude spracovaná po období 2050.

K Správe o hodnotení nemajú žiadne pripomienky.

Bez komentára.

Z formálneho hľadiska dávajú do pozornosti, že v tabuľke „Vyhodnotenie navrhovaných opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia“ sú totožné opatrenia č. 149 a č. 150. Opatrenia č. 150 by malo podľa textovej časti dokumentu znieť nasledovne „Prepojenie krajských miest Nitra, Trnava a Bratislava (jednokoľajná alternatíva) – dvojkoľajná alternatíva je aktuálne v spracovaní.

Súhlasíme.

27.Okresný úrad Levice, Odbor starostlivosti o životné prostredie – ochrana prírody a krajiny *list č. OU-LV-OSZP-2019/018255-002 zo dňa 19. 11. 2019 doručený dňa 20. 11. 2019*
Odporúčajú pri realizácií strategického dokumentu v maximálnej možnej miere rešpektovať národnú sústavu chránených území, chránené územia európskeho systému NATURA2000.

Vyjadrenie príslušného orgánu:

R-PUM NSK je strategickým dokumentom, ktorý je najmä zásobníkom opatrení, vedúcich k udržateľnej mobilite riešeného regiónu. Dokument nenahrádza projektové dokumentácie, ktoré detailne riešia trasové vedenie infraštruktúrnych opatrení a ktorých súčasťou je aj vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie EIA. Navrhnuté opatrenia však v maximálnej možnej miere rešpektujú požadované.

28. Obec Koniarovce *list č. 277/2019 zo dňa 19. 11. 2019 doručený dňa 21. 11. 2019*
Oznamuje súhlasné stanovisko obce k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu.

Bez komentára.

29. Obec Tesárske Mlyňany *list č. 931/2019 zo dňa 18. 11. 2019 doručený dňa 21. 11. 2019*

Nemá námietky.

Bez komentára.

30. Okresný úrad Komárno, odbor starostlivosti o životné prostredie *list č. OU-KN-OSZP-2019/017681-002 zo dňa 19. 11. 2019 doručený dňa 21. 11. 2019*

- z hľadiska štátnej vodnej správy – neuplatňujú pripomienky

- z hľadiska štátnej správy ochrany ovzdušia – neuplatňujú pripomienky

- z hľadiska štátnej správy odpadového hospodárstva – nemajú žiadne pripomienky

Bez komentára.

- z hľadiska štátnej správy ochrany prírody a krajiny – V strategickom dokumente sa musia rešpektovať všetky vyhlásené chránené územia, ako aj lokality NATURA2000, prvky ÚSES regionálneho a nadregionálneho významu. Musia sa minimalizovať prípadné negatívne účinky funkčných plôch na chránené územia a návrhy zásad a regulatívov nemôžu mať na chránené územia negatívny vplyv. Musia byť zohľadnené požiadavky na ochranu prírody a tvorbu krajiny aj v zmysle Európskeho dohovoru o krajine.

Vyjadrenie príslušného orgánu:

R-PUM NSK je strategickým dokumentom, ktorý je najmä zásobníkom opatrení, vedúcich k udržateľnej mobilite riešeného regiónu. Dokument nenahrádza projektové dokumentácie, ktoré detailne riešia trasové vedenie infraštruktúrnych opatrení a ktorých súčasťou je aj vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie EIA. Navrhnuté opatrenia však v maximálnej možnej miere rešpektujú požadované.

31. Mesto Nové Zámky *list č. 19024-ES/6133/2019/183/IK zo dňa 15. 11. 2019 doručený dňa 22. 11. 2019*
Navrhuje zahrnúť tieto konkrétne námety:

1. *vybudovanie cyklotrasy v rámci podpory turizmu Šurany – Nové Zámky – Kolárovo*
2. *vybudovanie uzla integrovanej dopravy – železničnej, autobusovej, nemotorovej – cyklistickej dopravy s príslušenstvom*
3. *zapracovať zámer o predĺžení širokorozchodnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska. Vedenie trasy širokorozchodnej trate by malo ísť v koridore existujúcej železničnej trate cez územie mesta Nové Zámky, čo mení šírku vedenia. V katastrálnom území mesta Nové Zámky je v pláne vybudovať prekladiskový terminál.*
4. *zníženie dopravnej záťaže mesta vytvorením samostatného odbočovacieho pruhu z cesty I/64 v časti za železničným podjazdom v smere od Nitry na zaslepenú časť Nitrianskej cesty smerom na cestu II/563 na Kolárovo.*

5. *zriadenie záchytných parkovísk s vodopriepustnými povrchmi.*
6. *vybudovanie inteligentných križovatiek na cestách I. a II. triedy, osvetlené priechody pre chodcov vrátane priechodov pre cyklistov*
7. *vybudovanie premostenia cez rieku Nitra formou lávok pre pešiu a cyklistickú dopravu.*

Vyjadrenie príslušného orgánu:

Bod 1.: Spojenie Šurany - Nové Zámky - Kolárovo je súčasťou Ponitrianskej a Vážskej cyklistickej magistrály (CMG), ktorá je v dokumente R-PUM NSK uvedená v opatrení NM2, NM3. Toto konkrétne opatrenie však môže a bude do dokumentu doplnené.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO - Návrhová časť kapitola 6.9 a 10.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

Bod 2.: Návrhová časť /opatrenia do roku 2030/ konkrétne opatrenie č. 151 obsahuje požadované.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO pojednáva o tom opatrenie č. 151 v Návrhovej časti dokumentu.

Bod 3.: R-PUM NSK je strategický dokument, ktorý sa v zmysle zadania zaoberal najmä mobilitou osôb.

Úprava v Návrhovej časti: NIE dokument nebol v zmysle zadania zameraný na riešenie prepravy tovarov a služieb.

Bod 4.:R-PUM NSK je strategickým dokumentom, ktorý je zameraný na celé územie Nitrianskeho kraja a v takomto charaktere je spracovávaný. Spracovateľ dokumentu nemal k dispozícii (a ani to nebolo v zadaní R-PUM NSK a ani požadované v priebehu spracovania) relevantné dáta, aby mohol posúdiť, či je takáto stavba relevantná a opodstatnená. Toto musí byť riešené samostatnou projektovou dokumentáciou zameranou na kapacitné posúdenie daného úseku. Rovnako je táto komunikácia v správe SSC, od ktorej boli vyžiadané opatrenia, ktoré plánujú na území NSK, takže do dokumentu boli zaradené aj všetky plánované opatrenia na nadradenej komunikačnej sieti.

Bod 5.: Dokument R-PUM NSK je zameraný na celé územie NSK. Detailné dopravné riešenie v mestách tento dokument nemôže zahrnúť. Keďže je však tento dokument zároveň zásobníkom opatrení v oblasti dopravy, bude táto pripomienka zapracovaná a bude doplnené toto opatrenie do zásobníka opatrení. Ďalšie detailné rozpracovanie tohto opatrenia s potrebnými údajmi však musí byť rozpracované v dokumente PUM miestnej samosprávy mesta Nové Zámky.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO - Návrhová časť kapitola 10.1.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

Bod 6.: Dokument R-PUM NSK je zameraný na celé územie NSK. Detailné dopravné riešenie v mestách tento dokument nemôže zahrnúť. Keďže je však tento dokument zároveň zásobníkom opatrení v oblasti dopravy, bude táto pripomienka zapracovaná a bude doplnené toto opatrenie do zásobníka opatrení. Ďalšie detailné rozpracovanie tohto opatrenia s potrebnými údajmi však musí byť rozpracované v dokumente PUM miestnej samosprávy mesta Nové Zámky.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO – Návrhová časť kapitola 10.1.4 a časť Implementačný plán, prílohy

Bod 7.: Detaily opatrení v jednotlivých mestách musia byť súčasťou čiastkových PUM miestnych samospráv. V dokumente R-PUM NSK je uvedené opatrenie "Ponitrianska CMG", ktorá zahŕňa aj tieto premostenia. Toto konkrétne opatrenie však môže byť do dokumentu doplnené.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO – Návrhová časť kapitola 6.9 a 10.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

32. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky *list č. 12959/2019/IDP/95407 zo dňa 20.11.2019 doručený dňa 22.11.2019*
Má k správe o hodnotení strategického dokumentu nasledovné pripomienky a požiadavky:

1. *v oblasti cestnej infraštruktúry je v rámci návrhovej časti prínosom priorizácia projektov opráv ciest II. a III. triedy v správe samosprávneho kraja do ďalšieho obdobia. Typologicky obdobná priorizácia by bola prospešná aj v prípade projektov výstavby a modernizácie železničnej infraštruktúry, ktorú síce kraj nespravuje, ale v spolupráci s MDV SR a ŽSR môže navrhnúť kľúčové projekty, ktoré by bolo potrebné realizovať v najbližšom období. Podobne aj v prípade železničnej osobnej dopravy by bolo potrebné (vzhľadom na veľký počet navrhovaných tratí a limitované finančné možnosti dopravcu) v kooperácií s MDV SR, Železničnou spoločnosťou Slovensko a.s. a ŽSR stanoviť kľúčové trate, na ktorých by mohla byť obnovená pravidelná doprava,*
2. *nemotorová doprava je v dokumente zastúpená predovšetkým cyklistickou dopravou. Plán identifikuje jadrovú sieť cyklotrás a cyklomagistrál na území kraja. Absentuje však zmienka o doplnkovej cyklistickej infraštruktúre a návrhy významných lokalít ponúkajúcich široké spektrum služieb pre cyklistov (požičovne bicyklov, odstavné miesta pre bicykle, občerstvenie, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a pod.)*
3. *rešpektovať stanoviská Železníc Slovenskej republiky a Dopravného úradu*

Vyjadrenie príslušného orgánu:

Bod 1.: Typologicky podobnú prioritizáciu ako pri cestách II. a III. triedy nie je možné uskutočniť, nakoľko spracovateľ Návrhu R-PUM NSK nedisponuje potrebnými vstupmi, ktoré by umožnili vypracovanie multikriteriálnej analýzy, ako to bolo spracované pri cestnej sieti. Absentujú údaje v podobe technického stavu železničnej infraštruktúry ako aj jej zaťaženosť, či projektovej prípravy. Voľba iných kritérií by priniesla nekorektné a neobjektívne stanovenie priorít, čo by mohlo vyvolať (po ukončenom pripomienkovom konaní) nespokojnosť a nové pripomienky zo strany dotknutých subjektov. Z uvedeného dôvodu nie je možné zapracovanie uvedenej pripomienky.

Úprava v Návrhovej časti: NIE absentujúce údaje, (bolo realizované verejné prerokovanie) uzatvorené pripomienkové konanie, časová náročnosť stanovenia metodiky a zozbierania údajov. Následne časová náročnosť z dôvodu opätovného opakovania už zrealizovaného pripomienkového konania.

Bod 2.: Takéto opatrenie môže byť do zásobníka opatrení pridané. Je však otázkou, či by toto nemalo byť skôr obsiahnuté v PUM jednotlivých miestnych samospráv a nie v krajskom dokumente, ktorý je zameraný na každodenných dopravných cyklistov a nie na rekreačných cyklistov.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO – Návrhová časť kapitola 6.9 a 10.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

Bod 3.: Rešpektované.

33. Okresný úrad Nové Zámky, odbor starostlivosti o životné prostredie *list č. OU-NZ-OSZP-2019/020009-02-Hr zo dňa 21. 11. 2019 doručený dňa 22. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

34. Okresný úrad Šaľa, Odbor starostlivosti o životné prostredie – ochrana prírody a krajiny *list č. OU-SA-OSZP-2019/008803-2 zo dňa 21. 11. 2019 doručený dňa 22. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

35. Obec Zlatná na Ostrove *list č. 938/19/01 zo dňa 22. 11. 2019 doručený dňa 25. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

36. Okresný úrad Levice, štátna vodná správa *list č. OU-LV-OSZP-2019/018115-002 zo dňa 22. 11. 2019 doručený dňa 25. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

37. Obec Báb *list č. OcÚ Báb004-029/2019 zo dňa 21. 11. 2019 doručený dňa 25. 11. 2019*
Kladné stanovisko.

Bez komentára.

38. Obec Číčov *list č. 284/2019 zo dňa 21. 11. 2019 doručený dňa 25. 11. 2019*
Zaslala len potvrdenie o oboznámení verejnosti so strategickým dokumentom.

Bez komentára.

39. Obec Chrabrany *list č. 1092/2019 zo dňa 22. 11. 2019 doručený dňa 25. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

40. Obec Kuraľany *list č. OcÚKU č. 150/2019/002 zo dňa 21. 11. 2019 doručený dňa 25. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

41. Obec Lipové *list č. OcÚ Li 267/2019-007Be zo dňa 21. 11. 2019 doručený dňa 25. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

42. Obec Podhorany *list č. 917/2019-1 zo dňa 20. 11. 2019 doručený dňa 26. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

43. Krajské riaditeľstvo policajného zboru v Nitre *list č. KRPZ-NR-OKP7-1659-003/2019 zo dňa 20. 11. 2019 doručený dňa 26. 11. 2019*
Dotknuté útvary v pôsobnosti Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Nitre nemajú k danej veci pripomienky.

Bez komentára.

44. Obec Komjatice *list č. 94/2019/1057-5 zo dňa 20. 11. 2019 doručený dňa 26. 11. 2019*
Nemá námietky k predloženému strategickému dokumentu.

Bez komentára.

45. Obec Vinodol *list č. VIN-1/1/2019-2011/2019 zo dňa 11. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*
Nemá k predloženým dokumentom žiadne pripomienky.

Bez komentára.

46. Okresný úrad Šaľa, Odbor starostlivosti o životné prostredie – štátna vodná správa *list č. OU-SA-OSZP-2019/008933-2 zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*
Súhlasia bez pripomienok.

Bez komentára.

47. Obec Rybník *list č. 782/2019 zo dňa 22. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

48. Trnavský samosprávny kraj *list č. 08614/2019/OÚpŽP-6/Ta zo dňa 21. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

49. Obec Starý Tekov *list č. OUST/577/2019 zo dňa 25. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

50. Banskobystrický samosprávny kraj *list č. 08648/2019/ODDUPZP-2 38370/2019 zo dňa 19. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*

Navrhovaný SD nie je v rozpore s ÚPN VÚC Banskobystrický kraj, jeho zmenami a doplnkami. Konkrétne opatrenia na zníženie a posilnenie pozitívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia obyvateľstva, budú predmetom podrobnejších projektov jednotlivých dopravných stavieb, pri ktorých bude zabezpečené ich posudzovanie v zmysle zákona, preto k predloženej správe o hodnotení nemajú pripomienky.

Bez komentára.

