

OKRESNÝ ÚRAD TRNAVA
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja
Kollárová 8, 91702 Trnava

Okresný úrad Trnava, 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 na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydáva podľa § 14 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
z posúdenia strategického dokumentu
(Číslo: OU-TT-OSZP2-2020/022085)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

Trnavský samosprávny kraj

2. Identifikačné číslo

37 836 901

3. Adresa sídla

Starohájska 10, 917 01 Trnava

4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Mgr. Jozef Viskupič
predseda Trnavského samosprávneho kraja
Trnavský samosprávny kraj
Starohájska 10, 917 01 Trnava
Tel. č.: +421 33 5559 100
e-mail: jozef.viskupic@trnava/vuc.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja

2. Charakter

Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja (ďalej len „PUM TTSK“) je nový strategický dokument s regionálnym dosahom, ktorého cieľom je naplniť potreby mobility v Trnavskom regióne a zároveň prispieť k udržateľnému rozvoju regiónu.

3. Hlavné ciele

Hlavným cieľom PUM TTSK je vytvoriť komplexný spoľahlivo prepojený dopravný systém, naplňujúci potreby obyvateľov a všetkých spoločností pôsobiacich na území regiónu, s čo najmenším negatívnym dopadom na životné prostredie.

Dôvodom vyhotovenia tohto dokumentu je najmä potreba, na základe dôslednej analýzy súčasného stavu jednotlivých druhov dopravy a ich vzájomných vzťahov, preveriť a navrhnúť zodpovedajúci rozvoj dopravných systémov kraja v podrobnosti, ktorá je pre územné plánovanie kraja nevyhnutná.

Nastavenie čo najefektívnejšieho systému mobility na území regiónu (automobilová doprava, železničná doprava, cyklistická doprava, pešia doprava, statická doprava) s intenzifikáciou základných vnútorných aj vonkajších cieľov dopravnej sústavy, bude základňou pre územné rozhodovanie a následné technické riešenie v oblasti dopravy.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

PUM TTSK je strategický plán, ktorého cieľom naplniť potreby mobility v regióne TTSK. Vytvára sa s ohľadom na existujúcu plánovaciu prax a princípy integrácie, participácie a rôznych spôsobov hodnotenia. Plán rieši dopravu na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni s dôrazom na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.

Plán udržateľnej mobility účinne vo všeobecnej rovine rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, a jeho súčasťou je analýza súčasného stavu, vízie, ciele a zámery, vrátane návrhu vhodných opatrení, ich aktívnu komunikáciu, monitoring a hodnotenie.

PUM TTSK bude po schválení jedným zo strategických dokumentov kraja v oblasti rozvoja dopravných systémov, ktorý obsahuje zásadné opatrenia a investície pre rozvoj dopravnej infraštruktúry, ktorá je jednou z podmienok hospodárskeho rozvoja územia.

PUM TTSK pozostáva z týchto častí: I. Zber dát, II. Prieskumy, III. Dopravné modelovanie, IV. Analytická časť, V. Návrhová časť, Plán dopravnej obslužnosti, Plán implementácie a monitorovania.

Zber údajov - zhromažďovanie dostupných podkladov o demografii a územnom rozvoji, údajov o doprave, dát ohľadom nehodovosti, resp. bezpečnosti a ďalších.

Prieskumy - terénne prieskumy, prieskumy dopravného správania, sčítania dopravy a smerové (anketové) prieskumy.

Analytická časť - analýza dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov z hľadiska kapacity, ponuky a dopytu a z nich vyplývajúca disproporcia, ktorú je nutné riešiť. Analýza súčasného stavu mobility, dopravných systémov a sietí v riešenom území bola vykonaná na základe terénnych prieskumov, prieskumov dopravného správania, sčítania dopravy, smerových (anketových) prieskumov a multimodálneho štvorstupňového dopravného modelu súčasného stavu. Modelovanie a analýza dopravného dopytu je primárne zameraná na obdobie pracovného dňa, východiskovým rokom, pre ktorý bola získaná väčšina podkladových a kalibračných dát, bol stanovený rok 2018. Na základe dopravného modelu bolo vykonané meranie hladín hluku a modelovanie úrovne emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia.

V rámci analytickej časti boli stanovené časové horizonty – 2025, 2030, 2040 a 2050, pre ktoré boli porovnávané tri varianty scenárov:

- nulový scenár – bez aktivít („*do-nothing*“),
- naivný scenár („*BAU – business as usual*“);
- maximalisticky scenár („*do-all*“).

Záver analytickej časti je venovaný stratégii a vyjasneniu vízie mobility v konsenze s kľúčovými partnermi a verejnosťou a SWOT analýze. V nadväznosti na víziu kraja a schválené strategické ciele je určená sada merateľných indikátorov pre možné vyhodnotenie dopadov v procese naplňovania PUM TTSK. SWOT analýza bola vykonaná pre každý dopravný subsystém aj komplexne celý systém dopravy v meste, vrátane dostupnosti, bezpečnosti a vplyvu na životné prostredie.

Návrhová časť - súčasťou návrhovej časti je návrh optimalizácie rozvoja jednotlivých dopravných subsystémov, vyhodnotenie ich vzájomného spolupôsobenia a komentár z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Navrhnuté opatrenia vychádzajú z vykonaných SWOT analýz a zároveň zohľadňujú nastavené a schválené vízie rozvoja TTSK. V návrhovej časti je zohľadnená preferencia nemotorovej dopravy a preferencia verejnej hromadnej dopravy ako nosného prvku verejnej prepravy osôb, pri zachovaní kvalitného zásobovania územia mesta a pokrytie potrieb mobility obyvateľov.

Plán implementácie a monitorovania je samostatným vykonávacím dokumentom k PUM TTSK a opatrení s ohľadom na technickú, administratívnu, finančnú, ekonomickú a prevádzkovú implementačnú kapacitu systému. Jeho súčasťou aj finančné prostriedky, ktoré je nutné z krajského rozpočtu vynaložiť v jednotlivých rokoch na investičné a neinvestičné akcie.

Plán dopravnej obslužnosti - bol spracovaný za účelom zosúladenia všetkých druhov dopravy a tým vytvorenie optimálneho riešenia dopravného systému spojenia v rozvíjajúcom sa regióne pre cestujúcu verejnosť. Zároveň má slúžiť na kvalitné zabezpečenie dopravnej obslužnosti a ako podklad pri zavádzaní integrovaného dopravného systému. Jeho cieľom je obmedzenie súbehu autobusových spojov a preferencia koľajovej dopravy.

Vízie, oblasti zmeny a strategické a špecifické ciele PUM TTSK

Vízie a oblasti zmeny pre návrhové a výhľadové obdobie boli zostavené a odsúhlasené po konsenze s odbornou verejnosťou a sú záväzným podkladom pre návrh opatrení a rozvoj udržiateľnej mobility kraja.

Krátkodobjšie vízie TTSK:

- Zlepšenie ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy.
- Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry (dopravných prostriedkov, zastávok, prestupných miest a prvkov pre informovanosť cestujúcich, tarifno-vybavovacích systémov, pravidelná údržba vozidiel).
- Optimálne využitie vozidiel a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu.
- Zvýšenie počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu na úkor individuálneho automobilizmu.
- Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov (chodníky, cyklotrasy, záchytné parkoviská a pod.).

Návrh strategického dokumentu je rozdelený do štyri oblastí zmien, pre ktoré boli stanovené jednotlivé strategické a špecifické ciele.

Oblasti zmeny

1. Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja.
2. Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia.
3. Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie.
4. Zvýšenie informovanosti verejnosti v oblasti využívania inovovanej dopravnej infraštruktúry.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené definované oblasti zmien s jednotlivými konkrétnymi strategickými a špecifickými cieľmi.

Strategické a špecifické ciele PUM TTSK

Oblasť zmeny 1	
Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Dostavba komunikačnej siete	Podpora dostavby obchvatu miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach
	Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry
	Podpora dostavby nadradenej komunikačnej siete
Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu	Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami
	Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov
	Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru
Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu	Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí
	Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení
	Podpora vzniku bikesharingu v mestách
Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej	Modernizácia železničnej infraštruktúry
	Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD
	Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke
	Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R
Zlepšenie kvality dostupnosti kraja	Podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja
	Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú a nákladnú dopravu
	Podpora rozvoja leteckej dopravy
	Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa
Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja	Podpora rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja vrátane turistických trás
	Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality

Oblasť zmeny 2	
Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Zvýšenie využitia verejnej dopravy	Zlepšenie ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy
	Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry
	Optimálne využitie vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu
Znížiť záťaž komunikačnej siete	Zvýšenie počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu na úkor individuálneho automobilizmu
	Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov
Podpora vzniku a rozvoja systému IDS	Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy
	Zaistenie dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy
	Zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy
	Rozvoj a integrácia systému IDS Trnavského kraja s IDS Bratislavského kraja
Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/MHD	Dodržanie štandardov pre vozidlá VOD/MHD nastavených podľa PDO, PUM
	Preferencia vozidiel VOD/MHD v premávke
	Zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch
Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku	Zvýšenie informovanosti účastníkov cestnej premávky – mimoriadne stavy
	Zaviesť plánovanie dopravy do zamestnania a škôl – podpora vzniku firemných či školských plánov mobility
Zvýšiť efektivitu systému statickej dopravy	Podpora vzniku parkovacej politiky v mestách kraja vrátane spoplatnenia využitia parkovacích plôch
	V nadväznosti na železničnú a verejnú dopravu vybudovať parkoviská typu P+R a B+R
	Podpora rozvoja telematických systémov
Oblasť zmeny 3	
Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy	Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami
	Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách
	Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu
	Využitie informatívnych kampaní zameraných na benefity chôdze a cyklistickej dopravy
	Podpora vzniku IDS
	Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy
Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy	Podpora pre carpooling (spolujazda) a carsharing (spoločné využívanie vozidiel)
	Zníženie negatívnych vplyvov suburbanizácie
Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)	Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon
	Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií
	Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže
	Kvalitná dopravná infraštruktúra
Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov	Zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry
	Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky
	Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu

	Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou
Zvýšenie kvality života v mestách	Podpora zvýšenia kvality verejných priestorov v mestách
	Podpora rozvoja bezbariérových riešení vo verejnej doprave
	Podpora rozvoja bezpečných peších trás – bezbariérový verejný priestor pre imobilných občanov
	Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti proti klimatickým zmenám
Oblasť zmeny 4	
Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy	
Strategické ciele	Špecifické ciele
Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba	Podpora rozvoja carsharingu a carpoolingu
	Podpora zavádzania bikesharingu v mestách
	Implementácia Smart City ako podpora udržateľnej mobility
Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite	Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky so zameraním na najzraniteľnejšiu časť – deti a chodci
	Podpora kampaní s európskym zapojením – Európsky týždeň mobility
	Podpora vzniku a rozvoja informačných nástrojov zameraných na verejnú dopravu
Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave	Podpora (organizačná) zapojenia obcí a miest do európskych programov a projektov
	Podpora využitia navádzacích a informačných technológií v individuálnej automobilovej doprave – dopravná telematika
	Moderný a používateľsky prívetivý systém VOD

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

Doprava ako celok má vo všeobecnosti vzťah i s ďalšími strategickými dokumentmi na medzinárodnej, národnej i regionálnej úrovni z ktorých možno uviesť napr.:

Medzinárodná úroveň

- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Rámcový dohovor OSN o zmene klímy
- Kjótsky protokol k rámcovému dohovoru OSN o zmene klímy
- Parížska dohoda
- Sendaiský rámec pre znižovanie rizika katastrof na roky 2015–2030
- Rámcový dohovor o ochrane a trvalo udržateľnom rozvoji Karpát

Európska úroveň

- Európa 2020 – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu KOM (2010) 2020 v konečnom znení
- ZDRAVIE 2020: Európska politika pre zdravie a prosperitu
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 v konečnom znení
- Modrá kniha: Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave – NAIADES II, KOM (2013) 623 v konečnom znení
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (KOM(2016) 501 z 20. 7. 2016)
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
- Energetický plán do roku 2050, KOM(2011) 885 v konečnom znení

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ
- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (2014)

Národná úroveň

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – Zmeny a doplnky č.1 KURS 2001 Partnerská dohoda Slovenskej republiky na programové obdobie 2014 – 2020
- Národná stratégia regionálneho a územného rozvoja SR do roku 2030 (2017)
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja SR (2001)
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (2014)
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (2016)
- Programové vyhlásenie vlády SR (2020-2024) za oblasť dopravy
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR (2015)
- Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (2009)
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (2019)
- Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (2018)
- Koncepcia ochrany prírody a krajiny do roku 2030 (2019)
- Koncepcia implementácie Agendy 2030 v medzinárodnom prostredí (2017)
- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (2014)
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (2019)
- Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030 (2013)

Regionálna úroveň

- Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (2014) v znení zmien a doplnkov
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016 – 2020 (TTSK, 2015)
- Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030 (2015)

Miestna úroveň

- Územné plány dotknutých obcí TTSK
- Programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja dotknutých obcí TTSK

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

Obstarávateľom strategického dokumentu PUM TTSK je Trnavský samosprávny kraj (ďalej len „TTSK“). Návrh PUM TTSK vypracovala spoločnosť AF-CITYPLAN s. r. o., Magistru 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika.

Návrh PUM TTSK podlieha posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“).

Príslušným orgánom pre posudzovanie vplyvov PUM TTSK na životné prostredie je Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „OÚ Trnava“), ktorý proces posudzovania podľa zákona o posudzovaní riadil.

1. Harmonogram prípravy a schvaľovania strategického dokumentu

Etapa prípravy a schvaľovania PUM TTSR	Termín
Vypracovanie oznámenia	02/2019
Vypracovanie návrhu PUM TTSK	04/2020
Určenie rozsahu hodnotenia	04/2019
Vypracovanie správy o hodnotení	04/2020
Pripomienkovanie správy o hodnotení a návrhu PUM TTSK	05 - 06/2020
Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu PUM TTSK	30. 06. 2020
Vypracovanie odborného posudku	11/2020
Vypracovanie záverečného stanoviska z posúdenia	12/2020
Zohľadnenie výsledkov posudzovania	12/2020
Predloženie návrhu PUM TTSK na schválenie	12/2020

Počas vypracovania návrhu PUM TTSK boli priebežne prerokované a pripomienkované jeho jednotlivé časti s obstarávateľom a spracovateľom správy o hodnotení.

Návrh PUM TTSK bol spolu so správou o hodnotení strategického dokumentu zverejnený na pripomienkovanie dotknutým subjektom aj verejnosti na webovom sídle MŽP SR na webovej stránke https://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-trnavskeho-samospravneho-kraja

Proces posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie

- Oznámenie o strategickom dokumente „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“ (ďalej len „oznámenie o strategickom dokumente“) podľa § 5 ods. 5 a prílohy č. 2 k zákonu vypracovala spoločnosť EKOLA group, spol. s r. o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10, podľa § 5 ods. 5 a prílohy č. 2 k zákonu o posudzovaní vo februári 2020.
- Obstarávateľ doručil oznámenie o strategickom dokumente na OÚ Trnava podľa § 5 ods. 1 zákona o posudzovaní listom č. 03300/2019/OP-37 z 13. 03. 2019.
- OÚ Trnava podľa § 6 ods. 2 zákona o posudzovaní zverejnil oznámenie na webovom sídle MŽP SR na webovej stránke https://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-trnavskeho-samospravneho-kraja s určením termínu a miesta na predloženie pripomienok a miesta a času konania konzultácií. Oznámenie doručil listom č. OU-TT-OSZP2-2019/012867/Pu z 18. 03. 2019 s informáciami uvedenými § 6 ods. 3 zákona o posudzovaní dotknutým orgánom (MŽP SR; RÚVZ so sídlom v Trnave; KPÚ Trnava; OÚ Trnava, príslušné odbory; OÚ Hlohovec; OÚ Piešťany; OÚ Galanta; OÚ Dunajská Streda; OÚ Senica; OÚ Skalica); dotknutým obciam (Trnava, Smolenice, Cífer, Piešťany, Vrbové, Hlohovec, Leopoldov, Galanta, Sereď, Sládkovičovo, Dunajská Streda, Šamorín, Gabčíkovo, Veľký Meder, Senica, Šaštín-Stráže, Skalica, Holič).
- V určenom termíne na zasielanie stanovísk k oznámeniu bolo na OÚ Trnava doručených 6 písomných stanovísk podľa § 6 ods. 6 zákona o posudzovaní.
- OÚ Trnava po prerokovaní s obstarávateľom, schvaľujúcim orgánom a dotknutými orgánmi určil podľa § 8 zákona rozsah hodnotenia strategického dokumentu listom č. OU-TT-OSZP2-

2019/012867/Pu z 12. 04. 2019 s prihladením na stanoviska doručené k oznámeniu a na závery prerokovania rozsahu hodnotenia strategického dokumentu konaného 12. apríla 2019 na Okresnom úrade v Trnave.

- Rozsah hodnotenia bol podľa § 8 ods. 6 zákona zverejnený v plnom rozsahu na webovej stránke MŽP SR https://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-trnavskeho-samospravneho-kraja a webovej stránke TTSK spolu s určením termínu a miesta na predloženie pripomienok k rozsahu hodnotenia.
- K rozsahu hodnotenia neboli predložené žiadne pripomienky.
- Obstarávateľ, TTSK, zabezpečil hodnotenie vplyvov PUM TTSK na životné prostredie. Výsledok posudzovania je uvedený v správe o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“ (ďalej len „správa o hodnotení“). Hodnotenie vplyvov PUM TTSK vykonala a správu o hodnotení vypracovala podľa § 9, prílohy č. 4 k zákonu o posudzovaní a určeného rozsahu hodnotenia spoločnosť EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 v apríli 2020.
- Správu o hodnotení predložil obstarávateľ podľa § 9 ods. 6 zákona o posudzovaní OÚ Trnava spolu s návrhom PUM TTSK listom č. 02854/2020/OP-96 z 07. 05. 2020.
- OÚ Trnava po obdržaní úplnej správy o hodnotení zverejnil správu o hodnotení a návrh strategického dokumentu v plnom znení na webovom sídle MŽP SR na webovej stránke https://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-trnavskeho-samospravneho-kraja s uvedením adresy, na ktorú možno predkladať stanoviská verejnosti, a termínu, do ktorého možno predkladať stanoviská.
- OÚ Trnava listom č. OU-TT-OSZP2-2020/022085/Pu z 15. 05. 2020 vyzval dotknuté obce (Trnava, Smolenice, Cífer, Piešťany, Vrbové, Hlohovec, Leopoldov, Galanta, Sered', Sládkovičovo, Dunajská Streda, Šamorín, Gabčíkovo, Veľký Meder, Senica, Šaštín-Stráže, Skalica, Holíč) aby o správe o hodnotení a PUM TTSK informovali verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a zároveň verejnosti oznámili, kedy a kde je možné do správy o hodnotení nahliadnuť.
- OÚ Trnava listom č. OU-TT-OSZP2-2020/022085/Pu z 15. 05. 2020 zaslal informáciu o správe o hodnotení a PUM TTSK dotknutým orgánom (MŽP SR; RÚVZ so sídlom v Trnave; KPÚ Trnava; OÚ Trnava, príslušné odbory; OÚ Hlohovec; OÚ Piešťany; OÚ Galanta; OÚ Dunajská Streda; OÚ Senica; OÚ Skalica) a zároveň im oznámil, kde je možné do správy o hodnotení nahliadnuť s uvedením miesta a termínu na predkladanie stanovísk.
- Informáciu o vypracovaní návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení, vrátane týchto dokumentov v plnom znení, zverejnil obstarávateľ (TTSK) na webovej stránke <https://www.trnava.vuc.sk/9120/sk/oznamy> a na úradnej tabuli TTSK s uvedením miesta a termínu na predkladanie stanovísk.
- Trnavský samosprávny kraj do 21 dní od zverejnenia správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu zabezpečil podľa § 11 odsek 3 zákona v spolupráci s príslušným orgánom verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu.
- Termín a miesto verejného prerokovania oznámil obstarávateľ, Trnavský samosprávny kraj, príslušnému orgánu, dotknutým orgánom a dotknutým obciam elektronickou poštou z 15. 06. 2020 termín a miesto verejného prerokovania a zároveň informáciu o čase jeho konania zverejnil spôsobom v mieste obvyklým na webovom sídle TTSK. Príslušný orgán OÚ Trnava zverejnil informáciu o mieste a čase konania verejného prerokovania bez zbytočného odkladu

na webovej stránke MŽP SR https://www.enviroportal.sk/sk_SK/cia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-trnavskeho-samospravneho-kraja.

- Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu PUM TTSR sa konalo 30. 06. 2020 o 10:00 hod. v parlamentnej miestnosti Úradu Trnavského samosprávneho kraja.
- OÚ Trnava určil na vypracovanie odborného posudku podľa § 13 zákona o posudzovaní, listom č. OU-TT-OSZP2-2020/022085/Pu zo 16. 09. 2020, Ing. Vieru Huskovú, zapísanú v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod č. 134/96 - OPV.
- Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu vydáva podľa § 14 zákona o posudzovaní príslušný orgán, ktorým je v tomto prípade Okresný úrad Trnava odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja.

2. Orgán kompetentný na prijatie strategického dokumentu

Zastupiteľstvo Trnavského samosprávneho kraja

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie zastupiteľstva Trnavského samosprávneho kraja

4. Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 v apríli 2020.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení strategického dokumentu posúdila Ing. Viera Husková, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod č. 134/96 – OPV, na základe listu č. OU-TT-OSZP2-2020/022085/Pu z 16. 09. 2020, ktorým ju OÚ Trnava určil na vypracovanie odborného posudku, podľa § 13 ods. 4 zákona o posudzovaní.

Odborný posudok bol vypracovaný podľa § 13 ods. 8 zákona o posudzovaní a obsahuje všetky náležitosti, ktoré sú v ňom ustanovené.

Na základe výsledkov posúdenia spracovateľka odborného posudku konštatovala, že správa o hodnotení je vypracovaná v štruktúre podľa prílohy č. 4 k zákonu o posudzovaní a vzhľadom na charakter a rozsah strategického dokumentu poskytuje dostatok informácií o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie a obsahuje tiež návrh opatrení na odstránenie alebo zmiernenie identifikovaných vplyvov. Pri hodnotení správy o hodnotení nebola zistená nevhodná interpretácia ani úmyselné skresľovanie vstupných údajov.

Súčasťou odborného posudku bolo okrem posúdenia správy o hodnotení i posúdenie priebehu a úrovne procesu posudzovania strategického dokumentu a návrh záverečného stanoviska z procesu posudzovania. Spracovateľka odborného posudku po vyhodnotení úplnosti správy o hodnotení, stanovisk k správe o hodnotení, úplnosti zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti, vstupných informácií, výsledku verejného prerokovania návrhu strategického dokumentu a správy o hodnotení, návrhov opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie odporučila schválenie strategického dokumentu.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

V zákonom stanovenom termíne bolo na Okresný úrad Trnava doručených 10 písomných stanovísk k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu. *Vyhodnotenie akceptovania pripomienok z predložených stanovísk je uvedené pri každej pripomienke kurzívou.*

1. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trnave, oddelenie požiarnej prevencie (list č. KRHZ-TT—OPP-252-001/2020 z 19. 05. 2020)

oznamuje, že so strategickým dokumentom súhlasí s touto podmienkou:

- Pri zmenách týkajúcich sa požiarnej ochrany žiadame predložiť projektovú dokumentáciu na odsúhlasenie. Požiadavky na obsah a rozsah projektovej dokumentácie predkladanej k stavebnému konaniu sú stanovené v § 9 vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 453/2002 Z. z, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Akceptuje sa. Požiadavka je súčasťou opatrení z procesu posudzovania strategického dokumentu.

2. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (list č. OU-TT-OSZP3-2020/022333 z 02. 06. 2020)

ako príslušný orgán ochrany prírody podľa § 64 ods. 1 písm. c) s pôsobnosťou podľa § 67 písm. f) zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, správu o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“ berie na vedomie.

Konštatujú: „Predložený strategický dokument navrhuje množstvo čiastkových projektov, celkovo 81. Väčšinu z nich hodnotíme z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny ako prijateľné, no viaceré sú v priamom konflikte s chránenými územiami vyhlásenými podľa zákona. Tieto čiastkové projekty momentálne len orientačne opisujú navrhovaný stav, presné umiestnenia (napr. nové líniové stavby, riečne prístavy) a ich prípadný zásah do chránených území budú spresnené v ďalších stupňoch prerokovania PD. Až po predložení týchto konkrétnych PD príslušný orgán ochrany prírody v danej veci vydá záväzné stanovisko, resp. rozhodnutie. V niektorých prípadoch bude nutné vykonať aj proces EIA.

O konečnom riešení, resp. vhodnosti/nevhodnosti čiastkových projektov, ktoré kolidujú so záujmami ochrany prírody a krajiny sa rozhodne v ďalších stupňoch povoľovacích procesov (EIA, územnoplánovacia dokumentácia, vydanie územného rozhodnutia, vydanie stavebného povolenie na stavbu, prípadne iný typ povolenia – ak sa vyžaduje podľa osobitných predpisov).

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek sa berie na vedomie.

3. Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OU-TT-OSZP3-2020/022402/Bre z 10. 06. 2020)

oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia s predloženou správou o hodnotení strategického dokumentu súhlasí a nemá k nej pripomienky.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek sa berie na vedomie.

4. Okresný úrad Trnava, pozemkový a lesný odbor (list č. OU-TT-PLO-2020/022328 z 05. 06. 2020)

Po preskúmaní predložených materiálov nemá Okresný úrad Trnava, pozemkový a lesný odbor k navrhovanému plánu žiadne pripomienky.

Upozorňuje, že v prípade záberu poľnohospodárskej pôdy je potrebné postupovať podľa 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 v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie OÚ Trnava

Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek a upozornenie sa berú na vedomie.

5. Okresný úrad Trnava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-TT-OCDPK-OCDPK-2020/022525/Ja z 10. 06. 2020)

ako cestný správny orgán vo veciach ciest I. triedy v Trnavskom kraji, II. a III. triedy v okrese Trnava a Hlohovec a orgán vyjadrujúci sa k územným plánom a regiónov uvádzajú, že po preštudovaní predmetného materiálu majú k nemu tieto pripomienky:

- v časti II.4 Dotknuté orgány, časti Ministerstvá správne uviesť aktuálny názov ministerstva dopravy – Ministerstvo dopravy a výstavby SR;
- do relevantných opatrení je potrebné názov opatrenia „Obchvaty na ceste I/51 a úseku Bíňovce – Trnava“ nahradiť opatrením „Obchvaty na ceste I/51 v úseku Trstín – Trnava“.
- Do pozornosti dávame materiál Štúdia realizovateľnosti „I/51 161 Hranica SR/ČR – Holíč-Senica – Trnava – Hrnčiarovce nad Párnou“ objednávateľa Slovenská správa ciest Bratislava. Jej výsledok stanovuje a odporúča najvhodnejšie riešenie úprav a rekonštrukcií ciest I/51, I/61, s ohľadom na technicko-ekonomické kritériá, a vplyvy na životné prostredie a požiadavky dotknutých orgánov a organizácií.

Vyjadrenie: Formálna pripomienka bola akceptovaná. Ďalšie dve pripomienky sú súčasťou opatrení z procesu posudzovania.

6. Okresný úrad Hlohovec, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-HC-OSZP-2020/000592-002 z 21. 05. 2020)

Uvádzajú, že „Predpokladaný zámer je z hľadiska ochrany vodných pomerov možno uskutočniť za týchto podmienok:

- Zabezpečiť dodržanie všetkých zákonných ustanovení na ochranu povrchových vôd a podzemných vôd a ochranu pred povodňami.
- Pri realizácii stavieb dbať na ochranu podzemných vôd a povrchových vôd a zabrániť prípadnému nežiaducemu úniku znečisťujúcich látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
- Realizáciou stavby nesmú byť narušené odtokové pomery v území.

Vyjadrenie: Pripomienky všeobecného charakteru sa berú na vedomie.

7. Mesto Trnava (list č. OÚRaK/35767-74615/2020/Hn z 02. 06. 2020)

oznamuje, že verejnosť bola o správe o hodnotení informovaná prostredníctvom oznamu v dostupných komunikačných prostriedkoch (úradná tabuľa mesta, internet) v termíne od 25. 05.2020.

Mesto Trnava k predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu z hľadiska dopadu na mesto nemá pripomienky.

Vyjadrenie OÚ Trnava: Stanovisko bez pripomienok a požiadaviek sa berie na vedomie.

8. Mesto Hlohovec (e-mail z 30. 06. 2020)

Mesto Hlohovec po preskúmaní správy o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľného rozvoja Trnavského samosprávneho kraja“ súhlasí s predmetnou správou.

K predmetnej správe máme však pripomienky, ktoré žiadame zapracovať do správy, prípadne ich vyhodnotiť v záverečnej správe k strategickému dokumentu:

1. Súčasťou plánu trvalo udržateľnej mobility TTSK je aj „Plán dopravnej obslužnosti (ďalej len „PDO“. PDO vplýva okrem iného aj na oblasť zmeny 2 – Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia so strategickým cieľom. Zníženie záťaže komunikačnej siete a špecifickým cieľom: Zvýšenie počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu na úkor individuálneho automobilizmu. PDO nebol ku dnešnému dňu s obcami a mestami na území TTSK prerokovaný ani predložený na pripomienkovanie. Z uvedeného dôvodu sa mesto Hlohovec nemôže vyjadriť k všetkým tvrdeniam a hodnoteniam strategických a špecifických cieľov súvisiacich s dopravnou obslužnosťou, uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu. K predmetnej časti správy o hodnotení sa bude možné zo strany mesta Hlohovec vyjadriť až po predložení návrhu plánu dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja.

Vyjadrenie obstarávateľa

Materiál PDO je zverejnený na stránke TTSK od 14. 02. 2020 vrátane všetkých príloh - <https://www.trnava-vuc.sk/12778-sk/pdo/> Predmetný materiál bol vzatý na vedomie aj v zastupiteľstve TTSK a to dňa 15. 04. 2020.

Vyjadrenie OÚ Trnava: Vyjadrenie obstarávateľa sa berie na vedomie.

2. Navrhujeme do zoznamu najúčinnějších stavieb realizovaných s cieľom odľahčenia komunikačnej siete a presmerovania dopravy (str. 259 - 260) zaradiť Opatrenie č. 10 – Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia). Ako dôvod uvádzame nasledovné:
 - Predmetná stavba presmerováva tranzitujúce vozidla a ťažkú nákladnú dopravu s cieľom v priemyselných podnikoch (SANECA, a BEKAERT) a v priemyselnom areáli Sever (lokalita Nová štvrť) na novovybudované komunikácie, ktoré budú umiestnené v lokalite s podstatne nižšou mierou zastavanosti a s menším dopadom na obytné časti mesta.
 - V súčasnosti prechádzajú jestvujúce komunikácie priamo centrom mesta Hlohovec s vysokým podielom obytných budov. Komunikácie vrátane križovatiek na predmetnom úseku kapacitne nevyhovujú. Centrum mesta je zároveň pamiatkovou zónou.
 - Realizáciou opatrenia č. 10 budú naplnené vytýčené ciele PUMu ako napríklad:
 - Vyvarovanie sa vjazdu ťažkých nákladných automobilov do zastavanej časti miest – ťažké nákladné vozidla budú presmerované na novovybudovanú komunikáciu.
 - Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry - so znížením intenzity cestnej premávky predpokladáme aj primerané zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Zároveň vybudovaním nového premostenia rieky Váh a nového železničného priecestia dôjde k zvýšeniu bezpečnosti (prejazd vozidiel záchranných zložiek v prípade obmedzenia prejazdnosti jediným mostom v meste Hlohovec a jediným priecestím v meste Hlohovec). Zároveň pri nutných uzávierkach mosta alebo priecestia je možné vyriešiť obchádzkové trasy v rámci územia mesta a nie je potrebné vytyčovať obchádzkové trasy vedúce v niektorých prípadoch až za hranicu kraja v dĺžkach desiatok kilometrov, čo so sebou prináša menšie dopady na znečistenie ovzdušia a emisie hluku.

- Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru – znížením intenzity cestnej premávky a vylúčením tranzitnej dopravy dôjde k dopravnému ukludneniu centra mesta a tým zvýšeniu kvality verejného priestoru.
 - Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy - spoje MAD a PAD nebudú ovplyvnené zdržaním v kongesciach, skráti sa tak prepravný čas a zvýši sa ich atraktivita.
 - Zvýšenie počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu na úkor individuálneho automobilizmu – znížením prepravných časov, môže dôjsť k zvýšeniu atraktivity MAD a PAD a tým zvýšeniu počtu prepravených osôb.
 - Podstatné zníženie hlukovej záťaže v centre mesta a v obývaných častiach mesta.
 - Podstatné zníženie emisií produkovaných cestnou dopravou v centre mesta a v obývaných častiach mesta.
- Len v prípade realizácie opatrenia č. 10 bude v budúcnosti možné zavádzať na predmetnom úseku:
- Obmedzenia povolenie vjazdu nákladných automobilov do vymedzených mestských častí – v tomto prípade do centra mesta nie je možné do realizácie presmerovania tranzitnej a ťažkej nákladnej dopravy na novovybudované komunikácie.
 - Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou - v prípade jestvujúceho stavu nie je možné uvažovať so znižovaním najvyššej povolenej rýchlosti.
 - Budovanie nových a bezpečných cyklistických komunikácií – Znížením intenzity cestnej premávky sa vytvára možnosť budovania bezpečného zdieľaného dopravného priestoru pre vozidlá a cyklistov (vlastnými jazdnými pruhmi pre cyklistov. Samostatné chodníky nie je možné budovať v podstatnej časti jestvujúcej komunikácie vzhľadom na obmedzený uličný priestor).

Z uvedených dôvodov považujeme za dostatočné preukázané, že opatrenie č. 10 Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia) v dostatočnej miere napĺňa relevantné strategické a špecifické ciele stanovené v PUMe, aby bolo toto opatrenie zaradené medzi najúčinnnejšie opatrenia.

Vyjadrenie obstarávateľa

Medzi prioritné stavby v oblasti Hlohovca je priradená stavba č.7 - Preložka cesty II/513 pri Hlohovci, ktorá odvádza pre mesto tranzitnú dopravu úplne mimo zastavané územie. Stavba č.10 je dopravné účinná avšak nerieši úplne problém vyvedenia dopravy mimo zastavané územie. Z tohto dôvodu bola uprednostnená stavba č. 7. Zaradenie stavby č. 10 do odporúčaných stavieb by mohlo byť odôvodnené nižšou finančnou náročnosťou oproti stavbe č.7 a obdobným dopravným účinkom.

Stavba č. 10 bude zaradená do priorít rovnako ako stavba č. 7.

Vyjadrenie OÚ Trnava: Požiadavka súvisí s vypracovaním PUM TTSK.

3. Požadujeme doplniť do časti správy:

V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELEMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE,

V.1 Opatrenia na odvrátenie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplývať z realizácie strategického dokumentu

Zníženie intenzity dopravy

V druhom odstavci (str. 249) požadujeme medzi opatrenia, ktorými je možné docieľiť zníženie intenzít dopravy aj stavbou Hlohovec – južný mestský okruh.

Dôvodom je, že v súčasnosti prechádzajú jestvujúce komunikácie priamo centrom mesta Hlohovec s vysokým podielom obytných budov. V návrhu je táto komunikácia vymiestnená do lokality pri železnici s nižšou zastavanosťou a výrazne nižším podielom obytných budov.

Vyjadrenie obstarávateľa

Do Správy o hodnotení nie je možné ďalej dopĺňať, rozšírenie podmienky o uvedené je však vhodné.

Vyjadrenie OÚ Trnava: Požiadavka súvisí s vypracovaním PUM TTSK. Čo sa týka správy o hodnotení, táto splnila svoj účel a jej ďalšie dopĺňanie nie je potrebné.

4. Pre jednoznačnosť identifikácie opatrení a ľahšiu orientáciu v dokumentoch žiadame o prehodnotenie pomenovaní niektorých opatrení:

- Opatrenie č. 7 – Preložka cesty II/513 – navrhujeme pomenovanie Nová cesta I. triedy I/64. Vecne sa totiž nejedná o preložku cesty II/513 ale v zmysle schválených materiálov (ÚPN regiónu TTSK, ÚPN mesta Hlohovec, zámer SSC Cesta I/64 Komárno – hranica – Nitra – Hlohovec –D1) o vybudovanie novej cesty I. triedy. Preložka cesty II/513 je riešená opatrením č. +0 Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia).
- Opatrenie č. 38 – Nové cesty II. triedy u Hlohovca – navrhujeme pomenovanie Preložka časti cesty č. II/507 v lokalite Šumperky a preložka cesty II/507 v lokalite severne od Bekaertu (dobudovanie severného okruhu). Vecne sa jedná o preložky ciest, nie budovanie nových. Naviac môže dôjsť k neúmyselnej zámene s opatreniami č. 10 a č. 11.

Vyjadrenie obstarávateľa

V tejto fáze dokumentácie už nie je možné premenovávať stavby - mesto Hlohovec bolo opakovane vyzývané k pripomienkovaniu Zásobníku projektov v priebehu spracovania Návrhovej časti.

Vyjadrenie OÚ Trnava: Požiadavka súvisí s vypracovaním PUM TTSK.

