Doložka vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie

Podľa prílohy č.7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov

I. Základné údaje o strategickom dokumente

Názov: Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 6.0) v súvislosti s úpravou vybraných prioritných osí (ďalej takisto „OPII“).

1. Hlavné ciele

Globálnym cieľom OPII je podpora trvalo udržateľnej mobility, hospodárskeho rastu, tvorby pracovných miest a zlepšenie podnikateľského prostredia prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry, rozvoja verejnej osobnej dopravy a rozvoja informačnej spoločnosti. Investície z OPII budú slúžiť prioritne na vypĺňanie medzier a chýbajúcich dopravných spojení v základnej infraštruktúre na národnej a cezhraničnej úrovni s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickejšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru. V oblasti rozvoja informačnej spoločnosti by mali investície prispieť k zlepšovaniu kvality a prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zvýšeniu ich využívania.

Z hľadiska pridelenej alokácie je OPII najväčším operačným programom v programovom období 2014 – 2020 na Slovensku. Pre OPII bolo vyčlenených cca 4,646 mld. EUR. Z uvedenej sumy je pre dopravnú časť OPII vyčlenených 3,697 mld. EUR. Na podporu rozvoja informačnej spoločnosti smeruje 927 mil. EUR .

Predmetom revízie je úprava a doplnenie obsahovej náplne vybraných prioritných osí operačného programu, konkrétne Prioritnej osi 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE), Prioritnej osi 5 – Železničná infraštruktúra, Prioritnej osi 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE) a Prioritnej osi 7 – Informačná spoločnosť.

Navrhovanou zmenou OPII dochádza k úprave cieľov (špecifický cieľ 4.1), doplneniu nového špecifického cieľa 5.3, ako aj k potrebe posúdiť nové aktivity z hľadiska ich vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov. Ciele programu na naplnenie stratégie Únie na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu zostávajú bez zmeny.

Navrhovaná Zmena OPII nemá vplyv na informácie poskytnuté v Partnerskej dohode SR 2014 - 2020 v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. a) bodmi iii), iv) a vi) všeobecného nariadenia. Schválenie Zmeny OPII tak nemá vplyv na potrebu úpravy Partnerskej dohody SR 2014 - 2020.

2. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

Strategické dokumenty a politiky EÚ

- Európa 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu
- Strategické usmernenia Spoločenstva
- Legislatíva ES v oblasti kohéznej politiky
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel hospodárskej súťaže
- Legislatíva ES v oblasti verejného obstarávania
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel ochrany a zlepšovania životného prostredia
- Legislatíva ES v oblasti pravidiel rovností príležitostí, rodovej rovnosti a nediskriminácie
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, KOM (2011) 144 v konečnom znení
- Dohoda AGR (European Agreement on Main International Traffic Arteries) - (1983)
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízko uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení
- 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

Strategické dokumenty a politiky SR

- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) - so zmenami a doplnkami záväznej a smernej časti z roku 2011 (KURS 2011)
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2016 – 2020
- Národný program reforiem Slovenskej republiky (na rok 2017)
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020
- Národná koncepcia informatizácie verejnej správy
- Strategický dokument pre oblasť rastu digitálnych služieb a oblasť infraštruktúry prístupovej siete novej generácie (2014 – 2020)
- Územno-plánovacia dokumentácia veľkých územných celkov a obcí

Ostatné národné, sektorové strategické materiály

- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry
- Koncepcia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky (a jej aktualizácia)
- Generálny program implementácie NAIADES v SR
- Aktualizovaná koncepcia rozvoja verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo
- Národná pozícia k Stratégii EÚ pre dunajský región
- Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou

II. Opis priebehu prípravy a posudzovania

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a posudzovania.

1. Oznámenie o strategickom dokumente bolo zverejnené podľa § 17 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. dňa 17. 12. 2018 na internetovej stránke www.enviroportal.sk

2. Vydanie rozhodnutia zo zisťovacieho konania o ďalšom posudzovaní podľa § 17 a § 57 zákona č. 24/2006 Z. z. zo dňa 28.1.2019

3. Rozsah hodnotenia strategických dokumentov určený podľa § 17 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z. z. dňa 8. 02. 2019 s prihliadnutím na stanoviská doručené k oznámeniu o strategickom dokumente.

4. Dňa 14. 02. 2018 bola zverejnená informácia o rozsahu hodnotenia a možnosti zasielania písomných pripomienok.

5. Správa o hodnotení bola vypracovaná v júni 2019.

6. Správa o hodnotení strategického dokumentu bola zverejnená na internetovej stránke www.enviroportal.sk dňa 05. 06. 2019.

7. Doplnenie správy o hodnotení strategického dokumentu bolo zverejnené na internetovej stránke www.enviroportal.sk dňa 10. 07. 2019.

8. Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu v súlade s § 11 a § 17 zákona sa uskutočnilo dňa 19. júna 2019 na Ministerstve dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava v zasadacej miestnosti č. 5 na 1. poschodí v čase o 15.00 hod

9. Odborný posudok bol vypracovaný 08/2019

2. Stanoviská predložené k správe o hodnotení strategického dokumentu na vládnej úrovni a ich vyhodnotenie (akceptované, neakceptované).

K správe o hodnotení boli doručené nasledovné stanoviská od slovenských účastníkov konania.