51. Obec Nemčiňany *list č. 254/2019 zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

52. Mesto Topoľčany *list č. 2019/9407/OVŽP zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 28. 11. 2019*
V navrhovaných opatreniach žiadame za účelom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v zastavanom území mesta Topoľčany uviesť možnosť vytvárania nových dopravných napojení miestnych komunikácií mesta Topoľčany na vybudovanú nadradenú cestnú trasu preložky cesty I/64. Platný Územný plán mesta Topoľčany vrátane jeho poslednej piatej aktualizácie navrhuje vytvorenie piatej vetvy veľkej okružnej križovatky na preložke cesty I/64 pri meste Topoľčany pre zabezpečenie dopravného napojenia priestoru plánovanej nadmestskej vybavenosti medzi riekou Nitra a vybudovanou preložkou cesty I/64 nachádzajúceho sa v zónach č. 12 a č. 13 Územného plánu mesta Topoľčany. Územný plán mesta Topoľčany tiež navrhuje vyústenie zbernej komunikácie z rozvojovej zóny č. 11 na preložku cesty I/64 a s napojením zóny č. 8 východnej časti Topoľčian na preložku 2. Etapy cesty I/64 v dvoch miestach a to pred železničným priecestím na ul. Krušovskej a pokračovanie komunikácie ku kogeneračnej jednotke.

Vyjadrenie príslušného orgánu:

R-PUM NSK je zameraný najmä na krajskú cestnú sieť a následne na nadradenú cestnú sieť. Miestne komunikácie v mestách neboli predmetom zadania R-PUM NSK. Takisto detailné dopravné riešenie v mestách tento dokument nemôže zahrnúť. Keďže je však tento dokument

zároveň zásobníkom opatrení v oblasti dopravy, bude táto pripomienka zapracovaná a bude doplnené toto opatrenie do zásobníka opatrení. Ďalšie detailné rozpracovanie tohto opatrenia s potrebnými údajmi však musí byť riešené v dokumente PUM miestnej samosprávy mesta Topoľčany.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO - Návrhová časť kapitola 10.1.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

53. Obec Štefanovičová *list č. 325/2019 zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 28. 11. 2019*
Nemá pripomienky a taktiež dokument nebol pripomienkovaný občanmi.

Bez komentára.

54. Dopravný úrad *list č. 22751/2019/ROP-002-P/54429 zo dňa 25. 11. 2019 doručený dňa 28. 11. 2019*
Požaduje pri návrhu rozvoja dopravného systému, resp. pri návrhu líniových stavieb a dopravných plochách rešpektovať ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení na území Nitrianskeho kraja, ktoré sú zapracované v textovej aj výkresovej časti platného Územného plánu veľkého územného celku.

Vyjadrenie príslušného orgánu:

R-PUM NSK v návrhoch pracuje s platnými územno-plánovacími dokumentmi, ktoré boli pre účely spracovania R-PUM NSK poskytnuté. R-PUM NSK je strategickým dokumentom a detailnej trasové vedenie infraštruktúrnych opatrení (vrátene posúdení podľa zákona EIA) musia byť riešené projektovými dokumentáciami jednotlivých stavieb. Platné územno-plánovacie dokumenty tieto plochy musia rešpektovať, takže ich rešpektuje aj R-PUM NSK.

55. Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja *list č. CS6274/2019 CZ46644/2019 zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 27. 11. 2019*
Nemá pripomienky.

Bez komentára.

56. Obec Beladice *list č. 458/2019 zo dňa 25. 11. 2019 doručený dňa 28. 11. 2019*
Nemá žiadne pripomienky a návrhy.

Bez komentára.

57. Obec Nový Tekov *list č. 1400/2019 zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 28. 11. 2019*
Nemá žiadne námietky.

Bez komentára.

58. Obec Golianovo *list č. OcÚ50/2019-007 zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 28. 11. 2019*
Nemá žiadne námietky.

Bez komentára.

59. Obec Komoča *list č. 225/2019 zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 29. 11. 2019*
Nemá žiadne námietky.

Bez komentára.

60. Mesto Šahy *list č. 472/2019 – výst. zo dňa 26. 11. 2019 doručený dňa 29. 11. 2019*
Nemá žiadne námietky.

Bez komentára.

61. Obec Obid *list č. 928/2019 zo dňa 25. 11. 2019 doručený dňa 29. 11. 2019*
Súhlasí so správou o hodnotení strategického dokumentu a s návrhom strategického dokumentu.

Bez komentára.

62. Obec Podhradie *list č. 175/2/2019 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 29. 11. 2019*
Nemá námietky.

Bez komentára.

63. Obec Volkovce *list č. 361-1/2019 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 29. 11. 2019*
Nemá k predmetným dokumentom námietky.

Bez komentára.

64. Mestský úrad v Nitre *list č. UHA18296/2019 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 29. 11. 2019 – Mesto Nitra zastúpené primátorom mesta požaduje:*

1. *Zosúladiť uvedený strategický dokument Nitrianskeho samosprávneho kraja s rozpracovaným strategickým dokumentom mesta Nitra Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra.*
2. *Str. 82, tabuľka 33 doplniť do tabuľky – Nové stavby „Preložka cesty I/64 Nitra – Komjatice a zároveň doplniť aj do ostatných tabuliek uvedenú stavbu. Uvedená stavba je dlhodobo vedená ako verejnoprospešná stavba v územnom pláne mesta Nitry, taktiež táto stavba je vedená v územnom pláne NSK.*
3. *V uvedenej tabuľke v časti Modernizácia je uvedená stavba – I/64 Ivánka pri Nitre4 – pruh. Nie je uvedená stavba súčasťou stavby uvedenej v bode 1? Podľa názoru sa nejedná o modernizáciu cesty, ale výstavbu 4 –pruhovej komunikácie, ktorá je súčasťou preložky cesty I/64 Nitra – Komjatice.*
4. *V návrhovej časti chýba realizácia turbookružnej križovatky na ceste II/562, ktorá je súčasťou preložky I/64 Nitra – Komjatice. Navrhujeme doplniť do odstavca 10.1.1 s podmienkou financovania mimo rozpočet NSK. A taktiež doplniť do odstavca 6.1 – riešenie cestnej siete k roku 2025.*
5. *V bode 10.3 – Prehľad opatrení VOD, konkretizovať v opatrení 136 vybudovanie žel. prepojenia Nitra – Trnovec nad Váhom.*
6. *V návrhovej časti absentuje riešenie sieti súčasných i navrhovaných cyklotrás v meste Nitra, ako aj ich prepojenie na regionálne cyklotrasy.*
7. *Nie sú riešené protihlukové opatrenia na rýchlostných cestách (R1, R1a) ako aj na cestách I. triedy.*

Vyjadrenie príslušného orgánu*:*

Bod 1.: Spracovateľ R-PUM NSK sa niekoľkokrát stretol so spracovateľom "PUM pre mesto Nitra" a spoločne sa snažili zladiť oba dokumenty. PUM pre mesto Nitra je stále rozpracovaný, zatiaľ čo R-PUM NSK je vo finálnej fáze. Očakávané boli teda skôr podnety z PUM pre mesto Nitra, ale v takom časovom období, aby bol dodržaný časový harmonogram R-PUM NSK. Spracovateľ Návrhu R-PUM NSK sa bude snažiť uvedené pripomienky zapracovať.

Bod 2.: Spracovateľ R-PUM NSK vychádzal pri stavbách na nadradenej cestnej sieti z aktuálnych dát a údajov prevzatých priamo od NDS a SSC. Táto stavba však bude doplnená/opravená v uvedenej tabuľke a v ďalších častiach dokumentu R-PUM NSK.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO - Návrhová časť kapitola 6, 6.4, 10.1.3, Implementačný plán, prílohy.

Bod 3.: Viď vyššie - Spracovateľ R-PUM NSK vychádzal pri stavbách na nadradenej cestnej sieti z aktuálnych dát a údajov prevzatých priamo od NDS a SSC. Áno, bude opravené.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO - opravené, Návrhová časť kapitola 6, 6.4, 10.1.3, Implementačný plán, prílohy.

Bod 4.: Spracovateľ R-PUM NSK vychádzal pri stavbách na nadradenej cestnej sieti z aktuálnych dát a údajov prevzatých priamo od NDS a SSC. Taktiež dokument R-PUM NSK je zameraný na celé územie NSK. Detaily stavieb a usporiadanie križovatiek sú súčasťou príslušných projektových dokumentácií. Odstavec 10.1.1 sa týka oblasti "Projektové zámery NSK pre budúce výzvy Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020 pre oblasť cestnej infraštruktúry". Stavba bude doplnená do príslušného odstavca a príslušných tabuliek.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO - opravené, Návrhová časť kapitola 10.1.2, Implementačný plán, prílohy.

Bod 5.: Výstavba novej trate Trnovec n. Váhom - Nitra /Horné Krškany/ - úprava v Návrhovej časti - opatrenie č. 136.

Úprava v Návrhovej časti: ÁNO - úprava v Návrhovej časti dokumentu- opatrenie č. 136.

Bod 6.: V dokumente R-PUM NSK je opatrenie "Ponitrianska CMG", ktorá zahŕňa aj vedenie cez mesto Nitra podľa Stratégie budovania cyklotrás a cyklodopravy na roky 2021 - 2028.

Dokument R-PUM NSK je zameraný na celé územie Nitrianskeho kraja. Detaily opatrení v jednotlivých mestách musia byť súčasťou čiastkových PUM miestnych samospráv."

Úprava v Návrhovej časti: Riešené v R-PUM NSK, detaily musia byť riešené v PUM miestnej samosprávy

Bod 7.: Spracovateľ R-PUM NSK vychádzal pri stavbách na nadradenej cestnej sieti z aktuálnych dát a údajov prevzatých priamo od NDS a SSC. Spracovateľ nedisponuje takými informáciami o takých pripravovaných opatreniach príslušného investora. Detaily jednotlivých stavieb riešia príslušné projektové dokumentácie, ktorých súčasťou je aj potreba protihlukových opatrení. Zároveň je otázkou, aký prínos by bol, ak by sa takéto opatrenie objavilo v dokumente R-PUM NSK a príslušný investor by toto opatrenie neplánoval. Spracovatelia RP-UM NSK nedisponujú takými detailnými informáciami (a detaily riešení protihlukových opatrení nie sú v rámci zadania R-PUM NSK), aby mohli posúdiť potrebu takýchto opatrení.

Úprava v Návrhovej časti : NIE – R-PUM NSK je strategický dokument ktorý nemôže zo svojej podstaty riešiť takéto detaily stavieb a tiež z dôvodu toho, že investorom opatrenia je MDS SR a podklady pre vyhodnotenie opatrení neboli spracovateľovi k dispozícii. Toto bude riešené v následných projektových dokumentáciách

65. Obec Žemliare *list č. 155/2019 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Nemá žiadne námietky.

Bez komentára

66. Obec Mojzesovo *list č. 383&ú2019-St zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Nemá žiadne námietky.

Bez komentára.

67. Obec Krnča *list č. OCUKR204-001/2019 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Nemá pripomienky k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu.

Bez komentára.

68. Obec Pohronský Ruskov *list č. OcUPR362/2019-1 zo dňa 28. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Oznamuje, že verejnosť bolo oboznámená spôsobom v mieste obvyklým a v zákonnej lehote neboli doručené žiadne pripomienky.

Bez komentára.

69. Obec Čab *list č. S2019/00514-02 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Na obec neboli doručené žiadne stanoviská súvisiace s hodnotením strategického dokumentu.

Bez komentára.

70. Obec Čifáre *list č. 2019/E1292/S7 zo dňa 29. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Zaslané potvrdenie o zverejnení.

Bez komentára.

71. Obec Krušovce *list č. 879/2019 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Nemá k uvedenému plánu pripomienky.

Bez komentára.

72. Mesto Zlaté Moravce *list č. 1877/27555/2018 zo dňa 2. 12. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Nemá k uvedenému plánu pripomienky.

Bez komentára.

73. Obec Močenok *list č. 879/2019 zo dňa 11. 11. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Iba informácia o zverejnení Správy o hodnotení.

Bez komentára.

74. Obec Lula *list č. 63/005/2019 zo dňa 25. 11. 2019 doručený dňa 3. 12. 2019*
Nemá k uvedenému plánu pripomienky.

Bez komentára.

75. Mesto Šaľa *list č. 23621/OSaK/2019/2193 zo dňa 28. 11. 2019 doručený dňa 5. 12. 2019*
Mesto Šaľa navrhuje v rámci statickej dopravy zvážiť možnosť zaradenia opatrenia na podporu výstavby parkovacích domov, resp. podzemných parkovísk a podzemných garáží pod verejnými priestranstvami.

Vyjadrenie príslušného orgánu:

Toto opatrenie bolo zaradené do R-PUM NSK.

75. Obec Bojná *list č. S2019/00928 zo dňa 27. 11. 2019 doručený dňa 4. 12. 2019*
Nemá k uvedenému plánu pripomienky.

Bez komentára.

76. Úrad verejného zdravotníctva SR *list č. OHŽP/3233/134199 zo dňa 2. 12. 2019 doručený dňa 2. 12. 2019*
Súhlasí a požaduje pri návrhu a realizácii jednotlivých opatrení rešpektovať Správu o hodnotení

v časti V. Návrh opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie.

Bez komentára.

***77. Štátna ochrana prírody slovenskej republiky** list č. ŠOP SR/575-012/2019 zo dňa 28. 11. 2019 doručený dňa 5. 12. 2019*

Hodnotenie územia z hľadiska ochrany prírody

V NSK sa nachádza mnoho chránených území európskej aj národnej sústavy chránených území s rôznymi stupňami ochrany a je bohatý aj na iné záujmy ochrany prírody a krajiny.

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

1. Nesúhlasíme s predpokladom, že z hľadiska celkového hodnotenia navrhované systémové a infraštruktúrne činnosti budú bez vplyvu resp. nebudú mať výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia
2. SoH neberie do úvahy vplyv činnosti na migráciu živočíchov
3. Chýba mapové zobrazenie jednotlivých činností
4. V kapitole 1.1.8.3. Ochrana prírody a biodiverzity sú uvedené neaktuálne a nepresné údaje o programoch záchrany a projektoch ochrany
5. V kapitole 1.1.8.3. Ochrana prírody a biodiverzity je nesprávne uvedené „ a z južnej strany CHKO Ponitrie“ správne má byť „ a z južnej strany CHKO Dunajské luhy“, rovnaká chyba je v kapitole 2.1. Územná ochrana v časti Veľkoplošné chránené územia

Vyjadrenie príslušného orgánu:

Bod č.1: Vzhľadom k nadväznosti navrhovaných, predovšetkým infraštruktúrnych, aktivít a z hodnotenia v predchádzajúcich kapitolách a jednotlivých posúdení vyplýva, že navrhovaný strategický dokument sa môže prejaviť rôznou mierou takmer vo všetkých zložkách životného prostredia. Je zrejmé, že možno očakávať určité priame alebo nepriame vplyvy na životné prostredie, vplyvy na flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a zdravie obyvateľov a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi. Vzhľadom k všeobecnému charakteru dokumentu v jeho jednotlivých častiach je predpoklad, že vplyvy týchto aktivít budú závisieť od rozsahu, miesta a spôsobu realizácie, použitých techník a pod. a preto nie je možné špecifikovať riziká súvisiace s ich realizáciou.

Bod č.2: V Správe o hodnotení sú riešené vplyvy na migráciu vo všeobecnej rovine, čo odpovedá charakteru strategického dokumentu. Konkrétne vplyvy a možnosti ich riešenia s návrhom opatrení budú výsledkom nasledujúcich posúdení jednotlivých opatrení v rámci procesu EIA.