5. Odporúčame aby TTSK všetky dokumenty súvisiace s PUM sústredil na jednom mieste na svojom webovom sídle, vrátane tých, ktoré už boli prerokovávané. V súčasnosti sa časť dokumentov nachádza na webovom sídle v sekcii oznamy, časť v sekcii plánu udržateľnej mobility a časť na enviroportali. Pre kvalitné posúdenie a pripomienkovanie je potrebné porovnávať údaje uvedené v správe o hodnotení strategického dokumentu s údajmi uvedenými v analytickej časti plánu udržateľnej mobility. Jedná sa hlavne o nasledujúce dokumenty (niektoré nie sú v súčasnosti ešte spracované, tie doplniť po ich príprave):

- Zber dát
- Prieskumy
- Dopravné modelovanie
- Analytická časť
- Návrhová časť
- Opatrenie na ďalší rozvoj a implementáciu
- Plán implementácie a monitorovania PUM

Vyjadrenie obstarávateľa

Celá dokumentácia PUM je už odovzdaná, a bola priebežne zverejňovaná na webových stránkach TTSK.

Vyjadrenie OÚ Trnava: S požiadavkou vo veci zverejnenia kompletného PUM TTSK na webovom sídle obstarávateľa možno súhlasiť.

9. Mesto Galanta (list č. OVVS-13850E/2020 z 08. 07. 2020)

Oznamuje, že predmetný strategický dokument bol zverejnený na úradnej tabuli a na web stránke mesta Galanta v termíne od 19. 05. 2020 do 09. 06. 2020.

Vyjadrenie OÚ Trnava: Informácia sa berie na vedomie.

10. WWF Slovensko, o.z., Medená 101/5 Bratislava (list zo dňa 02. 07. 2020)

Uvádzajú tieto pripomienky a požiadavky:

Upozorňujeme, že návrh strategického dokumentu bol na <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/plan-udrzatelnej-mobility-trnavskeho-samospravneho->

kraja zverejnený až na základe nášho dotazovania sa, a to dňa 26. 6. 2020. Aj keď na portáli je uvedený dátum zverejnenia 1. 6. 2020, disponujeme PrtScr webu zo dňa 25. 6. 2020 aj 26. 6. 2020, z ktorých vyplýva, že návrh strategického dokumentu, ktorý mal byť zverejnený v zmysle § 10 ods. 2 a § 11 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. v platnom znení (ďalej len „zákon o SEA/EIA“) bol zverejnený až dodatočne. Správa o hodnotení bola zverejnená už skôr, žiadame, aby boli dodržané lehoty podľa § 11 ods. 2 zákona o SEA/EIA a teda aby boli akceptované aj stanoviska doručené podo 21 dní od zverejnenia návrhu strategického dokumentu.

Vyjadrenie OÚ Trnava: Upozornenie sa akceptuje.

I. Správa o hodnotení strategického dokumentu

V kapitole III. Základné údaje o stave životného prostredia dotknutého územia v podkapitole III.1.1.2. Klíma - na úplnom konci sa uvádza konštatovanie, že v súvislosti s PUM „možno obecné predpokladať pozitívny vplyv na klimatické zmeny, keďže plánovanie trvalo udržateľnej mobility je jedným zo spôsobov ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny“. Rovnaké konštatovanie je aj na str. 68 v podkapitole III.1.2. v odstavci venovanej klíme. Dovoľujeme si poznamenať, že v súvislosti s navrhovanými opatreniami realizácie vodných ciest pre veľkú vodnú dopravu (Vážska vodná cesta, vodná cesta Dunaj – Odra – Labe) je naopak možné predpokladať negatívny vplyv na odolnosť krajiny a jej schopnosť adaptability na negatívny dôsledky zmeny klímy. Toto však v Správe o hodnotení nie je spomenuté.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

PUM TTSK je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni strategických a špecifických cieľov Návrhovej časti PUM TTSK. V súvislosti so strategickými a špecifickými cieľmi PUM TTSK, ktoré sú uvedené v kapitole II.6. Správy o hodnotení, je možné predpokladať pozitívny vplyv na klimatické zmeny.

Je nutné podotknúť, že spomínané projekty pre vodnú dopravu (Vážska vodná cesta, vodná cesta Dunaj – Odra – Labe) vychádza z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja, vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014), pre ktoré bolo vydané Záverečné stanovisko podľa § 14 zák. č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Posúdenie konkrétnych opatrení uvedených v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TTSK z hľadiska jednotlivých zložiek životného prostredia bude nutné vykonať na úrovni projektov/zámerov v rámci procesu EIA. Vzhľadom k charakteru zmienených projektov vodnej dopravy bude nutné posúdenie vplyvu na životné prostredie vrátane vplyvu na klímu na úrovni projektov/zámerov venovať zvýšenú pozornosť.

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Duna - Odra - Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn /Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť. Podrobné posúdenie vplyvov konkrétnych navrhovaných činností na vodné pomery budú predmetom ich posudzovania podľa tretej časti zákona č. 24/2006 Z. z. (EIA). Rovnako sa to týka i uvedených vodných ciest, ktoré navyše nie sú regionálneho ale medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN))“, ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997 a prezident Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999.

V podkapitole III.1.1.4. Voda – chýbajú informácie o stave vodných útvarov, ako aj o vplyve existujúcej vodnej infraštruktúry (vodné nádrže, priehrady, regulácie atď) na stav vôd na území TTSK. Vodný plán Slovenska pritom identifikuje tzv. Hydromorfologické zmeny útvarov povrchových vôd ako najväčšiu hrozbu vo vzťahu k záväzku Slovenskej republiky dosiahnuť (aspoň) dobrý stav vôd.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

V kapitole III.1.1.4. sú uvedené informácie o existujúcej sieti povrchových vôd dotknutých v rámci jednotlivých povodí na území Trnavského samosprávneho kraja vrátane vodných nádrží väčšieho významu. Súčasťou uvedenej kapitoly je popis hydrologických rájónov podzemných vôd a minerálnych a termálnych zdrojov. Hlavné environmentálne problémy súvisiace s posudzovaným strategickým dokumentom PUM TTSK vychádzajúci zo SWOT analýzy vykonanej v rámci Analytickej časti PUM TTSK sú uvedené v kap. III.4. Správy o hodnotení. Podrobné vplyvy existujúcej vodnej infraštruktúry na stav vôd na území TTSK bude potrebné zvážiť pri posudzovaní konkrétnych opatrení zo zásobníka projektov Návrhovej časti PUM TTSK na úrovni projektov / navrhovaných činnosti z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Dunaj – Odra - Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno v podstate súhlasiť. Informácie o vodných pomeroch uvedené v kapitole III.1.1.4. Voda sú pre etapu strategického posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) postačujúce. Podrobné posúdenie vplyvov navrhovaných činnosti na vodné pomery bude ú predmetom posudzovania konkrétnych navrhovaných činnosti podľa tretej časti zákona o posudzovaní(EIA).

V kapitole III.1.2. Pravdepodobný vývoj územia, ak sa strategický dokument nebude realizovať – chýba zmienka o tom, že by sa nerealizovali navrhované opatrenia v oblasti vodnej dopravy ako je Vážska vodná cesta a vodná cesta Dunaj – Odra – Labe, stav dotknutých vodných útvarov by sa minimálne nezhoršil, resp. by nebolo zabránené dosiahnutie ich dobrého stavu.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

V kap. III.1.2. je uvedený pravdepodobný vývoj územia, ak sa strategický dokument v podobe Plánu udržateľnej mobility Trnavského kraja nebude realizovať. V uvedenej kapitole je rovnako zmienené, že bez naplnenia PUM TTSK by došlo k realizácii niektorých stavieb zo zásobníka projektov, ktoré sú už v súčasnej dobe obsiahnuté v existujúcich strategických dokumentoch – napr. Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030 (Aurex spol. s r.o., 2015), Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (Aurex spol. s r.o., december 2014). Zmienené projekty pre vodnú dopravu (Vážska vodná cesta, vodná cesta Dunaj – Odra – Labe) vychádzajú z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014).

Je nutné upozorniť, že PUM TTSK je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni strategických a špecifických cieľov Návrhovej časti PUM TSK.

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť. Uvedené vodné cesty nie sú predmetom tohto strategického posudzovania. Navyše uvedené vodné cesty nie sú regionálneho ale medzinárodného dosahu a sú súčasťou medzinárodných strategických dokumentov v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN))**“, ktorú a prezident Slovenskej republiky ratifikoval **22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999.

Kapitola III.2 Informácie vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam... -

Kapitola III.3 Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené - ak budú v návrhu PUM ponechané opatrenia ako Vážska vodná cesta a prepojenie vodná cesta Dunaj – Odra – Labe, je potrebné v tabuľke č. 20 (str. 82) ku zložke „Voda“ dať xx – významný vplyv na danú charakteristiku (teda zmeniť vplyv z mierneho/málo významného na významný), rovnako aj pri zložke „Fauna a flóra, biologická rozmanitosť“, „Krajina“ a „Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy, ÚSES, VKP“.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Do Správy o hodnotení nie je možné ďalej dopĺňať. Identifikácia zložiek životného prostredia, ktoré môžu byť uplatnením PUM TTSK ovplyvnené, bola vykonaná na základe základných informácií o strategickom dokumente a základných informácií existujúceho stavu životného prostredia dotknutého územia. Je nutné upozorniť, že PUM TTSK je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni strategických a špecifických cieľov Návrhovej časti PUM TTSK. Hodnotenie vplyvu PUM TTSK na jednotlivé zložky životného prostredia vrátane zdravia je uvedené v kap. IV. Správy o hodnotení. Na úrovni posúdenia vplyvov projektov/zámerov na životné prostredie a verejné zdravie bude rovnako nutné venovať patričnú pozornosť všetkým zložkám životného prostredia a verejného zdravia zodpovedajúci charakteru jednotlivých projektov.

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Dunaj-Odra-Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: *S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno v podstate súhlasiť. Informácie o jednotlivých zložkách životného prostredia vrátane chránených území sú v príslušných kapitolách správy o hodnotení pre etapu strategického posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) postačujúce. Podrobné posúdenie vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie a zdravie bude predmetom posudzovania konkrétnych navrhovaných činností podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA).*

Kapitola III.4 Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, str. 91 Vplyvy na vody – chýbajú akejkol'vek informácie o zásadnej hrozbe a najzávažnejších trvalých negatívnych vplyvoch na útvary povrchových a podzemných vôd v súvislosti s plánovanou realizáciou Vážskej vodnej cesty a prepojenia Dunaj – Odra – Labe (regulácie, rozširovanie, prehlbovanie a zmeny trasovanie vodných tokov a s tým súvisiace zmeny hladiny, kvality a dostupnosti podzemnej vody, odstraňovanie brehových porastov, zmeny v súvislosti s budovaním súvisiacich infraštruktúrnych stavieb ako sú prístavy atď.).

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

V kap. III.4. Správy o hodnotení sú uvedené hlavné environmentálne problémy súvisiace s posudzovaným strategickým dokumentom PUM TTSK vychádzajúce zo SWOT analýzy vykonané v rámci Analytickej časti PUM TTSK. Celá kapitola III. Správy o hodnotení podľa prílohy č. 4 k zákonu č. 24/2006 Z. z. uvádza informácie o súčasnom stave životného prostredia. Hodnotením vplyvu strategického dokumentu sa zaoberá kapitola IV.

Pravdepodobné vplyvy opatrení zo zásobníka projektov Návrhovej časti PUM TTSK boli vyhodnotené v kapitole IV. Správy o hodnotení i skrz to, že PUM TTSK je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni strategických a špecifických cieľov. V rámci kapitoly IV. Správy o hodnotení bol vyhodnotený potenciálny mierne negatívny vplyv špecifických cieľov súvisiacich s vyššie uvedenými projektmi na vody a horninové prostredie s konštatovaním, že ich vplyv bude nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podrobné vplyvy

existujúcej vodnej infraštruktúry na stav vôd na území TTSK bude nutné zväziť pri posudzovaní konkrétnych opatrení zo zásobníka projektov/zámerov Návrhovej časti PUM TTSK z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Duna j- Odra - Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno v podstate súhlasiť. Informácie o vplyvoch strategického dokumentu na vodné pomery uvedené v príslušných kapitolách správy o hodnotení pre etapu strategického posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) postačujúce. Podrobné posúdenie vplyvov konkrétnych navrhovaných činností na vodné pomery budú predmetom ich posudzovania podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA). Rovnako sa to týka i projektov uvedených vodných ciest, ktoré navyše nie sú regionálneho ale medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)** , ktorú prezident Slovenskej republiky ratifikoval 22. decembra 1997. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999.

Kapitola IV Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia , str. 124 – tabuľka ...zhodnotenie vplyvu opatrenia „Vážske prístavy P 81-03 Sereď (dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P81-05 Piešťany, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty v úseku Sereď - Trenčín, Vodná cesta Dunaj – Odra – Labe v sieti TEN-T na území Trnavského Kraja, Prioritný projekt č. 18 Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava“ a vodu ako - 1/9, teda ako možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe vyššie uvedených relevantných opatrení“, resp. až zanedbateľný vplyv na vody“ (str. 125) je absolútne nesprávne. Rovnako tak aj zhodnotený vplyv na krajinu, faunu, flóru a chránené územia (všade 1/0). Budovanie vodných ciest takého rozsahu, ako sú navrhované vodné prepojenia, vrátane všetkých prístavov a súvisiacich stavieb, by bezpochyby znamenalo trvalé, vážne a kumulatívne negatívny vplyvy na stav množstva vodných útvarov podzemnej a povrchovej vody a na vode závislých ekosystémov. Nikde nie je spomenutý žiaden záväzok dosiahnutia environmentálnych cieľov podľa Rámcovej smernice o vode, ani povinnosť získať tzv. výnimku podľa čl. 4.7., 4.8. a 4.9. smernice o vode. Rovnaká zásadná chyba hodnotenia je na str. 149, kde sú opätovne spomínané opatrenia „Vážske prístavy P 81-03 Sereď (dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P81-05 Piešťany“, ako aj na str.155 – 159 Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa, kde sú vážske prístavy a vodné cesty na Váhu, Dunaji atď. dokonca uvedené ako opatrenia na podporu turizmu (!). Tieto opatrenia sú uvedené aj na str. 173 a nasledujúcich v súvislosti s cieľom zvýšenia kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry dokonca aj na str. 234 – 236 „Moderný a používateľsky prívetivý systém VOD“, čo je už úplne nonsens. Samozrejme, rovnaké výhrady máme aj k str. 151 – 152, kde sú rovnaké nesprávne hodnotenia celkovo k špecifickému cieľu „Podpora výstavby a splávnosť vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu“, pričom záverečné hodnotenie je, že špecifický cieľ je „akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia“. S týmto hodnotením nie je možné súhlasiť, keďže ide o subjektívne, nepodložené a nesprávne hodnotenie, bez zohľadnenia základných podmienok a cieľom spoločnej vodnej politiky EÚ vyjadrenej v Rámcovej smernici o vode.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

PUM TTSK je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni strategických a špecifických cieľov. Tabuľky od str. 117 do str. 236 hodnotia potenciálne vplyvy špecifických cieľov na jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotenie špecifických cieľov v kap. IV. bolo vykonané na základe stupnice +2, +1, 0, -1, -2. V súvislosti so špecifickým cieľom „Podpora dostavby nadradenej komunikačnej siete“ je možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody. Posúdenie konkrétnych opatrení uvedených v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TTSK, z hľadiska jednotlivých zložiek životného prostredia, bude nutné vykonať na úrovni projektov/zámerov v rámci procesu EIA.

Čo sa týka spomenutia záväzku podľa Rámcovej smernice o vode – Jedná sa o pripomienku formálneho charakteru. Pripomienka sa odkazuje na právny záväzný akt Európskej únie implementovaný do zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Vodný zákon vr. implementovaných právnych aktov Európskej únie bude nutné rešpektovať v ďalších stupňoch projektových príprav jednotlivých opatrení navrhnutých v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TTSK.

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Dunaj – Odra - Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno v podstate súhlasiť. Informácie o jednotlivých zložkách životného prostredia a vplyvoch strategického dokumentu na životné prostredie sú v príslušných kapitolách správy o hodnotení pre etapu strategického posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) postačujúce. Podrobné posúdenie vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie a zdravie bude predmetom posudzovania konkrétnych navrhovaných činností podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA).

Záväzky vyplývajúce pre SR z Rámcovej smernice o vode sú súčasťou právnych predpisov v oblasti vodného hospodárstva a budú uplatňované v príslušných etapách prípravy, posudzovania, povoľovania konkrétnych projektov, ktoré sú navrhované v rámci posudzovaného strategického dokumentu. Rovnako sa to týka i uvedených vodných ciest, ktoré navyše nie sú regionálneho ale medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných medzinárodných strategických dokumentov nie sú regionálneho ale medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorú prezident Slovenskej republiky ratifikoval **22. decembra 1997. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999.**

Absolútne nesprávne a neodôvodniteľné nedostatočné je hodnotenie vplyvu na lokality NATURA (kapitola IV.1.2. + príloha). Vplyv opatrení „Vážske prístavy P 81-03 Sereď (dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P81-05 Piešťany“, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty v úseku Sereď - Trenčín, Vodná cesta Dunaj – Odra – Labe v sieti TEN-T na území Trnavského Kraja , Prioritný projekt č. 18 Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava“, ktoré sú súčasťou viacerých špecifických cieľov, nie sú zaradené medzi stavby s negatívnym vplyvom na NATURA 2000, resp. sú spomenuté iba ako „doplnenie riečnych prístavov“ a ich vplyv je definovaný iba ako „mierne negatívny“. S týmto nesúhlasíme, a považujeme toto hodnotenie za vedecky nesprávne. Navyše, v správne nie sú na elimináciu týchto údajne „mierne negatívnych vplyvov“ navrhnuté žiadne relevantné opatrenia v zmysle cieľov Rámcovej smernice o vode a súvisiacich cieľov ochrany vody na národnej úrovni.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Nad rámec Rozsahu hodnotenia bolo spracované Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánov na územia sústavy NATURA 2000, ktoré je prílohou č. 1 Správy o hodnotení. Primerané posúdenie bolo zamerané na tzv. tvrdé opatrenia zo zásobníka projektov Návrhovej časti PUM TTSK (mimo iné i „Doplnenie riečnych prístavov“ na Malom Dunaji, Váhu a Morave). Vyššie uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktorá bola do Návrhovej časti PUM TTSK prevzatá z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014), pre ktorý bolo vydané Záverečné stanovisko podľa § 14 zák. o posudzovaní.

Ďalej je nutné podotknúť, že PUM TTSK je strategickým dokumentom, ktorý je hodnotený predovšetkým na úrovni špecifických cieľov Návrhovej časti PUM TTSK. Hodnotenie jednotlivých špecifických cieľov z hľadiska vplyvu na lokality sústavy NATURA 2000 je uvedené v kap. IV. Správy o hodnotení. Na úrovni špecifických cieľov nebol identifikovaný potenciálne významne negatívny vplyv na lokality sústavy NATURA 2000.

