EKOLA group, spol. s r.o.

Držiteľ certifikátov:
ČSN EN ISO 9001:2016
ČSN EN ISO 14001:2016
ČSN OHSAS 18001:2008

Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja

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

Číslo zákazky: 18.0012-04

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4
108 00 Praha 10
IČ: 63981378
DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9
Fax: +420 274 772 002
E-mail: ekola@ekolagroup.cz

Apríl 2020

EKOLA® group, spol. s r. o.

NÁZOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU:	Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja
OBJEDNÁVATEĽ:	Trnavský samosprávny kraj Starohájská 10 917 01 Trnava
SKUPINA DODÁVATEĽOV:	PUM SK AFEG

AFRY CZ s.r.o.	EKOLA group spol., s r.o.
Magistrů 1275/13	Mistrovská 558/4
140 00 Praha 4	108 00 Praha 10

ZHOTOVITEĽ Správy o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z.:

EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 558/4
108 00 Praha 10
tel.: 274 784 927-9, e-mail: ekola@ekolagroup.cz

SPRACOVATELIA: Ing. Pavel Hudousek (EKOLA group, spol. s r.o.)
Ing. Zuzana Vošická (EKOLA group, spol. s r.o.)

VEDÚCI PROJEKTU: Ing. Libor Ládyš (EKOLA group, spol. s r.o.)

Držiteľ autorizácie na spracovanie dokumentácie a posudku podľa zákona č. 100/2001 Zb., podľa § 19 a § 24 na základe osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydanej Ministerstvom životného prostredia ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 zo dňa 8. 6. 1993; predĺženie autorizácie č. j. 3032/ENV/11 zo dňa 4. 2. 2011 a č. j. 70572/ENV/15 zo dňa 4. 11. 2015.

ČÍSLO ZÁKAZKY:	18.0012-04
DÁTUM:	15. apríl 2020

© EKOLA group, spol. s r.o.

Všetky práva k využitiu si vyhradzuje EKOLA group spoločne s objednávateľom.
Výsledky a postupy uvedené v správe sú duševným majetkom spoločnosti EKOLA group, spol. s r.o.,
a sú chránené autorskými právami v zmysle zákona č. 121/2000 Zb., v znení neskorších predpisov.
Prípadné digitálne šírenie, či zverejňovanie a prezentácia na internetových sieťach, portáloch, sociálnych sieťach, či prezentácia v ostatných médiách, a to ako celku, alebo len časti správy je možné len so súhlasom EKOLA group, spol. s r.o., spolu so zadávateľom.

OBSAH

ÚVOD 8

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI 9

I. 1. Označenie 9

I. 2. Sídlo 9

I. 3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie 9

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE 10

II. 1. Názov 10

II. 2. Územie (SR, kraj, okres, obec) 10

II. 3. Dotknuté obce 12

II. 4. Dotknuté orgány 13

II. 5. Schvaľujúci orgán 14

II. 6. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom 15

III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA 39

III. 1. Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať 39

III. 2. Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti a pod. 69

III. 3. Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené 82

III. 4. Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu 89

III. 5. Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu 93

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA 116

IV. 1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne). 116

V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁCIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE 248

V. 1. Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu. 248

VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI 256

VI. 1. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer strategického dokumentu 256

VI. 2. Opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti 261

VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE 266

VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE 268

IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ 269

IX. 1. Informácie o strategickom dokumente 269

IX. 2. Naplnenie všeobecných podmienok a špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia strategického dokumentu 271

X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE) 273

Použité podklady 282

Prílohy

Príloha č. 1 **Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy Natura 2000 (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D., Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020)**

Príloha č. 2 **Výkresová časť**

Výkres č. 2.1 Ochrana prírody

Výkres č. 2.2 Horninové prostredie a vody

Zoznam najdôležitejších skratiek

BaP	Benzo[a]pyren
BECEP	Bezpečnosť cestnej premávky
Cd	Kadmium
CO	Oxid uhoľnatý
DP	Dobývací priestor
EMEP	European Monitoring and Evalutation Programme
EZ	Environmentálna záťaž
Hg	Ortuť
CHA	Chránený areál
CHKO	Chránená krajinná oblasť
CHKP	Chránený krajinný prvok
CHLÚ	Chránené ložiskové územie
CHVO	Chránená vodohospodárska oblasť
CHVÚ	Chránené vtáčie územie
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS/ITS	Inteligentné dopravné systémy
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
NEIS	Národný Emisný Informačný Systém
NEHAP	Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov
NMVOC	Nemetánové prchavé látky
NO	Nebezpečný odpad
NO_x	Dusičnany
NP	Národný park
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
OVL	Osvedčenie o výhradnom ložisku
PAH	Polyaromatické uhľovodíky
Pb	Olovo
PCDD/PCDF	Dioxiny a furany
PCB	Polychlorované bifenyly
PDO	Plán dopravnej obslužnosti
$PM_{2,5}$	Prachové častice frakcie menšej ako 2,5 µm
PM_{10}	Prachové častice frakcie menšej ako 10 µm

POH	Program odpadového hospodárstva
POP_s	Perzistentné organické látky
PP	Prírodná pamiatka
PR	Prírodná rezervácia
PRV	Program rozvoja vidieka
PUM	Plán udržateľnej mobility
RIÚS	Regionálna integrovaná územná stratégia
SEA	Strategické environmentálne posúdenie
SAŽP	Slovenská agentúra životného prostredia
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SO_2	Oxid siričitý
SR	Slovenská republika
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody SR
TSK	Trenčiansky samosprávny kraj
TTSK	Trnavský samosprávny kraj
ÚEV	Územie európskeho významu
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
ÚVZ	Úrad verejného zdravotníctva
VKP	Významný krajinný prvok
VOD	Verejná osobná doprava
VÚPOP	Výskumný ústav pôdoznalectva a ochrany pôdy
WHO	Svetová zdravotnícka organizácia

ÚVOD

Predložená správa o hodnotení podľa § 9 a prílohy č. 4 k zákonu č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov sa zaoberá vymedzením možných vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré môžu byť spôsobené schválením „**Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja**".

Samostatnou časťou Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je Plán dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja.

Správa o hodnotení okrem iného obsahuje základné údaje o obstarávateľovi, základné údaje o strategickom dokumente, základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia, základne údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia a navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie.

Spracovanie strategického environmentálneho posúdenia (SEA), resp. Správy o hodnotení podľa § 9 zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov je spracované paralelne so spracovaním Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja pri očakávanom zaistení priebežnej spolupráce a výmeny informácii medzi zhotoviteľmi SEA a Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja.

Plán udržateľnej mobility, ktorý je jedným z dôležitých strategických dokumentov, rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, a súčasťou je analýza súčasného stavu, vízie, ciele a zámery, výber vhodných opatrení, ich aktívna komunikácia, monitoring a hodnotenie.

Základnými charakteristikami plánov udržateľnej mobility sú vzhľadom na plánovaciu prax a obmedzenia vyplývajúce z právnych predpisov:

a) dlhodobá vízia a jednoznačný plán implementácie,

b) vyvážený a integrovaný rozvoj rôznych druhov dopravy,

c) horizontálna a vertikálna integrácia,

d) posúdenie súčasného stavu a implementácie,

e) pravidelný monitoring a hodnotenie,

f) zohľadnenie vedľajších nákladov a výnosov dopravy.

Plán udržateľnej mobility bude schválený zastupiteľstvom Trnavského kraja a bude jedným z podkladov pre účely územnoplánovacej činnosti a súčasne bude záväzným podkladom pre plánovanie dopravnej obslužnosti na území kraja.

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

I. 1. Označenie

Trnavský samosprávny kraj

IČ: 37836901

I. 2. Sídlo

Starohájska 10

917 01 Trnava

Slovenská republika

I. 3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie

Mgr. Jozef Viskupič

Predseda TTSK

Trnavský samosprávny kraj

Starohájska 10, 917 01 Trnava

tel.: +421 33 5559 100; e-mail: jozef.viskupic@trnava-vuc.sk

Ing. Miroslav Knap

Riaditeľ úradu; Odbor stratégií a projektov

Trnavský samosprávny kraj

Starohájska 10, 917 01 Trnava

tel.: + 421 33 5559 600; e-mail: miroslav.knap@trnava-vuc.sk

Mgr. Zuzana Sirotiaková

Odbor stratégií a projektov

Trnavský samosprávny kraj

Starohájska 10, 917 01 Trnava

tel.: +421 33 5559 641; e-mail: sirotiakova.zuzana@trnava-vuc.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

II. 1. Názov

Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja

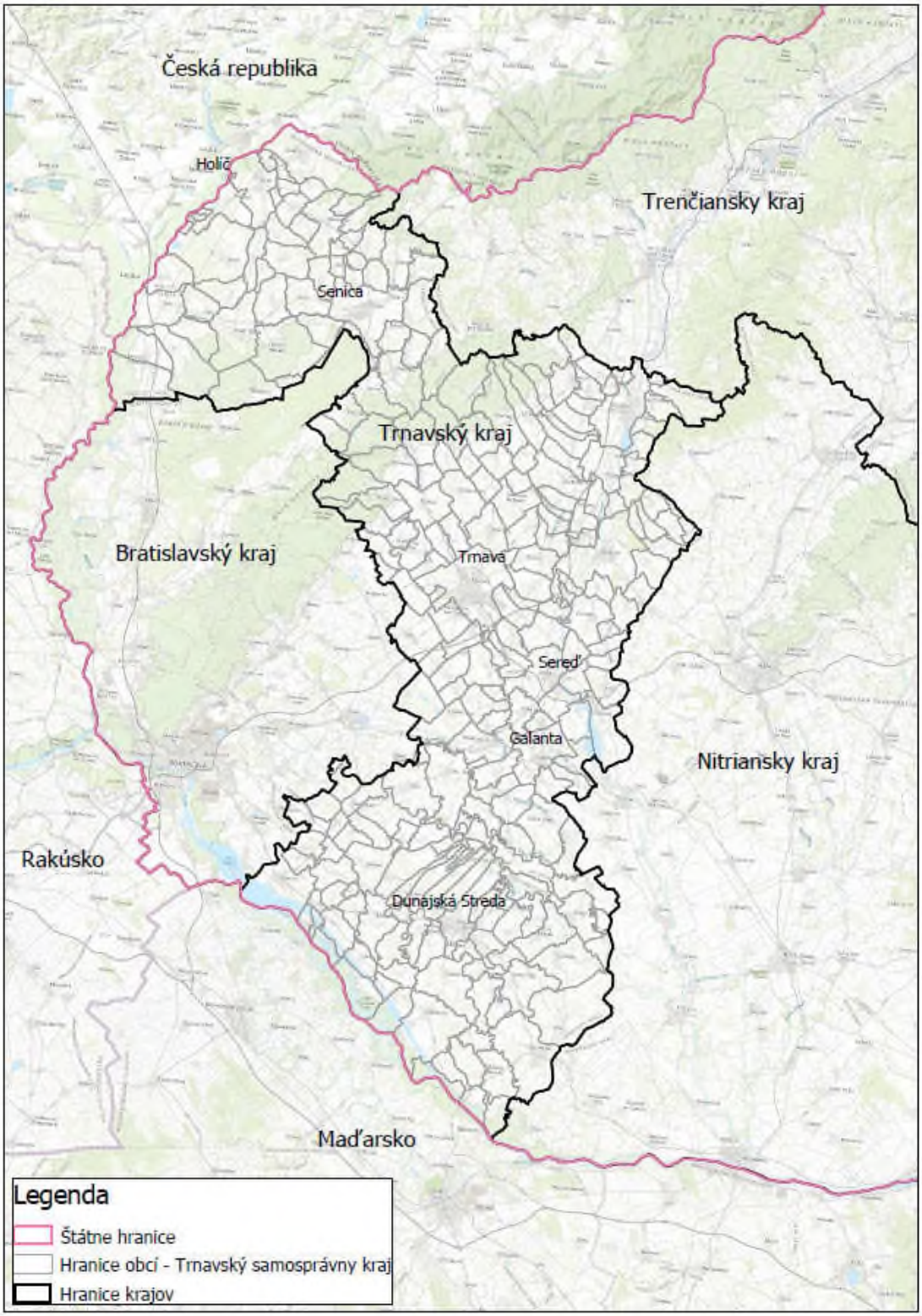
II. 2. Územie (SR, kraj, okres, obec)

Trnavský samosprávny kraj sa podľa územno-správneho usporiadania v zmysle zákona NR SR č. 221/1996 Z. z., v znení neskorších predpisov člení na 7 okresov s celkovým počtom 251 obcí (z toho 16 miest).

Podľa Nariadenia vlády SR č. 258/1996 Z. z., v znení neskorších predpisov, ktorým sa vydáva zoznam obcí a vojenských obvodov tvoriacich jednotlivé okresy v SR, na území okresov Trnavského kraja nachádzajú tieto miesta:

- v okrese Dunajská Streda: Dunajská Streda, Šamorín, Veľký Meder
- v okrese Galanta: Galanta, Sereď, Sládkovičovo
- v okrese Hlohovec: Hlohovec, Leopoldov
- v okrese Piešťany: Piešťany, Vrbové
- v okrese Senica: Šaštín – Stráže, Senica
- v okrese Skalica: Gbely, Holíč, Skalica
- v okrese Trnava: Trnava

Obrázok 1 Situácia širších vzťahov s vymedzením obcí a hraníc Trnavského samosprávneho kraja



Zdroj: Topografická mapa © ESRI, grafická úprava EKOLA group, spol. s r.o.

II. 3. Dotknuté obce

Strategický dokument Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja sa určite nedotkne priamo všetkých obcí na území kraja, viacmenej na obecnej rovine ide o dokument na úrovni územného plánu kraja. PUM TTSK sa preto množstva obcí dotkne v rámci naplňovania definovaných strategických cieľov ako sú napr. dostavba komunikačnej siete, zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu a cyklistickú dopravu, podpora prepojenia obcí a miest v kraji, zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy a podpora vzniku IDS.

Obce v okrese Trnava:

Trnava, Biely Kostol, Bíňovce, Bohdanovce nad Trnavou, Boleráz, Borová, Brestovany, Bučany, Buková, Cífer, Dechtice, Dlhá, Dobrá Voda, Dolná Krupá, Dolné Dubové, Dolné Lovčice, Dolné Orešany, Horná Krupá, Horné Dubové, Horné Orešany, Hrnčiarovce nad Parnou, Jaslovské Bohunice, Kátlovce, Košolná, Križovany nad Dudváhom, Lošonec, Majcichov, Malženice, Naháč, Opoj, Pavlice, Radošovce, Ružindol, Slovenská Nová Ves, Smolenice, Suchá nad Parnou, Šelpice, Špačince, Šúrovce, Trstín, Vlčkovce, Voderady, Zavar, Zeleneč, Zvončín

Obce v okrese Dunajská Streda:

Dunajská Streda, Báč, Baka, Baloň, Bellova Ves, Blahová, Blatná na Ostrove, Bodíky, Boheľov, Čakany, Čenkovce, Čiližská Radvaň, Dobrohošť, Dolný Bar, Dolný Štál, Dunajský Klátov, Gabčíkovo, Holice, Horná Potôň, Horné Mýto, Horný Bar, Hubice, Hviezdoslavov, Jahodná, Janíky, Jurová, Kľúčovec, Kostolné Kračany, Kráľovičove Kračany, Kútniky, Kvetoslavov, Kyselica, Lehnice, Lúč na Ostrove, Macov, Mad, Malé Dvorníky, Medveďov, Mierovo, Michal na Ostrove, Ňárad, Nový Život, Ohrady, Okoč, Oľdza, Orechová Potôň, Padáň, Pataš, Potônske Lúky, Povoda, Rohovce, Sap, Šamorín, Štvrtok na Ostrove, Topoľníky, Trhová Hradská, Trnávka, Trstená na Ostrove, Veľká Paka, Veľké Blahovo, Veľké Dvorníky, Veľký Meder, Vieska, Vojka nad Dunajom, Vrakúň, Vydrany, Zlaté Klasy

Obce v okrese Galanta:

Galanta, Abrahám, Čierna Voda, Čierny Brod, Dolná Streda, Dolné Saliby, Dolný Chotár, Gáň, Horné Saliby, Hoste, Jánovce, Jelka, Kajal, Košúty, Kráľov Brod, Malá Mača, Matúškovo, Mostová, Pata, Pusté Sady, Pusté Úľany, Sereď, Sládkovičovo, Šalgočka, Šintava, Šoporňa, Tomášikovo, Topoľnica, Trstice, Váhovce, Veľká Mača, Veľké Úľany, Veľký Grob, Vinohrady nad Váhom, Vozokany, Zemianske Sady

Obce v okrese Hlohovec:

Hlohovec, Bojničky, Červeník, Dolné Otrokovce, Dolné Trhovište, Dolné Zelenice, Dvorníky, Horné Otrokovce, Horné Trhovište, Horné Zelenice, Jalšové, Kľačany, Koplotovce, Leopoldov, Madunice, Merašice, Pastuchov, Ratkovce, Sasinkovo, Siladice, Tekoľďany, Tepličky, Trakovice, Žlkovce

Obce v okrese Piešťany:

Piešťany, Banka, Bašovce, Borovce, Dolný Lopašov, Drahovce, Dubovany, Ducové, Hubina, Chtelnica, Kočín-Lančár, Krakovany, Moravany nad Váhom, Nižná, Ostrov, Pečeňady, Prašník, Rakovice, Ratnovce, Sokolovce, Šípkové, Šterusy, Trebatice, Veľké Kostoľany, Veľké Orvište, Veselé, Vrbové

Obce v okrese Senica:

Senica, Bílkove Humence, Borský Mikuláš, Borský Svätý Jur, Cerová, Čáry, Častkov, Dojč, Hlboké, Hradište pod Vrátnom, Jablonica, Koválov, Kuklov, Kúty, Lakšárska Nová Ves, Moravský Svätý Ján, Osuské, Plavecký Peter, Podbranč, Prietrž, Prievaly, Rohov, Rovensko, Rybky, Sekule, Smolinské, Smrdáky, Sobotište, Šajdíkove Humence, Šaštín-Stráže, Štefanov

Obce v okrese Skalica:

Skalica, Brodské, Dubovce, Gbely, Holíč, Chropov, Kátov, Kopčany, Koválovec, Letničie, Lopašov, Mokrý Háj, Oreské, Petrova Ves, Popudinské Močidľany, Prietržka, Radimov, Radošovce, Trnovec, Unín, Vrádište

II. 4. Dotknuté orgány

Ministerstvá

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Nám. Slobody 6, 810 05 Bratislava

Ministerstvo hospodárstva SR, Mierová 19, 827 15 Bratislava 212

Ministerstvo životného prostredia, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava 1

Ministerstvo práce, soc. vecí a rodiny SR, Špitálska 4, 816 43 Bratislava 1

Ministerstvo kultúry SR, Nám. SNP 33, 813 31 Bratislava 1

Ministerstvo zdravotníctva SR, Limbova 2, P.O. Box 52, 837 52 Bratislava 37

Ústredné orgány a štátna správa

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trnave, Vajanského 22, 917 77 Trnava

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Trnave, Limbová 6, 917 09 Trnava 9

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Galante, Hodská 2352/62, 924 81 Galanta

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Dunajskej Strede, Veľkoblahovská 1067/30, 929 01 Dunajská Streda

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Senici, Kolónia 557, 905 01 Senica

Okresný úrad Trnava – odbor školstva, Vajanského 2, 917 01 Trnava

Okresný úrad Trnava – Odbor výstavby a bytovej politiky, Kollárova 8, 917 02 Trnava

Okresný úrad Trnava – Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia Kollárova 8, 917 02 Trnava

Okresný úrad Trnava – Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Kollárova 8, 917 02 Trnava

Okresný úrad Trnava – Odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Vajanského 2, 917 01 Trnava

Okresný úrad Trnava – Pozemkový a lesný odbor, Vajanského 22, 917 02 Trnava

Okresný úrad Trnava – Odbor krízového riadenia, Kollárova 8, 917 02 Trnava

Krajský pamiatkový úrad Trnava, Cukrová 1, 917 01 Trnava

Okresný úrad Hlohovec – Odbor starostlivosti o životné prostredie, Jarmočná 3, 920 01 Hlohovec

Okresný úrad Piešťany – Odbor starostlivosti o životné prostredie, Krajinská cesta 5053/13, 921 01 Piešťany

Okresný úrad Galanta – Odbor starostlivosti o životné prostredie, Nová doba 1408/31, 924 01 Galanta

Okresný úrad Dunajská Streda – Odbor starostlivosti o životné prostredie, Alžbetínske nám. 1194/1, 929 01 Dunajská Streda

Okresný úrad Senica – Odbor starostlivosti o životné prostredie, Vajanského 17, 905 01 Senica

Okresný úrad Skalica – Odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie Slobody č. 15, 909 01 Skalica

Mesto Trnava, Hlavná 1, 917 01 Trnava

Regionálna samospráva

Nitriansky samosprávny kraj, Rázusova 2A, 949 01 Nitra

Trenčiansky samosprávny kraj, K dolnej stanici 7282/20A, 911 01 Trenčín

Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava 25

Samospráva

Združenie miest a obcí región JE Jaslovské Bohunice, Trhová 2, 917 00 Trnava

Združenie miest a obcí Žitného ostrova, Kukučínova 459/II, 929 01 Dunajská Streda

Združenie miest a obcí Záhorskej oblasti, Námestie slobody 10, 909 01 Skalica

Združenie miest a obcí galantsko-šalianskeho regiónu, Mierové námestie 940/1, 924 18 Galanta

Mestá a obce na území Trnavského samosprávneho kraja

II. 5. Schvaľujúci orgán

Zastupiteľstvo Trnavského kraja

(formou Uznesenie Zastupiteľstva Trnavského kraja)

II. 6. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

II. 6. 1. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu

Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja (PUM TTSK) je strategický plán vytvorený s cieľom naplniť potreby mobility ľudí v regiónoch. 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 v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúc základné princípy udržateľnej mobility.

Plán udržateľnej mobility účinne v obecnej 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.

Samotný Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je členený do týchto častí: Zber dát, Prieskumy, Dopravné modelovanie, Analytická časť, Návrhová časť, Opatrenia na ďalší rozvoj a implementáciu a Plán implementácie a monitorovania PUM.

Ako samostatná časť bol v súvislosti s PUM TTSK spracovaný Plán dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja.

Zber údajov

Účelom zberu údajov bolo zhromažďovanie dostupných podkladov o demografii a územnom rozvoji, údajov o doprave, dát ohľadom nehodovosti, resp. bezpečnosti a ďalších. Zber údajov je predmetom časti I. PUM TTSK.

Prieskumy

Prieskumy patria medzi hlavné podklady analytickej časti. Ide o terénne prieskumy, prieskumy dopravného správania, sčítania dopravy a smerové (anketové) prieskumy. Prieskumy sú súčasťou časti II. PUM TTSK.

Dopravné modelovanie

Dopravné modelovanie tvorí časť III. PUM TTSK, ktorá sa venuje problematike tvorby a kalibrácie dopravného modelu súčasného stavu v rámci ktorej je taktiež spracovaná prognóza prepravného dopytu a vyhodnotenie jednotlivých modelových scenárov pre návrhovú časť.

Analytická časť

Účelom analytickej časti, ktorá tvorí časť IV. PUM TTSK, je analýza dostupných informácií o stave a možnostiach rozvoja všetkých dopravných subsystémov po stránke 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 v súlade s úlohou projektu primárne zameraná na

obdobie normálneho pracovného dňa, pričom východiskovým rokom, pre ktorý bola získaná väčšina podkladových a kalibračných dát, bol stanovený rok 2018. Na základe dopravného modelu bolo vykonané meranie hladín hluku (časť 6.1 Analytickej časti PUM TTSK) a modelovanie úrovne emisií (časť 6.2 Analytickej časti PUM TTSK) znečisťujúcich látok do ovzdušia. V rámci analytickej časti boli ďalej stanovené varianty budúceho vývoja pre účely návrhovej časti. V analytickej časti boli stanovené časové horizonty – 2025 (+5 rokov), 2030 (+10 rokov), 2040 (+20 rokov) a 2050 (+30 rokov), pre ktoré sú riešené nasledujúce varianty scenárov:

- Nulový scenár – bez aktivít („do-nothing“), nie sú oproti existujúcemu stavu do modelových výpočtov doplnené žiadne plánované stavby a opatrenia. Dochádza iba k vývoju počtu obyvateľov a vývoju stupňa automobilizácie.
- Naivný scenár („BAU – business as usual“) pri zohľadnení nízkeho/stredného/vysokého rozvoja hlavných socioekonomických a územných premenných; rozvoj siete bude stanovený na základe reálnych možností rozvoja a budú splnené reálne nastavené opatrenia pre zmenu dopravného správania obyvateľov. Tento scenár je podľa zadania ešte nutné vypočítať so zohľadnením rozvoja nízkeho/stredného/vysokého rozvoja socioekonomických aktivít a územného rozvoja.
- Maximalisticky scenár („do-all“) na účel overenia, že navrhované opatrenia prispejú k naplneniu identifikovaných cieľov a indikátorov; rozvoj siete a opatrení bude nastavený na maximálne naplnenie všetkých územno plánovacích dokumentov, opatrení a ďalších nápadov bez ohľadu na finančnú náročnosť.

Záver analytickej časti je venovaný stratégii mesta a vyjasnenie vízie mobility v konsenzuse 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. SWOT analýza bola vykonaná pre každý dopravný subsystém aj komplexne pre 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 v návrhovej časti vychádzajú z vykonaných SWOT analýz a zároveň zohľadňujú nastavené a schválené vízie rozvoja kraja z analytickej časti PUM 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.

Budúci etapový a návrhový systém bol overený na základe dopravného modelu a patrične upravený.

Samostatným vykonávacím dokumentom k PUM Trnavského samosprávneho kraja je Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility a opatrení s ohľadom na technickú, administratívnu, finančnú, ekonomickú a prevádzkovú implementačnú kapacitu systému. Plán implementácie a monitorovania PUM vznikol na základe prejednaného strategického dokumentu, teda návrhu optimálnych úprav systému dopravnej obsluhy kraja s harmonogramom jednotlivých stavieb a opatrení. Súčasťou tohto dokumentu sú aj finančné prostriedky, ktoré je nutné z krajského rozpočtu vynaložiť v jednotlivých rokoch na investičné a neinvestičné akcie.

Plán dopravnej obslužnosti

Plán dopravnej obslužnosti bol spracovaný za účelom zosúladenia všetkých druhov dopráv a tým vytvorenie optimálneho riešenia dopravného systému spojenia v rozvíjajúcom sa regióne pre cestujúcu verejnosť. Zároveň má slúžiť na kvalitné zabezpečenie dopravnej obslužnosti (odstránenie súbežnosti spojov s možnou finančnou úsporou) a ako podklad pri zavádzaní integrovaného dopravného systému.

Analytická časť PDO vychádzala zo spracovanej Analytickej časti PUM TTSK a výstupov dopravného modelu. Cieľom Návrhovej časti PDO TTSK je obmedzenie súbehu autobusových spojov a preferencia koľajovej dopravy. Preto bolo v rámci dopravného modelu pre PUM TTSK na strane bezpečnosti uvažované s aktuálnym stavom autobusovej dopravy a s výhľadovým stavom železničnej dopravy.

Vízie a hlavné ciele strategického dokumentu

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

Vízie:

SMART mobilita – moderný región s rastúcou životnou úrovňou

Krátkodobejšie 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 VOD 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.)

Predložený strategický dokument je rozdelený do 4 oblastí zmien, pre ktoré boli stanovené jednotlivé strategické a špecifické ciele.

Definované 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.

Tabuľka 1 Strategické a špecifické ciele plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja

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/mestskej hromadnej dopravy	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

Cieľom spracovania Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Trnavského kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov Kraja vrátane fondov EÚ.

Úlohou Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Trnavského kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Neoddeliteľnou súčasťou Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja bude územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.

Hlavným zámerom Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov

s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúc základné princípy udržateľnej mobility.

Výsledný Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja bude taktiež rešpektovať princípy a strategické ciele iných strategických dokumentov. Rozbor vzťahu PUM TTSK k iným strategickým dokumentom je uvedený v nasledujúcej kapitole.

II. 6. 2. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Plán udržateľnej mobility sa nachádza na rozhraní dvoch rôznych cieľov. Na jednej strane ide o zabezpečenie nízkonákladovej a účinnej mobility tovaru a osôb ako centrálneho prvku konkurencieschopného spoločného trhu EÚ a ako priaznivého základu voľného pohybu osôb. Na druhej strane je však potrebné čeliť čoraz vyššej hustote dopravy a minimalizovať externé náklady v podobe dopravných nehôd a dopravných zápch, zmeny klímy, hluku, poškodzovania životného prostredia a zdravia obyvateľov.

Uplatňovanie Plánu udržateľnej mobility je spojené s integrovaným prístupom k optimalizácii efektívnosti dopravného systému. Kľúčovými cieľmi sú okrem iného vytvorenie integrovaných dopravných sietí využívaných dvoma alebo viacerými druhmi dopravy (kombinovaná doprava a intermodalita), ako aj vytvorenie spravodlivých konkurenčných podmienok medzi druhmi dopravy na základe spravodlivého rozdelenia nimi spôsobených nákladov.

Strategické plánovanie je nevyhnutnou súčasťou verejnej politiky na všetkých úrovniach. Potreba plánovania vyplýva najmä z dynamického rastu ekonomiky a hospodárstva. Úlohou plánovania je zabezpečiť určitú mieru rozvoja, s určením mantinelov, cieľov a spôsobov dosahovania rozvoja spoločnosti tak, aby boli zachované dôležité zložky životného prostredia a spoločnosti.

Strategické plánovanie je dôležité realizovať na úrovni lokálnej, regionálnej, národnej, resp. nadnárodnej. Strategické plánovanie možno rozdeliť na krátkodobé, strednodobé a dlhodobé. Prostredníctvom krátkodobých opatrení je potrebné vyriešiť najdôležitejšie a najintenzívnejšie problémy v konkrétnom území, zároveň je potrebné navrhnúť reálne riešiteľné a uchopiteľné spôsoby riešenia spomínaných problémov. Strednodobé a dlhodobé plány sú orientované na vzdialenejšiu budúcnosť. Je dôležité odhadnúť ďalší vývoj a identifikovať potenciálne problémy, ktoré môžu ovplyvňovať spoločnosť aj za niekoľko desaťročí. Tu je samozrejme kľúčová eliminácia problematických smerov rozvoja a určenie priorít, ktoré zabezpečia bezpečný a udržateľný rozvoj.

Plán udržateľnej mobility zohľadňuje príslušné súvisiace dokumenty, predovšetkým Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (zo dňa 17. 12. 2014) a územnoplánovacie dokumentácie jednotlivých obcí kraja. Predovšetkým dopravná politika PUM TTSK vychádza z Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja.

Ďalej je uvedený prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov na úrovni medzinárodnej a európskej.

Vzhľadom ku skutočnosti, že všetky strategické dokumenty na národnej a regionálnej úrovni strategicky vychádzajú z nižšie uvedených medzinárodných a európskych strategických dokumentov, nebolo vykonané podrobné tabuľkové hodnotenie ich miery vzťahu k PUM TTSK. Pri najdôležitejších dokumentoch je priamo nižšie v texte uvedený komentár s informáciami o konkrétnej implementácii strategického dokumentu do hierarchicky nižšieho strategického dokumentu na úrovni

národnej/regionálnej v rámci SR, prípadne o vzťahu strategického dokumentu priamo k hodnotenému PUM TTSK.

Strategické medzinárodné dokumenty

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

Strategické Európske dokumenty

- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroj, KOM(2011) 144 v konečnom znení

  Biela kniha zahŕňa 40 konkrétnych iniciatív pre vybudovanie konkurencieschopného dopravného systému v budúcom desaťročí.

  V praxi je potrebné, aby doprava využívala menej energie a navyše ju získavala z ekologickejších zdrojov, aby lepšie využívala modernú infraštruktúru a znižovala svoj negatívny vplyv na životné prostredie a zásadné prírodné zdroje, akými sú voda, pôda a ekosystémy.

  Hlavným novým cieľom je zásadne znížiť závislosť Európy na dovážanej rope a znížiť uhlíkové emisie o 60 % do roku 2050, prestať používať konvenčné pohony v mestách, využívať 40 % nízkouhlíkových palív v leteckej doprave, o 40 % znížiť emisie vo vodnej doprave.

  Tvorba PUM TTSK reflektuje vo svojich cieľoch najmä tieto hlavné ciele Bielej knihy:

  - sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť" TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb;
  - do roku 2030 previesť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iné druhy dopravy, napr. na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, a do roku 2050 viac ako 50 %. Zároveň dosiahnuť, aby sa do roku 2050 väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovala po železnici;
  - do roku 2050 dosiahnuť prepojenie všetkých letísk na hlavnej sieti na železničnú sieť;
  - usilovať sa o zníženie počtu úmrtí v cestnej doprave do roku 2020 o polovicu v porovnaní s rokom 2010 a v horizonte roka 2050 znížiť počet usmrtení takmer na nulu.

- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení

  Podstatou stratégie je koordinácia hospodárskych politík a politík zamestnanosti s cieľom zabezpečovať rast a zamestnanosť. Stratégia z obsahového hľadiska zastrešuje cielený výber tém, rôznych iniciatív a sektorových stratégií z viacerých politík EÚ, hlavne výskumu, vzdelávania,

zamestnanosti a sociálnych záležitostí, informačnej spoločnosti, podnikania a priemyslu, energetiky, životného prostredia.

Stratégia Európa 2020 je tematicky postavená na 3 prioritách, 5 cieľoch a 7 hlavných iniciatívach:

3 priority stratégie Európa 2020

- Inteligentný rast: vytvorenie hospodárstva založeného na znalostiach a inovácii.
- Udržateľný rast: podporovanie ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje.
- Inkluzívny rast: podporovanie hospodárstva s vysokou mierou zamestnanosti, ktoré zabezpečí sociálnu a územnú súdržnosť.

5 cieľov stratégie Európa 2020

- Miera zamestnanosti obyvateľov vo veku 20–64 rokov by sa mala zvýšiť zo súčasných 69 % na minimálne 75 %, vrátane väčšieho zapojenia žien, starších pracovníkov a lepšieho začlenenia migrantov medzi pracovnú silu (cieľ SR: 72 %).
- Investovať 3 % HDP do výskumu a vývoja (cieľ SR: 1 %, od NPR SR 2013 zvýšenie na 1,2 %).
- Zmena klímy a energetika: Znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 % v porovnaní s úrovňami z r. 1990 (alebo o 30 % za priaznivých podmienok) / zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov energie na konečnej spotrebe energie o 20 % / zvýšiť energetickú účinnosť minimálne o 20 % (cieľ SR: znížiť nárast emisií skleníkových plynov mimo sektora ETS tak, aby nepresiahli úroveň z r. 2005 o viac ako 13 % / zvýšiť podiel energie z OZE na hrubej konečnej spotrebe energie na 14 % / zvýšiť energetickú efektívnosť prostredníctvom úspory 11 % konečnej spotreby energie v porovnaní s priemernou spotrebou v r. 2001 – 2005).
- Vzdelávanie: znížiť mieru predčasného ukončenia školskej dochádzky zo súčasných 15 % na 10 % a zároveň zvýšiť podiel obyvateľov vo veku 30– 34 rokov s ukončeným vysokoškolským vzdelaním z 31 % na min. 40 % (cieľ SR: 6 % a 40 %).
- Sociálna inklúzia: Vymaniť najmenej 20 miliónov obyvateľov EÚ z rizika chudoby a sociálneho vylúčenia (podiel Európanov žijúcich pod hranicou chudoby jednotlivých krajín by sa mal znížiť o 25%, čím by sa viac ako 20 miliónov ľudí malo dostať nad hranicu chudoby), merané kombináciou ukazovateľov riziko chudoby + materiálna deprivácia + domácnosti s nízkou intenzitou práce (cieľ SR: 170 tisíc ľudí).

7 iniciatív stratégie Európa 2020

- „Inovácia v Únii“ na zlepšenie rámcových podmienok a prístupu k financovaniu výskumu a inovácií s cieľom zabezpečiť, aby inovatívne myšlienky viedli k vytvoreniu produktov a služieb, ktoré zabezpečia rast a pracovné miesta (oznámenie Európskej komisie COM(2010) 546 / KOM(2010)546 z 6.10.2010).
- „Mládež v pohybe“ na zlepšenie výsledkov systémov vzdelávania a uľahčenie vstupu mladých ľudí na trh práce (oznámenie Komisie COM (2010) 478 / KOM(2010) 478 z 15.9.2010).
- „Digitálny program pre Európu“ na urýchlenie zavedenia vysokorýchlostného internetu a čerpanie výhod, ktoré prináša jednotný digitálny trh pre domácnosti a podniky (oznámenie Komisie COM(2010) 245 z 19.5.2010).

- „Európa efektívne využívajúca zdroje“ na podporu oddelenia hospodárskeho rastu od využívania zdrojov, podpora prechodu smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu, zvýšenie využívania energie z obnoviteľných zdrojov, modernizáciu odvetvia dopravy a podporu energetickej účinnosti (oznámenie Komisie COM (2011) 21 / KOM (2011) 21 z 26. 1. 2011).
- „Priemyselná politika vo veku globalizácie“ na zlepšenie podnikateľského prostredia, najmä pre malé a stredné podniky, a na podporu rozvoja pevnej a udržateľnej priemyselnej základne, ktorá bude konkurencieschopná vo svetovom rozsahu (oznámenie Komisie COM(2010) 614 / KOM (2010) 614 z 27.10.2010).
- „Program pre nové zručnosti a nové pracovné miesta“ na modernizovanie trhov práce a posilnenie postavenia ľudí podporovaním rozvíjania ich zručností počas celého ich života s cieľom zvyšovať účasť na trhu práce a lepšie zosúladiť ponuku na trhu práce s dopytom, vrátane pracovnej mobility (oznámenie Komisie COM (2010) 682 z 23.11.2010).
- „Európska platforma na boj proti chudobe“ na zabezpečenie sociálnej a územnej súdržnosti, aby všetci mohli využívať výhody plynúce z rastu a zamestnanosti a aby ľudia žijúci v chudobe a sociálnom vylúčení mali možnosť žiť dôstojný život a aktívne sa podieľať na živote spoločnosti (oznámenie Komisie COM(2010) 758 z 15.12.2010).

V jednej z priorít Stratégie Európa 2020 – Udržateľný rast: podpora ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje má oporu napríklad národná Stratégia Operačný program Integrovaná infraštruktúra. S touto prioritou súvisí iniciatíva „Európa efektívne využívajúca zdroje“ zameraná okmen iného aj na modernizáciu odvetvia dopravy, na podporu prechodu smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu a podporu energetickej účinnosti. Úsilie je zamerané predovšetkým na:

- zníženie emisií uhlíka v odvetví dopravy s cieľom prispieť k zvýšenej konkurencieschopnosti;
- realizáciu strategických projektov s vysokou európskou pridanou hodnotou na riešenie kritických prekážok, najmä pokiaľ ide o cezhraničné úseky a intermodálne uzly (mestá, prístavy, logistické platformy);
- iniciatívy zamerané na modernizáciu európskych sietí.

Priority najväčšieho významu, ktoré prispejú k plneniu stratégie Európa 2020, konkrétne sú:

- do roku 2020 znížiť emisie skleníkových plynov najmenej o 20 %, zvýšiť podiel obnoviteľných zdrojov na skladbe zdrojov v konečnej spotrebe energie EÚ na 20 % a zvýšiť energetickú účinnosť o 20 %.
- zaviesť inteligentné dopravné systémy, zefektívniť dopravné a logistické služby, znížiť emisie CO_2 osobných vozidiel.
- urýchliť realizáciu strategických infraštruktúrnych projektov s cieľom odstraňovať zásadné prekážky, najmä v cezhraničnom styku a budovať intermodálne uzly.
- na vnútroštátnej úrovni vyvinúť inteligentnú, zmodernizovanú a plne prepojenú dopravnú infraštruktúru.
- zamerať sa na mestský rozmer dopravy, kde vzniká značná časť dopravného preťaženia a emisií.

- 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

  V nariadení sa stanovujú usmernenia pre rozvoj TEN-T siete s dvojúrovňovou štruktúrou, ktorá pozostáva zo súhrnnej siete (comprehensive) a základnej siete (core). Základná sieť je podskupinou súhrnnej siete, ktorá ju prekrýva. Predstavuje strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia TEN-T siete v závislosti od dopravných potrieb. Zahŕňa všetky druhy dopravy a ich prepojenia, ako aj príslušné dopravné a informačné riadiace systémy. Nariadenie predpokladá ukončenie budovania základnej siete do roku 2030 prostredníctvom vytvorenia novej, ako aj zásadnej modernizácie a obnovy už existujúcej infraštruktúry.

  Základná sieť TEN-T

  - D1 Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina – Poprad – Prešov – Košice – št. hr. SR/Ukrajina,
  - D2 št. hr. SR/ČR – Kúty – Bratislava – št. hr. SR/Maďarsko,
  - D3 Hričovské Podhradie – Čadca – Skalité – št. hr. SR/Poľsko,
  - D4 št. hr. SR/Rakúsko – Jarovce,
  - R3 Martin – Žiar nad Hronom – Zvolen – Krupina – Šahy – št. hr. SR/Maďarsko,
  - R6 Beluša – Púchov – Lysá pod Makytou – št. hr SR/ČR.

  Súhrnná sieť TEN-T

  - R1 Trnava – Nitra – Žiar nad Hronom – Zvolen – Banská Bystrica – Ružomberok,
  - R2 Trenčín – Prievidza – Žiar nad Hronom – Zvolen – Lučenec – Rožňava – Košice,
  - R3 križovatka s D1 – Dolný Kubín – Trstená – št. hr. SR/Poľsko,
  - R4 št. hr. SR/Poľsko – Svidník – Prešov – Košice – Milhosť – št. hr. SR/Maďarsko,
  - R5 Svrčinovec – št. hr. SR/ČR,
  - D4 Jarovce – Ivanka pri Dunaji – Záhorská Bystrica – križovatka s D2 – št. hr. SR/Rakúsko.

  PUM TTSK reflektuje strategicky najvýznamnejšie uzly a prepojenia siete TEN-T.

- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020

  Uznesenie dôrazne odporúča, aby zodpovedné orgány zaviedli obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod v obytných zónach a na všetkých jednoprúdových cestách v mestách, ktoré nemajú samostatný jazdný pruh pre cyklistov, a to k účinnejšej ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

  Uznesenie víta skutočnosť, že Komisia zameriava svoju pozornosť na najviac zraniteľné skupiny účastníkov cestnej premávky (užívatelia jednostopových vozidiel, chodci atď.), kde sú počty nehôd stále príliš vysoké; vyzýva členské štáty, Komisiu a priemysel, aby mali pri navrhovaní cestnej infraštruktúry a zariadení pre týchto účastníkov na pamäti to, aby budované cesty boli bezpečné pre všetkých užívateľov; žiada, aby pri projektovaní a údržbe ciest bola väčšia pozornosť venovaná opatreniam v oblasti infraštruktúry.

Uznesenie je implementované do národnej „Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020“ (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011) – viď tabuľka koncepcií na národnej úrovni nižšie.

- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(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
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

  Smernicu reflektujú na národnej úrovni transpozičné dokumenty „Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky“ (č. uznesenia 505/2016) a „Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami“ (č. uznesenia 504/2016), ktoré zároveň úzko súvisí s Akčným plánom rozvoja elektromobility v SR a sú rovnako v súlade s víziou a cieľmi PUM TTSK.
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a rady 2008/57/ES o interoperabilite železničného systému v Spoločenstve
- Smernica 2010/40/EÚ o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2010/31/EU o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EU o energetickej efektívnosti
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS) KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (schválený Európskou komisiou 28. 10. 2014)

  K Operačnému programu II 2014 – 2020 sú podrobné informácie uvedené nižšie v tabuľke koncepcií na národnej úrovni.
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009)

  Európska komisia identifikuje päť výziev, pred ktorými stoja európske mestá, a ktorým je potrebné čeliť integrovaným prístupom. Prvá výzva sa týka plynulosti cestnej premávky, kde je možným riešením podpora environmentálne šetrných spôsobov dopravy ako je verejná doprava, chôdza a cyklistika. Akčný plán mestskej mobility (2009) medzi cieľmi a opatreniami uvádza udržateľnú

mestskú mobilitu a regionálnu politiku, zlepšovanie informovania cestujúcich a zlepšenie prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

Na národnej úrovni tieto výzvy reflektuje predovšetkým „Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)“.

- Smernica 2011/76/EÚ, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- 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
- Vnútrozemská vodná doprava a sústava Natura 2000 – udržateľný rozvoj a riadenie vnútrozemských vodných ciest v kontexte smerníc EÚ o vtákoch a biotopoch
- Spoločné stanovisko k hlavným zásadám pre vývoj vnútrozemskej plavby a ochrane životného prostredia v povodí rieky Dunaj
- Stratégia EÚ pre podunajskú oblasť (tzv. Dunajská stratégia)
- Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy
- Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách
- ZDRAVIE 2020: Európska politika pre zdravie a prosperitu

Strategické dokumenty – národné a regionálne

Prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov na úrovni národnej je nižšie uvedený a ďalej je posudzovaný v tabuľkovej podobe vzájomný vzťah dokumentov k posudzovanému Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja s uvedením ich identifikovaných väzieb (prioritne je uvedený prehľad najmä strategických dokumentov, ktoré majú vplyv na dopravný sektor, koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry a životné prostredie).

V priebehu prípravy PUM TTSK boli zohľadnené nasledujúce relevantné strategické dokumenty na úrovni národnej nielen z oblasti dopravy:

- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016)
- Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (schválený uznesení vlády SR č. 110/2019)
- Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)
- Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (schválený uznesením vlády SR č. 504/2016)
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) na roky 2014 – 2020 (schválený Európskou komisiou dňa 28. 10. 2014)

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, jún 2014)
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)
- Programové vyhlásenie vlády SR (2016-2020) za oblasť dopravy
- Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy
- Program revitalizácie železničných spoločností (schválený uznesením vlády SR č. 188/2011)
- Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011)
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011)
- Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (pôvodná aktualizácia strategického dokumentu na roky 2014 až 2020)
- Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (schválený uznesením vlády SR č. 22/2009)
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2013)
- Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 – 2020 (Slovenská agentúra pre cestovný ruch, október 2013)
- Akčné plány ochrany pred hlukom v okolí diaľnic a rýchlostných komunikácií pre stav v roku 2006, resp. 2016
- Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020 (schválená uznesením vlády SR č. 12/2014 z 8. 1. 2014)
- Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (schválená uznesením vlády SR č. 478/2018)
- Vízia, prognóza a stratégie rozvoja lesníctva na Slovensku (Lesnícke štúdie č. 61, 2009)
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja (schválená uznesením vlády SR č. 978/2001)
- Koncepcia rozvoja poľovníctva v Slovenskej republike - národný program rozvoja poľovníctva a zachovania genofondu voľne žijúcej zveri (schválená uznesením vlády SR č. 548/2017)
- Koncepcia ochrany prírody a krajiny do roku 2030 (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky a Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, november 2019)
- Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 231/2014)
- Koncepcia implementácie Agendy 2030 v medzinárodnom prostredí (schválená uznesením vlády SR č. 5/2017)

- Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (schválený uznesením vlády SR č. 634/2014)
- Koncepcia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 11/2008)
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.) (schválený uznesením vlády SR v januári 2019)
- Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030 (schválený uznesením vlády SR č. 727/2013 z 18. 12. 2013)

Hodnotenie vzájomných vzťahov PUM TTSK a strategických dokumentov na úrovni národnej je v tabuľke označený nasledujúcim spôsobom:

Tabuľka 2 Stupnica hodnotenia vzájomných vzťahov

Hodnota	Odôvodnenie vzťahu
+2	Pri strategickom dokumente môžeme identifikovať silný vzťah k PUM
+1	Pri strategickom dokumente môžeme identifikovať slabý/čiastočný/nepriamy vzťah k PUM
0	Pri strategickom dokumente neboli identifikované vzťahy k PUM

Podrobné zhodnotenie konkrétnej väzby PUM TTSK na vyššie uvedené národné strategické dokumenty, pri ktorých bol vyhodnotený vzťah na úrovni 2 – silný (priamy) vzťah, je z hľadiska konkrétnych environmentálnych aspektov vykonané v kap. III. 5. tejto správy o hodnotení. V kap. III. 5. je uvedené akým spôsobom boli konkrétne environmentálne aspekty zohľadnené v priebehu prípravy PUM TTSK.

Tabuľka 3 Vzťah Plánu udržateľnej mobility Trnavského kraja ku koncepciám na národnej úrovni

Názov koncepcie	Vzájomný vzťah	Komentár/odôvodnenie
Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016)	+2	Ide o strategický dokument dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Dokument predstavuje výstup II. fázy prípravy stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2030 a predstavuje faktické naplnenie ex ante kondicionalít stanovených Európskou komisiou pre rezort dopravy v programovom období 2014–2020. Definované oblasti zmeny hodnoteného PUM TTSK sa rámcovo zhodujú s globálnymi strategickými cieľmi Strategického plánu rozvoja dopravy SR. Strategický plán rozvoja uvádza v závere na základe celkového hodnotenia výsledné poradie jednotlivých opatrení (predovšetkým infraštruktúrnych) na úrovni štátu, ktoré sú podnetné takisto pre PUM TTSK.
Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)	+2	Cieľom zvýšeného zastúpenia elektrických vozidiel v systéme dopravy je prechod na nízkoemisné a bezemisné formy dopravy, čo predstavuje trend strategicky definovaný aj na úrovni Európskej komisie a je súčasťou nízkouhlíkového hospodárstva. Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TTSK, konkrétne s navrhnutými špecifickými cieľmi PUM TTSK: 1/ Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, 2/ Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií.

		Tieto dve špecifické ciele sú navrhnuté v rámci strategického cieľa *Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)* v oblasti zmeny *Zvýšenie bezpečnosti a kvality života - zníženie dopadu dopravy na životné prostredie*.
Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016) Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)	+2	Transpozičné dokumenty „Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky“ (č. uznesenia 505/2016) a „Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami“ (č. uznesenia 504/2016) úzko súvisí s plánom rozvoja elektromobility v SR. V dokumente „Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami“ sa konkrétne pre SR uvádza v roku 2030 – 35 000 elektrických vozidiel a plug-in hybridov. Pre nabíjaciu infraštruktúru sa stanovil cieľ do roku 2025 mať 1 500 stojanov pre stredne rýchle nabíjanie (do 22 kW) a rýchle nabíjanie (nad 22 kW). Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TTSK.
Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) na roky 2014 – 2020 (schválený Európskou komisiou dňa 28. 10. 2014)	+2	Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) predstavuje programový dokument Slovenskej republiky pre čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014–2020 v sektore dopravy a informatizácie (oblasti zlepšovania prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenia ich využívania a kvality). Zameranie rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR v programovom období 2014–2020 vychádza predovšetkým z požiadaviek na dobudovanie chýbajúcich kľúčových miest na dopravnej infraštruktúre a zlepšenie kvality existujúcej infraštruktúry, najmä cestnej a železničnej dopravy, so zameraním na zvyšovanie bezpečnosti, spoľahlivosti, prístupnosti a efektívnosti dopravy. OPII-Doprava sa preto prioritne orientuje na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry v schválených trasách multimodálnych koridorov základnej transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“) a podporu dobudovania nadradenej dopravnej infraštruktúry medzinárodného významu s cieľom napojenia infraštruktúry SR na európsku dopravnú sieť, ako aj s cieľom zlepšovania dostupnosti regiónov SR. Cieľom OPII-Doprava je súčasne aj zabezpečenie podpory trvalo udržateľnej mestskej a regionálnej mobility posilňovaním väzieb v rámci jednotlivých aglomerácií vzájomne spolupracujúcimi módmi ekologickej verejnej osobnej dopravy. Ambíciou OPII je taktiež prispieť k zmierneniu negatívnych dôsledkov klimatických zmien a ochrane biodiverzity. V tomto ohľade je OPII významným strategickým dokumentom pri tvorbe a spracovaní PUM TTSK.
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, jún 2014)	+2	Definované oblasti zmeny hodnoteného plánu udržateľnej mobility TTSK sa rámcovo zhodujú s víziami a cieľmi definovanými na úseku dopravného sektoru v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR.
Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho	+2	Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja verejnej osobnej dopravy na Slovensku, stanovujú priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)		Vízie, ciele a priority Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR, ktoré sú pre hodnotený PUM TTSK podnetné: - vízia udržateľnej regionálnej a mestskej mobility s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce, - vízia dostupnej, spoľahlivej a používateľsky jednoduchej verejnej osobnej dopravy, - vízia infraštruktúry umožňujúcej prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy.
Programové vyhlásenie vlády SR (2016-2020) za oblasť dopravy	+2	Budovanie dopravnej infraštruktúry a podpora moderných a efektívnych spôsobov dopravy je jednou z priorít vlády Slovenskej republiky v rokoch 2016 až 2020. Špeciálnu pozornosť bude vláda venovať výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry v regiónoch, ktoré patria medzi menej rozvinuté, keďže dostupnosť dopravnej siete je jedným zo základných predpokladov ich ďalšieho rozvoja. Vláda podporuje spracovanie Národného generelu dopravy SR, ktorého cieľom bude zabezpečenie ekonomicky efektívnej, bezpečnej, kapacitnej, kvalitnej a plynulej dopravy. Cieľom generelu dopravy SR bude získať komplexný pohľad na riešenie všetkých dopravných vzťahov na Slovensku, čo umožní jasne nastaviť priority v oblasti dopravy. Z tohto pohľadu je PUM TTSK jedným z kľúčových podkladových strategických dokumentov generelu dopravy a v rámci programového vyhlásenie vlády SR teda prioritným dokumentom.
Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy	+2	Plán predstavuje strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry v jednotlivých regiónoch, a to najmä ciest II. a III. triedy, stanovujú sa priority ich rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie, čo je pre hodnotený PUM TTSK podnetné. Financovanie definovaných investičných zámerov sa predpokladá z Integrovaného regionálneho operačného programu.
Program revitalizácie železničných spoločností schválený uznesením vlády SR č. 188/2011)	+2	Program revitalizácie železničných spoločností podporuje rozvoj a revitalizáciu železničnej prepravy, v súlade s modelom trvalo udržateľnej mobility. Cieľom dokumentu je identifikovať miesto železničnej dopravy v systéme pozemnej dopravnej obsluhy Slovenskej republiky a definovať opatrenia, nevyhnuté na jej revitalizáciu zo súčasného stavu na ekonomicky efektívny druh dopravy.
Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011)	+2	Vízie a ciele Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky obsahovo korešpondujú s definovanou oblasťou zmeny v hodnotenom PUM „Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie“ a jednotlivé opatrenia Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky sú podnetné pre PUM TTSK vďaka návrhom konkrétnych projektov a krokov.
Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)	+2	Konkrétne opatrenia v rámci priorít Národnej stratégie cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR ponúkajú významné podnety hneď pre niekoľko špecifických cieľov definovaných v rámci jednotlivých oblastí zmien a strategických cieľov v PUM TTSK.

Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011)	+2	Koncepcia územného rozvoja Slovenska obsahuje konkrétne požiadavky riešiteľné na úrovni hodnotenej koncepcie PUM TTSK; ide najmä o definovanie hlavných dopravných koridorov pre medzinárodnú dopravu, pre celoštátnu dopravu, dopravných koridorov regionálnej úrovne a v neposlednom rade multimodálnych koridorov (tzv. Helsinské koridory), ktoré sú mimo iného na území Slovenskej republiky definované a vymedzené predovšetkým ako tzv. hlavné koridory TEN-T. Koncepcia je z vyššie uvedených dôvodov pre hodnotenie PUM TTSK podnetná.
Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (pôvodná aktualizácia strategického dokumentu na roky 2014 až 2020)	+2	Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky definuje priority a ciele stratégie rozvoja Trnavského kraja, ktoré sú podnetné vo vzťahu ku koncepcii PUM TTSK; najmä ide o potrebu dobudovať kvalitné komunikácie II. a III. triedy za účelom zníženia dopravnej nehodovosti (viď Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy) a modernizáciu dopravných ciest za účelom znižovania produkcie tuhých emisií a emisií oxidu uhoľnatého.
Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií (schválený uznesením vlády SR č. 22/2009)	+1	Program podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národný systém dopravných informácií reprezentuje komplexné riešenia inteligentných dopravných systémov založených na informačných a komunikačných systémoch a technológiách v cestnej doprave na Slovensku. Je orientovaný na využívanie jednotného systémového prostredia pre zber, spracovanie, zdieľanie, distribúciu a využívanie dopravných informácií v konkrétnych informačných, riadiacich a telematických aplikáciách. PUM TTSK sa sčasti venuje identickej problematike, avšak na úrovni Trnavského kraja.
Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2013)	+1	Stratégia rozvoja cestovného ruchu SR do roku 2020 neobsahuje podnety využiteľné a riešiteľné v rámci hodnotenej koncepcie PUM TTSK; vzájomný vzťah obidvoch koncepcií je vnímaný ako nepriamy.
Marketingová stratégia SACR na obdobie 2014 – 2020 (Slovenská agentúra pre cestovný ruch, október 2013)	+1	Marketingová stratégia SACR vo svojom krátkodobom aj dlhodobom vnímaní definuje ciele, ktoré nemajú priamy vzťah ku koncepcii PUM TTSK.
Akčné plány ochrany pred hlukom v okolí diaľnic a rýchlostných komunikácií pre stav v roku 2006	+2	Slovenská správa ciest, ako správca ciest I. triedy na území SR, je povinná zabezpečiť spracovanie strategických hlukových máp a akčných plánov v okolí ciest I. triedy, na ktorých v stanovených rokoch bola intenzita doprava vyššia ako 6 mil. vozidiel za rok (pre stav v roku 2006). Relevantným cieľom strategickej hlukovej mapy je na základe pravidelného monitorovania znížiť hlukovú záťaž z pozemnej cestnej dopravy aplikáciou poznatkov z technickej akustiky vo všetkých stupňoch navrhovaných činností, pri ktorých sa predpokladá zásah do životného prostredia a zdravia obyvateľov v súvislosti s hlukovou záťažou. V rámci PUM TTSK boli v súvislosti s ochranou pred hlukom v oblasti zmeny 3 Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie navrhnuté tieto dva ciele – strategický cieľ „Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)“ a špecifický cieľ „Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže“.

Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020 (schválená uznesením vlády SR č. 12/2014 z 8. 1. 2014)	+1	Oproti pôvodnej stratégii je aktualizovaná stratégia rozšírená o oblasti, ako sú zelená infraštruktúra, ekosystémové služby či inváze druhy, reflektuje politiky ochrany biodiverzity na úrovní EÚ. Cieľom stratégie je vytvoriť politický rámec pre zastavenie trendu straty biodiverzity a urýchliť prechod SR ako členskej krajiny EÚ na „zelenú“ ekonomiku, ktorá dokáže účinnejšie využívať prírodné genetické zdroje v zmysle Stratégie Európa 2020. Vzájomný vzťah obidvoch koncepcií je vnímaný ako nepriamy.
Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (schválená uznesením vlády SR č. 478/2018)	+2	Doprava je jedným z kľúčových oblastí a sektorov, pri ktorých by sa pri tvorbe legislatívneho a koncepčného rámca mali zohľadňovať aspekty adaptácie na zmenu klímy. Téma zmeny klímy je súčasťou hodnoteného PUM TTSK. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiaduce klimatické zmeny. V rámci PUM TTSK je definovaný špecifický cieľ „Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti proti klimatickým zmenám“, ktorý túto problematiku priamo zohľadňuje.
Vízia, prognóza a stratégia rozvoja lesníctva na Slovensku (Lesnícke štúdie č. 61, 2009)	+1	Trvalo udržateľné obhospodarovanie lesov vyžaduje tiež ich primerané dopravné sprístupnenie. Vzájomný vzťah oboch koncepcií je vnímaný ako nepriamy.
Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja (schválená uznesením vlády SR č. 978/2001)	+1	Podľa vývoja a stavu dopravy sa v rámci ekonomických podmienok a hľadísk určuje východisková situácia pre zabezpečenie trvalo udržateľného rozvoja Slovenskej republiky. Vzájomný vzťah oboch koncepcií je vnímaný ako nadväzujúci, ale nepriamy.
Koncepcia rozvoja poľovníctva v Slovenskej republike – národný program rozvoja poľovníctva a zachovania genofondu voľne žijúcej zveri (schválená uznesením vlády SR č. 548/2017)	+1	Jedným z kľúčových zámerov koncepcie je realizovať opatrenia zamerané na zníženie rizika vzniku kolízií so zverou v cestnej, ale aj v železničnej doprave. PUM TTSK v tomto ohľade vymedzuje špecifický cieľ „Zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry“.
Koncepcia ochrany prírody a krajiny do roku 2030 (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky a Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, november 2019)	+2	Pri budovaní v rámci PUM TTSK navrhovanej dopravnej infraštruktúry môže dôjsť k narušeniu konektivity krajiny a môže dôjsť tiež k zásahom do krajiny s vysokou prírodnou hodnotou či k zásahom do chránených území. Koncepcia pravdepodobne tiež vyvolá zásahy do prvku ÚSES, vo vzťahu k celkovej ekologickej stabilite krajiny pôjde skôr o mierny vplyv. Niektoré strategické, resp. špecifické ciele PUM TTSK môžu mať významný vzťah k stanovenému dlhodobému cieľu: Vytvoriť právne, inštitucionálne a manažmentové podmienky pre ochranu krajiny, zabezpečenie stability a konektivity v krajine, odolnosť prírodného prostredia na zmenu klímy a udržateľné využívanie prírodných zdrojov.
Program rozvoja vidieka SR 2014 – 2020 (schválený uznesením vlády SR č. 231/2014)	+1	Program rozvoja vidieka neobsahuje konkrétne podnety riešiteľné v rámci hodnotenej koncepcie PUM TTSK, vzťah je skôr nepriamy.
Koncepcia implementácie Agendy 2030 v medzinárodnom prostredí (schválená uznesením vlády SR č. 5/2017)	+1	Cieľ 11 Agendy 2030 „Premeniť mestá a ľudské obydlia na inkluzívne, bezpečné, odolné a udržateľné“ súvisí s hodnoteným PUM TTSK, vzťah je hodnotený ako nepriamy.

Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (schválený uznesením vlády SR č. 634/2014)	+2	Vytváranie a zlepšovanie existujúcej infraštruktúry sú aktivitami vedúcimi k zlepšeniu súčasného stavu zdravia v Slovenskej republike.
Koncepcia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 11/2008)	+2	Treťou prioritou v rámci tejto koncepcie je „Prostredie a zdravie“, v rámci ktorej bol zostavený Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky (viď nižšie). Koncepcia tvorí politický, ekonomický a organizačný rámec všetkých aktivít zameraných na podporu zdravia, zdravý životný štýl a zlepšenie životného prostredia. Ciele PUM TTSK sú v súlade s cieľmi tejto koncepcie, napr. v rámci navrhnutých špecifických cieľov PUM TTSK „Modernizácia vozového parku verejnej dopravy, vrátane železničnej dopravy za účelom zníženia hlukovej záťaže“ a „Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu“.
Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.) (schválený uznesením vlády SR v januári 2019)	+2	Základným cieľom NEHAP V. je minimalizovať riziká pochádzajúce z prostredia, ktoré môžu poškodzovať a ohrozovať zdravie ľudí. Je preto nevyhnutné posilňovať úsilie zamerané na riešenie hlavných environmentálnych determinantov s vplyvom na zdravotný stav jednotlivca aj celej populácie ktorými sú znečistenie ovzdušia, znečistenie vôd, nedostatočné zásobovanie pitnou vodou, nebezpečné chemické látky, hluk, odpady, kontaminované lokality a zmena klímy. Zlepšovanie kvality životného prostredia je podmienkou pre tvorbu zdravého sídelného prostredia pre kvalitný život. Ciele definované v PUM TTSK sú v súlade s cieľmi akčného plánu.
Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030 (schválený uznesením vlády SR č. 727/2013 z 18. 12. 2013)	+1	Ide o základný dokument, ktorý určuje smerovanie zdravotnej politiky v strednodobom aj dlhodobom horizonte. Primárnym motivačným faktorom jeho vytvorenia je snaha realizovať opatrenia na zvýšenie kvality a efektivity poskytovanej zdravotnej starostlivosti a zlepšenie zdravotného stavu obyvateľov, napríklad aj špecifickým cieľom stanoveným v rámci PUM TTSK „Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu“. Vzťah oboch dokumentov je okrajový a je vnímaný ako nepriamy.

Prehľad najdôležitejších relevantných strategických dokumentov na úrovni regionálnej/lokálnej je uvedený v zozname nižšie a ďalej je posúdený v tabuľkovej podobe vzájomný vzťah dokumentov k posudzovanému Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja s uvedením ich identifikovaných väzieb (prioritne je uvedený prehľad najmä strategických dokumentov, ktoré majú vplyv na dopravný sektor, koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry a životné prostredie).

V priebehu prípravy PUM TTSK boli zohľadnené nasledujúce relevantné strategické dokumenty na úrovni regionálnej a lokálnej:

- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016 – 2020 (Trnavský samosprávny kraj, december 2015)
- Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského kraja na roky 2014 – 2020 (RIÚS TTSK) a Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja mestskej funkčnej oblasti krajského mesta Trnava na roky 2014 – 2020 (jún 2018)
- Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030 (Aurex spol. s r.o., 2015)

- Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (Slovenský cykloklub, o.z., február 2018)
- Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhlásený Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (Aurex spol. s r.o., december 2014)
- Krajinno-ekologický plán: Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (Aurex spol. s r.o., 2011)
- Stratégia rozvoja vidieka na území Trnavského samosprávneho kraja (december 2008)
- Akčný plán – stratégia rozvoja vidieka na území Trnavského samosprávneho kraja (jún 2009)
- Program odpadového hospodárstva Trnavského kraja na roky 2016 – 2020 (Okresný úrad Trnava, 2017)
- Stratégia rozvoja priemyslu na území Trnavského samosprávneho kraja (december 2008)
- Akčný plán rozvoja priemyslu na území Trnavského samosprávneho kraja (jún 2009)
- Energetická politika Trnavského samosprávneho kraja (december, 2008)
- Generálny dopravný plán mesta Trnava (Dopravoprojekt, a.s. a spol., december 2008)
- Dopravné riešenie centrálnej mestskej zóny Trnava (HBH projekt, spol. s.r.o., december 2015)
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trnava na roky 2014 – 2020 s výhľadom do roku 2030 (november 2015)
- Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnavy (MŽP SR, SHMÚ, 2013)
- Aktualizácia dokumentu MÚSES mesta Trnava (Ateliér záhradnej a krajinnej architektúry a Regioplán Nitra, 2008)

Tabuľka 4 Vzťah Plánu udržateľnej mobility Trnavského kraja ku koncepciám na regionálnej a lokálnej úrovni

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016 – 2020 (Trnavský samosprávny kraj, december 2015)	+2	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja v rámci svojej prioritnej oblasti 3: „Environmentálna“ špecifický cieľ, ktorý je podnetný pre PUM TTSK. Ide o špecifický cieľ 3.2 „Zabezpečenie ochrany ovzdušia pred vysokým množstvom znečisťujúcich látok do ovzdušia“.
Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského kraja na roky 2014–2020 (RIÚS TTSK, jún 2018) a Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja mestskej funkčnej oblasti krajského mesta Trnava na roky 2014 – 2020 (jún 2018)	+2	Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského kraja v rámci svojej prioritnej osi 1: „Bezpečná a ekologická doprava na území Trnavského kraja“ definuje konkrétne investičné priority a špecifické ciele, ktoré sú podnetné z hľadiska PUM TTSK. Najvýznamnejším nevyhovujúcim javom v oblasti dopravy je na území TTSK veľmi zlý technický stav niektorých miestnych komunikácii II. a III. triedy a nebezpečné prepojenie komunikácií a križovatiek. Rovnako tak Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja mestskej funkčnej oblasti krajského mesta Trnava v rámci svojej prioritnej osi 1: „Bezpečná a ekologická doprava na území MFO Trnava“ definuje konkrétne investičné

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
		priority a špecifické ciele, ktoré sú podnetné z hľadiska PUM TTSK. Na území mesta Trnava je najslabším článkom v doprave vysoký podiel prepravovaných osôb individuálnou dopravou, absencia inteligentných dopravných systémov a absencia cyklotrás.
Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030 (Aurex spol. s r.o., 2015)	+2	Územný generel dopravy TTSK obsahuje vo vzťahu k PUM TTSK v prvom rade významné množstvo dôležitých podnetov v zmysle informácií obsiahnutých v analytickej časti PUM. Územný generel dopravy TTSK vo svojej návrhovej časti ďalej stanovuje veľmi konkrétne lokalizované priority pre ďalší postup rozvoja dopravnej infraštruktúry kraja, ktoré sú podnetné z hľadiska vytvárania PUM TTSK.
Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (Slovenský cykloklub, o.z., február 2018)	+2	Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji má priamy vzťah k PUM TTSK, resp. ponúka konkrétne podnety hneď pre niekoľko špecifických cieľov definovaných v rámci jednotlivých oblastí zmien a strategických cieľov týkajúcich sa cyklodopravy a cyklistickej infraštruktúry v PUM TTSK.
Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhlásený Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (Aurex spol. s r.o., december 2014)	+2	Územný plán veľkého územného celku TTSK má priamy vzťah k PUM TTSK, predovšetkým z hľadiska plánovania hlavných komunikácií cestnej aj železničnej dopravy na území kraja a z hľadiska navrhnutého systému prvkov ÚSES.
Krajinno-ekologický plán: Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (Aurex spol. s r.o., 2011)	+1	V záverečnej časti Krajinno-ekologická syntéza sú identifikované problémy vo vzťahu k funkčne-priestorovému rozvoju územia TTSK a vo vzťahu ku krajine a krajinnému obrazu – sú tu konkrétne definované problémy týkajúce sa dopravnej vybavenosti TTSK, ktoré sú využiteľné pri tvorbe PUM TTSK. Ide prevažne o problémy definované v už vyššie uvedených koncepčných a strategických dokumentoch súvisiacich s dopravnou infraštruktúrou kraja; vzťah je preto hodnotený ako slabší.
Stratégia rozvoja vidieka na území Trnavského samosprávneho kraja (december 2008) a Akčný plán – stratégia rozvoja vidieka na území Trnavského samosprávneho kraja (jún 2009)	+1	Stratégia rozvoja vidieka na území TTSK a Akčný plán obsahuje konkrétne podnety riešiteľné v rámci hodnotenej koncepcie PUM TTSK, napriek tomu je vzťah hodnotený ako slabší, pretože je už obsiahnutý v súhrnných koncepčných dokumentoch TTSK súvisiacich s dopravou. Stratégia rozvoja vidieka na území TTSK vo svojej strategickej časti definuje pre strategickú oblasť rozvoja infraštruktúry celkom 5 priorít, pričom priorita 4 sa týka zvyšovania kvality dopravnej infraštruktúry. Hlavným cieľom je v tomto smere zvýšenie úrovne dopravného prepojenia mestských a vidieckych sídiel prostredníctvom rekonštrukcie a modernizácie dopravných komunikácií – predovšetkým zlepšenie kvality komunikácií I., II., III. triedy a miestnych komunikácií IV. triedy. Akčný plán teoreticky obsahuje podnetné informácie pre analytickú časť PUM TTSK, rozdeľuje územie kraja na tri regióny (Podunajský, Záhorský a Dolnopovažský), pričom v týchto regiónoch hodnotí úroveň technickej infraštruktúry – dĺžku a stav jednotlivých komunikácií. Informácie sú avšak z hľadiska

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
		roku spracovania neaktuálne, a preto je vzťah hodnotený ako slabší.
Program odpadového hospodárstva Trnavského kraja na roky 2016 – 2020 (Okresný úrad Trnava, 2017)	+1	POH TTSK obsahuje z hľadiska dopravy iba okrajové podnety vo svojej záverečnej záväznej časti v rámci stanovených cieľov pre odpady typu „použité batérie a akumulátory“, „staré vozidla“ a „odpadové pneumatiky“, pre ktoré stanovuje konkrétne ciele a limity.
Stratégia rozvoja priemyslu na území Trnavského samosprávneho kraja (december 2008) Akčný plán rozvoja priemyslu na území Trnavského samosprávneho kraja (jún 2009)	+1	Obecne môžeme konštatovať, že dopravná infraštruktúra je jedným z najdôležitejších faktorov umiestnenia výrobných podnikov. Stratégia rozvoja priemyslu na území Trnavského samosprávneho kraja určuje pre strednodobý rámec rozvoja priemyslu v TTSK 4 priority, z ktorých jedna je priamo Infraštruktúra pre rozvoj priemyslu. V rámci tejto priority boli definované opatrenia „zlepšenie dopravnej infraštruktúry“, ktoré zdôrazňuje v rámci TTSK predovšetkým potrebu opravy komunikácií II. a III. triedy. V Akčnom pláne rozvoja priemyslu sú stanovené identické priority a opatrenia v oblasti dopravnej infraštruktúry. Pre spracovanie PUM TTSK sa ide o okrajové podnety a vzťah strategických dokumentov sa javí ako slabší.
Energetická politika Trnavského samosprávneho kraja (december, 2008)	+1	Energetická politika TTSK v rámci vymedzeného cieľa „zvýšenie využitia obnoviteľných zdrojov energie na celkovej spotrebe energií“ by mala prispieť realizáciou alebo aspoň podpore realizácie konkrétnych projektov využitia OZE v rámci súčasných objektov TTSK. Jednou z výhod OZE je, že ako domáci zdroj nie je ovplyvnený zmenami devízových kurzov, ropnými a plynovými krízami. Zvýšenie výroby OZE a zníženie primárnej spotreby znižuje závislosť na dovoze palív zo zahraničia. Vyššie zmienený cieľ energetickej politiky TTSK je v súlade s víziami a cieľmi PUM TTSK, konkrétne s navrhnutými špecifickými cieľmi PUM TTSK: 1/ Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, 2/ Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií. Cieľom je zvýšenie zastúpenia elektrických vozidiel v systéme dopravy a prechod na nízkoemisné a bezemisné formy dopravy, čo predstavuje trend strategicky definovaný aj na úrovni Európskej komisie a je súčasťou nízkouhlíkového hospodárstva. Vzájomný vzťah oboch dokumentov je skôr nepriamy, a preto je hodnotený ako slabší.
Generálny dopravný plán mesta Trnava (Dopravoprojekt, a.s. a spol., december 2008)	+1	Generálny dopravný plán mesta Trnava obsahuje podrobné informácie o jednotlivých typoch dopravy na území mesta Trnava, obsahuje analytickú i návrhovú časť avšak operuje s údajmi starými viac ako 10 rokov. GDP teda nie je v tomto ohľade aktuálny a nie je možné z neho v súčasnej dobe vychádzať. Vzájomný vzťah oboch dokumentov je tak hodnotený ako slabší.
Dopravné riešenie centrálnej mestskej zóny Trnava (HBH projekt, spol. s.r.o., december 2015)	+1	Dopravné riešenie CMZ Trnava obsahuje vedľa analýzy súčasného stavu tiež návrh organizácie dynamickej a statickej dopravy v CMZ Trnava vrátane návrhu komplexného dopravného riešenia pre vybrané ulice a námestia (celkom 3

Názov koncepcie	Vzájomná väzba	Komentár/odôvodnenie
		varianty). Obecne obsahuje tento dokument podnetné informácie z hľadiska dopravy, ale vzhľadom k veľkej podrobnosti tohto strategického dokumentu je vzťah k PUM TTSK vyhodnotený ako slabší.
Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trnava na roky 2014 – 2020 s výhľadom do roku 2030 (november 2015)	+1	Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja mesta Trnava vymedzuje problematiku dopravy ako jednu prioritnú oblasť. Ide o prioritnú oblasť B: Doprava a technická infraštruktúra. Program poukazuje v rámci stanovených priorít a opatrení na najväčšie problémy na úrovni mesta, čo sa dá obdobne vztiahnuť i na podobne väčšie mesta v rámci Trnavského kraje. Venuje sa postupne kvalitnej a bezpečnej doprave, alternatívnym formám dopravy a dobudovaniu vonkajšieho mestského dopravného okruhu. Vzájomná väzba PUM TTSK a tohto programu je skôr nepriama a je hodnotená ako slabšia.
Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnavy (MŽP SR, SHMÚ, 2013)	+2	Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnavy uvádza dopravu ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia. Doprava je podľa prieskumu najvýznamnejším činiteľom podieľajúcim sa na prekračovaní limitnej hodnoty pre PM_{10}. Program navrhuje konkrétne opatrenia za účelom znižovania znečisťovania ovzdušia z dopravy pre mesto Trnava; konkrétne vybudovanie severného obchvatu mesta a zabezpečenie plynulosti mestskej dopravy výstavbou kruhových križovatiek a rekonštrukciou komunikácií. Vzťah programu k PUM TTSK je, vzhľadom k navrhnutým obecným opatreniam v zásobníku projektov (napr. Rekonštrukcia hlavných ulíc, Oprava miestnych komunikácií, Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek), priamy a je hodnotený ako významný.
Aktualizácia dokumentu MÚSES mesta Trnava (Ateliér záhradnej a krajinnej architektúry a Regioplán Nitra, 2008)	+1	Vzťah tohto dokumentu MÚSES mesta Trnava k PUM TTSK je vnímaný ako nepriamy a bol vyhodnotený ako slabší. Výstavba dopravnej infraštruktúry na území mesta Trnava musí rešpektovať systém existujúceho i navrhnutého MÚSES. Rovnako na úrovni PUM TTSK je v rámci jednotlivých navrhnutých opatrení prioritou zachovania existujúcich a rešpektovania navrhnutých prvkov ÚSES.

III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA

III. 1. Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať

Súčasťou tejto kapitoly je prehľad najvýznamnejších aspektov životného prostredia a verejného zdravia a tiež náčrt predpokladaného vývoja kraja, pokiaľ by sa strategický dokument nerealizoval.

III. 1. 1. Charakteristika jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia

Nižšie uvedený popis stavu životného prostredia na území Trnavského kraja vychádza z pravidelne aktualizovaných Správ o stave životného prostredia Slovenskej republiky, ktoré MŽP SR zverejňuje v zmysle zákona č. 17/1992 Z.z. o životnom prostredí a zákona č. 205/2004 Z.z. o zhromažďovaní, odovzdávaní a šírení informácií o životnom prostredí a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Súčasťou tejto kapitoly je taktiež vyhodnotenie modelovania hladín hluku a úrovne emisií znečisťujúcich látok ovzdušia v súčasnom stave, ktoré bolo vykonané pre účely Analytickej časti PUM TTSK.

III. 1. 1. 1. Ovzdušie

Ovzdušie je jednou z najdôležitejších ale zároveň aj najviac poškodených zložiek životného prostredia. Znečistené ovzdušie, najmä v dôsledku silného emisno-imisného zaťaženia zo zdrojov znečisťovania, je potenciálnou hrozbou pre zdravie obyvateľstva.

Ochrana ovzdušia v Slovenskej republike je zakotvená v zákone č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov. Limitné hodnoty vybraných znečisťujúcich látok, horné a dolné medze na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia, stanovuje vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Podľa Správy o stave životného prostredia Slovenskej republiky (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, 2018) emisie základných znečisťujúcich látok v dlhodobom horizonte (1990–2016) na území SR výrazne poklesli. V roku 2016 v porovnaní s rokom 2015 došlo k poklesu emisií SO_2, NO_x a CO a tiež v prípade emisií PM_{10} a $PM_{2,5}$. Z dlhodobého hľadiska je vývoj celkového množstva emisií NH_3 po ich výraznejšom poklese v rokoch 1990–2000 naďalej klesajúci. Emisie nemetánových prchavých organických látok (NMVOC) v dlhodobom horizonte (1990–2016) trvalo klesali. Pri porovnaní rokov 2000 a 2016 bol zaznamenaný pokles emisií Pb, Cd aj Hg, dokonca v prípade emisií Cd a Hg pomerne výrazný pokles. V roku 2016 medziročne mierne stúpli emisie Cd, Hg a Pb.

Emisie perzistentných organických látok (POP_s) v období 1990–2000 na území SR výrazne poklesli. Neskôr v rozmedzí rokov 2000–2016 došlo k poklesu emisií dioxínov a furánov (PCDD/PCDF) a emisií polychlórovaných bifenylov (PCB) a výraznejšiemu nárastu v prípade polycyklických aromatických uhľovodíkov (PAH). Medziročne bol u emisií PCB a PAH zaznamenaný pokles, a naopak nárast zaznamenali emisie PCDD/PCDF.

Emisie skleníkových plynov v dlhodobejšom časovom horizonte na území SR poklesli (v porovnaní roka 2016 oproti roku 1990 o 44,5 %). Do roku 1996 emisie výrazne klesali. V priebehu rokov 1996–2008 boli emisie zhruba na rovnakej úrovni. Po rokoch 2008 a 2009, poznačených recesiou, bol zaznamenaný

miernejší nárast emisií, ktorý vznikol oživením hospodárstva. Medziročne (2015–2016) emisie skleníkových plynov zaznamenali nárast o 0,32 %.

Sektor doprava je významným zdrojom emisií oxidov dusíka (NO_X) a oxidu uhoľnatého (CO). Najväčší podiel na emisiách z dopravy má cestná doprava, predovšetkým používanie dieselových nákladných, ale aj osobných vozidiel. V posledných rokoch prišlo k výraznej zmene používania verejnej dopravy a k jej nahrádzaniu prepravou osobnými automobilmi. Zároveň sa zvýšila aj úroveň tranzitnej dopravy (nákladné vozidlá). Spotreba pohonných hmôt na železničnej doprave sa v posledných rokoch zvyšuje len mierne oproti cestnej doprave, ktorá zaznamenala oveľa prudší nárast.

V doprave klesli emisie znečisťujúcich látok v rozmedzí od 8 % (oxidy síry) až po 81 % (oxid uhoľnatý) v porovnaní s rokom 2005. Avšak v tom istom období výrazne stúpli emisie ťažkých kovov, a to o 29 %, a POPs o 63 %. Tieto emisie pochádzajú z oterov pneumatík, povrchov vozovky a bŕzd a súvisia so zvýšenou intenzitou cestnej dopravy (Správa o kvalite ovzdušia v SR, SHMÚ 2019).

Väčšina emisií ťažkých kovov pochádza z oterov kolies, cesty a bŕzd, číže ide o emisie nesúvisiace so spaľovaním pohonných látok. Na nárast týchto emisií má výrazný vplyv zvyšujúca sa intenzita dopravy a agresívny spôsob jazdy.

Podľa údajov SHMÚ došlo v roku 2018 na území SR k prekročeniam limitnej hodnoty pre priemernú ročnú koncentráciu NO_2 na dvoch monitorovacích staniciach AMS; hlavným zdrojom je tu cestná doprava.

Na žiadnej monitorovacej stanici neprišlo v roku 2018 k prekročeniu limitnej hodnoty pre priemernú ročnú koncentráciu PM_{10}. Prekročenia limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre 24 hodinové koncentrácie sa vyskytli na piatich AMS; dominantný vplyv má kombinácia priemyselný zdroj, vykurovanie domácností tuhým palivom a cestná doprava.

V roku 2018 nebola prekročená limitná hodnota na žiadnej monitorovacej stanici AMS pre priemernú ročnú koncentráciu $PM_{2,5}$.

Cieľovú hodnotu prízemného ozónu prekročili v roku 2018 merania na 4 staniciach AMS. V roku 2018 bol prekročený informačný prah na 2 staniciach; výstražný prah prekročený nebol.

V prípade CO a SO_2 nebola v roku 2018 prekročená limitná hodnota na žiadnej z monitorovacích staníc, v žiadnej aglomerácii ani zóne; tieto koncentrácie sú dlhodobo pod limitnou hodnotou.

Priemerné ročné hodnoty koncentrácií BaP boli prekročené na 4 staniciach AMS; prekročili cieľovú hodnotu 1 $ng.m^{-3}$. Prekročenie cieľovej hodnoty môžeme pripísať cestnej doprave, priemyselnej činnosti a čiastočne aj vykurovaniu domácností. BaP na všetkých staniciach okrem jednej je charakteristický výrazne vyššími hodnotami v chladnom polroku, keď sa prejavuje aj vplyv nepriaznivých rozptylových podmienok.

Najvýznamnejšie znečisťujúce látky z hľadiska ľudského zdravia sú predovšetkým PM_{10}, $PM_{2,5}$, benzo(a)pyrén a NO_2. Kvalita ovzdušia z hľadiska ochrany zdravia obyvateľstva sa v SR výrazne zlepšila vďaka prijatým opatreniam politík a ich účinkom. V posledných dvoch desaťročiach bolo možné pozorovať sústavné a výrazné zlepšovanie. Znečisťujúce látky (SO_2, NO_X, VOC, prízemný ozón) a atmosférická depozícia patria medzi faktory výrazne ovplyvňujúce zdravotný stav vegetácie. Za posledných 20 rokov sa výrazne znížili emisie látok významných z hľadiska zdravotného stavu vegetácie, čo viedlo k celkovému zlepšeniu kvality ovzdušia.

Zdroje znečisťovania sú v krajine rozmiestnené nerovnomerne. Kvôli efektívnemu hodnoteniu kvality ovzdušia je podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe a právnych predpisov SR (napr. Vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z., o kvalite ovzdušia v znení Vyhlášky č. 296/2017 Z. z.) územie Slovenska rozdelené na zóny a aglomerácie. Zoznam aglomerácií a zón je uverejnený v Prílohe č. 11 k Vyhláške Ministerstva životného prostredia SR č. 244/2016 Z. z., o kvalite ovzdušia v znení Vyhlášky č. 296/2017 Z. z.

V súlade s § 9 ods. 3 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov sa na území Trnavského kraja pre rok 2018 nachádza aglomerácia zóna Trnavský kraj s vymedzenou oblasťou riadenia kvality ovzdušia (ORKO) „územie mesta Trnava“ a znečisťujúcou látkou NO_2 na ploche 72 km^2 s počtom obyvateľov 65 207.

Trnavský kraj je prevažne nížinatého a pahorkatinného charakteru. Dve významné nížiny – Podunajskú a Záhorskú – oddeľujú Malé Karpaty, ktoré majú výrazný vplyv na prúdenie vzduchu. V severozápadnej časti zasahuje na územie kraja výbežok Považského Inovca. Najvyšším bodom kraja sú Záruby s výškou 768 m n. m., ale jeho prevažná časť leží vo výškach pod 200 m n. m. Väčšie uzavreté kotliny sa v Trnavskom kraji nevyskytujú.

Trnavský samosprávny kraj nepatrí k veľkým znečisťovateľom ovzdušia, jeho kvalita je, okrem diaľkového prenosu znečisťujúcich látok, ovplyvňovaná najmä emisiami z veľkých priemyselných zdrojov, nachádzajúcich sa na území kraja. Priemysel v kraji je charakteristický vysokou energetickou náročnosťou, čo má za následok aj vysoký únik emisií.

Pre vykurovanie domácností v tejto zóne sa podľa údajov zo sčítania obyvateľstva využíva najmä zemný plyn, podiel tuhých palív patrí v porovnaní s ostatnými zónami medzi najnižšie, mierne vyššia je spotreba palivového dreva v hornatejšej oblasti Malých Karpát.

Cestná doprava v Trnavskom kraji sa podieľa na znečistení ovzdušia na prvom mieste na týchto komunikáciách:

- úsek diaľnice D1 pred Trnavou z Bratislavy (denne po nej prejde v priemere 54 519 vozidiel, 7 615 nákladných a 46 881 osobných áut),

- rýchlostná cesta R1 Trnava-Sereď (39 058 vozidiel v priemere denne, 7 449 nákladných a 31 599 osobných).

Mimo diaľnic a rýchlostných ciest je najväčšia intenzita cestnej dopravy v tomto kraji na obchvate Trnavy (cesta č. 61) s 25 111 vozidlami v priemere denne (2 806 nákladných a 22 242 osobných áut), na úseku cesty č. 51 spájajúcej Trnavu so Senicou s 16 915 vozidlami (2 586 nákladných a 14 270 osobných áut), na ceste č. 426 Holíč-Skalica so 14 422 vozidlami (1 712 nákladných a 12 686 osobných áut), na ceste č. 499 z Piešťan do Vrbového s 14 590 vozidlami (1 665 nákladných a 12 855 osobných áut), na úseku cesty č. 63 za Šamorínom (smer Dunajská streda - Veľký Meder) s 12 914 vozidlami (1 991 nákladných a 10 849 osobných áut) a na ceste č. 513 vedúcej z Hlohovca na západ s 12 507 vozidlami denne (2 450 nákladných a 10 004 osobných áut).

Priemyselné zdroje znečisťovania ovzdušia sú z hľadiska príspevku k lokálnemu znečisteniu ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami menej významné.

Pre územie mesta Trnava a Senica sú spracované samostatné Programy na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia.

Národná monitorovacia sieť kvality ovzdušia na území Trnavského kraja je tvorená monitorovacími stanicami v meste Senica (Hviezdoslavova ulica), v meste Trnava (Kollárova ulica) a Topoľníky (Aszód) v okrese Dunajská Streda.

Tabuľka 5 Namerané imisné koncentrácie znečisťujúcich látok v Trnavskom kraji za rok 2018 vo vzťahu k limitným hodnotám na ochranu zdravia obyvateľov a počty prekročení výstražných prahov

AGLOMERÁCIA Zóna	Znečisťujúca látka (µg/m³)	SO_2		NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$	CO	Benzén	SO_2	NO_2
	Doba spriemerovania	1 h	24 h	1 h	1 rok	24 h	1 rok	1 rok	8 h	1 rok	3 h po sebe	3 h po sebe
	Limitná hodnota (µg/m³)	350	125	200	40	50	40	25	10 000	5	500	400
	Max. počet prekročení	24	3	18	–	35	–	–	–	–	–	–
Trnavský kraj	Senica, Hviezdoslavova	0	0	–	–	18	27	16	–	–	0	–
	Trnava, Kollárova	–	–	0	35	27	29	20	1423	1,6	–	0
	Topoľníky, Aszód	0	0	0	7	20	26	18	–	–	0	0

Zdroj: Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike (Slovenský hydrometeorologický ústav, 2019)

Meranie benzo[a]pyrénu prebiehalo v rokoch 2013–2015 a v roku 2018 na meracej stanici Trnava, Kollárova. Pre roky 2016 a 2017 nie sú údaje o meraní benzo[a]pyrénu k dispozícii.

Tabuľka 6 Namerané hodnoty benzo[a]pyrénu z rokov 2013–2015 a 2018

AGLOMERÁCIA Zóna		2013	2014	2015	2018
	Cieľová hodnota	1,0 ng/m³	1,0 ng/m³	1,0 ng/m³	1,0 ng/m³
Trnavský kraj	Trnava, Kollárova	1,3	0,7	0,8	0,9

Zdroj: Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike (Slovenský hydrometeorologický ústav, 2019)

V Trnavskom samosprávnom kraji bolo v roku 2017 podľa Národného Emisného Informačného Systému (NEIS) evidovaných celkom 1 663 stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia; z toho 117 veľkých zdrojov (107 v prevádzke) a 1 546 stredných zdrojov (1210 v prevádzke).

Tabuľka 7 Tuhé znečisťujúce látky, oxidy síry, oxidy dusíka a oxid uhoľnatý vypustené zo zdrojov najvýznamnejších prevádzkovateľov na území Trnavského kraja za rok 2017

	Prevádzkovateľ	Zdroje v okrese	Emisie [t]	Podiel na celkových emisiách	
				kraja [%]	SR [%]
Tuhé znečisťujúce látky	Tate & Lyle Boleraz, s.r.o.	Trnava	27,64	15,28	0,54
	Johns Manville Slovakia, a.s.	Trnava	21,33	11,79	0,41
	SLOVENSKÉ CUKROVARY, s.r.o.	Galanta	21,19	11,71	0,41
	PCA Slovakia, s.r.o.	Trnava	6,56	3,63	0,13
	Bekaert Slovakia, s.r.o.	Galanta	5,77	3,19	0,11
	Agro Boleráz, s.r.o.	Trnava	5,74	3,17	0,11
	Agropodnik a.s. Trnava	Dunajská Streda	5,05	2,79	0,1
	JK Gabčíkovo s.r.o.	Dunajská Streda	4,19	2,32	0,08
	ENVIRAL, a.s.	Hlohovec	3,81	2,11	0,07
	ZLIEVÁREŇ T R N A V A s.r.o.	Trnava	3,62	2	0,07
	SPOLU	Trnava	**104,91**	**57,98**	**2,03**
Oxidy síry *vyjadrené ako SO_2*	SLOVENSKÉ CUKROVARY, s.r.o.	Galanta	244,41	51,82	0,97
	Johns Manville Slovakia, a.s.	Trnava	88,89	18,85	0,35
	MACH TRADE, spol. s r.o.	Galanta	31,43	6,66	0,12
	Hornonitrianske bane Prievidza, a.s.	Senica	12,17	2,58	0,05
	PLYNEX s. r. o.	Galanta	12,14	2,57	0,05
	RUPOS, s.r.o.	Trnava	11,93	2,53	0,05
	ECO PWR, s. r. o.	Dunajská Streda	9,94	2,11	0,04
	ZLIEVÁREŇ T R N A V A s.r.o.	Trnava	7,92	1,68	0,03
	BPS Hubice, s. r. o.	Dunajská Streda	5	1,06	0,02
	BPS Vesele, s. r. o.	Piešťany	4,91	1,04	0,02
	SPOLU		**428,74**	**90,9**	**1,7**
Oxidy dusíka	SLOVENSKÉ CUKROVARY, s.r.o.	Galanta	153,74	17,09	0,58
	Johns Manville Slovakia, a.s.	Trnava	108,11	12,02	0,41

	Prevádzkovateľ	Zdroje v okrese	Emisie [t]	Podiel na celkových emisiách	
				kraja [%]	SR [%]
	ENVIRAL, a.s.	Hlohovec	62,85	6,99	0,24
	Tate & Lyle Boleraz, s.r.o.	Trnava	50,81	5,65	0,19
	Službyt, spol. s r.o.	Senica	35,96	4	0,14
	Wienerberger slovenské tehelne, spol. s r.o.	Trnava	30,15	3,35	0,11
	TEPLÁREŇ Považská Bystrica, s.r.o.	Dunajská Streda	26,36	2,93	0,1
	Bekaert Hlohovec, a.s.	Hlohovec	20,54	2,28	0,08
	IKEA Industry Slovakia s. r. o.	Trnava	14,16	1,57	0,05
	BPS Vesele, s. r. o.	Piešťany	13,34	1,48	0,05
	SPOLU		**516,02**	**57,36**	**1,95**
Oxid uhoľnatý	Službyt, spol. s r.o.	Senica	175,42	31,16	0,11
	Wienerberger slovenské tehelne, spol. s r.o.	Trnava	48,96	8,7	0,03
	ASTOM ND, s. r. o.	Dunajská Streda	22,24	3,95	0,01
	ENVIRAL, a.s.	Hlohovec	21,26	3,78	0,01
	ASTOM V, s.r.o.	Dunajská Streda	20,24	3,6	0,01
	LOVENSKÉ CUKROVARY, s.r.o.	Galanta	19,57	3,48	0,01
	Tate & Lyle Boleraz, s.r.o.	Trnava	17,42	3,09	0,01
	IKEA Industry Slovakia s. r. o.	Trnava	17,01	3,02	0,01
	I.D.C. Holding, a.s.	Galanta	12,71	2,26	0,01
	Johns Manville Slovakia, a.s.	Trnava	11,71	2,08	0,01
	SPOLU		**366,54**	**65,11**	**0,24**

Zdroj: http://www.air.sk/neis.php

Zhrnutie stavu ovzdušia vo vzťahu k jednotlivým polutantom znečistenia ovzdušia:

SO_2

V roku 2018 nebola v Trnavskom kraji prekročená úroveň znečistenia pre hodinové a ani pre denné hodnoty SO_2. Príslušné limitné hodnoty na ochranu zdravia ľudí neboli prekročené vo väčšom počte, ako stanovuje vyhláška č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia. V roku 2018 sa nevyskytol žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

NO_2

V roku 2018 nebola v Trnavskom kraji prekročená ročná limitná hodnota ani na jednej monitorovacej stanici. Prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia pre hodinové koncentrácie sa nevyskytlo prekročené na žiadnej monitorovacej stanici. V roku 2018 nenastal žiaden prípad prekročenia výstražného prahu.

PM_{10}

V roku 2018 sa na území Trnavskom kraja nevyskytlo prekročenie limitnej hodnoty na ochranu ľudského zdravia priemernej ročnej ani 24-hodinovej koncentrácie PM_{10}.

$PM_{2,5}$

Imisný limit pre ročné koncentrácie $PM_{2,5}$ nebol v roku 2018 prekročený na žiadnej monitorovacej stanici.

CO

Dáta o monitorovaní CO sú k dispozícii len z monitorovacej stanice Trnava, Kollárova. Imisný limit pre 8-hodinové koncentrácie CO 10 000 µg/m^3 nebol v roku 2018 prekročený.

Benzén

Dáta o monitorovaní benzénu sú k dispozícii len z monitorovacej stanice Trnava, Kollárova. Imisný limit priemernej ročnej koncentrácie benzénu 5 µg/m^3 nebol v roku 2018 prekročený.

Benzo[a]pyrén

Podľa hodnôt z merania na meracej stanici Trnava, Kollárova je zrejmé, že v roku 2013 dochádzalo k prekročeniu imisného limitu priemernej ročnej koncentrácie benzo[a]pyrénu. V rokoch 2014, 2015 a 2018 bol už imisný limit splnený.

Modelovanie úrovne emisií súčasného stavu

Pre účely zistenia existujúcej úrovne emisií znečisťujúcich látok z automobilovej dopravy bola spracovaná štúdia Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019), ktorá je samostatnou prílohou č. 6.2 Analytickej časti PUM TTSK.

Modelové riešenie bolo vypracované pre všetky znečisťujúce látky, ktoré môžu v prípade automobilovej dopravy hypoteticky významne ovplyvniť kvalitu ovzdušia v posudzovanom území.

Ide o suspendované častice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzo[a]pyrén, oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, NMVOC (prchavé organické látky s výnimkou metánu, medzi ktoré patrí aj benzén). Ďalej boli vyčíslené celkové emisie oxidu uhličitého, ktorý sa nachádza vo výfukových plynoch a je najvýznamnejším skleníkovým plynom. Oxid uhličitý nie je definovaný ako znečisťujúca látka podľa zákona č. 137/2010 Z. z., o ovzduší, v znení neskorších predpisov a nie sú preň stanovené limitné hodnoty podľa vyhlášky č. 244/2016 Z. z., o kvalite ovzdušia, v znení neskorších predpisov.

Vyhodnotenie bolo vykonané na základe dopravného modelu pre existujúci stav.

Vyhodnotenie

Dopravné emisie sú v riešenom území rozložené nerovnomerne, hlavné problémové miesta sa nachádzajú vo väčších sídlach. Významne sa od seba líši plošné rozloženie emisií suspendovaných častíc a plynných znečisťujúcich látok. U suspendovaných častíc ide o miesta v okolí priemyselných areálov obsluhovaných ťažkou nákladnou dopravou, zatiaľ čo v prípade iných látok sa v najviac exponovaných lokalitách významne prejavuje aj vplyv osobnej automobilovej dopravy.

Lokality, v ktorých je v rámci Trnavského samosprávneho kraja vhodné prioritne realizovať opatrenia na zníženie emisií z dopravy, boli na základe spracovaného emisného modelu identifikované nasledovne:

- Trnava - centrum (priestor vymedzený na severe ulicou Ružindolská, na východe Trstínska cesta a Hospodárska, na juhu Andreja Sládkoviča a zo západu Štefana Moyzesa a Jána Bottu) z hľadiska suspendovaných časti a oxidov dusíka,
- Trnava-východ (priemyselná zóna pozdĺž obchvatu tvoreného cestou I/61) a Trnava-Modranka (severný okraj v blízkosti kríženia ciest R1 a I/61) z hľadiska benzo[a]pyrénu, NMVOC a CO,
- Senica (juhozápadná časť z hľadiska suspendovaných častíc a centrum z hľadiska oxidov dusíka),
- Piešťany (prieťah mestom pozdĺž ulice Krajinská z hľadiska oxidov dusíka, benzo[a]pyrénu, NMVOC a CO a sídlisko N. Teslu z hľadiska benzo[a]pyrénu, NMVOC a CO),
- Dunajská Streda (centrum pozdĺž ulíc Veľkoblahovská cesta, Hlavná, Vajanského a Galantská cesta) z hľadiska suspendovaných častíc a oxidov dusíka.

Podrobný rozbor emisne-imisnej situácie a prípadné oparenia na zlepšenie kvality ovzdušia bol na základe vykonaného posúdenia odporučený taktiež v obciach:

- z hľadiska suspendovaných častíc a oxidov dusíka – Holíč, Skalica, Sereď, Galanta, Veľký Meder,
- z hľadiska benzo[a]pyrénu všetky okrajové časti obcí v blízkosti diaľnice D1 v úseku od Bratislavy po križovatku s rýchlostnou cestou R1, a R1 v úseku od tejto križovatky po hranicu kraja (Slovenská Nová Ves, Zeleneč, Križovany nad Dudváhom, Vlčkovce, Opoj, Sereď, Dolná Streda, Váhovce, Šoporňa, Pata).

Analýza zaťaženie obyvateľov emisiami znečisťujúcich látok

Vyhodnotenie zaťaženia obyvateľstva emisiami znečisťujúcich látok v rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019), ktorá je súčasťou Analytickej časti PUM TTSK, bolo vykonané pre látky, pri ktorých sa nedá v nadväznosti na veľkosť vyhodnotených emisií z dopravy a súčasnú úroveň znečistenia ovzdušia vylúčiť významné vplyvy na zdravie obyvateľov. Z uvedených znečisťujúcich látok, pre ktoré bolo vykonané vyčíslenie emisií (suspendované častice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzo[a]pyrén, NO_x, NMVOC, CO), boli vybrané suspendované častice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzo[a]pyrén, a NO_x.

Vyhodnotenie

Nasledujúci text obsahuje identifikáciu lokalít, v ktorých je pri zachovaní súčasného riešenia dopravnej infraštruktúry očakávané najväčšie zaťaženie populácie dopravnými emisiami.

Suspendované častice

V prípade suspendovaných častíc na ploche kraja je možné identifikovať tri hlavné husto obývané ohniská, v ktorých je možné očakávať vysoký vplyv dopravných emisií na vysoký počet obyvateľov. Ide o tieto lokality:

- Senica - priestor medzi priemyselne využívanými plochami na juhozápade mesta a ulicami Hviezdoslavova a Vajanského,
- Trnava - priestor západne od ulíc Hospodárska a Trstínska cesta, časť Trnava-sever pozdĺž ulice Špačinská cesta a časti Staré mesto, ďalej Sídlisko Družba I a Družba III pozdĺž ulice Hlboká a významne tiež Trnava-Juh východne od Bratislavskej ulice,
- Dunajská Streda - centrum pozdĺž ulice Hlavná.

Okrem týchto prioritných lokalít sú emisiám suspendovaných častíc z dopravy vystavení najmä obyvatelia obcí Galanta (Sídlisko Jas, Revolučná štvrť a Štvrť SNP v blízkosti ulice Hlavná), Hlohovec (najviac v blízkosti ulice SNP) a Šamorín (centrum západne od križovatky Bratislavskej a Seneckej cesty).

Benzo[a]pyrén

V prípade benzo[a]pyrénu majú emisie z dopravy najvýznamnejší vplyv na populáciu v Dunajskej Strede, Piešťanoch, Trnave, Senici, Hlohovci, Galante a Holíči. V Holíči je najviac zaťažená populácia severne od ulice Sasinkova. V Piešťanoch ide o Sídlisko Juh a Sídlisko Floreat v blízkosti Krajinskej ulice. V ostatných uvedených lokalitách sú kritické miesta obdobné, ako v prípade suspendovaných častíc.

Pri benzo[a]pyréne sú emisie a s nimi spojené imisné príspevky z dopravy v porovnaní s vplyvom individuálneho vykurovania domácností niekoľkonásobne nižšie.

Oxidy dusíka

V prípade oxidov dusíka sú najvýznamnejšie ohniská situované v Trnave, Šamoríne, Hlohovci (podobné lokality ako v prípade suspendovaných častíc), Seredi (okolí križovatky ulíc D. Štúra, Cukrovarská a M. R. Štefánika) a v Dunajskej Strede (centrum v blízkosti kríženia ulíc Hlavná a Galantská cesta).

Zhrnutie

Na základe vykonanej analýzy plošného rozloženia hustoty dopravných emisií a obyvateľstva na ploche kraja boli identifikované prioritné oblasti z hľadiska potreby zníženia dopravných emisií, imisných príspevkov a príspevkov populačného zdravotného rizika spôsobeného dopravou. V poradí dôležitosti je možné tieto miesta zoradiť nasledovne:

1. Trnava a Dunajská Streda,
2. Senica a Hlohovec,
3. Galanta, Piešťany, Šamorín, Holíč.

III. 1. 1. 2. Klíma

Z hľadiska podnebia Trnavského kraja patria nížinné oblasti do teplej klimatickej oblasti. Znakom teplej oblasti je viac než 50 letných dní v priebehu roka, t.j. dní, kedy maximálna denná teplota vzduchu dosahuje 25° C a viac. Ostatné územie, ktoré má charakter vrchovín, sa nachádza v mierne teplej

klimatickej oblasti, ktorá je charakterizovaná priemernými júnovými teplotami vyššími než 16 °C s menej než 50 letnými dňami.

Dopady spojené so zmenou podnebia majú vplyv na všetky zložky životného prostredia a znižovanie týchto dopadov je predmetom množstva strategických dokumentov ako napr. Stratégia adaptácie SR na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy – aktualizácia, ktorá bola schválená uznesením vlády SR č. 478/2018. Hlavným cieľom tejto stratégie je zlepšiť pripravenosť Slovenska čeliť nepriaznivým dôsledkom zmeny klímy, priniesť čo najširšiu informáciu o súčasných adaptačných procesoch na Slovensku, a na základe ich analýzy ustanoviť inštitucionálny rámec a koordinačný mechanizmus na zabezpečenie účinnej implementácie adaptačných opatrení na všetkých úrovniach a vo všetkých oblastiach, ako aj zvýšiť celkovú informovanosť o tejto problematike.

Z pozorovaných trendov zmeny podnebia za obdobie rokov 1881 – 2018 na Slovensku možno uviesť:

- rast priemernej ročnej teploty vzduchu,
- priestorovo rozdielny trend ročných úhrnov atmosférických zrážok,
- pokles relatívnej vlhkosti vzduchu,
- pokles snehovej pokrývky do výšky 1000 m n. m.,
- vzrast potenciálneho výparu a pokles vlhkosti pôdy,
- zmeny v premenlivosti klímy (najmä zrážkových úhrnov).

Riešením, ktoré by malo v konečnom dôsledku zabrániť, alebo aspoň minimalizovať riziká a negatívne dôsledky zmeny klímy, je kombinácia zmierňujúcich opatrení zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov (mitigácia) s opatreniami, ktoré znížia zraniteľnosť a umožnia adaptáciu človeka a ekosystémov s nižšími ekonomickými, environmentálnymi a sociálnymi nákladmi.

V oblasti ovplyvňovania globálnej klímy je najvýznamnejším skleníkovým plynom oxid uhličitý, ktorého významným zdrojom je automobilová doprava. Vzniknutý oxid uhličitý sa následne šíri atmosférou a rôznymi chemickými reakciami dochádza k jeho usadzovaniu. Z pohľadu účinnosti skleníkového efektu je najdôležitejšie jeho množstvo v atmosfére. V rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií (časť 6.2 Analytická časť PUM TTSK) boli vyčíslené celkové emisie oxidu uhličitého z automobilovej dopravy v súčasnom stave, ktorý sa nachádza vo výfukových plynoch a je najvýznamnejším skleníkovým plynom. Podľa výpočtu ide o 549 kt/rok CO_2. Z výpočtu je jasné, že dopravné emisie sú v riešenom území rozložené nerovnomerne.

Zmenu klímy môže ovplyvňovať aj koncentrácia prízemného ozónu. Ozón sa v Trnavskom kraji meria na stanici Topoľníky, Aszód. Informačný hraničný prah pre signál „Upozornenie“ (1 h koncentrácie 180 $\mu g.m^{-3}$) a výstražný hraničný prah pre varovanie obyvateľstva (1 h koncentrácie 240 $\mu g.m^{-3}$) nebol na stanici Topoľníky, Aszód v roku 2018 prekročený.

V súvislosti s Plánom udržateľnej mobility možno obecne predpokladať pozitívny vplyv na klimatické zmeny, keďže plánovanie trvale udržateľnej mobility je jedným zo spôsobov ako reagovať na nežiaduce klimatické zmeny.

III. 1. 1. 3. Hluk a vibrácie

Environmentálny hluk je prirodzenou súčasťou životných aktivít každého človeka. Jeho prítomnosť v životnom prostredí je neodmysliteľne spojená s rôznymi formami dopravy, ale aj

s mnohými pracovnými či mimopracovnými aktivitami. Zvyšujúca sa intenzita dopravy na pozemných komunikáciách, spojená s rastúcou mierou urbanizácie miest v posledných desaťročiach, mení aj vnímanie a postoj človeka k hluku, ktorý čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov.

Podľa poznatkov svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) predstavuje ekvivalentná hladina akustického tlaku A rovnajúca sa 65 dB hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Zabezpečenie účinnej ochrany obyvateľov pred expozíciou hluku v životnom prostredí, resp. neprekročenie prípustných hodnôt ekvivalentných hladín hluku stanovených vyhláškou Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú prípustné hodnoty hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z. je podľa platnej legislatívy (§ 27 ods. 1 zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) povinnosťou právnickej osoby alebo podnikateľa, ktorý zdroj hluku prevádzkuje. V prípade hluku spôsobeného dopravou je za zabezpečenie takejto ochrany zodpovedný správca príslušnej pozemnej komunikácie, prevádzkovateľ železničnej dráhy, letiska a pod.

Prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom prostredí stanovené vyššie uvedenou vyhláškou pre účely ochrany zdravia obyvateľov zohľadňujú charakter územia, charakter zdroja hluku, ale aj časové obdobie dňa, v ktorom zdroj hluku pôsobí. Pre vonkajší priestor v obytnom a rekreačnom území a pred oknami obytných miestností, školských a zdravotníckych zariadení a pod. v súčasnosti platí prípustná hodnota ekvivalentnej hladiny hluku pre pozemnú dopravu a iné (stacionárne) zdroje (L_{Aeq}) 50 dB. V území situovanom v okolí diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železníc a letísk sú prípustné hodnoty hluku z dopravy o 5 – 10 dB vyššie. Dodržanie prísnejších prípustných hodnôt je, naopak, vyžadované v území s osobitnou ochranou pred hlukom, akým sú napríklad kúpeľné a liečebné areály, ale aj v prípade hluku vznikajúceho v nočných hodinách (22.00 – 06.00 hod.).

Na základe strategických hlukových máp vypracovaných pre územia v okolí diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, ktoré majú viac ako 3 000 000 prejazdov motorových vozidiel ročne, sa konštatuje, že na Slovensku (okrem územia bratislavskej aglomerácie) je v okolí týchto ciest vystavených hluku z dopravy celkovo 480 600 obyvateľov, pričom z toho až 193 100 obyvateľov obýva domy a byty situované na území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluku (L_{dvn} = 60 dB).

V Trnavskom kraji je hlukové zaťaženie výrazne koncentrované pozdĺž hlavnej dopravnej a urbanizačnej osi Slovenska, ktorá nesie všetky druhy najvýznamnejších zdrojov hluku. Najväčším zdrojom hluku v riešenom území je intenzívna doprava, a to cestná aj železničná. Za najvýznamnejší zdroj hluku v riešenom území z celkového hľadiska je možné považovať úseky v okolí diaľnice D1, D2, rýchlostných komunikácií a hlavných železničných tratí prechádzajúcich riešeným územím. Najdôležitejšou cestnou komunikačnou tepnou v záujmovom území je diaľnica D1, ktorá spoločne s cestou I/61 zaisťuje 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) nebo I/75 (Galanta).

Hluková záťaž v širšom okolí letiska Piešťany negatívne ovplyvňuje aj samotné kúpeľné mesto Piešťany.

Okrem hluku z dopravy je potrebné spomenúť aj stacionárne zdroje hluku, ktorými sú predovšetkým areály a prevádzky priemyselnej a poľnohospodárskej výroby, ktoré sú rozptýlené v celom riešenom území.

Vibrácie, ktorých hlavným zdrojom je doprava cestná a železničná, sú ďalším javom, ktorý negatívne pôsobí na zdravie človeka. Ich výskyt závisí na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlení, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy styku koľaje s podložím.

Modelovanie hladín hluku súčasného stavu

Pre účely Analytickej časti PUM TTSK bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku, časť 6.1 (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019). V rámci dokumentu boli stanovené počty ovplyvnených obyvateľov v jednotlivých hlukových pásmach a problematické miesta z hľadiska zaťaženia hlukom z pozemnej dopravy (cestná a železničná), ktoré je možné nazvať „hot spots“. Hot spots možno definovať ako lokality a miesta, kde dochádza k prekračovaniu akčných, resp. medzných hodnôt v niektorom zo zvolených ukazovateľov vo vzťahu k počtu, resp. hustote ovplyvnených obyvateľov. Vzhľadom k charakteru uvedenej štúdie pre účely posúdenia strategického dokumentu boli uvažované akčné hodnoty hlukových indikátorov podľa Nariadenie vlády SR č. 150/2018 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 43/2005 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom v znení nariadenia vlády SR č. 258/2008 Z.z.

Analýza počtu ovplyvnených obyvateľov

Cestná doprava

Podľa výsledkov modelovanie hladín hluku súčasného stavu možno konštatovať, že s ohľadom na počet ovplyvnených obyvateľov sú najväčšiemu hlukovému zaťaženiu od cestnej dopravy vystavení obyvatelia v mestách Trnava, Piešťany, Senica, Galanta a Holíč.

Podrobné výsledky analýzy pre obce s počtom ovplyvnených obyvateľov väčším než 500 v hlukovom pásme nad 55 dB v nočnej dobe (ukazovateľ L_n) sú uvedené v štúdii Modelovanie hladín hluku, časť 6.1 Analytická časť PUM TTSK (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019).

Železničná doprava

Podľa analýzy počtu ovplyvnených obyvateľov možno konštatovať, že najväčšiemu hlukovému zaťaženiu zo železničnej dopravy sú vystavení obyvatelia v mestách Trnava, Galanta, Leopoldov a Cífer.

Podrobné výsledky analýzy pre obce s počtom ovplyvnených obyvateľov väčším než 50 v hlukovom pásme nad 60 dB pre celkové obťažovanie hlukom (ukazovateľ L_{dvn}) sú uvedené v štúdii Modelovanie hladín hluku, časť 6.1 Analytická časť PUM TTSK (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019).

Analýza „hot spots“

Na základe výpočtu hodnôt hluku na fasádach obytných objektov a počtu obyvateľov žijúcich v týchto objektoch boli stanovené prioritné oblasti z hľadiska riešenia nepriaznivej akustickej situácie z cestnej a železničnej dopravy pre jednotlivé okresy v Trnavskom kraji.

V rámci analýzy „hot spots“ boli pre hodnotené územia stanovené vždy dve priority pre ďalšie rozhodovanie o riešení, a to:

- Priorita I (červený odtieň) – vymedzuje územie, v ktorom je prekročená medzná hodnota a súčasne je tu hustota obyvateľov ≥ 10 obyvateľov/1 000 m^2. Riešenie opatrení v tomto území by vzhľadom k vysokej hustote obyvateľstva malo byť prioritné.
- Priorita II (žltý odtieň) – vymedzuje územie, v ktorom je prekročená medzná hodnota a súčasne je hustota obyvateľov ≥ 3 obyvatelia a zároveň < 10 obyvateľov/1 000 m^2.

Cestná doprava

Z analýzy „hot spots“ pre cestnú dopravu bolo zistených 37 prioritných oblastí k riešeniu (priority I). Najväčší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Trnava, Senica a Hlohovec. Podrobné súhrny a mapové výstupy pre jednotlivé lokality sú súčasťou Modelovania hladín hluku časť 6.1 Analytická časť PUM TTSK.

Železničná doprava

Z analýzy „hot spots“ pre železničnú dopravu boli zistené celkom 4 prioritné oblasti k riešeniu (priority I). Najvyšší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Trnava a Galanta. Podrobné súhrny a mapové výstupy pre jednotlivé lokality sú súčasťou Modelovania hladín hluku časť 6.1 Analytická časť PUM TTSK.

Vyhodnotenie pravdepodobných významných vplyvov predkladaného dokumentu na hlukovú situáciu je súčasťou kap. IV. tejto správy o hodnotení.

III. 1. 1. 4. Voda

Ochrana vôd

Základný dokument v oblasti ochrany povrchových aj podzemných vôd predstavuje 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. V zákone sú implementované všetky právne akty, vrátane 15 smerníc európskych spoločenstiev a európskej únie v oblasti vôd. Ďalším dôležitým dokumentom je zákon č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Priamo do územia Trnavského kraja zasahuje jedna chránená vodohospodárska oblasť v zmysle zákona č. 305/2018 Z. z., ide o CHVO Žitný ostrov, ktorý je vymedzený riekou Dunaj v úseku medzi Bratislavou a obcou Sap. Pod povrchom sa nachádza asi 10 miliárd m^3 kvalitnej pitnej vody, ktorá je neustále doplňovaná vodou presakujúcou z riek. Umiestnenie CHVO Žitný ostrov je zrejmé z výkresu č. 2.2 v prílohe č. 2 tejto správy o hodnotení.

Na území Trnavského kraja sa takisto nachádzajú ochranné pásma vodárenských zdrojov v zmysle § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Ochranné pásma sú zároveň pásmami hygienickej ochrany podľa § 4 ods. 1 písm. j) zákona NR SR č. 596/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Všetky charakteristiky týkajúce sa ochrany vôd na území Trnavského kraja sú uvedené v samostatnej podkapitole III.2.6 tejto správy.

Povrchové vody

Územie Trnavského kraja patrí do povodia európskej rieky Dunaj.

Významnými vodnými tokmi Trnavského kraja sú Dunaj, Malý Dunaj, Váh, Dudváh, Čierna Voda, Myjava, Morava, Chvojnica a rad ďalších menších vodných tokov, ktoré sú členené do troch čiastkových povodí:

čiastkové povodie Moravy (4-17),

čiastkové povodia Dunaja (4-20),

čiastkové povodie Váhu (4-21).

Riečnu sieť v severozápadnej záhorskej časti riešeného územia tvoria prevažne prirodzené vodné toky stekajúce zo svahov Malých Karpát, Bielych Karpát a Myjavskej pahorkatiny. Zbierajú ich vodné toky Morava, Myjava, Rudava, Teplica, Chvojnica a kanály Kúty-Brodské a Malolevársky kanál, tečúce paralelne s Moravou.

Riečnu sieť v severnej považskej časti riešeného územia tvoria prevažne prirodzené vodné toky stekajúce zo svahov Malých Karpát, Považského Inovca. Zbierajú ich vodné toky Váh, Dudváh a kanály Biskupický kanál, Drahovský kanál, tečúce paralelne s Váhom.

Riečnu sieť v strednej trnavskej časti tvoria prirodzené vodné toky Trnavskej pahorkatiny stekajúce zo svahov Malých Karpát. Zbierajú ich vodné toky a kanály Dudváh, Stoličný potok, Derňa, Čierna voda.

Riečnu sieť v južnej podunajskej časti riešeného územia tvoria prirodzené vodné toky a umelo vybudované kanály Podunajskej nížiny (Žitného ostrova) medzi Malým Dunajom a Dunajom. Najvýznamnejšie sú Dunaj, Malý Dunaj, Klátovský kanál, Starý Klátovský kanál, Klátovské rameno, kanály Vojka-Kračany, Jurová-Veľký Meder, Holiare-Kosihy, Komárňanský kanál, Čiližský potok, prívodný a odpadový kanál Dunaja.

Medzi väčšie vodné nádrže kraja patria Vodné dielo Gabčíkovo a Kráľová, SĺňavaSuchá nad Parnou, Čerenec, Boleráz, Horné Orešany, Buková a Kunov.

Podzemné vody

V rámci Trnavského kraja sú podzemné vody zaradené do 19 hydrogeologických rajónov:

- Q 001 kvartér Moravy po Brodské predstavuje územie dolného toku Moravy, jej nivu a ľavostrannú terasu ohraničenú Chvojnickou pahorkatinou a nivou Myjavy.
- Q 002 neogén Chvojnickej pahorkatiny reprezentuje územie najsevernejšej časti Záhorskej nížiny. Ich rozsiahlejšiemu využitiu bráni často nevyhovujúca kvalita, nízka koncentrácia vôd a obmedzená vhodnosť zdrojov pre miestne vodovody a maloodberateľov.
- Q 003 kvartér Myjavy zaberá najlepšie zvodnený úsek alúvia rieky Myjavy medzi Jablonicou a Kuklovom.
- Q 004 kvartér Moravy od Brodského po Vysokú pri Morave sa tiahne pozdĺž rieky Moravy a zahrňuje depresné oblasti.
- NQ 005 neogén centrálnej časti Borskej nížiny je menej významným rajónom.

- QN 006 kvartér a neogén SV časti Borskej nížiny je rozdelený na dve časti – čiastkový rajón eolických pieskov lakšárskej elevácie a čiastkový rajón plaveckej depresie a neogénnej oblasti s malými mocnosťami.
- PM 043 paleogén a mezozoikum bradlového pásma západnej časti Brezovských Karpát je rozdelený na dve časti – čiastkový rajón flyšového územia a čiastkový rajón plošne málo rozšíreného bradlového pásma.
- N-M 044 neogén až krieda Myjavskej pahorkatiny juhozápadne od bradlového pásma je rozdelený na dva subrajóny – subrajón povodia Moravy a subrajón povodia Váhu.
- M 045 Čachtické Karpaty a MN 053 Brezovské Karpaty rajóny zasahujúce najmä do Malých Karpát.
- MG 047 mezozoikum strednej a južnej časti Považského Inovca zasahuje do Trnavského kraja z Považského Inovca.
- Q 048 kvartér Váhu v Podunajskej nížine severne od čiary Šaľa-Galanta: z významných zdrojov sú tu Ratnovce, Sokolovce, Veľké Kostoľany, Veselé, Veľké Orvište, Krakovany, Siladice, Hlohovec a Horné Zelenice.
- N 049 neogén Trnavskej pahorkatiny má nepriaznivé vlastnosti pre využiteľnosť podzemných vôd.
- Q 050 kvartér Trnavskej pahorkatiny odhad zásob sa pohybuje okolo 100 $l.s^{-1}$.
- Q 052 kvartér JZ časti Podunajskej roviny zaberá celý Žitný ostrov.
- M 054 mezozoikum krížňanského príkrovu Malých Karpát a QM 55 kryštalinikum a mezozoikum JV časti Pezinských Karpát zasahujú severnými časťami v rámci trnavského okresu, významné lokality tvoria okolie Trstín – Buková a krížňanský príkrov Malých Karpát.
- NQ 071 neogén Nitrianskej pahorkatiny v povodí Váhu a Nitry.
- Q 074 kvartér medziriečia Podunajskej roviny rajón s vysokou výdatnosťou vrtov.