Vo všeobecnosti platí, že dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré zvyšujú fragmentáciu krajiny, čo má za následok negatívne dôsledky najmä pre migráciu veľkých druhov cicavcov, ale i ďalších druhov bioty (známe sú napr. každoročné migrácie obojživelníkov). Dopravné líniové stavby, najmä cestné komunikácie, zároveň tvoria významnú „bariéru“ prirodzeného pohybu živočíchov v krajine. Ich nežiaduci vplyv je závislí od technických parametrov jednotlivých komunikácií (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidlá, ploty, proti hlukové steny) a intenzity dopravy (riziko stretu so zvieraťom, hluková a pachová záťaž okolia). Vytváraním tzv. bariér dochádza okrem iného aj k izolácii niektorých populácií, k redukcii migračného a kolonizačného potenciálu, ku zmenšeniu loveckých možností miestnych druhov, ku genetickým problémom malých populácií vedúcim až k poklesu populačnej hustoty alebo k celkovému utlmeniu či ohraničeniu výskytu druhu. Ďalším dôsledkom fragmentácie je aj zvýšenie náchylnosti časti krajiny k inváziám nepôvodných druhov.

Bod č.3: Áno, s mapovým zobrazením by bola orientácia medzi jednotlivými opatreniami a vplyvmi na nich zreteľnejšia. Predpokladá sa, že mapové zobrazenie a strety s prvkami ochrany

prírody budú súčasťou jednotlivých posudzovaní v rámci nadväzujúcich procesov podľa zákona EIA.

Bod č.4: V súčasne dobe sú vládou schválené a realizované tieto programy:

Projekt ochrany pre vyhlásenie 26 území európskeho významu.

Programy starostlivosti o chránené vtáčie územia.

Program záchrany/starostlivosti o chránené živočíchy (program záchrany 22 druhov, program starostlivosti - 1 druh)

Program záchrany kriticky ohrozených druhov rastlín.

Bod č.5: Áno súhlasíme.

Hodnotenie plnenia špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia.

Nepokladáme za splnené nasledovné požiadavky rozsahu hodnotenia:

2.2.5. Vyhodnotiť vplyv na zeleň, najmä na dreviny pri cestách a železniciach. Environmentálne nežiadúce je početné odstraňovanie zelene z ciest nielen na kritických úsekoch bez doplňania sprievodnej zelene. Intenzívny nárast dopravy si vyžiada rozširovanie ciest a tratí, ktoré sú spojené s likvidáciou zelene.

2.2.6 Vyhodnotiť vplyv na biodiverzitu so zameraním na konfliktné uzly – vtáctvo, zver a iné živočíchy (napr. obojživelníky) s cestnou a železničnou dopravou, pretínanie biokoridorov a biocentier. Navrhnúť opatrenia s časovým rámcom a uvedením zdroja financovania.

2.2.9. Konkretizovať navrhované zámery a vyhodnotiť vplyvy strategického dokumentu na záujmy ochrany prírody, vrátane hodnotenia významnosti vplyvov na územia ústavy Natura 2000 (podľa metodiky ŠÓP SR, 2014,2016)

Vyjadrenie príslušného orgánu:

Vzhľadom na charakter posudzovaného strategického dokumentu R-PUM NSK, na lokalizačne nekonkrétne informácie o investičných aktivitách a opatreniach (projektoch/činnostiach na území NSK), pre ktoré R-PUM NSK vytvára rámec konštatujeme, že predmetný strategický dokument je z hľadiska jeho konkrétneho vplyvu na chránené územia, chránené druhy a prvky ÚSES vyhodnotiteľný len na všeobecnej úrovni predpokladaných negatívnych a pozitívnych vplyvov na biotu a chránené územia.

Zároveň je z tohto dôvodu odporúčané, aby všetky navrhované aktivity R-PUM NSK za jednotlivé strategické ciele boli navrhované predovšetkým mimo legislatívne vymedzené chránené územia ako aj mimo ostatné ekologicko-hodnotné lokality a plochy.

Návrh riešenia a odôvodnenie

Samotný strategický dokument považujeme vo všeobecnosti za prijateľný. V SoH nie sú zapracované všetky požiadavky rozsahu hodnotenia a nemožno sa vyjadriť ani vyhodnotiť závažnosť dopadov plánovaných činností na záujmy ochrany prírody. Upozorňujeme, že všetky plánované činnosti, ktoré sú súčasťou R-PU NSK, musia byť pred samotnou realizáciou posúdené v zmysle platnej legislatívy.

78. Obec Jacovce *list č. INV_1836/1544/2019-1952/2019 zo dňa 9. 12. 2019 dourčený dňa 13. 12. 2019*

Nemá pripomienky.

Bez komentára.

79. Obec Nová Dedina *list č. OcuNDedina 519/2019 zo dňa 10. 12. 2019 doručený dňa 12. 12. 2019*
Nemá k uvedenému plánu pripomienky.

Bez komentára.

80. Obec Ludanice *list č. 788/2019 zo dňa 9. 12. 2019 doručený dňa 11. 12. 2019*
Nemá žiadne pripomienky.

Bez komentára.

81. Obec Čata *list č. OÚČATA-SA2019/00369 zo dňa 2. 12. 2019 dourčený dňa 6. 12. 2019*
Nemá výhrady k správe o hodnotení ani k strategickému dokumentu.

Bez komentára.

Pripomienky verejnosti

82. Ing. Martin Lukáč, Dlhá 96, Zlaté Moravce *doručený dňa 19. 11. 2019*

Súčasný návrh trasovania cesty II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce (podľa existujúceho konceptu Územného plánu Zlaté Moravce) vytvára negatívny dopad na životné prostredie, ekologickú rovnováhu a zdravie obyvateľstva. Tento negatívny dopad návrhu spočíva najmä v likvidácii mestského parku, priameho zásahu do obývanej časti v tesnej blízkosti rodinných domov v rezidenčnej zóne, priameho zásahu trasy do zdroja pitnej vody, zbytočnom niekoľko hektárovom zásahu do zelene, ktorý naruší protipovodňovú a ekologickú situáciu a rovnováhu v dotknutom mieste, pričom existujú iné alternatíve trasy

Z tohto dôvodu nesúhlasíme so znením Správy na strane č. 127 a 129, že toto opatrenie nemá výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.

Momentálny koncept trasovania tohto obchvatu je nevyhovujúci s viacerými negatívnymi dopadmi, pripomienkovanými aj počas posudzovania dopadov na životné prostredie EIA, v zmysle zákona EIA. Navrhujeme, aby trasovanie opatrenia č. 2 II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce bolo bez negatívneho dopadu na životné prostredie, nezasahovalo do ekologickej rovnováhy a neodporovalo tak hlavnému cieľu „Plánu udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja“.

Do Správy o hodnotení strategického dokumentu, ako aj do plánu implementácie opatrenia č. 2 vrátane nadväzujúcich dokumentov žiadame zapracovať nutnú podmienku trasovania opatrenia 2 – obchvatu II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce tak, aby sa nachádzal vo vzdialenosti najmenej 1 km od obývaných domov v intraviláne a bez akéhokoľvek zásahu do mestského parku. Opatrenie by malo mať jasne a nezávisle posúdený dopad hlučnosti, prašnosti, výmery vyrúbanej zelene, zásah do biotopov divej zvery, zásah do vodného zdroja, dopad na mestské prvky a kvalitu života.

Vyjadrenie príslušného orgánu:

NSK je strategickým dokumentom, ktorý je najmä zásobníkom opatrení, vedúcich k udržateľnej mobilite riešeného regiónu. Dokument nenahrádza projektové dokumentácie, ktoré detailne riešia trasové vedenie infraštruktúrnych opatrení a ktorých súčasťou je aj vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie EIA. Detailný trasový návrh spolu s vyhodnotením (technickým, EIA a pod.) je preto riešený v rámci jednotlivých projektových dokumentácií infraštruktúrnych opatrení a nie v dokumente R-PUM NSK.

Nezapracované do Návrhu – R-PUM NSK je strategický dokument vyhodnocujúci existujúce dokumenty a dokumentácie. Toto bude riešené v následných projektových dokumentáciách.

III.7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu v súlade s § 11 zákona o posudzovaní vplyvov sa uskutočnilo dňa 25. 11. 2019 v Dome Matice slovenskej v Nitre.

Hlavné body rokovania:

Úvod

Verejné prerokovanie zahájil pán. Ing. Mgr. Jozef Balkó, vedúci odboru dopravy Nitrianskeho samosprávneho kraja a privítal účastníkov verejného prerokovania.

Predstavenie Návrhu strategického dokumentu

Spracovateľ Návrhu pán Ing. Petr Dvořák z firmy Mott MacDonald CZ, s.r.o. zoznámil účastníkov s témou a harmonogramom verejného prerokovania a prezentoval stručne a výstižne obsah a zameranie strategického dokumentu.

Na začiatku uviedol, že je nutné vnímať projekt ako strategický a nie ako projektovú dokumentáciu jednotlivých zámerov, a z takéhoto pohľadu smerovať aj jednotlivé pripomienky.

Návrhová časť dokumentu sa zaoberá rozvojom dopravy a dopravnej infraštruktúry v celom NSK, nie sú tú riešené dopodrobna jednotlivé miesta. Dôraz je kladený na verejnú dopravu a optimálnu automobilovú dopravu. Jednotlivé návrhy musia byť realizovateľné jednak environmentálne a jednak finančne, a zaisťovať optimálnu dopravnú obsluhu v NSK. Cieľom dokumentu bolo na základe získaných dát vytvoriť analytické trendy z pohľadu súčasného stavu a budúceho vývoja a vytvoriť efektívny dopravný systém.

Samotný projekt sa skladá zo 4 častí – Prieskumy a zber dát. Analýza dát. Návrhová časť. Plán implementácie a monitoringu Regionálneho plánu udržateľnej mobility NSK.

Hlavným cieľom analytickej časti bolo zanalyzovať dáta a identifikovať problémy a úzke miesta NSK. Taktiež bolo riešené výhľadové obdobie pre roky 2025, 2030, 2040 a 2050.

Hlavný prínosom návrhovej časti je odporúčanie ďalšieho smerovania NSK v oblasti dopravy, dopravných procesov a dopravnej infraštruktúry. Na základe merateľný dát bola vytvorená dôležitosť jednotlivých opatrení zaradených do časových horizontov.

Plán implementácie a monitoringu predstavuje rozšírenie návrhovej časti, uvedenie zodpovednosti, finančný rozsah, časový rámec. Taktiež postup aktualizácie dokumentov v prípade že sa v priebehu času objavia nové opatrenia, alebo súčasné budú aktualizované, či prekonané novými opatreniami.

Predstavenie Správy o hodnotení strategického dokumentu

Spracovateľka Správy o hodnotení strategického dokumentu pani Ing. arch. Vlasta Čamajová predstavila proces Správy o hodnotení a pripomenula, že jednotlivé projekty budú ďalej posudzované v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. Samotná prezentácia bola zameraná predovšetkým na predstavenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľov. V prezentácii sa zamerala predovšetkým na vplyvy z hľadiska ovzdušia, hlukovej záťaže a vibrácií, povrchových a podzemných vôd, pôd, fauny, flóry a krajiny a zdravia obyvateľstva.

Ďalej je v Správe o hodnotení uvedená analýza budúceho vývoja pokiaľ by bol zachovaný nulový stav, tzn. nerealizácia uvedeného R-PUM NSK. Správa o hodnotení potom uvádza opatrenia na posilnenie pozitívnych vplyvov a zníženie negatívnych vplyvov navrhovaného strategického dokumentu a takisto návrh monitorovania pre každý špecifický cieľ. Navrhované opatrenia sú

riešené na všeobecnej úrovni vzhľadom k povahe navrhované dokumentu a hodnotenie zamerané na celkové dopady na kľúčové zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva s cieľom určiť možné riziká či príležitosti pri realizovaní Návrhu.

Opäť bolo poznamenané, že niektoré navrhované opatrenia, hlavne čo sa týka výstavby novej infraštruktúry budú ďalej podliehať samostatnému posudzovaniu.

Diskusia

Spracovateľ Návrhu Ing. Petr Dvořák otvoril verejnú diskusiu. Pripomenul, že sa jedná o dokument strategického rázu. Hlavná priorita v rámci udržateľnej mobility mesta Nitra je práve obchvat a preložka cesty I. triedy.

Otázka: Zástupca mestského úradu Nitra: V prezentácii bol najprv spomenutý a neskôr vylúčený obchvat mesta Nitry od Nových Zámkov. Bolo pri spracovaní R-PUM NSK vychádzané z územného plánu mesta Nitra.

Odpoveď: Ing. Petr Dvořák: Preložka cesty I/64 je v dokumente uvedená a možno ju určitým spôsobom nazvať obchvatom. Údaje použité pri spracovaní dokumentu boli prebraté z podkladov poskytnutých Ministerstvom dopravy a SSC. Všetky obchvaty, ktoré sú schválené v platných územných plánoch sú v dokumente uvedené. Pokiaľ však boli opatrenia a návrhy len v štádiu prípravy tak sa v dokumente nezaznamenali.

Otázka: Zástupca mestského úradu Nitra: Ako je riešená integrovaná doprava?

Odpoveď: Ing. Magdaléna Szabová NDCon s.r.o.: Je navrhované založiť integrátora tohto projektu a navrhnúť s ním ďalšie kroky ako vo vývoji postupovať, tak aby došlo k stretu a dohode medzi zainteresovanými inštitúciami - krajským mestom, VÚC a ostatnými odborníkmi.

Otázka: Zástupca mesta Levice: Preložka cesty I/66 nového koridoru – NSK to má v ÚP – komunikujú s MD- štúdia realizovateľnosti, Hlavný problém je v sídelných útvaroch, kde táto komunikácia je kapacitne nedostatočná, plánuje sa zrealizovať po častiach.

Odpoveď: Ing. Petr Dvořák: V dokumente R-PUM NSK je zahrnuté opatrenie „I/66 Šahy, Hrkovce, Nové prepojenie cesty I/66 na pripravovanú komunikáciu R3“, ktorého realizácia je plánovaná po roku 2025. Opatrenia na nadradenej cestnej sieti sú v dokumente R-PUM NSK preberané od príslušného investora daného opatrenia. Tieto opatrenia sú v plnej gescii príslušného investora, ale ich prípravu je nutné s príslušným investorom úzko koordinovať.

Otázka: zástupca mesta Levice: Aká priorita je prisudzovaná obchvatu mesta Levice cesty I/51 a v akom štádiu prípravy.

Odpoveď: Ing. Petr Dvořák: V dokumente R-PUM NSK bolo toto opatrenie vyhodnotené ako opatrenie s vysokou prioritou do horizontu roka 2025. Opatrenia na nadradenej cestnej sieti sú v dokumente R-PUM NSK preberané od príslušného investora daného opatrenia. Tieto opatrenia sú v plnej gescii príslušného investora, ale ich prípravu je nutné s príslušným investorom úzko koordinovať. Opatrenie je podľa aktuálnych informácií investora v štádiu technickej štúdie.