Asociácia odborových zväzov dopravy, pôšt a telekomunikácií, list č. 16/2019-A zo dňa 09.07.2019

- Bez pripomienok

Mesto Vysoké Tatry (Ing. Zuzana Hlavatá), email zo dňa 17.06.2019

- Bez pripomienok

Ministerstvo financií Slovenskej republiky, sekcia európskych fondov, list č. MF/013944/2019-522 zo dňa 18.06.2019

- Bez pripomienok

- Mimo posudzovania dokumentu v zmysle vyššie uvedeného zákona upozorňuje, že v ďalšom procese je potrebné dopracovať doložku vybraných vplyvov s tým, že zmena operačného programu bude zabezpečená v rámci stanovených limitov rozpočtu verejnej správy na príslušný rozpočtový rok.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, sekcia štrukturálnych fondov EÚ, odbor riadenia operačných programov a metodiky, list č. 18335/2019-2211-36587 zo dňa 14.06.2019

- Bez pripomienok

Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, list č. MK-3570/2019-432/8514 zo dňa 24.06.2019

- Bez pripomienok

Úrad správy majetku štátu Ministerstva obrany Slovenskej republiky, list č. ÚSMŠ-13-47/2019 zo dňa 20.06.2019

- Bez pripomienok

Ministerstvo pôdohospodárska a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, sekcia programov regionálneho rozvoja, č. z. 27560/2019, č. s. 324/2019-921 zo dňa 14.06.2019

- Bez pripomienok

Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky, sekcia fondov EÚ, list č. 31276/2019 zo dňa 12.06.2019

- Bez pripomienok

Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky, sekcia štrukturálnych fondov EÚ, list č. 2019/12497:2-A 1440 zo dňa 18.06.2019

- Bez pripomienok

Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, sekcia európskych programov a projektov, list č. S02892-2019-ORPKA83 zo dňa 11.06.2019

- Bez pripomienok

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, list č. 3753/2019-1.7/ac zo dňa 03.07.2019

- V environmentálnej dokumentácii pre strategický dokument (Správa o hodnotení) v kapitole *V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie* nie sú v podkapitole *V.2* uvedené opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu z hľadiska vôd pre *Prioritnú os 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)* a *Prioritnú os 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE).* Na základe uvedeného žiada MŽP SR o doplnenie chýbajúcich informácii do 5 pracovných dní od doručenia výzvy.

Akceptované. Uvedené opatrenia boli doplnené do správy o hodnotení, doplnená správa bola predložená listom č.05562/2019/SRP/55800 zo dňa 08.07.2019.

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí, odbor európskych politík 1, list č. 030904/2019-OKEP-0092235 zo dňa 18.06.2019

- Bez pripomienok

Úrad Košického samosprávneho kraja, list č. 2403/2019/ORRUPZP/23096 zo dňa 26.06.2019

- Bez pripomienok

Úrad Prešovského samosprávneho kraja, odbor regionálneho rozvoja, list č. 05918/2019/ORR-2 zo dňa 02.07.2019

- Bez pripomienok

Trnavský samosprávny kraj, Odbor cestovného ruchu, podpory podnikania a životného prostredia, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia, list č. 10235/2019/OÚPŽP-2/Ta zo dňa 27.06.2019

- Bez pripomienok

Nakoľko strategický dokument podlieha cezhraničnému posudzovaniu bola oslovená Maďarská a Rakúska strana so žiadosťou o vyjadrenie. zo dňa 12.08.2019 nepožaduje zúčastniť sa posudzovania a neuplatnila si žiadne pripomienky v rámci procesu SEA.

Maďarská strana Ministerstvo poľnohospodárstva, oddelenie Ochrany životného prostredia zaslala vyjadrenie len elektronickou poštou dňa 30.08.019, kde žiada o účasť v procese strategického hodnotenia a požaduje dopracovanie materiálov ohľadom vplyvu na stav vodných útvarov a povrchových vôd v zmysle smernice EÚ o vodách. Následne Ministerstvo dopravy v reakcii na list maďarskej strany zaslalo odborné vyjadrenie k námietkam, ktoré maďarská strana akceptovala a súhlasí s ukončením procesu SEA. V upravenom finálnom stanovisku č.KmF/171-14/2019 zo dňa *10.10.2019 maďarská strana uvádza nasledovné:*

Ako dôsledok cezhraničnej konzultácie a na základe obdržaných informácií zodpovedaných slovenskou stranou 25. septembra 2019, Maďarsko považuje cezhraničnú časť postupu za úplnú a úctivo požaduje Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej MŽP SR), aby zahrnulo nasledujúce maďarské body do záverečného stanoviska uzatvárajúceho proces SEA.

1./

Na základe správy o hodnotení, plánované intervencie týkajúce sa prioritnej osi 4 OPII (zlepšenie splavnosti Dunajskej vodnej cesty) môžu ovplyvniť spoločné útvary povrchovej vody Dunaja na maďarskej strane (HUAEP443, HUAKEP446) a útvary podzemnej vody s vysokou dôležitosťou napojené na povodie Dunaja (HUAIOS72, HUAIOS73). Významné cezhraničné environmentálne vplyvy nemožno v dôsledku modifikácie vylúčiť, a preto Maďarsko požiadalo o dokončenie úpravy OPII a súvisiacej správy o hodnotení pred prijatím s podrobným posúdením všeobecného ekologického stavu a možných vplyvov na povrchové vody.

Slovenská strana argumentovala, že *Hoci navrhované úpravy OPII sú všeobecnej povahy, existujú konkrétne „projektové návrhy" činností, ktoré sa môžu vykonávať ako súčasť implementácie modifikovaného OPII. Tieto „projektové návrhy" boli brané do úvahy pri hodnotení pravdepodobných dopadov zmeny OPII, je však potrebné zdôrazniť, že v mnohých prípadoch nie sú v súčasnosti k dispozícii podrobné informácie o návrhu projektu.*

Ekologický stav všetkých pravdepodobne ovplyvnených útvarov povrchových a podzemných vôd (na maďarskej aj slovenskej strane) je opísaný v správe o hodnotení - pozri časť III.3.4 (strany 62 – 64 anglickej verzie) – rovnako ako aj ciele, ktoré sú relevantné pre všetky vodné útvary a vodné zdroje, sú formulované a hodnotené v environmentálnej správe (pozri časť III.5.1, strany 80 – 83 anglickej verzie)

Ako sa uvádza v správe o hodnotení (s. 129 anglickej verzie), vplyvy zásahov na zlepšenie splavnosti na stav / potenciál dotknutých vodných útvarov môžu byť potenciálne významné, budú však závisieť od návrhu a spôsobu vykonávania konkrétnych projektov. Vzhľadom na tento záver, Správa o hodnotení formuluje niekoľko zmierňujúcich opatrení (oddiel V), vrátane povinnosti vykonávať OPII a konkrétne činnosti v súlade s požiadavkami rámcovej smernice o vode EÚ. V prípade potenciálnych aktivít na rieke Dunaj sa ďalej osobitne vyžaduje, aby sa „riešili úzke miesta vo vodných cestách na základe dôkladnej štúdie uskutočniteľnosti, ktorá zohľadňuje možné cezhraničné aspekty spojené s vplyvmi na vodu a určuje technické riešenie pre zámer (alebo alternatívy) s minimálnym dopadom na kvalitu a množstvo povrchových a podzemných vôd a na overenie súladu s požiadavkami rámcovej smernice o vode a výberom technického riešenia pre „Zmeny aktuálnej rýchlosti v dolnej nádrži Hrušov - predprojektová a projektová príprava") bez negatívnych vplyvov na dopĺňanie cezhraničných povrchových vôd GWB-8 "(strany 114 anglickej verzie Správy o hodnotení).