Územie kraja je pomerne bohaté na minerálne a termálne zdroje. Výskyt prírodných vôd je bohatý najmä v kotlinách. Minerálne pramene a vrty na území kraja sú prehľadne uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 8 Zoznam minerálnych prameňov a vrtov v Trnavskom kraji

Por. č.	Názov	Lokalita
01	Sirková voda	Kopčany
02	Vrt pri škole	Čáry
03	Sirková pri trati	Kuklov
04	Vrt pri PD	Lakšárska Nová Ves
05	Vrt pri dvore JRD	Holíč
06	Prameň pri dome č. 89	Letničie
07	Prameň Záprtková voda	Borský Mikuláš
08	Horný prameň	Letničie
09	Dolný prameň	Letničie
10	Vrt na dvore PD	Prietržka
11	Vrt HGR-1	Radošovce
12	Prameň vajcovka	Plavecký Peter
13	Vajcovka	Prievaly
14	Vrt HGČ-1	Častkov
15	Prameň Kubina	Častkov

Por. č.	Názov	Lokalita
16	Boleráz - prameň Vajcovka	Horné Orešany
17	D.Orešany - prameň	Dolné Orešany
18	Prameň pri Končistom mlyne	Prietrž
19	Prameň Majeričky	Podbranč
20	vrty Podbranč	Podbranč
21	Hradište pod Vrátnom	Hradište pod Vrátnom
22	Gabčíkovo - vrt FGGa-1	Gabčíkovo
23	Čalovo - vrt Č-2	Veľký Meder
24	Koplotovce - vrt PK-36	Koplotovce
25	Piešťany - kláštorná studňa	Piešťany
26	Sírne pramene	Štefanov
27	pramene, vrty Smrdáky	Smrdáky
28	vrty Gbely	Gbely
29	vrty Piešťany	Piešťany
30	Drahovce - domová studňa	Drahovce
31	Studňa, vrt, prameň	Koplotovce

Zdroj: ÚP Regiónu Trnavského samosprávneho kraja (2014)

Najvýznamnejšie geotermálne zdroje sa nachádzajú v Piešťanoch – liečebné kúpele svetového významu. Bohatý výskyt geotermálnych zdrojov je v okrese Dunajská Streda. Pramene sú využívané hlavne na vykurovanie skleníkov, fóliovníkov a budov, menej na rekreačné účely (termálne kúpaliská). Podobné využitie majú geotermálne vody aj v okrese Galanta. Malý význam predstavujú tieto vody v okrese Senica, kde sa perspektívne geotermálne vody vyskytujú v štruktúre lakšárskej a šaštínskej elevácie (lokalita Lakšárska Nová Ves a Šaštín-Stráže). V okrese Trnava sa nachádza štruktúra s perspektívou využitia geotermálnych vôd, a to Trnavský záliv s troma potenciálnymi lokalitami – Trakovice, Borovce a Kátlovce.

Najvýznamnejšie lokality geotermálnych vôd sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 9 Geotermálne vrty v Trnavskom kraji

Por. č.	Názov vrtu	Teplota (°C)
9	BL-1 Lehnice	27
15	BR-8 Brodské	24
17	BR-38 Brodské	25
25	Č-l Čalovo	26
27	ČR1 Čiližská Radvaň	26
29	Dl Diakovce	30
41	DS1 Dunajská Streda	29
42	DS2 Dunajská Streda	29
43	DU2 Dubové	24
44	DV1 Dobrá Voda	33
47	FGČ1 Čilistov	26
49	FGG1 Galanta	29
50	FGG2 Galanta	30
51	FGG3 Galanta	30
52	FGGa1 Gabčíkovo	24
53	FGHP1 Horná Potôň	27
60	FGT1 Topoľníky	29
83	GPB1 Boheľov	24
142	KU8 Kúty	28
159	LNV6 Lakšárska Nová Ves	31

Por. č.	Názov vrtu	Teplota (°C)
160	LNV7 Lakšárska Nová Ves	36
226	RGL1 Lakšárska Nová Ves	37
227	RGL2 Šaštín - Stráže	30
272	ST12 Studienka	29
276	ŠA9 Šaštín	29
277	ŠA10 Šaštín	30
283	ŠP4 Špačince	30
286	ŠT415 Štefanov	28
287	ŠT449 Štefanov	26
288	ŠT499 Štefanov	27
294	TK2 Trakovice	32
310	VČR16 Čiližská Radvaň	26
311	VDK15 Dunajský Klatov	32
314	VHP12 Horná Potôň	27
336	VTP11 Topoľovec	24
342	VZK10 Eliášovce	30
353	ZA6 Závod	27
354	ZA16 Závod	28
355	ZA57 Závod	29

Zdroj: Atlas geotermálnej energie, ŠGÚDŠ in: ÚP Regiónu Trnavského samosprávneho kraja (2014)

III. 1. 1. 5. Pôda

Ochrana poľnohospodárskej pôdy je stanovená v zákone 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.

Rozdielnosť fyzicko-geografických podmienok základných typov Trnavského kraja – hornatejšej časti (Malé Karpaty, Považský Inovec, Myjavská pahorkatina a Biele Karpaty) a nížinnej časti (Podunajská nížina a Záhorská nížina) – sa prejavuje aj z pohľadu pedogeografických charakteristík územia. Rozdielnosť sa prejavuje aj medzi dvoma samostatnými nížinnými časťami.

Trnavský kraj je výnimočný nielen pre svoju históriu, ale pre poľnohospodárov hlavne kvôli jeho kvalitným pôdam. V tomto kraji sa nachádza 13 pôdnych typov, z ktorých najväčšie zastúpenie majú černozeme a čiernice.

V rámci Malých Karpát sú dôležitými pedogenetickými faktormi substrát, reliéf a klíma. Prevládajú pôdy luvizemného, rendzinového, kambizemného a čiernicového typu.

Na území nížin sú hlavnými pedogenetickými faktormi erózna a akumulačná činnosť vodných tokov, ktorá spôsobuje opakované narušovanie pôdy záplavami. Na nivách Dunaja, Malého Dunaja, Váhu, Moravy a Čiernej vody prevládajú fluvizeme. Najväčšiu rozlohu pôd Podunajskej nížiny tvoria čiernice a černozeme. V pahorkatinnej časti blízko masívov Malých Karpát a Považského Inovca sú rozsiahlejšie hnedozeme. Na Záhorskej nížine sú okrem černozemí, čierníc a hnedozemí zastúpené regozeme.

Podľa Atlasu krajiny Slovenskej republiky je približné zastúpenie pôd na území Trnavského kraja nasledujúce: čiernice kultizemné, černozemné, lokálne modálne, glejové, sporadicky slancové a slaniskové, tieto tvoria v Trnavskom kraji 27 % z podielu pôd a sú najrozšírenejším pôdnym typom. Černozeme čiernicové, karbonátové, lokálne modálne a erodované zaberajú 23 % z Trnavského kraja. Fluvizeme glejové, kultizemné, karbonátové, modálne zaberajú v Trnavskom kraji 16 %. Hnedozeme

kultizemné, luvizemné, pseudoglejové, lokálne modálne a erodované zaberajú v Trnavskom kraji 15 %. Zvyšok územia kraja tvoria regozeme, rendziny, kambizeme, luvizeme a pod.

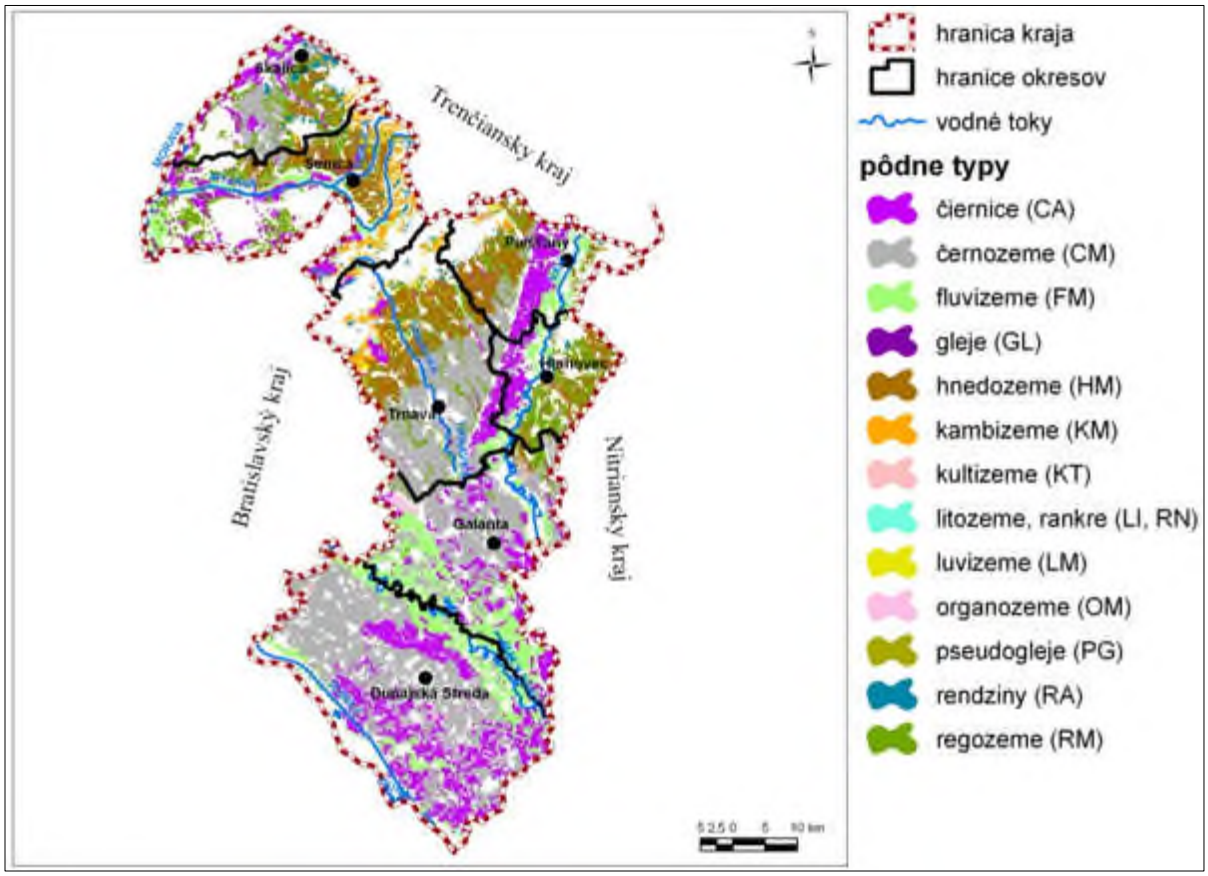
Tabuľka 10 Zastúpenie pôdnych typov na území Trnavského kraja

Pôdne typy	% zastúpenie v Trnavskom kraji
Čiernice	18,97
Černozeme	35,95
Fluvizeme	15,23
Gleje	0,16
Hnedozeme	12,17
Kambizeme	3,45
Kultizeme	0,13
Litozeme, Rankre	0,02
Luvizeme	0,37
Organozeme	0,86
Pseudogleje	0,58
Rendziny	1,31
Regozeme	10,8

Zdroj: http://www.vupop.sk/

Černozeme sú hlboké, spravidla bezskeletnaté pôdy s prevažne hlinitou textúrou. Ich vývoj sa začal už v neolite (pred 5-7 tisíc rokmi). Tieto pôdy boli odlesňovaním chránené a stabilizované pred ďalšími pôdotvornými procesmi vyvolávanými zmenami klímy. Pôdotvorným substrátom sú prevažne spraše a príbuzné nespevnené sedimenty a staré karbonátové aluviálne sedimenty. Najvhodnejšie sú pre pestovanie pšenice, cukrovej repy, kukurice, ďateliny, strukovín, olejnín a i. Limitujúcim faktorom úrodnosti černozemí je často dostatok vody prístupnej pre rastliny. Černozeme možno považovať za významné kultúrne dedičstvo krajiny aj z dôvodu ich dôležitej funkcie pri ochrane kvality podzemných vôd Žitného ostrova. V nivách riek Dunaj, Malý Dunaj, Váh, Myjava nachádzame fluvizeme. Za predpokladu nízkej hladiny podzemnej vody sú tieto pôdy vhodné na pestovanie obilnín, technických plodín ale aj okopanín.

Obrázok 2 Rozloženie pôdnych typov na území Trnavského samosprávneho kraja



Zdroj: http://www.vupop.sk/

Z pôdnych druhov zaberajú v Trnavskom kraji cca 10 % ľahké pôdy (piesočnaté a hlinito-piesočnaté pôdy), vyskytujú sa najmä na Záhorskej nížine, inde je ich výskyt minimálny. Stredne ťažké pôdy (piesočnato-hlinité, hlinité pôdy) v Trnavskom kraji majú vysoké zastúpenie cca 73 %, z hľadiska druhu pôdy predstavujú aj základnú kostru Trnavského kraja. Ťažké pôdy (ílovito-hlinité, ílovité pôdy) zaberajú v Trnavskom kraji 14 %, predstavujú roztrúsené územia menších výmer, ich väčšia koncentrácia je okolo vodných tokov Horný Dudváh a Malý Dunaj a na Žitnom ostrove. Stredne ťažké pôdy sú z najvhodnejšie pre poľnohospodársku výrobu - pestovanie plodín.

Tabuľka 11 Zastúpenie pôdnych druhov na území Trnavského kraja

Pôdne druhy	% zastúpenie v Trnavskom kraji
Ľahké pôdy	9,1
Stredne ťažké pôdy - ľahšie	6,6
Stredne ťažké pôdy	68,3
Ťažké pôdy	14,1
Veľmi ťažké pôdy	1,9

Zdroj: http://www.vupop.sk/

Podľa údajov Výskumného ústavu pôdoznalectva a ochrany pôd (Informačný servis VÚPOP) je výmera pôd pripadajúca na 1 obyvateľa (m^2) na území Trnavského kraja nasledujúca:

Tabuľka 12 Výmera pôd pripadajúca na 1 obyvateľa (m^2) na území Trnavského kraja

Okres	Celková výmera	Poľnohosp. pôda	Orná pôda	Lesná pôda	Vodná plocha	Zastavaná plocha
Dunajská Streda	9412	7126	6521	617	622	582
Galanta	6841	55903	5225	287	273	504
Hlohovec	5904	4263	3685	755	150	470
Piešťany	5962	3837	3398	1294	165	436
Senica	11299	6575	5425	3577	209	601
Skalica	7639	4870	4125	1936	192	427
Trnava	5843	4184	3896	1040	82	430
Trnavský kraj	**7528**	**5323**	**4782**	**1186**	**265**	**497**

Zdroj: http://www.vupop.sk/

Štatisticky pripadá na Slovensku na jedného obyvateľa 9 115 m^2 pôd, z čoho poľnohospodárska pôda predstavuje 4 518 m^2 (orná pôda 2 653 m^2), lesná pôda 3 731 m^2, vodná plocha 173 m^2, zastavaná a ostatná plocha 692 m^2.

III. 1. 1. 6. Horninové prostredia

Geomorfológia a geológia

Podľa regionálneho geomorfologického členenia Slovenskej republiky (Mazúr, Lukniš, 1986) patrí riešené územie kraja do dvoch podsústav, a to podsústavy Karpaty a Panónska panva.

Podsústava Panónska panva je subsystém Alpsko-himalájskeho systému. Záujmové územie ďalej patrí do provincie Západopanónska panva. V rámci provincie Západopanónska panva sa ďalej delí na Viedenskú kotlinu a Malú dunajskú kotlinu.

Podsústava Karpaty je súčasťou Alpsko-himalájskej sústavy. V úseku Východných Karpát je vyššia, vrchovinová s nadmorskými výškami 400–500 m n. m., na juhu a juhovýchode dosahuje predpolie až 800–1 000 m n. m. Západné Karpaty sú rozsiahla horská provincia v západnej časti Karpát.

V rámci Trnavského kraja sú zastúpené geologické vrstvy od prvohôr až k najmladším štvrtohorám. Prvohorné horniny sa zúčastňujú na stavbe kryštalického jadra Malých Karpát a Považského Inovca. Zo starších – proterozoických – ide o biotitické granodiority, ku ktorým sa v paleozoiku pridávajú fylity (oblasť Pezinských Karpát nad Orešanmi). Kryštalické jadrá oboch jadrových pohorí sú na okrajoch lemované úzkym pruhom obalového mezozoika. Zúčastňuje sa ho melafýrová séria (iba v Malých Karpatoch), tvorená pieskovcami, zlepencami, bridlicami a vápencami. Na ňu nadväzujú triasové, miestami aj jurské karbonátové komplexy. V Brezovských Karpatoch sú mezozoické horniny tvorené chočským a strážovským príkrovom. Vnútrokarpatské kotliny a brázdy sú vyplnené paleogénom (Bukovská depresia) alebo neogénom (Dobrovodská kotlina), zastúpeným hlavne zlepencami a slieňmi. Biele Karpaty sú budované vnútrokarpatským paleogénom. Ide o flyšový vývoj pieskovcov, ílovcov a slieňovcov bielokarpatskej jednotky. Neogén tvorí aj podklad pre kvartérne sedimenty, najmä v pahorkatinách.

Zo starších pleistocénnych eolických sedimentov sú to na Záhorskej nížine viate piesky, ktoré sa v malých plochách nachádzajú aj na Podunajskej rovine. Podunajskú pahorkatinu pokrývajú spraše a sprašové hliny. Mladšie kvartérne horniny predstavujú holocénne, fluviálne, fluviálno – mokraďové a proluviálne sedimenty. Tie pokrývajú najmä Podunajskú rovinu, nivy tokov, ale aj depresné oblasti pahorkatín a proluviálne kužele medzi pohoriami a nížinami.

Viedenská kotlina je sedimentárnou výplňou tvorenou horninami stredného a vrchného miocénu a pliocénu. Sedimenty dosahujú hrúbku až 5 000 m. Najstaršími horninami sú zlepence, ktoré signalizujú úvodné prehĺbenie panvy. Nad nimi sa nachádza lužické súvrstvie tvorené šlírmi. Súvrstvia spodného bádenu sú typické prevahou hruboklasitických sedimentov a ílov. Pre stredný báden bolo charakteristické usadzovanie litotamniových vápencov a pieskovcov. Vo vrchnom bádene prevažovala sedimentácia ílov až sladkovodných sedimentov. V období more Paratethys sa tu usadzovali panónske monotónne sliene a pieskovce. V tomto období sa usadili aj sedimenty, z ktorých neskôr vznikli do 200 m hrubé polohy lignitu. Niektoré časti týchto súvrství obsahujú do 10 m hrubé polohy lignitu. V pliocéne sa usadzovali hlavne riečne sedimenty, tvorené štrkmi. Nachádzajú sa tu mladé uhoľné sloje.

Západné Karpaty sú súčasťou alpsko-himalájskej sústavy. Zo západu nadväzujú na Alpy, z východu na Východné Karpaty. Stavebné jednotky Západných Karpát sú výrazne pásmovito usporiadané, pričom za vonkajšie sa považujú najsevernejšie z nich. Zo severu na juh to sú tzv. Vonkajšie Západné Karpaty: čelná predhlbeň, na ktorú je nasunuté flyšové pásmo. Južnejšie sa nachádza pieninské bradlové pásmo, ktoré tvorí rozhranie medzi Centrálnymi a Vonkajšími Karpatmi. Na túto alpínsku stavbu sú naložené tzv. neovulkanity.

Radónové riziko

Radónové riziko vychádza z hodnôt objemovej aktivity radónu v pôdnom vzduchu a priepustnosti zemín a hornín pre plyny v území. V zmysle vyhlášky MZ SR č. 87/2018 Z. z. je smernou hodnotou na vykonanie opatrení proti prenikaniu radónu z podložia stavby pri výstavbe stavieb s pobytovými priestormi objemová aktivita radónu v pôdnom vzduchu na úrovni základovej ryhy.

Väčšina územia Trnavského kraja sa podľa Atlasu krajiny Slovenskej republiky nachádza v oblasti s nízkym radónovým rizikom, vysoké radónové riziko je zaznamenané len v niektorých častiach územia (najmä v okresoch Trnava, Piešťany a Galanta), zvyšok územia sa nachádza v oblasti so stredným radónovým rizikom.

III. 1. 1. 7. Fauna a flóra

Druhová ochrana rastlín je upravená § 32, § 33 a § 34 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“) a vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny.

Druhová ochrana živočíchov je upravená § 32, § 33 a § 35 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“) a vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny.

Z hľadiska fytogeografického členenia (Futák, 1980) patrí územie Trnavského kraja do dvoch oblastí – do oblasti panónskej flóry (*Pannonicum*), obvodu eupanónskej xerotermnej flóry (*Eupannonicum*), okresov Záhorská nížina a Podunajská nížina a do oblasti západokarpatskej flóry (*Carpaticum occidentale*), obvodu predkarpatskej flóry (*Praecarpaticum*), okresov Biele Karpaty a Malé Karpaty.

Záhorská nížina je charakteristická kyslými pieskami, ktoré z najväčšej časti pokrývajú borovicové lesy, lúky väčšinou vlhké až mokré, slatiny a rašeliniská. Pôvodné lesy boli zväčša zničené a nahradené borovicami. Svojrázne je rastlinstvo na nezalesnených pieskoch. Veľmi pestré zloženie majú vlhké až mokré lúky. V povodí Moravy a Rudavy sa vyskytujú aj rašeliniská, v pahorkatinnej severnej časti sa druhové zloženie rastlín približuje zloženiu Bielych Karpát.

Väčšina územia Podunajskej nížiny bola premenená na polia, na vlhkejších miestach sa zachovali miestami lúky, lesov sa zachovalo málo – v povodí riek sú to rôzne typy lužných lesov. Svojrázne je rastlinstvo pieskov. V tejto oblasti sa vyskytujú slané pôdy s typickou slanomilnou vegetáciou. Pôvodná lesná pokrývka Podunajskej roviny, ktorá bola zastúpená spoločenstvom vŕbovotopoľových, jaseňovo-brestovo-dubových a suchomilných dubových lesov, bola prevažne odlesnená. Pozdĺž toku Dunaja sa zachovali porasty vŕbovotopoľových lužných lesov. Okrem lesných spoločenstiev sa tu v oblasti mŕtvych ramien dobre zachovali spoločenstvá vodnej a močiarnej vegetácie a slatinných lúk.

V oblasti Záhorskej nížiny a na Podunajskej nížine rastú špecifické dubové lesy s nátržníkom bielym (*Pottentila alba*).

Do Trnavského samosprávneho kraja zasahuje z Bielych Karpát najmä Žalostínska vrchovina. Južné svahy Žalostínskej vrchoviny sú oráčinovo-lúčnym typom súčasnej krajiny, severne a západne svahy oráčinovo-lúčno-lesnou krajinou. Neodlesnené svahy zaberajú v najvyšších polohách karpatské bučiny. Na ostatných svahových polohách sa vyskytujú dubovo-hrabové porasty, v dolinách pozdĺž potokov jaseňovo-brestovo-dubové a jelšové porasty.

Pozdĺž južného a juhovýchodného okraja Malých Karpát je široký a pozdĺž západného a severozápadného okraja úzky pás dubín a dubohrabín, ktoré vo vnútorných častiach striedajú bučiny. Na výslnných svahoch karbonátových hornín v okrajovom páse sa vyskytujú teplomilné dúbravy s dubom plstnatým a početnými lesostepnými až stepnými prvkami. Na hrebeňoch bežne rastú javorovo-jaseňové porasty.

Myjavská pahorkatina je väčšinou odlesnená a poľnohospodársky využívaná. Z pôvodných dúbrav a bučín sa zachovali len menšie ostrovy najmä na strmých kopcoch bradlového pásma.

Do Trnavského samosprávneho kraja zasahuje z geomorfologického celku Považského Inovca najmä Inovecké predhorie. Stretávajú sa tu teplomilné a horské druhy rastlín. Lesy sú prevažne listnaté na úpätí dubiny, vyššie dubohrabiny. Na výhrevných a suchých miestach sa vyskytuje najteplomilnejší druh dubu - dub plstnatý. Najvyššie časti zaberajú bučiny.

Zo zoogeografického hľadiska (Čepelák, 1980) patrí sledované územie prevažne do 2 provincií: Karpaty a Vnútrokarpatské zníženiny.

Najvýznamnejším prvkom v sledovanom území sú lužné lesy a vodné a mokraďné biotopy. Na prostredie zaplavovaných lužných lesov sú naviazané z ulitníkov napr. pásikavec krovinný (*Tachea hortensis*), z hmyzu je to napr. peniarka vŕbová (*Aphrophora salicina*), z motýľov drobník topoľový (*Stigmella trimaculella*), dúhovec väčší (*Apatura iris*). Z chrobákov je rozšírený fuzáč vŕbový (*Lamia textor*), fuzáč pestrý (*Xylotrechus rusticus*), bystuška kožovitá (*Carabus coriaceus*). Z obojživelníkov sa najčastejšie vyskytuje kunka obyčajná (*Bombina bombina*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), užovka obojková (*Natrix natrix*). Z vtákov za charakteristické možno považovať napr. kúdeľničku lužnú (*Remiz pendulinus*) a slávika veľkého (*Luscinia luscinia*). Väčšina druhov vtákov využíva vodné aj lesné prostredie napr. kormorán veľký (*Phalocrocorax carbo*).

Na dubové lesy nížin je naviazaný napr. roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), fuzáč dubový (*Plagionotus arcuatus*), z motýľov je to napr. mníška veľkohlavá (*Lymantria dispar*), obaľovač zelený (*Totrix viridana*) a obaľovač dubový (*T. loeflingiana*). Z veľkej skupiny vtákov naviazanej na tento biotop sú tu napr. ďatlovce, strakoše, hrdlička poľná (*Streptopelia turtur*), drozd čvíkotavý (*Turdus pilaris*) a iné.

Borovicové nížinné lesy predstavujú osobitný svet pre väčšinu živočíchov. Najväčšou živočíšnou skupinou vyhľadávajúce toto prostredie je hmyz, z motýľov napr. priadkovec borovicový (*Dendrolimus*

pini), obaľovač borovicový (*Blasthesia turionella*), mora borovicová (*Panolis flammea*). Z chrobákov napr. krasoň borovicový (*Chalcophora mariana*), lykokaz borovicový (*Myelophillus piniperda*), lienka veľká (*Anatis ocellata*).

V lesoch pahorkatín sa z motýľov vyskytujú napr. obaľovač dubový (*Aleimma loeflingiana*), mníška veľkohlavá (*Lymantria dispar*), z chrobákov napr. húseničiar hnedý (*Calosoa inquisitor*). Z plazov tu žijú vzácne druhy napr. jašterica zelená (*Lacerta viridis*), užovka stromová (*Elaphe longissima*). Z vtákov sú najhojnejšie napr. žlna zelená (*Picus viridis*), slávik obyčajný (*Luscinia megarhynchos*), sýkorka belasá (*Parus caeruelus*) a z cicavcov napr. plch sivý (*Glis glis*), líška hrdzavá (*Vulpes vulpes*), sviňa divá (*Sus scrofa*), srnec hôrny (*Capreolus capreolus*).

V podhorských lesoch sa tu zo skupiny vtákov prelínajú druhy lesov nížinných, pahorkatinných a podhorských. Stabilnejšie sa v podhorských lesov vyskytujú napr. holub hrivnák (*Columba palumbus*), sluka hôrna (*Scolopax rusticola*), z dravcov je to jastrab veľký (*Accipiter gentilis*), myšiak hôrny (*Buteo buteo*), orol krikľavý (*Aquila pomarina*), sova obyčajná (*Strix aluco*). Z netopierov sa v tomto prostredí môžu vyskytnúť netopier veľkouchý (*Myotis bechsteini*) a rajniak hrdzavý (*Nyctalus noctula*). Z cicavcov tu žije kuna lesná (*Martes martes*), mačka divá (*Felis lvestris*), jazvec obyčajný (*Meles meles*), v hornej hranici lesov jeleň obyčajný (*Cervus elaphus*).

V posledných rokoch je zaznamenaný aj zvýšený výskyt vlka obyčajného (*Canis lupus*), hlavne migrujúcich svoriek z Bielych Karpát do Malých Karpát.

III. 1. 1. 8. Krajina

Trnavský kraj predstavuje rozsiahle, krajinársky rozmanité územie s členitým podhorským, horským a aj nížinným reliéfom, so súvislými rozsiahlymi plochami lesných masívov, s plochami a líniami lužných lesov a pobrežných porastov ale aj s plochami poľnohospodárskych kultúr s absenciou rozptýlenej krajinnej zelene.

V severozápadnej časti kraja prechádza jediné výrazné pohorie v kraji, a to Malé Karpaty, medzi mestami Trnava a Senica. V Malých Karpatoch sa nachádza aj najvyšší bod celého kraja – Záruby, s nadmorskou výškou 768 m n. m. Samotnú hranicu kraja tvoria aj niektoré významné krajinné prvky – na krajnom severozápade rieka Morava, na severe sčasti pohorie Biele Karpaty a ďalej križuje Považské podolie, východná časť kraja nemá prirodzenú prírodnú hranicu, južnú hranicu tvorí rieka Dunaj, západná hranica kraja na Záhorí kopíruje hranice vojenského obvodu Záhorie, sčasti prechádza cez Malé Karpaty a na Podunajskej nížine nemá prirodzenú prírodnú hranicu.

Vodná krajina Dunaja, Moravy, Váhu, Myjavy, Malého Dunaja je charakteristická bohatou sústavou slepých a najmä mŕtvych ramien, s lužnými lesmi a nivnými pôdami v blízkosti často sa vylievajúcich riek, ktoré sa postupne zmenšovali až do dnešnej podoby viacerých zregulovaných tokov s ochrannými protipovodňovými hrádzami, s napriamenými korytami, zredukovanými pobrežnými porastmi a s nespočetnými a zvyškovými depresnými plochami.

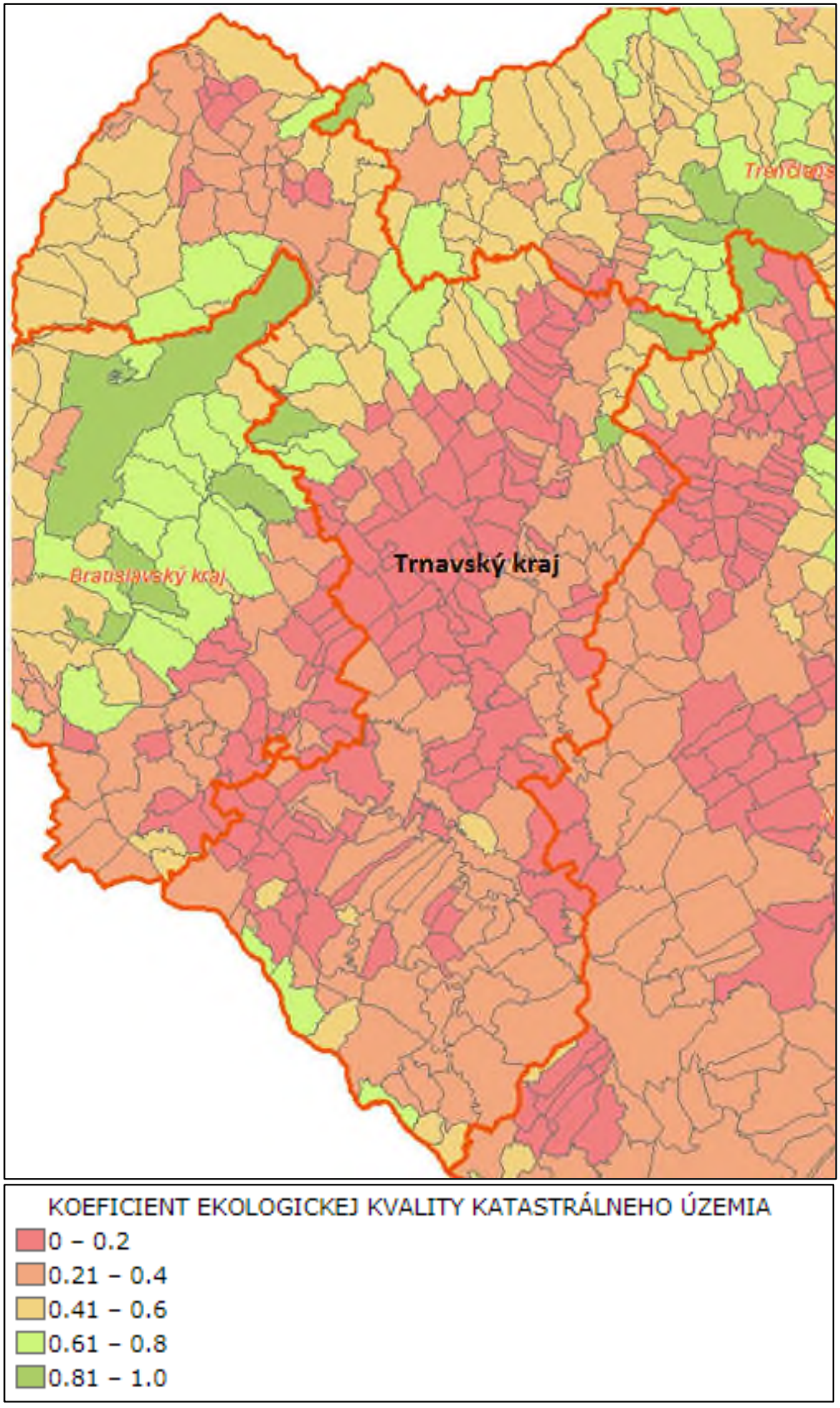
Početné drobné vodné toky stekajúce zo svahov Malých a Bielych Karpát a svahov Považského Inovca si v prevažnej miere zachovali prirodzené korytá, juh Trnavského kraja je však popretkávaný hustou sieťou napriamených vodných kanálov. Tie sú prevažne bez pobrežnej zelene alebo s menšími enklávami pobrežnej zelene. Vodné toky dopĺňa sústava veľkých aj menších vodných nádrží, rybníkov, štrkovísk vzniknutých po ťažbe.

Historická poľnohospodárska krajina je v súčasnosti stále viac rozdrobovaná novými ohniskami urbanizácie, ktoré stále viac zahusťujú sídelnú sieť a zmenšujú vzdialenosti medzi obcami. Naopak ubúdajú poľnohospodárske pôdy, najmä orná pôda a vinice (historicky sú vinice stále súčasťou krajinného obrazu na záhorskej strane v okolí Skalice, Senice, aj na trnavskej strane na svahoch Malých Karpát aj na miernych svahoch Trnavskej a Podunajskej pahorkatiny).

Nasledujúca mapa sa venuje ekologickej kvalite územia. Mapa odráža významné rozdiely v stave životného prostredia v nížinných, pahorkatinných a horských oblastiach v prospech horských oblastí.

Ako je z mapy zrejmé, najhodnotnejšie územie Trnavského kraja na základe koeficientu ekologickej kvality územia (podľa nižšie uvedenej stupnice hodnotenie je územie s hodnotou 0,0 najmenej hodnotné a územie s hodnotou 1,0 najviac hodnotné) korešponduje s výskytom chránených území – CHKO Malé Karpaty, CHKO Záhorie a CHKO Biele Karpaty.

Obrázok 3 Ekologická kvalita katastrálnych území podľa štruktúry využitia



Zdroj: Atlas krajiny SR, 2016

III. 1. 1. 9. Odpady

Od roku 1993 sú v Slovenskej republike v súlade so štátnou environmentálnou politikou pre potreby definovania úloh strategického a koncepčného rozvoja odpadového hospodárstva z úrovne štátu vypracovávané Programy odpadového hospodárstva Slovenskej republiky (POH SR). Posledný POH SR je spracovaný na roky 2016 – 2020, schválený uznesením vlády SR č. 562 zo dňa 14. 10. 2015.

Program odpadového hospodárstva Trnavského kraja sa vydáva na obdobie 5 rokov, t. j. na roky 2016–2020, pričom musí byť v súlade s Programom odpadového hospodárstva Slovenskej republiky na roky 2016–2020. Predstavuje koncepčný dokument odpadového hospodárstva v Trnavskom kraji pre toto obdobie a je východiskovým dokumentom pre spracovanie programov odpadového hospodárstva na roky 2016–2020 pre obce a pôvodcov odpadov v kraji.

Ciele a opatrenia v záväznej časti programu kraja sú v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva v zmysle § 6 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a článku 4 Smernice Európskeho parlamentu a rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc zamerané na: a) predchádzanie vzniku odpadov, b) prípravu na ich opätovné použitie, c) recykláciu, d) iné zhodnocovanie, napr. energetické zhodnocovanie odpadov, e) zneškodňovanie odpadov.

V celkovom sumáre výrazne najviac odpadov vzniká na území Trnavského kraja v okrese Trnava, celková produkcia sa pohybuje medzi cca 200 000 až 280 000 ton odpadov ročne. Okres Trnava sa na celokrajskej produkcii odpadov priemerne ročne podieľa takmer 31 %, v roku 2011 to bolo takmer 34 %. Naopak, najmenej je to v okrese Skalica, v rozmedzí cca 52 000 až 63 000 ton odpadov ročne.

Tabuľka 13 Celkový vznik odpadov podľa okresov za roky 2010–2014 (t/rok)

Okres	2010	2011	2012	2013	2014
Dunajská Streda	77 568,21	85 081,66	82 613,90	84 775,97	131 483,84
Galanta	219 046,35	107 711,22	118 561,69	160 629,36	129 263,94
Hlohovec	130 587,16	104 426,28	101 233,29	125 739,79	73 639,37
Piešťany	53 353,06	86 385,32	64 679,29	74 693,03	79 589,36
Senica	111 701,04	106 951,87	113 995,27	91 434,46	59 804,22
Skalica	57 316,68	60 547,56	52 143,99	63 803,49	63 129,30
Trnava	260 009,36	281 405,61	196 453,66	281 578,40	268 586,39
Spolu	**909 581,87**	**832 509,51**	**729 681,10**	**882 654,50**	**805 496,42**

Zdroj: Program odpadového hospodárstva Trnavského kraja na roky 2016 – 2020

Podľa Programu odpadového hospodárstva Trnavského kraja je zrejmé, že skládkovanie odpadov je naďalej najpoužívanejším spôsobom nakladania s odpadmi v Trnavskom kraji. Na území Trnavského kraja je 12 prevádzkovaných skládok odpadov, ktoré sú určené pre odpad, ktorý nie je nebezpečný (ostatný).

Tabuľka 14 Počet skládok v kraji k 31. 12. 2017

Okres	Počet skládok odpadov		
	Skládka odpadov na inertný odpad	Skládka odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný	Skládka na nebezpečný odpad
Dunajská Streda	0	3	0
Galanta	0	2	0
Hlohovec	0	1	0

Okres	Počet skládok odpadov		
	Skládka odpadov na inertný odpad	Skládka odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný	Skládka na nebezpečný odpad
Piešťany	0	1	0
Senica	0	2	0
Skalica	0	2	0
Trnava	0	1	0
SPOLU	**0**	**12**	**0**

Zdroj: http://www.minzp.sk

Hlavným cieľom odpadového hospodárstva Trnavského kraja do roku 2020 je minimalizácia negatívnych účinkov vzniku a nakladania s odpadmi na zdravie ľudí a životné prostredie.

Opatrenia na dosiahnutie hlavného cieľa odpadového hospodárstva týkajúce sa okrajovo aj dopravy sú:

- zavedenie do praxe princípu rozšírenej zodpovednosti výrobcov pre nasledovné vyhradené výrobky – elektrozariadenia, batérie a akumulátory, obaly, vozidlá, pneumatiky a neobalové výrobky,
- zvýšenie recyklácie stavebných odpadov a odpadov z demolácií, vrátane spätného zasypávania odpadom z bezpečných konštrukcií a sutí z demolácií ako náhrady za iné materiály, bez využívania prirodzene sa vyskytujúceho materiálu definovaného v kategórii 17 05 04 v zozname odpadov, najmenej na 70 % podľa hmotnosti.

Environmentálne záťaže

V rámci projektu „Systematická identifikácia environmentálnych záťaží“, ktorý realizovala SAŽP v rokoch 2006–2008, bolo na území Slovenskej republiky 317 skládok, ktoré boli v prevádzke v období 1992–2000, zaradených do registra environmentálnych záťaží, ktorý je súčasťou Informačného systému environmentálnych záťaží.

Podľa výpisu z Informačného systému environmentálnych záťaží sú na území Trnavského kraja evidované nasledujúce environmentálne záťaže.

Tabuľka 15 Prehľad evidovaných environmentálnych záťaží na území Trnavského kraja

Okres	Pravdepodobná environmentálna záťaž	Potvrdená environmentálna záťaž	Sanovaná/rekultivovaná lokalita
Dunajská Streda	22	1	26
Galanta	20	4	13
Hlohovec	1	7	10
Piešťany	13	7	8
Senica	19	5	20
Skalica	11	6	15
Trnava	7	8	7

Zdroj: https://envirozataze.enviroportal.sk/

V súvislosti s dopravnou infraštruktúrou z vyššie uvedených evidovaných environmentálnych záťaží na území Trnavského kraja možno spomenúť nasledujúce:

- na území okresu Galanta: GA (2052) / Sereď - VÚ 1049 Sereď - výdajňa PHM, GA (011) / Sládkovičovo - ČS PHM Slovnaft,
- na území okresu Hlohovec: HC (006) / Kľačany - terminál Slovnaft (PS 21), HC (1844) / Leopoldov – Rušňové depo, Cargo a.s.,
- na území okresu Piešťany: PN (011) / Piešťany - prečerpávacia stanica na ropné látky, PN (2074) / Piešťany - areál VHM - bývalá ČS PHM,
- na území okresu Senica: SE (007) / Jablonica – depo, SE (012) / Kúty - železničná stanica, depo,
- na území okresu Skalica: SI (011) / Letničie - zberné naftové stredisko,
- na území okresu Trnava: TT (1845) / Trnava - Rušňové depo, Cargo a.s.

III. 1. 2. Pravdepodobný vývoj územia, ak sa strategický dokument nebude realizovať

Ak by sa strategický dokument Plán udržateľnej mobility Trnavského kraja nerealizoval, nepodarilo by sa pre územie Trnavského kraja naplniť potenciál v podobe mobility ľudí v regiónoch.

Dá sa predpokladať, že by bez naplnenia PUM TTSK došlo k realizácií 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). Niektoré stavby sú v súčasnom stave v pokročilom stupni projektových príprav.

Bez realizácie PUM TTSK však nie je možné predpokladať komplexné riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúc základné princípy udržateľnej mobility.

Nerealizácia PUM TTSK by tak mala potenciálne negatívne vplyvy najmä na ovzdušie, klímu, hlukovú situáciu a verejné zdravie obyvateľov (viď bližší popis nižšie). Pri ostatných zložkách životného prostredia nemôžeme predpokladať významné zmeny oproti existujúcim a obecne predpokladaným trendom vývoja.

Ovzdušie

Trnavský kraj tvorí dôležitú križovatku nielen vnútroštátnej cestnej siete, ale aj ciest európskeho významu. V súčasnosti je rozhodujúcim lokálnym zdrojom prašného znečistenia ovzdušia v mestách cestná doprava – abrázia (oter pneumatík, brzdových obložení a povrchov ciest), resuspenzia tuhých častíc z povrchov ciest (znečistené automobily, posypový materiál, prach, špina na krajnici ciest), výfukové emisie.

Podľa SHMÚ je do vymedzených oblastí riadenia kvality ovzdušia pre rok 2018 v Trnavskom kraji zahrnuté územie mesta Trnava so znečisťujúcou látkou NO_2. Cestná doprava sa podieľa celosvetovo až 51 % na emisiách oxidov dusíka. Tuhé častice, ktoré predstavujú zmes látok pozostávajúcu z uhlíka, prachu a aerosólov, vznikajú v doprave hlavne pri spaľovaní nafty.

Z hľadiska ovzdušia by bez vykonania koncepcie na budúci vývoj kraja pôsobili tieto hlavné protichodné faktory:

- postupná modernizácia vozového parku smerujúca k znižovaniu výfukových emisií (rozvoj elektromobility a používanie alternatívnych palív sa môže vo väčšej miere na emisiách pozitívne prejaviť až v dlhšom časovom horizonte),

- postupný nárast intenzít dopravy na existujúcich cestných komunikáciách povedie k nárastu emisií z cestnej dopravy.

V rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r.o., február 2020), ktorá je prílohou č. 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK, boli vyhodnotené nulové varianty („do nothing"), teda varianty vývoja emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy bez realizácie koncepcie PUM TTSK pre jednotlivé výhľadové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050.

V štúdii boli hodnotené hmotnostné toky a emisné hustoty nasledujúcich polutantov: suspendované častice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzo[a]pyrén, NO_x, NMVOC (prchavé organické látky s výnimkou metánu), CO.

Na základe vyhodnotenia je zrejmé, že v priebehu jednotlivých výhľadových horizontov dochádza k celkovému nárastu emisií z automobilovej dopravy. Dominantnou príčinou tohto očakávaného vývoja je všeobecný postupný medziročný nárast intenzít automobilovej dopravy.

Medzi ohniská emisnej záťaže z dopravy možno pre výhľadové roky bez realizácie koncepcie vymedziť nasledujúce lokality: Radošovce, Podbranč, Senica, Piešťany, Trnava, Hlohovec, Sereď, Galanta, Dunajská Streda, Čiližská Radvaň. Emisná situácia suspendovaných častíc rozhodujúcou mierou ovplyvňuje nákladná doprava (tranzit a obsluha miestnych priemyselných areálov), a to najmä v dôsledku resuspenzie častíc z povrchu vozovky. Plynné polutanty sú oproti tomu spojené výhradne s výfukovými emisiami a majú preto odlišné územné rozloženie. V prípade plynných polutantov ide o ohniská znečistenia v katastroch obcí Piešťany, Leopoldov, Slovenská Nová Ves, južná a východná časť Trnavy, Vlčkovce, Sereď, Šintava, Dolná Streda, Pata. Ide najmä o vplyv vysoko kapacitných komunikácií a ich kríženia.

Hluk

Obdobne ako pri ovzduší by z hľadiska hlukovej záťaže bez vykonania koncepcie na budúci vývoj kraja pôsobili tieto hlavné protichodné faktory:

- postupná modernizácia a tlak na výrobcov smerujúca k znižovaniu hlukových emisií vozidiel (rozvoj elektromobility), vývoj nízkohlučných pneumatík a nízkohlučných povrchov ciest sa môže vo väčšej miere prejaviť pozitívne v dlhšom časovom horizonte,

- postupný nárast intenzít dopravy na existujúcich cestných komunikáciách povedie k nárastu hluku z cestnej dopravy.

Pre účely Analytickej časti PUM TTSK bola spracovaná samostatná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., júl 2019), ktorá je časťou č. 6.1 Analytickej časti PUM TTSK, v ktorej boli identifikované problematické miesta z hľadiska zaťaženia hlukom z pozemnej dopravy (cestná a železničná). Bez realizácie koncepcie PUM TTSK tak možno očakávať prehĺbenie problémov v identifikovaných „hot spots". V oblasti cestnej dopravy ide najmä o mestá Trnava a Galanta.

Trend vývoja hlukovej záťaže z pozemnej cestnej a železničnej dopravy bol ďalej vyhodnotený v rámci štúdie Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r.o., marec 2020), ktorá je prílohou č. 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK. Z vyhodnotenie vývoja hlukovej záťaže z cestnej dopravy je zrejmé, že nulové varianty, resp. stavy bez koncepcie („do nothing") v horizontoch 2030, 2040 a 2050 sú

z pohľadu počtu ovplyvnených obyvateľov nad medznú hodnotu menej priaznivé než aktívne varianty (BAU, ALL) s naplnením koncepcie PUM TTSK.

Z vyhodnotenia vývoja hlukovej záťaže z dopravy po železničných dráhach je zrejmé, že nulové varianty, resp. stavy bez koncepcie („do nothing“) sú z pohľadu počtu ovplyvnených obyvateľov nad medznú hodnotu priaznivejšie ako aktívne varianty (BAU, ALL) s naplnením koncepcie PUM TTSK. Pri stavoch s realizáciou koncepcie PUM sú plánované predovšetkým projekty modernizácie existujúcich železničných tratí, príp. výstavby nových železničných tratí, ktoré majú za cieľ zatraktívniť a zefektívniť hromadnú dopravu. Do výpočtu však nie sú zahrnuté protihlukové opatrenia v podobe protihlukových stien, ktoré môžu byť súčasťou týchto projektov. Protihlukové opatrenia v rámci modernizácie, príp. výstavby nových železničných tratí by mali byť realizované v takom rozsahu, aby boli splnené príslušné legislatívne požiadavky pre hluk.

Klíma

V súvislosti s Plánom udržateľnej mobility možno pri jeho realizácií obecne predpokladať pozitívny vplyv na klimatické zmeny, keďže plánovanie trvale udržateľnej mobility je jedným zo spôsobov ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny. Bez realizácie navrhnutých opatrení v rámci PUM je množné očakávať naďalej postupné zhoršovanie klímy v dopravne najviac exponovaných lokalitách.

V rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií, ktorá je prílohou č. 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK, bol vyhodnotený predpokladaný vývoj emisií CO_2 pre jednotlivé výhľadové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050 pri nerealizovaní PUM TTSK – nulový variant („do nothing“). Tak ako pri ostatných posudzovaných polutantov bol zaznamenaný postupný nárast emisií CO_2 v priebehu jednotlivých rokov v dôsledku postupného medziročného nárastu intenzít automobilovej dopravy. Pri CO_2 dosiahne nárast emisií pri nulovom scenári v roku 2050 cca 27 % oproti nulovému scénáru v roku 2025. Ide však o celkové množstvo emisií CO_2, ktoré budú predovšetkým vplyvom kapacitných cestných stavieb presunuté z intravilánu do extravilánu miest a obcí a budú mať pozitívny vplyv na tzv. tepelný ostrov mesta.

Veľkosť emisií CO_2 priamo úmerne závisí na prepravných výkonoch automobilovej dopravy využívajúce fosílne palivá. Tieto faktory sú do značnej miery na posudzovanej koncepcii nezávislé, pretože ich rozhodujúcou mierou bude ovplyvňovať celosvetový trend emisných faktorov motorových vozidiel a rozvoj alternatívnych pohonov.

Obyvateľstvo/verejné zdravie

Bez realizácie PUM TTSK možno predpokladať prehlbovanie problematických lokalít z hľadiska znečistenia ovzdušia a hlukovej záťaže a s tím súvisiace zdravotné riziká. Zároveň tak nemožno očakávať dostatočný dôraz na využitie nemotorovej dopravy, ktorá môže mať pozitívny dopad na verejné zdravie obyvateľov. Zatraktívnenie nemotorovej dopravy možno v prípade naplnenia PUM očakávať množstvom tvrdých i mäkkých (systematických) opatrení zo zásobníka projektov.

III. 2. Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti a pod.

S novými dopravnými stavbami je často spojený zásah do krajiny, a tým následne dochádza k negatívnemu ovplyvneniu biodiverzity. Pri realizácii nových dopravných telies je však vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení možné dosiahnuť čiastkové zlepšenia v prístupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

Potenciálne riziko pri realizácii dopravných stavieb predstavuje fragmentáciu a záber biotopov, záber plôch poľnohospodárskej/lesnej pôdy, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, ovplyvnenie krajinného rázu, chránených území, hydrogeologických pomerov, migračných trás živočíchov apod.

Základným legislatívnym dokumentom ochrany prírody a krajiny Slovenskej republiky je zákon č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva uvedený zákon.

Ďalej sú uvedené základné informácie týkajúce sa chránených území a environmentálne dôležitých oblastí v rámci Trnavského kraja, v neposlednom rade sú uvedené aj informácie k ÚSES a k chráneným vodohospodárskym oblastiam (CHVO).

Mapy ochrany prírody a ochrany vôd sú súčasťou prílohy č. 2 tejto správy.

III. 2. 1. Európska sieť chránených území NATURA 2000

Sústava chránených území NATURA 2000 je celistvá európska sústava území, ktorá umožňuje zachovať prirodzené biotopy a biotopy druhov v ich prirodzenom areáli rozšírenia, prípadne tento stav obnoviť. Ide o reprezentatívnu sústavu chránených území – lokalít, ktoré sú významné z celoeurópskeho hľadiska. Umiestnenie jednotlivých lokalít NATURA 2000 v Trnavskom kraji je zrejmé z výkresu č. 2.1 v prílohe č. 2 tejto správy o hodnotení.

Chránené vtáčie územia

Na území Trnavského kraja sa nachádza 10 chránených vtáčích území. Všetky chránené vtáčie územia sú vyhlásené vyhláškou Ministerstva životného prostredia SR.

Nasledujúca tabuľka uvádza prehľad aktuálnych chránených vtáčích území na území Trnavského kraja a vychádza z Národného zoznamu CHVÚ schváleného uznesením vlády SR č. 630/2003 zo dňa 9. 7. 2003 a jeho aktualizáciu č. 345/2010 z 25. 5. 2010.

Tabuľka 16 Prehľad chránených vtáčích území v Trnavskom kraji

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
CHVÚ Dunajské luhy SKCHVU007	17 653,67 ha	Druhy: *Alcedo atthis, Anas querquedula, Anas strepera, Anthus campestris, Aythya ferina, Aythya fuligula, Bucephala clangula, Ciconia nigra, Circus aeruginosus, Egretta garzetta, Haliaeetus albicilla, Ixobrychus minutus, Larus melanocephalus, Mergus albellus, Milvus migrans, Netta rufina, Riparia riparia, Sterna hirundo, Tringa totanus*
CHVÚ Kráľová	1 213,92 ha	Druh: *Nycticorax nycticorax*

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
SKCHVU010		
CHVÚ Lehnice SKCHVU012	2 387,35 ha	Druhy: *Coturnix coturnix, Falco vespertinus*
CHVÚ Malé Karpaty SKCHVU014	52 458,48 ha	Druhy: *Aquila heliaca, Bubo bubo, Caprimulgus europaeus, Ciconia nigra, Coturnix coturnix, Dendrocopos leucotos, Dendrocopos medius, Dendrocopos syriacus, Dryocopus martius, Falco cherrug, Falco peregrinus, Ficedula albicollis, Ficedula parva, Jynx torquilla, Lanius collurio, Muscicapa striata, Pernis apivorus, Phoenicurus phoenicurus, Picus canus, Saxicola torquatus, Streptopelia turtur, Sylvia nisoria*
CHVÚ Ostrovné lúky SKCHVU019	8 334,70 ha	Druhy: *Anthus campestris, Falco vespertinus, Lanius minor*
CHVÚ Sĺňava SKCHVU026	512,79 ha	Druhy: *Larus canus, Larus melanocephalus, Sterna hirundo*
CHVÚ Špačinsko-nižnianske polia SKCHVU054	12 155,66 ha	Druh: *Falco cherrug*
CHVÚ Úľanská mokraď SKCHVU023	18 837,95 ha	Druhy: *Circus aeruginosus, Circus pygargus, Coturnix coturnix, Falco cherrug, Falco vespertinus, Galerida cristata, Ixobrychus minutus, Milvus migrans*
CHVÚ Veľkoblahovské rybníky SKCHVU034	92,58 ha	Druhy: *Anas strepera, Ixobrychus minutus, Netta rufina*
CHVÚ Záhorské Pomoravie SKCHVU016	32 173,50	Druhy: *Alcedo atthis, Anas querquedula, Anas strepera, Anser albifrons, Anser anser, Anser fabalis, Botaurus stellaris, Ciconia ciconia, Circus aeruginosus, Coturnix coturnix, Falco cherrug, Ficedula albicollis, Ixobrychus minutus, Milvus migrans, Milvus milvus, Muscicapa striata, Netta rufina, Porzana porzana, Riparia riparia, Sterna hirundo, Streptopelia turtur, Tringa totanus*

Územia európskeho významu

V rámci Trnavského kraja sa nachádza 54 území európskeho významu s rozlohou 33 291,36 ha vrátane výmery mimo hranice Trnavského kraja. Najväčšie územie európskeho významu v rámci Trnavského kraja je územie európskeho významu (ÚEV) Gajarské alúvium Moravy.

Nasledujúca tabuľka s prehľadom území európskeho významu v Trnavskom kraji vychádza z Národného zoznamu ÚEV schváleného uznesením vlády SR č. 239/2004 zo dňa 17. 3. 2004 v znení Dodatku národného zoznamu ÚEV schváleného uznesením vlády SR č. 577/2011 z dňa 31. 8. 2011 a Opatrení MŽP SR č. 1/2018 zo dňa 29. 11. 2018 a v znení Dodatku národného zoznamu ÚEV schváleného uznesením vlády SR č. 495/2017 zo dňa 25. 10. 2017 a Opatrení MŽP SR č. 1/2017 zo dňa 07. 12. 2017.

Aktuálny prehľad ÚEV, ktoré sa nachádzajú na území Slovenskej republiky v rámci dvoch tu vymedzených biogeografických oblastí (panónska a alpská biogeografická oblasť), uvádza Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EU) 2019/16 zo dňa 14. decembra 2018 (oznámené pod číslom C(2018) 8523) a Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EU) 2019/17 zo dňa 14. decembra 2018 (oznámené pod číslom C(2018) 8527).