Otázka: Zástupca mestského úradu Nitra: Aká je časová predstava o integrovanom dopravnom systéme NSK?

Odpoveď: Ing. Magdaléna Szabová: Časová predstava je to do roku 2025 a záleží na politickej vôli zainteresovaných inštitúcií.

Otázka: Zástupca mestského úradu Levice: Kto bude iniciátorom pre zriadenie Integrátora.

Odpoveď: Ing. Magdaléna Szabová: NSK.

Záver a ukončenie verejného prerokovania

Pán Ing. Mgr. Jozef Balkó poďakoval prítomným za ich účasť a podnetné dotazy. Pripomenul, že do 29. 11. 2019 je možné ešte zasielať pripomienky.

Príslušný orgán zabezpečil informovanie verejnosti v zmysle požadovanom zákonom o posudzovaní vplyvov, vrátane zverejnenia informácie o verejnom prerokovaní Správy o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu.

Na verejnom prerokovaní nebola vznesená žiadna pripomienka verejnosti. K Správe o hodnotení bola v písomnej forme doručená pripomienka verejnosti od Ing. Martin Lukáč, Dlhá 96, Zlaté Moravce – viď vysporiadanie v kapitole III.6.

Z verejného prerokovania správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu bol zhotovený záznam, ktorý bol spolu s prezenčnou listinou doručený príslušnému orgánu dňa 02.12.2019 v súlade s § 11 ods. 7 zákona o posudzovaní vplyvov.

IV. Celkové hodnotenie vplyvov strategického dokumentu

Cieľom strategického dokumentu nie je zaoberať sa otázkou presnej lokalizácie aktivít v území. R-PÚM NSK má charakter rámcovej stratégie a tak nie je možné určiť mieru a významnosť ovplyvnenia jednotlivých zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva v dôsledku ich realizácie. Vzhľadom na charakter strategického dokumentu nie je možné objektívne vyhodnotiť kumulatívne, synergické a nepriame vplyvy ani ich významnosť, preto neboli ďalej hodnotené.

Navrhované zámery sa vyznačujú vysokou mierou neurčitosti a miera predpokladaných vplyvov sa preto nedá presnejšie definovať. V ďalších stupňoch budú jednotlivé projekty podrobne hodnotené v intenciách zákona o posudzovaní vplyvov.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie (monitoring) umožní vo včasnom štádiu identifikovať nepriaznivé vplyvy implementácie strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľov a následne prijať a realizovať opatrenia na ich odstránenie, prípadne zmiernenie.

V ďalšej časti sú popísané predpokladané vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vzhľadom na charakter dokumentu a stupeň informačnej detailnosti. Posudzovanie strategického dokumentu je vykonané bez dostatočnej podrobnosti vstupov, ktorú na tejto úrovni nie je možné zabezpečiť.

IV.1. Vplyvy na zložky životného prostredia

IV.1.1 Vplyvy na ovzdušie

V prípade posudzovaného strategického dokumentu budú z hľadiska ochrany ovzdušia ovplyvnené predovšetkým oblasti pozdĺž cestných komunikácií. Zmena sa prejaví pozdĺž všetkých jestvujúcich komunikácií, na ktorých dôjde vplyvom realizácie stratégie ku zmene, resp. zníženiu dopravných intenzít. Týka sa to hlavne poklesu imisnej záťaže na toho času dopravne najzaťaženejších úsekoch

ciest prechádzajúcich obytných území miest a obcí. Novo navrhnuté úseky predstavujú novú záťaž, alebo prenesenie časti súčasnej záťaže do okolia nových dopravných stavieb, ktoré sú situované prevažne mimo centrá miest a mimo obytných území miest a obytných území obcí.

Významný pozitívny dopad na imisnú situáciu v sídlach bude mať dobudovanie jednotlivých obchvatov miest a obcí, čím má dôjsť k odkloneniu tranzitnej dopravy mimo obytných území miest a obcí, k zmierneniu kapacitných problémov a zvýšeniu výkonnosti v dopravnej sieti.

Pre jednotlivé zámery bude potrebné spracovať samostatné emisné štúdie.

V prípade nerealizácie jednotlivých opatrení bude pravdepodobne dochádzať k nárastu škodlivín v okolí súčasných ciest, v niektorých prípadoch môže dôjsť aj k prekračovaniu imisných limitov. Realizáciou navrhovaných opatrení dôjde k zníženiu imisných príspevkov u súčasných ciest, za súčasného zvýšenia imisných príspevkov u novo navrhovaných ciest.

V priebehu výstavby je predpoklad negatívneho ovplyvnenia hlavne v priebehu prác na otvorenom teréne, kedy je možné očakávať zvýšené emisie prachových častíc. Odkrytá pôda je predovšetkým zdrojom sekundárnej prašnosti spôsobenej vetrom a vírením prachu stavebnými mechanizmami a dopravou po stavenisku.

IV.1.2 Vplyvy na hlukovú záťaž a vibrácie

Realizáciou strategického dokumentu by malo dôjsť k celkovému zníženiu hlukovej záťaže obyvateľov i k zníženiu vibrácií, vďaka konkrétnym navrhnutým opatreniam súvisiacich s optimálnym návrhom nového spôsobu, techniky riadenia a organizácie dopravy, vrátane vedenia nových trás komunikácií a ich usporiadania, spôsobu a techniky riadenia organizácie dopravy a taktiež k modernizácií železničnej infraštruktúry.

Zvýšenú hlučnosť a prašnosť v okolí dopravných stavieb je potrebné znižovať zavádzaním nových technológií a realizáciou niektorých technických opatrení. Jedná sa hlavne o výstavbu protihlukových stien, výsadbu líniovej a ochrannej zelene pozdĺž stávajúcich i navrhovaných komunikačných trás. Riešením je okrem situovania hlavných komunikácií mimo obytných zón vybudovaním príslušných obchvatov aj využívanie ekologických dopravných prostriedkov vo verejnej doprave.

Pre jednotlivé zámery bude potrebné spracovať samostatné hlukové štúdie, s prípadným návrhom protihlukových opatrení.

V prípade hluku v období výstavby bude z akustického hľadiska najvýznamnejšie hlukové zaťaženie v začiatkoch výstavby v dobe vykonávania zemných prác.

IV.1.3 Vplyvy na podzemné a povrchové vody

Z hľadiska znečistenia podzemných a povrchových vôd predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Riziko zhoršenia kvality vôd je späté prevažne s odtokom zrážkových vôd, minimálne v súvislosti so znečistením ovzdušia. Menej časté, ale o to závažnejšie, môžu byť pre kvalitu podzemných a povrchových vôd havarijné úniky ropných produktov alebo iných škodlivých a nebezpečných látok v dôsledku dopravných nehôd, resp. pri ich preprave a manipulácii s nimi.

V priebehu realizácie dopravných stavieb a zariadení v blízkosti vodných plôch a tokov, môžu byť povrchové vody znečistené splachom zeminy. Počas samotnej prevádzky sa difúzne znečistenie objavuje pozdĺž cestných vozoviek, na väčších odstavných a parkovacích plochách, odpočívadlách a čerpacích staniciach pohonných hmôt. V rámci modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete sa pre minimalizáciu difúzneho znečistenia realizujú dažďové stoky, retenčné a sedimentačné nádrže s nornými stenami pre zachytenie plávajúcich, najmä ropných látok.

V prípade potreby pre jednotlivé zámery spracovať inžiniersko-geologický prieskum a hydrologický prieskum.

Realizáciou niektorých opatrení vzniknú v území spevnené plochy a tým dôjde k zníženiu plôch prirodzeného vsakovania zrážok a obmedzeniu infiltrácie zrážkových vôd do pôdneho profilu.

Je potrebné navrhovať dostatočne kapacitné kríženia jednotlivých vodných tokov. Počas výstavby niektorých zámerov budú vodné toky ovplyvnené i likvidáciou brehových porastov a spevňovaním brehov z dôvodu stabilizácie brehov a ochrany mostných objektov a zásahmi do vodných tokov pri výstavbe mostných objektov.

Ovplyvnenie kvality povrchových vôd je možné predpokladať v dôsledku odvádzania zrážkových vôd z komunikácii a spevnených plôch vodných tokov. Z hadiska technického riešenia je účelné sa zaoberať kontaminantmi ropného pôvodu, nerozpustenými látkami a chloridmi zo zimnej údržby.

Potenciálne ovplyvňovanie kvality podzemných vôd v priebehu prevádzky ciest je nízke. Pri prevádzke môže dochádzať k štandardným odkvapom prevádzkových kvapalín z prechádzajúcich vozidiel, oderu pneumatík apod., V najväčšej miere potom prípadný splach z vozoviek po chemickom ošetrovaní v zimnom období. Všetky zrážkové vody z komunikácií je potrebné riešiť technicky vhodným systémom odvodňovania V odvádzaných vodách tak bude značná časť znečistenia zachytená. K ohrozeniu kvality podzemných vôd využívaných ako vodné zdroje pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou alebo na liečebné účely môže dôjsť v dôsledku zriedkavých havarijných situácií.

Havárie a únik nebezpečných látok do horninového prostredia a podzemných vôd v priebehu výstavby budú eliminované vypracovaním podrobných havarijných plánov, použitím vhodnej techniky a obmedzovaním jej pohybu v ploche ochranných pásiem vodných zdrojov. Potenciálne ovplyvňovanie kvality podzemných vôd v území je odporúčané sledovať pomocou monitoringu.

IV.1.4 Vplyvy na pôdu a horninové prostredie

Pôda

Negatívne dopady dopravy na pôdu sa prejavujú najmä trvalými a dočasnými zábermi poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov v dôsledku výstavby komunikácií a celej dopravnej siete. V miestach dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy (prístupové cesty, manipulačné plochy, stavebné dvory, depónie humusu a pod.) dochádza vplyvom ťažkej techniky nie len k degradácii a zhutneniu pôdy, ale môže dôjsť aj k znečisteniu pôdy. Na plochách dočasného záberu je potrebné po ukončení stavby vykonať rekultiváciu a uvedenie pôdy, resp. pozemku do pôvodného alebo iného vhodného stavu. Splašky z pozemných komunikácií môžu kontaminovať okolitú pôdu. Rizikom je i kontaminácia pôdy v prípade havárií pri prevoze chemických látok, únikov pri manipulácii s pohonnými hmotami a pod.

Znečistenie pôdy, predovšetkým ťažkými kovmi, sa koncentruje do zóny pozdĺž krajnice vo vzdialenosti max. 15 m. Za touto hranicou koncentrácie škodlivín i pri veľmi zaťažených komunikáciách klesajú pod limitné hodnoty. V súvislosti s postupným zlepšovaním emisných parametrov u obnovovaného vozového parku je možné očakávať čiastočné zlepšenie situácie v budúcnosti.

Pre výstavbu (pohyb techniky, vlastné stavebné práce) je potrebné využívať plochy trvalého záberu, pre zariadenie stavenísk prednostne využívať ostatné funkčné plochy, poľnohospodársku pôdu pre dočasný záber využívať iba v nevyhnutnej miere.

Horninové prostredie

Nakoľko v súčasnosti nie sú detailne známe konkrétne navrhované opatrenia, nie je možné vylúčiť ani priamy vplyv na horninové prostredie v prípade výstavby novej cestnej a železničnej

infraštruktúry, najmä pri realizácii tunelov, násypov a zárezov, kedy môže dôjsť k narušeniu stability svahov, aktivácii zosuvov, vzniku erózie, urýchleniu zvetrávania alebo kontaminácii horninového prostredia.

Všetky prípadné zásahy do horninového prostredia sa budú vykonávať na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, ktorý bude realizovaný v súlade so zákonom NR SR č. 569/2007 Z.z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov.

Nepriamym vplyvom je ťažba surovín pre stavbu a s tým súvisiace otváranie zemníkov a zvýšená ťažba v existujúcich lomoch a tiež ukladanie prebytočného materiálu zo zemných prác. Reliéf bude ovplyvnený vlastnou výstavbou infraštruktúry aj pri ťažbe a dočasnom ukladaní potrebných surovín. Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf budú významné a bude ich potrebné eliminovať účinnými technickými a preventívnymi opatreniami na projektovej úrovni.

IV.1.5 Vplyvy na produkciu odpadov

Počas vlastnej implementácii strategického dokumentu bude hlavným zdrojom produkcie odpadov samotná výstavba dopravnej infraštruktúry, pri ktorej najväčší objem odpadov predstavuje zemina z výkopov, ak nie je opätovne použitá pri stavbe a veľkoobjemový stavebný odpad. Odpady v doprave vznikajú najmä v dôsledku obmeny vozového parku (likvidácia autovrakov, prípadne ojazdených vozidiel). Následne počas prevádzky budú vznikať odpady pri údržbe a opravách komunikácií. Určité množstvo komunálnych odpadov je možné očakávať na autobusových a železničných staniciach, zastávkach VOD, čerpacích staniciach a pod. Pri nakladaní a likvidácii odpadu je potrebné rešpektovať zákon NR SR č. 79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

IV.1.6 Vplyvy na faunu, flóru a krajinu

Výstavba dopravnej infraštruktúry má nezanedbateľný vplyv na prírodu a krajinu. V prvom rade ide o zábery prírodných stanovíšť a biotopov zvlášť chránených a ohrozených druhov. V okolí dopravných stavieb dochádza k zmenám v druhom zložení vplyvom vegetačných úprav, znečistenia ovzdušia, pôdy a vody, ktoré je spôsobené jednak bežnou prevádzkou, tak aj v dôsledku prípadných havárií, zvýšeným hlukom a svetlom. Zároveň dochádza i k priamemu usmrcovaniu nie len živočíchov pravidelne migrujúcich (obojživelníky, vydry a podobne), ale aj veľkých živočíchov, kde priamo dochádza aj k zníženiu dopravnej bezpečnosti.

Vo všeobecnosti platí, že dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré zvyšujú fragmentáciu krajiny, čo má za následok negatívne dôsledky najmä pre migráciu veľkých druhov cicavcov, ale i ďalších druhov fauny (známe sú napr. každoročné migrácie obojživelníkov). Dopravné líniové stavby, najmä cestné komunikácie, zároveň tvoria významnú „bariéru" prirodzeného pohybu živočíchov v krajine. Ich nežiaduci vplyv je závislí od technických parametrov jednotlivých komunikácií (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidlá, ploty, proti hlukové steny) a intenzity dopravy (riziko stretu so zvieraťom, hluková a pachová záťaž okolia).

Vytváraním tzv. bariér dochádza okrem iného aj k izolácii niektorých populácií, k redukcii migračného a kolonizačného potenciálu, ku zmenšeniu loveckých možností miestnych druhov, ku genetickým problémom malých populácií vedúcim až k poklesu populačnej hustoty alebo k celkovému utlmeniu či ohraničeniu výskytu druhu. Ďalším dôsledkom fragmentácie je aj zvýšenie náchylnosti časti krajiny k inváziám nepôvodných druhov.