Posúdenie konkrétnych opatrení uvedených v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TTSK, z hľadiska jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane návrhu zmierňujúcich opatrení bude nutné vykonať na úrovni projektov/zámerov v rámci procesu EIA. V rámci podrobného návrhu projektov vodnej infraštruktúry v ďalších stupňoch projektových príprav a pri posúdení vplyvov na životné prostredie na úrovni projektov/zámerov bude nutné rešpektovať mimo iné zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) vrátane implementovaných právnych aktov Európskej únie (napr. Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady ustanovujúci rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti vodnej politiky).

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Dunaj – Odra - Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno plne súhlasiť. Posúdenie vplyvov strategického dokumentu na územia Natura 2000, ktoré je súčasťou príslušnej kapitoly a prílohy správy o hodnotení bolo v etape strategického hodnotenia vykonané nadštandardne. V prípade preukázania potreby bude zisťovacie konanie, prípadne primerané hodnotenie vykonané v rámci posudzovania konkrétnych navrhovaných činností podľa tretej časti tohto zákona (EIA). Rovnako sa to týka i uvedených vodných ciest, ktoré navyše nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorú a prezident Slovenskej republiky ratifikoval 22. decembra 1997. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999.

Navrhujeme vyradenie opatrení súvisiacich s budovaním Vážskej vodnej cesty a vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe z Plánu udržateľnej mobility (PUM) Trnavského kraja (konkrétne návrhy na zmenu PUM sú nižšie).

V prípade ak nebude táto požiadavka akceptovaná, žiadame doplnenie všetkých vyššie uvedených kapitol, podkapitol a časti Správy o hodnotení o údaje súvisiace s dopadmi navrhovaných opatrení na stav dotknutých zložiek životného prostredia, ako aj o identifikáciu vplyvov, ich opis a návrh eliminačných opatrení.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Uvedené opatrenia vychádzajú zo zásobníka projektov Návrhovej časti PUM TTSK, z ktorej Správa o hodnotení vychádzala. Do Správy o hodnotení nie je možné ďalej dopĺňať.

Vyššie uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktoré boli do Návrhovej časti PUM TTSK prevzaté mimo iné z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014).

Z hľadiska obecných požiadaviek na spracovanie PUM podľa Metodického pokynu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky k tvorbe PUM (apríl 2017) je nutné podotknúť, že PUM musí reflektovať na koncepcie a stratégie rozvoja dopravy a mobility na vyšších úrovniach vrátane zámerov EÚ a najnovšie trendy v oblasti dopravy s prihliadnutím na potreby a potenciál riešeného územia. Osobitný dôraz je potrebné klásť na súlad PUM s nasledujúcimi dokumentmi: Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje; Strategický plán rozvoja dopravy 2030; Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike; Koncepcia územného rozvoja Slovenska (aktuálne znenie); príslušná územnoplánovacia dokumentácia, sektorové koncepcie a stratégie; programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja.

Z vyhodnotenia vzťahu Plánu udržateľnej mobility Trnavského kraja ku koncepciám na medzinárodnej, európskej, národnej, regionálnej a lokálnej úrovni v kap. II.6 a III.5. Správy o hodnotení je zrejme, že PUM reflektuje rad strategických a špecifických cieľov stanovených v uvedených dokumentoch.

Na regionálnej úrovni strategických dokumentov je potrebné zmieniť Regionálnu integrovanú územnú stratégiu Trnavského kraja na roky 2014–2020, ktorá vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkohlukových a nízkouhlíkových dopravných systémov, vrátane **vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov**, stanovuje ako jeden z investičných priorít.

Posúdenie konkrétnych opatrení uvedených v zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TTSK, z hľadiska jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane návrhu zmierňujúcich opatrení bude nutné vykonať na úrovni projektov/zámerov v rámci procesu EIA. V rámci podrobného návrhu projektov vodnej infraštruktúry v ďalších stupňoch projektových príprav a pri posúdení vplyvov na životné prostredie na úrovni projektov/zámerov bude nutné rešpektovať mimo iné zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) vrátane implementovaných právnych aktov Európskej únie (napr. Smernice 2000/60/ES Európskeho parlamentu a Rady ustanovujúci rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti vodnej politiky).

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Dunaj – Odra - Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno v plnom rozsahu súhlasiť. Uvedené vodné cesty nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**“, ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997 a prezident **Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

Požiadavku je potrebné adresovať depozitárovi dohody, prípadne ministrom dopravy. Čo sa týka správy o hodnotení, táto splnila svoj účel a jej ďalšie dopĺňanie nie je potrebné. Opodstatnené požiadavky k správe o hodnotení vyplývajúce z predložených stanovísk boli zohľadnené pri vypracovaní tohto záverečného stanoviska.

II. Návrh strategického dokumentu

V návrhu strategického dokumentu sa uvádza, že jedným z najdôležitejších strategických cieľov Plánu mobility je „zvýšenie kvality životného prostredia v kraji“, a tiež, pri navrhovaní opatrení sa zohľadňovali „otázky energetickej náročnosti dopravy a návrh trvale udržateľného rozvoja“ (str. 19). V prílohe 05 sa konštatuje, že „PUM preferuje také riešenia a také investície, ktoré koncepcne riešia jestvujúce dopravné problémy v území.“ V kapitole 3.1.5. a 4.1.7 návrhu strategického dokumentu, ako aj v súvisiacich prílohách však dokument navrhuje realizáciu Vážskej vodnej cesty a budovanie verejných prístavov, ďalej vodnú cestu Dunaj – Odra – Labe v trase vodného kanála (Rakúsko/Viedeň) – Kúty s pokračovaním v koryte Morava Kúty – Skalica – Česká republika, čo je v priamom rozpore s vyššie uvedeným.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Vyššie uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktoré boli do Návrhovej časti PUM TTSK prevzaté mimo iného z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno v podstate súhlasiť. V posudzovanom PUM TTSK sa uvedené vodné cesty nenavrhujú, ale sú prevzaté z platných strategických dokumentov. Uvedené vodné cesty nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997 a prezident **Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

Dovoľme si upozorniť, že (veľká) vodná doprava má množstvo negatívnych dopadov na životné prostredie najmä na stav vôd, na stav na vode závislých ekosystémov a prírodné prostredie v okolí, pretože si vyžaduje trvalé technické zásahy do vodných útvarov a ich rozsiahleho okolia: rozširovanie a prehĺbovanie vodného toku, zmeny trasovania, odstraňovanie brehových porastov, budovanie infraštruktúrnych stavieb, regulácie vodných tokov atď. Toto všetko znamená trvalý a kumulatívny vplyv na stav vôd a viaceré zložky životného prostredia, ako aj zdravie obyvateľstva. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky (tzv. Rámcová smernica o vode) však jednoznačne stanovuje environmentálne ciele, ktoré musí Slovenská republika dosiahnuť v roku 2015, najneskôr však v r. 2027. V povodí rieky Dunaj, Morava či Váh je potrebné realizovať revitalizačné opatrenia na zlepšenie stavu vôd a na vode závislých ekosystémov, nie nové infraštruktúrne projekty výstavby vodných ciest, ktoré majú presne opačný - negatívny vplyv nie len na stav vôd. ale napríklad aj na možnosti rekreačnej plavby. Toto je dôležité najmä v tom kontexte, že Plán udržateľnej mobility Bratislavského kraja takéto investície neobsahuje a navrhované vodné cesty neriešia žiaden z definovaných dopravných problémov v území. Sú pozostatkom plánovacích procesov, ktoré vznikli v úplne inej ekonomickej aj environmentálnej situácii. V nadväznosti na to uplatňujeme aj na aktuálnu Stratégiu adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy, ktorá upozorňuje na zraniteľnosť vodnej dopravy a jej infraštruktúry v kontexte negatívnych dopadov zmeny klímy na našom území. Aj v návrhu strategického dokumentu sa uvádza, že Vážska cesta v existujúcom úseku Komárno – Sereď je splavná iba podmienene.

Vzhľadom na celkovú víziu Trnavského kraja, jeho ciele a zásady, vzhľadom na to, že vodná doprava nemá vplyv na napĺňanie vízie a cieľov a naopak mala by negatívne dopady na väčšinu zložiek životného prostredia, ako aj vzhľadom na minimálny pozitívny vplyv veľkej vodnej

dopravy na Váhu pre Trnavský samosprávny kraj je potrebné jednoznačne vyjadriť záporný názor na tento typ mobility vyžadujúcej na rieke Váh, Morava a ďalších riekach na území Trnavského samosprávneho kraja budovať nové vodné cesty a prístavy. Aj vzhľadom na to, že „veľkú“ vodnú nákladnú a osobnú dopravu, na ktorej zabezpečenie je potrebné budovať vodné cesty, nie je možné chápať ako udržateľný typ mobility, žiadame:

1. z dokumentu „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja – časť V. Návrhová časť – koncept“

- V kapitole 3.1.5 Zlepšenie kvality dostupnosti kraja sa v bode 12. Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú aj nákladnú dopravu vyradiť špecifický cieľ „budovanie verejných prístavov – podporí osobnú aj nákladnú dopravu“ a „realizácia Vážskej vodnej cesty – podporí osobnú aj nákladnú dopravu“

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Vízia rozvoja mobility, vrátane oblastí zmien, špecifických a strategických cieľov bola odsúhlasená na projektovej rade v marci 2019. Uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktoré boli do Návrhovej časti PUM TTSK prevzaté mimo iné z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť.

V posudzovanom PUM TTSK sa uvedené vodné cesty nenavrhujú, ale sú prevzaté z platných strategických dokumentov, nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997. Prezident **Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

- V kapitole 4 Návrh opatrení a stanovenie aktivít a priorít – podkapitola 4.1.7 Vodná doprava - vyradiť „Vážsku vodnú cestu a prístavy“ s ňou súvisiace z navrhovaných opatrení, tiež vyradiť opatrenie „Vodná cesta Dunaj – Odra – Labe v trase vodného kanála (Rakúsko/Viedeň) – Suchohrad – Kúty s pokračovaním v koryte rieky Morava Kúty – Skalica – Česká republika.“ Žiadame teda na str. 64 vyradiť druhú, tretiu, štvrtú a šiestu odrážku, resp. v odstavci „PUM TTSK navrhuje chrániť územný koridor a realizovať výstavbu“ vyradiť odrážku 2, 3, 4

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Vyššie uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktoré boli do Návrhovej časti PUM TTSK prevzaté mimo iné z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť.

V posudzovanom PUM TTSK sa uvedené vodné cesty nenavrhujú, ale sú prevzaté z platných strategických dokumentov, nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997. Prezident **Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

- V kapitole 4 Návrh opatrení a stanovenie aktivít a priorít – podkapitola 4.1.7 Vodná doprava na str. 65 vyradiť celý text ku úseku Vážskej vodnej cesty Komárno – Sereď a ku úseku Vážskej vodnej cesty Sereď – Trenčín.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Vyššie uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktoré boli do Návrhovej časti PUM TTSK prevzaté mimo iné z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť.

V posudzovanom PUM TTSK sa uvedené vodné cesty nenavrhujú, ale sú prevzaté z platných strategických dokumentov, nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997. Prezident **Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

2. v nadväznosti na predchádzajúce požiadavky navrhujeme upraviť aj výkresovú časť – výkres č. 2.1 Ochrana prírody a výkres č. 2.2 Horninové prostredie a vody – vyradiť z nich vyznačené prístavy a inú infraštruktúru spojenú s realizáciou navrhovaných vodných ciest Dunaj – Odra – Labe a Vážskej vodnej cesty.

Vyjadrenie spracovateľa správy o hodnotení

Správu o hodnotení vrátane jej príloh nie je možné ďalej upravovať. Prípadné požiadavky na úpravu PUM budú zohľadnené do Návrhovej časti PUM TTSK podľa prípadných požiadaviek Záverečného stanoviska podľa § 14 zák. č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť.

V posudzovanom PUM TTSK sa uvedené vodné cesty nenavrhujú, ale sú prevzaté z platných strategických dokumentov, nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997. Prezident **Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

3. v prílohe 06 „Indikátory“ na str. 6 – strategický cieľ: Zlepšenie kvality dostupnosti kraja – špecifický cieľ: Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu – žiadame vyradiť z opatrení a vhodných činností „realizácia Vážskej vodnej cesty“ a v nadväznosti na to vyradiť cieľovú hodnotu 2050 „úprava na tokoch > 50 % zámerov

Vyjadrenie

Vízia rozvoja mobility, vrátane oblastí zmien, špecifických a strategických cieľov bola odsúhlasená na projektovej rade v marci 2019. Uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktoré boli do Návrhovej časti PUM TTSK prevzaté mimo iné z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť.

V posudzovanom PUM TTSK sa uvedené vodné cesty nenavrhujú, ale sú prevzaté z platných strategických dokumentov, nie sú regionálneho ale národného a medzinárodného dosahu a sú súčasťou schválených a platných národných a medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej**

dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN))“, ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997. Prezident Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

Odôvodnenie vyššie uvedených návrhov: cieľom dokumentu je „šetrné využívanie zdrojov a ochrana životného prostredia prostredníctvom ekologizácie dopravy.“ V dokumente sa však ocitli veľké priehrady ako súčasť vodnej cesty na rieke Váh, ako aj zámer megalomanského, ekológmi a ďalšími expertmi dlhodobo kritizovaného zámeru prepojenia Dunaj – Odra – Labe. PUM nie je územný plán, a teda v ňom nemusia byť premietnuté všetky dopravné stavby, ktoré kedy boli v histórii niekde spomenuté a nakreslené. Podobne ako Bratislavský kraj, aj Trnavský kraj by mal byť dostatočne sebavedomý, aby povedal jasný názor a vo svojom strategickom dokumente nerátal s realizáciou tak Vážskej vodnej cesty, ako aj vodnej cesty Dubaj – Odra – Labe. Ak bude chcieť štát tieto vodné cesty budovať, má ich zahrnúť v iných strategických dokumentoch (tie sa však určite nevolajú plán UDRŽATEĽNEJ mobility). Navyše v strategickom dokumente nie sú v súvislosti s navrhovanými opatreniami (výstavba vodnej cesty po Váhu a v trase Dunaj – Odra – Labe) identifikované v kapitole 4.7. žiadne negatívne vplyvy na životné prostredie a neráta sa s eliminačnými opatreniami.

Vyjadrenie

*Uvedené opatrenia spadajú pod opatrenia vodnej infraštruktúry, ktoré boli do Návrhovej časti PUM TTSK prevzaté mimo iné z platného Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhláseného Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014). Na regionálnej úrovni strategických dokumentov je potrebné zmieniť Regionálnu integrovanú územnú stratégiu Trnavského kraja na roky 2014–2020, ktorá vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízkouhlíkových a nízkouhlíkových dopravných systémov, vrátane **vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov**, stanovuje ako jednu z investičných priorít.*

Z hľadiska obecných požiadaviek na spracovanie PUM podľa Metodického pokynu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky k tvorbe PUM (apríl 2017) je nutné podotknúť, že PUM musí reflektovať na koncepcie a stratégie rozvoja dopravy a mobility na vyšších úrovniach vrátane zámerov EÚ a najnovšie trendy v oblasti dopravy s prihliadnutím na potreby a potenciál riešeného územia. Osobitný dôraz je potrebné klásť na súlad PUM s nasledujúcimi dokumentmi: Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje; Strategický plán rozvoja dopravy 2030; Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike; Koncepcia územného rozvoja Slovenska (aktuálne znenie); príslušná územnoplánovacia dokumentácia, sektorové koncepcie a stratégie; programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja.

Z vyhodnotenia vzťahu Plánu udržateľnej mobility Trnavského kraja ku koncepciám na medzinárodnej, európskej, národnej, regionálnej a lokálnej úrovni v kap. II.6 a III.5. Správy o hodnotení je zrejmé, že PUM reflektuje rad strategických a špecifických cieľov stanovených v uvedených dokumentoch.

Posúdenie konkrétnych opatrení uvedených v zászobníku projektov Návrhovej časti PUM TTSK, z hľadiska jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane návrhu zmierňujúcich opatrení bude nutné vykonať na úrovni projektov/zámerov v rámci procesu EIA.

Do podmienok záverečného stanoviska PUM TTSK je možné doplniť nasledujúcu podmienku: V ďalších stupňoch projektových príprav dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď, Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín, Vodná cesta Dunaj – Odra - Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn /Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava).

Vyjadrenie OÚ Trnava: S vyjadrením spracovateľa správy o hodnotení možno súhlasiť.

Podľa záväznej časti Územného plánu Trnavského regiónu je potrebné:

"9.6. VODNÁ DOPRAVA

- 9.6.1. Rešpektovať trasovanie existujúcich i plánovaných vodných ciest a prístavov v Trnavskom samosprávnom kraji, ohraničenú jej ochrannými pásmami:
 - 9.6.1.1. podľa dohody AGN E-80, rieka Dunaj vrátane jej plavebných kanálov.
 - 9.6.1.2. podľa dohody AGN E-80, E-81, Vážska vodná cesta a prístavy.
 - 9.6.1.3. podľa dohody AGN E-80, E-20, Vodná cesta Dunaj – Odra – Labe v trase vodného kanála (Rakúsko/Viedeň) – Suchohrad – Kúty s pokračovaním v koryte rieky Morava Kúty – Skalica – Česká republika.
 - 9.6.1.4. podľa dohody AGN E-80, Prístavy Vážskej vodnej cesty P 81-03 Sereď (v k. ú. Dolná Streda) v riečnom km 73,8-74,3, P 81-04 Hlohovec v riečnom km 124,4-124,7 a P 81-05 Piešťany v riečnom km 124,4-127,7.
 - 9.6.1.5. Baťov kanál, k. ú Skalica.
- 9.6.2. Chrániť územný koridor a realizovať výstavbu Vážskej vodnej cesty, vrátane plôch, technických a servisných zariadení v úseku Vodného diela Sereď – Hlohovec.
- 9.6.3. Chrániť územný koridor a realizovať výstavbu:
 - 9.6.3.1. Európskeho projektu prioritného záujmu č.18, zlepšenie plavebných pomerov na Dunaji v úseku Sap/Palkovičovo – Moháč.
 - 9.6.3.2. Vážskej vodnej cesty, vrátane plôch, technických a servisných zariadení v úseku Hlohovec – hranica Trnavského a Trenčianskeho samosprávneho kraja, lokalizovanej v trase prirodzeného koryta rieky Váh, v trase vodných nádrží Váhu a existujúceho Vážskeho elektrárenského kanálu.
 - 9.6.3.3. prístavov na Váhu P 81-03 Sereď (v k. ú. Dolná Streda) v riečnom km 73,8-74,3, P 81-04 Hlohovec v riečnom km 124,4-124,7 a P 81-05 Piešťany v riečnom km 124,4-127,7.
- 9.6.3.4. Vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe.“

„Územný plán Trnavského regiónu“ bol posudzovaný z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa druhej časti zákona o posudzovaní. V súčasnosti je uvedený dokument platný a je potrebné ho rešpektovať do času jeho prípadnej zmeny, ktorá by musela byť posúdená z hľadiska vplyvu na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní.