SEA teda v súlade so svojou očakávanou úlohou identifikovala pravdepodobné vplyvy a riziká na strategickej úrovni a sformulovala príslušné opatrenia na zmiernenie. Informácie dostupné v tejto fáze plánovania konkrétnych projektov, ktoré sa majú implementovať v rámci navrhovanej úpravy OPII, neumožňujú podrobnejšiu analýzu pravdepodobných vplyvov. Preto nie sme schopní poskytnúť podrobnejšie hodnotenie a ďalšie informácie o pravdepodobných vplyvoch v správe o hodnotení v tomto štádiu vývoja projektu bez toho, aby sme vopred posúdili technické riešenie, ktoré musí vychádzať zo štúdií uskutočniteľnosti.

Ako výsledok diskusie, **Maďarsko akceptuje reakciu Slovenska a zdôrazňuje, že environmentálne ciele a očakávania týkajúce sa ekologického stavu a potenciálu povrchovej vody, ktorá sa spája s plánovanou úpravou, sa podrobne určia v cezhraničnom kontexte, najneskôr však na úrovni projektu (tj počas postupu EIA pre navrhované činnosti), a preto sa od MŽP SR požaduje, aby tento predpoklad zahrnul do konečného vyhlásenia o SEA.**

2./

Maďarsko predložilo otázku, ktorá sa má predložiť a prediskutovať zmenu OPII a Správu o hodnotení v *Slovensko-maďarskom cezhraničnej komisie na ochranu vôd* (ďalej len „Komisia") alebo v jeho *výbore pre hydrológiu a kvalitu vody* alebo *výbore pre Dunaj*, a ďalej požadovalo stanovisko výboru v tejto súvislosti pred prijatím zmeny OPII.

Slovenská strana argumentovala, že *„technický výbor slovensko-maďarskej cezhraničnej komisie na ochranu vôd sa má uskutočniť na jeseň a slovenské orgány predstavia súčasný stav zámerov projektu s cieľom získať odborné pripomienky od svojich maďarských kolegov. Navyše, povinnosť predložiť očakávané projekty na najbližšej schôdzi komisie bude stanovená v záverečnom stanovisku SEA o úprave OPII, ktoré vydá Ministerstvo životného prostredia.“*

Ako výsledok diskusie, **Maďarsko by rado znovu zdôraznilo význam včasného informovania cezhraničnej komisie na ochranu vôd na úrovni plánu / programu a projektu v prípade, že plán alebo činnosť ovplyvňujú spoločné vodné cesty a / alebo vody. Maďarsko preto vidí potrebu čo najskôr poskytnúť komisii informácie o plánovaných úpravách OPII; v skutočnosti trvá na pravidelných aktualizáciách aj o pokroku v implementácii. Maďarsko môže prijať argument slovenskej strany, ak sa tieto záväzky objavia v záverečnom stanovisku MŽP SR o SEA.**

3./

Maďarsko poukázalo na to, že vzhľadom na potenciálne účinky na hydromorfologický stav vodných útvarov v dôsledku úprav je potrebné aby hodnotenie podľa článku 4 ods. 7 vzhľadom na článok 4 ods. 8 rámcovej smernice EÚ o vode (ďalej len „RSV“) bolo súčasťou Správy o hodnotení. Maďarsko ďalej tvrdilo, že nariadenia RSV a TEN-T umožňujú uplatňovanie výnimiek, a keďže medzi týmito dvoma smernicami neexistuje hierarchický vzťah, je dôležité používať integrovaný prístup, aby sa dosiahlo konzistentné vykonávanie vo vodnej a dopravnej politike. Maďarsko preto požiadalo o dokončenie správy o hodnotení s posúdením podľa článku 4 ods. 7 RSV o navrhovanej zmene pred jej prijatím.

Slovenská strana zdôvodnila že, *Správa o hodnotení obsahuje hodnotenie pravdepodobných účinkov na stav povrchových a podzemných vôd (na maďarskom aj slovenskom území), ako aj formuluje príslušné opatrenia na ich zmiernenie. Posúdenie sa uskutočnilo na úrovni, ktorá zodpovedá charakteru modifikácie OPII, a hoci SEA naznačuje potenciálne významné vplyvy, je možné ich riešiť v potrebnom detaile a presnosti iba pri hodnotení na úrovni projektu (navrhovanej činnosti). Posúdenie v súlade s čl. 4 smernice o rámcových vodách nemožno vypracovať na základe všeobecných informácií o predpokladaných činnostiach, ktoré sú uvedené v OPII. Avšak v súlade s požiadavkami SEA a v súlade so slovenskou národnou legislatívou (§ 16a zákona č. 364/2004 Z. z. (Vodný zákon)) sa však toto hodnotenie vykoná na úrovni konkrétnych projektov pred začatím príslušného povoľovacieho konania. Posúdenie podľa čl. 4 Rámcovej smernice o vode nie je možné účinne rozpracovať v rámci meny OPII ako súčasť SEA.*

Zhrnutie tohto bodu, **Maďarsko akceptuje argument slovenskej strany a žiada MŽP SR, aby do záverečného stanoviska SEA začlenilo povinnosť hodnotenia, ktoré sa má vykonať v súlade s článkom 4 ods. 7 RSV počas fázy realizácie projektu v rámci postupov udeľovania environmentálnych povolení.**