Potenciálne negatívne vplyvy:

- *fragmentácia biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku v dôsledku výstavby nových dopravných trás,*

- *možné zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 pri trasovaní nových dopravných stavieb,*
- *ovplyvnenie krajinného rázu situovaním nových dopravných stavieb a zariadení v území,*
- *riziko šírenia inváznych druhov,*
- *zmena druhového zloženia pozemkov v blízkosti komunikácií v dôsledku výsadby nepôvodných druhov a druhové zmeny spôsobené vplyvom zmien podmienok (exhalácie, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a samotnej prevádzky, hluk, atď.),*
- *narušenie migračných trás živočíchov (bariérový efekt),*
- *mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,*
- *rušenie živočíchov hlukom a svetlom pri výstavbe aj prevádzke dopravných stavieb.*

Vplyvy na krajinu:

Výstavba a prevádzka líniových stavieb predstavuje významný vplyv na štruktúru krajiny a jej funkčné využitie. Dochádza k zníženiu podielu prírodných prvkov štruktúry krajiny a zvýšeniu podielu technických prvkov štruktúry. Dochádza k zníženiu podielu poľnohospodárske a lesnej pôdy a tým aj k zníženiu využiteľnosti plôch na poľnohospodársku a lesnú výrobu, k rozdeleniu pozemkov, k zásahu do prírodných častí krajiny (brehový porasty, remízky apod.) a tým aj k strate pôvodných prírodných hodnôt.

IV.1.7 Vplyvy na hmotný majetok, kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti.

Celé posudzované územie i vzhľadom k svojej rozsiahlosti, je bohaté na kultúrno-historické pamiatky, pamiatkové zóny, pamiatkové rezervácie, archeologické lokality apod., ktoré bude potrebné rešpektovať pri jednotlivých koncepčných zámeroch.

Nakoľko navrhované opatrenia v strategickom dokumente sú implementované aj v rámci zastavaného územia miest a obcí Nitrianskeho samosprávneho kraja, pri riešení dopravnej infraštruktúry musí byť v plnom rozsahu rešpektovaný zákon NR SR č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu (pamiatkový zákon) v znení neskorších predpisov.

IV.1.8 Vplyvy na klímu

Výstavba a prevádzka novo vybudovaných ciest, hlavne rýchlostných ciest a ciest I., II. a III. triedy, môže mať vplyv na ovzdušie a lokálnu klímu dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie, zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby.

S ohľadom na charakter strategického dokumentu, ako aj s ohľadom na charakteristiku posudzovaného územia, bude z hľadiska negatívnych dopadov zmeny klímy na navrhovanú dopravnú infraštruktúru, identifikované riziko ohrozenia povodňovými stavmi, nakoľko niektoré dopravné stavby sú situované v záplavovom území. Pri výstavbe novej cestnej siete a pri modernizácií jednotlivých úsekov jestvujúcej cestnej siete je, resp. bude už pri projektovej príprave navrhnuté stavebno-technické riešenie s ohľadom na elimináciu rizík klimatických zmien na cestnú infraštruktúru.

IV.2. Vplyvy na chránené územia

Vzhľadom k všeobecnosti dokumentu a súčasnej nevedomosti konkrétnej lokalizácie u väčšiny jednotlivých aktivít, nie je možné stanoviť konkrétne územné strety s chránenými územiami ani kumuláciu ich vplyvov.

Vo všeobecnej rovine môže v období realizácie takýchto projektov dôjsť k hlavne k priamemu zásahu do plochy stanovíš a biotopov druhov, k ich likvidácii a narušeniu, k zmene hydrologických pomerov, k neúmyselnému usmrcovaniu jedincov, k zvýšeniu stresu a zmenám správania v prípade jedincov citlivých k rušeniu. Po realizácii projektu, v období prevádzky, môže dochádzať hlavne

k zmene migračnej priestupnosti širšieho územia a jeho fragmentácii, k trvalému navýšeniu úrovne rušivých vplyvov, k zvýšeniu rizika priamej mortality apod.

Avšak niektoré z formulovaných špecifických cieľov a opatrení sledujú napr. zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie energetickej náročnosti v území, modernizáciu verejnej a osobnej dopravy, čo v celkovom synergickom pôsobení môže pozitívne ovplyvniť stav ŽP v hodnotenom území. Tieto potenciálne pozitívne efekty môžu ďalej pôsobiť na ekosystémovú zložku krajiny a teda sprostredkovane i na chránené územia.

Pri realizácii konkrétnych investičných projektov s priamym priemetom do územia je nutné rešpektovať osobitne chránené územia, významnejšie centrá biodiverzity, miesta s vyšším podielom prírodných biotopov a výskytom osobitne chránených a ohrozených druhov a rešpektovať čo najviac charakteristický vzhľad krajiny. Pokiaľ vplyvy na tieto územia nebude možné úplne eliminovať, je potrebné vybrať variant, ktorý bude mať najmenší možný vplyv (vhodné smerové vedenie, lokalizáciu, vhodné technické riešenie konkrétnych opatrení). Osobitnú pozornosť treba venovať okrem osobitne chránených území, prírodných biotopov a biotopov významných druhov, prvkov ÚSES, VKP, tiež okoliu zhromaždísk vodných vtákov, hniezdisk dravcov, priechodom cez vodné toky a pod. Všeobecne je potrebné pri plánovaní investícií zahrňujúcich výstavbu uprednostňovať riešenie minimalizujúce nároky na zaberanie pôdy a vytvárať podmienky pre šetrné využívanie surovín, vrátane recyklácie a druhotného využívania (napr. stavebných surovín).

Jednotlivé konkrétne plány a zámery stavieb, vrátane stavieb technického vybavenia riešeného územia, s predpokladom ovplyvňovania alebo ovplyvňujúce územia súvislej európskej sústavy chránených území (Natura 2000), budú podliehať procesu hodnotenia podľa čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, vychádzajúc z § 28 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spojitosti s ustanoveniami zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Schvaľovaniu budú podliehať nielen chránené územia sústavy NATURA 2000, ale aj ostatná krajina v súvislosti s vplyvmi na národnú sieť chránených území, na chránené územia vyhlásené podľa osobitných predpisov, na chránené územia vyhlásené podľa medzinárodných dohovorov a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

IV.3. Vplyvy na zdravie obyvateľstva

Pozitívny dopad na zdravotný stav obyvateľstva má pešia doprava, hlavne pešia doprava segregovaná mimo ostatnú dopravu a mimo priemyselnú oblasť. Je významným zdrojom pohybu pre človeka, pričom vo vyššom veku sa stáva väčšinou aj jeho hlavnou pohybovou aktivitou. Na zdravú a bezpečnú chôdzu má významný vplyv kvalita chodníkov (technický stav, materiálové prevedenie, trasovanie ako aj ich pravidelná údržba).

Pozitívny vplyv na zdravie človeka má aj cyklistická doprava, ktorá má významný podiel v prevencii civilizačných chorôb vrátane pohybového aparátu, zaťažuje obehový a srdcový systém, znižuje možnosť nadváhy, je spôsobom rehabilitácie pri nervových ochoreniach a chorobách svalov. Vyžaduje bezpečnosť a pohyb v čistom ovzduší a rovnako ako pri chôdzi, ošetrený a upravovaný povrch cyklistických trás.

Automobilová doprava pomáha rýchlo sa premiestniť k zamýšľanému cieľu, stretávať priateľov, navštevovať šport a rekreáciu, vzdelávacie centrá.

Nákladná doprava prenáša rýchlo tovar k zákazníkovi a tým aj financie.

Doprava je zdrojom znečistenia ovzdušia, ktoré je závislé na frekvencii dopravy, či ide o ťažké alebo ľahké vozidlá, v akom sú technickom stave, aké majú palivo, aký je povrch vozovky, aké sú rozptylové a meteorologické podmienky, či sa tvoria častice nové, alebo sa víria častice usadené.

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

Nezanedbateľným negatívnym vplyvom dopravy na verejné zdravie je takisto dopravná nehodovosť. K častým príčinám dopravných nehôd patrí okrem ľudského faktoru aj kvalita dopravnej siete.

Z hľadiska obsahového zamerania R-PUM NSK možno za najdôležitejšie vplyvy na životné prostredie a verejné zdravie považovať:

Potenciálne pozitívne vplyvy:

- *Zníženie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami prostredníctvom zvýšenia celkovej efektivity a plynulosti dopravy, modernizáciou a zlepšením technických parametrov cestnej siete, presun významnej časti tranzitnej automobilovej dopravy mimo rezidenčné územie, presun časti dopravných výkonov z individuálnej dopravy na hromadnú, prípadne z cestnej na železničnú a podobne.*
- *Zvýšenie efektivity dopravného systému, napr. vytvorením podmienok pre zlepšenie pomerov dopravných výkonov medzi jednotlivými dopravnými módmi, vrátane jeho environmentálnych parametrov (emisie, energetická náročnosť, atď.).*
- *Zníženie nehodovosti odstránením kritických miest, najmä skapacitnenie frekventovaných úsekov, bezpečnejšie križovanie ciest a pod.*

Potenciálne negatívne vplyvy:

- *Riziko zvýšenia dopravnej intenzity a lokálne zvýšenie dopravnej záťaže (napr. skvalitnenie cestnej siete môže viesť k väčšiemu využívaniu individuálnej automobilovej dopravy).*
- *Lokálne zvýšenie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami v blízkosti nových dopravných trás a stavieb.*
- *Záber poľnohospodárskej pôdy pre výstavbu nových zariadení dopravnej infraštruktúry.*
- *Zvýšenie spotreby zdrojov nutných k realizácii dopravných stavieb, ktorých zaistenie je spojené s environmentálnymi nákladmi (ťažba a preprava stavebných surovín, spotreba vody, atď.)*

IV.4. Pravdepodobne významné cezhraničné vplyvy

Realizáciou R-PUM NSK v štádiu environmentálneho posudzovania strategického dokumentu sa významné cezhraničné environmentálne vplyvy, vrátane vplyvov na zdravie nepredpokladajú. Ďalšie stupne rozpracovania a konkretizácie strategického dokumentu budú následne posudzované z hľadiska vplyvu na životné prostredie, vrátane vplyvov presahujúcich štátne hranice. Následne bude aj každý konkrétny projekt, ktorý bude dosahovať prahové hodnoty podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov posudzovaný v zmysle uvedeného zákona, vrátane možných cezhraničných environmentálnych vplyvov. V prípade, že budú identifikované akékoľvek možné negatívne vplyvy presahujúce štátne hranice, budú o tom včas oboznámené dotknuté strany.

IV.5. Záverečné zhrnutie

Všetky opatrenia navrhované v R-PUM NSK sú zamerané na reorganizáciu dopravy a doplnenie infraštruktúry pre pešiu, cyklistickú, verejnú a individuálnu automobilovú dopravu.

Ich cieľom je zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti, vybudovanie nových prepojení, obchvatov, prekládok a podobne s cieľom odklonenia tranzitnej dopravy mimo obytné zóny miest a obcí, zvýšenie bezpečnosti v doprave, zníženie podielu automobilovej dopravy a zvýšenie podielu verejnej dopravy na preprave osôb, ktorú sa postupne navrhuje plne elektrifikovať, skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry a infraštruktúry pre peších s následným zvýšením ich podielu na preprave osôb a výšenie ich bezpečnosti.

- ***Očakávané pozitívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva***

- *zníženie intenzity dopravy v obytných častiach miesta a obcí z dôvodu odklonu tranzitnej dopravy mimo miesta a obcí a zvýšenia podielu verejnej osobnej dopravy,*
- *zníženie imisií z dôvodu zníženia intenzity dopravy a postupnej modernizácii a elektrifikácii vozového parku VOD, vrátane zvýšenia podielu elektromobilov, resp. ekologicky výhodnejších automobilov,*
- *zníženie hlukovej záťaže pozdĺž najviac frekventovaných komunikáciách hlavne z dôvodu zníženia intenzity dopravy,*
- *zvýšenie bezpečnosti cyklistov a chodcov z dôvodu skvalitnenia a dobudovania infraštruktúry,*
- *zníženie nehodovosti na cestách lepšou organizáciou a skvalitnením infraštruktúry,*
- *zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva,*
- *výsadba zelene pozdĺž komunikácií, cyklistických ciest a chodníkov pre peších.*
-

- ***Negatívne vplyvy na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva***

- *trvalý záber poľnohospodárskej pôdy,*
- *stret s prírodnými biotopmi a prvkami územného systému ekologickej stability,*
- *trasovanie dopravných stavieb záplavovým územím a územiami postihnutými zosuvmi,*
- *produkcia odpadov pri obnove vozového parku a rekonštrukcii infraštruktúry,*
- *krátkodobý vplyv počas výstavby – hluk, prach, odpady.*

Z hľadiska celkového hodnotenia opatrení navrhnutých v R-PUM NSK možno konštatovať, že posudzovaný R-PUM NSK bude mať hlavne pozitívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia obyvateľstva.

Podľa spracovateľa odborného posudku sú nedostatočne vymenované negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. K vyššie uvedenému je možné predpokladať nasledovné negatívne vplyvy:

- trvalý záber poľnohospodárskej i lesnej pôdy
- zvýšenie imisnej a hlukovej záťaže v blízkom okolí novo navrhovaných dopravných stavieb
- vznik nových spevnených plôch v území a tým spojené zníženie plôch prirodzeného vsakovania zrážok a obmedzenie infiltrácie zrážkových vôd do pôdneho profilu
- likvidácia brehových porastov, sprievodnej vegetácie pri cestách
- zásahy do horninového prostredia najmä pri realizácii tunelov, násypov a zárezov,
- ťažba surovín pre stavbu a s tým súvisiace otváranie zemníkov a zvýšená ťažba v existujúcich lomoch a tiež ukladanie prebytočného materiálu zo zemných prác
- fragmentácia biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku v dôsledku výstavby nových dopravných trás,

- možné zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 pri trasovaní nových dopravných stavieb,
- ovplyvnenie krajinného rázu situovaním nových dopravných stavieb a zariadení v území,
- riziko šírenia inváznych druhov,
- zmena druhového zloženia pozemkov v blízkosti komunikácií v dôsledku výsadby nepôvodných druhov a druhové zmeny spôsobené vplyvom zmien podmienok (exhalácie, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a samotnej prevádzky, hluk, atď.),
- narušenie migračných trás živočíchov (bariérový efekt),
- mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,
- rušenie živočíchov hlukom a svetlom pri výstavbe aj prevádzke dopravných stavieb
- možné zásahy do hmotného majetku a kultúrno-historických hodnôt krajiny.

Vzhľadom k nadväznosti navrhovaných, predovšetkým infraštruktúrnych, aktivít nie je možné súhlasiť so sumarizujúcou vetou, že R-PUM NSK bude mať hlavne pozitívne vplyvy na zložky životného prostredia. (Taktiež sa táto pripomienka objavila vo vyjadrení ŠOP SR, viď stanovisko č.77). Z predchádzajúcich kapitol a jednotlivých posúdení vyplýva, že navrhovaný strategický dokument sa môže prejaviť rôznou mierou takmer vo všetkých zložkách životného prostredia.