Spochybňované vodné cesty, ktoré navyše nie sú regionálneho ale medzinárodného dosahu sú súčasťou schválených a platných medzinárodných strategických dokumentov, v tomto prípade súčasťou **Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)**), ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997. Prezident **Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997**. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu PUM TTSK sa konalo 30. 06. 2020 o 10:00 hod. v parlamentnej miestnosti Úradu Trnavského samosprávneho kraja s týmto programom:

1. Otvorenie
2. Informácia o postupoch posudzovania
3. Oboznámenie prítomných so strategickým dokumentom
4. Informácia o vplyvoch strategického dokumentu
5. Diskusia
6. Záver

Na verejnom prerokovaní sa zúčastnili zástupcovia obstarávateľa (Trnavský samosprávny kraj), príslušného orgánu (Okresný úrad Trnava), spracovateľa strategického dokumentu (AFRY CZ s.r.o.), spracovateľa správy o hodnotení (EKOLA group, spol. s r. o.), dotknutých obcí (Holič, Senica, Hlohovec, Piešťany, Hviezdoslavov, Zeleneč, Ružindol) a verejnosti (SIEBERT + TALÁŠ, s.r.o.). Podľa prezenčnej listiny sa na verejnom prerokovaní zúčastnilo celkom 24 účastníkov.

K bodu 1

Účastníkov verejného prerokovania privítal Ing. Miroslav Knap, riaditeľ odboru stratégií a projektov Trnavského samosprávneho kraja. Zároveň predstavil projektový tím PUM TTSK a zástupcov zhotoviteľa, ktorí sa podieľali na spracovaní strategického dokumentu. Poďakoval im za korektnú spoluprácu pri spracovaní strategického dokumentu.

K bodu 2

Zástupca príslušného orgánu- Okresného úradu Trnava, vedúci oddelenia štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja Ing. Martin Pullmann, informoval o postupoch týkajúcich sa procesu posudzovania podľa zákona o posudzovaní.

K bodu 3

Ing. Ondřej Kyp, zástupca zhotoviteľa strategického dokumentu stručne prezentoval návrh strategického dokumentu.

K bodu 4

Správu o posudzovaní vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie odprezentovali zástupcovia spoločnosti EKOLA group, spol. s r.o.

K bodu 5

V rámci diskusie vzniesli prítomní niekoľko požiadaviek na doplnenie strategického dokumentu o konkrétne stavby:

Obec Hviezdoslavov – projekt cyklotrasy Hviezdoslavov – Kvetoslavov s pripojením na Dunajskú cyklotrasu.

Mesto Piešťany – vybudovanie nového mosta cez Váh. „Južné premostenie a s ním súvisiaca preložka cesty II/499“, projekt „Cesta II/499 Piešťany – južný obchvat“, projekt „Integrované parkovisko pri Letisku Piešťany“.

Mesto Holíč – projekt „Multimodálne Logistické centrum v Holíči“ – Terminál intermdálnej prepravy TIP Holíč.

Mesto Hlohovec – projekt „Južný mestský okruh Hlohovca“ vrátane premostenia.

Ing. Ondřej Kyp vysvetlil prítomným, že nie všetky projektové zámery budú môcť byť do PUM TTSK doplnené. PUM TTSK je strategický dokument Trnavského samosprávneho kraja a teda zameriava sa na priority kraja (regiónu), a preto nemôžu byť v ňom zakomponované všetky plány a projektové zámery zo strany obcí a miest.

K bodu 6

Účastníci verejného prerokovania boli informovaní, že možnosť pripomienkovania správy o hodnotení strategického dokumentu sa predlžuje z 30. 06. 2020 do 31. 07. 2020.

Ing. Miroslav Knap poďakoval prítomným za účasť a verejné prerokovanie ukončil.

Z verejného prerokovania neboli prijaté žiadne osobitné závery.

Priebeh verejného rokovania bol písomne zaznamenaný v zápisnici z verejného prerokovania a je spolu s prezenčnou listinou súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Predmetom posudzovania bol PUM TTSK, ktorý má byť podkladom pre plánovaný rozvoj dopravnej infraštruktúry na území Trnavského samosprávneho kraja. Navrhované riešenie vychádza z analýzy dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov z hľadiska kapacity, ponuky a dopytu a z nich vyplývajúca disproporcia, ktorú je nutné riešiť. Analýza súčasného stavu mobility, dopravných systémov a sietí v riešenom území

bola vykonaná na základe terénnych prieskumov, prieskumov dopravného správania, sčítania dopravy, smerových (anketových) prieskumov a multimodálneho štvorstupňového dopravného modelu súčasného stavu.

Obecne je možné predpokladať pozitívne vplyvy PUM TTSK na kvalitu života. Systematické a koordinované navrhované kroky vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napr. zvýšenie atraktivity verejných priestorov, vyššia bezpečnosť premávky, pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, menšie znečisťovanie životného prostredia a redukcia hluku ako významného stresového faktoru. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny.

Dopravné stavby a zariadenia sú navrhované s primárnym cieľom zlepšiť kvalitu dopravnej infraštruktúry, tzn. najmä zvýšiť rýchlosť a plynulosť dopravy a znížiť dopravnú nehodovosť a negatívne vplyvy dopravy na okolité prostredie, najmä na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravie.

S novými dopravnými stavbami je často spojený zásah do krajiny. Potenciálne riziko predstavuje fragmentáciu biotopov, záber plôch poľnohospodárskej/lesnej/ostatnej pôdy, ovplyvnenie migračných trás živočíchov, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, ovplyvnenie hydrogeologických pomerov a pod. Dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré môžu priamo a nepriamo narušovať stav osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 a ich predmetov ochrany, rušiť živočíchy hlukom, svetlom pri stavbe aj prevádzke. V neposlednom rade je tu riziko negatívneho ovplyvnenie krajinného rázu dopravnými stavbami.

Pri realizácii nových dopravných komunikácií je vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení (napr. šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidla, ploty, protihlukové steny) možné dosiahnuť zlepšenie v prístupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

V rámci posudzovania strategického dokumentu boli zhodnotené predpokladané vplyvy PUM TTSK na životné prostredie vrátane zdravia, (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne i negatívne). Výsledok posudzovania je podrobne uvedený v správe o hodnotení.

A. Predpokladané vplyvy súvisiace s navrhovanými cieľmi strategického dokumentu

Oblasť zmeny 1

Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja

Strategický cieľ: Dostavba komunikačnej siete

Špecifické ciele:

- Podpora dostavby obchvatu miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach.
- Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry
- Podpora dostavby nadradenej komunikačnej siete

Pozitívne vplyvy

- zlepšenie kvality ovzdušia v zastavanom území miest a obcí znížením emisií z dopravy;
- zlepšenie klimatických, najmä mikroklimatických podmienok v zastavanom území miest a obcí;
- zníženie hluku a vibrácií v zastavanom území miest a obcí;
- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zvýšenie bezpečnosti obyvateľov v zastavanom území;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- dočasné vplyvy počas výstavby na zložky a faktory životného prostredia (horninové prostredie, záber pôdy, ovzdušie, voda, fauna flóra, biotopy, chránené územia, kultúrne pamiatky, archeologické a paleontologické náleziská, hluk a vibrácie, odpady);
- narušenie pohody obyvateľov počas výstavby;
- presun emisnej a hlukovej záťaže mimo zastavané územie – vplyvy na biotu;
- zvýšenie podielu spevnených plôch a tým zrýchlenie odtoku vôd z povrchového odtoku;
- zásahy do vegetácie, narušenie migračných biokoridorov, možné kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami;
- fragmentácia krajiny, možný zásah do prvkov ÚSES a chránených území, vrátane území Natura 2000.

Strategický cieľ: Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu

Špecifické ciele:

- Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami.
- Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov.
- Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru.

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti chodcov v zastavanom území i mimo zastavaného územia;
- nepriamy pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu;
- nepriamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov;
- zlepšenie pohody života v zastavanom území.

Negatívne vplyvy

- záber nových plôch;
- zvýšenie podielu spevnených plôch najmä v zastavanom území;
- narušenie pohody obyvateľov v zastavanom území počas výstavby.

Strategický cieľ: Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu

Špecifické ciele:

- Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami.
- Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov.
- Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru.

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti chodcov v zastavanom území i mimo zastavaného územia;
- nepriamy pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu;
- nepriamy pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov;
- zlepšenie pohody života v zastavanom území.

Negatívne vplyvy

- záber nových plôch;
- zvýšenie podielu spevnených plôch najmä v zastavanom území;
- narušenie pohody obyvateľov v zastavanom území počas výstavby.

Strategický cieľ: Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu

Špecifické ciele:

- Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí
- Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení
- Podpora vzniku bikesharingu v mestách

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zvýšenie záujmu o používanie cyklistickej dopravy;
- zníženie emisií z dopravy, časová úspora pri presunoch použitím cyklodopravy v rámci sídiel i medzi sídlami;
- zvýšenie bezpečnosti cyklistov;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- záber nových plôch;
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Strategický cieľ: Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej

Špecifické ciele:

- Modernizácia železničnej infraštruktúry.
- Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD.
- Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke.
- Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R.

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti a rýchlosti dopravy;
- zvýšenie využívania verejnej dopravy;
- zníženie emisií z dopravy;
- zlepšenie hlukovej situácie;
- časová úspora a zvýšenie komfortu cestovania a parkovania;
- zvýšenie bezpečnosti.

Negatívne vplyvy

- vytvorenie nových spevnených plôch;
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Strategický cieľ: Zlepšenie kvality dostupnosti kraja

Špecifické ciele:

- Podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja
- Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú a nákladnú dopravu
- Podpora rozvoja leteckej dopravy
- Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie využívania prostriedkov verejnej a zníženie podielu individuálnej dopravy;
- zvýšenie plynulosti dopravy;
- lokálne zníženie emisií z cestnej dopravy (ovzdušie, hluk);
- časová úspora pri presunoch v rámci regiónu a ostatných regiónov.

Negatívne vplyvy

- záber pôdy pre potreby výstavby súvisiacich objektov;
- možné negatívne vplyvy na horninové prostredie, podzemné a povrchové vody, biokoridory a biotu (cestná doprava, vodná doprava), najmä v prípade havarijných situácií počas výstavby ale i počas prevádzky;
- hluk, znečisťovanie ovzdušia z leteckej dopravy.

Strategický cieľ: Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja

Špecifické ciele:

- Podpora rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja vrátane turistických trás
- Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality

Pozitívne vplyvy

- zníženie intenzity cestnej dopravy medzi obcami TTSK;
- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zníženie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk);
- zníženie využívania individuálnej automobilovej dopravy;
- plynulosť a časová úspora pri presunoch v rámci regiónu a miest a obcí.

Negatívne vplyvy

- záber pôdy pre výstavbu nových zariadení;
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Oblasť zmeny 2

Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia

Strategický cieľ: Zvýšenie využitia verejnej dopravy

Špecifické ciele:

- Zlepšenie ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy
- Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry
- Optimálne využitie vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu

Pozitívne vplyvy

- zníženie využívania individuálnej automobilovej dopravy;
- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zníženie emisií z cestnej dopravy (ovzdušie, hluk);
- zvýšenie atraktivity verejnej dopravy;
- zvýšenie pohody pri cestovaní dopravnými prostriedkami verejnej dopravy - zvýšenie atraktivity verejnej dopravy;
- časová úspora pri presunoch v rámci sídiel a regiónu;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- záber pôdy pre výstavbu nových zariadení;
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Strategický cieľ: Znížiť záťaž komunikačnej siete

Špecifické ciele:

- Zvýšenie počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu na úkor individuálneho automobilizmu
- Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov

Pozitívne vplyvy

- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- zníženie emisií z automobilovej dopravy (ovzdušie, hluk);
- vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- záber pôdy pre vybudovania nových spevnených plôch a zariadení pre potreby verejnej dopravy;
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Strategický cieľ: Podpora vzniku a rozvoja systému IDS

Špecifické ciele:

- Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy
- Zaistenie dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy
- Zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy
- Rozvoj a integrácia systému IDS Trnavského kraja s IDS Bratislavského kraja

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti dopravy;
- zníženie podielu znečisťujúcich látok emitovaných dopravou – zlepšenie kvality ovzdušia a mikroklimatických pomerov najmä v zastavanom území;
- vplyv na zdravie obyvateľstva.

Negatívne vplyvy

- záber pôdy pre vybudovania nových spevnených plôch a zariadení pre potreby verejnej dopravy (napr. parkoviska, prestupné uzly, terminály);
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Strategický cieľ: Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/MHD

Špecifické ciele:

- Dodržanie štandardov pre vozidlá VOD/MHD nastavených podľa PDO, PUM
- Preferencia vozidiel VOD/MHD v premávke
- Zaistenie údržby komunikácií v zimných aj letných mesiacoch

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti verejnej dopravy;
- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- zníženie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk);
- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- vplyv na zdravie obyvateľstva.

Negatívne vplyvy

- zníženie plynulosti individuálnej dopravy;
- posypové materiály – vplyv na kvalitu vôd.

Strategický cieľ: Zaisťiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku

Špecifické ciele:

- Zvýšenie informovanosti účastníkov cestnej premávky – mimoriadne stavy
- Zaviesť plánovanie dopravy do zamestnania a škôl – podpora vzniku firemných či školských plánov mobility

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie plynulosti dopravy - eliminácia stresových javov;
- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- zníženie podielu individuálnej dopravy;
- zníženie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk);
- vplyv na zdravie obyvateľstva.

Strategický cieľ: Zvýšiť efektivitu systému statickej dopravy

Špecifický cieľ:

- Podpora vzniku parkovacej politiky v mestách kraja vrátane spoplatnenia využitia parkovacích plôch
- V nadväznosti na železničnú a verejnú dopravu vybudovať parkoviská typu P+R a B+R
- Podpora rozvoja telematických systémov

Pozitívne vplyvy

- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- zníženie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk);
- vplyv na zdravie obyvateľstva;
- Dobré fungovanie a optimálne využitie parkovacích plôch je podmienené informovanosťou užívateľa o možnostiach parkovania, podmienkach a prístupe k parkovacím plochám a parkovacím domom. Preto sa odporúča vybudovať jednotný informačný systém, na základe ktorého sa užívateľ môže orientovať a zvoliť vhodné riešenie.

Negatívne vplyvy

- záber pôdy a rozšírenie spevnených plôch (napr. výstavba parkovísk, terminálov);
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Oblasť zmeny 3

Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie

Strategický cieľ: Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy

Špecifické ciele:

- Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami
- Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách
- Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu
- Využitie informatívnych kampaní zameraných na benefity chôdze a cyklistickej dopravy
- Podpora vzniku IDS
- Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie podielu cyklistickej dopravy;
- zlepšenie kvality existujúcich chodníkov a výstavba nových;

- zníženie emisií z automobilovej dopravy (ovzdušie, hluk);
- vplyv na zdravie obyvateľstva;
- sieť cyklotrás musí byť navrhovaná ako ucelený systém, ktorý zabezpečí prepojenie jednotlivých častí miest a obcí, susedných obcí až po presahy do územia kraja tak, aby mal zmysluplné využitie pre obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- záber pôdy (výstavba cyklotrás);
- vplyv na vodné pomery (zvýšený odtok zrážkových vôd);
- zvýšenie podielu spevnených plôch;
- možný vplyv na chránené územia a prvky ÚSES;
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Strategický cieľ: Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy

Špecifické ciele:

- Podpora pre carpooling (spolujazda) a carsharing (spoločné využívanie vozidiel)
- Zníženie negatívnych vplyvov suburbanizácie

Pozitívne vplyvy

- zníženia frekvencie automobilovej dopravy;
- zlepšenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov;
- zlepšenie kvality ovzdušia a hlukovej situácie;
- zníženie nárokov na parkovanie;
- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

Strategický cieľ: Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)

Špecifické ciele:

- Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon
- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií
- Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže
- Kvalitná dopravná infraštruktúra

Pozitívne vplyvy

- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- zníženie emisií z dopravy (ovzdušie, hluk);
- zlepšenie kvality vôd, pôdy a horninového prostredia;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- vytvorenie nových spevnených plôch (plochy a stojany na nabíjanie batérií);
- záber pôdy;
- vplyvy počas výstavby (dočasný).

Strategický cieľ: Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov

Špecifické ciele:

- Zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry
- Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky

- Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu
- Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti dopravy;
- zlepšenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov;
- vplyv na zdravie obyvateľov.

Negatívne vplyvy

- záber nových plôch – rozšírenie spevnených plôch;
- vplyvy na krajinu;
- vplyvy počas výstavby (dočasné) - vplyv na faunu, flóru, biotopy, ÚSES.

Strategický cieľ: Zvýšenie kvality života v mestách

Špecifické ciele:

- Podpora zvýšenia kvality verejných priestorov v mestách
- Podpora rozvoja bezbariérových riešení vo verejnej doprave
- Podpora rozvoja bezpečných peších trás – bezbariérový verejný priestor pre imobilných občanov
- Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti proti klimatickým zmenám

Pozitívne vplyvy

- vplyv na ovzdušie a klimatické pomery - zníženie prašnosti;
- zvýšenie bezpečnosti a pohody obyvateľov;
- vplyv na zdravie obyvateľov - eliminácia stresových javov;
- základným princípom musí byť preferencia pešieho pohybu v hraniciach miest a obcí, na existujúce pešie zóny, nadviazať a vytvoriť hlavné pešie komunikácie, ktoré by umožnili chodcovi bezpečný pohyb do všetkých častí sídiel.

Negatívne vplyvy

- vytváranie nových spevnených plôch;
- vplyvy počas výstavby (dočasné).

Oblasť zmeny 4

Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy

Strategický cieľ: Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba

Špecifické ciele:

- Podpora rozvoja carsharingu a carpoolingu
- Podpora zavádzania bikesharingu v mestách
- Implementácia Smart City ako podpora udržateľnej mobility

Pozitívne vplyvy

- zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy;
- zabezpečenie plynulosti premávky - eliminácia stresových javov;
- zlepšenie situácie v parkovaní;
- zlepšenie kvality ovzdušia a klimatických pomerov;
- vplyv na zdravie obyvateľov – zníženie zdravotných rizík.

Strategický cieľ: Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilitě

Špecifické ciele:

- Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky so zameraním na najzraniteľnejšiu časť – deti a chodci
- Podpora kampaní s európskym zapojením – Európsky týždeň mobility
- Podpora vzniku a rozvoja informačných nástrojov zameraných na verejnú dopravu

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti chodcov a účastníkov dopravy;
- zabezpečenie plynulosti dopravy;
- zvýšenie využívania verejnej dopravy;
- zvýšenie záujmu o trvalo udržateľné druhy dopravy (napr. cyklo doprava, pešia doprava);
- zníženie rizika havárií.