4./

Navrhovaný rozvoj vodnej dopravnej infraštruktúry v Dunaji zahŕňa plány, ktoré by mohli mať výrazný nepriaznivý vplyv na životné prostredie na šírenie a načasovanie zmien hladiny vody, ako aj na vypúšťanie vody a prietokovú rýchlosť rieky Dunaj, a skutočné účinky na

zásobovanie vodou na Maďarskej strane pohraničnej rieky nemožno vylúčiť ani v priľahlých oblastiach Maďarska (Szigetköz Ochrana prírody, HUFH30004; Oblasť ochrany prírody záplavových oblastí Dunaja HUDI20034). Maďarsko preto v konzultácii zdôraznilo, že by chcelo byť informované a aby mu bolo oficiálne oznámené slovenskou republikou na základe článku 3 *Dohovoru o hodnotení vplyvov na životné prostredie presahujúceho štátne hranice, ktorý sa uskutočnil v Espoo (Fínsko) 26. februára 1991*, počas vykonávania operačného programu na úrovni projektu, t.j. v rámci procesu environmentálneho povoľovania projektov, na ktoré sa vzťahuje OPII (napr. rozvoj dunajských vodných ciest, rozvoj prístavov, bagrovanie, výstavba prístavov atď.) V súlade s tým má Maďarsko v úmysle zúčastniť sa na postupe udeľovania povolení na projekty v oblasti životného prostredia v rámci OPII a jeho zmeny ako dotknutej strany.

Slovenská strana zdôraznila, že *„takáto požiadavka je v súlade s medzinárodným a vnútroštátnym právnym rámcom, a preto potvrdzujeme, že Slovenská republika bude informovať a oficiálne upovedomí Maďarsko v rámci EIA o konkrétnych projektoch, na ktoré sa vzťahuje OPII, ktoré môžu mať významné cezhraničné účinky v súlade s požiadavkami dohovoru z Espoo a smernica EÚ o EIA. Táto požiadavka bude tiež zahrnutá v záverečnom stanovisku SEA modifikácie OPII a bude sa sledovať na úrovni projektu.“*

Maďarsko prijíma odpoveď Slovenka a chcelo by požiadať MŽP SR, aby zahrnulo túto povinnosť do záverečného stanoviska SEA.

5./

Maďarsko tiež úctivo žiada slovenskú stranu o zaslanie **oficiálnych informácií v súlade s ustanovením článku 9 ods. 1 písm. a) až c) smernice SEA**.

6./

Podľa článku 9 ods. 2 smernice o SEA by Maďarsko tiež privítalo **záverečné stanovisko o SEA, ako aj konečné znenie upraveného OPII a znenia správy o hodnotení tak ako bude prijaté.**

7./

Na záver, s odkazom na ustanovenia článku 10 smernice o SEA, Maďarsko **trvá na tom, aby bolo v budúcnosti primerane informované o pokroku projektov vykonaných OPII, vrátane najdôležitejších rozhodnutí o fázach plánovania a vykonávania.** Po zaslaní rozhodnutia, strany v budúcnosti vypracujú protokol na oznámenie, ako aj na nepretržitú výmenu informácií a monitorovanie.

8./

Na uľahčenie procesu SEA slovenská strana vo svojej oficiálnej odpovedi ponúkla stretnutie s príslušnými maďarskými a slovenskými zainteresovanými stranami, aby podrobne prediskutovala modifikáciu OPII a postup SEA.

Maďarsko ocenilo túto ponuku, zastáva však názor, že nie je potrebné uskutočniť odbornú konzultáciu v rámci postupu SEA, ak záväzky v bodoch 1-4 vyššie (ako sa uvádza aj v oficiálnej odpovedi slovenskej strany)**, ako aj otázky uvedené v bodoch 5-7 sú súčasťou záverečného stanoviska SEA.**

Uvedené požiadavky Maďarskej strany sa týkajú podrobnejšieho hodnotenia zámerov na projektovej úrovni a účasti Maďarskej strany na povoľovacích procesoch. Uvedené bolo Slovenskou stranou akceptované a bude súčasťou podmienok a opatrení pre schválenie strategického dokumentu, ktoré tvoria neoddeliteľnú súčasť záverečného stanoviska z procesu SEA.

3. Informácia o verejnom prerokovaní a jeho závery

Verejné prerokovanie správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu v súlade s § 11 a § 17 zákona sa uskutočnilo dňa 19. júna 2019 na Ministerstve dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava v zasadacej miestnosti č. 5 na 1. poschodí v čase o 15.00 hod.

Priebeh verejného prerokovania: Pavol Bžán (riaditeľ odboru programovania a monitorovania programov, MDV SR) zahájil v 15.15 verejné prerokovanie a konštatoval, že nie sú prítomní žiadni účastníci. Z tohto dôvodu – po dohode s p. Romanom Skorkom (riaditeľ odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, Ministerstvo životného prostredia SR) – bolo v 15.20 verejné prerokovanie ukončené. Z verejného prerokovania bol zhotovený zápis, zúčastnilo sa ho 14 osôb – spracovateľ správy o hodnotení, zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby SR ako aj zástupcovia Ministerstva životného prostredia.

4. Stanovisko ministerstva a jeho vyhodnotenie (akceptované, neakceptované).

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, list č. 3753/2019-1.7/ac zo dňa 03.07.2019

- V environmentálnej dokumentácii pre strategický dokument (Správa o hodnotení) v kapitole *V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie* nie sú v podkapitole *V.2* uvedené opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu z hľadiska vôd pre *Prioritnú os 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)* a *Prioritnú os 6 – Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE).* Na základe uvedeného žiada MŽP SR o doplnenie chýbajúcich informácii do 5 pracovných dní od doručenia výzvy.

Akceptované. Uvedené opatrenia boli doplnené do správy o hodnotení, doplnená správa bola predložená listom č.05562/2019/SRP/55800 zo dňa 08.07.2019.