Je zrejmé, že možno očakávať určité priame alebo nepriame vplyvy na životné prostredie, vplyvy na flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a zdravie obyvateľov a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi. Vzhľadom k všeobecnému charakteru dokumentu v jeho jednotlivých častiach je predpoklad, že vplyvy týchto aktivít budú závisieť od rozsahu, miesta a spôsobu realizácie, použitých techník a pod. a preto nie je možné špecifikovať riziká súvisiace s ich realizáciou.

S vyššie uvedenými predpokladmi a hodnoteniami je možné súhlasiť a konštatovať, že predložená Správa o hodnotení v dostatočnej miere primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikuje a popisuje predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivých opatreniam a aktivitám pre každý špecifický cieľ.

Všetky konkrétne aktivity, ktoré by mohli mať nejaký dopad na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú rozpracované v jednotlivých projektoch a budú podliehať povoľovaciemu procesu v zmysle príslušnej platnej legislatívy (zákon NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov).

Na základe všetkých vykonaných hodnotení je možné konštatovať, že navrhovaný dokument nepredpokladá významné negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a jeho realizácia pri dodržaní navrhovaných opatrení a zabezpečení monitoringu je akceptovateľná.

IV.6. Hodnotenie jednotlivých opatrení

V Správe o hodnotení sú ďalej vyhodnotené jednotlivé opatrenia. Na tomto sú uvedené stručné výsledky hodnotenia:

Infraštrukturálne opatrenia:

- počas realizácie: negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia (predpokladaný záber PP, hluk, prach, odpady a podobne,
- z hľadiska budúcej prevádzky prispejú k zvýšeniu podielu verejnej osobnej dopravy nad automobilovou dopravou, čo môže mať za následok zníženie celkového znečistenia ovzdušia automobilovou dopravou s následným pozitívnym dopadom na jeho zdravie,
- prispejú k zmierneniu kapacitných problémov v dopravnej sieti, k novým cestným prepojeniam, čo bude mať dopad na plynulosť a bezpečnosť dopravy, čo môže mať pozitívny vplyv na zníženie celkového znečistenia ovzdušia automobilovou dopravou a následne aj na zdravie obyvateľstva.

- prispejú k zvýšeniu bezpečnosti dopravy, čo môže mať pozitívny vplyv na zníženie dopravnej nehodovosti a následne aj na zdravie obyvateľstva,
- prispejú k vytvoreniu priaznivého sociálno-ekonomického zázemia a jeho optimálneho rozmiestnenia v regióne, čo môže mať pozitívny vplyv na zlepšenie životných podmienok obyvateľstva a následne aj na zdravie obyvateľstva,
- prispejú k zlepšeniu prístupnosti dopravy pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie, čo môže mať pozitívny dopad na ich zdravie,
- z hľadiska budúcej prevádzky prispejú k zníženiu intenzity dopravy, čo môže mať pozitívny vplyv na zníženie znečistenia ovzdušia, na zníženie hluku, na zvýšenie bezpečnosti, na zlepšenie životných podmienok obyvateľstva a následne aj na jeho zdravie,
- prispejú k výšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy, čo môže mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľstva,
- prispejú k zlepšeniu životného prostredia s následným pozitívnym vplyvom na zdravie obyvateľstva.
- z hľadiska budúcej prevádzky prispeje urýchleniu verejnej dopravy a následne k zníženiu intenzity dopravy, čo môže mať pozitívny vplyv na zníženie znečistenia ovzdušia, na zníženie hladiny hluku a následne aj na zdravie obyvateľstva.,
- z dlhodobého hľadiska môžu mať pozitívny dopad na plynulosť dopravy a jej bezpečnosť, na zníženie znečistenia ovzdušia a tým aj na zdravie obyvateľstva,
- z dlhodobého hľadiska môžu mať pozitívny dopad na bezpečnosť a na zdravie obyvateľstva,
- predpokladajú pozitívny dopad na zlepšenie životného prostredia (zníženie emisií a hluku), na zvýšenie bezpečnosti a následne aj na zdravie obyvateľstva,
- predpokladajú pozitívny dopad na zdravie osôb so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie,
- prispejú ku skvalitneniu cyklistickej infraštruktúry a infraštruktúry pre peších a následne i k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej prepravy, čo môže mať za následok zníženie celkového znečistenia ovzdušia automobilovou dopravou a zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva s následným pozitívnym dopadom na jeho zdravie (obezita, kardiovaskulárne choroby a podobne).

Systémové opatrenia:

- neočakávajú sa žiadne pozitívne a ani negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravotného stavu obyvateľstva,
- niektoré systémové opatrenia prestavujú nároky na produkciu odpadov (napr. obnova vozového parku,
- prispeje k poklesu emisií a prachových častíc z dopravy, k zníženiu hlučnosti, čo sa pozitívne odrazí aj na zdraví obyvateľstva (v podpore nízkoemisných a ekologických pohonov a v podpore hromadnej dopravy, pri obnove vozového parku).

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO

EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Územia NATURA 2000

Sústava chránených území **NATURA 2000** je celistvá európska sústava území, ktorá má zabezpečiť ochranu najvzácnejších a najviac ohrozených druhov voľne rastúcich rastlín, voľne žijúcich živočíchov a prírodných biotopov vyskytujúcich sa na území štátov Európskej únie a prostredníctvom ochrany týchto druhov a biotopov zabezpečiť zachovanie biologickej rôznorodosti v celej Európskej únii.

V Správe o hodnotení strategického dokumentu sú v kapitole III.2.1.2 popísané jednotlivé územia, ktoré sú súčasťou chránených území členských krajín Európskej únie – NATURA 2000, a to chránené vtáčie územia (CHVÚ) a územia európskeho významu (ÚEV).

Na území Nitrianskeho kraja nachádza, resp. na jeho území zasahuje cca 97 území európskeho významu s a 9 chránených vtáčích území. Zoznam území NATURA 2000 je uvedený v Prílohe č. 3 Správy o hodnotení strategického dokumentu.

Predpokladané všeobecné vplyvy na územia NATURA 2000

Vplyvy navrhovaných opatrení R-PUM NSK s ohľadom na sústavu NATURA 2000 sú spracované na strategickej úrovni (kapitole IV.4.6 Správa o hodnotení) i detailnejšie pri hodnotení jednotlivých opatrení (kapitola IV.4.9.Soh) V Správe o hodnotení sú špecifikované jednotlivé územia a navrhnuté kolízie s najdôležitejšími časťami a zároveň navrhnuté opatrenia na zmiernenie ich negatívneho vplyvu. Vzhľadom ku koncepčnému charakteru dokumentu nie je možné podrobne hodnotiť jednotlivé zásahy do týchto území a tieto budú podrobne riešené u jednotlivých konkrétnych projektov.

Potenciálne negatívnym vplyvmi navrhované strategického dokumentu sú možné zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 predovšetkým pri trasovaní nových dopravných stavieb. Vo všeobecnej rovine môže v období realizácie takýchto projektov dôjsť k hlavne k priamemu zásahu do plochy stanovíšť a biotopov druhov, k ich likvidácii a narušeniu, k zmene hydrologických pomerov, k neúmyselnému usmrcovaniu jedincov, k zvýšeniu stresu a zmenám správania v prípade jedincov citlivých k rušeniu. Po realizácii projektu, v období prevádzky môže dochádzať hlavne k zmene migračnej priestupnosti širšieho územia a jeho fragmentácii, k trvalému navýšeniu úrovne rušivých vplyvov, k zvýšeniu rizika priamej mortality apod.

Avšak niektoré z formulovaných špecifických cieľov a opatrení sledujú napr. zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie energetickej náročnosti v území, modernizáciu verejnej a osobnej dopravy, čo v celkovom synergickom pôsobení môže pozitívne ovplyvniť stav ŽP v hodnotenom území. Tieto potenciálne pozitívne efekty môžu ďalej pôsobiť na ekosystémovú zložku krajiny a teda sprostredkovane i na územia sústavy NATURA 2000.

Pri realizácii konkrétnych investičných projektov bude nutné rešpektovať územia NATURA 2000 a prípadnú výstavbu dopravnej infraštruktúry vrátane líniových stavieb je vhodné situovať mimo tieto územia. Pokiaľ vplyvy na tieto územia nebude možné úplne eliminovať, je potrebné vybrať variant, ktorý bude mať najmenší možný vplyv (vhodné smerové vedenie, lokalizáciu, vhodné technické riešenie konkrétnych opatrení).

Jednotlivé konkrétne plány a zámery stavieb, vrátane stavieb technického vybavenia riešeného územia, s predpokladom ovplyvňovania alebo ovplyvňujúce územia súvislej európskej sústavy chránených území (Natura 2000), budú podliehať procesu hodnotenia podľa čl. 6.3 a 6.4 smernice

Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, vychádzajúc z § 28 zákona NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spojitosti s ustanoveniami zákona o posudzovaní vplyvov.

Schvaľovaniu budú podliehať nielen chránené územia sústavy NATURA 2000, ale aj ostatná krajina v súvislosti s vplyvmi na národnú sieť chránených území, na chránené územia vyhlásené podľa osobitných predpisov, na chránené územia vyhlásené podľa medzinárodných dohovorov a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

Vplyvy konkrétnych opatrení na územia NATURA 2000

Vzhľadom k všeobecnosti strategického dokumentu a súčasnej neznalosti konkrétnej lokalizácie drvivej väčšiny jednotlivých aktivít nie je možné stanoviť konkrétne územné strety a kvalifikovane vyhodnotiť ich vplyv. Ďalej je uvedený zoznam jednotlivých stretov navrhovaných zámerov s územím NATURA 2000.

Cestná doprava – cestná sieť II. a III. triedy

Cesta II/580 Južný obchvat mesta Šurany

- juhovýchodne (mimo trasy) sa nachádza chránené vtáčie územie SKCHVÚ005 Dolné Považie

Cesta II/511 Východný obchvat obce Dolný Ohaj

- južná časť obchvatu vedie okrajom chráneného vtáčieho územia SCHVÚ005 Dolné Považie

Cesta II/511 Východný obchvat obce Bešeňov

- časť úseku vedie okrajom chráneného vtáčieho územia SKCHVÚ005 Dolné Považie

Cesta III. triedy – Nové prepojenie obcí Čechy, Veľké Lovce a Podhájska

- v severnej časti prechádza okrajom územia európskeho významu SKUEV 0087 Osminy

Cesta III. triedy – Vytvorenie nového hraničného priechodu s Maďarskom a juhovýchodný obchvat obce Chľaba

- pri hranici križuje územie európskeho významu SKUEV 0824 Dolný tok Ipľa

Cestná doprava – rýchlostné cesty a cesty I. triedy

R7 Dolný Bar – Zemné

- križovanie s nadregionálnym biokoridorom Malý Dunaj a územím európskeho významu SKUEV 0822 Malý Dunaj

R7 Zemné – Nové Zámky

- časť úseku vedie chráneným vtáčím územím SKCHVÚ 005 Dolné Považie

R7 Nové Zámky – Čaka

- časť úseku vedie chráneným vtáčím územím SKCHVÚ 005 Dolné Považie

R7 Čaka – Veľký Krtíš

- križovanie s územím európskeho významu SKUEV0257 Alúvium Ipľa (mimo SKUEV),
- časť úseku vedie chráneným vtáčím územím SKCHVÚ 005 Dolné Považie

R8 Nitra – križovatka R2

- časť úseku vedie chráneným vtáčím územím SKCHVU031 Tribeč

I/63 Most cez Dunaj Komárno – Komárom

- križovanie s územím európskeho významu SKUEV 0393 Dunaj

I/63 Severný obchvat mesta Komárno

- križovanie s územím európskeho významu SKUEV0819 Vážsky Dunaj
- časť úseku vedie okrajom (mimo) chráneného vtáčieho územia SKCHVU005 Dolné Považie

I/63 Južný obchvat obce Iža

- časť úseku vedie územím európskeho významu SKUEV 0393 Dunaj

I/64 (D1 – Hlohovec) – Topoľčany – Nitra – Komárno (zostávajúce úseky)

- časť úseku prechádza chráneným vtáčím územím SKCHVU005 Dolné Považie

I/64 Komárno – obchvat

- križovanie s územím európskeho významu SKUEV 0393 Dunaj

I/64 Nové Zámky – obchvat

- časť úseku prechádza chráneným vtáčím územím SKCHVU005 Dolné Považie.

Verejná osobná doprava

- bez očakávaných vplyvov na územia NATURA 2000

Pešia a cyklistická doprava

NM1 Diaľková trasa EuroVelo 6

- výstavba asfaltového chodníka z Komárna po obec Kravany nad Dunajom (koridor cesty I/63) : trasa vedie pozdĺž vodného toku Dunaj, ktorý je zároveň územím európskeho významu SKUEV 0393 Dunaj.

NM3.2 Ponitrianska cyklomagistrála – I. Etapa, 2. časť – úsek Čechynce – Nové Zámky

- v úseku od sútoku s vodným tokom Žitava až po Nové Zámky vedie okrajom chráneného vtáčieho územia SKCHVU005 Dolné Považie a v úseku severne od Nových Zámkov pozdĺž územia európskeho významu SKUEV0084 Zátoň

NM3.3 Ponitrianska cyklomagistrála – II. Etapa – úsek Nové Zámky – Komárno

- celá trasa vedie chráneným vtáčím územím SKCHVU005 Dolné Považie, v úseku pri obci Martovce okrajom územia európskeho významu SKUEV0072 Detvica, územím európskeho významu SKUEV0155 Alúvium Starej Nitry, v úseku severovýchodne pri Komárne územím európskeho významu SKUEV0819 Vážsky Dunaj

NM3.4 Ponitrianska cyklomagistrála – III. Etapa – úsek Nitra – Topoľčany

- takmer v celom úseku vedie okrajom chráneného vtáčieho územia SKCHVU005 Dolné Považie

NM4 Pohronská cyklomagistrála

- takmer v celom úseku vedie okrajom chráneného vtáčieho územia SKCHVU005 Dolné Považie

NM5 Ipeľská cyklomagistrála

- dolnom úseku Ipľa trasa prechádza územím európskeho významu SKUEV0824 Dolný tok Ipľa a následne územím európskeho významu SKUEV 0184 Burdov

NM6 Požitavská cyklomagistrála

- pri sútoku s riekou Nitra vedie okrajom chráneného vtáčieho územia SKCHVU005 Dolné Považie

NM7 Cyklotrasa pozdĺž Starej Nitry

- celá trasa vedie chráneným vtáčím územím SKCHVU005 Dolné Považie, v úseku pri obci Martovce okrajom územia európskeho významu SKUEV0072 Detvica, územím európskeho významu SKUEV0155 Alúvium Starej Nitry, v úseku severovýchodne pri Komárne územím európskeho významu SKUEV0819 Vážsky Dunaj
- takmer v celom úseku vedie okrajom chráneného vtáčieho územia SKCHVU005 Dolné Považie.