Tabuľka 17 Prehľad Území európskeho významu v Trnavskom kraji

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
ÚEV Bahno SKUEV0115	49,66 ha	Druhy: *Barbastella barbastellus, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Leucorrhinia pectoralis, Lucanus cervus, Myotis myotis* Biotopy: 3160, 7140, 9190
ÚEV Biele hory SKUEV0267	10 146,07 ha	Druhy: *Barbastella barbastellus, Bombina variegata, Callimorpha quadripunctaria, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cordulegaster heros, Cucujus cinnaberinus, Dianthus lumnitzeri, Eriogaster catax, Limoniscus violaceus, Lucanus cervus, Miniopterus schreibersii, Myotis bechsteinii, Myotis blythii, Myotis dasycneme, Myotis emarginatus, Myotis myotis, Pulsatilla grandis, Pulsatilla subslavica, Rhinolophus ferrumequinum, Rhinolophus hipposideros, Rhysodes sulcatus, Rosalia alpina* Biotopy: 6110, 6190, 6210, 6240, 6430, 6510, 8160, 8210, 8310, 9110, 9130, 9150, 9180, 91E0, 91G0, 91H0, 91I0
ÚEV Biele hory SKUEV1267	24,27 ha	Druh: *Cordulegaster heros* Biotopy: 6510, 9180, 91E0
ÚEV Bolerázske sysľovisko SKUEV0948	56,64 ha	Druh: *Spermophilus citellus* Biotopy: nejsou předmětem ochrany
ÚEV Borské piesky SKUEV0899	16,74 ha	Druh: *Cucujus cinnaberinus* Biotopy: 91T0
ÚEV Brezovské Karpaty SKUEV1278	321,84 ha	Druhy: *Bombina variegata, Lycaena dispar, Rosalia alpina* Biotopy: 6210, 6510, 9130, 9150, 9180
ÚEV Brezovské Karpaty SKUEV0278	2 671,06 ha	Druhy: *Bombina variegata, Dianthus lumnitzeri, Myotis myotis, Pulsatilla grandis, Rhinolophus hipposideros, Rosalia alpina* Biotopy: 6110, 6190, 6210, 6240, 6510, 8310, 9130, 9150, 9180, 91E0, 91H0
ÚEV Buková SKUEV0268	9,43 ha	Druhy: *Callimorpha quadripunctaria, Castor fiber, Lycaena dispar, Vertigo angustior* Biotopy: 6410, 6430, 6510, 7230
ÚEV Ciglát SKUEV0166	175,71 ha	Druhy: *Bombina bombina, Castor fiber, Cucujus cinnaberinus, Leucorrhinia pectoralis, Lucanus cervus, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus* Biotopy: 3150, 3270, 6440, 6510, 91F0
ÚEV Červený rybník SKUEV0179	234,70 ha	Druhy: *Bombina bombina, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cordulegaster heros, Cucujus cinnaberinus, Leucorrhinia pectoralis, Lucanus cervus, Myotis myotis* Biotopy: 3160, 3260, 6410, 6430, 6510, 9190, 91D0, 91E0, 91G0, 91T0
ÚEV Číčovské luhy SKUEV0182	483,70 ha	Druhy: *Anisus vorticulus, Aspius aspius, Bombina bombina, Cirsium brachycephalum, Cobitis taenia, Graphoderus bilineatus, Gymnocephalus baloni, Leucorrhinia pectoralis, Lutra lutra, Microtus oeconomus mehelyi, Misgurnus fossilis, Pelecus cultratus, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus, Sabanejewia aurata, Umbra krameri*

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
		Biotopy: 3130, 3150, 91E0, 91F0
ÚEV Číčovské luhy SKUEV1182	194,21 ha	Druhy: *Aspius aspius, Bombina bombina, Castor fiber, Cirsium brachycephalum, Cobitis taenia, Gobio albipinnatus, Graphoderus bilineatus, Gymnocephalus baloni, Lutra lutra, Microtus oeconomus mehelyi, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus, Sabanejewia aurata, Umbra krameri* Biotopy: 3150, 3270, 6430, 91E0, 91F0
ÚEV Čiližské močiare SKUEV0227	88,61 ha	Druhy: *Anisus vorticulus, Cobitis taenia, Gobio albipinnatus, Lutra lutra, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Umbra krameri* Biotopy: 3150, 91F0
ÚEV Čilížské močiare SKUEV1227	338,24 ha	Druhy: *Bombina bombina, Cerambyx cerdo, Lutra lutra, Microtus oeconomus mehelyi, Misgurnus fossilis, Osmoderma eremita, Rhodeus sericeus amarus, Umbra krameri* Biotopy: 3150, 91E0, 91F0
ÚEV Dlhé lúky SKUEV0113	16,99 ha	Druhy: *Bombina bombina, Maculinea nausithous, Maculinea teleius, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus* Biotopy: 3150, 3270, 6440, 6510
ÚEV Dubník SKUEV0074	171,85 ha	Druhy: nejsou předmětem ochrany Biotopy: 91G0, 91I0, 91M0
ÚEV Dubová SKUEV0564	10,09 ha	Druhy: *Gobio albipinnatus, Osmoderma eremita, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus* Biotopy: 91E0
ÚEV Dunajské luhy SKUEV0090	4 542,03 ha	Druhy: *Anisus vorticulus, Apium repens, Aspius aspius, Bombina bombina, Castor fiber, Cobitis taenia, Cottus gobio, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Gobio kessleri, Graphoderus bilineatus, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Hucho hucho, Lucanus cervus, Lutra lutra, Microtus oeconomus mehelyi, Misgurnus fossilis, Pelecus cultratus, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus, Sabanejewia aurata, Triturus dobrogicus, Vertigo moulinsiana, Zingel streber, Zingel zingel* Biotopy: 3140, 3150, 3270, 6210, 6430, 91E0, 91F0
ÚEV Dunajské luhy SKUEV2090	1 225,13 ha	Druhy: *Aspius aspius, Bombina bombina, Castor fiber, Cobitis taenia, Cottus gobio, Gobio albipinnatus, Gobio kessleri, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Hucho hucho, Lutra lutra, Microtus oeconomus mehelyi, Misgurnus fossilis, Pelecus cultratus, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus, Sabanejewia aurata, Zingel streber, Zingel zingel* Biotopy: 3150, 3270, 6430, 91E0, 91F0
ÚEV Eliášovský les SKUEV0083	30,64 ha	Druh: *Lutra lutra* Biotopy: 91F0, 91I0
ÚEV Gachovec SKUEV0527	30,24 ha	Druhy: *Lycaena dispar, Maculinea nausithous* Biotopy: 6510, 91E0
ÚEV Gajarské alúvium Moravy SKUEV1125	469,18 ha	Druhy: *Anisus vorticulus, Aspius aspius, Bombina bombina, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cobitis taenia, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Lucanus*

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
		cervus, Lycaena dispar, Maculinea nausithous, Maculinea teleius, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus Biotopy: 3150, 3270, 6410, 6440, 6510, 91F0
ÚEV Gajarské alúvium Moravy SKUEV0125	1 244,38 ha	Druhy: *Anisus vorticulus, Barbastella barbastellus, Bombina bombina, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cobitis taenia, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Graphoderus bilineatus, Gymnocephalus baloni, Lucanus cervus, Lycaena dispar, Maculinea nausithous, Maculinea teleius, Misgurnus fossilis, Myotis dasycneme, Ophiogomphus cecilia, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus, Umbra krameri, Unio crassus, Zingel streber, Zingel zingel* Biotopy: 2340, 3150, 3260, 3270, 6260, 6430, 6440, 6510, 91E0, 91F0
ÚEV Gbelský les/ SKUEV0904	267, 89 ha	Druhy: *Bombina bombina, Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Lucanus cervus, Osmoderma eremita* Biotopy: 3160, 9190, 91E0, 91F0, 91G0, 91I0
ÚEV Grgás SKUEV0162	47,06 ha	Druhy: *Bombina bombina, Cordulegaster heros, Cucujus cinnaberinus* Biotopy: 3260, 9190, 91F0, 91G0
ÚEV Havran SKUEV0901	370,69 ha	Druhy: *Eriogaster catax, Lucanus cervus* Biotopy: 3260, 6510, 9130, 91E0
ÚEV Holíčske alúvium Moravy SKUEV0905	145,85 ha	Druhy: *Bombina bombina, Lycaena dispar* Biotopy: 3150, 3270, 6510
ÚEV Horný tok Myjavy SKUEV0520	24,39 ha	Druhy: *Castor fiber, Cucujus cinnaberinus* Biotopy: 3260, 91E0
ÚEV Chtelnické sysľovisko SKUEV0853	73,22 ha	Druh: *Spermophilus citellus* Biotopy: 6210, 6240, 6510
ÚEV Jasenácke SKUEV0120	50,32 ha	Druhy: *Bombina bombina, Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Leucorrhinia pectoralis, Lucanus cervus* Biotopy: 3160, 7140, 9190, 91G0, 91I0
ÚEV Javorec SKUEV0804	34,58 ha	Druh: *Maculinea teleius* Biotop: 6510
ÚEV Kačenky SKUEV1311	32,19 ha	Druhy: *Bombina bombina, Castor fiber, Cobitis taenia, Lycaena dispar, Maculinea nausithous, Maculinea teleius, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus* Biotopy: 3150, 3270, 6510, 91F0
ÚEV Kačenky SKUEV0311	281,41 ha	Druhy: *Anisus vorticulus, Aspius aspius, Barbastella barbastellus, Bombina bombina, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cobitis taenia, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Lucanus cervus, Ophiogomphus cecilia, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus, Unio crassus, Zingel zingel* Biotopy: 3150, 3270, 6510, 91F0
ÚEV Kalaštovský bor SKUEV0906	357,06 ha	Druhy: *Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Lucanus cervus* Biotopy: 91T0

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
ÚEV Kalaštovský potok SKUEV0526	44,86 ha	Druhy: *Barbastella barbastellus, Castor fiber, Cobitis taenia, Cordulegaster heros, Cucujus cinnaberinus, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus* Biotop: 91E0
ÚEV Karáb SKUEV0160	76,16 ha	Druhy: *Bombina bombina, Cirsium brachycephalum, Lutra lutra, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus* Biotopy: 3140, 6410
ÚEV Kazarka SKUEV0213	106,24 ha	Druhy: *Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Lucanus cervus, Osmoderma eremita* Biotopy: 9190, 91E0, 91G0
ÚEV Klátovské rameno SKUEV0075	272,12 ha	Druhy: *Aspius aspius, Bombina bombina, Cobitis taenia, Gobio albipinnatus, Gymnocephalus baloni, Lucanus cervus, Lutra lutra, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus* Biotopy: 3150, 6510, 91E0, 91F0, 91G0
ÚEV Kľúčovské rameno SKUEV1293	197,81 ha	Druhy: *Bombina bombina, Castor fiber, Gobio albipinnatus, Gymnocephalus baloni, Lutra lutra, Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus, Sabanejewia aurata, Zingel streber* Biotopy: 3150, 3270, 6430, 91E0, 91F0
ÚEV Kľúčovské rameno SKUEV0293	475,22 ha	Druhy: *Bombina bombina, Castor fiber, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Gobio kessleri, Graphoderus bilineatus, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Lutra lutra, Misgurnus fossilis, Pelecus cultratus, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus, Sabanejewia aurata, Zingel streber, Zingel zingel* Biotopy: 3150, 3270, 6430, 91E0, 91F0
ÚEV Konopiská SKUEV0156	7,75 ha	Druhy: *Misgurnus fossilis, Rhodeus sericeus amarus, Umbra krameri* Biotopy: 3140, 3150, 7230
ÚEV Kotlina SKUEV0173	398,72 ha	Druhy: *Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cordulegaster heros, Cucujus cinnaberinus, Leucorrhinia pectoralis, Lucanus cervus, Osmoderma eremita, Rhysodes sulcatus* Biotopy: 2340, 3160, 3270, 7140, 9190, 91F0, 91G0
ÚEV Kotlina SKUEV1173	205,57 ha	Druhy: *Barbastella barbastellus, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cobitis taenia, Cucujus cinnaberinus, Lucanus cervus, Lycaena dispar, Misgurnus fossilis, Osmoderma eremita, Rhysodes sulcatus* Biotopy: 6510, 9190, 91E0, 91G0
ÚEV Kútsky les SKUEV2165	11,33 ha	Druhy: *Bombina bombina, Gobio albipinnatus, Lycaena dispar, Maculinea nausithous, Maculinea teleius* Biotopy: 3260, 6510, 91F0
ÚEV Kútsky les SKUEV0165	374,87 ha	Druhy: *Anisus vorticulus, Aspius aspius, Bombina bombina, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cobitis taenia, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Lucanus cervus, Ophiogomphus cecilia, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus, Zingel zingel* Biotopy: 3150, 3270, 6440, 91E0, 91F0
ÚEV Kyseľová a Mníchova úboč SKUEV0903	36,33 ha	Druhy: *Bombina variegata, Callimorpha quadripunctaria, Castor fiber, Cucujus cinnaberinus, Eriogaster catax, Lucanus cervus, Lycaena dispar*

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
		Biotopy: 3140, 3260, 40A0, 5130, 6210, 91E0
ÚEV Lakšárska duna SKUEV0523	5,28 ha	Druhy: nejsou předmětem ochrany Biotop: 2340
ÚEV Malý Dunaj SKUEV0822	1 738,44 ha	Druhy: *Aspius aspius, Bombina bombina, Castor fiber, Cobitis taenia, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Lutra lutra, Misgurnus fossilis, Osmoderma eremita, Pelecus cultratus, Rhodeus sericeus amarus, Rutilus pigus, Sabanejewia aurata, Zingel zingel* Biotopy: 3150, 3270, 6210, 91E0, 91F0
ÚEV Morava SKUEV0314	389,92 ha	Druhy: *Aspius aspius, Barbastella barbastellus, Bombina bombina, Castor fiber, Cobitis taenia, Gobio albipinnatus, Gobio kessleri, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Lutra lutra*, *Misgurnus fossilis, Myotis dasycneme, Myotis myotis, Ophiogomphus cecilia, Pelecus cultratus, Rhinolophus hipposideros, Rhodeus sericeus amarus, Sabanejewia aurata, Triturus dobrogicus, Unio crassus, Zingel streber, Zingel zingel* Biotopy: 3150, 3260, 3270
ÚEV Nad vinicami SKUEV0277	0,48 ha	Druh: *Himantoglossum caprinum* Biotop: 6210
ÚEV Orlie skaly SKUEV0506	30,51 ha	Druh: *Dianthus lumnitzeri* Biotopy: 6110, 6190, 9180, 91H0
ÚEV Rudava SKUEV0163	1 958,84 ha	Druhy: *Aspius aspius, Barbastella barbastellus, Callimorpha quadripunctaria, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Coenagrion ornatum, Cordulegaster heros, Cucujus cinnaberinus, Emys orbicularis, Eriogaster catax, Eudontomyzon* spp.*, Gobio albipinnatus, Leucorrhinia pectoralis, Liparis loeselii, Lucanus cervus, Lutra lutra, Lycaena dispar, Maculinea nausithous, Maculinea teleius, Misgurnus fossilis, Myotis myotis, Ophiogomphus cecilia, Osmoderma eremita, Rhinolophus hipposideros, Rhodeus sericeus amarus, Rhysodes sulcatus* Biotopy: 2340, 3140, 3150, 3160, 3260, 3270, 4030, 6410, 6430, 6510, 7140, 7230, 9190, 91E0, 91F0, 91G0, 91I0
ÚEV Sedliská SKUEV0175	44,87 ha	Druhy: *Bolbelasmus unicornis, Cucujus cinnaberinus, Lucanus cervus, Pulsatilla grandis* Biotopy: 40A0, 6210, 6240, 91H0
ÚEV Severný Bodícky kanál SKUEV0093	24,13 ha	Druhy: *Apium repens, Aspius aspius, Cobitis taenia, Cottus gobio, Gymnocephalus baloni, Gymnocephalus schraetzer, Microtus oeconomus mehelyi, Misgurnus fossilis, Rutilus pigus, Zingel streber, Zingel zingel* Biotop: 6510
ÚEV Skalické alúvium Moravy SKUEV2315	106,03 ha	Druhy: *Bombina bombina, Lycaena dispar, Maculinea nausithous* Biotop: 6510
ÚEV Skalické alúvium Moravy SKUEV0315	251,45 ha	Druhy: *Aspius aspius, Bombina bombina, Castor fiber, Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Gobio albipinnatus, Lucanus cervus, Ophiogomphus cecilia, Rhodeus sericeus amarus, Triturus dobrogicus* Biotopy: 3150, 3270, 6510,91F0

Názov/kód územia	Rozloha územia	Predmety ochrany
ÚEV Šaštínsky potok SKUEV0220	2,24 ha	Druhy: *Cerambyx cerdo, Cordulegaster heros, Cucujus cinnaberinus, Lucanus cervus, Myotis myotis* Biotopy: 3260, 91E0, 91F0
ÚEV Tematínske vrchy SKUEV0380	2 520,31 ha	Druhy: *Bombina variegata, Dianthus lumnitzeri, Eriogaster catax, Lucanus cervus, Pulsatilla grandis, Rosalia alpina* Biotopy: 5130, 6110, 6190, 6210, 6240, 6510, 8160, 8210, 8310, 9110, 9130, 9150, 9180, 91H0, 91I0
ÚEV Uchánok/SKUEV0900	82,63 ha	Druhy: *Callimorpha quadripunctaria, Lucanus cervus, Lycaena dispar* Biotopy: 6210, 6510
ÚEV Váh pri Hlohovci SKUEV0852	123,66 ha	Druhy: *Aspius aspius, Gobio albipinnatus* Biotopy: 3150, 3270
ÚEV Vanišovec SKUEV0226	196,84 ha	Druhy: *Barbastella barbastellus, Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Leucorrhinia pectoralis, Lucanus cervus, Myotis myotis* Biotopy: 3160, 7140, 9190, 91D0, 91I0
ÚEV Veterník SKUEV0902	21,38 ha	Druhy: *Eriogaster catax, Lucanus cervus, Pulsatilla grandis* Biotopy: 40A0, 6210, 6510, 91E0
ÚEV Zelienka SKUEV0171	140,96 ha	Druhy: *Cerambyx cerdo, Cucujus cinnaberinus, Leucorrhinia pectoralis, Lucanus cervus, Misgurnus fossilis, Myotis myotis* Biotopy: 3160, 7140, 9190, 91D0

III. 2. 2. Národná sieť chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z.z.

Územná ochrana v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov predstavuje ochranu prírody a krajiny na území Slovenskej republiky alebo jej časti.

Na území Trnavského kraja zasahujú 4 veľkoplošné chránené územia: CHKO Malé Karpaty, CHKO Biele Karpaty, CHKO Záhorie a CHKO Dunajské luhy. Chránené sú najmä pôvodné rastlinné spoločenstvá, teplomilné a vodné druhy rastlín a živočíchov.

Tabuľka 18 Prehľad veľkoplošných chránených území v Trnavskom kraji

Názov	Celková výmera (ha)	Rok vyhlásenia	Okresy
CHKO Biele Karpaty	44 568 ha	1979	Holič, Ilava, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Púchov, Senica, Skalica, Trenčín
CHKO Dunajské luhy	12 284 ha	1998	Bratislava II, Bratislava V, Dunajská Streda, Komárno
CHKO Malé Karpaty	64 610 ha	1976	Bratislava III, Bratislava IV, Malacky, Myjava, Nové Mesto nad Váhom, Pezinok, Piešťany, Senica,
CHKO Záhorie	27 522 ha	1988	Bratislava IV, Malacky, Senica

Zdroj: http://www.sopsr.sk/web/

V rámci chránených území zaradených do kategórií podľa zákona, sa na území Trnavského kraja nachádza 188 chránených území zaradených do nasledovných kategórií: Národné prírodné rezervácie (NPR), Prírodné rezervácie (PR), Národné prírodné pamiatky (NPR), Prírodné pamiatky (PP), Chránené areály (CHA).

Na území Trnavského kraja je evidovaných 8 NPR, 25 PR, 1 NPP, 23 PP, 28 CHA a 127 jaskýň, ktoré sú v zmysle o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov prírodnými pamiatkami.

Najviac maloplošných území sa nachádza v okrese Trnava (17), v ostatných okresoch je ich počet medzi 10 až 14 a najmenej maloplošných chránených území zasahuje do okresu Hlohovec.

Umiestnenie chránených území v Trnavskom kraji je zrejmé z výkresu č. 2.1 v prílohe č. 2 správy o hodnotení.

III. 2. 3. Biotopy národného a medzinárodného významu

Zákon ustanovuje ochranu biotopov v rámci všeobecnej ochrany prírody a krajiny v zmysle § 6 zákona č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov. Biotopy národného a medzinárodného významu sú v zmysle § 2 ods. 2 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov definované nasledovne:

- biotop európskeho významu je biotop, ktorý je v Európe ohrozený vymiznutím alebo má malý prirodzený areál, alebo predstavuje typické ukážky jednej alebo viacerých biogeografických oblastí Európy,

- biotop národného významu je biotop, ktorý nie je biotopom európskeho významu, ale je v Slovenskej republike ohrozený vymiznutím alebo má malý prirodzený areál, alebo predstavuje typické ukážky biogeografických oblastí Slovenskej republiky.

Prehľad biotopov európskeho/národného významu nie je pre záujmové územie Trnavského kraja zatiaľ spracovaný.

III. 2. 4. Mokrade

Mokrade sú chránené podľa zákona č. 543/3002 Z. z. v znení neskorších predpisov ako významný krajinný prvok a určité typy mokraďových biotopov národného a európskeho významu majú osobitnú ochranu – vyhlasujú sa ako územia európskeho významu.

Slovenská republika je od 1. 1. 1993 riadnou zmluvnou stranou Ramsarskej konvencie. Slovensko sa pristúpením k tejto konvencii zaviazalo zachovávať a chrániť mokrade ako regulátory vodných režimov a biotopy podporujúce charakteristickú flóru a faunu. Mokraďami sa v zmysle konvencie rozumejú „územia s močiarmi, slatinami a vodami prirodzenými /umelými, trvalými alebo dočasnými, stojatými aj tečúcimi“.

Na území Trnavského kraja sa nachádzajú 3 mokrade medzinárodného významu v zmysle Ramsarského dohovoru:

- Dunajské luhy (vznik 1993; okresy Bratislava II, Bratislava V, Dunajská Streda, Komárno, Senec; celková výmera 14 870,8 ha)

  Stručná charakteristika: Hlavný tok rieky Dunaj a jej ľavý breh v pohraničnej polohe pozdĺž hraníc s Maďarskom (80 km úsek medzi Bratislavou a Zlatnou na Ostrove), s dobre vyvinutým systémom ramien, mŕtvych ramien, piesčitých a štrkových brehov. Územie je tvorené lužnými lesmi, močiarmi a mokrými lúkami, ktoré poskytujú biotop pre mnohé vzácne a ohrozené druhy rastlín a živočíchov. Prevažná časť územia leží v CHKO Dunajské luhy s prísnejšou ochranou niektorých lokalít.

- Alúvium Moravy (vznik 1993; okresy Bratislava IV, Malacky, Senica, Skalica; celková výmera 5 305,6 ha)

  Stručná charakteristika: Územie zahŕňa slovenský úsek rieky Morava medzi Brodským a ústím do Dunaja a najcennejšiu časť nivy pri hraniciach s Českou republikou a Rakúskom, so zachovalými a vyvinutými komplexmi rôznych mokradí - tokov, kanálov, ramien, močiarov, periodických mlák, mokrých lúk a pasienkov, lužných lesov a pod. Väčšia časť leží v území CHKO Záhorie a zahŕňa aj niektoré rezervácie. Leží v nadmorskej výške 134 až 156 metrov nad morom.

- Alúvium Rudavy (vznik 1998; okresy Malacky, Senica; celková výmera 2 261,2 ha)

  Stručná charakteristika: Časť neregulovaného toku rieky Rudava (ľavostranný prítok Moravy), ktorý preteká cez viate piesky Záhorskej nížiny na západnom Slovensku, a časť toku Rudávky. Zachovalý komplex meandrujúcich tokov a priľahlých mokradí sprevádzaný svojráznou vegetáciou so vzácnymi spoločenstvami; reprezentatívna ukážka ekosystému malých nížinných tokov s lužnými lesmi, mokrými lúkami, močiarmi a rašelinnými spoločenstvami, ktoré sa striedajú so suchomilnými spoločenstvami viatych pieskov.

Ďalej sa v Trnavskom kraji nachádza 7 mokradí národného významu v okresoch Dunajská Streda, Galanta a Senica, 45 mokradí regionálneho významu (najviac v okrese Dunajská Streda – celkom 15) a 124 mokradí lokálneho významu (z toho najviac sa nachádza v okrese Senica – celkom 50).

Kompletný prehľad mokradí národného, regionálneho a lokálneho významu je v podobe podrobnej tabuľky uvedený v textovej časti k Územnému plánu regiónu Trnavského kraja (AUREX spol. s r.o. 2014, tabuľky 16/5, 16/6, 16/7).

III. 2. 5. Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

Všetky informácie k ÚSES vrátane podrobnej tabuľky uvádzajúcej prehľad všetkých biocentier a biokoridorov Trnavského kraja podľa okresov sú uvedené v textovej časti k územnému plánu regiónu Trnavského kraja (12/2014). Ide o údaje z roku 2002.

Dokumenty ÚSES na regionálnej (okresnej) úrovni sú spracované podľa bývalých okresov a v súčasnom územnosprávnom usporiadaní je pokryté celé územie Trnavského kraja. Úroveň spracovania jednotlivých dokumentácií bola rozdielna. K dispozícii boli iba niektoré časti RÚSES dnešného Trnavského kraja.

Na území Trnavského kraja boli prehodnotené nasledovné prvky (provincionálne biocentrá pBC, nadregionálne biocentrá nBC, regionálne biocentrá rBC, nadregionálne biokoridory nBK, regionálne biokoridory rBK):

- údolie vodných tokov Dunaj, Morava a Váh,
- línie vodných tokov Malý Dunaj, Dudváh, Myjava,
- línie vodných tokov stekajúce zo svahov Malých Karpát,
- línie vodných tokov Borskej nížiny a Chvojnickej pahorkatiny,
- vodný tok Jarčie a jeho prítoky,
- kanály Podunajskej roviny,
- lesné, nivné a lužné porasty Podunajskej pahorkatiny a Podunajskej roviny,

- línia pohorí Malé Karpaty – Považský Inovec – (Strážovské vrchy – Malá Fatra – Chočské vrchy – Tatry – Pieniny),
- Chvojnická pahorkatina – Biele Karpaty – (Javorníky – Turzovská vrchovina – Kysucké Beskydy – Oravské Beskydy),
- Borská nížina – Myjavská pahorkatina.

V súčasnej dobe beží v rámci celej SR projekt „Spracovanie dokumentov miestnych územných systémov ekologickej stability pre potreby vytvorenia základnej východiskovej bázy pre reguláciu návrhu budovania zelenej infraštruktúry (MÚSES)“. Hlavnou aktivitou projektu je Spracovanie dokumentov územného systému ekologickej stability (v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ďalej len „zákon o ochrane prírody a krajiny“), t.j. 70 pilotných dokumentov miestnych územných systémov ekologickej stability. Dátum ukončenia projektu je plánovaný k 31. 12. 2023.

Dokumenty MÚSES sa stanú záväzným ekologickým regulatívom pre plánovacie procesy v krajine a rozhodovaciu činnosť orgánov verejnej správy. Merateľnými ukazovateľmi projektu bude 70 dokumentov MÚSES ako dokument určený na ochranu rozmanitosti podmienok a foriem života na miestnej úrovni. Výstupy z hľadiska Trnavského kraja budú dokumenty územného systému ekologickej stability okresov/miest Dunajská Streda, Galanta, Hlohovec, Piešťany, Senica, Skalica a Trnava.

III. 2. 6. Chránené oblasti prirodzenej akumulácie vôd a ochrana vôd

Základný dokument v oblasti ochrany povrchových aj podzemných vôd predstavuje 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. V zákone sú implementované všetky právne akty, vrátane 15 smerníc európskych spoločenstiev a európskej únie v oblasti vôd. Ďalším dôležitým dokumentom je zákon č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Chránené oblasti prirodzenej akumulácie vôd (Chránená vodohospodárska oblasť)

V zmysle § 31 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov sa vyhlasuje chránená vodohospodárska oblasť, ktorá predstavuje územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu povrchových a podzemných vôd.

Priamo do územia Trnavského kraja zasahuje jedna chránená vodohospodárska oblasť CHVO Žitný ostrov. CHVO Žitný ostrov je vymedzený riekou Dunaj v úseku medzi Bratislavou a obcou Sap. Celý Žitný ostrov je obrovskou zásobárňou podzemných vôd a jednou z najúrodnejších poľnohospodárskych oblastí Slovenska. Pod povrchom sa nachádza asi 10 miliárd m³ kvalitnej pitnej vody, ktorá je neustále doplňovaná vodou presakujúcou z riek.

V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK nutné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z., o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Umiestnenie CHVO Žitný ostrov je zrejmé z výkresu č. 2.2 prílohy č. 2 tejto správy o hodnotení.

Citlivé oblasti

V zmysle Nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti, je celé územie Slovenskej republiky zaradené medzi citlivé oblasti.

Zraniteľné oblasti

Podľa prílohy č. 2 Nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti, je zrejmé, že zraniteľné oblasti sa nachádzajú na väčšine územia Trnavského kraja.

Ochranné pásma vodárenských zdrojov

V zmysle § 7 zákona č. 364/2004 Z.z. sú predmetom ochrany vodárenské zdroje, ktorými sú útvary povrchových a podzemných vôd využívané na odbery vôd pre pitnú vodu alebo využiteľné na zásobovanie obyvateľstva pre viac ako 50 osôb, alebo umožňujúce odber vody na takýto účel v priemere väčším ako 10 m^3 za deň. Na ich ochranu sú v SR určené tri druhy ochrany: ochranné pásma vodárenských zdrojov, povodia vodárenských tokov a chránené vodohospodárske oblasti CHVO.

Na území Trnavského kraja sa takisto nachádza ochranné pásma vodárenských zdrojov v zmysle § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov. Ochranné pásma sú zároveň pásmami hygienickej ochrany podľa § 4 ods. 1 písm. j) zákona NR SR č. 596/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Ide o vodárenské zdroje lokálneho významu – na zásobovanie samostatných obecných verejných vodovodov, vodárenské studne skupinového vodovodu Dunajská Streda a nadregionálne zdroje vody – na zásobovanie rozsiahleho územia západného Slovenska pitnou vodou (veľkozdroje Jelka, Gabčíkovo, Šamorín).

Vodárenské zdroje na území Trnavského kraja

Na zásobovanie obyvateľov Trnavského kraja pitnou vodou sa využívajú len zdroje podzemnej vody. Ich rozšírenie na území kraja je veľmi nerovnomerné a ich kvalita je rôzna. Najvhodnejšie podmienky pre získanie kvalitných zdrojov pitnej vody s dostatočnou výdatnosťou sú na území okresu Dunajská Streda, ktoré je súčasťou Chránenej vodohospodárskej oblasti (ďalej len CHVO) Žitný ostrov. CHVO Žitný ostrov svojím okrajom zasahuje aj do okresu Galanta, kde je ďalší významný zdroj pitnej vody (veľkozdroj Jelka). Dobré podmienky pre výskyt výdatných zdrojov vody sú tiež v oblasti náplavov Váhu v okrese Piešťany, v oblasti Trnavskej pahorkatiny a v podhorí Malých Karpát.

Na území kraja sú okrem toho veľkozdroje, ktoré sa však využívajú prevažne na zásobovanie obyvateľov iných regiónov. Z veľkozdroja Šamorín je časť vody dodávaná do Bratislavy a najmä do Podhorského skupinového vodovodu zásobujúceho obyvateľov okresov Senec a Pezinok (Bratislavský kraj). Z veľkozdroja Gabčíkovo sú zásobovaní obyvatelia okresov Komárno, Šaľa, Nové Zámky, Levice a Nitra. Viacero z využívaných vodných zdrojov je nevyhovujúcich (Okoč a Veľký Meder v okrese Dunajská Streda, zdroje v Galante, Sládkovičove, zdroj Sereď - Vlčkovce, zdroje v lokalite Peter v okrese Hlohovec, v okrese Piešťany zdroje vody Veľké Orvište a Park v Piešťanoch, prameň Hodoňove studne ako aj ďalšie zdroje v okrese Senica, v okrese Skalica zdroje pitnej vody Holíčsky les, Holíč, Kopčany a Skalica), ich kvalita nezodpovedá norme pre pitnú vodu a budú postupne vyraďované, alebo bude potrebné dobudovať úpravne vody.

Najvýznamnejšie využívané zdroje pitnej vody lokalizované na území Trnavského kraja sú: veľkozdroj Gabčíkovo - lokalita A, veľkozdroj Šamorín, veľkozdroj Jelka, zdroje Trnava, Dobrá Voda, Dechtice, Veľké Orvište, Borovce - Rakovice.

V Trnavskom kraji je cca 89 % obyvateľov zásobovaných pitnou vodou z verejných vodovodov. Najvyššia úroveň napojenia obyvateľstva na verejný vodovod je dosahovaná v okresoch Galanta (95,7

% zásobovaných obyvateľov), Hlohovec (94,2 %). Naopak, najnižší rozvoj verejných vodovodov je dosahovaný v okrese Dunajská Streda (82,0 %).

Úprava vody je zabezpečená vo vodovodnom systéme Drahovce (okres Piešťany), Siladice (okres Hlohovec), Kúty (okres Senica), Holíč (okres Skalica), Bodíky, Baloň a Sáp (okres Dunajská Streda) pre zvýšený obsah mangánu a železa. Pre nadlimitný obsah dusičnanov vo vodnom zdroji je zriadená úpravňa vody v obci Majcichov.

Zásobovanie obyvateľov pitnou vodou z verejných vodovodov zabezpečuje v zmysle zákona o obecnom zriadení obec. Po transformácii štátnych podnikov vodární a kanalizácií obce túto činnosť zabezpečujú v rozhodujúcej miere prostredníctvom vodárenských podnikov- Bratislavská vodárenská spoločnosť, a. s., (BVS, a. s.), Západoslovenské vodárne a kanalizácie, a. s., (ZsVaK, a. s.) a Trnavská vodárenská spoločnosť, a. s., (TAVOS, a. s.).

Najvýznamnejšími vodárenskými systémami v Trnavskom kraji sú:

- Systém Trnava - Dobrá Voda - Veľké Orvište s pôsobnosťou na území troch okresov (Trnava, Piešťany, Hlohovec). Na tento systém sú napojené skupinové vodovody Trnava, Hlohovec, Piešťany, Vrbové a niektoré samostatné vodovody. Systém vznikol prepojením významných vodných zdrojov Dobrá Voda, Dechtice, Sokolovce, Veľké Orvište a Borová - Rakovice do hlavných spotrebísk Trnava, Hlohovec, Piešťany,
- Systém Jelka – Galanta - Nitra zásobuje pitnou vodou obyvateľov okresov Galanta, Šaľa a Nitra na báze veľkozdroja Jelka. Na území kraja sú naň napojené skupinové vodovody Galanta, Sereď, Sládkovičovo a tiež niektoré miestne vodovody,
- Senický skupinový vodovod na báze zdrojov v Malých Karpatoch zásobuje pitnou vodou väčšinu obyvateľov okresu Senica a časti okresu Skalica,
- Skupinový vodovod Gabčíkovo.

III. 3. Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené

V súvislosti s uplatňovaním PUM TTSK možno predpokladať ovplyvnenie všetkých zložiek životného prostredia. Preto bola vykonaná identifikácia zložiek životného prostredia, ktoré môžu byť uplatnením PUM TTSK uplatnené.

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TTSK na jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia je vykonané v kap. IV. 1. tohto dokumentu, ktorá okrem iného hodnotí aj vplyvy kumulatívne či synergické.

Tabuľka 19 Stupnica hodnotenia identifikácie charakteristík životného prostredia verejného zdravia

Hodnota	Odôvodnenie vzťahu
XX	Významný vplyv PUM na danú charakteristiku
X	Mierny/málo pravdepodobný vplyv PUM na danú charakteristiku
0	Bez vplyvu PUM na danú charakteristiku

Tabuľka 20 Identifikácia zložiek životného prostredia vrátane zdravia

Zložka životného prostredia	Identifikácia zložiek životného prostredia, ktoré môžu byť uplatnením PUM TTSK ovplyvnené
Ovzdušie a klíma	XX
Hluk a vibrácie	XX
Obyvateľstvo/verejné zdravie	XX
Voda	X
Poľnohospodárska pôda	X
Lesné pozemky	X
Horninové prostredia	X
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	X
Krajina	X
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	X
Odpady/environmentálne záťaže	X
Kultúrne a historické pamiatky/archeológie	X

V nasledujúcom texte sú charakterizované zložky životného prostredia (ovzdušie a klíma, hluk a vibrácie a obyvateľstvo/verejné zdravie), ktoré bývajú najčastejšie ovplyvňované rôznymi projektmi a investičnými zámermi v rámci rozvoja a optimalizácie dopravy.

III. 3. 1. Ovzdušie a klíma

Ochrana ovzdušia v Slovenskej republike je zakotvená v zákone č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov. Limitné hodnoty vybraných znečisťujúcich látok, horné a dolné medze na hodnotenie úrovne znečistenia ovzdušia, stanovuje vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia.

Trnavský samosprávny kraj nepatrí k veľkým znečisťovateľom ovzdušia, jeho kvalita je, okrem diaľkového prenosu znečisťujúcich látok, ovplyvňovaná najmä emisiami z veľkých priemyselných zdrojov, nachádzajúcich sa na území kraja. Priemyselné zdroje znečisťovania ovzdušia sú z hľadiska príspevku k lokálnemu znečisteniu ovzdušia základnými znečisťujúcimi látkami menej významné.

Pre vykurovanie domácností v tejto zóne sa podľa údajov zo sčítania obyvateľstva využíva najmä zemný plyn, podiel tuhých palív patrí v porovnaní s ostatnými zónami medzi najnižšie, mierne vyššia je spotreba palivového dreva v hornatejšej oblasti Malých Karpát.

Cestná doprava v Trnavskom kraji sa podieľa na znečistení ovzdušia na prvom mieste na týchto komunikáciách:

- na úseku diaľnice D1 pred Trnavou z Bratislavy (denne po nej prejde v priemere 54 519 vozidiel, 7 615 nákladných a 46 881 osobných áut),

- na rýchlostnej ceste R1 Trnava-Sereď (39 058 vozidiel v priemere denne, 7 449 nákladných a 31 599 osobných).

Mimo diaľnic a rýchlostných ciest je najväčšia intenzita cestnej dopravy v tomto kraji na obchvate Trnavy (cesta č. 61) s 25 111 vozidlami v priemere denne (2 806 nákladných a 22 242 osobných áut), na úseku cesty č. 51 spájajúcej Trnavu so Senicou s 16 915 vozidlami (2 586 nákladných a 14 270 osobných áut), na ceste č. 426 Holíč-Skalica so 14 422 vozidlami (1 712 nákladných a 12 686 osobných áut), na ceste č. 499 z Piešťan do Vrbového s 14 590 vozidlami (1 665 nákladných a 12 855 osobných áut), na úseku cesty č. 63 za Šamorínom (smer Dunajská streda - Veľký Meder) s 12 914 vozidlami (1 991 nákladných a 10 849 osobných áut) a na ceste č. 513 vedúcej z Hlohovca na západ s 12 507 vozidlami denne (2 450 nákladných a 10 004 osobných áut).

Podľa SHMÚ (Slovenský hydrometeorologický ústav) je do vymedzených oblastí riadenia kvality ovzdušia pre rok 2018 v Trnavskom kraji zahrnuté územie mesta Trnava so znečisťujúcou látkou NO_2.

Na základe modelového riešenia súčasnej emisnej situácie v rámci štúdie Modelovanie úrovne emisií (časť 6.2 Analytickej časti PUM TTSK) boli identifikované lokality s najvyššou produkciou dopravných emisií. Ide o miesta, v ktorých v súčasnosti doprava spôsobuje najvyššie imisné príspevky k celkovým imisným koncentráciám príslušnej hodnotenej látky, tzn. v rámci kraja je tu najvyššie riziko prekročenia imisných limitov vplyvom dopravy.

Identifikované lokality s najvyššou kumuláciou dopravných emisií sú rôzne v prípade suspendovaných častíc a ostatných znečisťujúcich látok. Pri suspendovaných časticiach ide o miesta v okolí priemyselných areálov obsluhovaných ťažkou nákladnou dopravou, zatiaľ čo v prípade iných látok sa v najviac exponovaných lokalitách významne prejavuje aj vplyv osobnej automobilovej dopravy.

Lokality, v ktorých je v rámci Trnavského samosprávneho kraja vhodné prioritne realizovať opatrenia na zníženie emisií z dopravy, možno na základe spracovaného emisného modelu zhrnúť nasledovne:

- Trnava - centrum (priestor vymedzený na severe ulicou Ružindolská, na východe Trstínska cesta a Hospodárska, na juhu Andreja Sládkoviča a zo západu Štefana Moyzesa a Jána Bottu) z hľadiska suspendovaných časti a oxidov dusíka,
- Trnava-východ (priemyselná zóna pozdĺž obchvatu tvoreného cestou I/61) a Trnava-Modranka (severný okraj v blízkosti kríženia ciest R1 a I/61) z hľadiska benzo[a]pyrénu, NMVOC a CO,
- Senica (juhozápadná časť z hľadiska suspendovaných častíc a centrum z hľadiska oxidov dusíka),
- Piešťany (prieťah mestom pozdĺž ulice Krajinská z hľadiska oxidov dusíka, benzo[a]pyrénu, NMVOC a CO a sídlisko N. Teslu z hľadiska benzo[a]pyrénu, NMVOC a CO),
- Dunajská Streda (centrum pozdĺž ulíc Veľkoblahovská cesta, Hlavná, Vajanského a Galantská cesta) z hľadiska suspendovaných častíc a oxidov dusíka.

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TTSK na ovzdušie a klímu je súčasťou kap. IV. 1. tohto dokumentu.

III. 3. 2. Hluk a vibrácie

Zvyšujúca sa intenzita dopravy na pozemných komunikáciách spojená s rastúcou mierou urbanizácie miest v posledných desaťročiach mení aj vnímanie a postoj človeka k hluku, ktorý čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov.

Podľa poznatkov svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) predstavuje ekvivalentná hladina akustického tlaku A rovnajúca sa 65 dB hranicu, od ktorej začína byť negatívne ovplyvňovaný vegetatívny nervový systém. Zabezpečenie účinnej ochrany obyvateľov pred expozíciou hluku v životnom prostredí, resp. neprekročenie prípustných hodnôt ekvivalentných hladín hluku stanovených vyhláškou Ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú prípustné hodnoty hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z. z. je podľa platnej legislatívy (§ 27 ods. 1 zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov) povinnosťou právnickej osoby alebo podnikateľa, ktorý zdroj hluku prevádzkuje. V prípade hluku spôsobeného dopravou je za zabezpečenie takejto ochrany zodpovedný správca príslušnej pozemnej komunikácie, prevádzkovateľ železničnej dráhy, letiska a pod.

V Trnavskom kraji je hlukové zaťaženie výrazne koncentrované pozdĺž hlavnej dopravnej a urbanizačnej osi Slovenska, ktorá nesie všetky druhy najvýznamnejších zdrojov hluku. Najväčším zdrojom hluku v riešenom území je intenzívna doprava, a to cestná aj železničná. Za najvýznamnejší zdroj hluku v riešenom území z celkového hľadiska je možné považovať úseky v okolí diaľnice D1, D2, rýchlostných komunikácií a hlavných železničných tratí prechádzajúcich riešeným územím. Najdôležitejšou cestnou komunikačnou tepnou v záujmovom území je diaľnica D1, ktorá spoločne s cestou I/61 zaisťuje 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).

Z hlukovej analýzy „hot spots" pre pozemnú cestnú dopravu bolo zistených 37 prioritných oblastí k riešeniu (priority I). Najväčší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Trnava, Senica a Hlohovec.

Z hlukovej analýzy „hot spots" pre železničnú dopravu boli zistené celkom 4 prioritné oblastí k riešeniu (priority I). Najvyšší počet ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v prioritných oblastiach je v mestách Trnava a Galanta.

Vibrácie, ktorých hlavným zdrojom je cestná a železničná doprava, sú ďalším javom, ktorý negatívne pôsobí na zdravie človeka. Ich výskyt závisí na konštrukcii vozidiel, ich nápravových tlakoch, rýchlosti a zrýchlení, na kvalite krytu vozovky, na konštrukcii a podloží vozovky a v prípade koľajovej dopravy styku koľaje s podložím. Pociťované sú predovšetkým v bezprostrednej blízkosti dopravnej záťaže. Dlhodobá expozícia však môže vyvolať trvalé poškodenie zdravia vrátane patologických zmien centrálneho nervového systému.

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TTSK na hlukovú situáciu je súčasťou kap. IV. 1. tohto dokumentu.

III. 3. 3. Obyvateľstvo/verejné zdravie

Hodnotenie zdravotných rizík vychádza zo základných metodických postupov hodnotenia zdravotných rizík (Health Risk Assessment) vypracovaných americkou Agentúrou pre ochranu životného prostredia (US EPA) a je vždy v súlade so všeobecnými metodickými postupmi WHO.

Postup hodnotenia zdravotného rizika pozostáva zo štyroch nadväzujúcich krokov:

Identifikácia nebezpečnosti – ide o určenie faktorov, ktoré majú byť hodnotené, popis ich vlastností so zameraním na nebezpečnosť pre človeka a podmienky, za ktorých sa môžu prejaviť.

V prípade hluku je obsahom tohto kroku popis možných nepriaznivých účinkov hluku na ľudské zdravie.

Určenie vzťahu dávky a účinku – kvantitatívne hodnotí vzťah medzi úrovňou expozície daného faktora (látke v ovzduší, hladine hluku a pod.) a mierou rizika.

Pri hluku je situácia špecifická, lebo pre niektoré účinky hluku je ťažké hodnotiť mieru ich zdravotnej závažnosti. Pre hluk sú odvodené prahové hodnoty hlukovej expozície, nad ktorými sa začína daný účinok objavovať alebo sa ukazuje byť závislý od veľkosti expozície. Hodnotené účinky môžu pritom byť zdravotne závažné (ako napr. kardiovaskulárne ochorenie) alebo ide o prirodzene sa vyskytujúce efekty, ako je obťažovanie hlukom a rušenie spánku, ktorých navýšenie je považované za potenciálne nepriaznivé.

Hodnotenie expozície – obsahuje kvalitatívne vyjadrenie kontaktu hodnoteného faktora s hranicami organizmu a kvantitatívne vyjadrenie intenzity tohto kontaktu. Cieľom je získať informáciu, akými cestami, v akej miere a v akom množstve je konkrétna populácia vystavená pôsobeniu hodnotenej chemickej látke, hluku a pod.

Pri hlukovej expozícii sa viac uplatňujú rôzne okolnosti a vplyvy ekonomického, sociálneho či psychologického charakteru, ktoré modifikujú a spoluurčujú výsledné zdravotné účinky pôsobenia hluku.

Charakterizácia rizika – obsahom tejto etapy je vyjadrenie miery zdravotného rizika exponovanej populácie na základe poznatkov o nebezpečnosti pôsobiaceho faktora a odhadu konkrétnej expozičnej úrovne. Ide o kvalitatívny a kvantitatívny popis odhadnutého zdravotného rizika pre sledovanú populáciu, tzn. vymenovanie všetkých možných zdravotných poškodení pri sledovanej populácii a uvedenia pravdepodobnosti ich vzniku. Je nutné popísať všetky východiskové podmienky a fakty zahrnuté do postupu hodnotenia rizík, ako aj všetky zjednodušenia a neistoty, ktoré sa tu zohľadňujú. Takto hodnotené riziká je vždy nutné považovať za potenciálne, avšak dostatočne pravdepodobné pre populáciu v záujmovom území.

Pri hluku je kvantitatívna charakteristika zdravotných rizík možná v prípade kontinuálneho dlhodobého pôsobenia hluku z dopravy na väčší počet obyvateľov. Štandardným výstupom je podľa návodu vychádzajúceho z aktuálnych metodík WHO a Európskej agentúry pre životné prostredie (EEA), odhad percenta obyvateľov, u ktorých je možné očakávať subjektívne pocity rušenia spánku a výpočet atributívneho rizika kardiovaskulárnych ochorení.

Dokumenty týkajúce sa zdravia, resp. zdravia a životného prostredia

Na medzinárodnej úrovni patrí k najvýznamnejším dokumentom prijatým OSN Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj, v ktorej je vzťah zdravia a životného prostredia riešený hlavne v rámci *Cieľa 3: Zabezpečiť zdravý život a podporovať blahobyt pre všetkých a v každom veku*, a čiastkového cieľa *3.9:*

Do roku 2030 podstatne znížiť počet úmrtí a ochorení vplyvom nebezpečných chemických látok a znečisteného ovzdušia, vody a pôdy.

Európsky rámec pre zdravie a prosperitu je definovaný v rámci dokumentu Zdravie 2020: Európsky politický rámec na podporu vládnych a spoločenských aktivít pre zdravie a prosperitu, v ktorom je zdôraznená nutnosť medzisektorovej spolupráce na tvorbe podmienok pre zdravý život a blahobyt obyvateľstva.

Problematikou vzťahu životného prostredia a zdravia sa zaoberá aj Siedmy environmentálny akčný program Únie do roku 2020, prijatý v roku 2013, ktorý v rámci svojich cieľov definuje *Prioritný cieľ 3: Ochrana zdravia občanov EÚ pred nepriaznivými vplyvmi, rizikami a tlakmi spojenými s kvalitou životného prostredia*.

Strategickým cieľom smernice 49/2001 ES je znížiť v Európskej únii v roku 2010 počet obyvateľov zasiahnutých hlukom nad 65 dB o 10 % a v roku 2020 o 20 %. Za týmto účelom sa postupne majú vykonať tieto opatrenia: určenie vystavenia hluku vo vonkajšom prostredí prostredníctvom hlukovej mapy (starej hlukovej záťaže) s využitím metód hodnotenia, spoločných pre všetky členské štáty, sprístupnenie informácií o hluku vo vonkajšom prostredí a jeho účinkoch verejnosti. Na základe výsledkov mapovania hluku majú prijať členské štáty akčné plány s cieľom prevencie a znižovanie hluku vo vonkajšom prostredí.

Základným dokumentom, ktorý určuje v strednodobom a dlhodobom horizonte smerovanie štátnej politiky zdravia na Slovensku je Strategický rámec starostlivosti o zdravie pre roky 2014–2030. Jeho úlohou bolo identifikovať reálne problémy slovenského zdravotníctva, nájsť merateľné ukazovatele a stanoviť dosiahnuteľné ciele do roku 2030. Následne sú postupne identifikované kľúčové nástroje pre dosiahnutie týchto cieľov. Spôsob implementácie týchto nástrojov budú tvoriť jednotlivé stratégie, vyplývajúce zo strategického rámca, ktoré sú postupne pripravované a implementované.

Nový akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov SR (NEHAP V.) bude reflektovať priority definované Ostravskou deklaráciou, ktoré sú výsledkom 7-ročného úsilia členských štátov WHO/EURO o nastavenie nových priorít v oblasti environmentálneho zdravia, ako aj ďalšie priority súvisiace s agendou WHO a jej spoluprácou s inými organizáciami, ako je napríklad Sekretariát Dohovoru o biologickej diverzite.

Strategickým dokumentom na zlepšenie zdravotného stavu obyvateľstva a podporu jeho zdravia je Národný program podpory zdravia, ktorý bol schválený v roku 1992 uznesením č. 245. Následne bol program viackrát aktualizovaný, naposledy v roku 2014.

V rámci Trnavského kraja existujú tiež regionálne dokumenty na podporu znižovania znečistenia ovzdušia a jeho dopadov na zdravie ako napr. pre územie mesta Trnava a územie mesta Senica sú spracované samostatné Programy na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia.

Tieto programy sú vypracované v súlade § 11 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov okresným úradom životného prostredia v sídle kraja vo vymedzených oblastiach riadenia kvality po prerokovaní s obcou, vyšším územným celkom, prevádzkovateľom zdroja, poverenou organizáciou a s dotknutými orgánmi program na zlepšenie kvality ovzdušia, ak sú limitné alebo cieľové hodnoty prekračované pre jednu znečisťujúcu látku, resp. je vypracovaný integrovaný program, ak sú limitné alebo cieľové hodnoty prekračované pre viac ako jednu znečisťujúcu látku.

Program na zlepšenie kvality ovzdušia obsahuje vždy informácie týkajúce sa:

- lokalizácie nadmerného znečistenia ovzdušia,
- všeobecnej informácie o oblasti riadenia kvality ovzdušia,
- orgánov a osôb zodpovedných za realizáciu a vykonávanie programu,
- povahy a hodnotenia znečistenia ovzdušia,
- charakteristiky znečistenia ovzdušia,
- analýzy situácie,
- opatrení na zlepšenie kvality ovzdušia.

Základné demografické údaje

Základným syntetickým ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľov a úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života, t. j. nádej na dožitie. Medzi indikátory charakterizujúce zdravotný stav obyvateľstva patria: natalita (počet živonarodených na 1000 obyvateľov za rok), novorodenecká úmrtnosť (počet úmrtí detí mladších ako 28 dní na 1000 živonarodených detí za rok) a dojčenská úmrtnosť (počet úmrtí detí mladších ako jeden rok na 1000 živonarodených detí).

Zdravotný stav obyvateľstva v Trnavskom samosprávnom kraji je odzrkadlením vplyvov viacerých faktorov akými sú ekonomická a sociálna situácia obyvateľstva, výživové návyky, životný štýl, úroveň poskytovania zdravotníckej starostlivosti, ako aj kvalita životného prostredia.

Koncom roka 2017 žilo podľa údajov Štatistického úradu Slovenskej republiky na území Trnavského kraja 562 372 obyvateľov, z toho 286 896 žien. Stredná dĺžka života pri narodení v roku 2017 je v tomto kraji hodnoty 73,8 rokov u mužov a hodnoty 80,3 u žien. V roku 2017 bol v Trnavskom kraji počet živonarodených na 1000 obyvateľov 9,7; počet úmrtí na 1000 obyvateľov 10,1 a počet potratov na 100 narodených 30,7. Celkový prírastok na 1000 obyvateľov bol v roku 2017 kladný (2,2).

Vplyvy dopravy na ľudské zdravie

Dopyt po preprave cestujúcich a tovaru na území SR neustále narastá, pričom veľký podiel na tomto zvýšení má cestná doprava, nasledovaná železničnou, vodnou a leteckou dopravou. V dôsledku uvedeného rastu stúpol aj predaj nových osobných áut o 8,82 % oproti roku 2016, pričom prevládali benzínové automobily pred naftovými. V nákladnej doprave prevláda predaj naftových vozidiel. Zvyšuje sa aj počet automobilov na alternatívny pohon LPG a CNG.

Doprava na území SR sa významnou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia. Významný je jej podiel na emisiách NO_x, ktorý v roku 2016 predstavoval viac ako 40 %, na emisiách CO viac ako 22 %. Podiel dopravy na emisiách ťažkých kovov je cca 6,5 %, pričom najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov vyprodukovaných dopravou v roku 2016 mala meď – 15,9 % a zinok – 5,2 %. Podiel emisií v sektore dopravy na celkových vyprodukovaných emisiách skleníkových plynov v roku 2016 bol 16,4 %.

Jednotlivé látky znečisťujúce ovzdušie, ktoré majú svoj pôvod v doprave, môžu mať rôzny vplyv na zdravie. Vo výfukových plynoch vozidiel sa emitujú oxidy dusíka, tuhé častice (PM_{10} a $PM_{2,5}$), PAH (benzo[a]pyrén), oxidy síry, oxid uhoľnatý a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium, olovo a ortuť.

Hluk je ďalším negatívnym dôsledkom súčasnej dopravy, ktorý výraznou mierou ovplyvňuje kvalitu života a má priamy dopad na ľudské zdravie v podobe tzv. nesluchových účinkov. Environmentálny hluk čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov a je dnes považovaný za druhý najvýznamnejší environmentálny problém Európy, hneď po kvalite ovzdušia.

Podľa zistení WHO hluk spôsobuje poruchy spánku, podráždenosť, zvyšuje stres, spôsobuje vysoký krvný tlak, zužovanie ciev, ischemickú chorobu srdca, ovplyvňuje zrážanlivosť krvi, hladinu cholesterolu a glukózy v krvi a v niektorých prípadoch vedie k ďalším kardiovaskulárnym ochoreniam a chronickej nespavosti. Je preukázané, že každý hluk po určitej dobe vyvoláva poruchy vyššej nervovej sústavy, ktoré vedú k poškodeniu nielen sluchových, ale aj ďalších telesných orgánov a znižuje odolnosť organizmu voči vonkajším negatívnym vplyvom, čím podnecuje vývoj ďalších chorôb. Najtesnejší vzťah medzi dlhodobou expozíciou hluku a zdravotným stavom bol preukázaný pre kardiovaskulárne choroby.

V súvislosti s Plánom udržateľnej mobility môžeme očakávať pozitívne vplyvy na verejné zdravie a kvalitu života. Systematické a koordinované kroky určené plánom udržateľnej mobility vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napríklad 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.

Vo vzťahu k ochrane ovzdušia musí byť prioritnou snahou znižovanie produkcie exhalátov z cestnej dopravy. Tento problém sa v rámci PUM TTSK na území miest rieši presmerovaním tranzitnej dopravy na obchvaty, zlepšovaním priepustnosti dopravy, využívaním menej škodlivých pohonných hmôt a modernizáciou vozového parku. Mestská autobusová doprava musí vychádzať z koncepcie nahrádzania dnes používaných autobusov s klasickými dieselovými motormi, vozidlami ekologickými. K znižovaniu emisnej záťaže prispeje aj postupné dobudovanie samostatných cyklistických chodníkov, ktoré sa zapájajú do siete cykloturistických ciest v rámci celého kraje či jednotlivých regiónov.

Podrobnejšie zhodnotenie vplyvov PUM TTSK na obyvateľstvo/verejné zdravie je súčasťou kap. IV. 1. tohto dokumentu.

III. 4. Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu

Obecne je možné v súvislosti s Plánom udržateľnej mobility predpokladať pozitívne vplyvy na kvalitu života. Systematické a koordinované kroky určené plánom udržateľnej mobility vedú k mnohým žiaducim zmenám, ako je napríklad 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.

Ďalej obecne platí, že dopravné stavby sú v území 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 obyvateľstvo bývajúce či pracujúce v blízkosti dopravných ťahov. Dopravné stavby sú teda plánované aj z dôvodov zníženia negatívnych vplyvov dopravy na verejné zdravie.

S novými dopravnými stavbami je však 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 telies je však vhodným plánovaním a implementáciou relevantných technických opatrení (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidla, ploty, protihlukové steny) možné dosiahnuť čiastkové zlepšenia v prístupnosti krajiny pre voľne žijúce živočíchy, ale aj pre človeka.

Nižšie sú definované environmentálne a zdravotné problémy súvisiace posudzovaným strategickým dokumentom PUM TTSK, ktoré vychádzajú z vykonanej SWOT analýzy v Analytickej časti PUM. S pomocou SWOT analýzy bolo možné nájsť problémy; slabé stránky a hrozby. SWOT analýzu je možné vnímať ako environmentálne a zdravotné problémy relevantné z hľadiska strategického dokumentu. SWOT analýza vychádzala najmä z existujúcich strategických dokumentov na regionálnej úrovni (napr. ÚP regiónu Trnavského samosprávneho kraja), ktoré identifikujú súčasné problémy a hrozby pre riešené územie.

Hlavné environmentálne a zdravotné problémy súvisiace s PUM TTSK podľa jednotlivých zložiek ŽP

Vplyvy na zdravie

Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TTSK:

- doprava samotná je záťažou pre životné prostredie a zdravotný stav obyvateľov – hluk a znečistenie ovzdušia z narastajúcej automobilovej dopravy

Ovzdušie

Doprava na území SR sa významnou mierou podieľa na znečisťovaní ovzdušia. Významný je jej podiel na emisiách NO_x a na emisiách CO. Podiel dopravy je rovnako významný na emisiách ťažkých kovov,

pričom najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov mala v poslednej dobe meď a zinok. Podiel emisií v sektore dopravy na celkových vyprodukovaných emisiách skleníkových plynov v roku 2016 bol 16,4 %.

Jednotlivé látky znečisťujúce ovzdušie, ktoré majú svoj pôvod v doprave, môžu mať rôzny vplyv na zdravie. Vo výfukových plynoch vozidiel sa emitujú oxidy dusíka, tuhé častice (PM_{10} a $PM_{2,5}$), PAH (benzo[á]pyrén), oxidy síry, oxid uhoľnatý a rôzne ťažké kovy, napríklad kadmium, olovo a ortuť.

Verejná osobná doprava a individuálna automobilová doprava je zdrojom emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia. V súčasnosti je rozhodujúcim lokálnym zdrojom prašného znečistenia ovzdušia 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), výfukové emisie. Z hľadiska železničnej dopravy je možné konštatovať, že v súčasnom stave je na území Trnavského kraja prevádzkovaný vysoký podiel elektrických jednotiek, ktoré nie sú zdrojom emisií znečisťujúcich látok ovzdušia vr. CO_2.

Okrem približne 50 % autobusov v meste Trnava nie sú žiadne autobusy na alternatívne palivá. V autobusovej doprave sa alternatívne palivá využívajú len v MHD Trnava v podobe CNG. Na druhej strane priemerný vek autobusov PAD je pomerne nízky, a preto väčšina dieselových autobusov spĺňa prísne emisné normy. Na území Trnavského kraja sa ďalej nachádza celkovo 25 verejných čerpacích staníc s ponukou LPG, žiadna stanica s ponukou CNG (čerpacia stanica CNG v Trnave je neverejná a slúži len pre potreby autobusov) a 21 staníc s možnosťou dobíjania elektromobilov. Pre potreby vozidiel s pohonom na LPG je infraštruktúra postačujúca; v prípade elektromobilov chýba možnosť dobíjania v oblasti okresných miest Hlohovec, Senica a Skalica, doplnenie by bolo vhodné aj v Dunajskej Strede a Seredi.

V železničnej doprave je na území TTSK väčšina tratí elektrifikovaná, čo má pozitívny vplyv na lokálne emisie. Na trati č. 114 však napriek elektrifikácii v úseku Kúty – Holíč jazdia v osobnej doprave výlučne motorové jednotky z dôvodu absencie elektrifikácie v úseku Holíč – Skalica; je preto vhodné elektrifikáciu dobudovať. Druhou traťou s vhodným dobudovaním elektrifikácie je trať č. 131, kde dochádza k trvalému rastu počtu prepravených cestujúcich. S ohľadom na významné spojenie do Nitry je možné elektrifikovať aj trať č. 141.

Hluk je ďalším negatívnym dôsledkom súčasnej dopravy, ktorý výraznou mierou ovplyvňuje kvalitu života a má priamy dopad na ľudské zdravie v podobe tzv. nesluchových účinkov. Environmentálny hluk čoraz viac ovplyvňuje kvalitu života a úroveň zdravia exponovaných obyvateľov a je dnes považovaný za druhý najvýznamnejší environmentálny problém Európy, hneď po kvalite ovzdušia. Podľa zistení WHO hluk spôsobuje poruchy spánku, podráždenosť, zvyšuje stres, spôsobuje vysoký krvný tlak, zužovanie ciev, ischemickú chorobu srdca, ovplyvňuje zrážanlivosť krvi, hladinu cholesterolu a glukózy v krvi a v niektorých prípadoch vedie k ďalším kardiovaskulárnym ochoreniam a chronickej nespavosti.

Verejná osobná doprava (cestná aj železničná) a individuálna automobilová doprava v Trnavskom kraji je takisto významným zdrojom hlukovej záťaže. Na základe prieskumov pre účely Plánu udržateľnej mobility je navyše zrejmé, že železničná infraštruktúra na území Trnavského kraja (okrem trate č. 120) je v súčasnosti zastaraná, môže byť teda zdrojom vyššieho hlukového zaťaženia oproti modernizovaným tratiam.

Vplyvy na vody

Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TTSK:

- znečistenie povrchových a podzemných vôd z prevádzky dopravy na komunikačnej sieti

Z hľadiska znečistenia vôd predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Zrážkové vody z pozemných komunikácií môžu kontaminovať povrchové i podzemné vody a okolitú pôdu.

K znečisteniu vôd v súvislosti s budovaním dopravnej infraštruktúry a následnou prevádzkou môže dochádzať v priebehu výstavby predovšetkým v súvislosti s prípadnými haváriami spojenými s únikom nebezpečných látok, premávkou na ceste/železnici (v súvislosti s bežnou údržbou – napr. vplyvom solenia ciest v zimnom období, výfukovými plynmi, ošetrovaním výhybiek minerálnymi olejmi, prípadne v súvislosti s haváriami spojenými s únikom nebezpečných látok).

V súvislosti s verejnou osobnou dopravou a individuálnou automobilovou dopravou je možné ďalej vo fáze prevádzky predpokladať znečistenie dažďových vôd z dopravných plôch a pozemných komunikácií pre motorové vozidlá, ktoré je spôsobené emisiami zo spaľovania pohonných hmôt, opotrebením vozovky, pneumatík a brzd vozidiel, koróziou vozidiel, únikom pohonných hmôt, olejov, brzdovej kvapaliny, rozmrazovacích prostriedkov, materiálmi používanými na údržbu a opravy ciest vrátane zimnej údržby aj stratami prepravovaného materiálu a pod.

Najzávažnejšími znečisťujúcimi látkami zrážkových vôd odtekajúcich z ciest sú vzhľadom na vysoké koncentrácie nerozpustené látky, chloridy, ťažké kovy – zinok a meď a uhľovodíky (minerálne oleje, benzín a nafta). Ostatné ťažké kovy (Cr, Cd, Ni, Pb) sa vyskytujú v nižších koncentráciách, a preto sú ekologicky menej významné. Značný podiel znečistení (napr. PAU, AOX, ťažké kovy) je adsorbovaný na jemných časticiach (< 20 µm), a to najmä organického pôvodu. Miera znečistenia zrážkovej vody závisí okrem iného aj od intenzity dopravy, podielu nákladnej dopravy a početnosti čistenia ulíc a ciest.

Z hľadiska vplyvu na životné prostredie môže byť vodná doprava zdrojom únikov nebezpečných látok z prevádzky vodnej dopravy priamo do vodného prostredia.

V rámci modernizácie cestnej siete sa pre minimalizáciu znečistenia vôd realizujú retenčné a sedimentačné nádrže pre zachytenie najmä ropných látok.

Vplyvy na pôdu

Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TTSK:

- záber plôch poľnohospodárskej pôdy a lesných plôch pri výstavbe nových infraštruktúrnych prvkov

Výstavba nových infraštruktúrnych prvkov je spojená so záberom plôch poľnohospodárskej pôdy a lesných plôch. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, zodpovedajúcim parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb.

Podľa § 17 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, možno poľnohospodársku pôdu možno použiť pre výstavbu diaľnice a cesty pre motorové vozidlá iba na základe záväzného stanoviska k odňatiu poľnohospodárskej pôdy.

Lesné pozemky podľa § 7a zákona č. 326/2005 Z. z., o lesoch, možno využívať na účely výstavby diaľnice a rýchlostnej cesty vrátane ich súčastí na základe záväzného stanoviska príslušného orgánu štátnej

správy lesného hospodárstva najdlhšie do vydania rozhodnutia o vyňatí alebo rozhodnutia o obmedzení využívania v znení.