III. Zhrnutie hodnotenia vplyvov strategického dokumentu na vládnej úrovni

1. Vplyv na zložky životného prostredia.

Vplyvy na ovzdušie

Zmena OPII bude mať na ovzdušie celkovo pozitívny vplyv. U žiadneho z opatrení nemožno očakávať významne negatívny vplyv ani významné riziká. Väčšina navrhnutých opatrení má potenciálne prevažujúci pozitívny účinok a koncepčne smerujú k zníženiu znečistenia ovzdušia. Identifikované lokálne riziká sú málo významné a týkajú sa iba lokálnych efektov v časti jednotlivých sídiel (dosah prípadných rizikových efektov max. 1 km). Všetky identifikované potenciálne riziká jednotlivých opatrení sú riešiteľné vo fáze projektovej prípravy (EIA alebo proces povolenia stavby).

Vplyvy jednotlivých zmien OPII na ovzdušie sa budú prejavovať v rôznych územiach a nemožno preto očakávať ich kumulatívny účinok. Celoštátny efekt možno očakávať len v prípade opatrení "Podpora zavádzania alternatívnych palív v cestnej doprave", ktorého imisný vplyv však bude "riedený" v celom území Slovenska, imisný prínos (zníženie imisných koncentrácií) v konkrétnych lokalitách teda bude nevýznamný (nekvantifikovateľné, pod hranicou detekcie objektívnych metód) a nemožno preto očakávať významný kumulatívny účinok s ostatnými opatreniami.

Vplyvy na klímu a zhrnutie klimatických rizík

Z hľadiska cieľov redukcie emisií skleníkových plynov budú mať navrhovanejZmeny OPII mierne pozitívny vplyv, hlavne s ohľadom na navrhovanú podporu zavedenia alternatívnych palív, respektíve podporu rozvoja elektromobility, ktorá má vďaka významnému podielu bezemisnej či nízkoemisnej výroby elektriny v slovenskom energetickom mixe (najmä vďaka vysokému podielu jadrovej energie) pozitívny vplyv na celkovú emisnú bilanciu skleníkových plynov. Čiastkový pozitívny vplyv budú mať aj intervencie k podpore železničnej infraštruktúry a multimodálnych riešení umožňujúce presun časti cestnej dopravy na železnicu. Podpora cestnej dopravy formou výstavby čiastkových úsekov siete rýchlostných ciest je v navrhovanom znení OPII rovnako prítomná, ale z hľadiska vplyvov na vývoj emisií skleníkových plynov ide o marginálnu záležitosť.

Z hľadiska klimatických rizík sú najvýznamnejšie, respektíve najcitlivejšie navrhované intervencie k zlepšeniu Dunajskej vodnej cesty. Neistoty spojené s klimatickou zmenou zvyšujú riziko neefektívneho vynaloženia prostriedkov. Samotné plánované intervencie však nemajú významný potenciál zhoršiť existujúce problémy zviazané s vplyvom (zmien) klímy na Dunajskú vodnú cestu.

Ostatné navrhované investície do dopravnej infraštruktúry (cestnej aj železničnej) sú už v relevantných prípadoch predmetom hodnotenia klimatických rizík vo fáze projektovej prípravy a ich citlivosť závisí na konkrétnych technických riešeniach a miestnych podmienkach. Pri konkrétnych projektoch, pri ktorých je zvažované pridelenie podpory prostredníctvom Zmeny OPII je miera týchto rizík malá.

Vplyvy na hlukovú situáciu

Zmena OPII bude mať na hlukovú situáciu celkovo pozitívny vplyv. Je možné predpokladať, že zámery a ich vplyvy na hlukovú situáciu (či už priame, alebo kumulatívne) sú realizované za účelom zlepšenia hlukovej situácie, tzn. presun dopravy z centier miest na obchvaty, presun dopravy z individuálnej k hromadnej, presun dopravy automobilovej na vlakovú a lodnú (Dunajbus), modernizácia vlakových súprav či náhrada spaľovacích motorov elektromobilov. Napriek tomu, že niektoré zámery znamenajú intenzifikáciu prevádzky (napr. terminál Trebišov, posilnenie prístavov v Bratislave a v Komárne) sú všetky riešené s ohľadom na zníženie hlukového zaťaženia, prípadne presunu hluku do miest, kde nebudú dotknuté chránené objekty stavieb. Kumulácia negatívnych vplyvov sa neočakáva, naopak čím viac zámerov bude realizovaných, tým viac sa prejaví ich kladný synergický efekt.

Vplyvy na vody

Pri niektorých nových alebo zmenených aktivitách OPII boli identifikované možné vplyvy na povrchové a podzemné vody.

V prvom rade ide o aktivity navrhované v rámci Prioritnej osi 4 – Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE). Tu je ako potenciálne najviac rizikové možné vnímať prípadnú realizáciu projektov pre zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty, ktorá všeobecne môže byť spojená so zásahmi do hydromorfológie toku, najmä s ovplyvnením hĺbkových pomerov v toku, výšky hladiny a prietokových pomerov, s možným dopadom na podzemné vody komunikujúce s vodami Dunaja. Pri realizácii zámerov hrozí taktiež ovplyvnenie kvality povrchových, ale následne aj podzemných vôd. Vovšeobecnej rovine nie je možné vylúčiť riziko zhoršenia stavu/nedosiahnutia dobrého stavu vodných útvarov, vrátane zahraničných. Nevhodné zásahy môžu (skôr sekundárne) ovplyvniť aj výdatnosť alebo kvalitu vodných zdrojov. Uvedené riziká nie je možné bližšie vyhodnotiť a určiť významnosť vplyvov bez znalosti konkrétnych projektov. Tie nie sú v rámci Zmeny OPII uvedené, avšak predpokladá sa príprava a prípadná realizácia projektu *„Zmena rýchlosti prúdenia v dolnej časti zdrže Hrušov“*, ktorá je lokalizovaná v umelom vodnom útvare SKD0015 – Vodné dielo Gabčíkovo, a ktorého predpokladané vplyvy na povrchové a podzemné vody sú hodnotené ako mierne negatívne.

Vplyvy ďalších nových alebo menených aktivít navrhovaných v rámci prioritnej osi 4 je možné hodnotiť ako mierne negatívne (Dunajbus) až mierne pozitívne. Pozitívne sú vnímané aktivity smerujúce k modernizácii vodnej cesty a verejných prístavov Bratislava a Komárno, ktoré môžu prispieť k zvýšeniu bezpečnosti prevádzky vodnej cesty a zníženiu rizík spojených s havarijnými stavmi.