Vzhľadom na charakter posudzovaného strategického dokumentu R-PUM NSK, na lokalizačne nekonkrétne informácie o investičných aktivitách a opatreniach (projektoch/činnostiach na území NSK), pre ktoré R-PUM NSK vytvára rámec, predmetný strategický dokument je z hľadiska jeho konkrétneho vplyvu na chránené územia, chránené druhy a prvky ÚSES vyhodnotiteľný len na všeobecnej úrovni predpokladaných negatívnych a pozitívnych vplyvov na biotu a chránené územia.

VI. Závery

VI.1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie)

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu v súlade s ustanoveniami zákona o posudzovaní vplyvov, pri ktorom sa zvážil význam očakávaných vplyvov na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na národnej a regionálnej úrovni, úroveň spracovania oznámenia, určený rozsah hodnotenia, úroveň spracovaní správy o hodnotení, výsledok verejného prerokovania, stanovísk a konzultácií počas celého priebehu procesu posudzovania a za súčasného stavu poznania, Okresný úrad Nitra, Odbor starostlivosti o životné prostredie

o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu „Regionálny plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja“ v znení, v ktorom bol predložený na Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie a na základe, ktorého bola vypracovaná Správa o hodnotení. Pri ďalšom schvaľovaní je potrebné zohľadniť opatrenia uvedené v kapitole VI. Závery, bode 3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu

Ak jednotlivé rozvojové programy a prioritné kroky podporované strategickým dokumentom budú spĺňať kritériá pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní vplyvov, bude potrebné vykonať posúdenie vplyvov na životné prostredie podľa tohto zákona pred ich povolením podľa osobitných predpisov.

VI.2. Odporúčaný variant

R-PUM NSK bol predložený na posúdenie v jednom realizačnom variante a v nulovom variante (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal). Varianty optimálneho riešenia navrhovaných cieľov, priorít, opatrení a aktivít boli prerokovávané v rámci jeho prípravy a spracovania, ktoré prebiehalo v dvoch etapách.

I.etapa spracovania strategického dokumentu – analytická časť, bola zameraná na zber údajov, prieskumy, dopravné modelovanie a analýzy, ktoré tvorili podrobný a komplexný podklad pre spracovanie návrhovej časti a zároveň poskytli aj základné údaje pre spracovanie Správy o hodnotení.

II. etapa spracovania strategického dokumentu – návrhová časť, je zameraná na definovanie množstva návrhov a opatrení – od opatrení koncepčného charakteru, cez širšie organizačno-technické opatrenia až po návrhy konkrétnych projektov dopravnej infraštruktúry (napríklad vybudovanie nových rýchlostných komunikácií a ciest I., II. a III., vrátane modernizácie jestvujúcej cestnej siete, výstavba a modernizácia železničných tratí, dobudovanie cyklistických tratí a chodníkov pre peších a podobne). Navrhované opatrenia sú vzhľadom na charakter strategického dokumentu charakterizované prevažne veľmi všeobecne, čo je však v súlade so strategickou úrovňou koncepcie.

Na základe záverov komplexného posúdenia strategického dokumentu sa pre ďalšie schválenie a realizáciu odporúča variant predložený v procese posudzovania strategického dokumentu.

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

V súvislosti s prijímaním a schvaľovaním R-PUM NSK odporúčame dopracovať upraviť alebo doplniť predmetný návrh strategického dokumentu o relevantné požiadavky a pripomienky, vyplývajúce zo stanovísk, ktoré boli vznesené dotknutými orgánmi, obcami a verejnosťou v procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie. Nakoľko správa o hodnotení strategického dokumentu predstavuje finálny dokument, ktorý nie je ďalej upravovaný a prerokovávaný, pripomienky k danej problematike na území Nitrianskeho samosprávneho kraja môže obstarávateľ využiť v ďalších dokumentoch spracovávaných na úrovni kraja.

Formálne pripomienky:

- Upozorňujeme, tak ako je podotknuté i v stanovisku ŠOP SR, je v dokumente používaný termín „opatrenie“, ktorý sa používa na označenie jednotlivých plánovaných aktivít, ale i na termín používaný pri posudzovaní – na zníženie vplyvu navrhovaných činností a zámerov.
- V kapitole V.1 Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie je chybne nazvaný zákon NR SR č. 49/2002 Z.z. o pamiatkovej starostlivosti v znení neskorších predpisov – správne je zákon o ochrane pamiatkového fondu
- v tabuľke „Vyhodnotenie navrhovaných opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia“ sú totožné opatrenia č. 149 a č. 150. Opatrenia č. 150 by malo podľa textovej časti dokumentu znieť nasledovne „Prepojenie krajských miest Nitra, Trnava a Bratislava (jednokoľajná alternatíva) – dvojkoľajná alternatíva je aktuálne v spracovaní.
- V kapitole 1.1.8.3. Ochrana prírody a biodiverzity sú uvedené neaktuálne a nepresné údaje o programoch záchrany a projektoch ochrany. V súčasne dobe sú vládou schválené a realizované tieto programy: Projekt ochrany pre vyhlásenie 26 území európskeho významu, Programy starostlivosti o chránené vtáčie územia, Program záchrany/starostlivosti o chránené živočíchy (program záchrany 22 druhov, program starostlivosti - 1 druh) a Program záchrany kriticky ohrozených druhov rastlín.

- V kapitole 1.1.8.3. Ochrana prírody a biodiverzity je nesprávne uvedené „ a z južnej strany CHKO Ponitrie“ správne má byť „ a z južnej strany CHKO Dunajské luhy“, rovnaká chyba je v kapitole 2.1. Územná ochrana v časti Veľkoplošné chránené územia
- V kapitole 1.1.5.Ložiská nerastných surovín chybne nazvaný zákon č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušninách a o štátnej správe – správne je zákon o banskej činnosti, výbušninách a o štátnej banskej správe

Na základe pripomienok dotknutých orgánov a obcí je potrebné Návrh strategického dokumentu upraviť nasledovne *(Pozn. číslovanie pripomienok vychádza z kapitoly č. III.6 Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie*):

***26. Železnice Slovenskej republiky**, generálne riaditeľstvo, Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce*

- *modernizácia trate a zavedenie nového systému riadenia a zabezpečenia chodu vlakov ERTS v úseku Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo žiadajú nahradiť za Modernizácia traťového úseku Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo, nakoľko systém riadenia a zabezpečenia chodu vlakov vzíde až z projektovej dokumentácie.*
  - Úprava v Návrhovej časti - opatrenie č. 140.
- *príprava výstavby novej VRT (varianty 160 – 200 km/hod) Trnovec nad Váhom – Nitra. Príprava a ukončenie štúdie realizovateľnosti r. 2019 – žiadajú nahradiť za Výstavba novej trate Nitra – Trnovec nad Váhom - vo fáze štúdie realizovateľnosti (2019) – jednokoľajová a dvojkoľajová alternatíva*
  - Zapracovať v Návrhovej časti – opatrenie č. 135.
- *možná príprava novej VRT Komárno št.hr. – Bratislava (jedna z možných alternatív VRT prepojenia hlavných miest štátov V4 v rámci aktuálnych aktivít premiérov a ministrov dopravy dotknutých krajín) – zvážiť či uvádzať ako zámer nakoľko zatiaľ prebiehajú rokovania ohľadne trasovania a hraničných prechodov VRT.*
  - Úprava v Návrhovej časti - opatrenie č. 136

31. Mesto Nové Zámky

- *vybudovanie cyklotrasy v rámci podpory turizmu Šurany – Nové Zámky – Kolárovo*
  - Spojenie Šurany – Nové Zámky – Kolárovo je súčasťou Ponitrianskej a Vážskej cyklistickej magistrály (CMG), ktorá je v dokumente R-PUM NSK uvedená v opatrení NM2, NM3. Toto konkrétne opatrenie však môže a bude do dokumentu doplnené.
  - Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 6.9 a 10.4 a časť Implementačný plán, prílohy.
- *vybudovanie uzla integrovanej dopravy – železničnej, autobusovej, nemotorovej – cyklistickej dopravy s príslušenstvom*
  - Úprava v Návrhovej časti: pojednáva o tom opatrenie č. 151 v Návrhovej časti dokumentu.
- *zriadenie záchytných parkovísk s vodopriepustnými povrchmi.*
  - Keďže je tento dokument zároveň zásobníkom opatrení v oblasti dopravy, túto pripomienku zapracovať a doplniť toto opatrenie do zásobníka opatrení. Ďalšie detailné rozpracovanie tohto opatrenia s potrebnými údajmi však musí byť rozpracované v dokumente PUM miestnej samosprávy mesta Nové Zámky.

- ✓ Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 10.1.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

- *vybudovanie inteligentných križovatiek na cestách I. a II. triedy, osvetlené priechody pre chodcov vrátane priechodov pre cyklistov*
  - ✓ Keďže je tento dokument zároveň zásobníkom opatrení v oblasti dopravy, túto pripomienku zapracovať a doplniť toto opatrenie do zásobníka opatrení. Ďalšie detailné rozpracovanie tohto opatrenia s potrebnými údajmi však musí byť rozpracované v dokumente PUM miestnej samosprávy mesta Nové Zámky.
  - ✓ Úprava v Návrhovej časti: ÁNO – Návrhová časť kapitola 10.1.4 a časť Implementačný plán, prílohy
- *vybudovanie premostenia cez rieku Nitra formou lávok pre pešiu a cyklistickú dopravu.*
  - ➢ Detaily opatrení v jednotlivých mestách musia byť súčasťou čiastkových PUM miestnych samospráv. V dokumente R-PUM NSK je uvedené opatrenie "Ponitrianska CMG", ktorá zahŕňa aj tieto premostenia. Toto konkrétne opatrenie doplniť do návrhu dokumentu.
  - ✓ Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 6.9 a 10.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

32. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

- *nemotorová doprava je v dokumente zastúpená predovšetkým cyklistickou dopravou. Plán identifikuje jadrovú sieť cyklotrás a cyklomagistrál na území kraja. Absentuje však zmienka o doplnkovej cyklistickej infraštruktúre a návrhy významných lokalít ponúkajúcich široké spektrum služieb pre cyklistov (požičovne bicyklov, odstavné miesta pre bicykle, občerstvenie, nabíjacie stanice pre elektrobicykle a pod.)*
  - ➢ Takéto opatrenie môže byť do zásobníka opatrení pridané. Je však otázkou, či by toto nemalo byť skôr obsiahnuté v PUM jednotlivých miestnych samospráv a nie v krajskom dokumente, ktorý je zameraný na každodenných dopravných cyklistov a nie na rekreačných cyklistov
  - ➢ Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 6.9 a 10.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

52. Mesto Topoľčany

V navrhovaných opatreniach žiadame za účelom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v zastavanom území mesta Topoľčany uviesť možnosť vytvárania nových dopravných napojení miestnych komunikácií mesta Topoľčany na vybudovanú nadradenú cestnú trasu preložky cesty I/64. Platný Územný plán mesta Topoľčany vrátane jeho poslednej piatej aktualizácie navrhuje vytvorenie piatej vetvy veľkej okružnej križovatky na preložke cesty I/64 pri meste Topoľčany pre zabezpečenie dopravného napojenia priestoru plánovanej nadmestskej vybavenosti medzi riekou Nitra a vybudovanou preložkou cesty I/64 nachádzajúceho sa v zónach č. 12 a č. 13 Územného plánu mesta Topoľčany. Územný plán mesta Topoľčany tiež navrhuje vyústenie zbernej komunikácie z rozvojovej zóny č. 11 na preložku cesty I/64 a s napojením zóny č. 8 východnej časti Topoľčian na preložku 2. Etapy cesty I/64 v dvoch miestach a to pred železničným priecestím na ul. Krušovskej a pokračovanie komunikácie ku kogeneračnej jednotke.

- ➢ R-PUM NSK je zameraný najmä na krajskú cestnú sieť a následne na nadradenú cestnú sieť. Miestne komunikácie v mestách neboli predmetom zadania R-PUM NSK. Takisto detailné dopravné riešenie v mestách tento dokument nemôže postihnúť. Keďže je však tento dokument zároveň zásobníkom opatrení v oblasti dopravy, túto pripomienku

zapracovať a doplniť toto opatrenie do zásobníka opatrení. Ďalšie detailné rozpracovanie tohto opatrenia s potrebnými údajmi však musí byť riešené v dokumente PUM miestnej samosprávy mesta Topoľčany.

- Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 10.1.4 a časť Implementačný plán, prílohy.

64. Mestský úrad v Nitre

- *Zosúladiť uvedený strategický dokument Nitrianskeho samosprávneho kraja s rozpracovaným* strategickým *dokumentom mesta Nitra Plán udržateľnej mobility pre mesto Nitra.*
- *Str. 82, tabuľka 33 doplniť do tabuľky – Nové stavby „Preložka cesty I/64 Nitra – Komjatice a zároveň doplniť aj do ostatných tabuliek uvedenú stavbu. Uvedená stavba je dlhodobo vedená ako verejnoprospešná stavba v územnom pláne mesta Nitry, taktiež táto stavba je vedená v územnom pláne NSK.*
  - Spracovateľ R-PUM NSK vychádzal pri stavbách na nadradenej cestnej sieti z aktuálnych dát a údajov prevzatých priamo od NDS a SSC. Túto stavbu doplniť / opraviť v uvedenej tabuľke a v ďalších častiach dokumentu R-PUM NSK.
  - Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 6, 6.4, 10.1.3, Implementačný plán, prílohy.
- *V* uvedenej *tabuľke v časti Modernizácia je uvedená stavba – I/64 Ivánka pri Nitre 4 – pruh. Nie je uvedená stavba súčasťou stavby uvedenej v bode 1? Podľa názoru sa nejedná o modernizáciu cesty, ale výstavbu 4 – pruhovej komunikácie, ktorá je súčasťou preložky cesty I/64 Nitra – Komjatice.*
  - Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 6, 6.4, 10.1.3, Implementačný plán, prílohy.
- *V návrhovej časti chýba realizácia turbookružnej križovatky na ceste II/562, ktorá je súčasťou preložky I/64 Nitra – Komjatice. Navrhujeme doplniť do odstavca 10.1.1 s podmienkou financovania mimo rozpočet NSK. A taktiež doplniť do odstavca 6.1 – riešenie cestnej siete k roku 2025.*
  - Odstavec 10.1.1 sa týka oblasti "Projektové zámery NSK pre budúce výzvy Integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020 pre oblasť cestnej infraštruktúry". Stavbu doplniť do príslušného odstavca a príslušných tabuliek.
  - Úprava v Návrhovej časti: Návrhová časť kapitola 10.1.2, Implementačný plán, prílohy.
- *V bode 10.3 – Prehľad opatrení VOD, konkretizovať v opatrení 136 vybudovanie železničného prepojenia Nitra – Trnovec nad Váhom.*
  - Výstavba novej trate Trnovec n. Váhom – Nitra /Horné Krškany/ Úprava v Návrhovej časti dokumentu – opatrenie č. 136.

75. Mesto Šaľa

- *Mesto Šaľa navrhuje v rámci statickej dopravy zvážiť možnosť zaradenia opatrenia na podporu výstavby parkovacích domov, resp. podzemných parkovísk a podzemných garáží pod verejnými priestranstvami.*
  - zaradiť do návrhu dokumentu.