K znečisteniu pôd v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou môže dôjsť obdobne ako pri vodách v priebehu výstavby, premávkou na ceste/železnici (solenie ciest v zimnom období, odkvapy, výfukové plyny), haváriami spojenými s únikom nebezpečných látok. Obsah ťažkých kovov (Pb, Cd, Cu, Ni, Zn) sa prejavuje najmä do vzdialenosti 5 m od komunikácií. So zvyšujúcou sa vzdialenosťou od komunikácie sa koncentrácie škodlivých látok postupne znižujú. Najvýznamnejší vplyv sa teda prejaví najmä v tesnej blízkosti komunikácie.

Všeobecne však možno konštatovať, že pri dodržaní všetkých predpisov týkajúcich sa ochrany životného prostredia je riziko kontaminácie pôd z dopravy minimálne.

Vplyvy na flóru, faunu, krajinu, chránené územia a lokality NATURA 2000

Slabé stránky/hrozby podľa SWOT v Analytickej časti PUM TTSK:

- negatívne vplyvy výstavby novej infraštruktúry na prírodu a krajinný ráz (fragmentácia krajiny)

- fragmentácia krajiny vplyvom dopravnej infraštruktúry

- možný zásah do lokalít NATURA 2000

- zníženie biodiverzity, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, zásah do migračných trás živočíchov

Za negatívne vplyvy rozširovania a modernizácie cestnej siete, ktoré súvisia s krokmi definovanými plánom udržateľnej mobility, možno považovať zásahy do krajiny. Potenciálne riziko tak predstavuje fragmentácia/záber biotopov, mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách, ovplyvnenie migračných trás živočíchov, prerušenia biokoridorov ÚSES a pod. Minimalizovať negatívne vplyvy týchto zásahov a zároveň podporiť ovplyvnené druhy živočíchov a rastlín, ich migračných trás vrátane systému ÚSES pre zachovanie biologickej rozmanitosti je možné za predpokladu realizácie vhodných opatrení (pred, v priebehu a po výstavbe takej stavby).

Ďalšie vplyvy môžu nastať zmenou druhového zloženia pozemkov v blízkom okolí budovaných komunikácií – výsadby nepôvodných druhov, druhové zmeny vplyvom zmien podmienok (exhaláty, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a z prevádzky).

III. 5. Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu

Plán udržateľnej mobility sa nachádza na rozhraní dvoch rôznych cieľov. Na jednej strane ide o zabezpečenie nízkonákladovej a účinnej mobility tovaru a osôb ako centrálneho prvku konkurencieschopného spoločného trhu EÚ a ako priaznivého základu voľného pohybu osôb. Na druhej strane je však potrebné čeliť čoraz vyššej hustote dopravy a minimalizovať externé náklady v podobe dopravných nehôd, dopravných zápch, poškodzovania životného prostredia a zdravie obyvateľov.

Vzťah k iným strategickým dokumentom je v rámci predkladanej Správy o hodnotení podrobne popísaný v kapitole II.6, vrátane vyhodnotenia vzťahu Plánu udržateľnej mobility Trnavského kraja ku koncepciám na úrovni národnej, regionálnej a na úrovni lokálnej.

V Slovenskej republike existuje množstvo koncepčných dokumentov obsahujúcich ciele ochrany životného prostredia a verejného zdravia. Pre základný rámec hodnotenia SEA v rámci tejto kapitoly boli vybrané len tie, ktoré je možné v riešenom území a z hľadiska zamerania posudzovanej koncepcie považovať za najvýznamnejšie (dokumenty, pri ktorých bol v kapitole II.6. definovaný vo vzťahu k PUM TTSK silný vzťah). Tabuľka nižšie popisuje relevantné ciele a stručne sumarizuje mieru ich plnenia na úrovni konkrétnych navrhnutých opatrení v rámci PUM TTSK.

Tabuľka 21 Relevantné environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov na národnej úrovni z hľadiska PUM TTSK

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, december 2016)	ŠHC3: Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy	Špecifický cieľ je zameraný redukciu emisií skleníkových plynov do ovzdušia, minimalizáciu počtu obyvateľov zasiahnutých hlukom, vibráciami, dopravnými nehodami a ďalšími determinantmi zdravia generovanými dopravným sektorom, znižovanie spotreby energie, zábery pôdy, prírody a krajiny, vodné útvary, riziká spojené so zmenou klímy a na minimalizáciu tvorby odpadov a zabezpečenie environmentálne priaznivého nakladania s nimi. Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súladu s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon,

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
		- Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií, - Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže. <u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> <u>Zvyšovanie bezpečnosti infraštruktúry všetkých druhov dopravy</u> - Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu, - Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou.
	ŠŽ3: Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky	Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov osobnej a nákladnej dopravy bude vyžadované na posilnenie úlohy železnice ako chrbtice VOD zvýšenie výkonnosti v nákladnej doprave. Na neelektrifikovaných tratiach a predovšetkým v mestských a prímestských oblastiach je rovnako dôležitým cieľom dosiahnuť ekologickosť hnacích dráhových vozidiel, a to aj podporou alternatívnych palív. Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</u> - Modernizácia železničnej infraštruktúry, - Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD. <u>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS</u> - Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií. *Na území Trnavského kraja je v železničnej doprave väčšina tratí elektrifikovaná, čo má pozitívny vplyv na lokálne emisie. Na trati č. 114 však napriek elektrifikácii v úseku Kúty – Holíč jazdia v osobnej doprave výlučne motorové jednotky z dôvodu absencie elektrifikácie v úseku Holíč – Skalica; je preto vhodné elektrifikáciu dobudovať. Druhou traťou s vhodným dobudovaním elektrifikácie je trať č. 131, kde dochádza k trvalému rastu počtu prepravených cestujúcich. S ohľadom na významné spojenie do Nitry je možné elektrifikovať aj trať č. 141.*

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
	ŠVO4: Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni	Bude potrebné prijať množstvo opatrení od zmeny prístupu pri priestorovom plánovaní k priorite nemotorových módov, cez úpravy jestvujúcich priestorov všade tam, kde priestor pre automobilovú dopravu nie je celkom využívaný, alebo je využívaný v rozpore so základnými mestskými funkciami. Chodníky je treba zbaviť parkujúcich áut, je nutné vyprojektovať, zafinancovať a realizovať novú priestorovo integrovanú infraštruktúru pre peších a cyklistov tam, kde je to potrebné. Ide o cieľ, ktorý predmetný PUM TTSK rieši a uvedomuje si v tomto ohľade výrazne slabé miesta. PUM TTSK definuje v tejto oblasti nasledujúce strategické a špecifické ciele: <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</u> - Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami, - Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru. <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u> - Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí, - Dobudovanie spojitej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení, - Podpora vzniku bikesharingu v mestách. <u>Znížiť záťaž komunikačnej siete</u> - Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov. <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami. <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. <u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> - Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu. <u>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba</u>

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
		- Podpora zavádzania bikesharingu v mestách. *Podpora cyklodopravy môže mať pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy a z toho vyplývajúce zníženie negatívnych vplyvov na verejné zdravie a životné prostredie. Cyklistickú infraštruktúru na území Trnavského samosprávneho kraja nie je možné v súčasnosti hodnotiť ako fungujúci celok. Na prevažnej väčšine riešeného územia nie sú vybudované medzimestské cyklotrasy v takej hustote, aby zaistili bezpečnú cyklodopravu. Výsledkom analýzy dostupnosti v rámci PUM TTSK sú definované tri oblasti, v rámci ktorých sú sídla koncentrované vo vhodnej vzdialenosti pre každodennú cyklodopravu. Delenie TTSK na oblasti z hľadiska riešenia cyklodopravy:* *a) sever: Skalica – Holíč – Gbely – Šaštín-Stráže – Senica;* *b) stred: Piešťany – Hlohovec-Leopoldov – Sereď – Galanta – Trnava a* *c) juh: Šamorín – Dunajská Streda – Gabčíkovo – Veľký Meder.*
	ŠV1: Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné	Kým vodná doprava má potenciál priniesť iný druh dopravy a môže prispieť k redukcii emisií, hluku a podobne, pravidlá vzťahujúce sa na Smernicu o vodách, ochranu citlivých chránených území a územia NATURA 2000 musia byť dodržiavané. Ide o cieľ, ktorý je plne v súlade s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom predmetného PUM TTSK: <u>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja</u> - Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú aj nákladnú dopravu. *Vodná cesta Dunaj s označením E 80 je klasifikovaná ako multimodálny koridor č. VII. Na väčšine územia Trnavského kraja je Vodná cesta Dunaj situovaná v osi plavebnej dráhy vodného diela Gabčíkovo. Rieka Dunaj je na území TTSK využívaná nákladnou vodnou dopravou; tieto lode sú tranzitné a väčšinou nezastavujú.* *Pozn. Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete zaradilo do siete vnútrozemských vodných ciest TEN-T i vodnú cestu D-O-L. V prvej etape pripojenia D-O- L na Dunaj ide o líniu Viedeň – Gansendorf – Záhorská Ves, s pokračovaním vodného prieplavu mimo koryta rieky Morava v línii Veľké Leváre – Moravský Svätý Ján – Holíč – Skalica na území Slovenska. Príprava vodnej cesty Dunaj – Odra – Labe je súčasťou riešenia koncepcií vodnej dopravy SR.*

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
	ŠV2: Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov	Cieľ je zameraný na zlepšenie nevyhovujúceho technického a prevádzkového stavu verejných prístavov a súvisiacej infraštruktúry pre identifikované potreby dopytu. Zlepšenie technických a prevádzkových podmienok systému verejných prístavov minimalizuje negatívny dopad vodnej dopravy na životné prostredie a zdravie ľudí tým, že prispeje k prechodu na iný druh dopravy (hlavne v nákladnej doprave). Ide o cieľ, ktorý je plne v súlade s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom predmetného PUM TTSK: <u>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja</u> - Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú aj nákladnú dopravu. *Vodná doprava na území Trnavského kraja je obmedzená nedostatočnou infraštruktúrou verejných prístavov. Rieka Váh má vybudované niektoré nakladacie hrany, problémy sú hlavne lokalizácia prístavov Vážskej vodnej cesty zaradených do dohody AGN a trasovanie vodnej cesty Dunaj-Odra-Labe zaradenej do siete TEN-T na území Trnavského kraja.* *Vodná cesta Váh E 81 je podľa dohody AGN vnútrozemskou vodnou cestou pripojenou na magistrálnu vodnú cestu Dunaj E 80. Vodná cesta je na území Trnavského samosprávneho kraja rozdelená na úseky jej realizácie:* *• etapa: Komárno - Sereď v dĺžke 75 km* *• etapa: Sereď - Púchov 124 km* *Na úseku Komárno – Sereď je v súčasnosti vodná cesta splavná len podmienečne. Tento problém sa plánuje vyriešiť Vodným dielom Kolárovo.* *Úsek Sereď – Trenčín nie je v súčasnosti splavný. Predpokladom na splavnenie tohto úseku je vybudovanie derivačného Vodného diela Sereď – Hlohovec, rekonštrukcia Biskupického a Nosického kanála a vybudovanie plavebných komôr rozmerov 12x110 m na existujúcich energetických stupňoch.*
„Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)	Opatrenia - Zahrnutie témy elektromobility do všetkých relevantných stratégií a politík štátu - Kontinuita priamej podpory na používanie nízko emisných vozidiel	Cieľom zvýšeného zastúpenia elektrických vozidiel v systéme dopravy je prechod na nízkoemisné a bezemisné formy dopravy, čo predstavuje trend strategicky definovaný aj na úrovni Európskej komisie a je súčasťou nízkouhlíkového hospodárstva. Ide o opatrenia, ktoré sú rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u>

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
	- Dlhodobý finančný mechanizmus na podporu rozvoja nabíjacej infraštruktúry - Podpora výskumu, vývoja a výroby batérií - Informačná kampaň - Realizácia právneho, technického a obchodného prostredia pre elektromobilitu v SR - Zrýchlené odpisy elektromobilov a nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá - Uplatňovanie princípov zeleného verejného obstarávania pri nákupe motorových vozidiel - Odlíšiteľné označenie elektrických vozidiel - Využívanie vyhradených jazdných pruhov elektrickými vozidlami - Nízkoemisné zóny - Zjednodušenie administratívneho procesu pri výstavbe nabíjacej infraštruktúry - Legislatívne zavedenie povinnosti budovať nabíjaciu infraštruktúru pri výstavbe nových parkovacích miest - Inštalácia nabíjacej stanice na parkoviskách štátnych inštitúcii - Prispôsobenie elektrotechnickej kvalifikácie pre výrobu a servis elektrických vozidiel	- Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií. *Na území Trnavského kraja sa momentálne nachádza celkovo 25 verejných čerpacích staníc s ponukou LPG, žiadna stanica s ponukou CNG (čerpacia stanica CNG v Trnave je neverejná a slúži len pre potreby autobusov) a 21 staníc s možnosťou dobíjania elektromobilov.*
Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v	Nie sú definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá je všeobecne vnímaná ako priamy nástroj slúžiaci k ovplyvneniu životného prostredia a zdravia obyvateľov podporovaním využívania alternatívnych palív namiesto fosílnych zdrojov. Alternatívne palivá prispievajú k eliminácii emisií uhlíka v tomto odvetví a vylepšujú environmentálne správanie odvetvia dopravy.

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)		Chýbajúci harmonizovaný rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá bráni rozvoju úspor z rozsahu na strane ponuky a mobilite na strane dopytu. Je potrebné vybudovať nové siete infraštruktúry pre také druhy palív, ktoré znížia celkové emisie CO_2, ako aj SO_X a nahradia fosílne palivá s potenciálom dodávať energie z obnoviteľných zdrojov. Koncepcia PUM TTSK je spracovaná v súlade so stanovenou politikou.
Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)	Opatrenia č. 8. Zavádzanie nízko emisných zón	Opatrenie predstavuje stimuláciu dopytu po vozidlách s alternatívnym pohonom. Nízko emisné zóny môžu byť vyhlásené v niekoľkých úrovniach, ktoré budú naviazané na emisné limity motorových vozidiel. Zavedením emisných štandardov EURO pre registráciu nových motorových vozidiel sa darí efektívne znižovať emisie novo registrovaných vozidiel. Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TTSK; konkrétne s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom: <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon.
	Opatrenia č. 2. Podpora infraštruktúry alternatívnych palív	V dokumente sa konkrétne pre SR uvádza v roku 2030 – 35 000 elektrických vozidiel a plug-in hybridov. Pre nabíjaciu infraštruktúru sa stanovil cieľ do roku 2025 mať 1 500 stojanov pre stredne rýchle nabíjanie (do 22 kW) a rýchle nabíjanie (nad 22 kW). Tento cieľ je v súlade s víziou a cieľmi PUM TTSK; konkrétne s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi: <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií.
Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) na roky 2014 – 2020	Prioritná os 6: Cestná infraštruktúra Špecifický cieľ 6.2: Zlepšenie bezpečnosti a dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej	Cesty I. triedy sú dôležité pre medzinárodnú a celoštátnu cestnú dopravu, vzájomné prepojenia regiónov, sídiel samosprávnych krajov, okresov a prepojenia s cestnou sieťou susedných krajín. Dopravný, hospodársky a spoločenský význam ciest I. triedy deklarujú dosahované dopravné

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
(schválený Európskou komisiou dňa 28. 10. 2014)	mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy	výkony, intenzity dopravy, skladba dopravného prúdu a ich podiel z celoštátnych ukazovateľov dosahovaných na celej cestnej sieti. Špecifický cieľ je potrebné chápať taktiež v kontexte snahy o zlepšenie regionálnej mobility, bezpečnosti a zabezpečenie prístupu obyvateľov SR k TEN-T a jednotnému trhu. Na skrátenie vzájomnej časovej dostupnosti miest a regiónov SR je potrebné budovanie obchvatov a preložiek ciest I. triedy, najmä v úsekoch s nevyhovujúcimi technickými a kapacitnými parametrami a tam, kde sa neuvažuje s trasovaním ťahov TEN-T. Investície do roku 2020 v rámci OPII by mali slúžiť na vypĺňanie medzier a chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre na národnej aj cezhraničnej úrovni, s dôrazom na trvalo udržateľnú, ekologickejšiu a nákladovo-efektívnejšiu dopravnú infraštruktúru. V oblasti verejnej osobnej dopravy a udržateľnej mestskej mobility, budú podporované predovšetkým veľké sídelno-urbanistické aglomerácie, a to prostredníctvom podpory integrácie dopravných systémov a obnovy mobilných prostriedkov zabezpečujúcich železničnú, osobnú a mestskú hromadnú (dráhovú) prepravu cestujúcich. V súčasnom znení OPII nie je venovaná osobitná pozornosť problematike zavádzania alternatívnych palív v cestnej doprave. Cieľ „zlepšenie bezpečnosti“ je v súladu s víziou a cieľmi PUM TTSK; konkrétne s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi: <u>Dostavba komunikačnej siete</u> - Podpora dostavby obchvatu miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach, - Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry. <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách. <u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> - Zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry.
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy,	SC5: Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy	Čiastkovými cieľmi uvedeného strategického cieľa je monitoring zložiek životného prostredia v súvislosti s prevádzkou diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, budovanie protihlukových opatrení, efektívne budovanie obchvatov miest a obcí a budovanie ekoduktov.

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, jún 2014)		Ide o cieľ, ktorý je v súlade s väčšinou navrhnutých strategických a špecifických cieľov predmetného PUM TTSK, predovšetkým s cieľmi v rámci oblasti zmeny „Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie“.
	SZ3: Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra	Špecifický cieľ navrhuje modernizáciu dôležitých tratí s vysokým dopravným potenciálom. Z pohľadu zníženia vplyvu dopravy na životné prostredie a dosiahnutie vyššej energetickej nezávislosti železnice na ropných produktoch je žiaducou súčasťou modernizácie aj elektrifikácia trate. Ide o opatrenia, ktoré sú rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej</u> - Modernizácia železničnej infraštruktúry, - Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD. <u>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS</u> - Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií.
	SL4: Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy	Strategický cieľ je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov leteckej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo a zahrňuje priority ako je monitoring činiteľov spojených s možným vznikom negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo (hluk, emisie, kvalita podzemných vôd) a realizáciu opatrení vedúcich k ochrane životného prostredia. Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom predmetného PUM TTSK: <u>Zlepšenie kvality dostupnosti kraja</u> - Podpora rozvoja leteckej dopravy
	SV4: Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy	Strategický cieľ je zameraný na znižovanie negatívnych dopadov vodnej dopravy na životné prostredie a obyvateľstvo, predovšetkým znižovanie emisií z plavebnej prevádzky a elimináciu ekologických záťaží vo verejných prístavoch. Zahrňuje napríklad vytvorenie podmienok pre remotorizáciu plavidiel a monitoring a odstraňovanie ekologických záťaží vzniknutých v minulosti a pri prekladných činnostiach.

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
		Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcim strategickým a špecifickým cieľom predmetného PUM TTSK: Zlepšenie kvality dostupnosti kraja - Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú a nákladnú dopravu.
	SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy.	Strategický cieľ je zameraný na infraštruktúrne aspekty spočívajúce v zvýšení ekologickosti, energetickej efektívnosti a prístupnosti vozidiel verejnej osobnej dopravy. Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s množstvom strategických a špecifických cieľov predmetného PUM TTSK, napríklad: 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 Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. 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.
Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (Ministerstvo dopravy,	Priorita SD2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšeným plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a	Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: Zvýšenie využitia verejnej dopravy - Zlepšenie ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy, - Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry,

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)	konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave	- 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 všedné dni aj víkendy, - Zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy, - Rozvoj a integrácia systému IDS Trnavského kraja s IDS Bratislavského kraja.
	Priorita SD3.1: Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich, vysokou energetickou efektívnosťou a nízkymi emisiami	Ide o cieľ, ktorý je rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: Zvýšenie kvality života v mestách - Podpora rozvoja bezbariérových riešení vo verejnej doprave. Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže) - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií.
Programové vyhlásenie vlády SR (2016-2020) za oblasť dopravy	Oblasť 3. Plynule pokračovať v podpore hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho rozvoja krajiny *Dosahovanie rovnováhy medzi hospodárskym, sociálnym a environmentálnym rozvojom je možné iba premyslenou, cieľavedomou a komplexnou hospodárskou politikou zahŕňajúcou efektívne spravovanie verejných finančných zdrojov, vytváranie optimálnych podmienok pre podnikateľskú činnosť, vytváranie*	Budovanie dopravnej infraštruktúry a podpora moderných a efektívnych spôsobov dopravy je jednou z priorít vlády Slovenskej republiky v rokoch 2016 až 2020. Špeciálnu pozornosť bude vláda venovať výstavbe a modernizácii dopravnej infraštruktúry v regiónoch, ktoré patria medzi menej rozvinuté, keďže dostupnosť dopravnej siete je jedným zo základných predpokladov ich ďalšieho rozvoja. Vláda podporuje spracovanie Národného generelu dopravy SR, ktorého cieľom bude zabezpečenie ekonomicky efektívnej, bezpečnej, kapacitnej, kvalitnej a plynulej dopravy. Cieľom generelu dopravy SR bude získať komplexný pohľad na riešenie všetkých dopravných vzťahov na Slovensku, čo umožní jasne nastaviť priority v oblasti dopravy. Z tohto pohľadu je PUM TTSK jedným z kľúčových podkladových strategických dokumentov generelu dopravy a v rámci programového vyhlásenie vlády SR teda prioritným dokumentom.

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
	zdrojov pre prostredie stimulujúce harmonické medziľudské vzťahy, ktoré sú základom sociálneho rozvoja spoločnosti v prijateľnom environmentálnom prostredí.	
Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy	Kategória 5.1 Výstavba Strategický cieľ 5.1.1: Posilnenie regionálnej mobility a zníženie dopravného zaťaženia v husto obývaných územiach VÚC budovaním napojení na Transeurópsku a medzinárodnú cestnú sieť. Kategória 5.2 Rekonštrukcia Strategický cieľ 5.2.3: Zvýšenie bezpečnosti dopravy, podpora integrácie verejnej hromadnej dopravy a zavádzania alternatívnych pohonov dopravy obnovou a modernizáciou úsekov ciest II. a III. triedy zabezpečujúcich dopravné napojenia terminálov osobnej dopravy, budovaním prvkov upokojenia dopravy v sídlach a budovanie inteligentných dopravných systémov.	Ide o ciele, ktoré sú rámcovo v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: <u>Zvýšenie využitia verejnej dopravy</u> - Zlepšenie ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy, - Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry. <u>Podpora vzniku a rozvoja systému IDS</u> - Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy, - Zaistenie dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedné dni aj víkendy, - Rozvoj a integrácia systému IDS Trnavského kraja s IDS Bratislavského kraja. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií. <u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> - Zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry.
Program revitalizácie železničných spoločností schválený uznesením vlády SR č. 188/2011)	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	Železničná doprava v rámci dopravného systému má svoje špecifické a nezastupiteľné postavenie, je chápaná ako nosný, hromadný a ekologický spôsob dopravy. Slovenská republika v rámci svojej dopravnej politiky presadzuje model trvalo udržateľnej mobility a podporuje rozvoj a revitalizáciu železničnej prepravy, keďže ide o formu verejnej osobnej dopravy priateľskú k životnému prostrediu. Koncepcia PUM TTSK je spracovaná v súlade so stanoveným programom.

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011 – 2020) (schválená uznesením vlády SR č. 798/ 2011)	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP. Tri rámcové ciele sa venujú zdravotným aspektom z hľadiska bezpečnosti dopravy a majú súvislosť s PUM TTSK: E. Zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry F. Zvýšenie úrovne bezpečnosti prostredníctvom bezpečnejších vozidiel a zavádzaním inteligentných dopravných systémov (IDS) G. Zvýšenie úrovne bezpečnosti v cestnej nákladnej a autobusovej doprave	Ide o ciele, ktoré sú v súlade s nasledujúcimi strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK: <u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> - Zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry. <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách.
Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015)	Priorita 4 Osveta, výskum a vzdelávanie	Stanovené opatrenia v rámci priority 4 majú viesť k zvýšeniu bezpečnosti, zlepšeniu životného štýlu a zdravotného stavu obyvateľstva, čo vytvorí predpoklady pre fungovanie dlhodobo ekonomicky aktívnej a zdravej pracovnej sily. Podpora cyklodopravy môže mať pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy a z toho vyplývajúce zníženie negatívnych vplyvov na verejné zdravie a životné prostredie. Ide o cieľ, ktorý predmetný PUM TTSK rovnako rieši. PUM TTSK definuje v tejto oblasti nasledujúce strategické a špecifické ciele: <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u> - Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí, - Dobudovanie spojitej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení, - Podpora vzniku bikesharingu v mestách. <u>Znížiť záťaž komunikačnej siete</u> - Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov, <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete cyklistických trás – prepojenie medzi obcami a mestami,

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
		- Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. <u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> - Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu. <u>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba</u> - Podpora zavádzania bikesharingu v mestách. <u>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite</u> - Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky so zameraním na najzraniteľnejšiu časť – deti a chodci. *Snaha v SR zabezpečiť vyvážený a trvalo udržateľný rozvoj mobility a tiež podmienky na zvyšovanie životnej úrovne obyvateľstva si bude vyžadovať oveľa väčšiu podporu cyklodopravy aj v slovenských mestách.* *Cyklistickú infraštruktúru na území Trnavského samosprávneho kraja nie je možné v súčasnosti hodnotiť ako fungujúci celok. Na prevažnej väčšine riešeného územia nie sú vybudované medzimestské cyklotrasy v takej hustote, aby zaistili bezpečnú cyklodopravu.*
Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011)	Princíp TUR 6: Zmena správania a hodnotových orientácií vo vzťahu k životnému prostrediu najmä vo vzťahu k prírode a prírodným zdrojom	Dokument KURS akcentuje v rámci princípu TUR 6 rešpektovania cieľov schválených dokumentov environmentálnej politiky SR: - Stratégia, zásady a priority štátnej environmentálnej politiky, - Národný environmentálny akčný program Slovenskej republiky II, - Koncepcia uplatňovania Agendy 21, - Národná stratégia trvalo– udržateľného rozvoja Slovenskej republiky. PUM TTSK definuje vo vzťahu k princípu TUR 6 a k životnému prostrediu nasledujúce strategické a špecifické ciele: <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u>

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
		- 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.
Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (pôvodná aktualizácia strategického dokumentu na roky 2014 až 2020)	Prioritná oblasť B. Udržateľný rast: - Podporovanie ekologickejšieho a konkurencieschopnejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje. - Zvýšiť kvalitu životného prostredia ako jedného zo základných predpokladov rastu kvality života obyvateľov v regiónoch Slovenska, - Posilniť komplexnú ochranu prírodného bohatstva Slovenska v súlade s medzinárodnými záväzkami, - Adaptácia krajinnej štruktúry na zmenu klímy s cieľom znížiť povodňové riziká, riziká sucha, zvýšiť plošne protieróznu ochranu pôd a retenčnú kapacitu poľnohospodárskej a lesnej krajiny, ako aj minimalizovať podiel nepriepustných povrchov a vytváranie nových nepriepustných plôch na urbanizovaných plochách v intraviláne obcí, podporovať zvyšovanie podielu vegetácie pre zadržiavanie a infiltráciu dažďových vôd v sídlach.	Prioritná oblasť B má za cieľ podporovať hospodársku činnosť, ktorá akceptuje životné prostredie, využíva nové technológie, druhotné suroviny a obnoviteľné zdroje a rovnako zvyšovať kvalitu životného prostredia vo všetkých jeho zložkách (vrátane obytného a pracovného prostredia, regenerácie sídiel, ochrany prírody a ochrany kultúrno – historického dedičstva), predpokladov rastu kvality života obyvateľstva. Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky definuje konkrétne priority a ciele stratégie rozvoja Trnavského kraja, ktoré sú podnetné vo vzťahu ku koncepcii PUM TTSK; najmä sa jedná o potrebu dobudovať kvalitné komunikácie II. a III. triedy za účelom zníženia dopravnej nehodovosti a modernizáciu dopravných ciest za účelom znižovania produkcie tuhých emisií a emisií oxidu uhoľnatého. Ide o ciele, ktoré sú v rámcovo v súlade so všetkými definovanými strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK, keďže PUM je svojím charakterom dokumentom, ktorý stavia na princípoch trvale udržateľného rozvoja. S potrebou dobudovať kvalitné komunikácie II. a III. triedy a s potrebou modernizácie dopravných ciest súvisia nasledujúce strategické a špecifické ciele predmetného PUM TTSK: <u>Dostavba komunikačnej siete</u> - Podpora dostavby obchvatu miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach, - Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry, - Podpora dostavby nadradenej komunikačnej siete.
Koncepcia ochrany prírody a krajiny do roku 2030	Dlhodobý cieľ 3 Vytvoriť právne, inštitucionálne a manažmentové podmienky pre ochranu krajiny, zabezpečenie stability a konektivity v krajine, odolnosť prírodného prostredia	Doprava je jedným z kľúčových oblastí a sektorov, pri ktorých by sa pri tvorbe legislatívneho a koncepčného rámca mali zohľadňovať aspekty adaptácie na zmenu klímy. Téma zmeny klímy je rovnako súčasťou hodnoteného PUM TTSK. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny. S adaptáciou na zmenu klímy bezprostredne súvisia nasledujúce ciele predmetného PUM TTSK:

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
	na zmenu klímy a udržateľné využívanie prírodných zdrojov: Operatívny cieľ 3.2 Rozšíriť rozsah opatrení zvyšujúcich odolnosť prírodného prostredia na zmenu klímy	Zvýšenie kvality života v mestách - Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti proti klimatickým zmenám
Akčné plány pred hlukom v okolí diaľnic a rýchlostných komunikácií pre stav v roku 2006	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom.	Spracovanie strategických hlukových máp a akčných plánov v okolí ciest I. triedy prebieha na cestách, na ktorých v stanovených rokoch bola intenzita doprava vyššia ako 6 mil. vozidiel za rok (pre stav v roku 2006, v súčasnej dobe 3 mil. vozidiel za rok). Relevantným cieľom strategickej hlukovej mapy je na základe pravidelného monitorovania znížiť hlukovú záťaž z cestnej dopravy aplikáciou poznatkov z technickej akustiky vo všetkých stupňoch navrhovaných činností, pri ktorých sa predpokladá zásah do životného prostredia a zdravia obyvateľov v súvislosti s hlukovou záťažou. V rámci PUM TTSK boli v súvislosti s ochranou pred hlukom v oblasti zmeny 3 „Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie“ navrhnuté tieto špecifické ciele: Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže) - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, - Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže.
Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike (schválený uznesením vlády SR č. 634/2014)	Oblasť A. Preventívne opatrenia, zamerané na znižovanie výskytu chronických neinfekčných ochorení: I. Opatrenia zamerané primárne na podporu zdravého životného štýlu: 4. Zdravé pracovné a životné podmienky – b) životné prostredie	Hlavným cieľom z oblasti životného prostredia je implementácia záverov 5. ministerskej konferencie o životnom prostredí a zdraví, konanej v Parme v roku 2010 a minimalizácia rizík vyplývajúcich zo životného prostredia a následná ochrana zdravia ľudí, najmä detí a mladistvých. Realizácia PUM TTSK môže prispieť k dosiahnutiu stanovených opatrenia Národného programu. Dôjde k zníženiu rizík spojených so znečistením ovzdušia z emisií motorových výfukových plynov. Dôjde k zníženiu hluku v obytnej oblasti a tak sa vytvoria podmienky pre dobrý psychický vývoj detí, lepšie vzdelanie, stigmatizáciu hlukom. Môže dôjsť k zníženiu rizika rozvoja obezity u detí, ak budú využívať bicykle k dennému transportu alebo budú chodiť do školy pešo. Podmienkou je zaistenie bezpečnej jazdy na bicykli a bezpečnej chôdze detí do školy. V rámci PUM TTSK boli v súvislosti so zdravým životným prostredím navrhnuté tieto ciele: Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu - Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami,

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
		- Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov. <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u> - Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí, - Dobudovanie spojitej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení. <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami, - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu, - Využitie informatívnych kampaní zameraných na benefity chôdze a cyklistickej dopravy. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže, <u>Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite</u> - Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky so zameraním na najzraniteľnejšiu časť – deti a chodci.
Koncepcia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády SR č. 11/2008)	Prioritná oblasť 3. Prostredie a zdravie	Treťou prioritou v rámci tejto koncepcie je oblasť „prostredie a zdravie“, v rámci ktorej bol zostavený Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky (viď nižšie). Koncepcia tvorí politický, ekonomický a organizačný rámec všetkých aktivít zameraných na podporu zdravia, zdravý životný štýl a zlepšenie životného prostredia. Ciele PUM TTSK sú v súlade s cieľmi tejto koncepcie, napr. v rámci navrhnutých špecifických cieľov PUM TTSK: - Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže, - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu.
Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.)	Priorita (a) zlepšenie kvality vnútorného a vonkajšieho ovzdušia pre všetkých, ako jedného z najdôležitejších faktorov ohrozujúcich	Základným cieľom NEHAP V. je minimalizovať riziká pochádzajúce z prostredia, ktoré môžu poškodzovať a ohrozovať zdravie ľudí. Je preto nevyhnutné posilňovať úsilie zamerané na riešenie hlavných environmentálnych determinantov s vplyvom na zdravotný stav jednotlivca aj celej populácie ktorými sú znečistenie ovzdušia, znečistenie vôd, nedostatočné zásobovanie pitnou

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
(schválený uznesením vlády SR v januári 2019)	životné prostredie v tomto regióne, prostredníctvom opatrení smerujúcich k plneniu usmerňujúcich hodnôt kvality WHO v neustálom procese zlepšovania Priorita (f) podpora úsilia európskych miest a regiónov o to, aby sa stali zdravšími, inkluzívnejšími, bezpečnejšími, odolnejšími a udržateľnejšími prostredníctvom integrovaného, inteligentného a zdravotne podporovaného prístupu k mestskému a územnému plánovaniu, riadeniu mobility, implementácii účinných a súdržných politík na viacerých úrovniach riadenia, posilnenia mechanizmov zodpovednosti a výmeny skúseností a osvedčených postupov v súlade so spoločnou víziou stanovenou novou mestskou agendou	vodou, nebezpečné chemické látky, hluk, odpady, kontaminované lokality a zmena klímy. Zlepšovanie kvality životného prostredia je podmienkou pre tvorbu zdravého sídelného prostredia pre kvalitný život. Ciele definované v PUM TTSK sú v súlade s úsilím a cieľmi akčného plánu. Realizácia PUM TTSK môže prispieť k dosiahnutiu stanovených priorít plánu NEHAP V.: - Zníženie rizík spojených so znečistením ovzdušia z emisií motorových výfukových plynov, - Zníženie hluku v obytnej oblasti a tak sa vytvoria podmienky pre dobrý psychický vývoj detí, lepšie vzdelanie, stigmatizáciu hlukom.
Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy – aktualizácia (schválená uznesením vlády SR č. 478/2018)	Čiastkový ciel 3. Posilnenie premietnutia cieľov a odporúčaní národnej adaptačnej stratégie v rámci viacúrovňovej správy vecí verejných a podpory podnikania: 3.2. Premietnutie adaptácie na vertikálnej úrovni riadenia a posilnenie adaptačného procesu na regionálnej a lokálnej úrovni	Doprava je jedným z kľúčových oblastí a sektorov, u ktorých by sa pri tvorbe legislatívneho a koncepčného rámca mali zohľadňovať aspekty adaptácie na zmenu klímy. Téma zmeny klímy je súčasťou hodnoteného PUM TTSK. Plánovanie trvalo udržateľnej mobility je tiež spôsobom ako reagovať na nežiadúce klimatické zmeny. S adaptáciou na zmenu klímy priamo súvisí nasledujúci strategický a špecifický cieľ predmetného PUM TTSK: <u>Zvýšenie kvality života v mestách</u> - Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti proti klimatickým zmenám.

Tabuľka 22 Relevantné environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov na regionálnej úrovni a na úrovni miest z hľadiska PUM TTSK

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016 – 2020 (Trnavský samosprávny kraj, december 2015)	Prioritná oblasť: Environmentálna: Špecifický cieľ 3.2. Zabezpečenie ochrany ovzdušia pred vysokým množstvom znečisťujúcich látok do ovzdušia	Ciele PUM TTSK sú v súlade s uvedeným cieľom tohto programu, napr. v rámci nižšie navrhnutých strategických a špecifických cieľov PUM TTSK: <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon, - Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií.
Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského kraja na roky 2014–2020 (RIÚS TTSK, jún 2018) a Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja mestskej funkčnej oblasti krajského mesta Trnava na roky 2014 – 2020 (jún 2018)	Prioritná os č. 1 Bezpečná a ekologická doprava na území Trnavského kraja: Investičná priorita č. 1.2 Vývoj a zlepšovanie ekologicky priaznivých, vrátane nízko hlukových a nízkouhlíkových dopravných systémov, vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov, multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility	Koncepcia PUM TTSK je v súlade so stanovenou prioritou, napr. v rámci týchto navrhnutých strategických a špecifických cieľov PUM TTSK: <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. <u>Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)</u> - 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. Regionálna integrovaná územná stratégia Trnavského kraja ďalej v rámci svojej prioritnej osi 1: „Bezpečná a ekologická doprava na území Trnavského kraja“ definuje ďalšie konkrétne investičné priority a špecifické ciele, ktoré sú podnetné z hľadiska PUM TTSK. Najvýznamnejším nevyhovujúcim javom v oblasti dopravy je na území TTSK veľmi zlý technický stav niektorých miestnych komunikácií II. a III. triedy a nebezpečné prepojenie komunikácií a križovatiek. Rovnako tak Integrovaná územná stratégia udržateľného mestského rozvoja mestskej funkčnej oblasti krajského mesta Trnava v rámci svojej prioritnej osi 1: „Bezpečná a ekologická doprava na území MFO Trnava“ definuje konkrétne investičné priority a špecifické ciele, ktoré sú podnetné z hľadiska PUM TTSK. Na území mesta Trnava je najslabším článkom v doprave vysoký podiel

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
		prepravovaných osôb individuálnou dopravou, absencia inteligentných dopravných systémov a absencia cyklotrás.
	Prioritná os č. 4 Zlepšenie kvality života s dôrazom na životné prostredie na území Trnavského kraja: Investičná priorita č. 4.3 Prijímanie opatrení na zlepšenie mestského prostredia, revitalizácie miest, oživenia a dekontaminácie opustených priemyselných lokalít (vrátane oblastí, ktoré prechádzajú zmenou), zníženia znečistenia ovzdušia a podpory opatrení na zníženie hluku. Špecifický cieľ č. 4.3.1 Zlepšenie environmentálnych aspektov v mestách a mestských oblastiach prostredníctvom budovania prvkov zelenej infraštruktúry a adaptáciou urbanizovaného prostredia na zmenu klímy ako aj zavádzaním systémových prvkov znižovania znečistenia ovzdušia a hluku.	Špecifický cieľ sa ťažiskovo sústreďuje na budovanie prvkov zelenej infraštruktúry, ako aj na zavádzanie systémových prvkov znižovania znečistenia ovzdušia a hluku. V rámci PUM TTSK boli v súvislosti s ŠC 4.3.1 navrhnuté tieto ciele: <u>Zvýšenie kvality života v mestách</u> - 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.
Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030 (Aurex spol. s r.o., 2015)	Nie sú tu definované konkrétne ciele z hľadiska ŽP ani ciele venované zdravotným aspektom; v generele sú definované nasledujúce odporučenia týkajúce sa životného prostredia: 3.H.1. Odporúčania pre rozvoj dopravnej infraštruktúry - Pri rozvoji všetkých druhov dopráv minimalizovať možné zábery poľnohospodárskych pozemkov a lesných pozemkov.	Ide o odporučenie, ktoré sú principiálne v súlade so strategickými a špecifickými cieľmi predmetného PUM TTSK. Územný generel dopravy TTSK obsahuje vo vzťahu k PUM TTSK v prvom rade významné množstvo dôležitých podnetov v zmysle faktických a aktuálnych informácií obsiahnutých v analytickej časti PUM TTSK. Územný generel dopravy TTSK vo svojej návrhovej časti ďalej stanovuje konkrétne lokalizované priority pre ďalší postup rozvoja dopravnej infraštruktúry kraja, ktoré sú podnetné z hľadiska vytvárania PUM TTSK.

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
	- Rešpektovať a chrániť oblasti prirodzenej akumulácie vôd, akými sú najmä zdroje podzemných pitných vôd, minerálnych a geotermálnych vôd. V záujme ochrany chránených vodohospodárskych oblastí, najmä CHVO Žitný ostrov, prioritne zabezpečiť prevenciu a predchádzanie vzniku znečistenia podzemných vôd. - Navrhované stavebné zásahy dopravnej infraštruktúry citlivo umiestňovať do krajiny v záujme ochrany krajinného obrazu, najmä v charakteristických krajinných scenériách a v lokalitách historických krajinných štruktúr. - Podporovať výsadbu líniovej sprievodnej zelene pozdĺž sietí dopravnej infraštruktúry a realizovať výsadbu ochrannej a izolačnej zelene pozdĺž plánovaných železničných tratí a úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest všetkých tried. - Podporiť rozvoj hromadných druhov dopravy ako šetrných foriem dopravy vo vzťahu ku životnému prostrediu s ohľadom na rozvoj cestovného ruchu a turizmu.	
Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji	2.4 Realizácia doplnkovej cyklistickej Infraštruktúry: 2.4.9 Aleje pozdĺž cyklotrás a zeleň na verejných priestranstvách	Podpora cyklodopravy môže mať obecne pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy a z toho vyplývajúce zníženie negatívnych vplyvov na verejné zdravie a životné prostredie. Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji má priamy vzťah k PUM TTSK, resp. ponúka konkrétne podnety hneď pre niekoľko špecifických cieľov definovaných v rámci

Názov koncepcie	Relevantný cieľ	Komentár
(Slovenský cykloklub, o.z., február 2018)		jednotlivých oblastí zmien a strategických cieľov týkajúcich sa cyklodopravy a cyklistickej infraštruktúry v PUM TTSK. PUM TTSK problematiku cyklodopravy rieši v značnom rozsahu a poukazuje v tomto ohľade na významné rezervy kraja. PUM TTSK definuje v tejto oblasti nasledujúce konkrétne strategické a špecifické ciele: <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu</u> - Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami, - Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov, - Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru. <u>Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu</u> - Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí, - Dobudovanie spojitej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení, - Podpora vzniku bikesharingu v mestách. <u>Znížiť záťaž komunikačnej siete</u> - Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov. <u>Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy</u> - Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami, - Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasť zdravého životného štýlu. <u>Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov</u> - Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu. <u>Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba</u> - Podpora zavádzania bikesharingu v mestách. *Cyklistickú infraštruktúru na území Trnavského samosprávneho kraja nie je možné v súčasnosti hodnotiť ako fungujúci celok. Na prevažnej väčšine riešeného územia nie sú vybudované medzimestské cyklotrasy v takej hustote, aby zaistili bezpečnú cyklodopravu. Výsledkom analýzy dostupnosti v rámci PUM TTSK sú definované tri oblasti, v rámci ktorých sú sídla koncentrované vo*

Názov koncepcie	Relevantný cieľ*	Komentár
		vhodnej vzdialenosti pre každodennú cyklodopravu. Delenie TTSK na oblasti z hľadiska riešenia cyklodopravy: *a) sever: Skalica – Holíč – Gbely – Šaštín-Stráže – Senica;* *b) stred: Piešťany – Hlohovec-Leopoldov – Sereď – Galanta – Trnava a* *c) juh: Šamorín – Dunajská Streda – Gabčíkovo – Veľký Meder.*
Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhlásený Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (Aurex spol. s r.o., december 2014)	Základná priorita: Zachovanie celkovej priestorovej ekologickej stability krajiny ako základnej komplexnej podmienky zachovania genofondu, biologickej rôznorodosti, rovnováhy, pružnosti a prirodzeného fungovania ekosystémov a tým aj podmienok prirodzenej produkčnej schopnosti krajiny a ochrana a racionálne využívanie prírodných zdrojov.	Územný plán veľkého územného celku TTSK má priamy vzťah k PUM TTSK, predovšetkým z hľadiska plánovania hlavných komunikácií cestnej aj železničnej dopravy na území kraja a z hľadiska navrhnutého systému prvkov ÚSES. Pri budovaní v rámci PUM TTSK navrhovanej dopravnej infraštruktúry môže potenciálne dochádzať k narušeniu konektivity krajiny a môže dôjsť tiež k zásahom do krajiny s vyššou prírodnou hodnotou či k zásahom do chránených území. Rešpektovanie prvkov ÚSES, chránených území a hľadanie najlepšieho technického riešenia každého jednotlivého dopravného zámeru umiesťovaného do krajiny musí byť preto neoddeliteľnou súčasťou plánovania a budovania dopravných koridorov.
Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnavy (MŽP SR, SHMÚ, 2013)	Opatrenia na zlepšenia kvality ovzdušia: Opatrenia v oblasti dopravy by mali byť zamerané na riešenie dopravy v meste vybudovaním severného obchvatu mesta Trnava a taktiež zabezpečiť plynulosť mestskej dopravy výstavbou okružných križovatiek, rekonštrukciou ciest a pod.	Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie mesta Trnavy uvádza dopravu ako jeden z významných zdrojov znečistenia ovzdušia. Doprava je podľa prieskumov najvýznamnejším činiteľom podieľajúcim sa na prekračovaní limitnej hodnoty pre PM_{10}. Program navrhuje konkrétne opatrenia za účelom znižovania znečistenia ovzdušia z dopravy pre mesto Trnava; konkrétne vybudovanie severného obchvatu mesta a zabezpečenie plynulosti mestskej dopravy výstavbou kruhových križovatiek a rekonštrukciou komunikácií. Vzťah programu k PUM TTSK je, vzhľadom k navrhnutým obecným opatreniam v zásobníku projektov(napr. Rekonštrukcia hlavných ulíc, Oprava miestnych komunikácií, Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek), priamy a je hodnotený ako významný.

*** Názov relevantného cieľa vr. jeho označenia zodpovedá názvu a označeniu v danom strategickom dokumente.**

IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOCH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA

IV. 1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne).

Samotný Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je členený do týchto častí: Zber dát, Prieskumy, Dopravné modelovanie, Analytická časť, Návrhová časť, Opatrení na ďalší rozvoj a implementáciu a Plán implementácie a monitorovania PUM. Ako samostatná časť bol v súvislosti s PUM TTSK spracovaný Plán dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja.

Časti PUM Zber dát, Prieskumy, Dopravné modelovanie a Analytická časť slúžili na účely spracovania Návrhovej časti PUM TTSK. V tejto kapitole je tak vykonané vyhodnotenie pravdepodobných významných environmentálnych vplyvov, najmä Návrhovej časti PUM TTSK na životné prostredie a verejné zdravie, vr. vplyvov sekundárnych, kumulatívnych, synergických, krátkodobých, dlhodobých, trvalých, dočasných, pozitívnych a negatívnych.

IV. 1. 1. Tabuľkové hodnotenie vplyvov na životné prostredie a zdravie

Nižšie uvedené tabuľkové hodnotenie Návrhovej časti PUM TTSK je vykonané na úrovni špecifických cieľov a ich relevantných opatrení, ktoré sú uvedené v zásobníku projektov PUM TTSK. Ich vyhodnotenie je vykonané pre jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia podľa nižšie uvedenej stupnice hodnotenia.

Tabuľka 23 Stupnice hodnotenia významnosti ovplyvnenia zložiek životného prostredia a verejného zdravia

Hodnota	Charakteristika vzťahu	Podrobnejšia špecifikácia vzťahu
+2	Potenciálne významne pozitívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne významne pozitívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
+1	Potenciálne mierne pozitívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne mierne pozitívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
0	Zanedbateľný vplyv, alebo bez vplyvu	Špecifický cieľ má zanedbateľný/žiadny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
-1	Potenciálne mierne negatívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne mierne negatívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia
-2	Potenciálne významne negatívny vplyv	Špecifický cieľ má potenciálne významne negatívny vplyv na definovanú zložku životného prostredia/verejného zdravia

Pozn.: V prípade identifikácie potenciálne významne negatívneho vplyvu (-2) je špecifický cieľ neakceptovateľný.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Podpora dostavby obchvatu miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach**	
Relevantné opatrenia	Južný obchvat Trnavy na ceste I/61; Západný obchvat Trnavy; Obchvat Holíča na ceste I/2 (čiastočne aj I/51); Obchvat Senice na cestách I/51 a II/500; Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia); Severný centrálny mestský okruh Hlohovca; Južný obchvat Piešťan; Obchvat Gabčíkova na ceste II/506; Obchvat Holíča na ceste I/2 – 2. etapa; Obchvat Jablonice na ceste I/51; Obchvat Kopčian na ceste I/2; Obchvat Kútov na ceste I/2; Obchvat Vrbového na ceste II/499; Obchvaty na ceste I/51 v úseku Bíňovce – Trnava; Severný obchvat Dunajskej Stredy; Juhozápadný obchvat Piešťan; Severný obchvat Skalice, 1. časť; Severný obchvat Skalice, 2. časť; Obchvat Zeleneč, Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou; Obchvat Matúškovo. Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Nízkoemisné zóny, Rozvoj dopravnej telematiky, Protihlukové opatrenia	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu, a prispeje tak ku zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách a obciach. Presun tranzitnej dopravy mimo centrá miest a obcí prispeje aj k zlepšeniu klimatických podmienok intravilánu, resp. prispeje k zmierneniu efektu tepelného ostrova miest a väčších obcí. Emisná záťaž bude presunutá do území navrhovaných kapacitných cestných stavieb, kde naopak lokálne dôjde ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia a klímu je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Pozitívne vplyvy realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení možno očakávať v oblasti znižovania hlukovej záťaže v intravilánoch priľahlých obcí, keď výstavba obchvatov spôsobí presun tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, a teda presun tranzitnej dopravy do extravilánu obcí, môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv aj na elimináciu prenosu vibrácií do chránenej zástavby v intravilánoch obcí spôsobenou ťažkou nákladnou dopravou. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe dostavby obchvatov miest a obcí patrí k cieľom, ktoré budú mať z dopravných opatrení najviac pozitívny vplyv z hľadiska imisnej záťaže a z hľadiska fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie). Ich realizácia umožní odviesť dopravu z veľmi zaťažených komunikácií prechádzajúcich veľkými mestami a intravilánmi obcí, čo môže mať potenciálne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie môže mať všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad výstavby obchvatov miest a obcí. Výstavbou obchvatov miest/obcí dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Pri kapacitných komunikáciách je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou vyvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade relevantných opatrení v podobe obchvatov miest/obcí plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možno mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Obchvat Senice, Obchvat Hlohovca, Južný a Severný obchvat Piešťan, Obchvat Gabčíkova a v neposlednom rade pri obchvatoch na komunikácii I/51 v úseku Bíňovce – Trnava. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vodné nádrže a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na stavby Severný obchvat Piešťan a Obchvat Skalice, 2. časť, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroje, a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby Obchvat Gabčíkova na ceste II/506 a Severný obchvat Dunajskej Stredy zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskej pôdy realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technického riešenia stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov. Možno ale do určitej miery minimalizovať zabratie pôdy vyššej kvality podľa triedy ochrany pôdy vhodným trasovaním obchvatu. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby obchvatu), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií dopravných líniových stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých obchvatov možno zabratie týchto pozemkov minimalizovať. Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Obchvatu Senice a Severného obchvatu Dunajskej Stredy. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Podpora dostavby obchvatu miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach**	
Relevantné opatrenia	Južný obchvat Trnavy na ceste I/61; Západný obchvat Trnavy; Obchvat Holíča na ceste I/2 (čiastočne aj I/51); Obchvat Senice na cestách I/51 a II/500; Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia); Severný centrálny mestský okruh Hlohovca; Južný obchvat Piešťan; Obchvat Gabčíkova na ceste II/506; Obchvat Holíča na ceste I/2 – 2. etapa; Obchvat Jablonice na ceste I/51; Obchvat Kopčian na ceste I/2; Obchvat Kútov na ceste I/2; Obchvat Vrbového na ceste II/499; Obchvaty na ceste I/51 v úseku Bíňovce – Trnava; Severný obchvat Dunajskej Stredy; Juhozápadný obchvat Piešťan; Severný obchvat Skalice, 1. časť; Severný obchvat Skalice, 2. časť; Obchvat Zeleneč, Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou; Obchvat Matúškovo. Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Nízkoemisné zóny, Rozvoj dopravnej telematiky, Protihlukové opatrenia	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri väčšine relevantných opatrení, okrem Obchvatu Kútov na ceste I/2, bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V rámci Obchvatu Kútov na ceste I/2 dôjde ku konfliktu s chráneným ložiskovým územím (Kúty – lignit, Kúty – horľavý zemný plyn). 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe obchvatov predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné dopravné líniové stavby potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred kolíziami s vozidlami na kapacitných komunikáciách (diaľnice, rýchlostné cesty) je možné zabezpečiť realizáciou oplotenia. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť, je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. obchvatov ale ide prevažne o líniové stavby na periférіách zastavaných oblastí, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny nebýva taký významný ako pri výstavbe vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich obchvatov: Južný obchvat Piešťan, ktorý vedie cez Chránený areál Sĺňava (Maloplošné chránené územia) a v blízkosti CHVÚ Sĺňava, a Obchvat Jablonice na ceste I/51, ktorý vedie cez ÚEV Horný tok Myjavy. Pri stavbe Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia) nemožno vylúčiť potenciálne ovplyvnenie blízke ÚEV Váh pri Hlohovci. Ďalej pri stavbe Obchvat Gabčíkova na ceste II/506 nemožno vylúčiť ovplyvnenie ÚEV Čiližské močiare. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V prípade konfliktov stavieb z relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Podpora dostavby obchvatu miest – zníženie tranzitnej dopravy v mestách a obciach**	
Relevantné opatrenia	Južný obchvat Trnavy na ceste I/61; Západný obchvat Trnavy; Obchvat Holíča na ceste I/2 (čiastočne aj I/51); Obchvat Senice na cestách I/51 a II/500; Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia); Severný centrálny mestský okruh Hlohovca; Južný obchvat Piešťan; Obchvat Gabčíkova na ceste II/506; Obchvat Holíča na ceste I/2 – 2. etapa; Obchvat Jablonice na ceste I/51; Obchvat Kopčian na ceste I/2; Obchvat Kútov na ceste I/2; Obchvat Vrbového na ceste II/499; Obchvaty na ceste I/51 v úseku Bíňovce – Trnava; Severný obchvat Dunajskej Stredy; Juhozápadný obchvat Piešťan; Severný obchvat Skalice, 1. časť; Severný obchvat Skalice, 2. časť; Obchvat Zeleneč, Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou; Obchvat Matúškovo. Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Nízkoemisné zóny, Rozvoj dopravnej telematiky, Protihlukové opatrenia	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/environmentálne záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcich vyššie uvedených opatreniach ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť pri nasledujúcich stavbách: pri opatreniach Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia) sa nachádza sanovaná/rekultivovaná lokalita Hlohovec – olejové hospodárstvo OTC. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi a environmentálnej záťaže bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Na území Trnavského samosprávneho kraja sa nachádza 1396 nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, 2 pamiatkové rezervácie (Plavecký Peter a Trnava) a 5 pamiatkových zón (Hlohovec, Kopčany, Piešťany, Skalica a Sobotište). Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. Konkrétne konflikty navrhnutých stavieb s nehnuteľnými národnými kultúrnymi pamiatkami, pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami bude potrebné posúdiť v procese EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade identifikácie konfliktu konkrétneho návrhu uvedených stavieb s lokalitami archeologických nálezísk bude pred začatím stavebnej činnosti informovaný krajský pamiatkový úrad, ktorý vykonáva štátnu správu v oblasti archeológie podľa § 11 zákona č. 49/200 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia akceptovateľný.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante) BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Dostavba komunikačnej siete a zvýšenie bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun emisnej záťaže predovšetkým do územia novo navrhovaných cestných stavieb. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. Na druhej strane ale dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centrá miest a obcí prispeje aj k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia a klímu je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy dostavby komunikačnej siete v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku využitia kvalitnejších povrchov vozoviek v rámci rekonštrukcií, ďalej v dôsledku zaistenia plynulejšej dopravy, využitia dopravných telematických systémov a tiež v dôsledku zníženia intenzít dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, a teda presun tranzitnej dopravy do extravilánu obcí, môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv aj na prenos vibrácií do chránenej zástavby v intravilánoch obcí spôsobený ťažkou nákladnou dopravou. Nie je tiež vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení k zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné spracovať v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ zvýšenia bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia nehodovosti počas cestnej premávky. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) môže lokálne dôjsť k zhoršeniu podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné spracovať v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante) BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Pri kapacitných komunikáciách je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade relevantných opatrení v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri rekonštrukcii všetkých vyššie uvedených mostov a ďalej pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501 a Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná. Tieto stavby prekračujú vodné toky a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na stavbu Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná, ktorá zasahuje do územia ochranného pásma vodného zdroja a jej technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi, Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede a Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade napĺňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vodný režim.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade rekonštrukcií a modernizácií ciest sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade preložiek ciest, nových dopravných prepojení, nových obchvatov alebo úplne nových líniových dopravných stavieb. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Možno ale do určitej miery minimalizovať zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany vhodným trasovaním dopravných ciest. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby ciest a rekonštrukcie mostov), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií dopravných líniových stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba preložky cesty I/51 pri Trstíne; preložky cesty II/513 pri Hlohovci; cesty III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; preložky cesty II/500 pri Sobotišti; preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; preložky na ceste II/501; obchvatu Senice a severného obchvatu Dunajskej Stredy. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante) BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri väčšine relevantných opatrení, okrem realizácie preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže a preložky cesty I/51 pri Trstíne, bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V rámci preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže dôjde ku konfliktu s chráneným ložiskovým územím (Kúty – lignit, Kúty – horľavý zemný plyn, Gbely-Dubňanský sloj – lignit) a súčasťou realizácie preložky cesty I/51 pri Trstíne je stavba tunela. Stavba Preložka cesty II/513 pri Hlohovci sa nachádza v tesnej blízkosti aktívnej svahovej deformácie. Preložka cesty II/500 pri Sobotišti sa ďalej nachádza v tesnej blízkosti potenciálnej svahovej deformácie. V podrobnosti návrhu na úrovni projektu bude nutné viesť trasy uvedených stavieb mimo uvedené územia, prípadne bude nutné umiestnenie stavieb preveriť inžiniersko-geologickým prieskumom. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe preložiek, rekonštrukcií a modernizácií ciest predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je nutné príslušné relevantné opatrenia v podobe rekonštrukcií mostov vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred kolíziami s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné zabezpečiť realizáciou oplotenia. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť, je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení ide prevažne o rekonštrukcie, modernizácie či preložky existujúcich ciest, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny už pôsobí, vplyv teda nebude taký významný ako pri výstavbe vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie bezpečnosti existujúcej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta; Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante) BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: preložka cesty I/51 pri Trstíne, ktorá prechádza CHKO Malé Karpaty; preložka cesty II/513 pri Hlohovci, ktorá hraničí s PR Sedliská, ÚEV Sedliská a ÚEV Váh pri Hlohovci; preložka cesty II/500 pri Sobotišti prechádzajúca cez CHKO Biele Karpaty a preložka na ceste II/501, ktorá okrajovo pretína CHKO Malé Karpaty, preložka cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná, ktorá prechádza cez ÚEV Malý Dunaj a preložky na ceste II/501, ktoré sú v územnom prekryvu s ÚEV Kyseľová a Mníchova úboč. Pri stavbe Preložka cesty II/500 pri Sobotišti nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť ovplyvnenie ÚEV Uchánok. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V prípade konfliktov stavieb z relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Odpady/environmentálne záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií a rekonštrukcií ciest existujúcich budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcich vyššie uvedených opatreniach ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť pri nasledujúcich stavbách: pri opatrení Preložka cesty II/513 pri Hlohovci sa nachádza sanovaná/rekultivovaná lokalita Hlohovec – Jašter – ČS PHM; pri opatrení Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe sanovanej/rekultivovanej lokality Čáry – skládka KO. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi a environmentálnej záťaže bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno tak na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Na území Trnavského samosprávneho kraja sa nachádza 1396 nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, 2 pamiatkové rezervácie (Plavecký Peter a Trnava) a 5 pamiatkových zón (Hlohovec, Kopčany, Piešťany, Skalica a Sobotište). Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. Konkrétne konflikty navrhnutých stavieb s nehnuteľnými národnými kultúrnymi pamiatkami, pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami bude potrebné posúdiť v procese EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade identifikácie konfliktu konkrétneho návrhu uvedených stavieb s lokalitami archeologických nálezísk bude pred začatím stavebnej činnosti informovaný krajský pamiatkový úrad, ktorý vykonáva štátnu správu v oblasti archeológie podľa § 11 zákona č. 49/200 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Možno tak na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Dostavba komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Podpora dostavby nadradenej komunikačnej siete**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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 Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Dostavba nadradenej komunikačnej siete v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí presun emisnej záťaže predovšetkým do územia novo navrhovaných cestných stavieb. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. Na druhej strane ale dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centrá miest a obcí prispeje aj k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia a klímu je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy dostavby komunikačnej siete v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku použitia kvalitnejších povrchov v rámci budovania nových rýchlostných komunikácií, ďalej v dôsledku zaistenia plynulejšej dopravy dostavbou celého množstva nadradených komunikácií, v dôsledku zníženia intenzít dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí. V oblasti dopravy železničnej možno očakávať znižovanie hlukovej záťaže a pôsobenia vibrácií výstavbou kvalitných nových tratí a modernizáciou tratí existujúcich. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení (predovšetkým na poli dopravy železničnej) môže mať zanedbateľný až potenciálne významne pozitívny vplyv i na elimináciu prenosu vibrácií do chránenej zástavby miest a obcí. Nie je tiež vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení k zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ dostavba nadradenej komunikačnej siete v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, predovšetkým v zmysle presunu tranzitnej dopravy z intravilánov do extravilánov miest a obcí a tiež v zmysle modernizácie existujúcich železničných tratí. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno ale vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až významne pozitívny vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné spracovať v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe výstavby rýchlostných ciest a železničných koridorov a modernizácií existujúcich železničných tratí. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Pri kapacitných komunikáciách je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti vodnej dopravy (Vážske prístavy; Splavnenie Vážskej cesty; Vodná cesta Dunaj-Odra-Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja; Prioritný projekt č. 18. a pod.) a pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Tieto stavby prekračujú vodné toky a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na množstvo stavieb, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja, a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ide napríklad o stavby

		Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Stavby Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice, Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede, Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky, Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska, Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina, Železničná trať Pezinok – Smolenice ďalej zasahujú do CHVO Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí a výstavby infraštruktúry vodnej dopravy sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade úplne nových líniových dopravných stavieb. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Možno ale do určitej miery minimalizovať zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany vhodným trasovaním dopravných koridorov nadradenej komunikačnej siete. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby nových koridorov a infraštruktúry vodnej dopravy), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií dopravných líniových stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Novej cesty I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie: Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky je trasovaná cez ložisko nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) sa nachádza na území s výskytom OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej na území CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn a Ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn a na území CHLÚ Gbely-Dubňanský sloj – lignit, CHLÚ Gbely – ropa neparafinická a DP Gbely – ropa neparafinická, DP Gbely-Dubňanský sloj – lignit; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn a na území Ložiska nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska leží na území Ložiska nevyhradeného nerastu Čakany I. – štrky; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina leží na území CHLÚ Madunice – horľavý zemný plyn. K zásahom do horninového prostredia môže dochádzať tiež pri vyššie uvedených relevantných opatreniach v oblasti vodnej dopravy, keď dôjde k významnejším úpravám a zásahom do korýt vodných tokov (napr. prehĺbenie a úprava koryta Váhu v rámci realizácie Splavnenia Vážskej 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov či lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). V prípade realizácie zámerov súvisiacich s vodnou dopravou bude potenciálne ohrozená flóra i fauna vodných ekosystémov. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné dopravné líniové stavby potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred kolíziami s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné zabezpečiť realizáciou oplotenia. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť, je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri výstavbe nových líniových prvkov dopravnej infraštruktúry vo voľnej krajine.

		Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je konflikt s obzvlášť chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec hraničí s PR Sedliská, ÚEV Sedliská a ÚEV Váh pri Hlohovci; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty prechádza CHKO Malé Karpaty a ÚEV Kalaštovský potok; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je trasovaná presne pozdĺž hranice CHVÚ Lehnice; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina prechádza územím CHVÚ Úľanská mokraď a ďalej je trasa v priamom územnom konflikte s CHA Dedova jama; Železničná trať Pezinok – Smolenice je okrajovo v priamom územnom konflikte s CHA Všivavec; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie prechádza cez CHVÚ Úľanská mokraď; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce prechádza cez CHVÚ Úľanská mokraď; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska prechádza cez ÚEV Malý Dunaj; Moravská cyklomagistrála prechádza cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Kačenky, ÚEV Kútsky les, ÚEV Skalické alúvium Moravy a PP Kátovské rameno; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 prechádza cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie; Eurovelo 13 prechádza cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát; Eurovelo 6 prechádza cez CHVÚ Dunajské luhy. Pri stavbe Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu možno predpokladať potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy, priamy konflikt nebol identifikovaný. Stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie môže ďalej predstavovať potenciálne ovplyvnenie ÚEV Gbelský les. Pri stavbe Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť ovplyvnenie ÚEV Kazarka. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. Stavba Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce môže predstavovať potenciálne ovplyvnenie ÚEV Malý Dunaj a ÚEV Eliášovský les. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. Konflikt stavieb z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Všetky stavby na úseku vodnej dopravy predstavujú zo svojej podstaty minimálne zásah do prvkov ÚSES a VKP (korytá riek/kanálov). Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade výstavby nových líniových stavieb dopravnej infraštruktúry budú vplyvy významnejšieho charakteru. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, z údržby a prevádzky prístavov, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V tejto chvíli možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP S dochádza pri nasledujúcich vyššie uvedených opatreniach ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri opatreniach Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa; pri opatreniach Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty sa nachádza environmentálna záťaž – sanovaná/rekultivovaná lokalita Jablonica – depo a environmentálna záťaž Trnava – Rušňové depo; pri opatreniach Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž (PEZ) Veľké Blahovo – pri železničnej trati – skládka, PEZ Veľké Blahovo – za rómskou osadou – skládka a sanovaná/rekultivovaná lokalita Dolný Bar – Dolný Bar – skládka KO.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu**	
Špecifický cieľ	**Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov, a teda k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nepredstavuje uvedený špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení významné ovplyvnenie fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Plánované opatrenia môžu prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov, a teda k zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže mať už zo svojej podstaty potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšenie podielu pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Celkovo možno identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Voda	-1/+1	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Aj keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvatov miest/obcí a výstavby nových komunikácií nadradenej dopravnej siete ide o zanedbateľné veľkosti plôch. V súvislosti s niektorými uvedenými opatreniami možno tiež predpokladať zvýšenie podielu pešej dopravy a následné zníženie individuálnej automobilovej dopravy. Môžu tak byť eliminované riziká znečistenia vôd vplyvom cestnej dopravy. Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať potenciálne mierne negatívny až potenciálne mierne pozitívny vplyv. Uvedené relevantné opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	So zabratím poľnohospodárskej pôdy sa v súvislosti s naplňovaním vyššie uvedených relevantných opatrení primárne nepočíta, pretože prevažne ide o realizácie opatrení v zastavaných častiach miest a obcí. Výnimkou môže byť realizácia špecifického cieľa v podobe prepojenia medzi jednotlivými mestami a obcami. Pri týchto opatreniach ale nie je v tejto fáze projektových príprav známa presná lokalizácia. V týchto prípadoch pôjde o zásah do uvedených plôch zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti navrhnutého opatrenia. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií vyššie uvedených relevantných opatrení ohrozené aj lesné pozemky; myslené len v prípade opatrení typu prepojenia medzi jednotlivými mestami a obcami. Vhodným trasovaním uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu navrhnutých relevantných opatrení do horninového prostredia je potrebné zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. V súvislosti s realizáciou uvedených relevantných opatrení možno očakávať nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Akákoľvek výstavba všeobecne predstavuje určitú disturbanciu pre miestnu flóru a faunu, aj keď hovoríme o intravilánoch miest/obcí. Vyššie uvedené relevantné opatrenia predstavujú minimálny, skôr zanedbateľný zásah pre prítomné živočíšne a rastlinné druhy. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení bude dopad v podobe fragmentácie krajiny minimálny, pretože väčšina opatrení sa uskutoční v intravilánoch miest a obcí. Len navrhnuté opatrenia typu prepojenia medzi jednotlivými mestami a obcami môžu mať potenciálne mierne negatívny vplyv na estetické meradlo krajiny a na celkové vnímanie potenciálne dotknutej krajiny. Možno však identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Pri vyššie uvedených navrhnutých relevantných opatreniach je riziko konfliktu s vyššie uvedenými lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z. z. nepravdepodobné, teda zanedbateľné/nulové. Na strane bezpečnosti však bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu dobudovania kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov budú vplyvy súvisiace so vznikom odpadov podľa predpokladov zanedbateľného charakteru. Nekontaminovanú zeminu je v priebehu výstavby možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv trás pre peších, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Po upresnení vedenia jednotlivých peších trás bude nutné preveriť konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu**	
Špecifický cieľ	**Budovanie bezpečnej siete peších trás v mestách a prepojenie medzi jednotlivými mestami a obcami**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Po upresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné konflikty s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu**	
Špecifický cieľ	**Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov**	
Relevantné opatrenia	Bezpečné priechody Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0	Špecifický cieľ „Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu bezpečných prvkov pri sieti peších trás, a na druhej strane teda k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový.
Hluk a vibrácie	0	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ „Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu bezpečných prvkov pri sieti peších trás, a na druhej strane teda k zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ „Budovanie bezpečných priechodov pre chodcov“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy a minimálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšenie bezpečnosti pešej dopravy by malo mať pozitívny vplyv z hľadiska zníženia dopravných nehôd, teda potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu budovania bezpečných priechodov považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bezpečných priechodov irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V priebehu realizácie relevantných opatrení možno očakávať vznik bežných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv priechodov pre chodcov, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Vplyv možno označiť za zanedbateľný.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bezpečných priechodov irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu**	
Špecifický cieľ	**Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ „Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru – rozširovanie peších zón, zvýšenie kvality mestského mobiliára“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli na strane jednej prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších nadväzujúcich prvkov, a na druhej strane teda k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ „Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru – rozširovanie peších zón, zvýšenie kvality mestského mobiliára“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane rozšírenia peších zón a ďalších nadväzujúcich prvkov, a na druhej strane teda k zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý bude skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ „Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru – rozširovanie peších zón, zvýšenie kvality mestského mobiliára“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty minimálne priamy mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšenie podielu pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať teoreticky mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, tiež zvyšovania kvality verejného priestoru bude mať pozitívny vplyv na duševné zdravie obyvateľov v dôsledku zvýšenia kvality života a nárastu pocitu pohody (well being).
Voda	0	Budovaním vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Aj keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvatov miest/obcí a výstavby nových komunikácií nadradenej dopravnej siete ide o zanedbateľné veľkosti plôch. V prípade realizácie opatrení prekračujúcich vodné toky bude nutné ich prípadný vplyv na vody minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska ochrany vôd je nutné upozorniť na prípadné zásahy do územia ochranného pásma vodného zdroja. V každom jednotlivom prípade je pri možnom konflikte s vodami nutné postupovať v súlade so zákonom č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	0	So zabratím poľnohospodárskej pôdy sa v súvislosti s naplňovaním vyššie uvedených relevantných opatrení (dobudovanie kvalitnej a bezpečnej siete peších trás, rozšírenie a úprava pešej zóny, optimalizácia peších trás na území) primárne nepočíta, pretože prevažne ide o realizácie opatrení v zastavaných častiach miest a obcí. Pri výstavbe vyššie uvedených relevantných opatrení existuje vždy určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť, možno mu ale účinnými technickými opatreniami navrhnutými na základe podrobnej projektovej dokumentácie úspešne predchádzať. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať vplyv zanedbateľný.
Lesné pozemky	0	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení sa ohrozenie lesných pozemkov nepredpokladá. Celkovo možno mieru vplyvu na lesné pozemky hodnotiť ako zanedbateľnú.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu navrhnutých relevantných opatrení do horninového prostredia je potrebné zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Podľa charakteru a lokalizácie (intravilány miest a obcí) vyššie uvedených relevantných opatrení možno očakávať nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Akákoľvek výstavba všeobecne predstavuje určitú disturbanciu pre miestnu flóru a faunu, aj keď hovoríme o intravilánoch miest/obcí. Vyššie uvedené relevantné opatrenia predstavujú minimálny, skôr zanedbateľný zásah pre prítomné živočíšne a rastlinné druhy. Prípadný vopred predikovaný negatívny dopad výstavby týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu projektovej prípravy, ktorá bude v každom jednotlivom prípade navrhnutá v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení bude dopad na krajinu nulový, pretože opatrenia sa uskutočnia v intravilánoch miest a obcí, kde budú citlivo zapojené do mestského rázu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pri vyššie uvedených navrhnutých relevantných opatreniach je riziko konfliktu s lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z. z. nepravdepodobné, teda zanedbateľné/nulové. Možný potenciálny konflikt trás pre peších v rámci vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami (v intravilánoch miest a obcí) je nutné posúdiť v každom jednotlivom prípade v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre pešiu dopravu**	
Špecifický cieľ	**Podpora zvyšovania kvality verejného priestoru**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine výstavba všetkých nových stavieb dopravnej infraštruktúry; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení budú tieto vplyvy podľa predpokladov zanedbateľného charakteru. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv trás pre peších, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Vplyv bol vyhodnotený ako zanedbateľný.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu**	
Špecifický cieľ	**Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí**	
Relevantné opatrenia	Medzimestské cyklotrasy: Drahovce – Madunice; Koplotovce – Madunice; Madunice – Leopoldov; Hlohovec – Sereď; Trnava – Zavar; Zavar – Šúrovce; Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice; Holíč – Skalica; Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti; Galanta mesto – m. č. Javorinka; Galanta mesto – m. č. Nebojsa; Galanta mesto – mestská č. Hody; Trnava – Smolenice; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava; Trnava – Ružindol; Trnava – Jaslovské Bohunice; Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince; Piešťany – Vrbové; Krakovany – Dubovany; Kyselica – Gabčíkovo; Gbely – Petrova Ves; Holíč – Šaštín-Stráže; Senica – Myjava; Skalica – Senica a prepojenie Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Dostavba medzimestských cyklotrás v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás medzi mestami a obcami vrátane ďalších nadväzujúcich prvkov, ako napr. dostatočné kapacitné parkovanie pre cyklistov, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vzhľadom na to, že ide skôr o nepriamy vplyv, možno identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy dostavby medzimestských cyklotrás v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklodopravy. Vzhľadom na to, že ide skôr o nepriamy vplyv, možno identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ podpory vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónu do plánovania cyklodopravy) v podobe dostavby medzimestských cyklotrás bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Teoreticky možné zvýšenie podielu cyklodopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možno identifikovať nulový až potenciálne významne pozitívny vplyv, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie medzimestských cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. V prípade relevantných opatrení v podobe cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim napríklad pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti (vodné dielo Gabčíkovo a Dunaj); Kyselica – Gabčíkovo; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava (prekračuje Trnavské rybníky); Senica – Myjava (prekračuje rieku Myjavu). Tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásov vodných zdrojov, keď technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia vo významne menšom rozsahu než v prípade výstavby nových dopravných stavieb líniového charakteru, nových obchvatov alebo železničných koridorov. Napriek tomu nemožno vylúčiť mierne negatívny vplyv najmä v priebehu realizácie cyklotrás. Celkovo bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôde sú vo všeobecnej rovine realizácií nových cyklotrás ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Vzhľadom na charakter uvedených stavieb možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby medzimestských cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V súvislosti s uvedenými opatreniami sa nepredpokladá významné ovplyvnenie krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na krajinu.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu**	
Špecifický cieľ	**Podpora vzájomného prepojenia miest a obcí**	
Relevantné opatrenia	Medzimestské cyklotrasy: Drahovce – Madunice; Koplotovce – Madunice; Madunice – Leopoldov; Hlohovec – Sereď; Trnava – Zavar; Zavar – Šúrovce; Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice; Holíč – Skalica; Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti; Galanta mesto – m. č. Javorinka; Galanta mesto – m. č. Nebojsa; Galanta mesto – mestská č. Hody; Trnava – Smolenice; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava; Trnava – Ružindol; Trnava – Jaslovské Bohunice; Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince; Piešťany – Vrbové; Krakovany – Dubovany; Kyselica – Gabčíkovo; Gbely – Petrova Ves; Holíč – Šaštín-Stráže; Senica – Myjava; Skalica – Senica a prepojenie Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: krátke prepojenie Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 prechádza cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát; cyklotrasa Dobrohošť – Dunakiliti je vedená cez CHKO Dunajské luhy, CHVÚ Dunajské luhy; cyklotrasa Trnava – Smolenice prebieha po hranici CHKO Malé Karpaty a cez CHA Lošonský háj; cyklotrasa Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava križuje CHVÚ Úľanská mokraď a CHA Trnavské rybníky; cyklotrasa Senica – Myjava zasahuje do ÚEV Horný tok Myjavy, PP Rieka Myjava. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V prípade konfliktov cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy. V prípade výstavby medzimestských cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť na terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu**	
Špecifický cieľ	**Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení**	
Relevantné opatrenia	Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6 Napojenie sídla na cyklomagistrálu: Vážska cyklomagistrála – Trnava; Vážska cyklomagistrála – Galanta; Vážska cyklomagistrála – Hlohovec; Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot; Moravská cyklomagistrála – Gbely; Moravská cyklotrasa – Kúty; Moravská cyklomagistrála – Senica; Eurovelo 6 – Dunajská Streda; Eurovelo 6 – Gabčíkovo; Malý Dunaj – Dunajská Streda Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku dobudovania súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklodopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ dobudovania súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Teoreticky možné zvýšenie podielu cyklodopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie cyklomagistrál a ich napojení. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade relevantných opatrení v podobe cyklomagistrál plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim napríklad pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 6. Tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov, keď technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti stavieb. V prípade výstavby cyklomagistrál a ich napojení sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia vo významne menšom rozsahu než napríklad v prípade výstavby nových dopravných stavieb líniového charakteru, nových obchvatov alebo železničných koridorov. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení cyklomagistrál sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných ciest. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia vo fáze výstavby zámerov, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií nových cyklomagistrál a ich napojení ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Vzhľadom na charakter uvedených stavieb možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklomagistrál a ich napojení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vplyvy jednotlivých cyklomagistrál (predovšetkým tých vedúcich územiami obzvlášť chránenými či v ich blízkosti) na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu**	
Špecifický cieľ	**Dobudovanie súvislej siete cyklotrás, rýchlych, priamych a bezpečných spojení**	
Relevantné opatrenia	Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6 Napojenie sídla na cyklomagistrálu: Vážska cyklomagistrála – Trnava; Vážska cyklomagistrála – Galanta; Vážska cyklomagistrála – Hlohovec; Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot; Moravská cyklomagistrála – Gbely; Moravská cyklotrasa – Kúty; Moravská cyklomagistrála – Senica; Eurovelo 6 – Dunajská Streda; Eurovelo 6 – Gabčíkovo; Malý Dunaj – Dunajská Streda Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení prevažne ide o cyklomagistrály, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny nebude zďaleka taký významný ako napríklad pri výstavbe dopravných líniových koridorov vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných cyklomagistrál, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnymi migračnými priepustkami a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Moravská cyklomagistrála vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Kačenky, ÚEV Kútsky les, ÚEV Skalické alúvium Moravy, PP Kátovské rameno; cyklotrasa Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát; cyklotrasa vedie cez CHVÚ Dunajské luhy. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V prípade konfliktov cyklomagistrál z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných cyklomagistrál, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnymi priepustkami pri budovaní premostení a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých cyklomagistrál.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby cyklomagistrál budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť na terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklomagistrál, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia až na jedno opatrenie uvedené nižšie nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. Navrhnuté opatrenie Moravská cyklomagistrála prechádza územím Pamiatkovej zóny Kopčany. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu**	
Špecifický cieľ	**Podpora vzniku bikesharingu v mestách**	
Relevantné opatrenia	Systém zdieľania bicyklov – bikesharing systém; Údržba povrchov; Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu; Realizácia rekreačných cyklotrás Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Podpora vzniku bikesharingu v mestách Trnavského samosprávneho kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým a môže teoreticky prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy v mestách Trnavského samosprávneho kraja, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery využitia vytvoreného bikesharing systému obyvateľmi jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku podpory vzniku bikesharingu v mestách Trnavského samosprávneho kraja možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklodopravy v intravilánoch miest. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery využitia vytvoreného bikesharing systému obyvateľmi jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ podpora vzniku bikesharingu v mestách Trnavského samosprávneho kraja bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Teoreticky možné zvýšenie podielu cyklodopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, či už z hľadiska fyzického, či duševného zdravia. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívne až významne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu bikesharing systém na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu budovania bike sharing systémov na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu bikesharing systém na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bikesharing systémov na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bikesharing systémov na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bikesharing systémov na území miest irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu budovania bikesharing systémov na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V priebehu realizácie relevantných opatrení možno očakávať vznik bežných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky bikesharing systémov na území miest možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv možno označiť za zanedbateľný.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s podporou vzniku bikesharingu možno predpokladať zanedbateľný vplyv na uvedené charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Modernizácia železničnej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže ale dôjsť k zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných na miestach TIOP. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Zároveň modernizácia železničnej infraštruktúry môže významnou mierou prispieť k zníženiu hlukovej záťaže zo železničnej dopravy. Lokálne však nemožno vylúčiť zvýšenie hlukovej záťaže na miestach TIOP. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Zároveň modernizácia železničnej infraštruktúry môže významnou mierou prispieť k zníženiu hlukovej záťaže zo železničnej dopravy, a znížiť tak riziko pre verejné zdravie obyvateľov. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno ale vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, napr. modernizácia existujúcich železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja (napr. pri opatrení Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov, TIOP Veľký Meder zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody, ktorý bude priamy.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných stavieb. V prípade realizácie prestupných uzlov a terminálov VHD TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný, výnimkou sú TIOP Cífer, Senica, Smolenice, Veľký Meder a Leopoldov, kde sa zásah do poľnohospodárskej pôdy predpokladá. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov a vhodnou lokáciou ďalších dopravných stavieb. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne negatívny vplyv, ktorý bude priamy.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Modernizácia železničnej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácie železničných tratí: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa podpory rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn, Kúty – lignit; opatrenie TIOP Kúty leží tiež na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; TIOP Kvetoslav leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn a na území ložiska nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina leží na území CHLÚ Madunice – horľavý zemný plyn. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje menej významný zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov či lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia TIOP, Prestupné uzly a terminály VHD. Pri opatreniach líniového typu, ako je výstavba nových železničných tratí a modernizácia existujúcich železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné železničné koridory potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri výstavbe nových železničných koridorov (trať č. 120) vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným trasovaním, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. dostatočne dimenzovanými podchodmi a priepustkami a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a navyše sú lokalizované do zastavaných častí miest či na ich okraje (TIOP, Prestupné uzly a terminály VHD). Celkovo je tak možné priamy vplyv relevantných opatrení na krajinu a krajinný ráz považovať za potenciálne mierne negatívny až nulový. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Modernizácia železničnej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Mnoho navrhnutých opatrení nemá líniový charakter a nachádza sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. Potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je trasovaná presne pozdĺž hranice CHVÚ Lehnice; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina prechádza územím CHVÚ Úľanská mokraď a ďalej je trasa v priamom územnom konflikte s CHA Dedova jama. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach obchránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov. Vplyv relevantných opatrení na definované zložky životného prostredia možno charakterizovať ako priamy.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Najväčší vplyv bude v tomto ohľade spôsobený realizáciou Vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina, v prípade modernizácií existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie uvedených opatrení dopravnej infraštruktúry budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv železničných tratí a nových plôch dopravnej infraštruktúry, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcich opatreniach ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri TIOP Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa; pri opatrení Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž (PEZ) Veľké Blahovo – pri železničnej trati – skládka, PEZ Veľké Blahovo – za rómskou osadou – skládka a sanovaná/rekultivovaná lokalita Dolný Bar – Dolný Bar – skládka KO.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Na strane bezpečnosti bol definovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na definované charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD**	
Relevantné opatrenia	Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Riešenie nástupísk podchodmi pri projektoch: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate. Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ zvýšenia dostupnosti železničných zastávok (z hľadiska neprístupnosti a tiež z hľadiska ich umiestenia) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania železničnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v záujmových lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok (z hľadiska neprístupnosti a tiež z hľadiska ich umiestenia) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech železničnej dopravy. Zároveň obnovou železničných tratí budú obnovené aj zdroje hluku v daných lokalitách, ktoré môžu prispieť k zvýšeniu celkovej hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o vplyv priamy i nepriamy. Vyhodnotenie vplyvov stavieb železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Špecifický cieľ zvýšenia dostupnosti železničných zastávok môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Zároveň obnovou železničných tratí budú obnovené aj zdroje hluku v daných lokalitách, ktoré môžu prispieť k zvýšeniu celkovej hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o vplyv priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe obnovy a modernizácie železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk. Časť navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už na začiatku značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Realizáciou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich opatrení: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Tieto stavby prekračujú vodné toky a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja (napr. opatrenie Železničná trať Pezinok – Smolenice). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo a Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácie železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad opatrení obnovy železničných tratí. V prípade opatrení Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním železničných tratí. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení nasledujúcich zámerov: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR a Železničná trať Pezinok – Smolenice. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD**	
Relevantné opatrenia	Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Riešenie nástupísk podchodmi pri projektoch: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate. Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; opatrenie Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická a Šamorín I. – horľavý zemný plyn. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Časť navrhnutých opatrení nie je líniového charakteru (Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate). Pri opatreniach líniového typu, ako je obnova a modernizácia železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je potrebné príslušné modernizované i obnovené železniční koridory vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obnovy a modernizácie železničných tratí je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri obnove železničných tratí. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. dostatočne dimenzovanými podchodmi a priepustkami a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a navyše sú lokalizované do zastavaných častí miest/obcí či na ich okraje (Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate), preto je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Časť navrhnutých opatrení má líniový charakter a možno tu vidieť priamy potenciálne mierne negatívny vplyv (obnova a modernizácia železničných tratí vrátane nástupísk a zastávok). Časť opatrení nie je líniového charakteru (opatrenia typu rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich) a nachádza sa na území zastavaných častí miest/obcí či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. Priamy územný konflikt s riešenými lokalitami bol identifikovaný pri nasledujúcich opatreniach: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo (CHA – Konopiská, ÚEV Konopiská) a Železničná trať Pezinok – Smolenice (CHA Všivavec). Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie dostupnosti železničných zastávok VOD**	
Relevantné opatrenia	Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Riešenie nástupísk podchodmi pri projektoch: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate. Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade obnovy a modernizácie existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie opatrení typu „Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate dopravnej infraštruktúry“ budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv nástupísk/zastávok a železničných tratí, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri opatrení Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Cerová – skládka KO Brezina a uzatvorená skládka nezrekultivovaná Výmol-Záhumnie.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Na strane bezpečnosti bol definovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na definované charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke**	
Relevantné opatrenia	Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+2	Zvýšenie preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke formou vymedzených jazdných pruhov, preferencia vozidiel VHD na križovatkách a pod. v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým, teda mäkkým. Môže teoreticky prispieť k zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne k zvýšeniu podielu využitia verejnej dopravy v mestách Trnavského kraja, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trnavského kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne v závislosti od miery pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku zvýšenia preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke formou vymedzených jazdných pruhov, preferencie vozidiel VHD na križovatkách a pod. možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej v mestách Trnavského kraja. Tomuto cieľovému efektu by samozrejme predchádzali opatrenia typu Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne v závislosti od miery pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke v mestách Trnavského samosprávneho kraja by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých svojím charakterom skôr systémových (mäkkých) opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest možné považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov/starých ekologických záťaží je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R**	
Relevantné opatrenia	P + R (Park and Ride), B + R (Bike and Ride) a K + R (Kiss and Ride) Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Špecifický cieľ vybudovania prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy na území miest/obcí. Vplyvom výstavby P + R a TIOP však môže dôjsť k lokálnemu zvýšeniu emisnej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa vybudovania prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Vplyvom výstavby P + R a TIOP však môže dôjsť k lokálnemu zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ vybudovania prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Tiež možno očakávať lokálne zvýšenie hlukovej a emisnej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. opatrení parkovísk typu P + R (Park and Ride) a K + R (Kiss and Ride). Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, navyše v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov a TIOP Veľký Meder zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak možné v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P + R (Park and Ride) a K + R (Kiss and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný, výnimkou sú TIOP Cífer, Senica, Smolenice, Veľký Meder a Leopoldov, kde sa určitý zásah do poľnohospodárskej pôdy predpokladá. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol pri vyššie uvedených relevantných opatreniach identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie pri jednotlivých relevantných opatreniach. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R**	
Relevantné opatrenia	P + R (Park and Ride), B + R (Bike and Ride) a K + R (Kiss and Ride) Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri väčšine relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: opatrenie TIOP Kúty leží na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; TIOP Kvetoslav leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia parkovísk, TIOP, Prestupné uzly a terminály VHD. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktorá je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Pôjde o priamy vplyv. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácie existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie uvedených opatrení dopravnej infraštruktúry budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv prestupných uzlov a terminálov, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri TIOP Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality infraštruktúry pre verejnú dopravu vrátane železničnej**	
Špecifický cieľ	**Vybudovanie prestupných uzlov vrátane parkovísk typu P + R**	
Relevantné opatrenia	P + R (Park and Ride), B + R (Bike and Ride) a K + R (Kiss and Ride) Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Vážske prístavy: P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Špecifický cieľ podpory rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vplyvom výstavby TIOP však môže dôjsť k lokálnemu zvýšeniu emisnej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa podpory rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Vplyvom výstavby P + R a TIOP však môže dôjsť k lokálnemu zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Tiež možno očakávať lokálne zvýšenie hlukovej a emisnej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, napr. modernizácia existujúcich železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk. Celý rad navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja (napr. pri opatrení Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov, TIOP Veľký Meder a Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Vážske prístavy: P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných stavieb. V prípade realizácie prestupných uzlov a terminálov VHD TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný, výnimkou sú TIOP Cífer, Senica, Smolenice, Veľký Meder a Leopoldov, kde sa určitý zásah do poľnohospodárskej pôdy predpokladá. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov a vhodnou lokáciou ďalších dopravných stavieb. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokácií navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácie železničných tratí: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa podpory rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn, Kúty – lignit; opatrenie TIOP Kúty leží tiež na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; TIOP Kvetoslav leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej v CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn a na území ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn a na území ložiska nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina leží na území CHLÚ Madunice – horľavý zemný plyn. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje menej významný zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrenia TIOP, Prestupné uzly a terminály VHD. Pri opatreniach líniového typu, ako je výstavba nových železničných tratí a modernizácia existujúcich železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné železničné koridory potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Vážske prístavy: P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri výstavbe nových železničných koridorov (trať č. 120) vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným trasovaním, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. dostatočne dimenzovanými nadchodmi/podchodmi a priepustkami a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a navyše sú lokalizované do zastavaných častí miest či na ich okraje (TIOP, Prestupné uzly a terminály VHD), preto je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Väčšina navrhnutých opatrení nemá líniový charakter a nachádza sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je trasovaná presne pozdĺž hranice CHVÚ Lehnice; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina prechádza územím CHVÚ Úľanská mokraď a ďalej je trasa v priamom územnom konflikte s CHA Dedova jama. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami (napr. opatrenie Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom)) je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Najväčší vplyv bude v tomto ohľade spôsobený realizáciou Vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina, v prípade modernizácií existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie opatrení typu TIOP a prestupných terminálov VHD budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv železničných tratí a nových plôch dopravnej infraštruktúry, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcich opatreniach ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri TIOP Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa; pri opatrení Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž (PEZ) Veľké Blahovo – pri železničnej trati – skládka, PEZ Veľké Blahovo – za rómskou osadou – skládka a sanovaná/rekultivovaná lokalita Dolný Bar – Dolný Bar – skládka KO.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Vážske prístavy: P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu**	
Relevantné opatrenia	Osobný prístav Piešťany; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Prekladisko Gabčíkovo na Dunaji; Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhe a Morave; Vážske prístavy: P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže miestami spôsobiť presun emisnej záťaže do územia novo navrhovaných opatrení. Lokálne teda môže dôjsť k zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných vodnou dopravou. Na druhej strane ale môže dôjsť k navýšeniu podielu využívania vodnej dopravy, či už osobnej alebo nákladnej, a tým k zníženiu podielu dopravy automobilovej. To finálne prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách a obciach. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení možno v oblasti znižovania hlukovej záťaže súhrnne očakávať v dôsledku použitia kvalitnejších povrchov v rámci budovania nových rýchlostných komunikácií, ďalej v dôsledku zaistenia plynulejšej dopravy dostavbou celého množstva nadradených komunikácií, v dôsledku možného zníženia podielu osobnej i nákladnej automobilovej dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí. Nie je tiež vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení k zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ podpory výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať prevažujúci pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, predovšetkým v zmysle ponuky ekologickejšieho spôsobu dopravy, a to tak osobnej, ako aj nákladnej. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno ale vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Voda	-1	Možné riziká pre vodný režim možno očakávať pri výstavbe všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení z oblasti vodnej dopravy. Plánované stavby zasahujú do vodného prostredia, zasahujú tiež do existujúcich korýt vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu do územia ochranného pásma vodného zdroja (napr. opatrenie Osobný prístav Piešťany) a technické riešenie takýchto opatrení je nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby Prekladisko Gabčíkovo, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) a Doplnenie riečnych prístavov zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu, čo sa pri vyššie uvedených relevantných opatreniach nepredpokladá, alebo len vo veľmi obmedzenej miere. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení jednotlivých opatrení sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodnou lokalizáciou vodných prístavov a pod. Tiež tu existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby infraštruktúry vodnej dopravy), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizáciou dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Pri výstavbe vodných ciest sa predpokladá minimálny konflikt s lesnými pozemkami, prípadne možno vhodnou lokáciou prístavov zabratie týchto pôd minimalizovať. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli 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 tiež pri vyššie uvedených relevantných opatreniach v oblasti vodnej dopravy, keď dôjde k významnejším úpravám a zásahom do korýt vodných tokov (napr. prehĺbenie a úprava koryta Váhu v rámci realizácie Splavnenia Vážskej cesty a pod.). V nasledujúcom prípade možno identifikovať negatívny vplyv na horninové prostredie: Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) sa nachádza na území s výskytom OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej na území CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn a na území ložiska nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora výstavby a splavnosti vodných ciest pre osobnú i nákladnú dopravu**	
Relevantné opatrenia	Osobný prístav Piešťany; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Prekladisko Gabčíkovo na Dunaji; Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhe a Morave; Vážske prístavy: P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné rušenie živočíchov v ich prirodzenom prostredí v priebehu výstavby. V prípade realizácie zámerov vodnej infraštruktúry bude potenciálne ohrozená flóra i fauna vodných a pobrežných ekosystémov. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie líniových stavieb vodnej dopravy nebude všeobecne dochádzať k významnejšiemu estetickému ovplyvneniu krajiny (mimo napr. veľké prekladiská nákladnej vodnej dopravy) ani k zosilňovaniu fenoménu tzv. „fragmentácie krajiny“. Miestami možno očakávať ovplyvnenie celkového vnímania potenciálne dotknutej krajiny. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodnou lokalizáciou prístavov a prekladísk, vhodným technickým riešením koridorov vodnej dopravy a ich sprievodnými opatreniami, napr. adekvátnym zachovaním vodných migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v oblasti VD Gabčíkovo a Dunajského kanála, kde sa v bezprostrednej blízkosti nachádza CHKO Dunajské luhy; ďalej pri Malom Dunaji, kde sa nachádza tiež významná NPR Klátovské rameno. V súvislosti s projektami Doplnenie riečnych prístavov nemožno vylúčiť potenciálny vplyv na CHVÚ Kráľová, ÚEV Váh pri Hlohovci a ÚEV Malý Dunaj. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami sa predpokladá a bude nutné jeho mieru posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Všetky stavby na úseku vodnej dopravy predstavujú zo svojej podstaty minimálne zásah do prvkov ÚSES a VKP (korytá riek/kanálov). Minimalizáciu vplyvov je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných lokácií plánovaných prístavísk a prekladísk, hľadať vhodné technické riešenia stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd budovanie všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv vodných ciest a prístavov, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja leteckej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1	Podpora rozvoja leteckej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení môže spôsobiť presun emisnej záťaže súvisiacej napr. s vybudovaním zázemia letiska s nadväznosťou na verejnú osobnú dopravu. Zároveň podporou letísk lokálneho významu môže dôjsť k zvýšeniu emisií priamo z leteckej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie na úrovni potenciálne mierne negatívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Hluk a vibrácie	-1	Hluková záťaž v širšom okolí letiska Piešťany negatívne ovplyvňuje v súčasnosti aj samotné kúpeľné mesto Piešťany. Podpora rozvoja leteckej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení spôsobí pravdepodobne zvýšenie hlukovej záťaže na miestach realizovaných opatrení. Zároveň môže dôjsť k presunu hlukovej záťaže súvisiacej napr. s vybudovaním zázemia letiska s nadväznosti na verejnú osobnú dopravu. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie na úrovni potenciálne mierne negatívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1	Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok na verejné zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie na úrovni potenciálne mierne negatívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.
Voda	0	Uplatnením cieľa „Podpora rozvoja leteckej dopravy“ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení sa neočakávajú významnejšie negatívne vplyvy na vodné prostredie. Prípadné zásahy do vodného prostredia je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Letisko Senica sa nachádza v relatívnej blízkosti rieky Myjavy. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu do územia ochranného pásma vodného zdroja; v tomto prípade bude nutné technické riešenie takýchto opatrení optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu, čo sa pri vyššie uvedených relevantných opatreniach nepredpokladá, alebo len vo veľmi obmedzenej miere. Uplatnením cieľa podpora rozvoja leteckej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení sa nepredpokladajú nové zabratia poľnohospodárskej pôdy. V každom prípade existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby novej leteckej infraštruktúry), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizáciou dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Pri opatreniach typu modernizácie Letiska Piešťany a Podpora letísk lokálneho významu sa nepredpokladá konflikt s lesnými pozemkami. Prípadný zásah do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia sa negatívne vplyvy neočakávajú.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Opatrenia typu modernizácia Letiska Piešťany a Podpora letísk lokálneho významu pravdepodobne nespôsobia významnejší konflikt s prítomnou vegetáciou na danom mieste ani nebudú predstavovať riziko pre prítomné živočíšne druhy. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie vyššie uvedených opatrení typu modernizácia Letiska Piešťany a Podpora letísk lokálneho významu nemožno predpokladať významnejšie estetické ovplyvnenie krajiny, ani zosilňovanie fenoménu tzv. „fragmentácie krajiny“. Možno lokálne očakávať ovplyvnenie celkového vnímania potenciálne dotknutej krajiny. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením daných zámerov a ich sprievodnými opatreniami. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	V súvislosti s opatreniami typu modernizácia Letiska Piešťany a Podpora letísk lokálneho významu nebol identifikovaný priamy územný konflikt s uvedenými chránenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. Konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami sa nepredpokladá, ale nemožno ho úplne vylúčiť. Preto bude nutné mieru možného konfliktu posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja leteckej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia pôd budovanie všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv jednotlivých letísk a sprievodnej infraštruktúry, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení; v prípade modernizácie Letiska Piešťany a podpory letísk lokálneho významu sa negatívne vplyvy nepredpokladajú. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na základe všeobecnej charakteristiky uvedených relevantných opatrení možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené charakteristiky. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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 Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6 Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+1	Podpora rozvoja turizmu Trnavského kraja v rámci strategického cieľa zlepšenia kvality dostupnosti kraja úzko súvisí s dostavbou nadradenej komunikačnej siete kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení. Tie môžu lokálne spôsobiť presun emisnej záťaže predovšetkým do územia novo navrhovaných cestných stavieb. Lokálne teda môže dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných automobilovou dopravou. V prípade rozvoja turizmu nemožno očakávať významnejší presun automobilovej tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, na základe realizácie uvedených opatrení možno však tento efekt očakávať, rovnako tak možno očakávať zlepšenie klímy v intravilánoch miest/obcí. V súvislosti s realizáciou cyklotrás možno tiež predpokladať pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu v dôsledku zníženia individuálnej automobilovej dopravy na úkor cyklistickej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až potenciálne mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia a klímu je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Podpora rozvoja turizmu Trnavského kraja v rámci strategického cieľa zlepšenia kvality dostupnosti kraja úzko súvisí s dostavbou nadradenej komunikačnej siete kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení. Pozitívne vplyvy dostavby komunikačnej siete v podobe jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku použitia kvalitnejších povrchov v rámci budovania nových komunikácií, ďalej v dôsledku zaistenia plynulejšej dopravy dostavbou celého množstva nadradených komunikácií, v dôsledku zníženia intenzít dopravy (a tým hlukovej záťaže) v obytných častiach miest a obcí. V oblasti dopravy železničnej možno očakávať znižovanie hlukovej záťaže a pôsobenia vibrácií výstavbou kvalitných nových tratí a modernizáciou tratí existujúcich. V súvislosti s realizáciou cyklotrás možno tiež predpokladať pozitívny vplyv na hluk a vibrácie v dôsledku zníženia individuálnej automobilovej dopravy na úkor cyklistickej dopravy. Nie je tiež vylúčené, že lokálne dôjde v dôsledku realizácie niektorých relevantných opatrení k zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až potenciálne mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na hlukovú situáciu je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Podpora rozvoja turizmu Trnavského kraja v rámci strategického cieľa zlepšenia kvality dostupnosti kraja úzko súvisí s dostavbou nadradenej komunikačnej siete kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení. Realizácia týchto opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, predovšetkým v zmysle presunu tranzitnej dopravy z intravilánov do extravilánov miest a obcí a tiež v zmysle modernizácie existujúcich železničných tratí. V súvislosti s realizáciou cyklotrás možno tiež predpokladať pozitívny vplyv na ovzdušie/klímu a hluk/vibrácie v dôsledku zníženia individuálnej automobilovej dopravy na úkor cyklistickej dopravy Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno ale vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až potenciálne mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Podrobné posúdenie vplyvov jednotlivých zámerov na verejné zdravie obyvateľov je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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 Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6 Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení v rámci strategického cieľa podpora rozvoja turizmu Trnavského kraja, najčastejšie v podobe výstavby rýchlostných ciest a železničných koridorov a modernizáciou existujúcich železničných tratí. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Pri kapacitných komunikáciách je vždy snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca z kapacitných komunikácií je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti vodnej dopravy (Vážske prístavy; Splavnenie Vážskej cesty; Vodná cesta Dunaj-Odra-Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja; Prioritný projekt č. 18. a pod.) a pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Tieto stavby prekračujú vodné toky a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na množstvo stavieb, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja, a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ide napríklad o stavby Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Ďalej stavby Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu, Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice, Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede, Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda, Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky, Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak možné v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí a výstavby infraštruktúry vodnej dopravy sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade úplne nových líniových dopravných stavieb. V niektorých prípadoch ide o menej významný zásah do poľnohospodárskej pôdy (realizácia cyklotrás, prístavov a pod.). Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Možno ale do určitej miery minimalizovať zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany vhodným trasovaním dopravných koridorov nadradenej komunikačnej siete. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby nových koridorov a infraštruktúry vodnej dopravy), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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 Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6 Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií dopravných líniových stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Novej cesty I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie: Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky je trasovaná cez ložisko nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) sa nachádza na území s výskytom OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej na území CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn a Ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn a na území CHLÚ Gbely-Dubňanský sloj – lignit, CHLÚ Gbely – ropa neparafinická a DP Gbely – ropa neparafinická, DP Gbely-Dubňanský sloj – lignit; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn a na území Ložiska nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska leží na území Ložiska nevyhradeného nerastu Čakany I. – štrky; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina leží na území CHLÚ Madunice – horľavý zemný plyn. K zásahom do horninového prostredia môže dochádzať tiež pri vyššie uvedených relevantných opatreniach v oblasti vodnej dopravy, keď dôjde k významnejším úpravám a zásahom do korýt vodných tokov (napr. prehĺbenie a úprava koryta Váhu v rámci realizácie Splavnenia Vážskej 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). V prípade realizácie zámerov súvisiacich s vodnou dopravou bude potenciálne ohrozená flóra i fauna vodných ekosystémov. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné dopravné líniové stavby potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred kolíziami s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné zabezpečiť realizáciou oplotenia. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. obchvatov na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť, je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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 Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6 Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako pri výstavbe nových líniových prvkov dopravnej infraštruktúry vo voľnej krajine. Tiež v prípade realizácie cyklotrás nemožno predpokladať významný vplyv na krajinu. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec hraničí s PR Sedliská, ÚEV Sedliská a ÚEV Váh pri Hlohovci; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty prechádza CHKO Malé Karpaty a ÚEV Kalaštovský potok; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je trasovaná presne pozdĺž hranice CHVÚ Lehnice; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina prechádza územím CHVÚ Úľanská mokraď a ďalej je trasa v priamom územnom konflikte s CHA Dedova jama; Železničná trať Pezinok – Smolenice je okrajovo v priamom územnom konflikte s CHA Všivavec; Moravská cyklomagistrála vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Kačenky, ÚEV Kútsky les, ÚEV Skalické alúvium Moravy, PP Kátovské rameno; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie prechádza cez CHVÚ Úľanská mokraď; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce prechádza cez CHVÚ Úľanská mokraď; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska prechádza cez ÚEV Malý Dunaj; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie; Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát. Pri stavbe Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu možno predpokladať potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy, priamy konflikt nebol identifikovaný. Stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie môže ďalej predstavovať potenciálne ovplyvnenie ÚEV Gbelský les. Pri stavbe Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie ÚEV Kazarka. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. Stavba Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce môže predstavovať potenciálne ovplyvnenie ÚEV Malý Dunaj a ÚEV Eliášovský les. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. Konflikt stavieb z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Všetky stavby na úseku vodnej dopravy predstavujú zo svojej podstaty minimálne zásah do prvkov ÚSES a VKP (korytá riek/kanálov). Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie kvality dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja turizmu a Trnavského kraja ako turistického cieľa**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany; 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 Vážska cyklomagistrála; Moravská cyklomagistrála; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13; Malodunajská cyklomagistrála; Eurovelo 13; Eurovelo 6 Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade výstavby nových líniových stavieb dopravnej infraštruktúry budú vplyvy významnejšieho charakteru. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V tejto chvíli možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP dochádza pri nasledujúcich opatreniach ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri opatrení Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa; pri opatrení Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty sa nachádza environmentálna záťaž – sanovaná/rekultivovaná lokalita Jablonica – depo a environmentálna záťaž Trnava – Rušňové depo; pri opatrení Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž (PEZ) Veľké Blahovo – pri železničnej trati – skládka, PEZ Veľké Blahovo – za rómskou osadou – skládka a sanovaná/rekultivovaná lokalita Dolný Bar – Dolný Bar – skládka KO.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR navrhnutá Moravská cyklomagistrála zasahuje do pamiatkovej zóny Kopčany. Žiadna z navrhnutých stavieb relevantných opatrení nezasahuje do pamiatkovej rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja vrátane turistických trás**	
Relevantné opatrenia	Medzimestské cyklotrasy: Drahovce – Madunice; Koplotovce – Madunice; Madunice – Leopoldov; Hlohovec – Sereď; Trnava – Zavar; Zavar – Šúrovce; Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice; Holíč – Skalica; Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti; Galanta mesto – m. č. Javorinka; Galanta mesto – m. č. Nebojsa; Galanta mesto – mestská č. Hody; Trnava – Smolenice; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava; Trnava – Ružindol; Trnava – Jaslovské Bohunice; Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince; Piešťany – Vrbové; Krakovany – Dubovany; Kyselica – Gabčíkovo; Gbely – Petrova Ves; Holíč – Šaštín-Stráže; Senica – Myjava; Skalica – Senica a prepojenie Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Podpora rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás a peších trás medzi mestami a obcami vrátane ďalších nadväzujúcich prvkov ako napr. dostatočné kapacitné parkovanie pre cyklistov, bezpečné priechody pre chodcov a pod., a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklodopravy a pešej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ rozvoj cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja v podobe vyššie uvedených opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Teoreticky možné zvýšenie podielu cyklodopravy a pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, či už fyzického, alebo duševného. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie medzimestských cyklotrás a peších trás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade relevantných opatrení v podobe cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim napríklad pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti (vodné dielo Gabčíkovo a Dunaj); Kyselica – Gabčíkovo; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava (prekračuje Trnavské rybníky); Senica – Myjava (prekračuje rieku Myjavu). Tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov, keď technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Celkovo je tak možné v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti líniových stavieb. V prípade výstavby cyklotrás a peších tras sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia vo významne menšom rozsahu než v prípade výstavby nových dopravných stavieb líniového charakteru, nových obchvatov alebo železničných koridorov. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení cyklotrás/peších trás sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných ciest. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií nových cyklotrás a peších trás ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Vzhľadom na charakter uvedených stavieb možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja vrátane turistických trás**	
Relevantné opatrenia	Medzimestské cyklotrasy: Drahovce – Madunice; Koplotovce – Madunice; Madunice – Leopoldov; Hlohovec – Sereď; Trnava – Zavar; Zavar – Šúrovce; Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice; Holíč – Skalica; Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti; Galanta mesto – m. č. Javorinka; Galanta mesto – m. č. Nebojsa; Galanta mesto – mestská č. Hody; Trnava – Smolenice; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava; Trnava – Ružindol; Trnava – Jaslovské Bohunice; Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince; Piešťany – Vrbové; Krakovany – Dubovany; Kyselica – Gabčíkovo; Gbely – Petrova Ves; Holíč – Šaštín-Stráže; Senica – Myjava; Skalica – Senica a prepojenie Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby medzimestských cyklotrás a budovania nových peších trás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je nutné príslušné cyklotrasy vybaviť v nutnom prípade dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých cyklotrás (vedúcich predovšetkým územiami obzvlášť chránenými či v ich blízkosti) na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení ide prevažne o medzimestské cyklotrasy, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny nebude zďaleka taký významný ako napríklad pri výstavbe dopravných líniových koridorov vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť výberom vhodných trasovaní plánovaných cyklotrás, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnymi migračnými priepustkami a pod. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: krátke prepojenie Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 prechádza CHKO Záhorie; cyklotrasa Dobrohošť – Dunakiliti vedie cez CHKO Dunajské luhy, CHVÚ Dunajské luhy; cyklotrasa Trnava – Smolenice prebieha po hranici CHKO Malé Karpaty a cez CHA Lošonský háj; cyklotrasa Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava križuje CHVÚ Úľanská mokraď a CHA Trnavské rybníky; cyklotrasa Malý Dunaj – Dunajská Streda prebieha cez NPR Klátovské rameno; cyklotrasa Senica – Myjava zasahuje okrajovo do ÚEV Horný tok Myjavy, PP Rieka Myjava, cyklotrasa Eurovelo 13 prechádza cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát; cyklotrasa Eurovelo 6 prechádza cez CHVÚ Dunajské luhy. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V prípade konfliktov cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných tras plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých cyklotrás.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade výstavby medzimestských cyklotrás a peších trás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť na terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja cyklistického a pešieho prepojenia medzi jednotlivými obcami Trnavského kraja vrátane turistických trás**	
Relevantné opatrenia	Medzimestské cyklotrasy: Drahovce – Madunice; Koplotovce – Madunice; Madunice – Leopoldov; Hlohovec – Sereď; Trnava – Zavar; Zavar – Šúrovce; Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice; Holíč – Skalica; Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti; Galanta mesto – m. č. Javorinka; Galanta mesto – m. č. Nebojsa; Galanta mesto – mestská č. Hody; Trnava – Smolenice; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava; Trnava – Ružindol; Trnava – Jaslovské Bohunice; Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince; Piešťany – Vrbové; Krakovany – Dubovany; Kyselica – Gabčíkovo; Gbely – Petrova Ves; Holíč – Šaštín-Stráže; Senica – Myjava; Skalica – Senica a prepojenie Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici); Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+2	Základnou podmienkou naplnenia špecifického cieľa zvýšenia kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou autobusovou a železničnou dopravou je kvalitná cestná a železničná sieť, t. j. sieť v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení. Realizácia týchto opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Lokálne môže ale dôjsť ku zvýšeniu koncentrácií látok emitovaných autobusovou dopravou. Na druhej strane dôjde v mnohých prípadoch k presunu tranzitnej dopravy z intravilánu do extravilánu miest a obcí, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia v centrálnych a najviac obývaných častiach miest a obcí. Presun tranzitnej dopravy mimo centrá miest a obcí prispeje aj k zlepšeniu klimatických podmienok v intravilánoch miest a väčších obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia a klímu je uvedené v kap. IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	-1/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa zvýšenia kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou autobusovou a železničnou dopravou v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. V oblasti dopravy železničnej možno očakávať znižovanie hlukovej záťaže a pôsobenia vibrácií výstavbou kvalitných nových tratí a modernizáciou tratí existujúcich. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení (predovšetkým na poli dopravy železničnej) môže mať zanedbateľný až potenciálne významne pozitívny vplyv aj na obmedzenie prenosu vibrácií do chránenej zástavby miest a obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici); Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+2	Špecifický cieľ zvýšenia kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou autobusovou a železničnou dopravou môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Tiež vďaka zvýšeniu bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia možnej nehodovosti počas verejnej dopravy. Z hľadiska emisnej záťaže či fyzikálnych faktorov prostredia (najmä hluk a vibrácie) nemožno ale vylúčiť lokálne zhoršenie podmienok pre určité skupiny obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až významne pozitívne. Pôjde o priamy i nepriamy vplyv.

Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad mnohých vyššie uvedených relevantných opatrení. Niektoré navrhnuté relevantné opatrenia nemajú líniový charakter, čo samo o sebe značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri rekonštrukcii všetkých vyššie uvedených mostov a ďalej pri výstavbe nasledujúcich opatrení: Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501 a Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ide napríklad o stavby Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Ďalej stavby Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu, Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice, Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi, Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede, Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede, Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná, Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda, Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky, Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce, TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov, TIOP Veľký Meder, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín a Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade napĺňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade rekonštrukcií a modernizácií ciest, modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných koridorov. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný, výnimkou sú TIOP Cífer, Senica, Smolenice, Veľký Meder a Leopoldov, kde sa určitý zásah do poľnohospodárskej pôdy predpokladá. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov výstavba Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce; výstavba preložky cesty I/51 pri Trstíne; preložky cesty II/513 pri Hlohovci; cesty III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; preložky cesty II/500 pri Sobotišti; preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; preložky na ceste II/501; obchvatu Senice a severného obchvatu Dunajskej Stredy; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Železničná trať Pezinok – Smolenice. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou autobusovou a železničnou dopravou bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky je trasovaná cez ložisko nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Preložka cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže leží na území CHLÚ Kúty – lignit, Kúty – horľavý zemný plyn, Gbely-Dubňanský sloj – lignit; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) sa nachádza na území s výskytom OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická,

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici); Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
		Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej na území CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn a ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn a na území CHLÚ Gbely-Dubňanský sloj – lignit, CHLÚ Gbely – ropa neparafinická a DP Gbely – ropa neparafinická, DP Gbely-Dubňanský sloj – lignit; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn a na území Ložiska nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska leží na území Ložiska nevyhradeného nerastu Čakany I. – štrky; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina leží na území CHLÚ Madunice – horľavý zemný plyn; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická a Šamorín I. – horľavý zemný plyn; opatrenie TIOP Kúty leží tiež na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; TIOP Kvetoslav leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická. Stavba Preložka cesty II/513 pri Hlohovci sa nachádza v tesnej blízkosti aktívnej svahovej deformácie. Preložka cesty II/500 pri Sobotišti sa ďalej nachádza v tesnej blízkosti potenciálnej svahovej deformácie. V podrobnosti návrhu na úrovni projektu bude nutné viesť trasy uvedených stavieb, ak je to možné, mimo uvedené územia, prípadne bude nutné umiestnenie stavieb preveriť inžiniersko-geologickým prieskumom. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici); Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou určitý zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Časť navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrení TIOP, Dobudovanie zastávok MHD a Prestupné uzly a terminály VHD. Pri opatreniach líniového typu, ako je výstavba nových dopravných koridorov, rekonštrukcia existujúcich ciest, preložky ciest a modernizácie železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné dopravné líniové stavby potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Ochranu veľkých cicavcov pred kolíziami s vozidlami na kapacitných komunikáciách je možné zabezpečiť realizáciou oplotenia. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. modernizáciu železničných tratí je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.

Oblasť zmeny	**Zlepšenie dopravnej infraštruktúry, mobility a dostupnosti kraja**	
Strategický cieľ	**Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) – dodržiavanie štandardov kvality**	
Relevantné opatrenia	Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice; Dostavba cesty I/51 na obchvate Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279; Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec; Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie; Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda; Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky Preložka cesty I/51 pri Trstíne; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci; Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan; Nová cesta III. triedy pri Senici; Nové cesty II. triedy pri Hlohovci; Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti; Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede; Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže; Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná; Preložky na ceste II/501; Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK: Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Modernizácia cesty II/499 Banka vrátane Krajinského mosta v Piešťanoch I. Etapa – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/573 Šoporňa – Dlhá nad Váhom, km 4,850 – 9,400 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/581 Podbranč – Myjava, km 6,823 – 10,321 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice, km 21,000 – 25,956 – Modernizácia cesty II/502 Dolné Orešany, km 39,145 – 44,800 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/499 v úseku cesty horského priechodu Havran – Rekonštrukcia a modernizácia Šoporňa – most cez Jarčie, km 4,810 – 4,850 – Rekonštrukcia a modernizácia cesty II/572 Lehnice (prieťah) – Modernizácia cesty II/502 Horné Orešany (prieťah) – Most Hlohovec I. Etapa – Most Dunajská streda (nadjazd I/63) – Most Sekule (nadjazd nad železnicou) – Most Veľké Úľany (510-003) – Most v Galante (561-001) – Most Čierny Brod (1336-003) – Most Gabčíkovo (506-005) – Most Trhová Hradská (1395-001) – Most Vrakúň (507-006) – Most Zlaté Klasy (503-003) – Most Čiližská Radvaň (1403-001) – Most Kľúčovec (1422-002) Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020 – rekonštrukcia a modernizácia nasledujúcich ciest II. a III. triedy a mostov: Most PN nad železnicou – Most Brodské – Križovatka Zavarská/I. trieda obchvat TT – mimoúrovňová križovatka ciest I/51 a III/1279 – Cesta II/426 (obchvat Holíč-Skalica) – Obchvat Zeleneč – Obchvat Hrnčiarovce nad Parnou – Obchvat Matúškovo – Napojenie R1-R7 – Hlohovec – obchvat vrátane nového mosta – Senica – Kunov – rekonštrukcia cesty II/500 – Hlohovec – rekonštrukcia a modernizácia mosta Horné Orešany – časť Majdánske, rekonštrukcia cesty, 1,6 km – Senica: prepojenie ciest II. a III. triedy a výstavba novej komunikácie – Dunajská Streda – riešenie obchvatu mesta Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici); Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky; Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu rekonštrukcie, modernizácie či preložky existujúcich ciest a modernizácie železničných tratí dopad v podobe fragmentácie krajiny už pôsobí, vplyv teda nebude taký významný ako pri výstavbe nových dopravných koridorov vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a navyše sú lokalizované do zastavaných častí miest či na ich okraje (TIOP, Dobudovanie zastávok MHD, Prestupné uzly a terminály VHD), preto je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.

Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec hraničí s PR Sedliská, ÚEV Sedliská a ÚEV Váh pri Hlohovci; Preložka cesty I/51 pri Trstíne prechádza CHKO Malé Karpaty; Preložka cesty II/513 pri Hlohovci hraničí s PR Sedliská, ÚEV Sedliská a ÚEV Váh pri Hlohovci; Preložka cesty II/500 pri Sobotišti prechádza cez CHKO Biele Karpaty; Preložka na ceste II/501 okrajovo pretína CHKO Malé Karpaty; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty prechádza CHKO Malé Karpaty a ÚEV Kalaštovský potok; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je trasovaná presne pozdĺž hranice CHVÚ Lehnice; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina prechádza územím CHVÚ Úľanská mokraď a ďalej je trasa v priamom územnom konflikte s CHA Dedova jama; Železničná trať Pezinok – Smolenice je okrajovo v priamom územnom konflikte s CHA Všivavec; Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie prechádza cez CHVÚ Úľanská mokraď; Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce prechádza cez CHVÚ Úľanská mokraď; Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska prechádza cez ÚEV Malý Dunaj; Preložky na ceste II/501 sú v územnom prekryvu s ÚEV Kyseľová a Mníchova úboč a Preložka cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná, ktorá prechádza cez ÚEV Malý Dunaj. Pri stavbe Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu možno predpokladať potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy, priamy konflikt nebol identifikovaný. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka, podobne je tomu pri stavbe Preložka cesty II/500 pri Sobotišti vo vzťahu k ÚEV Uchánok. Stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie môže ďalej predstavovať potenciálne ovplyvnenie ÚEV Gbelský les. Pri stavbe Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie ÚEV Kazarka. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. V súvislosti so stavbou Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce možno predpokladať potenciálne ovplyvnenie ÚEV Malý Dunaj a ÚEV Eliášovský les. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Časť navrhnutých opatrení nemá líniový charakter a nachádza sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie opatrení typu TIOP a prestupných uzlov VHD budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, železničných tratí a ďalších prvkov dopravnej infraštruktúry, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri opatrení Preložka cesty II/513 pri Hlohovci sa nachádza sanovaná/rekultivovaná lokalita Hlohovec – Jašter – ČS PHM; pri opatrení Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe sanovanej/rekultivovanej lokality Čáry – skládka KO; pri opatrení Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa; pri opatrení Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty sa nachádza environmentálna záťaž – sanovaná/rekultivovaná lokalita Jablonica – depo a environmentálna záťaž Trnava – Rušňové depo; pri opatrení Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž (PEZ) Veľké Blahovo – pri železničnej trati – skládka, PEZ Veľké Blahovo – za rómskou osadou – skládka a sanovaná/rekultivovaná lokalita Dolný Bar – Dolný Bar – skládka KO; pri opatrení Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Cerová – skládka KO Brezina a uzatvorená skládka nezrekultivovaná Výmol-Záhumnie; pri TIOP Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie využitia verejnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zlepšenie ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici). Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+1	Bazálnym predpokladom uplatňovania špecifického cieľa zlepšenia ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy je poskytnutie reálnych možností verejnej dopravy obyvateľom miest a obcí Trnavského kraja; a to predovšetkým na miestach, kde možnosti verejnej dopravy boli nepostačujúce alebo úplne chýbali. Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Zároveň realizácia TIOP môže predstavovať lokálne zvýšenie emisnej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického zlepšenia ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Zároveň realizácia TIOP môže predstavovať lokálne zvýšenie hlukovej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Špecifický cieľ zlepšenia ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Zároveň realizácia TIOP môže predstavovať lokálne zvýšenie hlukovej a emisnej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe modernizácií existujúcich železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk. Väčšina navrhnutých relevantných opatrení nemá líniový charakter, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných je v rámci realizácie možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov, TIOP Veľký Meder, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo, Doplnenie riečnych prístavov zasahujúcich do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných stavieb. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný, výnimkou sú TIOP Cífer, Senica, Smolenice, Veľký Meder a Leopoldov, kde sa určitý zásah do poľnohospodárskej pôdy predpokladá. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť.

		Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácie železničných tratí: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky a Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; opatrenie TIOP Kúty leží tiež na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; TIOP Kvetoslav leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej v CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn, a na území Ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrení TIOP, Dobudovanie zastávok MHD a Prestupné uzly a terminály VHD. Pri opatreniach líniového typu ako je modernizácia železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné modernizované železničné koridory potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. modernizáciu železničných tratí je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri výstavbe nových líniových prvkov dopravnej infraštruktúry vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. ozelenením a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a navyše sú lokalizované do zastavaných častí miest či na ich okraje (TIOP, Dobudovanie zastávok MHD, Prestupné uzly a terminály VHD), preto je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Väčšina navrhnutých opatrení nemá líniový charakter a nachádza sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. V súvislosti s projektami Doplnenie riečnych prístavov nemožno vylúčiť potenciálny vplyv na CHVÚ Kráľová, ÚEV Váh pri Hlohovci a ÚEV Malý Dunaj. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lokality NATURA 2000. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov. Celkovo bol na strane bezpečnosti identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácie existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie uvedených opatrení dopravnej infraštruktúry budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu

		realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri TIOP Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie využitia verejnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Riešenie nástupísk podchodmi pri projektoch: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi. Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+1	Špecifický cieľ zvýšenia kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v záujmových lokalitách. Zároveň realizácia prestupných uzlov a terminálov VHD môže predstavovať lokálne zvýšenie emisnej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa zvýšenia kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej. Zároveň realizácia prestupných uzlov a terminálov VHD môže predstavovať lokálne zvýšenie hlukovej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Špecifický cieľ zvýšenia kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Zároveň realizácia prestupných uzlov a terminálov VHD môže predstavovať lokálne zvýšenie hlukovej a emisnej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe obnovy a modernizácie železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk. Časť navrhnutých relevantných opatrení nemá líniový charakter, čo už na začiatku značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Realizáciou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich opatrení: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Tieto stavby prekračujú vodné toky a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja (napr. opatrenie Železničná trať Pezinok – Smolenice). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín a Doplnenie riečnych prístavov zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak možné v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie využitia verejnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Riešenie nástupísk podchodmi pri projektoch: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi. Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácie železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad opatrení obnovy železničných tratí. V prípade opatrení Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním železničných tratí. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení nasledujúcich zámerov: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR a Železničná trať Pezinok – Smolenice. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; opatrenie Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická a Šamorín I. – horľavý zemný plyn; opatrenie Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej v CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn, a na území Ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení nie je líniového charakteru (Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate). Pri opatreniach líniového typu, ako je obnova a modernizácia železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je potrebné príslušné modernizované i obnovené železniční koridory vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie využitia verejnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Riešenie nástupísk podchodmi pri projektoch: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi. Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri obnove železničných tratí. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. dostatočne dimenzovanými podchodmi a priepustkami a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a navyše sú lokalizované do zastavaných častí miest/obcí či na ich okraje (Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate), preto je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Časť navrhnutých opatrení má líniový charakter a možno tu vidieť priamy potenciálne mierne negatívny vplyv (obnova a modernizácia železničných tratí vrátane nástupísk a zastávok). Časť opatrení nie je líniového charakteru (opatrenia typu rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich) a nachádza sa na území zastavaných častí miest/obcí či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. Priamy územný konflikt s riešenými lokalitami bol identifikovaný pri nasledujúcich opatreniach: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo (CHA – Konopiská, ÚEV Konopiská) a Železničná trať Pezinok – Smolenice (CHA Všivavec). V súvislosti s projektami Doplnenie riečnych prístavov nemožno vylúčiť potenciálny vplyv na CHVÚ Kráľová, ÚEV Váh pri Hlohovci a ÚEV Malý Dunaj. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade obnovy a modernizácie existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie opatrení typu prestupných uzlov a terminálov VHD budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv nástupísk/zastávok a železničných tratí, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri opatrení Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž Cerová – skládka KO Brezina a uzatvorená skládka nezrekultivovaná Výmol-Záhumnie.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie využitia verejnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality verejnej osobnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Riešenie nástupísk podchodmi pri projektoch: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín; Železničná trať Pezinok – Smolenice; Železničná trať Plavecký Mikuláš – Jablonica. Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi. Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie využitia verejnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Optimálne využitie vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu**	
Relevantné opatrenia	Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy;	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Optimálne využitie vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým, teda mäkkým. Môže teoreticky prispieť k zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne k zvýšeniu podielu využitia verejnej dopravy v mestách Trnavského kraja, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trnavského kraja. Modernizácia vozidiel MHD by mohla priamo prispieť k zníženiu produkovaných emisií. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery optimalizácie VOD v jednotlivých mestách. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku optimálneho využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech využitia dopravy verejnej v mestách Trnavského kraja. Modernizácia vozidiel MHD by mohla priamo prispieť k zníženiu hlukovej záťaže z verejnej osobnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Vzhľadom na predpokladané vplyvy špecifického cieľa na ovzdušie/klímu a hluk/vibrácie možno následne očakávať pozitívne vplyvy i na verejné zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery optimalizácie VOD v jednotlivých mestách. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody vo vzťahu k navrhnutým relevantným opatreniam, ktoré sú svojím charakterom skôr systémovými (mäkkými) opatreniami (typu optimalizácia využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu na území miest), je irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu optimalizácia využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu optimalizácie využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu vymedzené jazdné pruhy pre VHD, preferencia vozidiel VHD na križovatkách na území miest považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu optimalizácie využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení optimalizácie využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu optimalizácie využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov/starých ekologických záťaží je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu optimalizácie využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je možné v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu optimalizácie využitia vozidiel VOD a zdrojov vynakladaných na verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Znížiť záťaž komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu na úkor individuálneho automobilizmu**	
Relevantné opatrenia	Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+2	Zvýšenie počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým, teda mäkkým. Môže teoreticky prispieť k zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne k zvýšeniu podielu verejnej dopravy v mestách Trnavského samosprávneho kraja, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trnavského samosprávneho kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne v závislosti od miery pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+2	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku Zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej v mestách Trnavského samosprávneho kraja. Tomuto cieľovému efektu by samozrejme predchádzali opatrenia typu Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne v závislosti od miery pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy môže mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne významne pozitívne v závislosti od miery pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody vo vzťahu k navrhnutým relevantným opatreniam, ktoré sú svojím charakterom skôr systémovými (mäkkými) opatreniami typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu, je irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je možné aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov/starých ekologických záťaží je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je možné v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu zvýšenia počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Znížiť záťaž komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody P + R (Park and Ride), B + R (Bike and Ride) a K + R (Kiss and Ride); P + R Šamorín Systém zdieľania bicyklov – bikesharing systém; Údržba povrchov; Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu; Realizácia rekreačných cyklotrás Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+1	Špecifický cieľ Rozvoj infraštruktúry znižujúci potrebu využívania osobných automobilov (typu pešie trasy, cyklotrasy, záchytné parkoviská a pod.) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy na území miest/obcí. Zároveň realizácia prestupných uzlov a terminálov VHD môže predstavovať lokálne zvýšenie emisnej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa Rozvoj infraštruktúry znižujúci potrebu využívania osobných automobilov (typu chodníky, cyklotrasy, záchytné parkoviská a pod.) v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklistickej, pešej a verejnej dopravy. Zároveň realizácia prestupných uzlov a terminálov VHD môže predstavovať lokálne zvýšenie hlukovej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Špecifický cieľ Rozvoj infraštruktúry znižujúci potrebu využívania osobných automobilov (typu chodníky, cyklotrasy, záchytné parkoviská a pod.) môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania cyklistickej, pešej a verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Zároveň realizácia prestupných uzlov a terminálov VHD môže predstavovať lokálne zvýšenie emisnej a hlukovej záťaže v daných lokalitách. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. opatrení parkovísk typu P + R (Park and Ride) a K + R (Kiss and Ride), opatrení budovania peších trás a cyklotrás. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, navyše v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby P + R Šamorín zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade parkovísk typu P + R (Park and Ride) a K + R (Kiss and Ride), budovania cyklotrás a peších trás sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodnou lokalizáciou plánovaných opatrení. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol pri vyššie uvedených relevantných opatreniach identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie pri jednotlivých relevantných opatreniach. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Znížiť záťaž komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody P + R (Park and Ride), B + R (Bike and Ride) a K + R (Kiss and Ride); P + R Šamorín Systém zdieľania bicyklov – bikesharing systém; Údržba povrchov; Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu; Realizácia rekreačných cyklotrás Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti lokalizácie relevantných opatrení s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrení parkovísk, budovania cyklostrás a peších trás, prestupných uzlov a terminálov VHD. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk, budovania cyklostrás a peších trás, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktorá je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia sa prevažne nachádzajú na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami nemožno vylúčiť a je nutné ho posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov. Celkovo tak možno na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv peších komunikácií, parkovísk a cyklotrás, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný žiadny konflikt s niektorým z vyššie uvedených relevantných opatrení. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Znížiť záťaž komunikačnej siete**	
Špecifický cieľ	**Rozvoj infraštruktúry, ktorá zníži potrebu využívania osobných automobilov**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody P + R (Park and Ride), B + R (Bike and Ride) a K + R (Kiss and Ride); P + R Šamorín Systém zdieľania bicyklov – bikesharing systém; Údržba povrchov; Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu; Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach; Kapacitné parkovanie pre cyklistov; Naplňovanie cyklogenerelu; Realizácia rekreačných cyklotrás Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Železničná trať Pezinok – Smolenice – výstavba regionálnej železničnej trate, nahradenie autobusovej dopravy železničnou Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Základnou podmienkou naplnenia špecifického cieľa zvýšenia integrácie železničnej a autobusovej dopravy je kvalitná cestná a železničná sieť, t. j. sieť v podobe relevantných opatrení uvedených pri oblasti zmeny Dopravná infraštruktúra, dostavba dopravnej infraštruktúry, ktorá v súčasnosti chýba, strategického cieľa Zlepšenie medzimestskej dostupnosti kraja a špecifického cieľa Zvýšenie kvality obsluhy obcí Trnavského kraja verejnou dopravou (autobusovou a železničnou) v kapitole IV predkladanej správy. Zaistenie špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov je skôr opatrením mäkkým, teda systémovým. Tieto opatrenia nie sú v rámci PUM TTSK v tejto fáze okrem opatrení Železničná trať Pezinok – Smolenice (výstavba regionálnej železničnej trate, nahradenie autobusovej dopravy železničnou) lokalizované. Vo všeobecnej rovine môže realizácia týchto opatrení teoreticky prispieť k optimalizácii a hospodárnosti využívania prostriedkov verejnej dopravy (autobusovej a železničnej), a tým k zníženiu podielu znečisťujúcich látok emitovaných verejnou dopravou a k celkovému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde prevažne o nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa zvýšenia integrácie železničnej a autobusovej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka optimálnejšie kombinácii oboch druhov verejnej dopravy a vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení (predovšetkým na poli dopravy železničnej) môže mať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv aj na prenos vibrácií do chránenej zástavby miest a obcí. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy (vďaka jej optimalizácii a integrácii) na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Tiež vďaka zvýšeniu bezpečnosti budovanej infraštruktúry v podobe rekonštrukcií a modernizácií dopravných stavieb bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, napr. v zmysle zníženia možnej nehodovosti počas verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde prevažne o nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu. Takmer všetky navrhnuté relevantné opatrenia majú charakter systémových/mäkkých opatrení, hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa irelevantné. Vplyv bol pri týchto opatreniach vyhodnotený ako nulový. Možné mierne riziká pre vodný režim možno očakávať pri výstavbe opatrení Železničná trať Pezinok – Smolenice. Plánovaná stavba prekračuje vodné toky a jej vplyv na vody bude nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ide konkrétne opäť o stavbu Železničná trať Pezinok – Smolenice. Celkovo je tak možné v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu. V prípade vyššie uvedených opatrení sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia len pri výstavbe opatrení Železničná trať Pezinok – Smolenice. Pri ostatných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Železničná trať Pezinok – Smolenice – výstavba regionálnej železničnej trate, nahradenie autobusovej dopravy železničnou Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizáciou dopravných stavieb ohrozené i lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov opäť výstavba železničnej trate Pezinok – Smolenice. Pri ostatných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri všetkých relevantných opatreniach špecifického cieľa bol identifikovaný nulový vplyv; hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov je irelevantné. Pri výstavbe železničnej trate Pezinok – Smolenice nebol zaznamenaný konflikt s hodnoteným vplyvom. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia opatrenia Železničná trať Pezinok – Smolenice predstavuje ako jediné opatrenie z vyššie uvedených možný zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie tohto opatrenia sú predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky stavby možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je stavbu potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Pri ostatných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje významnejší zásah z pohľadu krajiny len výstavba železničnej trate Pezinok – Smolenice. Pri ostatných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia komunikácie, adekvátnym premostením migračných biokoridorov, dostatočne dimenzovanými podchodmi a priepustkami a pod. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie integrácie železničnej a autobusovej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Železničná trať Pezinok – Smolenice – výstavba regionálnej železničnej trate, nahradenie autobusovej dopravy železničnou Oprava miestnych komunikácií; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Riešenie kritických nehodových lokalít; Rozvoj dopravnej telematiky; Náhrada vyťažených úrovňových priecestí mimoúrovňovými – zvýšenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky (prioritne v Hlohovci, Skalici, Trnave a Galante); BESIP; Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky; Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou opatrenia Železničná trať Pezinok – Smolenice, ktoré je okrajovo v priamom územnom konflikte s CHA Všivavec. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pri ostatných opatreniach je možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií, železničných tratí a ďalších prvkov dopravnej infraštruktúry, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení (výstavba Železničnej trate Pezinok – Smolenice) na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR nebol identifikovaný konflikt s výstavbou Železničnej trate Pezinok – Smolenice. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení (výstavba železničnej trate Pezinok – Smolenice). Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa v zmysle odstránenia súbehu spojov a zníženia nákladov je možné považovať za irelevantné; vplyv bol vyhodnotený ako nulový. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Zaistenie dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedné dni aj cez víkendy**	
Relevantné opatrenia	Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Naplnenie špecifického cieľa zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského samosprávneho kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy by malo teoreticky viesť k zvýšeniu počtu obyvateľov využívajúcich verejnú osobnú dopravu. Tento jav môže teoreticky následne prispieť k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trnavského kraja. Základnou podmienkou naplnenia špecifického cieľa je samozrejme kvalitná cestná a železničná sieť. Vyššie uvedené relevantné opatrenia sú svojím charakterom opatreniami skôr systémovými, teda mäkkými. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery reálneho naplnenia špecifického cieľa. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku naplnenia špecifického cieľa zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského samosprávneho kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej na území Trnavského kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery pozitívneho ovplyvnenia obyvateľov jednotlivých miest. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy na území kraja na úkor individuálnej automobilovej dopravy môže mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále zanedbateľné až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých svojím charakterom skôr systémovým (mäkkým) opatrením typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je možné aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov/starých ekologických záťaží je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je možné v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu zaistenia dopravnej obsluhy všetkých obcí Trnavského kraja verejnou dopravou vo všedných dňoch aj cez víkendy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Zjednotenie požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Zavádzanie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidlá; Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom; Podpora tvorby a aktualizácie plánovacej dokumentácie; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať svojím charakterom priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu verejnej dopravy, a na druhej strane teda k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať špecifický cieľ zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu bezpečných prvkov pri sieti peších trás a na druhej strane teda k zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ bude mať vzhľadom na vyššie uvedené zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je možné aj pri poľnohospodárskej pôde hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej doprav irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu na odpady/staré ekologické záťaže je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa zjednotenia požiadaviek objednávateľov verejnej dopravy irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Rozvoj a integrácia systému IDS Trnavského kraja s IDS Bratislavského kraja**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa podpory rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, napr. modernizácia existujúcich železničných tratí. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom). Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja (napr. pri opatrení Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina). V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) a Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu. V prípade modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných stavieb. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov a vhodnou lokáciou ďalších dopravných stavieb. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokácií navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácie železničných tratí: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Rozvoj a integrácia systému IDS Trnavského kraja s IDS Bratislavského kraja**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa podpora rozvoja IDS a prepojenia s IDS Bratislavského kraja bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn, Kúty – lignit; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej v CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn a na území ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn a na území ložiska nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina leží na území CHLÚ Madunice – horľavý zemný plyn. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje menej významný zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Pri opatreniach líniového typu, ako je výstavba nových železničných tratí a modernizácia existujúcich železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk, sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné železničné koridory potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri výstavbe nových železničných koridorov (trať č. 120) vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným trasovaním, vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. dostatočne dimenzovanými podchodmi a priepustkami a pod. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Priamy potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je trasovaná presne pozdĺž hranice CHVÚ Lehnice; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina prechádza územím CHVÚ Úľanská mokraď a ďalej je trasa v priamom územnom konflikte s CHA Dedova jama. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami, a preto možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami (napr. opatrenie Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom)) je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z.z., o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja systému IDS**	
Špecifický cieľ	**Rozvoj a integrácia systému IDS Trnavského kraja s IDS Bratislavského kraja**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno; Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina; Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID) Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Najväčší vplyv bude v tomto ohľade spôsobený realizáciou Vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina, v prípade modernizácií existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv železničných tratí a nových plôch dopravnej infraštruktúry, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri opatrení Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž (PEZ) Veľké Blahovo – pri železničnej trati – skládka, PEZ Veľké Blahovo – za rómskou osadou – skládka a sanovaná/rekultivovaná lokalita Dolný Bar – Dolný Bar – skládka KO.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Dodržanie štandardov pre vozidlá VOD/MHD nastavených podľa PDO, PUM**	
Relevantné opatrenia	Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek; Propagácia udržateľnej mestské mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým, teda mäkkým. Opatrenie teoreticky môže prispieť k zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne k zvýšeniu preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trnavského kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery realizácie opatrení v rámci jednotlivých miest Trnavského kraja. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Naplnením špecifického cieľa možno očakávať možné zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej v mestách Trnavského kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery realizácie opatrení v rámci jednotlivých miest Trnavského kraja. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať minimálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o vplyv nepriamy.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých relevantných opatrení svojím charakterom skôr systémových (mäkkých) opatrení irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je možné aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení možné považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov/starých ekologických záťaží je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je v rámci vyššie navrhnutých opatrení možné považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Preferencia vozidiel VOD/MHD v premávke**	
Relevantné opatrenia	Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba existujúcich križovatiek; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení je svojím charakterom opatrením skôr systémovým, teda mäkkým. Opatrenie teoreticky môže prispieť k zlepšeniu vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti a následne k zvýšeniu preferencie vozidiel verejnej dopravy v cestnej premávke mestách Trnavského kraja a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo pozitívne prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest Trnavského kraja. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery realizácie opatrení v rámci jednotlivých miest Trnavského kraja. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku naplnenia špecifického cieľa preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách možno súhrnne očakávať v podobe možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech dopravy verejnej v mestách Trnavského kraja. Tomuto cieľovému efektu by samozrejme predchádzali opatrenia typu Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne v závislosti od miery realizácie opatrení v rámci jednotlivých miest Trnavského kraja. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ preferencia vozidiel VHD/MHD na križovatkách miest Trnavského kraja by teoreticky mohol mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu verejnej dopravy v mestách na úkor individuálnej automobilovej dopravy môže mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu vyššie navrhnutých svojím charakterom skôr systémovým (mäkkým) opatrením typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu s ohľadom na vyššie navrhnuté opatrenia typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu z hľadiska odpadov/starých ekologických záťaží je možné z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je možné v rámci vyššie navrhnutých opatrení typu preferencie vozidiel VHD/MHD na križovatkách v cestnej premávke v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie spoľahlivosti verejnej dopravy/mestskej hromadnej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zaistenie údržby komunikácii v zimných aj letných mesiacoch**	
Relevantné opatrenia	Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestské mobility; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID;	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+2	Špecifický cieľ zaistenia údržby komunikácii v zimných aj letných mesiacoch na území Trnavského kraja je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Zaistenie údržby komunikácií v letných suchých mesiacoch môže znížiť sekundárnu prašnosť (zvírený prach z jazdy automobilov), a môže tak mať významne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia. Vzhľadom na charakter uvedeného špecifického cieľa možno identifikovať priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia.
Hluk a vibrácie	0	Špecifický cieľ zaistenia údržby komunikácii v zimných aj letných mesiacoch na území Trnavského kraja je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Hodnotenie miery vplyvu na hluk a vibrácie je z tohto pohľadu irelevantné a vplyv je možné vyhodnotiť ako nulový.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/0	Špecifický cieľ zaistenia údržby komunikácii v zimných aj letných mesiacoch na území Trnavského kraja je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Vzhľadom na vyššie identifikovaný vplyv na ovzdušie možno tiež predpokladať zanedbateľný až potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	-1/0	Špecifický cieľ zaistenia údržby komunikácii v zimných aj letných mesiacoch na území Trnavského kraja je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Z pohľadu dopadov údržby komunikácií v zimných mesiacoch bude vplyv na vody skôr mierne negatívneho charakteru. Je všeobecne známe, že posypové materiály na báze chloridov môžu meniť chemické a fyzikálne vlastnosti pôd v okolí komunikácií, a prispieť tak k mobilizácii stopových kovov z pôd do povrchovej a podzemnej vody. Majú tiež potenciál meniť gradient hustoty, a tým aj fyzikálne a ekologické vlastnosti prijímajúceho vodného útvaru a zvyšovať salinitu povrchových vôd. Pritom zvýšená salinita vôd môže následne spôsobiť napr. zákal vôd, čo môže zapríčiniť úbytok kyslíka vo vodách, a tým následne vyvolať zvýšenú mortalitu vodných organizmov či zmeny biodiverzity. Celkovo je tak možné identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Podobne ako pri vplyve na vody možno z pohľadu dopadov údržby komunikácií v zimných mesiacoch identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Špecifický cieľ a konkrétne zimná údržba komunikácií chloridovými soľami môže mať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	V súvislosti so zimnou údržbou komunikácií chloridovými soľami možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Zvýšená salinita vôd vplyvom zimnej údržby chloridovými soľami môže spôsobiť napr. zákal vôd a následný úbytok kyslíka vo vodách. V dôsledku toho môže dochádzať k zvýšenej mortalite vodných organizmov či zmene biodiverzity. Vysoký obsah fosforu a dusíka vo vodách predstavuje vážne riziko pre vodné systémy, pretože slúžia ako živiny a podporujú nadmerný rast niektorých vodných organizmov. Samotné chloridy sú pre ryby a vodné bezstavovce relatívne málo toxické, aj keď tento fakt nebol doteraz podložený dlhodobými relevantnými štúdiami. Mierne toxické môžu byť posypové materiály pre malé živočíchy, zároveň kryštáliky chloridov môžu lákať zver a vtáky, čo môže zvyšovať pravdepodobnosť dopravných nehôd. Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na flóru, faunu a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Hodnotenie miery vplyvu na krajinu (krajinný ráz) je z tohto pohľadu irelevantné a vplyv je možné vyhodnotiť ako nulový.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Z pohľadu údržby komunikácií v zimných mesiacoch bude vplyv na uvedené územia skôr mierne negatívneho charakteru. V niektorých chránených územiach môže byť údržba komunikácií solením zakázaná. V tomto smere musia byť vždy zohľadnené požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a je nutné dodržiavať všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1	Špecifický cieľ zaistenia údržby komunikácii v zimných aj letných mesiacoch na území Trnavského kraja je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Hodnotenie miery vplyvu na odpady a staré ekologické záťaže je možné označiť za mierne negatívne. V prípade naplňovania špecifického cieľa je možné očakávať vznik bežných odpadov z letnej/zimnej údržby komunikácií, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Špecifický cieľ zaistenia údržby komunikácii v zimných aj letných mesiacoch na území Trnavského kraja je svojím charakterom opatrením skôr mäkkým, teda systémovým. Z pohľadu hodnotenia dopadov údržby komunikácií v zimných mesiacoch možno vplyv na uvedené charakteristiky vyhodnotiť ako zanedbateľný.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie informovanosti účastníkov cestnej premávky – mimoriadne stavy**	
Relevantné opatrenia	Rozvoj dopravnej telematiky, Webové aplikácie a informačné portály	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť k plynulosti dopravy, nižšiemu výskytu kongescií, a teda k nižšej emisnej záťaži. V súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	V prípade umiestnenia telematických systémov môže byť docielená nižšia hluková záťaž. Relevantnými opatreniami môže byť tiež dosiahnuté zníženie vibrácií. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Vzhľadom na to, že tento špecifický cieľ môže mať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu jednotlivých miest a obcí, možno tiež predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Ide skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zaistiť spoľahlivosť dopravného systému ako celku**	
Špecifický cieľ	**Zaviesť plánovanie dopravy do zamestnania a škôl – podpora vzniku firemných či školských plánov mobility**	
Relevantné opatrenia	Podpora firemných plánov mobility (bonusy, zázemie pre cyklistov atď.); Podpora dopravnej výchovy detí; Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy; Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku; Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom; Podpora pre carpooling (spolujazda); Podpora pre carsharing (zdieľanie vozidiel)	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ plánovania dopravy do zamestnania a škôl je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení svojím charakterom opatrením systémovým (mäkkým). Teoreticky by vyššie uvedené plánované opatrenia mohli prispieť k optimalizácii dopravy v mestách (cesty do škôl a zamestnania) a k zvýšeniu podielu verejnej/cyklistickej/pešej dopravy a k využívaniu carpooling a carsharing systémov, v dôsledku teda k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. Tento fakt by sa následne mohol prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Špecifický cieľ plánovania dopravy do zamestnania a škôl je z pohľadu vyššie navrhnutých opatrení svojím charakterom opatrením systémovým (mäkkým). Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej/pešej/verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Vplyv možno celkovo hodnotiť ako nulový až potenciálne mierne pozitívny. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ bude mať vzhľadom na vyššie uvedené vyhodnotenie vplyvu na ovzdušie/klímu a hluk/vibrácie zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovania dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je možné aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovania dopravy do zamestnania a škôl považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovanie dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovanie dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovanie dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovania dopravy do zamestnania a škôl irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovania dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu na odpady/staré ekologické záťaže je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovania dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovania dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšiť efektivitu systému statickej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora vzniku parkovacej politiky v mestách kraja vrátane spoplatnenia využitia parkovacích plôch**	
Relevantné opatrenia	Kapacitné parkovanie pre cyklistov Propagácia parkovacích domov; Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom; P + R (Park and Ride) a K + R (Kiss and Ride) Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zavádzanie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidlá; Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy; Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej a nemotorovej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy na území miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej a nemotorovej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej a nemotorovej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne nepriamo pozitívne.
Voda	0	Hodnotenie miery vplyvu na vody je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Poľnohospodárska pôda	0	Podobne ako v prípade vôd je aj pri poľnohospodárskej pôde možné hodnotenie vplyvu z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja považovať za irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Lesné pozemky	0	Hodnotenie miery vplyvu na lesné pozemky je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Horninové prostredie	0	Hodnotenie miery vplyvu na horninové prostredie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Hodnotenie miery vplyvu na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Krajina	0	V súvislosti s vplyvom na krajinu bol potenciálny vplyv tiež vyhodnotený ako nulový, pretože hodnotenie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja irelevantné.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Ovplyvnenie chránených území je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa plánovania dopravy do zamestnania a škôl irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Hodnotenie miery vplyvu na odpady/staré ekologické záťaže je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Hodnotenie miery vplyvu na kultúrne/historické pamiatky či vplyvu z pohľadu archeológie je z pohľadu stanoveného špecifického cieľa podpory vzniku parkovacej politiky v mestách Trnavského kraja irelevantné. Vplyv bol vyhodnotený ako nulový.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšiť efektivitu systému statickej dopravy**	
Špecifický cieľ	**V nadväznosti na železničnú a verejnú dopravu vybudovať parkoviská typu P + R a B + R**	
Relevantné opatrenia	P + R (Park and Ride) a K + R (Kiss and Ride); P + R Šamorín Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov Kapacitné parkovanie pre cyklistov Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ vybudovanie parkovísk typu P + R a B + R v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej a nemotorovej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy na území miest/obcí. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického cieľa vybudovania parkovísk typu P + R a B + R v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej a nemotorovej dopravy. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne. Pôjde skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Špecifický cieľ vybudovania parkovísk typu P + R a B + R môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej a nemotorovej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej individuálnou automobilovou dopravou. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále nulové až potenciálne mierne pozitívne.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Väčšina vyššie navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou parkovísk typu P + R dôjde k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch (parkovísk) je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, navyše v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby P + R Šamorín, TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov a TIOP Veľký Meder zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Pri relevantných opatreniach súvisiacich s realizáciou B + R možno predpokladať zanedbateľný vplyv na vodný režim. Celkovo je v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu. V prípade parkovísk typu P + R (Park and Ride) sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný, výnimkou sú TIOP Cífer, Senica, Smolenice, Veľký Meder a Leopoldov, kde sa určitý zásah do poľnohospodárskej pôdy predpokladá. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodnou lokalizáciou parkovísk. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Pri relevantných opatreniach súvisiacich s realizáciou B + R možno predpokladať zanedbateľný vplyv na poľnohospodársku pôdu. Preto možno celkovo v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne negatívny priamy vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodnou lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol pri vyššie uvedených relevantných opatreniach identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie pri jednotlivých relevantných opatreniach. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri väčšine relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: opatrenie TIOP Kúty leží tiež na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; TIOP Kvetoslav a P + R Šamorín leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšiť efektivitu systému statickej dopravy**	
Špecifický cieľ	**V nadväznosti na železničnú a verejnú dopravu vybudovať parkoviská typu P + R a B + R**	
Relevantné opatrenia	P + R (Park and Ride) a K + R (Kiss and Ride); P + R Šamorín Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov Kapacitné parkovanie pre cyklistov Propagácia udržateľnej mestskej mobility; Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrení parkovísk P + R, parkovanie pre cyklistov, TIOP, Prestupné uzly a terminály VHD. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný až potenciálne mierne negatívny priamy vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu parkovísk P + R, parkovania pre cyklistov, TIOP, prestupných uzlov a terminálov VHD nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktorá je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za zanedbateľný až nulový. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Vyššie uvedené navrhnuté opatrenia nemajú líniový charakter a nachádzajú sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. V súvislosti so žiadnym relevantným opatrením špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy územný konflikt s riešenými lokalitami. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácií vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované (v porovnaní s líniovými stavbami dopravnej infraštruktúry). Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv plôch parkovísk, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri TIOP Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa. Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv, ktorý bude priamy.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv, ktorý bude mať priamy charakter.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie efektivity dopravných systémov a ich optimalizácia**	
Strategický cieľ	**Zvýšiť efektivitu systému statickej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja telematických systémov**	
Relevantné opatrenia	Rozvoj dopravnej telematiky, Webové aplikácie a informačné portály	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť k plynulosti dopravy, nižšiemu výskytu kongescií, a teda k nižšej emisnej záťaži. V súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	V prípade umiestnenia telematických systémov môže byť docielená nižšia hluková záťaž. Relevantnými opatreniami môže byť tiež dosiahnuté zníženie vibrácií. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Vzhľadom na to, že tento špecifický cieľ môže mať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu jednotlivých miest a obcí, možno tiež predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Ide skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami**	
Relevantné opatrenia	Cyklotrasy: Vážska cyklomagistrála, Drahovce – Madunice, Koplotovce – Madunice, Madunice – Leopoldov, Hlohovec – Sereď, Vážska cyklomagistrála – Trnava, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Vážska cyklomagistrála – Galanta, Vážska cyklomagistrála – Hlohovec, Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot, Moravská cyklomagistrála, Moravská cyklomagistrála – Gbely, Moravská cyklotrasa – Kúty, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13, Holíč – Skalica, Šamorín – Kvetoslavov, Šamorín – Kyselica, Dobrohošť – Dunakiliti, Galanta mesto – m. č. Javorinka, Galanta mesto – m. č. Nebojsa, Galanta mesto – mestská č. Hody, Moravská cyklomagistrála – Senica, Malodunajská cyklomagistrála, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Eurovelo 6 – Gabčíkovo, Trnava – Smolenice, Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava, Trnava – Ružindol, Trnava – Jaslovské Bohunice, Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince, Piešťany – Vrbové, Krakovany – Dubovany, Kyselica – Gabčíkovo, Malý Dunaj – Dunajská Streda, Gbely – Petrova Ves, Holíč – Šaštín-Stráže, Senica – Myjava, Skalica – Senica, Eurovelo 13, Eurovelo 6 Údržba povrchov, Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Dostavba medzimestských cyklotrás v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete cyklotrás medzi mestami a obcami vrátane ďalších nadväzujúcich prvkov, ako napr. dostatočné kapacitné parkovanie pre cyklistov, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Vzhľadom na to, že ide skôr o nepriamy vplyv, možno identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Pozitívne vplyvy dostavby medzimestských cyklotrás v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení v oblasti znižovania hlukovej záťaže možno súhrnne očakávať v dôsledku možného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech cyklodopravy. Vzhľadom na to, že ide skôr o nepriamy vplyv, možno identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+2	Špecifický cieľ podpory vzájomného prepojenia miest a obcí (zapojenie mikroregiónu do plánovania cyklodopravy) v podobe dostavby medzimestských cyklotrás bude mať už zo svojej podstaty pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Teoreticky možné zvýšenie podielu cyklodopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by malo mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Vzhľadom na to, že ide skôr o nepriamy vplyv, možno identifikovať nulový až potenciálne významne pozitívny vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie medzimestských cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. V prípade relevantných opatrení v podobe cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim napríklad pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Vážska cyklomagistrála, Drahovce – Madunice, Koplotovce – Madunice, Madunice – Leopoldov, Hlohovec – Sereď, Eurovelo 6. Tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia vo významne menšom rozsahu než v prípade výstavby nových dopravných stavieb líniového charakteru, nových obchvatov alebo železničných koridorov. Napriek tomu nemožno vylúčiť mierne negatívny vplyv najmä v priebehu realizácie cyklotrás. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na poľnohospodársku pôdu.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôde sú vo všeobecnej rovine realizácií nových cyklotrás ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Vzhľadom na charakter uvedených stavieb možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby medzimestských cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie všetkých líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení ide prevažne o medzimestské cyklotrasy, kde dopad v podobe fragmentácie krajiny nebude zďaleka taký významný ako napríklad pri výstavbe dopravných líniových koridorov vo voľnej krajine. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na krajinu.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality a bezpečnosti siete trás pre nemotorovú dopravu – prepojenie medzi obcami a mestami**	
Relevantné opatrenia	Cyklotrasy: Vážska cyklomagistrála, Drahovce – Madunice, Koplotovce – Madunice, Madunice – Leopoldov, Hlohovec – Sereď, Vážska cyklomagistrála – Trnava, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Vážska cyklomagistrála – Galanta, Vážska cyklomagistrála – Hlohovec, Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot, Moravská cyklomagistrála, Moravská cyklomagistrála – Gbely, Moravská cyklotrasa – Kúty, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13, Holíč – Skalica, Šamorín – Kvetoslavov, Šamorín – Kyselica, Dobrohošť – Dunakiliti, Galanta mesto – m. č. Javorinka, Galanta mesto – m. č. Nebojsa, Galanta mesto – mestská č. Hody, Moravská cyklomagistrála – Senica, Malodunajská cyklomagistrála, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Eurovelo 6 – Gabčíkovo, Trnava – Smolenice, Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava, Trnava – Ružindol, Trnava – Jaslovské Bohunice, Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince, Piešťany – Vrbové, Krakovany – Dubovany, Kyselica – Gabčíkovo, Malý Dunaj – Dunajská Streda, Gbely – Petrova Ves, Holíč – Šaštín-Stráže, Senica – Myjava, Skalica – Senica, Eurovelo 13, Eurovelo 6 Údržba povrchov, Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Moravská cyklomagistrála vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Kačenky, ÚEV Kútsky les, ÚEV Skalické alúvium Moravy, PP Kátovské rameno; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 prechádza cez CHKO Záhorie; stavba Dobrohošť – Dunakiliti je navrhnutá cez CHKO Dunajské luhy, CHVÚ Dunajské luhy; cyklotrasa Trnava – Smolenice prechádza cez CHVÚ Malé Karpaty, CHKO Malé Karpaty, CHA Lošonský háj; cyklotrasa Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava prechádza cez CHVÚ Úľanská mokraď a CHA Trnavské rybníky; cyklotrasa Malý Dunaj – Dunajská Streda je navrhnutá cez NPR Klátovské rameno; cyklotrasa Senica – Myjava vedie cez ÚEV Horný tok Myjavy, PP Rieka Myjava; cyklotrasa Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát; cyklotrasa Eurovelo 6 vedie cez CHVÚ Dunajské luhy. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami. V prípade konfliktov cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy. V prípade výstavby medzimestských cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť na terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po upresnení vedenia jednotlivých cyklotrás bude nutné preveriť konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa iba Moravská cyklomagistrála nachádza na území pamiatkovej zóny Kopčany. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja kvalitnej a bezpečnej infraštruktúry v obciach a mestách**	
Relevantné opatrenia	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Rezidentné parkovanie a záchytné parkoviská s tým súvisiace, Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás, Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny, Optimalizácia peších trás na území Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení, môže viesť k zlepšeniu plynulosti cestnej dopravy, k vyššiemu využitiu alternatívnych spôsobov dopravy (pešia, cyklistická). Možno tak identifikovať následný priamy i nepriamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení, môže viesť k zlepšeniu plynulosti cestnej dopravy, k vyššiemu využitiu alternatívnych spôsobov dopravy (pešia, cyklistická). Možno tak identifikovať následný priamy i nepriamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v mestách a obciach.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom na predpokladaný pozitívny vplyv špecifického cieľa na ovzdušie a hlukovú situáciu možno predpokladať priamy i nepriamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významné zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významné zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú významný zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významný zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významný zásah do prírodného prostredia, a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V prípade výstavby cyklotrás a peších trás budú potenciálne vplyvy súvisiace so vznikom odpadov minimalizované. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po upresnení vedenia jednotlivých opatrení bude nutné preveriť konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významný zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Na strane bezpečnosti tak možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasti zdravého životného štýlu**	
Relevantné opatrenia	Vážska cyklomagistrála, Drahovce – Madunice, Koplotovce – Madunice, Madunice – Leopoldov, Hlohovec – Sereď, Vážska cyklomagistrála – Trnava, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Vážska cyklomagistrála – Galanta, Vážska cyklomagistrála – Hlohovec, Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot, Moravská cyklomagistrála, Moravská cyklomagistrála – Gbely, Moravská cyklotrasa – Kúty, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13, Holíč – Skalica, Šamorín – Kvetoslavov, Šamorín – Kyselica, Dobrohošť – Dunakiliti, Galanta mesto – m. č. Javorinka, Galanta mesto – m. č. Nebojsa, Galanta mesto – mestská č. Hody, Moravská cyklomagistrála – Senica, Malodunajská cyklomagistrála, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Eurovelo 6 – Gabčíkovo, Trnava – Smolenice, Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava, Trnava – Ružindol, Trnava – Jaslovské Bohunice, Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince, Piešťany – Vrbové, Krakovany – Dubovany, Kyselica – Gabčíkovo, Malý Dunaj – Dunajská Streda, Gbely – Petrova Ves, Holíč – Šaštín-Stráže, Senica – Myjava, Skalica – Senica, Eurovelo 13, Eurovelo 6 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás, Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny, Optimalizácia peších trás na území Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť k zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie medzimestských cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. V prípade relevantných opatrení v podobe cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim napríklad pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Vážska cyklomagistrála, Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti; Kyselica – Gabčíkovo; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava; Senica – Myjava, Eurovelo 6. Tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov a chránených vodohospodárskych oblastí, keď technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Podľa existujúcej podrobnosti návrhu cyklotrás možno predpokladať konflikt s OPVZ pri nasledujúcich stavbách: Vážska cyklomagistrála, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Trnava – Smolenice. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás možno predpokladať zásah do pôdneho prostredia najmä v priebehu realizácie cyklotrás, ktorý vzhľadom na charakter relevantných opatrení nebude nijako významný. Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach je možné vo všeobecnej rovine realizácií nových cyklotrás očakávať nevýznamný zásah do lesných pozemkov. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Vzhľadom na charakter uvedených stavieb možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V súvislosti s vyššie uvedenými opatreniami nemožno predpokladať významné ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný vplyv na krajinu.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora chôdze a cyklistickej dopravy ako súčasti zdravého životného štýlu**	
Relevantné opatrenia	Vážska cyklomagistrála, Drahovce – Madunice, Koplotovce – Madunice, Madunice – Leopoldov, Hlohovec – Sereď, Vážska cyklomagistrála – Trnava, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Vážska cyklomagistrála – Galanta, Vážska cyklomagistrála – Hlohovec, Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot, Moravská cyklomagistrála, Moravská cyklomagistrála – Gbely, Moravská cyklotrasa – Kúty, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13, Holíč – Skalica, Šamorín – Kvetoslavov, Šamorín – Kyselica, Dobrohošť – Dunakiliti, Galanta mesto – m. č. Javorinka, Galanta mesto – m. č. Nebojsa, Galanta mesto – mestská č. Hody, Moravská cyklomagistrála – Senica, Malodunajská cyklomagistrála, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Eurovelo 6 – Gabčíkovo, Trnava – Smolenice, Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava, Trnava – Ružindol, Trnava – Jaslovské Bohunice, Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince, Piešťany – Vrbové, Krakovany – Dubovany, Kyselica – Gabčíkovo, Malý Dunaj – Dunajská Streda, Gbely – Petrova Ves, Holíč – Šaštín-Stráže, Senica – Myjava, Skalica – Senica, Eurovelo 13, Eurovelo 6 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás, Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny, Optimalizácia peších trás na území Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je konflikt s obzvlášť chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Moravská cyklomagistrála vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Kačenky, ÚEV Kútsky les, ÚEV Skalické alúvium Moravy, PP Kátovské rameno; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie; Trnava – Smolenice vedie cez CHVÚ Malé Karpaty, CHKO Malé Karpaty, CHA Lošonský háj; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava vedie cez CHVÚ Úľanská mokraď a CHA Trnavské rybníky; Malý Dunaj – Dunajská Streda vedie cez NPR Klátovské rameno; Senica – Myjava vedie cez ÚEV Horný tok Myjavy, PP Rieka Myjava; Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát; Eurovelo 6 vedie cez CHVÚ Dunajské luhy. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami. V prípade konfliktov cyklotrás (z vyššie uvedených relevantných opatrení) s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy. V prípade výstavby cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť na terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po upresnení vedenia jednotlivých cyklotrás bude nutné preveriť konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa Moravská cyklomagistrála nachádza na území pamiatkovej zóny Kopčany. Žiadna z vyššie uvedených cyklotrás nie je v kolízii pamiatkovou rezerváciou. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv, ktorý bude skôr priamy.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Využitie informatívnych kampaní zameraných na benefity chôdze a cyklistickej dopravy**	
Relevantné opatrenia	Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny nepriamy vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny nepriamy vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Pri tomto špecifickom cieli možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny nepriamy vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významné zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významné zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú významný zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významný zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá významný zásah do prírodného prostredia, a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do územia starých ekologických záťaží. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora vzniku IDS**	
Relevantné opatrenia	TIOP Cífer, TIOP Dunajská Streda, TIOP Galanta, TIOP Hlohovec, TIOP Holíč, TIOP Jablonica, TIOP Kúty, TIOP Kvetoslavov, TIOP Leopoldov, TIOP Piešťany, TIOP Senica, TIOP Sereď, TIOP Skalica, TIOP Sládkovičovo, TIOP Smolenice, TIOP Šaštín-Stráže, TIOP Trnava, TIOP Veľký Meder, TIOP Leopoldov Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID), Prestupné uzly a terminály VHD, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti, Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň na miestach TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD možno predpokladať lokálne zvýšenie emisnej záťaže. Uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň na miestach TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD možno predpokladať lokálne zvýšenie hlukovej záťaže. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň na miestach TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD možno predpokladať lokálne zvýšenie emisnej a hlukovej záťaže. Pri tomto špecifickom cieli možno predpokladať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Výstavbou uvedených terminálov integrovanej osobnej dopravy nemožno vylúčiť ovplyvnenie vodného prostredia. Z hľadiska ochrany podzemných vôd možno identifikovať konflikt nasledujúcich stavieb s CHVO Žitný ostrov: TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov, TIOP Veľký Meder. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Výstavbou uvedených terminálov integrovanej osobnej dopravy nemožno vylúčiť zabratie poľnohospodárskej pôdy a určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby). Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Pri vyššie uvedených termináloch integrovanej dopravy nebol identifikovaný konflikt s plochami lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. V súvislosti s realizáciou TIOP Kúty dôjde k zásahu do CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; v súvislosti s realizáciou TIOP Kvetoslavov dôjde k zásahu do OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe terminálov integrovanej osobnej dopravy predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vplyvy konkrétnych relevantných opatrení, resp. terminálov integrovanej osobnej dopravy na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť, je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom tak bol na strane bezpečnosti identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	Vplyvom realizácie terminálov integrovanej osobnej dopravy nemožno predpokladať významné ovplyvnenie krajiny. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	V súvislosti s realizáciou konkrétnych opatrení špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy konflikt s uvedenými lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. Na strane bezpečnosti možno vyhodnotiť potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V nasledujúcich stupňoch projektových príprav bude tiež nutné preveriť konflikt konkrétnych opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami podľa zákona **č.** 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora vzniku IDS**	
Relevantné opatrenia	TIOP Cífer, TIOP Dunajská Streda, TIOP Galanta, TIOP Hlohovec, TIOP Holíč, TIOP Jablonica, TIOP Kúty, TIOP Kvetoslavov, TIOP Leopoldov, TIOP Piešťany, TIOP Senica, TIOP Sereď, TIOP Skalica, TIOP Sládkovičovo, TIOP Smolenice, TIOP Šaštín-Stráže, TIOP Trnava, TIOP Veľký Meder, TIOP Leopoldov Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID), Prestupné uzly a terminály VHD, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti, Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/environmentálne záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv uvedených stavieb, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri stavbe TIOP Kúty ku konfliktu s pravdepodobnou environmentálnou záťažou depa. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi a environmentálnej záťaže bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno tak na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Na území Trnavského samosprávneho kraja sa nachádza 1396 nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, 2 pamiatkové rezervácie (Plavecký Peter a Trnava) a 5 pamiatkových zón (Hlohovec, Kopčany, Piešťany, Skalica a Sobotište). Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. Konkrétne konflikty navrhnutých stavieb s nehnuteľnými národnými kultúrnymi pamiatkami, pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami bude potrebné posúdiť v procese EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade identifikácie konfliktu konkrétneho návrhu uvedených stavieb s lokalitami archeologických nálezísk bude pred začatím stavebnej činnosti informovaný krajský pamiatkový úrad, ktorý vykonáva štátnu správu v oblasti archeológie podľa § 11 zákona č. 49/200 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Možno na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy**	
Relevantné opatrenia	TIOP Cífer, TIOP Dunajská Streda, TIOP Galanta, TIOP Hlohovec, TIOP Holíč, TIOP Jablonica, TIOP Kúty, TIOP Kvetoslavov, TIOP Leopoldov, TIOP Piešťany, TIOP Senica, TIOP Sereď, TIOP Skalica, TIOP Sládkovičovo, TIOP Smolenice, TIOP Šaštín-Stráže, TIOP Trnava, TIOP Veľký Meder, TIOP Leopoldov Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID), Prestupné uzly a terminály VHD, Dobudovanie zastávok MHD v území, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň na miestach TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD možno predpokladať lokálne zvýšenie emisnej záťaže. Uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň na miestach TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD možno predpokladať lokálne zvýšenie hlukovej záťaže. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň na miestach TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD možno predpokladať lokálne zvýšenie emisnej a hlukovej záťaže. Pri tomto špecifickom cieli možno predpokladať potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Výstavbou uvedených terminálov integrovanej osobnej dopravy nemožno vylúčiť ovplyvnenie vodného prostredia. Z hľadiska ochrany podzemných vôd možno identifikovať konflikt nasledujúcich stavieb s CHVO Žitný ostrov: TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov, TIOP Veľký Meder. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Výstavbou uvedených terminálov integrovanej osobnej dopravy nemožno vylúčiť zabratie poľnohospodárskej pôdy a určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby). Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Pri vyššie uvedených termináloch integrovanej dopravy nebol identifikovaný konflikt s plochami lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. V súvislosti s realizáciou TIOP Kúty dôjde k zásahu do CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; v súvislosti s realizáciou TIOP Kvetoslavov dôjde k zásahu do OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. V tomto prípade tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe terminálov integrovanej osobnej dopravy predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov. Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vplyvy konkrétnych relevantných opatrení, resp. terminálov integrovanej osobnej dopravy na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť, je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom tak bol na strane bezpečnosti identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	Vplyvom realizácie terminálov integrovanej osobnej dopravy nemožno predpokladať významné ovplyvnenie krajiny. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Možno tak identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	V súvislosti s realizáciou konkrétnych opatrení špecifického cieľa nebol identifikovaný priamy konflikt s uvedenými lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. Na strane bezpečnosti možno vyhodnotiť potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V nasledujúcich stupňoch projektových príprav bude tiež nutné preveriť konflikt konkrétnych opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia udržateľných druhov dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie kvality služieb verejnej dopravy**	
Relevantné opatrenia	TIOP Cífer, TIOP Dunajská Streda, TIOP Galanta, TIOP Hlohovec, TIOP Holíč, TIOP Jablonica, TIOP Kúty, TIOP Kvetoslavov, TIOP Leopoldov, TIOP Piešťany, TIOP Senica, TIOP Sereď, TIOP Skalica, TIOP Sládkovičovo, TIOP Smolenice, TIOP Šaštín-Stráže, TIOP Trnava, TIOP Veľký Meder, TIOP Leopoldov Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID), Prestupné uzly a terminály VHD, Dobudovanie zastávok MHD v území, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba terminálov integrovanej osobnej dopravy; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv uvedených stavieb, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri stavbe TIOP Kúty ku konfliktu s pravdepodobnou environmentálnou záťažou depa. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi a environmentálnej záťaže bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno tak na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Na území Trnavského samosprávneho kraja sa nachádza 1396 nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, 2 pamiatkové rezervácie (Plavecký Peter a Trnava) a 5 pamiatkových zón (Hlohovec, Kopčany, Piešťany, Skalica a Sobotište). Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. Konkrétne konflikty navrhnutých stavieb s nehnuteľnými národnými kultúrnymi pamiatkami, pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami bude potrebné posúdiť v procese EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade identifikácie konfliktu konkrétneho návrhu uvedených stavieb s lokalitami archeologických nálezísk bude pred začatím stavebnej činnosti informovaný krajský pamiatkový úrad, ktorý vykonáva štátnu správu v oblasti archeológie podľa § 11 zákona č. 49/200 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Možno na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Podpora pre carpooling (spolujazda) a carsharing (spoločné využívanie vozidiel)**	
Relevantné opatrenia	Podpora pre carsharing (zdieľanie vozidiel), Podpora pre carpooling (spolujazda), Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisí, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ, a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisí, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ, a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a potenciálne vibrácie z cestnej dopravy. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na hluk a vibrácie jednotlivých miest a obcí, pretože vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisí, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ, a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, resp. bude mať vplyv na zníženie zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Pri tomto špecifickom cieli možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, pretože vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do územia starých ekologických záťaží. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy**	
Špecifický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov suburbanizácie**	
Relevantné opatrenia	Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID), Dobudovanie zastávok MHD na území, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Pri tomto špecifickom cieli tak možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Pri dobudovaní zastávok MHD možno uvažovať vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky zastávok MHD je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)**	
Špecifický cieľ	**Podpora zavádzania vozidiel individuálnej automobilovej dopravy na alternatívny pohon**	
Relevantné opatrenia	Nízkoemisné zóny Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy, Zavádzanie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidlá, Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom, Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa môže viesť k zníženiu využitia individuálnej automobilovej dopravy bez alternatívneho pohonu a k následnému zníženiu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí. Uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa môže viesť k zníženiu využitia individuálnej automobilovej dopravy bez alternatívneho pohonu, čo môže mať potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu dotknutých miest a obcí. Z hľadiska vibrácií možno identifikovať nulový/zanedbateľný vplyv. Uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	V prípade zníženia hlukovej záťaže a emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia z individuálnej automobilovej dopravy možno predpokladať pozitívny vplyv aj z hľadiska verejného zdravia obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V súvislosti s uplatnením uvedeného špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do lokalít environmentálnych záťaží. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Uplatnením uvedeného špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky, Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď, Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR, Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie, Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnením špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení, dôjde k navýšeniu podielu verejnej dopravy s alternatívnym pohonom, najmä v podobe elektrifikácie železničných tratí. Realizácia vyššie uvedených stavieb tak bude mať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Naplnením špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení dôjde k navýšeniu podielu verejnej dopravy s alternatívnym pohonom, čo bude mať pozitívny vplyv na hlukovú situáciu. Zníženie hlukovej záťaže a vibrácií možno predpokladať aj v súvislosti s modernizáciou (elektrifikáciou) železničnej dopravy. Uvedené opatrenia budú mať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hluk a vibrácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom na predpokladaný potenciálne významne pozitívny vplyv uvedených relevantných opatrení na ovzdušie a hlukovú situáciu, možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv i na zdravie obyvateľov.
Voda	-1/+1	Naplnenie špecifického cieľa a relevantných opatrení môže mať priamy pozitívny vplyv na vodné prostredie vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Modernizácia (elektrifikácia) železničných tratí môže mať ďalej nepriamy pozitívny vplyv na zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy produkujúcej znečisťujúce látky. V prípade realizácie všetkých vyššie uvedených konkrétnych opatrení v podobe modernizácie a elektrifikácie železničných tratí je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vodné nádrže a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na stavby Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky, Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď a Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty, ktoré zasahujú do územia ochranného pásma vodného zdroja a ich technické riešenie je tak nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín zasahujú do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv. Uvedené opatrenia môžu mať teda priamy i nepriamy vplyv.
Poľnohospodárska pôda	-1/+1	Naplnenie špecifického cieľa a relevantných opatrení môže mať priamy pozitívny vplyv na poľnohospodársku pôdu vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Pôdy sú priamo ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskej pôdy realizáciou všetkých vyššie uvedených relevantných opatrení. Ide však o zásah zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených stavieb. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv.
Lesné pozemky	-1/+1	Špecifický cieľ môže mať priamy pozitívny vplyv na lesné pozemky vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizáciou uvedených stavieb ohrozené i lesné pozemky. Z konkrétnych vyššie uvedených relevantných opatrení sa nezaobíde bez zásahu do lesných pozemkov Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR, Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie, Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie okolitého prostredia (predovšetkým vo fáze výstavby/modernizácie), ktoré nemožno úplne vylúčiť. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli v nasledujúcom hodnotení zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty prechádza cez CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR prechádza cez CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie prechádza cez CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn, CHLÚ Gbely-Dubňanský sloj – lignit, CHLÚ Gbely – ropa neparafinická, DP Gbely – ropa neparafinická, DP Gbely-Dubňanský sloj – lignit; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty prechádza cez CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno prechádza cez CHVÚ Lehnice – tesne pri hranici, OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, OVL Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Ložisko nevyhradeného nerastu Dolný Bar-Hroboňovo – štrky; Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín prechádza cez OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, OVL Šamorín I. – horľavý zemný plyn. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na horninové prostredie.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky, Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď, Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR, Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie, Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/+1	Špecifický cieľ môže mať priamy pozitívny vplyv na prírodné prostredie vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave. Konkrétne stavby modernizácie/elektrifikácie železničných tratí predstavujú zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je nutné príslušné relevantné opatrenia vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv.
Krajina	-1/0	Konkrétne stavby modernizácie/elektrifikácie železničných tratí, predstavujú líniové stavby, ktoré už v súčasnom stave pôsobia na dotknutú krajinu, predovšetkým z hľadiska fragmentácie. Vplyv uvedených konkrétnych stavieb na krajinu tak nebude významný ako pri výstavbe vo voľnej krajine. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. V odôvodnených prípadoch bude potrebné zaistiť spracovanie podrobného hodnotenia vplyvu zámeru na krajinný ráz. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/+1	Špecifický cieľ môže mať priamy pozitívny vplyv na uvedené územia vplyvom zvýšenia podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave, a teda znížením znečisťujúcich látok z verejnej dopravy emitujúcich do okolia. Negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich konkrétnych opatrení: Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty prechádza CHKO Malé Karpaty a ÚEV Kalaštovský potok; Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno prechádza tesne pri hranici CHVÚ Lehnice; Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo prechádza cez CHA – Konopiská, ÚEV Konopiská, ÚEV Čiližské močiare. Stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie môže ďalej predstavovať potenciálne ovplyvnenie ÚEV Gbelský les. Pri stavbe Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie ÚEV Kazarka. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. V prípade konfliktov stavieb z relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výberom vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, vhodným technickým riešením a ich sprievodnými opatreniami, napr. formou ozelenenia, adekvátnym premostením migračných biokoridorov a pod. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/+1	Priamy pozitívny vplyv môžu mať uvedené relevantné opatrenia v súvislosti s minimalizáciou podielu vozidiel bez alternatívneho pohonu, ktoré môžu produkovať znečisťujúce látky do okolitého prostredia. Priamy negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba uvedených konkrétnych stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv železnice, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri niektorých stavbách ku kolízii s envirozáťažou. Reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť pri nasledujúcich stavbách: Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie sa nachádza v blízkosti pravdepodobnej environmentálnej záťaže depa; Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna zaťaž sanovaná/rekultivovaná „Jablonica – depo“ a environmentálna záťaž „Trnava – Rušňové depo“; Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je v konflikte s pravdepodobnou environmentálnou záťažou „Veľké Blahovo – pri železničnej trati – skládka“, „Veľké Blahovo – za rómskou osadou – skládka“ a sanovanou/rekultivovanou lokalitou „Dolný Bar – Dolný Bar – skládka KO“. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi a environmentálnej záťaže bude nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až mierne pozitívny vplyv.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)**	
Špecifický cieľ	**Zvýšenie podielu vozidiel s alternatívnym pohonom vo verejnej doprave – zníženie emisií**	
Relevantné opatrenia	Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Leopoldov – Lužianky, Modernizácia železničnej trate Trnava – Sereď, Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR, Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie, Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Na území Trnavského samosprávneho kraja sa nachádza 1396 nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok, 2 pamiatkové rezervácie (Plavecký Peter a Trnava) a 5 pamiatkových zón (Hlohovec, Kopčany, Piešťany, Skalica a Sobotište). Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. Konkrétne konflikty navrhnutých stavieb s nehnuteľnými národnými kultúrnymi pamiatkami, pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami bude potrebné posúdiť v procese EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie v súlade so zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. V prípade identifikácie konfliktu konkrétneho návrhu uvedených stavieb s lokalitami archeologických nálezísk bude pred začatím stavebnej činnosti informovaný krajský pamiatkový úrad, ktorý vykonáva štátnu správu v oblasti archeológie podľa § 11 zákona č. 49/200 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Na strane bezpečnosti možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)**	
Špecifický cieľ	**Modernizácia vozového parku verejnej dopravy vrátane železničnej dopravy s cieľom zníženia hlukovej záťaže**	
Relevantné opatrenia	Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Modernizácia vozového parku môže mať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Modernizácia vozového parku môže mať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Naplnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv aj na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá ovplyvnenie vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredie	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V súvislosti s nákupom vozidiel MHD/VHD možno predpokladať vyradenie starých vozidiel, s ktorými je potrebné odovzdať kompletné staré vozidlo osobe vykonávajúcej zber starých vozidiel podľa § 64 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)**	
Špecifický cieľ	**Kvalitná dopravná infraštruktúra**	
Relevantné opatrenia	Rekonštrukcia nosných ulíc, Oprava miestnych komunikácií, Miestne komunikácie – rozvoj podľa územného plánu, Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Rezidentné parkovanie a záchytné parkoviská s tým súvisiace, Rozvoj dopravnej telematiky, Nízkoemisné zóny, Protihlukové opatrenia, Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK, Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek, Riešenie kritických nehodových lokalít, Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020, Údržba povrchov, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás, Dobudovanie zastávok MHD na území, Prestupné uzly a terminály VHD, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Dobudovanie peších trás na území, Rozšírenie a úprava pešej zóny, Optimalizácia peších trás na území, Bezpečné priechody, Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate, Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate, Náhrada úrovňových priecestí mimoúrovňovými.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň napr. údržba povrchov môže znížiť množstvo zvírených prachových častíc cestnou dopravou do ovzdušia. Vyššie uvedené relevantné opatrenia tak môžu mať priamy i nepriamy potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Naplnenie špecifického cieľa môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Zároveň mnoho opatrení pre kvalitnú dopravnú infraštruktúru (napr. upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, protihlukové opatrenia) povedie k zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií cestnej dopravy. Vyššie uvedené relevantné opatrenia tak môžu mať priamy i nepriamy potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom na vyššie uvedené vyhodnotenie vplyvu špecifického cieľa na ovzdušie/klímu a hluk/vibrácie možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny až významne pozitívny vplyv aj na verejné zdravie obyvateľov. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných stavieb väčšieho rozsahu. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd, napr. opatrení v podobe rekonštrukcií a modernizácií ciest, budovania peších trás a cyklotrás. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. V prípade realizácie vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK sa neočakáva významnejšie riziko pre vodný režim, navyše v každom jednotlivom prípade je vplyv na vody možné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej v prípade zásahu do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov je v priebehu naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení možné očakávať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody. Prevažne pôjde o vplyv priamy.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených stavieb. V prípade rekonštrukcií a modernizácií ciest, budovania cyklotrás a peších trás sa predpokladá určitý zásah do pôdneho prostredia. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodnou lokalizáciou plánovaných opatrení. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov nebol, vzhľadom na všeobecnú charakteristiku vyššie uvedených relevantných opatrení, identifikovaný. Prípadnú mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie pri jednotlivých relevantných opatreniach. Celkovo tak možno na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých vyššie uvedených relevantných opatrení do horninového prostredia je nutné zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri vyššie uvedených relevantných opatreniach špecifického cieľa nebol, vzhľadom na všeobecnú charakteristiku vyššie uvedených relevantných opatrení, identifikovaný konflikt s vyššie uvedenými chránenými lokalitami. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a život obyvateľov (zníženie emisií a hlukovej záťaže)**	
Špecifický cieľ	**Kvalitná dopravná infraštruktúra**	
Relevantné opatrenia	Rekonštrukcia nosných ulíc, Oprava miestnych komunikácií, Miestne komunikácie – rozvoj podľa územného plánu, Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Rezidentné parkovanie a záchytné parkoviská s tým súvisiace, Rozvoj dopravnej telematiky, Nízkoemisné zóny, Protihlukové opatrenia, Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK, Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek, Riešenie kritických nehodových lokalít, Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 – 2020, Údržba povrchov, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás, Dobudovanie zastávok MHD na území, Prestupné uzly a terminály VHD, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Dobudovanie peších trás na území, Rozšírenie a úprava pešej zóny, Optimalizácia peších trás na území, Bezpečné priechody, Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate, Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate, Náhrada úrovňových priecestí mimoúrovňovými.	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení môže predstavovať zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Prípadné vplyvy jednotlivých relevantných opatrení je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Vzhľadom na všeobecnú charakteristiku vyššie uvedených relevantných opatrení bol na strane bezpečnosti identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V dôsledku realizácie dopravných stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu rekonštrukcie a modernizácie ciest, budovania cyklotrás a peších trás atď. nebude dochádzať k nežiaducej fragmentácii krajiny, ktorá je inak typickým negatívnym sprievodným javom líniových stavieb vo voľnej krajine. Prípadné negatívne dopady na krajinu možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami. Na základe vyššie uvedeného je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za zanedbateľný až nulový. Konečnú mieru vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Vzhľadom na všeobecnú charakteristiku relevantných opatrení nemožno identifikovať priame konflikty s uvedenými lokalitami chránenými zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES (i mestskými) a s významnými krajinnými prvkami nemožno vylúčiť a je nutné ho posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť vhodným technickým riešením stavieb a realizáciou sprievodných opatrení. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na uvedené lokality je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade realizácie vyššie uvedených opatrení budú tieto vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv peších komunikácií, parkovísk a cyklotrás, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno tak na strane bezpečnosti identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, pamiatkovou zónou, pamiatkovou rezerváciou, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov**	
Špecifický cieľ	**Zvyšovanie bezpečnosti dopravnej infraštruktúry**	
Relevantné opatrenia	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Rezidentné parkovanie a záchytné parkoviska s tým súvisiace, Rozvoj dopravnej telematiky, Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek, Riešenie kritických nehodových lokalít, Údržba povrchov cyklotrás, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Optimalizácia peších trás na území, Bezpečné priechody, Náhrada úrovňových priecestí mimoúrovňovými (železničné trate) Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, BESIP	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Naplnenie špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení, môže viesť k zlepšeniu plynulosti cestnej dopravy, k vyššiemu využitiu alternatívnych spôsobov dopravy (pešia, cyklistická). Možno tak identifikovať následný priamy i nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	+1	Naplnenie špecifického cieľa, resp. relevantných opatrení, môže viesť k zlepšeniu plynulosti cestnej dopravy, k vyššiemu využitiu alternatívnych spôsobov dopravy (pešia, cyklistická). Možno tak identifikovať následný priamy i nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v mestách a obciach.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom na predpokladaný pozitívny vplyv špecifického cieľa na ovzdušie a hlukovú situáciu možno predpokladať priamy i nepriamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať ovplyvnenie vodného režimu. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredie	0	Naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa predpokladá vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po upresnení jednotlivých opatrení bude nutné preveriť prípadné konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Po upresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné konflikty s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov**	
Špecifický cieľ	**Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky**	
Relevantné opatrenia	Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility, BESIP	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na kvalitu ovzdušia a klímu, bol tak identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie, bol tak identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na verejné zdravie obyvateľov, tak bol identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vplyv na vodný režim. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov**	
Špecifický cieľ	**Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu**	
Relevantné opatrenia	Vážska cyklomagistrála, Drahovce – Madunice, Koplotovce – Madunice, Madunice – Leopoldov, Hlohovec – Sereď, Vážska cyklomagistrála – Trnava, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Vážska cyklomagistrála – Galanta, Vážska cyklomagistrála – Hlohovec, Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot, Moravská cyklomagistrála, Moravská cyklomagistrála – Gbely, Moravská cyklotrasa – Kúty, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13, Holíč – Skalica, Šamorín – Kvetoslavov, Šamorín – Kyselica, Dobrohošť – Dunakiliti, Galanta mesto – m. č. Javorinka, Galanta mesto – m. č. Nebojsa, Galanta mesto – mestská č. Hody, Moravská cyklomagistrála – Senica, Malodunajská cyklomagistrála, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Eurovelo 6 – Gabčíkovo, Trnava – Smolenice, Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava, Trnava – Ružindol, Trnava – Jaslovské Bohunice, Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince, Piešťany – Vrbové, Krakovany – Dubovany, Kyselica – Gabčíkovo, Malý Dunaj – Dunajská Streda, Gbely – Petrova Ves, Holíč – Šaštín-Stráže, Senica – Myjava, Skalica – Senica, Eurovelo 13, Eurovelo 6 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia uvedených relevantných opatrení môže prispieť k zvýšeniu podielu cyklistickej a pešej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo môže viesť k zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií v dotknutých mestách a obciach. Možno tak identifikovať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv, ktorý je skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty priamy potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov. Zvýšenie využitia pešej a cyklistickej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie medzimestských cyklotrás. Výstavbou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. V prípade relevantných opatrení v podobe cyklotrás plánovaných v rámci realizácie PUM TTSK je možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim napríklad pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Vážska cyklomagistrála, Šamorín – Kvetoslavov; Šamorín – Kyselica; Dobrohošť – Dunakiliti; Kyselica – Gabčíkovo; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava; Senica – Myjava, Eurovelo 6. Tieto stavby prekračujú vodné toky alebo vedú v ich tesnej blízkosti. Možný vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením cyklotrás. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možný zásah cyklotrás do územia ochranných pásiem vodných zdrojov a chránených vodohospodárskych oblastí, keď technické riešenie cyklotrasy bude nutné optimalizovať a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Podľa existujúcej podrobnosti návrhu cyklotrás možno predpokladať konflikt s OPVZ pri nasledujúcich stavbách: Vážska cyklomagistrála, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Trnava – Smolenice. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	V prípade výstavby cyklotrás možno predpokladať zásah do pôdneho prostredia najmä v priebehu realizácie cyklotrás. Celkovo tak možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôde sú vo všeobecnej rovine realizácií nových cyklotrás ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Vzhľadom na charakter uvedených stavieb možno predpokladať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Výstavba vyššie uvedených relevantných opatrení v podobe výstavby cyklotrás predstavuje zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Ohrozenou skupinou živočíchov sú vo fáze výstavby predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	V súvislosti s vyššie uvedenými opatreniami nemožno predpokladať významné ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný vplyv na krajinu.