S negatívnymi vplyvmi na povrchové a podzemné vody môže byť spojená taktiež realizácia úsekov rýchlostných ciest R2 a R4, ktoré boli doplnené do OPII. Relevantné je riziko znečistenia pri realizácii aj prevádzke rýchlostných ciest, vplyv je hodnotený ako potenciálne významný pre časť trasy R2 Kriváň – Mýtna, ktorá prechádza cez CHVO Horné povodie Ipľa, Rimavice a Slatiny. R2 je rizikové aj z pohľadu možného dopadu na hydromorfológiu útvaru povrchovej vody SKI0008 Krivánsky potok, pretože R2 je v dlhom úseku vedená v tesnom súbehu s tokom. Pri R4 Severný obchvat Prešova nie je možné vylúčiť riziko ovplyvnenia najmä kvantitatívnych charakteristík útvarov podzemných vôd pri razení tunelov.

Z hľadiska kumulatívnych a synergických vplyvov na povrchové a podzemné vody sú podstatné aktivity plánované na dunajskej vodnej ceste. Implementácia niektorých navrhovaných aktivít zahrnuje zásahy do koryta a brehov toku (realizácia opatrení pre zlepšenie splavnosti Dunaja, výstavba kotvísk a parkovísk pre Dunajbus). Pôjde o zásahy do hydromorfológie vodných útvarov, podstatné môžu byť v prípade vodných útvarov, ktoré sú vymedzené ako prírodné - ide o vodné útvary vymedzené nad Bratislavou (SKD0016 Dunaj, ATOK411340000 Donau_01) a vodné útvary na úseku Dunaja tvoriace slovensko-maďarskú hranicu (SKD0018 Dunaj a HUAEP446 Duna Gönyü-Szob). Zatiaľ, čo zásahy v rámci realizácie infraštruktúry Dunajbusu sú rozsahom veľmi malé (lokálne) a je možné ich považovať z hľadiska hydromorfologického stavu dotknutých vodných útvarov za nevýznamné, zásahy pre zlepšenie splavnosti môžu byť potenciálne významné. Záležať bude na podobe konkrétnych projektov.

Cieľom navrhovaných aktivít je zatraktívnenie vodnej cesty alebo priamo zavedenie novej hromadnej lodnej dopravy (Dunajbus) a po implementácií opatrení je možné preto predpokladať navýšenie intenzity lodnej dopravy, čo bude spojené s nárastom rizika znečistenia vôd Dunaja z bežnej prevádzky aj ako dôsledok havárií. Znečistením môžu byť dotknuté všetky vodné útvary tvoriace slovenskú časť vodnej cesty a taktiež nadväzujúci vodný útvar vymedzený na Dunaji ďalej po smere prúdu (HUAOC756 Duna Szob–Budapest). Riziko havarijných stavov však bude naopak znížené plánovanou modernizáciou plavebnej cesty aj verejných prístavov. Vplyvy je možné preto hodnotiť ako mierne negatívne.

Čo sa týka identifikovaných negatívnych vplyvov úsekov rýchlostných ciest, ktoré sú novo doplnené do OPII, kumulatívne pôsobenie nie je možné vylúčiť v prípade zámeru R4 Prešov – severný obchvat a niektorých úsekov ciest a diaľnic, ktoré nie sú predmetom Zmeny OPII. Ide najmä o úsek D1 Prešov západ - Prešov juh, ktorý je podobne ako R4 Prešov – severný obchvat čiastočne riešený tunelom. Oboma projektami môžu byť ovplyvnené kvantitatívne charakteristiky útvarov podzemných vôd SK1001200P a SK2005300P. Útvar SK1001200P predstavuje plytký hydrologický kolektor vymedzený v kvartérnych náplavoch Hornádu, útvar je v zlom kvantitatívnom a chemickom stave, pričom realizácia a prevádzka navrhovaných úsekov komunikácií môžu tento stav ešte zhoršiť, resp. sťažiť dosiahnutie dobrého stavu v budúcnosti.

Okrem vyššie uvedených projektov bude vodný útvar dotknutý aj úsekom D1 Budimír – Bidovce a R2 Košice Šaca – Košické Oľšany (tieto projekty nie sú predmetom Zmeny OPII). V rámci (pred)projektovej prípravy všetkých uvedených zámerov bude nutné venovať zvýšenú pozornosť ochrane vôd a navrhnúť všetky uskutočniteľné opatrenia pre minimalizáciu rizika kontaminácie povrchových a podzemných vôd pri výstavbe a prevádzke zámerov.

Vplyvy na pôdy a horninové prostredie

Významnejšie nároky na pôdu majú iba projekty cestnej infraštruktúry (tzn. doplnenie prípravy úsekov R2 a R4). Trvalý záber pôdy bude slúžiť pre konštrukciu cestného telesa. Dočasný záber pôd bude súvisieť s výstavbou objektov pre zariadenie staveniska (stavebné dvory, skládky materiálu, humusovej skrývky, ako aj manipulačné pásy pozdĺž komunikácie). Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky cestnej komunikácie na pôdu, jej kvalitu a

stabilitu je umiestnenie stavby (dočasné a trvalé zábery pôdy) a tým aj strata produkčnosti určitej časti pôdneho fondu.

Pri budovaní tunelov, násypov a zárezov môže dôjsť k narušeniu stability svahov, aktivácii zosuvov, vzniku erózie, urýchleniu zvetrávania alebo kontaminácii horninového prostredia, najmä v prípade R4, kde je v území dokumentovaný výskyt nasledovných geodynamických javov: bočná a hĺbková erózia povrchových tokov a výmoľová erózia na svahoch.

Ostatné zmeny zaradené do OPII majú zanedbateľné nároky na pôdu a nezasahujú do žiadneho nestabilného územia.

Jednotlivé zmeny OPII nebudú mať významné negatívne vplyvy na pôdu a horninové prostredie a v celorepublikovom kontexte nebudú mať vplyv na dlhodobé trendy v oblasti pôd a horninového prostredia. Možné kumulácie negatívnych vplyvov jednotlivých zmien OPII popísaných vyššie neboli identifikované.