Strategický cieľ: Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave

Špecifické ciele:

- Podpora (organizačná) zapojenia obcí a miest do európskych programov a projektov
- Podpora využitia navigačných a informačných technológií v individuálnej automobilovej doprave – dopravná telematika
- Moderný a používateľsky prívetivý systém VOD

Pozitívne vplyvy

- zvýšenie bezpečnosti chodcov a účastníkov dopravy;
- zabezpečenie plynulosti dopravy a upokojenie dopravy v bytových zónach;
- zvýšenie využívania verejnej dopravy;
- zlepšenie kvality všetkých zložiek životného prostredia;
- zvýšenie záujmu o trvalo udržateľné druhy dopravy (napr. cyklo doprava, pešia doprava)
- zníženie rizika havárií;
- vplyv na zdravie obyvateľov – zníženie zdravotných rizík.

B. Vplyvy na zložky a faktory životného prostredia

V etape strategického posudzovania nebolo možné podrobne identifikovať predpokladané vplyvy na životné prostredie, nakoľko v PUM TTSK je k dispozícii len všeobecný popis navrhovaných opatrení a navrhovaných činností, ktoré by mohli byť realizované v rámci dosiahnutia strategických a špecifických cieľov.

Realizáciou PUM TTSK môžu byť ovplyvnené najmä tieto zložky a faktory životného prostredia v pozitívnom i negatívnom zmysle:

Vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie

Geomorfologické pomery dotknutého územia – Trnavského kraja sú prevažne bezproblémové. Realizácia projektov a činností navrhovaných v rámci PUM TTSK nebude súvisieť s takými zásahmi, ktoré by spôsobili zásadnú zmenu geomorfologických pomerov územia v ich dosahu.

Horninové prostredie môže byť ovplyvnené najmä počas výstavby konkrétnych stavieb.

Z hľadiska zásahu do horninového prostredia boli už v etape hodnotenia strategického dokumentu zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií.

K zásahom do horninového prostredia môže dochádzať okrem výstavby komunikácii a zariadení cestnej a železničnej dopravy tiež pri realizácii navrhovaných činnosti v oblasti vodnej dopravy, ak dôjde k významnejším úpravám a zásahom do korýt vodných tokov (napr. prehĺbenie a úprava koryta Váhu v rámci realizácie splavnenia Vážskej vodnej cesty a pod.).

Podľa § 19 zákona č. 44/1988 Z. z. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) povolenie stavieb a zariadení v chránenom ložiskovom území, ktoré nesúvisia s dobývaním, môže vydať príslušný orgán len na základe záväzného stanoviska obvodného banského úradu. V prípade potreby (podľa charakteru navrhovanej činnosti a jej presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy nutné zabezpečiť vykonanie inžiniersko-geologického prieskumu.

Horninové prostredie by mohlo byť negatívne ovplyvnené z hľadiska jeho kvality počas výstavby v prípade havárií, čo je málo pravdepodobné.

Všetky zásahy do horninového prostredia sa musia vykonávať len na základe výsledkov podrobného inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu a na základe jeho výsledkov navrhnúť umiestnenie a zakladanie objektov.

Predpokladané vplyvy strategického dokumentu na geomorfologické a horninové pomery identifikované v etape posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní, sa javia ako prijateľné, ktoré je možné zmierniť alebo odstrániť realizáciou účinných opatrení a s podmienkou dodržiavania pracovnej disciplíny pri výstavbe.

Vplyvy na pôdu

Pôda má nevyčísliteľnú cenu. V poslednom období sa k pôde správame, ako keby bola prítlačou a každý sa jej snaží zbaviť. Za jednoznačné negatívny vplyv strategického dokumentu – PUM TTSK na pôdu možno považovať trvalý ale i dočasný záber poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov v dôsledku výstavby nových komunikácii a zariadení dopravy. Často ide o významný zásah, zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb, a preto je potrebné k záberom pristupovať s čo najväčšou zodpovednosťou.

Podľa § 17 ods. 1 zákona č. 220/2004 Z. z., o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy, poľnohospodársku pôdu možno použiť na nepoľnohospodárske účely tzn. i na účely výstavby dopravných komunikácií, len na základe rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy, ktoré vydáva príslušný orgán ochrany pôdy.

O trvalom alebo dočasnom odňatí lesných pozemkov podľa § 7 zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch rozhoduje príslušný orgán lesného hospodárstva.

Pri necitlivých zásahoch počas výstavby môže dochádzať i k znehodnoteniu okolitých pozemkov. K znečisteniu pôdy v súvislosti s dopravou môže dôjsť v priebehu výstavby i počas premávky na dopravných komunikáciách (napr. solenie ciest v zimnom období, odkvapy, výfukové plyny), ale i v dôsledku havárií pri ktorých dochádza k úniku nebezpečných látok. Obsah ťažkých kovov (Pb, Cd, Cu, Ni, Zn) sa prejavuje najmä do vzdialenosti 5 m od komunikácií. Najvýznamnejšie vplyvy sa prejavujú najmä v tesnej blízkosti komunikácie. Pri dodržaní predpisov v oblasti ochrany životného prostredia a pracovnej disciplíny je riziko kontaminácie pôd z dopravy minimálne.

Na základe výsledkov posudzovania vplyvy realizácie strategického dokumentu na pôdu možno hodnotiť, vzhľadom na predpokladané zábery, ako významné, závažné negatívne vplyvy strategického dokumentu na kvalitu pôdy sa nepredpokladajú.

Vplyvy na klimatické pomery

Klimatické pomery v území priamo súvisia s prevádzkou dopravných komunikácií a dopravných zariadení. Premávku na dopravných komunikáciách negatívne ovplyvňuje najmä extrémne počasie (napr. prerušenie dopravy, poškodenie komunikácii a s tým súvisiace obchádzky, prerušenie prevádzky letísk, poškodenie dopravnej infraštruktúry) a nepriaznivé meteorologické podmienky najmä v zimnom období (napr. zvýšené požiadavky na zimnú údržbu, prerušenie splavnosti tokov v dôsledku ich zamŕzania). Tieto skutočnosti je potrebné zohľadniť už v období prípravy a realizácie projektov, ktoré sú navrhované v rámci PUM TTSK.

Pri skúmaní vplyvu klimatických pomerov na dopravu je prioritou otázka bezpečnosti, nakoľko dochádza k priamemu ohrozeniu zdravia a života ľudí.

Za rizikové prvky dopravnej infraštruktúry treba považovať odvodňovacie a kanalizačné sústavy, priepusty, mosty a časti ciest v blízkosti vodných tokov. Špecifické postavenie má vodná doprava, u ktorej je problémom zmena prietokov a sezónnosť prietokov.

Opatrenia, ktoré sú predmetom PUM TTSK sú okrem iného zamerané i na znižovanie bezpečnostných rizík v cestnej doprave vplyvom extrémov počasia a na skvalitnenie dopravnej infraštruktúry.

Implementácia strategického dokumentu – PUM TTSK vzhľadom na jeho charakter a rozsah nebude významne ovplyvňovať klimatické pomery územia v jeho dosahu.

Vzhľadom na lokalizáciu TTSK sa nepredpokladá závažné negatívne ovplyvňovanie prevádzky na dopravných komunikáciách TTSK v dôsledku klimatických zmien.

Závažné negatívne vplyvy realizácie PUM TTSK na klimatické pomery sa nepredpokladajú.

Vplyvy na ovzdušie

Doprava sa významnou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia. Významný je jej podiel na emisiách NO_x a na emisiách CO, podiel dopravy je rovnako významný z hľadiska emisie ťažkých kovov. Vo výfukových plynach sa emitujú do ovzdušia oxidy dusíka (NO_x), tuhé častice (PM₁₀ a PM_{2,5}), PAH (benzo[á]pyrén), oxidy síry (SO₂), oxid uhoľnatý (CO) a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium (Cd), olovo (Pb) a ortuť (Hg).

V súčasnosti je rozhodujúcim zdrojom znečistenia ovzdušia tuhými časticami (PM₁₀ a PM_{2,5}) v mestách v Trnavskom kraji cestná doprava, ktorej súčasťou je verejná osobná doprava a individuálna automobilová doprava – abrázia (oter pneumatík, brzdových obložení a povrchov ciest), resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest (znečistené automobily, posypový materiál, prach, špina na krajnici ciest), emisie výfukových plynov.

Napr. v „Programu na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnava“, sa doprava uvádza ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia. Je podľa výsledkov prieskumov najvýznamnejším činiteľom podieľajúcim sa na prekračovaní limitnej hodnoty pre PM₁₀.

V PUM TTSK sa navrhujú projekty na zlepšenie kvality ovzdušia na území mesta Trnava, ale i na území celého regiónu napr. rekonštrukcia dopravných komunikácií, oprava miestnych komunikácií, rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek. Aj značná časť ostatných projektov súvisí so zlepšením kvality ovzdušia v celom regióne.

Počas výstavby zariadení dopravy môže dochádzať k znečisťovaniu ovzdušia prachom a emisiami výfukových plynov v dôsledku stavebnej činnosti – prevádzkou stavebnej mechanizácie a stavebnej nákladnej dopravy. Zraniteľné budú miesta pohybu mechanizácie. Tieto vplyvy budú mať len dočasný charakter a je ich možné zmierniť technickými, technologickými a organizačnými opatreniami.

V dôsledku realizácie PUM TTSK možno jednoznačne predpokladať zlepšenie kvality ovzdušia v jeho dosahu, tzn. na území miest a obcí Trnavského samosprávneho kraja a priľahlom území. Závažné negatívne vplyvy realizácie PUM TTSK na ovzdušie v jeho dosahu sa nepredpokladajú.

Vplyvy na vodné pomery

Z hľadiska vplyvu na vodné pomery predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Vody z povrchového odtoku (zrážkové vody z pozemných komunikácií) môžu kontaminovať povrchové i podzemné vody.

K znečisteniu vôd (povrchových i podzemných) v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou (cestná i železničná doprava) môže dochádzať v priebehu výstavby i počas prevádzky najmä v dôsledku havárií spojených s únikom nebezpečných látok, v súvislosti s bežnou údržbou komunikácií počas prevádzky – napr. vplyvom solenia ciest v zimnom období, stratami prepravovaného materiálu, výfukovými plynmi, ošetrovaním výhybiek minerálnymi olejmi.

Najzávažnejšími znečisťujúcimi látkami zrážkových vôd z ciest sú vzhľadom na vysoké koncentrácie nerozpustené látky, chloridy, ťažké kovy – zinok a meď a uhlíkovodíky (minerálne oleje, benzín a nafta). Ťažké kovy (Cr, Cd, Ni, Pb) sa vyskytujú v nižších koncentráciách. Miera znečistenia zrážkovej vody závisí aj od intenzity dopravy, podielu nákladnej dopravy a početnosti čistenia ulíc a ciest.

Významným zdrojom znečistenia vôd môže byť vodná doprava, najmä v dôsledku únikov nebezpečných látok z prevádzky priamo do vodného prostredia a vytváraním prekážok migrácií vodných živočíchov.

Predpokladané vplyvy PUM TTSK na vodné pomery identifikované v etape strategického posudzovania bude možné zmierniť, prípadne odstrániť realizáciou opatrení, ktoré sa navrhnu v etape posudzovania a povoľovania konkrétnych stavieb.

Vplyvy na faunu flóru, ich biotopy a biodiverzitu

V rámci realizácie navrhovaných projektov, ktoré sú súčasťou PUM TTSK môže dôjsť v niektorých prípadoch k zásahom do rastlinných a živočíšnych spoločenstiev.

Sprievodnými negatívnymi vplyvmi počas výstavby môžu byť najmä:

- priame ničenie ekosystémov (rastlinných a živočíšnych druhov) počas výstavby;
- zmeny biotopov fauny a flóry;
- narušenie regeneračnej schopnosti ekosystémov;
- vyrušovanie živočíchov (najmä vtákov) z dôvodu zvýšeného pohybu mechanizmov a ľudí;
- priama likvidácia najmä malých zemných živočíchov;
- rozširovanie nepôvodných (invázných) druhov rastlín a živočíchov;
- zmeny vegetácie a živočíšnych biotopov v okolí nových zariadení.

Vplyvy na faunu, flóru, ich biotopy a biodiverzitu predpokladané v etape posudzovania strategického dokumentu na životné prostredie podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) budú upresnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovaných projektov podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) a povoľovania jednotlivých činností podľa osobitných predpisov a v prípade preukázania potreby budú navrhované a následne realizované zmierňujúce, prípadne kompenzačné opatrenia.

Vplyvy na krajinu

Trnavský kraj predstavuje rozsiahle, krajinársky rozmanité územie s členitým podhorským, horským a aj nížinným reliéfom, so súvislými plochami lesných masívov, s plochami a líniami

lužných lesov a pobrežných porastov ale aj s plochami poľnohospodárskych kultúr s absenciou rozptýlenej krajinnej zelene.

Nové dopravné stavby, najmä dopravné komunikácie väčšej dĺžky a vyššej triedy, môžu predstavovať významný zásah do krajiny ako celku a najmä do krajinného razu. V dôsledku výstavby dopravných stavieb zároveň dochádza k fragmentácii poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov a preto je potrebné ich trasovanie voliť veľmi citlivo. Dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky do územia, ktoré negatívne ovplyvňujú vzhľad krajiny, a preto je potrebné pristupovať k návrhu ich vedenia s čo najväčšou citlivosťou vrátane návrhu opatrení na ich zapojenie do krajinného prostredia tak, aby sa dopravné komunikácie nestali dominantným prvkom v krajine.

S podmienkou realizácia účinných opatrení pri návrhu vedenia komunikácii a pri realizácii navrhovaných projektov sa nepredpokladajú závažné negatívne vplyvy PUM TTSK na krajinu.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská

Projekty navrhované v rámci PUM TTSK sa neumiestňujú priamo na území pamiatkových zón a pamiatkových rezervácií. Na základe informácii, ktoré sú k dispozícii v etape vypracovania a posudzovania strategického dokumentu sa nepredpokladá ani závažný negatívny vplyv na kultúrne a historické pamiatky, ktoré sa nachádzajú na dotknutom území. Takéto vplyvy bude možné identifikovať až v etape prípravy a posudzovania navrhovaných činností.

V prípade zistenia nových archeologických nálezov najmä pri zemných prácach v rámci výstavby nových objektov a zariadení dopravy je potrebné postupovať podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.

Závažne negatívne vplyvy PUM TTSK na kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská sa nepredpokladajú.

Vplyvy na paleontologické náleziska a významné geologické lokality

Na riešenom území neboli v etape posudzovania strategického dokumentu identifikované paleontologických náleziská ani významné geologické lokality.

V prípade nálezov skamenelín počas zemných prác súvisiacich s výstavbou nových objektov dopravy sa musí postupovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Vplyvy strategického dokumentu na paleontologické náleziska a významné geologické lokality sa na základe výsledkov strategického hodnotenia nepredpokladajú.

Vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie

Zdravotný stav obyvateľstva je výslednicou zložitej súhry genetického vybavenia ekonomickej a psychosociálnej situácie, kvality životného prostredia, výživy a životného štýlu, ako aj všeobecnej dostupnosti a úrovne zdravotnej starostlivosti.

Kvalita životného prostredia je jedným z rozhodujúcich faktorov vplývajúcich na zdravie a priemerný vek obyvateľstva.

Predpokladá sa, že realizácia projektov navrhovaných na dosiahnutie strategických a špecifických cieľov PUM TTSK bude pozitívne prispievať k zlepšeniu pohody obyvateľstva a jeho celkového zdravotného stavu.

Dosiahnutie strategických a špecifických cieľov stanovených v PUM TTSK možno považovať z pohľadu obyvateľstva, fungovania regiónu za pozitívny jav. Prevažujú tu vplyvy pozitívne, predpokladané negatívne vplyvy identifikované v etape posudzovania strategického dokumentu

podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) je možno minimalizovať, prípadne odstrániť návrhom a realizáciou opatrení, ktoré vyplynú z posúdenia vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie podľa tretej časti zákona o posudzovaní. (EIA).

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že hlavnými negatívnymi vplyvmi dopravy na obyvateľstvo v súčasnosti sú najmä hluková záťaž a znečistenie ovzdušia. Hluková záťaž z viacerých, najmä hlavných cestných komunikáciách a železničných dráh v súčasnom období prekračuje povolené limitné hodnoty. Ochranné opatrenia možno vzhľadom na celkový stav komunikačnej siete realizovať len čiastočne. Objekty zastavaného územia, ktoré sa nachádzajú v blízkosti komunikácií možno chrániť len dodatočnými a nie vždy účinnými opatreniami, napr. úpravami fasád, výmenou okien a pod.

V Trnavskom kraji je hluková záťaž koncentrovaná pozdĺž hlavnej dopravnej a urbanizačnej osi Slovenska, ktorá vedie jeho územím. Najväčším zdrojom hluku v riešenom území je intenzívna doprava, cestná aj železničná. Za najvýznamnejší zdroj hluku v riešenom území z celkového hľadiska je možné považovať úseky v okolí diaľnice, rýchlostných komunikácií a hlavných železničných tratí, ktoré vedú riešeným územím. Najdôležitejšou cestnou komunikačnou tepnou v záujmovom území je diaľnica D1, ktorá spoločne s cestou I/61 zabezpečuje spojenie medzi Bratislavou, Trnavou, Trenčínom a Žilinou. Rýchlostná cesta R1 tvorí spojenie v smere západ-východ medzi mestami Trnava, Nitra a Banská Bystrica. Ďalšími významnými komunikáciami na území Trnavského kraja sú cesty I/2 (v okolí mesta Holíč), I/51 (Holíč, Senica, Trnava), I/62 (Sereď, Sládkovičovo), I/63 (Šamorín, Veľký Meder) alebo I/75 (Galanta). Ďalším zdrojom hluku je letisko Piešťany, ktoré negatívne ovplyvňuje aj samotné kúpeľné mesto Piešťany. Okrem hluku z dopravy je potrebné uviesť aj stacionárne zdroje hluku, ktorými sú najmä areály a prevádzky priemyselnej a poľnohospodárskej výroby, rozptýlené v celom riešenom území.

Doprava je aj jedným z hlavných zdrojov vibrácií, ktoré rovnako ako hluk negatívne pôsobia na zdravie obyvateľov.

V rámci analytickej časti prípravy PUM TTSK bola vypracovaná hlukové štúdiá „Modelovanie hladín hluku, časť 6.1 (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019). Podľa tejto štúdie najväčšej hlukovej záťaži z cestnej dopravy sú vystavení obyvatelia v mestách Trnava, Piešťany, Senica, Galanta a Holíč. Najväčšiemu hlukovému zaťaženiu zo železničnej dopravy sú vystavení obyvatelia v mestách Trnava, Galanta, Leopoldov a Cífer.