VI.4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Samotný proces posudzovania strategického dokumentu R-PUM NSK bol realizovaný v súlade s ustanoveniami druhej časti zákona o posudzovaní vplyvov. Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 14 zákona o posudzovaní vplyvov a podľa prílohy č. 6 zákona o posudzovaní vplyvov a na základe doručenia odborného posudku podľa § 13 zákona o posudzovaní vplyvov, na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a verejného prerokovania správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu.

Predložená správa o hodnotení strategického dokumentu R-PUM NSK v dostatočnej miere primerane ku charakteru strategického dokumentu identifikuje a popisuje predpokladané vplyvy na životné prostredie vo vzťahu k jednotlivých opatreniam pre každý špecifický cieľ. Pri posudzovaní boli zvažované možné negatívne vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a predpokladaná účinnosť navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie. Z predchádzajúcich kapitol a jednotlivých posúdení vyplýva, že navrhovaný strategický dokument sa môže prejaviť rôznou mierou takmer vo všetkých zložkách životného prostredia. Vplyvy boli detekované pozitívne aj negatívne.

Pri komplexnom zhodnotení na uvažované a v Správe o hodnotení analyzované vplyvy na stav životného prostredia a zdravie obyvateľstva, pri realizovaní navrhovaných opatrení neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by závažným stavom narušovali životné prostredie, alebo ohrozovali zdravie obyvateľstva. V niektorých oblastiach možno očakávať zlepšenie oproti súčasnému stavu.

Odporúčanie schválenia navrhovaného strategického dokumentu možno odôvodniť prevýšením opatrení, ktorých očakávané vplyvy (priame i nepriame) budú z dlhodobého hľadiska pozitívne. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov prevažujú očakávané pozitívne vplyvy nad vplyvmi negatívnymi. Eliminácia, prípadne minimalizácia potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov je v prípade realizácie jednotlivých činností podmienkou realizácie preventívnych opatrení a monitoringu v polohe jednotlivých projektov podľa zákona o posudzovaní vplyvov.

Opodstatnené pripomienky boli zapracované do odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu. Žiadne z doručených stanovísk k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu nemalo výhrady voči realizácií navrhovaných aktivít, ktoré by bránili ich uskutočneniu v súlade s platnou legislatívou na ochranu životného prostredia a zdravia obyvateľov.

Všetky konkrétne aktivity, ktoré by mohli mať nejaký dopad na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú rozpracované v jednotlivých projektoch a budú podliehať povoľovaciemu procesu v zmysle príslušnej platnej legislatívy.

Na základe všetkých vykonaných hodnotení je možné konštatovať, že Správa o hodnotení i odborný posudok preukázali, že navrhovaný dokument nepredpokladá významné negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a jeho realizácia pri dodržaní navrhovaných opatrení a zabezpečení monitoringu je akceptovateľná.

Záverečné stanovisko Okresného úradu Nitra, odboru starostlivosti o životné prostredie možno odôvodniť najmä tým, že prípadné riziká a negatívne dopady na životné prostredie a zdravie obyvateľstva navrhovaného strategického dokumentu sú v rovnováhe s pozitívnymi stránkami realizácie.

VI.5. Návrh monitoringu

Súčasťou Regionálneho plánu udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja je aj návrh systému monitorovania dosiahnutých cieľov. R-PUM NSK na meranie úspešnosti naplnenia

jednotlivých cieľov definoval indikátory. Ukazovatele výsledkov a výstupov sú formulované tak, aby odzrkadľovali očakávanú zmenu, ktorá nastane realizovaním navrhnutých aktivít a projektov a prispeje tak k napĺňaniu konkrétneho strategického cieľa cez relevantný špecifický cieľ a opatrenie v nadväznosti na ich tematické zameranie.

- **Medzi indikátory z hľadiska napĺňania strategických cieľov sú navrhnuté:**

SC1 - Zvýšenie výkonnosti a spoľahlivosti

- Zvýšenie priemernej cestovnej rýchlosti VOD
- Zvýšenie priemernej rýchlosti IAD Z
- Zníženie dĺžky komunikácií s ÚKD stupňa D – F
- Zvýšenie počtu prepravených cestujúcich VOD

SC2 - Zvýšenie bezpečnosti

- Zníženie celkového počtu dopravných nehôd evidovaných Políciou
- Zníženie počtu usmrtených a ťažko zranených pri dopravných nehodách
- Zníženie počtu zranených osôb pri dopravných nehodách
- Zníženie počtu zranených a usmrtených najzraniteľnejších účastníkov (chodcov a cyklistov)

SC3 - Zvýšenie finančnej udržateľnosti

- Zvýšenie podielu príjmov z dopravy na celkovom rozpočte
- Nezvyšovanie podielu úhrady straty z prevádzky verejnej dopravy k jej celkovým nákladom
- Zvýšenie HDP na obyvateľa
- Zvýšenie počtu obyvateľov s trvalým bydliskom v Nitrianskom kraji
- Zvýšenie podielu nákladov na rekonštrukcie komunikácií
- Zvýšenie podielu kapitálových výdavkov pre rozvoj verejnej, pešej a cyklistickej dopravy

SC4 - Zníženie priestorovej náročnosti dopravy

- Zvýšenie podielu verejnej, pešej a cyklistickej dopravy na deľbe prepravnej práce
- Zvýšenie podielu koľajovej verejnej dopravy na počte prepravených cestujúcich
- Zvýšenie priemernej obsadenosti vozidiel

SC5 - Zníženie emisií a zvýšenie energetickej účinnosti

- Zvýšenie podielu verejnej, pešej a cyklistickej dopravy na deľbe prepravnej práce
- Zníženie emisií z automobilovej dopravy
- Zníženie merných emisií skleníkových plynov (CO_2) z dopravy
- Zvýšenie počtu zaregistrovaných vozidiel s elektromotorom (vrátane hybridných)
- Zvýšenie počtu autobusov s elektromotorom v prevádzke verejnej dopravy
- Zvýšenie objemu prepraveného tovaru po železnici

SC6 - Zlepšenie zdravia ľudí

- Zníženie počtu usmrtených a ťažko zranených pri dopravných nehodách
- Predĺženie priemernej dĺžky dožitia
- Zníženie počtu obyvateľov trvalo bývajúcich v oblastiach, kde nočný hluk presahuje úroveň 50 dB
- Zníženie počtu obyvateľov trvalo bývajúcich na území s prekračujúcimi imisnými limitmi
- Zníženie emisií NO z automobilovej dopravy

- **Medzi indikátory z hľadiska monitorovania environmentálnych vplyvov odporúčame zaradiť:**

- pravidelné meranie hladín hluku na frekventovaných miestach, vrátane zisťovania intenzity a skladby dopravy,
- vyhodnotenie trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy pri realizácii novo navrhovaných dopravných stavieb (v ha a podľa druhu kultúr),
- množstvo vyprodukovaného odpadu, spôsob a miera jeho zhodnotenia,
- dĺžka vybudovaných a zrekonštruovaných komunikácií (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I. až III. triedy, cyklotrasy, železničné trate a podobne).

- **Medzi indikátory z hľadiska monitorovania vplyvov na ľudské zdravie odporúčame zaradiť:**

- sledovanie počtu nehôd a úmrtnosť podľa druhu dopravy,
- zlepšenie imisnej situácie a jej pravidelné monitorovanie,
- dodržiavanie prípustných hladín hluku z dopravy vo vonkajšom prostredí,
- zníženie úmrtnosti na kardiovaskulárne ochorenia z dôvodu zdravšieho životného štýlu,
- sledovanie výskytu respiračných chorôb v detskej populácie s ohľadom na jednotlivé obytné územia,
- zlepšenie fyzického a mentálneho zdravia z dôvodu vybudovania nových cyklotrás a chodníkov.

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu sa monitoring vplyvu na ostatné zložky životného prostredia nenavrhuje. Prípadné negatívne vplyvy budú riešené v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov. Konkrétne vplyvy a opatrenia na ich elimináciu musia byť riešené na projektovej úrovni.

VI.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

Základným účelom uplatňovania procesu SEA je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategických dokumentov so zreteľom na podporu udržateľného rozvoja.

Správa o hodnotení strategického dokumentu, v zmysle prílohy č. 4 zákona, dostatočne podrobne a objektívne, primerane dostupným informáciám zhodnotila súčasný stav životného prostredia v posudzovanom území, definovala problémové oblasti z hľadiska životného prostredia ako aj možné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

K správe o hodnotení strategického dokumentu bolo doručené jedno stanovisko verejnosti *Ing. Martin Lukáč, Dlhá 96, Zlaté Moravce* zo dňa 19.1.2019– viď kap. III.6 (Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie). Konzultácie podľa § 63 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja“ bolo možné vykonať počas celého procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie na Okresnom úrade Nitra, odbore starostlivosti o životné prostredie. Žiadna požiadavka na konzultácie v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov nebola vznesená. Návrh strategického dokumentu R-PUM NSK časť pripomienok dotknutých orgánov, obcí a verejnosti už zapracoval, časť vznesených pripomienok je zapracovaná do

odporúčaní na dopracovanie návrhu predmetného strategického dokumentu, ktoré sú uvedené v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

P-RUM NSK má v strategickej časti navrhnuté opatrenia, ktoré je potrebné realizovať pre dosiahnutie stanovených vízií a cieľov. V priebehu spracovania navrhovaného dokumentu boli zvažované variantné riešenia prostredníctvom rôznych scenárov vývoja a v závere bol definovaný jeden „maximalistický“ (do-all) variant, zahŕňajúci všetky preferované skupiny opatrení a následné posúdenie tohto variantu dopravným modelom. V tejto súvislosti boli prognózované prepravné prúdy, ako aj možnosti ďalšieho územného rozvoja NSK z hľadiska dopravy.

Strategický dokument teda ďalej neobsahoval návrh variantného riešenia a bol vypracovaný v jednom variante, t.j. v realizačnom variante. Z predloženého hodnotenia vyplynula opodstatnenosť realizačného variantu.

Návrh monitoringu je uvedený v časti VI. 5 tohto záverečného stanoviska podľa § 16 zákona, v ktorej je opísaný systém monitoringu, tak ako je navrhnutý v samotnom strategickom dokumente, v ktorej je obstarávateľ zároveň upozornený na povinnosť sledovania a vyhodnocovania strategického dokumentu na životné prostredie. Tento návrh vychádza z poznatkov o súčasnom stave životného prostredia na území NSK a jeho účelom je sledovanie jednotlivých zložiek životného prostredia v súvislosti s návrhom rozvojových aktivít v území, zadefinovaných špecifickými cieľmi navrhovaného strategického dokumentu.

VI.7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov.

Dotknutá verejnosť podľa § 6a zákona o posudzovaní vplyvov pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov je verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením. Medzi dotknutú verejnosť patrí (§ 6a zákona) fyzická osoba podľa ods. 2a zákona, právnická osoba podľa ods. 2b, občianska iniciatíva podľa ods. 2c a ods. 3 zákona. Dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov má právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2 účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

Príslušný orgán (Okresný úrad Nitra, odbor starostlivosti o životné prostredie) a obstarávateľ (Nitriansky samosprávny kraj) strategického dokumentu v priebehu posudzovania R-PUM NSK vykonali všetky zákonom požadované kroky v zákonom stanovených lehotách, aby sa informácia o spracovanom oznámení o strategickom dokumente (§ 5 a § 6 zákona č. 24/2006 Z. z.) a o správe o hodnotení strategického dokumentu (§ 9 a § 10 zákona č. 24/2006 Z. z.), ako aj informácia o verejnom prerokovaní správy o hodnotení strategického dokumentu (§ 11 zákona č. 24/2006 Z. z.) a o možnosti predložiť pripomienky dostala k čo najširšej verejnosti.

Zároveň bola na stránkach MŽP www.enviroportal.sk zverejnená informácia v dokumente „Informácia pre verejnosť“, že konzultácie podľa § 63 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov k správe o hodnotení strategického dokumentu a k návrhu strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja“ je možné vykonať počas celého procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie na Okresnom úrade Nitra, odbore starostlivosti o životné prostredie.

Na základe dostupných podkladov a informácií v priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovaného strategického dokumentu R-PUM NSK (§ 6a a súvisiace ustanovenia zákona o posudzovaní vplyvov) zo strany dotknutej verejnosti bola vznesená jedna, nasledovná písomná pripomienka k vypracovanému strategickému dokumentu a k Správe o hodnotení.

Ing. Martin Lukáč, Dlhá 96, Zlaté Moravce

Súčasný návrh trasovania cesty II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce (podľa existujúceho konceptu Územného plánu Zlaté Moravce) vytvára negatívny dopad na životné prostredie, ekologickú rovnováhu a zdravie obyvateľstva. Tento negatívny dopad návrhu spočíva najmä v likvidácii mestského parku, priameho zásahu do obývanej časti v tesnej blízkosti rodinných domov v rezidenčnej zóne, priameho zásahu trasy do zdroja pitnej vody, zbytočnom niekoľko hektárovom zásahu do zelene, ktorý naruší protipovodňovú a ekologickú situáciu a rovnováhu v dotknutom mieste, pričom existujú iné alternatíve trasy

Z tohto dôvodu nesúhlasíme so znením Správy na strane č. 127 a 129, že toto opatrenie nemá výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia

Momentálny koncept trasovania tohto obchvatu je nevyhovujúci s viacerými negatívnymi dopadmi, pripomienkovanými aj počas posudzovania dopadov na životné prostredie EIA, v zmysle zákona EIA.. Navrhujeme, aby trasovanie opatrenia č. 2 II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce bolo bez negatívneho dopadu na životné prostredie, nezasahovalo do ekologickej rovnováhy a neodporovalo tak hlavnému cieľu „Plánu udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja“.

Do Správy o hodnotení strategického dokumentu, ako aj do plánu implementácie opatrenia č. 2 vrátane nadväzujúcich dokumentov žiadame zapracovať nutnú podmienku trasovania opatrenia 2 - obchvatu II/511 Východný obchvat mesta Zlaté Moravce tak, aby sa nachádzal vo vzdialenosti najmenej 1 km od obývaných domov v intraviláne a bez akéhokoľvek zásahu do mestského parku. Opatrenie by malo mať jasne a nezávisle posúdený dopad hlučnosti, prašnosti, výmery vyrúbanej zelene, zásah do biotopov divej zvery, zásah do vodného zdroja, dopad na mestské prvky a kvalitu života.

VII. Potvrdenie správnosti údajov

VII.1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Nitra

odbor starostlivosti o životné prostredie,

Štefánikova trieda 69, 94901 Nitra

v súčinnosti:

s Úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky.

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

Okresný úrad Nitra

odbor starostlivosti o životné prostredie,

Štefánikova trieda 69, 949 01 Nitra

Vedúci odboru: Ing. Jana Latečková

VII.3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

V Nitre dňa 20.01.2020

Poučenie

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto záverečné stanovisko možno preskúmať súdom podľa zákona č. 162/2015 Z.z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.