Vplyvy z hľadiska odpadov

Realizáciou navrhovanej Zmeny OPII môže dôjsť k navýšeniu stavebných odpadov, a to predovšetkým na lokálnej úrovni. Pri výstavbe infraštruktúrnych zámerov vzniká veľké množstvo vyťaženej zeminy, pri výstavbe zámeru R4 Prešov – severný obchvat napríklad dôjde aj k vzniku rúbaniny z dvoch tunelov. Pri ostatných zmenách zaradených do OPII budú vznikať stavebné odpady a odpady z demolácií, vrátane výkopovej zeminy v omnoho menšej miere.

Jednotlivé zmeny OPII nebudú mať významné negatívne vplyvy v produkcií odpadov a v celorepublikovom kontexte nebudú mať vplyv na dlhodobé trendy v oblasti odpadového hospodárstva. Možné kumulácie negatívnych vplyvov jednotlivých zmien OPII popísaných vyššie neboli identifikované.

Vplyvy na prírodu a krajinu

Jednotlivé zmeny strategického dokumentu môžu mať rôzny vplyv na ochranu prírody, krajinu, chránené územia a územia sústavy Natura 2000. Pre viacero aktivít, ktoré sú jasnejšie definované konkrétnymi projektami a ich lokalizáciou a technickým riešením prebehlo posudzovanie a vyhodnotenie vplyvov, ktorých závery je nutné rešpektovať, prípadne je potrebné pokračovať v posudzovaní (R2, R4, TIOP Trebišov, Dunajbus, úprava prúdenia v zdrži Hrušov).

Aktivity, ktoré nie sú presnejšie definované bude potrebné podrobnejšie rozpracovať na projektovej úrovni a ich vplyvy na prírodu a územia Natura 2000 definovať v hodnotiacich procesoch EIA a primeraného posúdenia (Prístavy Bratislava, Komárno, úpravy vodnej cesty Dunaj).

Kumulácia vplyvov pri doplnených častiach OPII na strategickej úrovni v oblasti ochrany prírody a Natura 2000 neprebieha. Pri implementácii strategického dokumentu ako celku je nutné integrovať závery iných stratégií v oblasti ochrany životného prostredia vrátane stratégie ochrany biodiverzity. Je potrebné sa dôsledne venovať identifikácii a zmierňovaniu kumulovaných vplyvov na úrovni jednotlivých projektov s využitím nástrojov v rámci EIA a primeraného posúdenia vplyvov na územia Natura 2000.

Vplyvy na kultúrne dedičstvo

Z hľadiska vplyvov na kultúrne dedičstvo nie je navrhovaná Zmena OPII významná. Potenciálne rizikové sú len aktivity smerujúce k podpore rozvoja riečnych prístavov Bratislava a Komárno, pretože na týchto lokalitách a v ich okolí sa vyskytujú pamiatkovo cenné objekty a územia, ktorých ochrana nie je vo všetkých prípadoch ešte definitívne vyriešená.

Nepriaznivé kumulatívne vplyvy navrhovanej Zmeny OPII na kultúrne dedičstvo sa nepredpokladajú. V kontexte celého OPII pôjde prevažne o mierne pozitívny vplyv súvisiaci so znížením záťaže historických centier sídiel automobilovou dopravou a teda zníženie negatívnych vplyvov (znečistenie ovzdušia, vibrácie) na stavebne technický stav tam lokalizovaných pamiatkovo cenných objektov.

2. Vplyv na zdravie obyvateľov.

Zmena OPII bude mať na verejné zdravie celkovo mierne pozitívny vplyv. U žiadneho opatrenia nemožno očakávať negatívny vplyv, ani významné riziká. Väčšina navrhnutých opatrení má potenciálne prevažujúci pozitívny účinok a koncepčne smerujú k zníženiu znečistenia ovzdušia, hluku, zlepšeniu komfortu a sprostredkovane teda aj k zlepšeniu verejného zdravia.

Vplyvy jednotlivých zmien OPII na verejné zdravie sa budú prejavovať zakaždým inde, podľa situovania zámerov, a nemožno preto očakávať ich kumulatívny účinok. Celoštátny efekt možno očakávať len obmedzený, a to v prípade opatrení "Podpora zavádzania alternatívnych palív v cestnej doprave".

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

Jednotlivé zmeny strategického dokumentu môžu mať rôzny vplyv na ochranu prírody, krajinu, chránené územia a územia sústavy Natura 2000. Pre viacero aktivít, ktoré sú jasnejšie definované konkrétnymi projektami a ich lokalizáciou a technickým riešením prebehlo posudzovanie a vyhodnotenie vplyvov, ktorých závery je nutné rešpektovať, prípadne je potrebné pokračovať v posudzovaní (R2, R4, TIOP Trebišov, Dunajbus, úprava prúdenia v zdrži Hrušov).

Aktivity, ktoré nie sú presnejšie definované bude potrebné podrobnejšie rozpracovať na projektovej úrovni a ich vplyvy na prírodu a územia Natura 2000 definovať v hodnotiacich procesoch EIA a primeraného posúdenia (Prístavy Bratislava, Komárno, úpravy vodnej cesty Dunaj).

Kumulácia vplyvov pri doplnených častiach OPII na strategickej úrovni v oblasti ochrany prírody a Natura 2000 neprebieha. Pri implementácii strategického dokumentu ako celku je nutné integrovať závery iných stratégií v oblasti ochrany životného prostredia vrátane

stratégie ochrany biodiverzity. Je potrebné sa dôsledne venovať identifikácii a zmierňovaniu kumulovaných vplyvov na úrovni jednotlivých projektov s využitím nástrojov v rámci EIA a primeraného posúdenia vplyvov na územia Natura 2000.