V PUM TTSK sa navrhujú projekty na zlepšenie kvality ovzdušia a hlukových pomerov na území miest a obcí, ale i na území celého regiónu napr. rekonštrukcia dopravných komunikácií, oprava miestnych komunikácií, rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek. Aj značná časť ostatných projektov súvisí so zlepšením kvality ovzdušia v celom regióne.

Negatívne vplyvy realizácie strategického dokumentu môžu súvisieť so záberom pôdy pre umiestnenie nových objektov dopravy (rozšírenie zastavaných plôch) a vplyvy na obyvateľstvo počas výstavby, ktoré sú však dočasného charakteru.

V dôsledku naplňovania a realizácie cieľov strategického dokumentu prostredníctvom konkrétnych projektov a opatrení sa predpokladá najmä zvýšenie plynulosti dopravy, zlepšenie podmienok v sídlach pre MHD a pre chodcov, zlepšenie podmienok v oblasti parkovania, skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry, čoho dôsledkom bude zníženie emisií z dopravy, zlepšenie kvality ovzdušia, zlepšenie hlukových pomerov, dosiahne sa úspora času pri presunoch v rámci jednotlivých sídiel i regiónov, čo v konečnom dôsledku prispeje i k zníženiu stresových situácií a zlepšeniu zdravotného stavu obyvateľov Trnavského regiónu.

S podmienkou realizácie účinných opatrení a dodržiavania platných limitov sa nepredpokladá závažný negatívny vplyv realizácie strategického dokumentu na dotknuté obyvateľstvo, naopak jeho realizácia bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo a jeho zdravotný stav.

Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice

Na západe susedí Trnavský kraj s Juhomoravským krajom (Česká republika) a s Dolným Rakúskom (Rakúsko) a na juhu so župou Komárom-Esztergom (Maďarsko).

Cezhraničné vplyvy strategického dokumentu ako celku na životné prostredie a verejné zdravie sa na základe výsledkov posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní nepredpokladajú. Potenciálne cezhraničné vplyvy môžu predstavovať iba jednotlivé stavby navrhované v rámci PUM TTSK, ktoré sa budú v prípade preukázania potreby posudzovať podľa štvrtej časti zákona o posudzovaní.

Takým projektom je napr. *Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR*. Táto stavba sa už v súčasnosti posudzuje podľa štvrtej časti zákona o posudzovaní pod názvom „*Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ*“. V procese posudzovania navrhovanej činnosti podľa tretej časti a štvrtej časti zákona o posudzovaní (EIA) Česká republika nepožadovala aktívnu účasť v medzištátnom procese posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie presahujúce štátne hranice za predpokladu, že bude v ďalšej príprave projektu stavba prerokovaná s orgánmi ochrany prírody Českej republiky.

V prípade, že budú v priebehu posudzovania vplyvov ďalších navrhovaných činností, identifikované predpokladané cezhraničné vplyvy na susedné štáty, bude sa postupovať v súlade s ustanovením § 40 zákona o posudzovaní.

Vzhľadom na charakter, lokalizáciu a dosah strategického dokumentu nepredpokladajú sa jeho významné negatívne vplyvy presahujúce štátne hranice.

Kumulatívne vplyvy

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že v posudzovanom strategickom dokumente výrazne prevyšujú ciele a opatrenia, ktoré v spolupôsobení s existujúcimi činnosťami, ktoré sú v ich dosahu prispievajú k celkovému zlepšeniu životného prostredia na území regiónu ako celku, vrátane vplyvov na obyvateľstvo a jeho zdravie. Pri navrhovaní nových komunikácií a zariadení dopravy sa zohľadňovali i ostatné súvisiace strategické materiály najmä z oblasti územného plánovania, dopravy a cestovného ruchu. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov možno predpokladať, že pozitívne vplyvy budú v evidentnej prevahe nad vplyvmi negatívnymi.

Charakter a rozsah kumulatívnych vplyvov strategického dokumentu budú závislé na charaktere, rozsahu a umiestnení konkrétnych projektov a budú podrobne identifikované a hodnotené v rámci posudzovania vplyvov navrhovaných činností na životné prostredie podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA).

X X X

Vplyvy strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy strategického posudzovania podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA) nie sú takého charakteru, že by spôsobili závažný negatívny vplyv na životné prostredie územia v jeho dosahu a ktoré by bránili jeho schváleniu.

Negatívne vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie predpokladané v etape strategického posudzovania, je možné zmierniť prípadne odstrániť realizáciou opatrení, uvedených v kapitole V. správy o hodnotení a realizáciou opatrení, ktoré vyplynú z

výsledkov posudzovania konkrétnych činnosti a projektov podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA), ktoré budú následne upresňované a realizované v etape povoľovania podľa osobitných predpisov za účasti environmentálnych orgánov a orgánov na ochranu zdravia.

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

Chránené územia, ktoré sa nachádzajú alebo zasahujú na územie Trnavského kraja možno rozdeliť do dvoch základných skupín:

- územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny,
- územia chránené podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách.

Vplyvy na územia chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z.

Medzi územia chránené podľa zákona č. 543/2002 Z. z., ktoré sa nachádzajú alebo zasahujú na územie Trnavského kraja možno zaradiť tieto územia (Zdroj: ŠOP SR“):

- územia európskej sústavy chránených území Natura 2000
 - chránené vtáčie územia
 - územia európskeho významu
- územia národnej sústavy chránených území
 - veľkoplošné chránené územia (CHKO)
 - maloplošné chránené územia - chránený areál (CHA), prírodná pamiatka (PP), prírodná rezervácia (PR), národná prírodná rezervácia (NPR), národná prírodná pamiatka (NPP)
 - chránené časti prírody

Vplyvy na územia európskej sústavy chránených území Natura 2000

Sústavu chránených území Natura 2000 tvoria dva typy území:

- chránené vtáčie územia (osobitne chránené územia (Special Protection Areas, SPA) – vyhlasované na základe smernice Rady 79/409/EHS) o ochrane voľne žijúceho vtáctva);
- chránené územia európskeho významu (osobitné územia ochrany (Special Areas of Conservation, SAC) – vyhlasované na základe smernice Rady 92/43/EHS o ochrane biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín).

Na území Trnavského kraja sa nachádza 10 chránených vtáčích území a 54 území európskeho významu.

Súčasťou posudzovania vplyvov PUM TTSK na životné prostredie bolo primerané posúdenie vplyvov tohto strategického dokumentu na územia sústavy chránených území Natura 2000 (štúdia „Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“, (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020).

Na základe výsledkov primeraného posúdenia možno konštatovať, že u žiadnej z navrhovaných stavieb zásobníka projektov PUM TTSK v etape strategického hodnotenia nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na predmety ochrany a integritu územia sústavy Natura 2000.

Z uvedeného vyplýva, že PUM TTSK nebude mať závažný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany sústavy Natura 2000.

Vplyvy na územia národnej sústavy chránených území

Na územie Trnavského kraja zasahujú štyri veľkoplošné chránené územia (CHKO Biele Karpaty, CHKO Dunajské luhy, CHKO Malé Karpaty, CHKO Záhorie).

Z maloplošných chránených území sa na riešenom území nachádza 89 chránených území z toho 28 CHA, 23 PP, 25 PR, 8 NPR, 1 NPP a 4 obecné chránené územia (OcCHU).

Z chránených častí prírody sa na území Trnavského kraja sa nachádza alebo zasahuje 175 mokradí národného, regionálneho a miestneho významu a tri mokrade medzinárodného významu (Dunajské luhy, Niva Moravy, Alúvium Rudavy). Chránené stromy sa nachádzajú na 34 lokalitách.

Uvedené skutočnosti o lokalizácii a rozsahu chránených území na území Trnavského kraja bude potrebné zohľadniť pri príprave navrhovaní stavieb, zariadení a činnosti, ktoré sa navrhujú v rámci naplnenia cieľov PUM TTSK. Dopravné stavby bude potrebné umiestňovať takmer výhradne a podľa možnosti len mimo chránených území.

Na základe informácii, ktoré boli k dispozícii v etape strategického hodnotenia, sa závažné negatívne vplyvy na územia chránené podľa zákona č. 543/2000 chránené územia národnej sústavy chránených území nepredpokladajú.

Vplyvy na územia chránené podľa zákona č.364/2004 Z. z.

Priamo do územia Trnavského kraja zasahuje jedna chránená vodohospodárska oblasť (ďalej len CHVO“) podľa § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. a zákona č. 305/2018 Z. z. - CHVO Žitný ostrov a ochranné pásma vodárenských zdrojov podľa § 32 zákona č. 364/2004 Z. z.

Do zoznamu vodohospodársky významných tokov je zaradených viacero vodných tokov, ktoré pretekajú územím Trnavského kraja (napr. Dunaj, Malý Dunaj, Váh, Horná Blava, Horný a Dolný Dudváh, Parná, Ronava, Dubová, Biskupický kanál a ďalšie) vodárenské vodné toky územím kraja nepretekajú.

Podľa Prílohy č. 1 k nariadeniu vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti sú územia takmer všetkých obcí Trnavského kraja zaradené medzi zraniteľné oblasti.

Vzhľadom na počet a charakter projektov navrhovaných v PUM TTSK za účelom splnenia stanovených cieľov a vzhľadom na citlivosť územia sa zásahy do území chránených podľa zákona č. 364/2004 Z. z. jednoznačne nevyklúčujú.

x x x

Závažné negatívne vplyvy PUM TTSK na chránené územia sa základe jeho hodnotenia podľa druhej časti zákona č. 24/2006 Z. z. nepredpokladajú.

Predpokladané vplyvy identifikované v etape posudzovania strategického dokumentu (SEA) budú upresnené v etape posudzovania navrhovaných činnosti podľa tretej časti zákona č.24/2006 Z. z. (EIA) a na základe posúdenia budú v prípade preukázania potreby prijaté účinné opatrenia vrátane kompenzačných opatrení.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania

Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi v jeho dosahu na národnej, regionálnej a lokálnej úrovni, úroveň spracovania správy o hodnotení, stanovísk dotknutých subjektov výsledku verejného prerokovania a konzultácií a za súčasného stavu poznania

s a o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu „**Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja**“ za podmienky zohľadnenia a realizácie odporúčaní uvedených v kapitole VI./3 tohto záverečného stanoviska s tým, že jednotlivé projekty, vyplývajúce z PUM TTSK, ktoré dosiahnu prahové hodnoty podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z. z., budú dôsledne posúdené z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) pred ich schválením alebo povolením podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaná variant

Na schválenie sa odporúča návrh „Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“, vo variante ktorý bol posudzovaný z hľadiska vplyvov na životné prostredie a upravený podľa relevantných pripomienok, predložených počas procesu posudzovania podľa zákona o posudzovaní.

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

Z výsledkov procesu posudzovania podľa zákona nevyplynuli požiadavky na zásadne prepracovanie alebo dopracovanie posudzovaného návrhu strategického dokumentu. Opodstatnené pripomienky z procesu posudzovania na čiastočnú úpravu PUM TTSK (*pozri stanoviská a vyjadrenia k akceptovaniu požiadaviek uvedené v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska*) je potrebné zohľadniť pri vypracovaní konečnej verzie návrhu PUM TTSK.

Sú to najmä tieto pripomienky a požiadavky:

- Pri zmenách týkajúcich sa požiarnej ochrany žiadame predložiť projektovú dokumentáciu na odsúhlasenie. Požiadavky na obsah a rozsah projektovej dokumentácie predkladanej k stavebnému konaniu sú stanovené v § 9 vyhlášky MŽP SR č. 453/2002 Z. z, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona. (*Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trnave*).
- do relevantných opatrení je potrebné názov opatrenia „Obchvaty na ceste I/51 a úseku Bínovce – Trnava“ nahradiť opatrením „Obchvaty na ceste I/51 v úseku Trstín – Trnava“ (*OÚ Trnava, OCDPK*).
- Do pozornosti dávame materiál Štúdia realizovateľnosti „I/51 161 Hranica SR/ČR – Holíč-Senica – Trnava – Hrnčiarovce nad Párnou“ objednávateľa Slovenská správa ciest Bratislava. Jej výsledok stanovuje a odporúča najvhodnejšie riešenie úprav a rekonštrukcií ciest I/51, I/61, s ohľadom na technicko-ekonomické kritériá, a vplyvy na životné prostredie a požiadavky dotknutých orgánov a organizácií (*OÚ Trnava, OCDPK*);

- Pri dopracovaní PUM TTSK zohľadniť požiadavky mesta Hlohovec (*pozri vyjadrenia k akceptovaniu požiadaviek uvedené v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska*).
- V ďalších stupňoch projektovej prípravy dôsledne vyhodnotiť environmentálne riziká súvisiace s projektmi vodnej infraštruktúry (Vážske prístavy, Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sered', Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sered' – Trenčín, Vodná cesta Dunaj-Odra-Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja, Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn/Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava) – reakcia na požiadavky WWF Slovensko, o.z. (*pozri vyjadrenia uvedené v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska*).

Na prevenciu, zmierňovanie, odstraňovanie a kompenzáciu predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie sa na základe identifikácie predpokladaných vplyvov v etape posudzovania strategického dokumentu odporúčajú pre etapu ďalšieho rozpracovania, posudzovania, etapu povoľovania a etapu následnej realizácie tieto opatrenia:

Všeobecné opatrenia

1. Zabezpečiť, aby sa počas rozpracovania a realizácie cieľov PUM TTSK prísne dodržiavali všetky súvisiace všeobecne záväzné právne predpisy z oblasti ochrany životného prostredia, ochrany zdravia a bezpečnosti obyvateľov regiónu.
2. Nové zariadenia dopravy navrhované v rámci PUM TTSK je možné umiestniť a realizovať na území regiónu len, ak budú v súlade s ÚPN regiónu Trnavského samosprávneho kraja v platnom znení.
3. Zmeny a doplnky ÚPN regiónu Trnavského samosprávneho kraja, ktoré si v prípade potreby vyžiada naplnenie stanovených cieľov PUM TTSK posúdiť podľa druhej časti zákona o posudzovaní.
4. Zabezpečiť zisťovacie konanie a v prípade potreby i posudzovanie vplyvov na životné prostredie na úrovni konkrétnych projektov podľa zákona o posudzovaní tak, aby bola zabezpečená optimalizácia zvolených riešení a ich lokalizácie, výber environmentálnych technológií, časovej a vecnej následnosti jednotlivých realizačných krokov, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov realizovaných projektov.
5. Pri rozhodovaní o výbere projektov dôsledne sledovať aspekt trvalej udržateľnosti a vyváženosť krátkodobých a dlhodobých vplyvov a zároveň vyváženosť lokálnych, regionálnych a celonárodných prínosov projektu. Pri výbere projektov zohľadňovať najmä:
 - princípy ochrany prírody a krajiny;
 - aspekt udržateľnosti projektu;
 - vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických vplyvov;
 - vyváženosť lokálnych a regionálnych vplyvov projektov;
 - finančnú realizovateľnosť aktivity a efektívnosť vynaložených finančných prostriedkov.
6. Pri príprave projektov vytvoriť podmienky na dialóg medzi expertmi, navrhovateľmi projektov, samosprávou a verejnosťou.
7. Predpokladané vplyvy identifikované v procese strategického hodnotenia PUM TTSK zohľadniť pri navrhovaní a posudzovaní konkrétnych projektov.
8. Pri návrhu lokalizácie konkrétnych projektov minimalizovať zábery pôdy a zohľadňovať všetky environmentálne pomery a potreby dotknutého územia.

9. V prípade nevyhnutných zásahov do chránených území, chránených druhov a ich biotopov realizovať zmierňujúce, prípadne kompenzačné opatrenia podľa platných predpisov a po dohode s príslušnými orgánmi a organizáciami ochrany prírody.
10. Nevyhnutné zábery zelených plôch a likvidáciu drevín v dôsledku výstavby dopravných zariadení bezvýhradne kompenzovať náhradnou výsadbou a zriadením nových zelených plôch na dotknutom území v súlade so súvisiacimi predpismi.
11. Pri návrhoch projektov zohľadniť požiadavky vyplývajúce zo záväznej časti ÚPN regiónu Trnavského samosprávneho kraja a ÚPN dotknutých obcí.
12. Sledovať a vyhodnocovať vplyvy PUM TTSK na životné prostredie v rámci systému monitorovania a hodnotenia navrhovaného v rámci strategického dokumentu, po doplnení environmentálnych ukazovateľov. Ak sa zistí, že skutočné vplyvy spôsobené implementáciou strategického dokumentu na životné prostredie sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, obstarávateľ je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie.
13. Zabezpečiť aby sa počas realizácie PUM TTSK dodržiavali príslušné ustanovenia všeobecne záväzných právnych predpisov najmä zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny; zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách, zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší, zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov; zákona č. 49/2002 o pamiatkovej starostlivosti a ďalších súvisiacich predpisov.

Pre etapu posudzovania vplyvov navrhovaných činností podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA) sa odporúča zohľadniť tieto opatrenia, ktoré vyplynuli z posudzovania vplyvov strategického dokumentu podľa druhej časti zákona o posudzovaní (SEA):

Protihlukové opatrenia

- Znížiť intenzitu dopravy - napr. formou zavedenia mýtného systému, podporou verejnej hromadnej dopravy a integrovaných dopravných systémov, formou parkovísk P+R, obmedzenia vjazdov nákladnej dopravy do zastavaných území, elimináciou ťažkej nákladnej dopravy v dopravnom prúde, zatraktívením hlavných dopravných trás (napr. znížením poplatkov za ich používanie, príp. odstránením poplatkov), realizáciou obchvatov zastavaných území.
- Realizovať nízkoohlučné povrchy - povrchy, ktorých konštrukcia výraznejšie prispieva k eliminácii hluku pri styku kolesa s vozovkou oproti štandardne používaným povrchom.
- Obmedziť a kontrolovať najvyššiu povolenú rýchlosť - obmedzenie rýchlosti je možné realizovať pomocou dopravného značenia a kontrolovať, napr. pomocou úsekového merania rýchlosti so sankčnými opatreniami.
- Zabezpečiť plynulosť dopravného prúdu - ovplyvnenie plynulosti dopravného prúdu je možné na základe inteligentných dopravných systémov pri využití napr. dynamických dopravných značení.
- Znížiť emisné parametre vozidiel - v rámci prevádzky preferovať, resp. zvýhodňované, vozidlá s nižšími akustickými parametrami.
- Realizovať protihlukové opatrenia - akusticky nepriezvučne prekážky (napr. protihlukové steny, zemné valy, gabionové konštrukcie, protihlukové steny kombinované so zeleňou, polovegetačné steny, zemné valy kombinované so stenou, hmotné objekty), realizácia a

vedenie dopravných trás v tuneloch, zvýšenie vzduchovej nepriezvučnosti najslabších prvkov (okien) obvodového plášťa chránených budov.