4. Vplyv na životné prostredie presahujúci štátne hranice.

V etape posudzovania návrhu strategického dokumentu sa nepredpokladajú významné negatívne cezhraničné environmentálne vplyvy, ani vplyvy na ľudské zdravie. Jednotlivé aktivity plánované v rámci OP II bude nutné posúdiť v rámci procesov EIA a detailne vyhodnotiť ich predpokladaný vplyv. Rakúska strana neprejavila záujem o účasť v procese SEA. Maďarská strana požadovala doplnenie materiálov ohľadom hodnotenia vplyvu na vodné útvary podľa smernice EÚ o vodách, účasť v povoľovacích procesoch a informovanie cezhraničnej komisie o ochrane vôd. Jednotlivé požiadavky sú uvedené v kap.2 stanoviská doručené k správe o hodnotení strategického dokumentu tejto doložky vplyvov. Toto stanovisko bolo akceptované v plnom rozsahu a premietnuté do návrhu záverečného stanoviska z procesu SEA, následne premietnuté do finálnej verzie záverečného stanoviska.

IV. Závery

1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie).

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 6.0) v súvislosti s úpravou vybraných prioritných osí (ďalej takisto „OPII“), ako aj ich správy o hodnotení, sa uskutočnilo v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

V rámci posudzovania strategického dokumentu boli dodržané všetky procesné kroky voči dotknutým orgánom a verejnosti. Verejnosť bola v zmysle zákona informovaná o strategických dokumentoch a o správe o hodnotení a mala možnosť sa k predloženým dokumentom v riadnej lehote vyjadriť.

V procese posudzovania boli identifikované a hodnotené všetky predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a boli navrhnuté opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov.

Posúdenie vplyvov na životné prostredie nepreukázalo žiadne závažné negatívne vplyvy na životné prostredie dotknutého územia, na kvalitu života a zdravie obyvateľstva dotknutého posudzovanými strategickými dokumentmi.

Navrhované strategické materiály majú významné pozitívne vplyvy na zdravie obyvateľov a životné prostredie.

Na základe uvedených skutočností a stanovísk účastníkov procesu posudzovania, záverov z verejného prerokovania správy o hodnotení a odborného posudku a po zapracovaní všetkých pripomienok a stanovísk dotknutých orgánov

odporúča sa prijať návrh strategického dokumentu

- **Zmena Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (verzia 6.0) v súvislosti s úpravou vybraných prioritných osí**

za splnenia podmienok uvedených v kap. VI.3.

2. Odporúčaný variant.

Zmena OPII bola spracovaná a predložená na hodnotenie v jednom variante. Vyplýva to z účelu dokumentu, ktorým je aktualizácia už schváleného Operačného programu, ktorá zvýši jeho absorpčný potenciál v zostávajúcom relatívne obmedzenom čase do konca programového obdobia. Vzhľadom na to, že navrhované úpravy musia rešpektovať ciele a podmienky OPII a zároveň brať do úvahy krátky časový horizont podpory, nebol v podstate pre formuláciu alternatív dôvod, a návrh Zmeny OPII bol formulovaný tak, aby mohli byť podporené projekty, ktoré už sú v takej fáze prípravy, aby mohli získať finančnú podporu z OPII v termíne stanovenom podmienkami OPII. Vzhľadom na obmedzený počet projektov spĺňajúcich obe tieto podmienky nevznikla v procese prípravy Zmeny OPII potreba variantných riešení.

3. Odôvodnenie bodov 1 a 2.

Odporúčanie schválenia dokumentu je založené na celkových výsledkoch procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie pri ktorom sa postupovalo podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. a podľa požiadaviek smernice EÚ o SEA.

Pri odporúčaní schválenia sa brali do úvahy environmentálne, sociálno-ekonomické vplyvy ako aj vplyvy na horninové prostredie, pôdy, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy 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. Pri hodnotení boli posudzované aj možné synergetické a kumulatívne vplyvy.

Z výsledku posudzovania vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov vyplynulo, že strategický dokument vo verzii, ktorá bola posudzovaná z hľadiska vplyvov na životné prostredie je prijateľná z hľadiska celkových (negatívnych i pozitívnych) vplyvov na životné prostredie.

Za predpokladu akceptovania a realizácie odporúčaní uvedených v odbornom posudku a stanovisku MŽP SR a zabezpečenia dôsledného monitorovania a sledovania vplyvov je možné minimalizovať prevažnú časť predpokladaných negatívnych vplyvov implementácie na životné prostredie.

V správe o hodnotení boli špecifikované, popísané, hodnotené a kvantifikované predpokladané významné vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Preukázal sa potenciál pozitívnych vplyvov na životné prostredie a rozvoj ľudských zdrojov, ako aj eliminovateľnosť, resp. minimalizovateľnosť potenciálnych negatívnych environmentálnych vplyvov implementácie za predpokladu realizácie preventívnych opatrení a zabezpečenia

monitoringu environmentálnej optimálnosti a jej implementácie na úrovni jednotlivých projektov.

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

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

Cieľom strategického environmentálneho hodnotenia bolo posúdiť predpokladané vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a navrhnúť také opatrenia, ktoré budú negatívne vplyvy eliminovať a minimalizovať. Výsledok posudzovania bol zohľadnený pri dopracovaní strategického dokumentu pred jeho schválením. Návrh vhodných environmentálnych indikátorov na monitorovanie implementácie strategického dokumentu a navrhnuté opatrenia na realizáciu sú zárukou, že vplyvy na životné prostredie budú kontrolované a minimalizované priebežne spolu s implementáciou strategického dokumentu.

Návrh bol predložený na posúdenie v jednom variante riešenia. Návrh sa vypracovával za účasti partnerov z oblasti verejnej správy, hospodárskej a sociálnej oblasti, subjektov, ktoré zastupujú občiansku spoločnosť vrátane partnerov z oblasti životného prostredia, mimovládnych organizácií a subjektov zodpovedných za podporu rovnosti a nediskriminácie.

Pri vypracovaní návrhu 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 § 17 ods. 13 zákona č. 24/2006 Z. z. rezortný orgán zohľadnil stanovisko MŽP SR, predložené stanoviská a obsah verejného prerokovania v návrhu strategického dokumentu.

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 www.minzp.sk, ich pripomienkovanie a verejné prerokovanie.

V stanoviskách verejnosti predložené v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie ani na verejnom prerokovaní sa **nepožadovalo doplnenie ani prepracovanie strategického dokumentu. Odborná ani laická verejnosť sa verejného prerokovania nezúčastnila.**

Schválený strategický dokument a stanovisko MŽP SR budú zverejnené na webových sídlach www.minzp.sk v zmysle zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.