- Rekonštruovať a modernizovať železničné trate – nahrádzať železničné zvršky a spodky a doplniť prvky znižujúce akustické emisie (napr. celogumové podložky, koľajové a koľajnicové absorbéry).
- Inštalovať protihlukové prvky – doplniť železničné trate o prvky znižujúce akustické emisie (napr. podkladané celogumové pásy, koľajové a koľajnicové absorbéry, odhlučňovacie systémy pre žliabkové koľaje).
- Realizovať pravidelnú údržbu železničných tratí – napr. strojne brúsenie vlnovitosti a reprofilácia koľajníc, oprave geometrickej polohy koľaje, zváranie prevádzkou opotrebovaných koľajníc a koľajových konštrukcií, výmena koľajníc a koľajových konštrukcií.
- Znižovať rýchlosť železničných súprav - zníženie najvyššej povolenej rýchlosti železničných súprav v závislosti od dodržania princípu bezpečnosti tejto dopravy a grafikonu.
- Obmieňať vozový park – zavádzať najlepšie dostupné technológie.

Ochrana kvality ovzdušia

- Znížiť intenzitu dopravy - rozložením dopravného prúdu na viac komunikácií, čiastočné presmerovanie mimo sídla, zvýšenie plynulosti dopravy.
- Zvýšiť frekvenciu údržby a čistenia komunikácií - hlavne v okolí priemyselných areálov (dostatočná početnosť čistenia vozoviek samozbernými vozidlami s tlakovou vodou), presmerovať časť nákladnej kamiónovej dopravy, do železničnej prepravy.
- Realizovať vhodne navrhnutú zelenú infraštruktúru - pozdĺž dopravných komunikácií a stavieb.

Ochrana klimatických podmienok

- Realizovať opatrenia na zadržiavanie vody v krajine v súvislosti s prevádzkovaním dopravných stavieb.
- Podporovať zavedenie dopravy na alternatívny pohon.
- Realizovať vhodne navrhnutú zelenú infraštruktúru pozdĺž dopravných stavieb.

Ochrana prírody a krajiny

- Rešpektovať a chrániť mokrade národného, regionálneho a lokálneho významu a podporovať obnovu zaniknutých mokradí.
- Rešpektovať existujúce a navrhované biocentrá a biokoridory v rámci plánovania nových dopravných koridorov a stavieb a v maximálnej miere rešpektovať celkovú kostru ekologickej stability krajiny.
- Obmedzovať regulácie a meliorácie pozemkov v súvislosti s plánovaním a výstavbou nových dopravných koridorov a stavieb, predovšetkým pozemkov v kontakte s chránenými úzermi a mokradami.
- Zabezpečiť plánovanie dopravných trás, resp. prekládok, tak, aby v maximálnej možnej miere ostal zachovaný krajinný ráz a ostali zachované ostrovčekovité fragmenty s pôvodnou prirodzenou vegetáciou.

- Podporovať využitie neobhospodarovaných plôch na realizáciu krajinotvorných prvkov a prvkov ÚSES.
- Zabezpečiť šetrný prístup k vodným, mokradovým a luhovým spoločenstvám, brehovým porastom, odstraňovať migračné prekážky ťahu rýb.
- Nevyhnutné zásahy do chránených území a lokalít Natura 2000 realizovať podľa príslušných ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spolupráci s orgánmi ochrany prírody.
- Navrhovať a realizovať opatrenia zabráňujúce kolíziám zveri s vozidlami (zábrany pre obojživelníkov, priepustky, zelené mosty, oplatenie komunikácií, pachové ohradníky a pod.) pri výstavbe novej dopravnej infraštruktúry, resp. pri jej modernizácii.

Ochrana vôd

- Zabezpečiť dôsledne dodržanie súvisiacich zákonných ustanovení na ochranu povrchových vôd a podzemných vôd najmä zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov a zákona č. 7/2010 o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov.
- Pri zásahoch do územia CHVO Žitný ostrov postupovať podľa zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zabezpečiť účinnejšiu ochranu povrchových vôd a podzemných vôd, ochranu podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie a obnovy zásob povrchových vôd a podzemných vôd.
- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na povrchové a podzemné vody.
- Vody z povrchového odtoku (zrážkové vody) odvádzať tak, aby boli čo najmenej ovplyvnené odtokové pomery územia a kvalita povrchových a podzemných vôd. V odôvodnených prípadoch zabezpečiť hydrogeologický prieskum, a na základe jeho výsledkov stanoviť konkrétne ochranné a kompenzačné opatrenia.
- Rešpektovať ochranu vodných tokov a brehových porastov.
- V záplavových územiach zabezpečiť, aby nedochádzalo k zhoršovaniu odtokových pomerov na území počas povodňových prietokov.

Ochrana pôdy

- Minimalizovať trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskej pôdy, predovšetkým záber najkvalitnejšej pôdy v dotknutom katastrálnom území.
- Minimalizovať zábery a zásahy do lesných pozemkov.
- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na pôdy.
- Na umiestnenie dopravných zariadení využívať podľa možnosti plochy brownfields.

Ochrana horninového prostredia

- Pri návrhu a realizácii navrhovaných činností zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a iných svahových deformácií.
- V prípade potreby (podľa charakteru navrhovanej činnosti a jej lokalizácie) v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie zabezpečiť inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum a pod.

- Stavby navrhované v tesnej blízkosti svahových deformácií na úrovni projektu trasovať, ak je to možné, mimo uvedené územia, prípadne ich umiestnenie preveriť inžiniersko-geologickým prieskumom.
- Vhodnosť a podmienky stavebného využitia územia s výskytom stredného až vysokého radónového rizika 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 Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 98/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obmedzovaní ožiarenia pracovníkov a obyvateľov z prírodných zdrojov ionizujúceho žiarenia.

Odpady

- Pri realizácii a prevádzke navrhovaných činností postupovať podľa príslušných ustanovení všeobecne záväzných právnych predpisov v oblasti odpadového hospodárstva, najmä zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.
- Pri nakladaní s odpadmi zabezpečiť prednostne ich zhodnocovanie pred zneškodňovaním.

Kultúrne pamiatky

- Pri realizácii navrhovaných činností vylúčiť negatívny zásah do kultúrnych pamiatok; dbať pritom na podmienky ochrany vyplývajúce zo zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.
- V prípade možného stretu s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, pamiatkovou zónou, pamiatkovou rezerváciou, prípadne s archeologickou lokalitou rešpektovať právny rámec ochrany pamiatok a ochrany archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov a ďalších súvisiacich predpisov.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Strategický dokument „Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja“ bol predložený na posúdenie v jednom variante riešenia, ktorý bol porovnávaný s nulovým variantom tzn. variantom stavu, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal. Navrhovaný variant bol výsledkom konsenzu jednotlivých pracovných skupín a zohľadnenia opodstatnených pripomienok v rámci jeho prípravy a prerokovania.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe oznámenia, stanovísk k oznámeniu, rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení výsledkov verejného prerokovania, odborného posudku a výsledkov konzultácií.

Pri hodnotení vplyvov na životné prostredie a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení § 14 zákona o posudzovaní.

Pri odporúčaní schválenia strategického dokumentu sa brali do úvahy predpokladané environmentálne, sociálne a hospodárske vplyvy na národnej úrovni ako aj vplyvy na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia (napr. horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy, pôdu, miestnu klímu, ovzdušie, povrchové a podzemné vody, hlukovú situáciu a ďalšie fyzikálne a biologické faktory, na genofond, biodiverzitu, ekologickú stabilitu, územia chránené podľa osobitných predpisov vrátane území Natura 2000, krajinu, územný systém ekologickej stability, obyvateľstvo a jeho zdravie, na kultúrne a historické pamiatky, paleontologické a archeologické náleziská, kultúrne hodnoty nehmotnej povahy a využívanie zeme).

Prínosom realizácie PUM TTSK bude najmä:

- zlepšenie prepojenia medzi regiónmi na lokálnej i medzinárodnej úrovni;
- zlepšenie životných podmienok a kvality života v dotknutých obciach odklonením dopravy mimo zastavaného územia;
- zlepšenie plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a zníženie nehodovosti;
- zníženie spotreby palív, zníženie emisii škodlivých látok z dopravy do ovzdušia;
- zníženie dôsledkov tvorby hluku a jeho vplyvu na obyvateľstvo odklonením trasy od obývaných území a realizáciou protihlukových opatrení;
- priblíženie oblastí cestovného ruchu;
- zlepšenie podmienok tranzitnej a regionálnej dopravy vrátane prepravy tovaru;
- zníženie opotrebovania vozidiel v dôsledku skvalitnenia technického stavu cestných komunikácií;
- strategicky skvalitnenie dopravy prispeje ku konkurencieschopnosti Slovenska a zároveň k jeho trvalo udržateľnému rozvoju.

Pri dobudovaní dopravnej infraštruktúry je potrebné, tak ako i u iných činnosti zobrať do úvahy i možné negatívne vplyvy na životné prostredie počas výstavby a prevádzky to najmä:

- trvalý a dočasný záber pôdy;
- zásahy do horninového prostredia počas výstavby;
- produkcia emisií z výfukových plynov (pri rekonštrukcií i zníženie);
- vplyv na povrchové vody (premostenie tokov, budovanie prekážok) a podzemné vody;
- vplyv na kvalitu pôdy v okolí komunikácie;
- fragmentácia územia, poľnohospodárskych a lesných pozemkov, vrátane chránených území;
- vplyv na faunu, flóru a ich biotopy;
- prerušenie migračných koridorov (hydrických i terestrických);
- zraňovanie a usmrcovanie voľne žijúcich živočíchov;
- šírenie nepôvodných (inváznych) druhov flóry a fauny;
- svetelné znečistenie;
- vplyv na krajinnú scenériu;
- zmena hlukových pomerov v dotknutom území a ďalšie.

Negatívne vplyvy PUM TTSK súvisiace so skvalitnením dopravy nie sú takého charakteru, ktoré by nebolo možné zmierniť alebo odstrániť účinnými opatreniami, ktoré vyplynú okrem iného i z posúdenia vplyvov konkrétnych projektov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní (EIA).

Z výsledkov posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa druhej časti zákona (SEA) vyplynulo, že návrh PUM TTSK v posudzovanom variante je prijateľný z hľadiska predpokladaných vplyvov (negatívnych i pozitívnych) na životné prostredie.

V rámci procesu posudzovania sa preukázal potenciál pozitívnych vplyvov PUM TTSK na životné prostredie za predpokladu realizácie preventívnych opatrení a zabezpečenia monitoringu environmentálnej optimálnosti a jej implementácie na úrovni konkrétnych projektov.

5. Návrh monitoringu

Podľa § 16 ods. 1 zákona o posudzovaní sú obstarávateľ a rezortný orgán povinní zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie, prípadne použiť na tento účel existujúci monitoring, aby sa predišlo zdvojovaniu monitorovania.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bude podľa § 16 ods. 2 zákona o posudzovaní spočívať v

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

Monitorovanie vplyvov súvisiacich s dopravou je potrebné realizovať prostredníctvom merateľných indikátorov na národnej a regionálnej úrovni. Okrem ukazovateľov ekonomicko-sociálnych je potrebné dôsledne sledovať vplyv strategického dokumentu i prostredníctvom indikátorov environmentálnych.

Do súboru environmentálnych indikátorov pre monitorovanie vplyvov dopravy sa navrhuje zaradiť napr.:

- znečistenie ovzdušia v dôsledku dopravy,
- hluková záťaž z dopravy,
- kvalita povrchových a podzemných vôd,
- trvalé zábery pôdy na nové komunikácie a zariadenia dopravy (v ha a podľa kultúr),
- kvalita pôdy na dotknutých pozemkoch,
- výskyt chránených druhov rastlín a živočíchov,
- overenie, druhovej diverzity dotknutého územia,
- počet projektov súvisiacich s dopravou, posúdených podľa zákona o posudzovaní,
- plnenie podmienok vyplývajúcich z tohto záverečného stanoviska OÚ Trnava k strategickému dokumentu, podľa zákona o posudzovaní.

Monitorovací systém vplyvov na životné prostredie bude pozostávať zo zberu údajov, uchovávaní údajov a vypracovania hodnotiacich správ.

Ak obstarávateľ na základe výsledkov monitorovania zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň v prípade potreby zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

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

Environmentálne aspekty sú integrálnou súčasťou návrhu strategického dokumentu PUM TTSK, pretože ciele a navrhované opatrenia sú priamo zamerané na zohľadnenie a riešenie environmentálnych problémov.

Cieľom strategického environmentálneho hodnotenia bolo posúdiť predpokladané vplyvy PUM TTSK na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a navrhnúť také opatrenia, ktoré budú negatívne vplyvy eliminovať a minimalizovať.

Výsledok posudzovania bude zohľadnený pri úprave strategického dokumentu pred jeho schválením. Návrh vhodných environmentálnych indikátorov na monitorovanie implementácie strategického dokumentu a navrhnuté opatrenia na jeho realizáciu sú zárukou, že vplyvy na životné prostredie budú kontrolované a minimalizované priebežne spolu s implementáciou strategického dokumentu.

Návrh PUM TTSK bol predložený na posúdenie v jednom variantne riešenia. Pri vypracovaní návrhu strategického dokumentu sa okrem iného zvažovali viaceré varianty zohľadňujúce ciele a geografický rozmer a hľadali sa najvhodnejšie riešenia, ktoré boli zapracované do konečného návrhu strategického dokumentu.

Podľa § 15 ods. 1 zákona o posudzovaní sa musí pri príprave a schvaľovaní strategického dokumentu prihliadať na existenciu aj obsah záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu a najmä na podmienky prijatia strategického dokumentu.

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

Obstarávateľ zverejní stanoviská a pripomienky uplatnené k návrhu strategického dokumentu, pričom uvedie, ako ich zohľadnil a zapracoval do tohto návrhu, ako zohľadnil obsah a závery správy o hodnotení, ako zohľadnil dôsledky schválenia strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie, a uvedie dôvody na zvolenie konkrétnej alternatívy strategického dokumentu.

Schvaľujúci orgán nemôže bez záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu schváliť strategický dokument, ktorý je predmetom posudzovania. Schvaľujúci orgán je povinný vziať do úvahy výsledky účasti verejnosti, a to najmä stanoviská verejnosti, výsledky konzultácií a verejného prerokovania s verejnosťou, vznesené pripomienky verejnosti.

Obstarávateľ doručí schválený strategický dokument, ktorému predchádzalo posudzovanie podľa zákona, spolu s príslušnými informáciami podľa ustanovení zákona o posudzovaní príslušnému orgánu a zároveň ho zverejní na svojom webovom sídle alebo iným spôsobom v mieste obvyklým.

Príslušný orgán zverejní schválený strategický dokument na webovom sídle MŽP SR najneskôr do piatich dní od jeho doručenia.

K správe o hodnotení bolo predložených 10 písomných stanovísk z toho 5 stanovísk bez pripomienok a požiadaviek. Vyhodnotenie zohľadnenia stanovísk predložených k správe o hodnotení je uvedené v časti III/6 tohto záverečného stanoviska.

Časť požiadaviek a pripomienok vyplývajúcich z predložených stanovísk malo formálny a všeobecný charakter, niektoré pripomienky sa týkali doplnenia návrhu strategického dokumentu (mesto Hlohovec), časť pripomienok, ktoré súviseli s vplyvom strategického dokumentu na životné prostredie sa zohľadnili v rámci opatrení uvedených v kapitole VI/3 tohto záverečného stanoviska.

Najrozsiahlejšie bolo stanovisko WWF Slovensko, o.z. (*pozri stanovisko a vyhodnotenie akceptovania v kapitole III/6*). Ich požiadavky a pripomienky boli v etape vypracovania odborného posudku predložené na vyjadrenie spracovateľovi správy o hodnotení. Jeho vyjadrenie je uvedené v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska. Podstatná časť požiadaviek WWF Slovensko, o.z. sa týkala vodnej dopravy, konkrétne Vážskej vodnej cesty a vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe). WWF Slovensko, o.z. požaduje vyradenie opatrení súvisiacich s budovaním Vážskej vodnej cesty a vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe z posudzovaného materiálu – PUM TTSK. Uvedené vodné cesty sú súčasťou „*Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN)*“, ktorá bola podpísaná v Helsinkách 24. júna 1997. Vláda Slovenskej republiky s dohodou vyslovila súhlas uznesením č. 246 z 8. apríla 1997.

Prezident Slovenskej republiky dohodu ratifikoval 22. decembra 1997. Dohoda nadobudla platnosť 26. júla 1999. Obstarávateľ posudzovaného strategického dokumentu - TTSK nie je oprávnený uvedenú dohodu na území regiónu neakceptovať, alebo meniť.

Ďalšie pripomienky WWF Slovensko, o.z., sa týkajú spochybňovania predpokladaných vplyvov identifikovaných v etape strategického posudzovania (SEA), a dožadovania sa podrobnosti o vplyvoch na životné prostredie, ktoré bude možné identifikovať až v etape posudzovania konkrétnych projektov podľa tretej časti zákona o posudzovaní (EIA). Podrobnejšie pozri vyjadrenia v kapitole III/6 tohto záverečného stanoviska

Za konzultácie (tzn. výmenu názorov) smerujúce k začleneniu environmentálnych aspektov do strategického dokumentu možno považovať aj zverejnenie návrhu strategického dokumentu, rozsahu hodnotenia, správy o hodnotení na webových sídlach obstarávateľa a MŽP SR (www.enviroportal.sk), ich pripomienkovanie a verejné prerokovanie.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategického dokumentu

Podľa § 6a zákona o posudzovaní je dotknutou verejnosťou pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením.

Medzi dotknutú verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov patrí: fyzická osoba staršia ako 18 rokov, právnická osoba, občianska iniciatíva podľa odseku 3.

Podľa § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní 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 zákona o posudzovaní, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

Čo sa týka práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2, zákona o posudzovaní, ktoré je uvedené v § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní možno konštatovať, že podľa zákona o posudzovaní má takéto právo v SR celá verejnosť v najširšom slova zmysle.

V prípade posudzovania vplyvov PUM TTSK podľa zákona o posudzovaní možno za dotknutú verejnosť považovať WWF Slovensko, o. z., Medená 101/5, Bratislava, ktoré predložilo stanovisko k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu, čím prejavilo záujem o prípravu strategického dokumentu pred jeho schválením.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Trnava

odbor starostlivosti o životné prostredie

oddelenie ochrany vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja

Ing. Martin Pullmann, vedúci oddelenia

v súčinnosti s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave

2. Potvrdenie správnosti údajov

Okresný úrad Trnava

odbor starostlivosti o životné prostredie

Ing. Rudolf Kormúth, vedúci odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Trnava 08. 12. 2020