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov**	
Špecifický cieľ	**Budovanie oddelených trás pre nemotorovú dopravu**	
Relevantné opatrenia	Vážska cyklomagistrála, Drahovce – Madunice, Koplotovce – Madunice, Madunice – Leopoldov, Hlohovec – Sereď, Vážska cyklomagistrála – Trnava, Trnava – Zavar, Zavar – Šúrovce, Vážska cyklomagistrála – Galanta, Vážska cyklomagistrála – Hlohovec, Moravská cyklomagistrála – Most Brodské – Lanžhot, Moravská cyklomagistrála, Moravská cyklomagistrála – Gbely, Moravská cyklotrasa – Kúty, Križovany nad Dudváhom – Dolné Lovčice, Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13, Holíč – Skalica, Šamorín – Kvetoslavov, Šamorín – Kyselica, Dobrohošť – Dunakiliti, Galanta mesto – m. č. Javorinka, Galanta mesto – m. č. Nebojsa, Galanta mesto – mestská č. Hody, Moravská cyklomagistrála – Senica, Malodunajská cyklomagistrála, Eurovelo 6 – Dunajská Streda, Eurovelo 6 – Gabčíkovo, Trnava – Smolenice, Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava, Trnava – Ružindol, Trnava – Jaslovské Bohunice, Trnava – Bohdanovce nad Trnavou – Špačince, Piešťany – Vrbové, Krakovany – Dubovany, Kyselica – Gabčíkovo, Malý Dunaj – Dunajská Streda, Gbely – Petrova Ves, Holíč – Šaštín-Stráže, Senica – Myjava, Skalica – Senica, Eurovelo 13, Eurovelo 6 Doplňovanie cyklistických trás podľa cyklogenerelu, Kapacitné parkovanie pre cyklistov, Naplňovanie cyklogenerelu, Realizácia rekreačných cyklotrás	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Možným rizikom z hľadiska riešeného špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení je konflikt s obzvlášť chránenými územiami, lokalitami chránenými v rámci sústavy NATURA 2000 a chránenými stromami. Potenciálne mierne negatívny vplyv možno predpokladať v súvislosti s realizáciou nasledujúcich opatrení: Moravská cyklomagistrála vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Kačenky, ÚEV Kútsky les, ÚEV Skalické alúvium Moravy, PP Kátovské rameno; Moravská cyklotrasa – Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie; Trnava – Smolenice vedie cez CHVÚ Malé Karpaty, CHKO Malé Karpaty, CHA Lošonský háj; Trnava – Zeleneč – Hrnčiarovce nad Parnou – Trnava vedie cez CHVÚ Úľanská mokraď a CHA Trnavské rybníky; Malý Dunaj – Dunajská Streda vedie cez NPR Klátovské rameno; Senica – Myjava vedie cez ÚEV Horný tok Myjavy, PP Rieka Myjava; Eurovelo 13 vedie cez CHKO Záhorie, CHVÚ Záhorské Pomoravie, ÚEV Ciglát; Eurovelo 6 vedie cez CHVÚ Dunajské luhy. Všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti bude potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V súvislosti s ostatnými relevantnými opatreniami špecifického cieľa nebol identifikovaný konflikt s riešenými lokalitami. V prípade konfliktov cyklotrás z vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Celkovo možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na uvedené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných líniových stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy. V prípade výstavby cyklotrás budú vplyvy minimalizované. Nekontaminovanú zeminu bude možné využiť na terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky je možné ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv cyklotrás, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po upresnení vedenia jednotlivých cyklotrás bude nutné preveriť konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv, ktorý môže byť priamy.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa Moravská cyklomagistrála nachádza na území pamiatkovej zóny Kopčany. Žiadna z vyššie uvedených cyklotrás sa nenachádza na území pamiatkovej rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv, ktorý bude skôr priamy.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zníženie počtu dopravných nehôd a ich dopadov**	
Špecifický cieľ	**Rozšírenie zón s obmedzenou rýchlosťou**	
Relevantné opatrenia	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta Manager mobility, BESIP	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu.
Hluk a vibrácie	+1/+2	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na hluk a vibrácie.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Naplnením špecifického cieľa tak možno predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých nemožno predpokladať zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých nemožno predpokladať zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do lokalít environmentálnych záťaží. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality života v mestách**	
Špecifický cieľ	**Podpora zvýšenia kvality verejných priestorov v mestách**	
Relevantné opatrenia	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, Rezidentné parkovanie a záchytné parkoviská s tým súvisiace, Nízkoemisné zóny, Údržba povrchov, Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach, Realizácia rekreačných cyklotrás, Dobudovanie zastávok MHD na území, Dobudovanie peších trás na území, Rozšírenie a úprava pešej zóny, Optimalizácia peších trás na území, Rekonštrukcia nástupísk a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	Naplnenie niektorých opatrení, napr. upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, povedie priamo k zníženiu zaťaženia ovzdušia z emisií individuálnej automobilovej dopravy a k zníženiu vplyvu na klímu. Naplnenie špecifického cieľa môže mať aj nepriamy vplyv na ovzdušie a klímu v dôsledku zvýšenia využitia verejnej dopravy a bezemisných zdrojov dopravy (cyklistická a pešia doprava) a následného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv na kvalitu ovzdušia a klímu, bol tak identifikovaný potenciálne mierne pozitívny až potenciálne významne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	+1/+2	Naplnenie niektorých opatrení, napr. upokojenie dopravy v obytných častiach mesta, povedie priamo k zníženiu hlukovej záťaže a vibrácií z individuálnej automobilovej dopravy. Naplnenie špecifického cieľa môže mať aj nepriamy vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v dôsledku zvýšenia využitia verejnej dopravy a bezemisných zdrojov dopravy (cyklistická a pešia doprava) a následného zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie, bol tak identifikovaný potenciálne mierne pozitívny až potenciálne významne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom na vyššie uvedené predpokladané vplyvy špecifického cieľa na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny až potenciálne významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, ktorý môže byť priamy i nepriamy.
Voda	-1/0	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Aj keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvatov miest/obcí a výstavby nových komunikácií nadradenej dopravnej siete ide o zanedbateľné veľkosti plôch. Na strane bezpečnosti bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredie	0	Naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno primárne predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa predpokladá vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po upresnení jednotlivých opatrení bude nutné preveriť prípadné konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality života v mestách**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja bezbariérových riešení vo verejnej doprave**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie zastávok MHD na území, Vozidlá MHD/VHD – nákup a modernizácia vozového parku Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá významné ovplyvnenie ovzdušia a klímy. Nákup a modernizácia vozidlového parku však môže mať nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv v dôsledku zvýšenia využitia verejnej hromadnej dopravy na úkor individuálnej dopravy.
Hluk a vibrácie	0/+1	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá významné ovplyvnenie hlukovej situácie a vibrácií. Nákup a modernizácia vozidlového parku však môže mať nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv v dôsledku zvýšenia využitia verejnej hromadnej dopravy na úkor individuálnej dopravy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá významné ovplyvnenie zdravia obyvateľov. V súvislosti s nákupom a modernizáciou vozového parku verejnej osobnej dopravy však možno predpokladať nepriamy potenciálne mierne pozitívny vplyv aj na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom sa nepredpokladá ovplyvnenie vodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých nemožno predpokladať zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých nemožno predpokladať zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredie	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na krajinu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do lokalít environmentálnych záťaží. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa nepredpokladá zásah do kultúrnych/historických pamiatok, ani do archeologických lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality života v mestách**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja bezpečných peších trás – bezbariérový verejný priestor pre imobilných občanov**	
Relevantné opatrenia	Dobudovanie peších trás na území; Rozšírenie a úprava pešej zóny; Optimalizácia peších trás na území; Bezpečné priechody Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení nebude mať priamy negatívny či významne pozitívny vplyv na zmenu ovzdušia/klímy v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov a na druhej strane teda k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Podobne ako v prípade vplyvov na ovzdušie a klímu nebude mať uvedený špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení priamy negatívny či významne pozitívny vplyv na zmenu fyzikálnych faktorov v meste/v obci. Teoreticky by plánované opatrenia mohli prispieť k zvýšeniu podielu pešej dopravy vďaka dobudovaniu kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov a na druhej strane teda k zníženiu intenzít individuálnej automobilovej dopravy, čo by sa následne mohlo prejaviť aj na miernom znížení hlukovej záťaže v intravilánoch miest/obcí. Možno tak identifikovať zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení bude mať už zo svojej podstaty potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov v mestách/v obciach. Zvýšenie podielu pešej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy bude mať potenciálne mierne pozitívny nepriamy vplyv na zdravie obyvateľov.
Voda	0	Realizáciou vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde všeobecne k určitému zvýšeniu podielu spevnených plôch, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Aj keď v porovnaní napríklad s líniovými dopravnými stavbami typu obchvatov miest/obcí a výstavby nových komunikácií nadradenej dopravnej siete ide o zanedbateľné veľkosti plôch. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	0	So zabratím poľnohospodárskej pôdy sa v súvislosti s naplňovaním vyššie uvedených relevantných opatrení primárne nepočíta, pretože prevažne ide o realizácie opatrení v zastavaných častiach miest a obcí. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	Podobne ako pri pôdach sa v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Vyššie uvedené relevantné opatrenia predstavujú minimálny, skôr zanedbateľný zásah pre prítomné živočíšne a rastlinné druhy. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na krajinu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Pri vyššie uvedených navrhnutých relevantných opatreniach je riziko konfliktu s vyššie uvedenými lokalitami chránenými podľa zákona č. 543/2002 Z. z. nepravdepodobné, teda zanedbateľné/nulové.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu dobudovania kvalitnej a bezpečnej siete peších trás vrátane priechodov a ďalších nadväzujúcich prvkov budú vplyvy súvisiace so vznikom odpadov podľa predpokladov zanedbateľného charakteru. V priebehu realizácie relevantných opatrení možno očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv trás pre peších, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Po upresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné konflikty s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Zvýšenie bezpečnosti a kvality života – zníženie dopadu dopravy na životné prostredie**	
Strategický cieľ	**Zvýšenie kvality života v mestách**	
Špecifický cieľ	**Podpora zvyšovania kvality verejných priestorov miest a ich odolnosti proti klimatickým zmenám**	
Relevantné opatrenia	*Ide o špecifický cieľ, ktorý nie je v rámci PUM TTSK bližšie upresnený návrhom konkrétnych opatrení.*	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1/+2	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa možno identifikovať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu verejných priestranstiev miest. Výsadba zelene a realizácia vodných prvkov môže prispieť k zlepšeniu mikroklímy verejných priestranstiev v mestách. Výsadba zelene má tiež schopnosť zachytávania prachových častíc, a môže tak prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia.
Hluk a vibrácie	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Vzhľadom na vyššie uvedený pozitívny vplyv výsadby zelene a realizácie vodných prvkov na ovzdušie a klímu, možno tiež predpokladať priamy potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov.
Voda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na vodné prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na poľnohospodársku pôdu. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Lesné pozemky	0	V súvislosti s uplatnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významný vplyv na lesné pozemky. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Horninové prostredie	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá vplyv na horninové prostredie. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Krajina	0	Naplnením tohto špecifického cieľa sa nepredpokladá ovplyvnenie krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Uplatnením tohto špecifického cieľa nemožno predpokladať zásah do uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa sa predpokladá vznik bežných druhov odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Po upresnení jednotlivých opatrení bude nutné preveriť prípadné konflikty s environmentálnymi záťažami evidovanými v Registri environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR. Možno však identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Po upresnení jednotlivých opatrení bude nutné riešiť prípadné konflikty s pamiatkovými rezerváciami a pamiatkovými zónami podľa ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Možno však identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba**	
Špecifický cieľ	**Podpora rozvoja carsharingu a carpoolingu**	
Relevantné opatrenia	Podpora pre carsharing (zdieľanie vozidiel), Podpora pre carpooling (spolujazda), Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisí, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ, a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisí, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ, a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a potenciálne vibrácie z cestnej dopravy. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na hluk a vibrácie jednotlivých miest a obcí, pretože vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení úzko súvisí, resp. sú totožné ako uvedený špecifický cieľ, a môžu tak prispieť k podpore rozvoja carsharingu a carpoolingu. Využitie carsharingu a carpoolingu zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, resp. bude mať vplyv na zníženie zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Pri tomto špecifickom cieli možno predpokladať potenciálne mierne až významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, pretože vyššie uvedené opatrenia môžu mať priamy i nepriamy vplyv.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do územia starých ekologických záťaží. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba**	
Špecifický cieľ	**Podpora zavádzania bikesharingu v mestách**	
Relevantné opatrenia	Systém zdieľania bicyklov – bikesharing systém, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže zaistiť pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže zaistiť pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na uvedené charakteristiky životného prostredia. Pri tomto špecifickom cieli možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1/+2	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, zaistí pokles individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách a bude mať pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov, resp. bude mať vplyv na zníženie zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne/významne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, pretože ide skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	V súvislosti s naplnením špecifického cieľa nemožno predpokladať významné ovplyvnenie vodného prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Poľnohospodárska pôda	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie poľnohospodárskej pôdy. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Lesné pozemky	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zabratie lesných pozemkov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Z hľadiska flóry, fauny a biologickej rozmanitosti sa predpokladá zanedbateľný/nulový vplyv, pretože uvedené relevantné opatrenia sú tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK a nepredstavujú zásah do prírodného prostredia.
Krajina	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia a teda ani do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia všeobecné, resp. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik odpadov ani zásah do územia starých ekologických záťaží. Možno identifikovať zanedbateľný vplyv.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	S naplnením tohto špecifického cieľa súvisia tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora nových spôsobov v oblasti mobility – mobilita ako služba**	
Špecifický cieľ	**Implementácia Smart City ako podpora udržateľnej mobility**	
Relevantné opatrenia	Rozvoj dopravnej telematiky, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť k plynulosti dopravy, nižšiemu výskytu kongescií, a teda k nižšej emisnej záťaži. V súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide skôr o nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	+1	V prípade umiestnenia telematických systémov môže byť docielená nižšia hluková záťaž. Relevantnými opatreniami môže byť tiež dosiahnuté zníženie vibrácií. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide skôr o nepriamy vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Vzhľadom na to, že tento špecifický cieľ môže mať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu jednotlivých miest a obcí, možno tiež predpokladať potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Ide skôr o nepriamy vplyv.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite**	
Špecifický cieľ	**Podpora osvetových kampaní zvyšujúcich bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky so zameraním na najzraniteľnejšiu časť – deti a chodci**	
Relevantné opatrenia	Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti, Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID, Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy, Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy, Propagácia parkovacích domov, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na kvalitu ovzdušia a klímu, bol tak identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie, bol tak identifikovaný nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na verejné zdravie obyvateľov, tak bol identifikovaný potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite**	
Špecifický cieľ	**Podpora kampaní s európskym zapojením – Európsky týždeň mobility**	
Relevantné opatrenia	Uvedený špecifický cieľ je konkrétnym opatrením, ktoré napĺňuje mnoho mäkkých opatrení PUM TTSK, ktoré sú formulované na všeobecnej úrovni: Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy, Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na kvalitu ovzdušia a klímu, bol tak identifikovaný zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na hluk a vibrácie, bol tak identifikovaný zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Vzhľadom na to, že vyššie uvedené relevantné opatrenia môžu mať skôr nepriamy vplyv na verejné zdravie obyvateľov, tak bol identifikovaný zanedbateľný až potenciálne mierne pozitívny vplyv.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora zvyšovania informovanosti a povedomia obyvateľov o udržateľnej mobilite**	
Špecifický cieľ	**Podpora vzniku a rozvoja informačných nástrojov zameraných na verejnú dopravu**	
Relevantné opatrenia	Rozvoj dopravnej telematiky, Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy, Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Pri tomto špecifickom cieli tak možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave**	
Špecifický cieľ	**Podpora (organizačná) zapojenia obcí a miest do európskych programov a projektov**	
Relevantné opatrenia	Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID, Informačné a osvetové kampane na podporu pešej a cyklistickej dopravy, Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy, Osvetová kampaň na zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy, Podpora dopravnej výchovy detí, Kampaň na podporu jednotlivých akcií, Propagácia udržateľnej mestskej mobility, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. V súvislosti s uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie z dopravy v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení, resp. naplnenie špecifického cieľa, môže prispieť k podpore využitia verejnej dopravy, bezemisných druhov dopravy (cyklodoprava, pešia doprava a pod.) a k následnému poklesu využitia individuálnej automobilovej dopravy na existujúcich komunikáciách. Môže tak dôjsť k zníženiu zdravotných rizík z hlukovej záťaže a znečistenia ovzdušia. Pri tomto špecifickom cieli možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na verejné zdravie obyvateľov, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave**	
Špecifický cieľ	**Podpora využitia navádzacích a informačných technológií v individuálnej automobilovej doprave – dopravná telematika**	
Relevantné opatrenia	Rozvoj dopravnej telematiky, Webové aplikácie a informačné portály, Manager mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	0/+1	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení môže prispieť k plynulosti dopravy, nižšiemu výskytu kongescií, a teda k nižšej emisnej záťaži. V súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať potenciálne nulový až mierne pozitívny vplyv na ovzdušie a klímu jednotlivých miest a obcí, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Hluk a vibrácie	0/+1	V prípade umiestnenia telematických systémov môže byť docielená nižšia hluková záťaž. Relevantnými opatreniami môže byť tiež dosiahnuté zníženie vibrácií. Uplatnením tohto špecifického cieľa možno predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na hlukovú situáciu a vibrácie v jednotlivých mestách a obciach, pretože ide o vplyv skôr nepriamy.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	0/+1	Vzhľadom na to, že tento špecifický cieľ môže mať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia a hlukovú situáciu jednotlivých miest a obcí, možno tiež predpokladať nulový až potenciálne mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Ide však o vplyv skôr nepriamy.
Voda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do vodného prostredia.
Poľnohospodárska pôda	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na poľnohospodárske pôdy.
Lesné pozemky	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do lesných pozemkov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do horninového prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na horninové prostredie.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do prírodného prostredia. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do krajiny. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na krajinu.
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do uvedených území chránených podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na uvedené chránené lokality.
Odpady/staré ekologické záťaže	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá vznik nových spevnených plôch a pod. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na odpady a staré ekologické záťaže
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	0	Na uplatnenie tohto špecifického cieľa sú navrhnuté tzv. tvrdé opatrenia – všeobecné a mäkké opatrenia PUM TTSK, pri ktorých sa nepredpokladá zásah do územia s kultúrnymi/historickými pamiatkami a archeologickými lokalitami. Možno tak identifikovať zanedbateľný/nulový vplyv na tieto charakteristiky.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave**	
Špecifický cieľ	**Moderný a používateľsky prívetivý systém VOD**	
Relevantné opatrenia	Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici). Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Ovzdušie a klíma	-1/+1	Špecifický cieľ v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení teoreticky môže prispieť k zvýšeniu využívania prostriedkov verejnej dopravy, a tým k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy. To by sa následne mohlo prejaviť aj na kvalite ovzdušia a klímy v intravilánoch miest/obcí. Zároveň na miestach realizácie TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD môže dôjsť k lokálnemu zvýšeniu emisnej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Hluk a vibrácie	-1/+1	Pozitívne vplyvy v oblasti znižovania hlukovej záťaže v dôsledku uplatnenia špecifického zlepšenia ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy v podobe vyššie uvedených relevantných opatrení možno súhrnne očakávať vďaka možnému zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy v prospech verejnej dopravy. Zároveň na miestach realizácie TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD môže dôjsť k lokálnemu zvýšeniu hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv. Vyhodnotenie vplyvov stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry zo zásobníka projektov PUM TTSK na akustickú situáciu je uvedené v kapitole IV. 1. 4. tejto správy a v prílohe 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK.
Obyvateľstvo/verejné zdravie	-1/+1	Špecifický cieľ zlepšenia ponuky a atraktivity verejnej osobnej dopravy môže mať teoreticky pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov. Možné zvýšenie podielu využívania verejnej dopravy na úkor individuálnej automobilovej dopravy by mohlo mať mierne pozitívny vplyv na zdravie obyvateľov v dôsledku zlepšenia kvality ovzdušia a zníženia hlukovej záťaže generovanej automobilovou dopravou. Zároveň na miestach realizácie TIOP a ďalších prestupných uzlov a terminálov VHD môže dôjsť k lokálnemu zvýšeniu emisnej a hlukovej záťaže. Z tohto dôvodu je navrhnuté hodnotenie v škále potenciálne mierne negatívne až mierne pozitívne. Môže ísť o priamy i nepriamy vplyv.
Voda	-1/0	Určitý negatívny vplyv na vodné prostredie má všetka výstavba nových dopravných líniových stavieb väčšieho rozsahu, čo je aj prípad niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení, najčastejšie v podobe modernizácií existujúcich železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk. Väčšina navrhnutých relevantných opatrení nie je líniového charakteru, čo už značne eliminuje negatívne vplyvy na vodné prostredie. Výstavbou niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení dôjde napriek tomu v malej miere k zvýšeniu podielu spevnených plôch v danej oblasti, a tým k zrýchleniu odtoku povrchových vôd. Vždy je snaha, aby bol režim zrážkových vôd uzatvorený tak, aby nedošlo ani k nadmerným priesakom, ani k úniku znečistených vôd do vodných tokov. Tým sú možné negatívne vplyvy na vody značne eliminované. Navyše všetka zrážková (povrchová) voda odtekajúca zo spevnených plôch je väčšinou zvedená do retenčných/sedimentačných nádrží. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení plánovaných je v rámci realizácie možné očakávať možné mierne riziká pre vodný režim pri výstavbe nasledujúcich stavieb: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany. Tieto stavby prekračujú vodné toky či vedú pozdĺž vodných tokov a ich vplyv na vody je nutné minimalizovať vhodným technickým riešením v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Z hľadiska podzemných vôd je nutné upozorniť na možnosť zásahu stavby do územia ochranného pásma vodného zdroja. V týchto prípadoch bude nutné optimalizovať technické riešenie stavieb a postupovať v súlade s § 32 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ďalej stavby TIOP Dunajská Streda, TIOP Kvetoslavov, TIOP Veľký Meder, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo, Doplnenie riečnych prístavov zasahujúcich do územia chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. V tejto oblasti je v prípade naplňovania PUM TTSK potrebné rešpektovať požiadavky zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Celkovo je tak možné v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na vody.
Poľnohospodárska pôda	-1/0	Pôdy sú ohrozené predovšetkým v zmysle zabratia poľnohospodárskeho pôdneho fondu realizáciou len niektorých vyššie uvedených relevantných opatrení. Často ide o významný zásah do uvedených plôch, ale zodpovedajúci parametrom, charakteru i významnosti uvedených dopravných stavieb. V prípade modernizácií železničných tratí sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia v menšom rozsahu než v prípade napríklad úplne nových líniových dopravných stavieb. V prípade výstavby TIOP sa predpokladá zásah do pôdneho prostredia úplne zanedbateľný, výnimkou sú TIOP Cífer, Senica, Smolenice, Veľký Meder a Leopoldov, kde sa určitý zásah do poľnohospodárskej pôdy predpokladá. Možnosti minimalizácie zabratia pôd prostredníctvom technických riešení stavieb sú pomerne obmedzené, preto významnú rolu pri povoľovaní konkrétneho zámeru bude mať podrobnejšia projektová dokumentácia jednotlivých relevantných opatrení. Zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany možno ale do určitej miery minimalizovať vhodným trasovaním dopravných koridorov. Vždy tiež existuje určité riziko kontaminácie pôdneho prostredia, ktoré nemožno úplne vylúčiť. Preto možno v súvislosti s uvedeným špecifickým cieľom identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave**	
Špecifický cieľ	**Moderný a používateľsky prívetivý systém VOD**	
Relevantné opatrenia	Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici). Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Lesné pozemky	-1/0	Podobne ako pri pôdach sú vo všeobecnej rovine realizácií uvedených dopravných stavieb ohrozené aj lesné pozemky. Vhodným trasovaním a lokalizáciou navrhnutých vyššie uvedených relevantných opatrení možno zabratie týchto pôd minimalizovať. Priamy zásah do lesných pozemkov sa týka z vyššie uvedených opatrení len modernizácie železničných tratí: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky a Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Mieru zásahu do lesných pozemkov je potrebné vyhodnotiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých relevantných opatrení. Celkovo tak možno v súvislosti s naplnením tohto špecifického cieľa a uvedených relevantných opatrení očakávať zanedbateľný vplyv, pri spomínaných zámeroch priamy potenciálne mierne negatívny vplyv na lesné pozemky.
Horninové prostredie	-1/0	Z hľadiska zásahu jednotlivých stavieb z relevantných opatrení do horninového prostredia boli zohľadnené miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. Pri časti relevantných opatrení špecifického cieľa bol z dôvodu nekonfliktnosti trasy/lokalizácie s vyššie uvedenými charakteristikami horninového prostredia identifikovaný nulový vplyv. V nasledujúcich prípadoch možno ale identifikovať potenciálne mierne negatívny vplyv na horninové prostredie a zásah konkrétneho opatrenia do chráneného ložiskového územia bude nutné preveriť: Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR sa nachádza na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; opatrenie TIOP Kúty leží tiež na území CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn; TIOP Kvetoslav leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická; Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) leží na území OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, Šamorín I. – horľavý zemný plyn, Šamorín – granát, ďalej v CHLÚ Šamorín – granát, Šamorín I – horľavý zemný plyn, a na území Ložiská nevyhradeného nerastu Šamorín – štrky. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Fauna a flóra, biologická rozmanitosť	-1/0	Realizácia vyššie uvedených relevantných opatrení predstavuje väčšinou minimálny zásah do prítomnej vegetácie na mieste stavby, pre prítomné živočíšne druhy potom výstavba predstavuje riziko zásahu na úrovni jedincov/lokálnych populácií a minimálne dočasné narušenie migrácie niektorých živočíchov v priebehu výstavby. Väčšina navrhnutých opatrení bude realizovaná v zastavaných častiach miest, najmä opatrení TIOP, Dobudovanie zastávok MHD a Prestupné uzly a terminály VHD. Pri opatreniach líniového typu ako je modernizácia železničných tratí vrátane zastávok a nástupísk sú ohrozenou skupinou živočíchov vo fáze realizácie predovšetkým druhy s menším teritóriom pohybujúce sa po zemi (napr. obojživelníky, bezstavovce a pod.). Negatívne dopady prevádzky týchto zámerov možno do určitej miery minimalizovať vhodnými technickými opatreniami v priebehu výstavby, ktoré budú v každom jednotlivom prípade navrhnuté v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Pre fázu prevádzky je príslušné modernizované železničné koridory potrebné vybaviť dostatočne dimenzovanými priechodmi na mieste kríženia migračných trás tak, aby zostal zachovaný migračný potenciál krížených biokoridorov. Vplyvy jednotlivých relevantných opatrení, resp. modernizáciu železničných tratí je nutné detailne posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. V súvislosti s riešeným špecifickým cieľom bol identifikovaný priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na faunu, flóru a biologickú rozmanitosť.
Krajina	-1/0	V dôsledku realizácie dopravných líniových stavieb dochádza všeobecne k estetickému ovplyvneniu krajiny, zosilňuje sa a prehlbuje predovšetkým fenomén tzv. „fragmentácie krajiny“. Stavbami líniového charakteru je najviac znižovaná priestupnosť krajiny pre živočíchov (aj pre človeka), dochádza k nežiaducej fragmentácii územia a veľakrát k zásahom do prvkov ÚSES. Potenciálny vplyv na krajinu môže mať aj výškové usporiadanie jednotlivých stavieb, ktoré sa môže prejaviť v celkovom vnímaní potenciálne dotknutej krajiny. V prípade vyššie uvedených relevantných opatrení typu modernizácie železničných tratí nebude dopad v podobe fragmentácie krajiny taký významný ako napr. pri výstavbe nových líniových prvkov dopravnej infraštruktúry vo voľnej krajine. Vyššie uvedené negatívne dopady možno do určitej miery v každom jednotlivom prípade zmierniť vhodným technickým riešením stavieb a ich sprievodnými opatreniami, napr. dostatočne dimenzovanými podchodmi a priepustkami a pod. Ostatné vyššie uvedené relevantné opatrenia nemajú líniový charakter a navyše sú lokalizované do zastavaných častí miest či na ich okraje (TIOP, Dobudovanie zastávok MHD, Prestupné uzly a terminály VHD), preto je možné vplyv na krajinu a krajinný ráz považovať za priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na krajinu je potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb.

Oblasť zmeny	**Ochrana a prevencia obyvateľov pred negatívnymi vplyvmi dopravy, energetická náročnosť dopravy**	
Strategický cieľ	**Podpora vyššieho využitia inovácií v doprave**	
Špecifický cieľ	**Moderný a používateľsky prívetivý systém VOD**	
Relevantné opatrenia	Terminály integrovanej osobnej dopravy (TIOP): TIOP Cífer; TIOP Dunajská Streda; TIOP Galanta; TIOP Hlohovec; TIOP Holíč; TIOP Jablonica; TIOP Kúty; TIOP Kvetoslavov; TIOP Leopoldov; TIOP Piešťany; TIOP Senica; TIOP Sereď; TIOP Skalica; TIOP Sládkovičovo; TIOP Smolenice; TIOP Šaštín-Stráže; TIOP Trnava; TIOP Veľký Meder; TIP Leopoldov. Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty; Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky; Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR. Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo; Dobudovanie zastávok MHD na území (dobudovanie 3 zastávok v Senici a prehodnotenie prevádzky MHD v Skalici). Prestupné uzly a terminály VHD: Dunajská Streda, Galanta, Holíč, Kúty, Kvetoslavov, Leopoldov, Piešťany, Senica, Smolenice, Šaštín – Stráže, Trnava. Dunajbus Bratislava – Šamorín (Vojka nad Dunajom); Doplnenie riečnych prístavov na Malom Dunaji, Váhu a Morave; Vážske prístavy – P 81-03 Sereď (Dolná Streda), P 81-04 Hlohovec, P 81-05 Piešťany Modernizácia Letiska Piešťany; Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázi Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti; Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave; Informačné a osvetové kampane na podporu verejnej dopravy IDS BID; Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy; Propagácia udržateľnej mestskej mobility	
Vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia		
Zložka životného prostredia	**Hodnotenie**	**Komentár**
Chránené územia, NATURA 2000, chránené stromy/ÚSES, VKP	-1/0	Väčšina navrhnutých opatrení nemá líniový charakter a nachádza sa na území zastavaných častí miest či na ich okrajoch, tým je už samotný konflikt s vyššie uvedenými chránenými územiami eliminovaný. Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty a stavba Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR prechádza cez CHVÚ Záhorské Pomoravie. Pri stavbe TIOP Šaštín-Stráže nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť vplyv na ÚEV Kazarka. V súvislosti s projektami Doplnenie riečnych prístavov nemožno vylúčiť potenciálny vplyv na CHVÚ Kráľová, ÚEV Váh pri Hlohovci a ÚEV Malý Dunaj. V súvislosti so stavbou Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) nemožno na existujúcej úrovni strategického dokumentu vylúčiť potenciálne ovplyvnenie CHVÚ Dunajské luhy. Možno vyhodnotiť potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv na lokality NATURA 2000. V každom prípade, všetky zámery realizované na územiach chránených či v ich bezprostrednej blízkosti je potrebné realizovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti daných zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podrobné hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000 je súčasťou kap. IV. 1. 2. a samostatnej štúdie, ktorá je prílohou č. 1 tejto správy. Prípadný konflikt vyššie uvedených relevantných opatrení s prvkami ÚSES a s významnými krajinnými prvkami je nutné posúdiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Minimalizáciu vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné v jednotlivých prípadoch riešiť výber vhodných trás plánovaných dopravných stavieb, hľadať vhodné technické riešenie stavieb a realizovať sprievodné opatrenia. Konečnú mieru konkrétnych vplyvov na prvky ÚSES a významné krajinné prvky je nutné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých zámerov.
Odpady/staré ekologické záťaže	-1/0	Negatívny vplyv z hľadiska vzniku odpadov môže mať vo všeobecnej rovine rovnako ako v prípade ovplyvnenia vôd/pôd výstavba všetkých nových dopravných stavieb; primárne teda ide o negatívne vplyvy spôsobené zabratím pôdy a vyťažením daného množstva zeminy. V prípade modernizácií existujúcich železničných tratí budú tieto vplyvy minimalizované, v prípade realizácie opatrení typu TIOP budú vplyvy zanedbateľné. Nekontaminovanú zeminu je často možné využiť na opätovné zasypanie stavebnej jamy a terénne úpravy. Ďalej je možné v priebehu realizácie relevantných opatrení očakávať vznik bežných stavebných odpadov, s ktorými bude nutné nakladať v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V priebehu prevádzky možno ďalej očakávať vznik odpadov z údržby a opráv komunikácií a železničných tratí, s ktorými bude tiež nakladané v súlade so zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Vplyv jednotlivých relevantných opatrení na nakladanie s odpadmi bude nutné detailne posúdiť v rámci nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie. Možno identifikovať priamy potenciálne mierne negatívny až zanedbateľný vplyv. Podľa Registra environmentálnych záťaží Informačného portálu rezortu MŽP SR dochádza pri nasledujúcom opatrení ku konfliktu s envirozáťažou; reálnu mieru vzájomného ovplyvnenia bude potrebné preveriť: pri TIOP Kúty sa nachádza pravdepodobná environmentálna záťaž v podobe depa.
Kultúrne a historické pamiatky/archeológia	-1/0	Prípadné negatívne vplyvy na kultúrne/historické pamiatky alebo archeologické lokality je možné zmierniť vhodným umiestnením alebo vhodným technickým riešením uvedených opatrení. Podľa registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR sa vyššie uvedené relevantné opatrenia nenachádzajú na území pamiatkovej zóny či rezervácie. V prípade možného konfliktu vyššie uvedených opatrení s nehnuteľnou/hnuteľnou národnou kultúrnou pamiatkou alebo s pamiatkovým objektom, prípadne s archeologickou lokalitou, je právny rámec na ochranu pamiatok a na ochranu archeologických nálezov a nálezísk stanovený zákonom č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a jeho vyhláškou. Konečnú mieru vplyvov na kultúrne a historické pamiatky bude potrebné posúdiť v rámci procesu EIA a nadväzujúcich stupňov projektovej dokumentácie jednotlivých stavieb. Na strane bezpečnosti tak bol identifikovaný priamy potenciálne negatívny až zanedbateľný vplyv.
Záver	**Špecifický cieľ je akceptovateľný z hľadiska vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia.**	

IV. 1. 2. Hodnotenie vplyvu na lokality NATURA 2000

Na účely správy o hodnotení PUM TTSK bola spracovaná samostatná štúdia „Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020). Primerané posúdenie je prílohou č. 1 tejto správy o hodnotení.

Primerané posúdenie bolo spracované podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, aktualizované znenie z roku 2016).

Primerané posúdenie bolo vypracované na základe Návrhovej časti PUM TTSK a rekognoskácie záujmového územia z rokov 2008, 2012, 2016, 2019 a 2020.

V nasledujúcom texte je uvedené stručné zhrnutie záverov primeraného posúdenia.

Vyhodnotenie významnosti vplyvov na predmety ochrany bolo uskutočnené podľa nasledujúcej stupnice významnosti vplyvov:

Tabuľka 24 Stupnica významnosti vplyvov na predmety ochrany

Významnosť vplyvu	Termín	Popis
-2	významný negatívny vplyv	Nepriaznivý vplyv na integritu územia podľa čl. 6.3 smernice o biotopoch. Významný rušivý až likvidačný vplyv na biotop alebo populáciu druhu alebo ich podstatnú časť; významné narušenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, významný zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu. Plán je možné schváliť len za splnenia podmienok stanovených v odsekoch 6 až 8 § 28 zákona o ochrane prírody.
-1	mierne negatívny vplyv	Obmedzený (mierny) nevýznamný negatívny vplyv. Mierne rušivý vplyv na biotop či populáciu druhu; mierne narušenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, okrajový zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu. Možno ho zmierniť alebo vylúčiť navrhnutými zmierňujúcimi opatreniami. Nevylučuje schválenie plánu.
0	nulový vplyv	Žiadny preukázateľný vplyv.
+1	mierne pozitívny vplyv	Mierne priaznivý vplyv na biotop alebo populáciu druhu, mierne zlepšenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, mierne priaznivý zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu.
+2	významný pozitívny vplyv	Významný priaznivý vplyv na biotop alebo populáciu druhu, významné zlepšenie ekologických podmienok biotopu alebo druhu, významný priaznivý zásah do biotopu alebo do prirodzeného vývoja druhu.
?	nevyhodno-titeľný vplyv	Vzhľadom na všeobecné zadanie nie je možné vyhodnotiť vplyv celého plánu alebo určitých častí (projektov) v ňom obsiahnutých.

V nasledujúcich odsekoch sú uvedené stavby zo zásobníka projektov s potenciálne mierne negatívnym či nevyhodnotiteľným vplyvom na lokality NATURA 2000. Pri týchto stavbách je odporúčané spracovanie Primeraného posúdenia vo fáze projektu.

Pozn.: Pôvodný návrh zásobníka projektov PUM TTSK navrhoval stavbu Obchvat Lakšárskej Novej Vsi na ceste II/590, ktorá bola v priamom konflikte s ÚEV Lakšárska duna. Vzhľadom na veľmi malú rozlohu chráneného stanovišťa (i celého ÚEV) je zabratie či iné dotknutie ÚEV pre jeho ďalšiu existenciu vylučujúci. Dotknuté stanovište by bolo významne väčšie, než je všeobecne odporúčané 1 % rozlohy (t. j.

v tomto prípade cca 528 m^2). Na základe odporučenia spracovateľa Primeraného posúdenia bola vyššie uvedená stavba zo zásobníka projektov PUM TTSK vypustená.

Stavby s nevyhodnotiteľným vplyvom

Pri stavbách TIOP Šaštín-Stráže a Preložka cesty II/500 pri Sobotišti bol identifikovaný nevyhodnotiteľný vplyv, pretože sa nachádza v blízkosti lokalít NATURA 2000, ale pri aktuálnej podrobnosti podkladov na úrovni strategického dokumentu nie je zrejmý priamy konflikt a zároveň nemožno vylúčiť ich dotknutie.

Stavby s potenciálne mierne negatívnym vplyvom

Pri stavbách Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu, Preložka cesty II/513 pri Hlohovci Kvetoslavov, Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia), Doplnenie riečnych prístavov, Južný obchvat Piešťan, Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec (35), Obchvat Gabčíkova na ceste II/506, Obchvat Jablonice na ceste I/51, Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná, Preložky na ceste II/501, Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie, Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR, Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie, Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty, Doplnenie riečnych prístavov, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina bol vyhodnotený mierne negatívny vplyv z dôvodu bezprostredného konfliktu s lokalitami NATURA 2000 alebo z dôvodu predpokladaného ovplyvnenia predmetov ochrany uvedených lokalít NATURA 2000.

Opatrenie na prevenciu negatívnych vplyvov PUM TTSK na lokality NATURA 2000 uvádza primerané posúdenie na lokality NATURA 2000 – príloha č. 1 a kapitola V. tejto správy.

Posúdenie kumulatívnych vplyvov na lokality NATURA 2000 je uvedené v kapitole IV. 1. 4.

Zhrnutie

V prípade žiadnej z navrhnutých stavieb z tzv. tvrdých opatrení zásobníka projektov PUM TTSK nebol identifikovaný významne negatívny vplyv na predmety ochrany a integritu územia sústavy NATURA 2000. Na základe vyššie uvedeného možno celkovo vyhodnotiť, že navrhnutý Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja nebude mať významný negatívny vplyv na integritu a predmety ochrany sústavy NATURA 2000.

IV. 1. 3. Zhodnotenie dĺžky trvania vplyvov špecifických cieľov a jednotlivých relevantných opatrení na zložky životného prostredia a verejné zdravie

Krátkodobé trvanie

Krátkodobé/dočasné pôsobenie vplyvov možno predpokladať predovšetkým v súvislosti s prípadnou stavebnou činnosťou na území dotknutom jednotlivými stavbami zo zásobníka projektov PUM TTSK. Vyhodnotenie krátkodobého/dočasného pôsobenia vplyvov PUM TTSK na jednotlivé zložky životného

prostredia a verejné zdravie je súčasťou tabuľkového vyhodnotenia v kap. IV.1.1 tejto správy o hodnotení.

Strednodobé trvanie

Strednodobé dĺžky trvania vplyvov možno vidieť predovšetkým vo vzťahu k ovplyvneniu flóry a fauny, a to v súvislosti s prípadnou stavebnou činnosťou na území dotknutom stavbami zo zásobníka projektov PUM TTSK. Obnova prípadnej zelene, resp. zapojenie novo vzniknutých plôch zelene, bude predstavovať strednodobý až dlhodobý horizont.

Dlhodobé trvanie

Dlhodobé pôsobenie vplyvov PUM TTSK možno predpokladať v súvislosti so všetkými hodnotenými zložkami životného prostredia a verejného zdravia.

IV. 1. 4. Hodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov

Identifikácia možných kumulatívnych a synergických vplyvov z pohľadu ochrany prírody a horninového prostredia/vôd je založená na priestorovom vymedzení opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK na území. Ďalej boli potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy na lokality sústavy NATURA 2000 vyhodnotené na základe štúdie „Primerané posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020).

Vyhodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov na verejné zdravie obyvateľov, resp. kvalitu ovzdušia a akustickú situáciu, bolo uskutočnené na základe odborných štúdií Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r. o., február 2020) a Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r. o., marec 2020), ktoré sú samostatnými prílohami Návrhovej časti PUM TTSK.

Nižšie uvedené podrobné vyhodnotenie kumulatívnych a synergických vplyvov bolo uskutočnené pre stavby cestnej a železničnej infraštruktúry – tzv. tvrdé opatrenia zo zásobníka projektov PUM TTSK, pri ktorých možno v prípade identifikácie kumulácií a synergií očakávať potenciálne zosilnenie týchto vplyvov na charakteristiky životného prostredia a verejného zdravia.

Kumulatívne a synergické vplyvy ostatných opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK je zahrnuté v tabuľkovom vyhodnotení na úrovni špecifických cieľov v kap. IV.1.1 tejto správy o hodnotení.

Potenciálne negatívne účinky kumulatívnych a synergických vplyvov na nižšie uvedené skupiny charakteristík životného prostredia a verejného zdravia je možné znížiť, resp. kompenzovať charakterovo podobnými ochrannými opatreniami definovanými v kap. V. tejto správy.

Verejné zdravie

<u>Kumulatívne vplyvy</u>

Ovzdušie a klíma

Na účely Návrhovej časti PUM TTSK bola spracovaná štúdia Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r. o., február 2020). Štúdia Modelovanie úrovne emisií je samostatnou prílohou č. 6.2 Návrhovej časti PUM TTSK.

Modelové riešenie bolo vypracované pre všetky znečisťujúce látky, ktoré môžu v prípade automobilovej dopravy hypoteticky významne ovplyvniť kvalitu ovzdušia v posudzovanom území.

Ide o suspendované častice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzo[a]pyrén, oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, NMVOC (prchavé organické látky s výnimkou metánu, medzi ktoré patrí aj benzén). Ďalej boli vyčíslené celkové emisie oxidu uhličitého, ktorý sa nachádza vo výfukových plynoch a je najvýznamnejším skleníkovým plynom. Oxid uhličitý nie je definovaný ako znečisťujúca látka podľa zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov, a nie sú preň stanovené limitné hodnoty podľa vyhlášky č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia v znení neskorších predpisov.

Vyhodnotenie bolo vykonané na základe dopravného modelu pre výhľadové scenáre 2025, 2030, 2040 a 2050, pre ktoré boli definované tzv. nulové varianty – bez naplnenia koncepcie PUM (Do Nothing) a aktívne varianty – s naplnením koncepcie PUM v naivnom scenári (BAU – business as usual) a maximalistickom scenári (ALL). Bližší popis analýzy pre výber jednotlivých variantov je uvedený v kap. VI. 1. tejto správy o hodnotení.

Vzhľadom na to, že v rámci posúdenia jednotlivých horizontov boli uvažované všetky stavby cestnej infraštruktúry dohromady, dá sa hovoriť o kumulatívnom vplyve navrhnutých cestných stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK na kvalitu ovzdušia.

Vypočítané emisné hustoty v štúdii Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r. o., február 2020) boli pre všetky zvažované varianty a scenáre preložené GIS vrstvou hustoty obyvateľstva. Vzniknutý výstup bol hlavným podkladom na posúdenie významnosti vplyvov PUM na ovzdušie z pohľadu zaťaženia obyvateľov.

Z rozboru plošného rozloženia vypočítaných emisií vyplýva, že v tzv. lokalitách hot spots identifikovaných v rámci Analytickej časti PUM TTSK dôjde od roku 2030 vplyvom aktívnych variantov PUM väčšinou k poklesu alebo stagnácii dopravnej imisnej záťaže oproti nulovému scenáru, napriek tomu, že dopravné intenzity a emisné hustoty v rámci kraja vzrastú. Dokazuje to, že opatrenia v PUM sú navrhnuté so zreteľom na ochranu ovzdušia a vedú k zmierneniu negatívnych vplyvov dopravy. Výnimkou sú suspendované častice a NOx, pri ktorých je oproti stavu bez koncepcie očakávaný mierny nárast emisií v obytnej zástavbe.

Z vykonaného posúdenia vyplýva, že v prípade realizácie aktívnych variantov PUM bude hlavnou rizikovou oblasťou z hľadiska expozície obyvateľov imisiám z dopravy južný okraj Trnavy. V tejto oblasti je odporúčané posúdiť realizovateľnosť ďalších opatrení, napr. v rámci PUM mesta Trnavy a jeho funkčného územia. Súčasťou podkladov pre návrh opatrení by mal byť variantný rozptylový model hodnotiaci rôzne typy opatrení na zníženie emisií z dopravy, príp. aj alternatívy kompenzačných opatrení. Predbežne je možné odporučiť prehodnotenie spôsobu dopravného prepojenia cesty I/61 severne od miestnej časti Modranka. Na kompenzáciu negatívnych emisných vplyvov nákladnej dopravy v tomto území je možné odporučiť časté čistenie vybraných emisne najvýznamnejších ciest a obmedziť resuspendovanú prašnosť z vozoviek. Vytipovanie týchto komunikácii, kvantifikácia imisných prínosov a návrh frekvencie čistenia by mali byť založené na rozptylovom modeli. Podobne je možné odporučiť návrh častejšieho čistenia ciest v relevantných častiach Dunajskej Stredy a Piešťan, kde nákladná automobilová doprava bude podľa vykonaných výpočtov tiež pôsobiť významnou resuspenziou.

Je nutné zdôrazniť neistoty budúceho emisného vývoja a s tým súvisiace pravdepodobné nadhodnotenie emisií, najmä po roku 2030. Získané výsledky reprezentujú konzervatívny scenár. Skutočné množstvo emisií po roku 2030 môže byť významne nižšie. Hlavným zdrojom neistôt je veľmi nepresne odhadnuteľná rýchlosť zavádzania elektromobility a alternatívnych palív v automobilovej doprave. Z Návrhovej časti PUM TTSK je pritom zrejmé, že v rámci zásobníka projektov je navrhnuté

množstvo opatrení, týkajúcich sa zavádzania alternatívnych pohonov vo verejnej aj v individuálnej automobilovej doprave.

Na základe modelovania dopravných emisií je možné konštatovať, že obidva návrhové scenáre (BAU a ALL) budú z hľadiska kvality ovzdušia a súvisiacich vplyvov na obyvateľstvo celkovo priaznivejšie než variant bez koncepcie („do nothing“). Za predpokladu zohľadnenia vyššie uvedených odporúčaní možno z hľadiska vplyvov na ovzdušie obidva návrhové scenáre (BAU i ALL) odporučiť na realizáciu, pričom ako priaznivejší sa javí scenár BAU.

Všeobecné a špecifické opatrenia na obmedzenie emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

Akustická situácia

Na účely Návrhovej časti PUM TTSK bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r. o., marec 2020). Štúdia Modelovanie hladín hluku je samostatnou prílohou č. 6.1. Návrhovej časti PUM TTSK.

Cieľom výpočtov a následných analýz uskutočnených v rámci štúdie Modelovanie hladín hluku bolo predovšetkým stanoviť rozlohu obytných plôch a počet obyvateľov ovplyvnených nad medznou hodnotou a počet ovplyvnených obyvateľov v jednotlivých hlukových pásmach z hľadiska zaťaženia hlukom z pozemnej dopravy (cestná a železničná). Vzhľadom na charakter uvedenej štúdie na účely posúdenia strategického dokumentu boli uvažované akčné hodnoty hlukových indikátorov podľa Nariadenia vlády SR č. 150/2018 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 43/2005 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o strategických hlukových mapách a akčných plánoch ochrany pred hlukom v znení nariadenia vlády SR č. 258/2008 Z. z.

Vyhodnotenie bolo vykonané na základe dopravného modelu pre výhľadové scenáre 2025, 2030, 2040 a 2050, pre ktoré boli definované tzv. nulové varianty – bez naplnenia koncepcie PUM (Do Nothing) a aktívne varianty – s naplnením koncepcie PUM v naivnom scenári (BAU – business as usual) a maximalistickom scenári (ALL). Bližší popis analýzy pre výber jednotlivých variantov je uvedený v kap. VI. 1. tejto správy o hodnotení.

V rámci posúdenia hlukovej záťaže z cestnej i železničnej dopravy boli vždy uvažované všetky stavby cestnej, resp. železničnej infraštruktúry dohromady, dá sa hovoriť o posúdení kumulatívneho vplyvu navrhnutých cestných, resp. železničných stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK.

Na účely vyhodnotenia vplyvu hlukovej záťaže na verejné zdravie boli na podklade výsledkov výpočtu pre jednotlivé zdroje hluku na území pomocou programu CadnaA vykonané analýzy v prostredí GIS. Z vykonaných analýz v GIS bol stanovený: počet obyvateľov a percentuálny podiel obytných plôch ovplyvnených hlukovou záťažou nad medznú hodnotu a počet obyvateľov ovplyvnených v jednotlivých 5 dB pásmach v záujmovom území. Počet obyvateľov bol rovnomerne rozdelený do jednotlivých obytných plôch pomocou nástrojov priestorovej analýzy GIS.

Hluk z cestnej dopravy

Na základe analýzy ovplyvnených obytných plôch nad medznou hodnotou je možné konštatovať, že z akustického hľadiska je najviac priaznivým návrhovým stavom 2030 BAU („business as usuall“), ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2030 po realizácii koncepcie PUM. V tomto

stave bolo zistené zníženie ovplyvnenej obytnej plochy nad medznou hodnotou v porovnaní so stavom bez koncepcie PUM o 7,8 %.

Z výsledku tejto analýzy ďalej vyplýva, že vo všetkých časových horizontoch, okrem roku 2025, dochádza v návrhových stavoch s realizáciou koncepcie PUM (BAU a ALL) pri porovnaní so stavom bez koncepcie PUM („do nothing“) k poklesu ovplyvnených obytných plôch i ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou, pričom akusticky najpriaznivejšie výsledky sú zaznamenané pri stavoch BAU.

Z výsledkov porovnania zmeny akustickej situácie v prioritných oblastiach priority I dochádza v návrhových stavoch s realizáciou koncepcie PUM oproti stavu bez koncepcie PUM v jednotlivých časových horizontoch, s výnimkou horizontu 2025, k poklesu, príp. stagnácii počtu ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou v celkovom počte ovplyvnených obyvateľov. K nárastu dochádza len v mestách Holíč a Trnava. V týchto mestách je v okolí plánovaných stavieb *Obchvat Holíča, cesta I/2* a *Južný obchvat Trnavy, cesta I/61* odporúčané zaviesť tiež protihlukové opatrenia, aby boli splnené príslušné legislatívne požiadavky pre hluk z cestnej dopravy.

Pozn.: Pôvodný návrh zásobníka projektov PUM TTSK navrhoval stavbu „Severozápadný obchvat Piešťan“, pri ktorom bolo v priebehu spracovania štúdie Modelovanie hladín hluku (časť 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK) zistené, že z akustického hľadiska má stavba výrazne negatívny vplyv na okolitú existujúcu, ale aj budúcu chránenú zástavbu. Na základe odporúčania spracovateľa Modelovanie hladín hluku bola vyššie uvedená stavba zo zásobníka projektov PUM TTSK vypustená.

Hluk zo železničnej dopravy

Na základe analýzy ovplyvnených obytných plôch nad medznou hodnotou je možné konštatovať, že z akustického hľadiska najviac je priaznivým návrhovým stavom 2050 BAU + ALL, ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2050 po realizácii koncepcie PUM. V tomto stave bolo zistené najmenšie zvýšenie ovplyvnenej obytnej plochy nad medznou hodnotou v porovnaní so stavom bez koncepcie PUM o 10,2 %.

Z výsledku tejto analýzy ďalej vyplýva, že vo všetkých časových horizontoch dochádza v návrhových stavoch s realizáciou koncepcie PUM (BAU + ALL) pri porovnaní so stavom bez koncepcie PUM („do nothing“) k nárastu ovplyvnených obytných plôch i ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou. Pri stavoch s realizáciou koncepcie PUM sú plánované predovšetkým projekty modernizácie existujúcich železničných tratí, príp. výstavby nových železničných tratí, ktoré majú za cieľ zatraktívniť a zefektívniť hromadnú dopravu. Na druhú stranu je týmto možnosť zvýšiť intenzitu železničnej dopravy, a tým i hlukovú záťaž. Do výpočtu však nie sú zahrnuté protihlukové opatrenia v podobe PHS, ktoré môžu byť súčasťou týchto projektov. Protihlukové opatrenia v rámci modernizácie, príp. výstavby nových železničných tratí by mali byť realizované v takom rozsahu, aby boli splnené príslušné legislatívne požiadavky pre hluk.

Z výsledkov porovnania zmeny akustickej situácie v prioritných oblastiach v meste Trnava dochádza k väčšiemu navýšeniu počtu ovplyvnených obyvateľov nad medznou hodnotou predovšetkým z dôvodu nárastu intenzít železničnej dopravy na trati Trnava–Senica–Kúty v rámci podpory hromadnej dopravy v koncepcii PUM. Je vtedy odporúčané zaviesť také protihlukové opatrenia, aby boli splnené príslušné legislatívne požiadavky pre hluk.

Všeobecné a špecifické opatrenia na zníženie hluku z cestnej a železničnej dopravy na dodržanie príslušných legislatívnych požiadaviek sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

Ochrana prírody

Identifikácia možných kumulatívnych a synergických vplyvov z pohľadu ochrany prírody je založená na priestorovom vymedzení opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK na území. Grafickým výstupom na účely identifikácie možných kumulatívnych a synergických vplyvov je výkres č. 2.1 v prílohe č. 2 tejto správy.

Ďalej boli potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy na lokality sústavy NATURA 2000 vyhodnotené na základe identifikácie týchto vplyvov v rámci Primeraného posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000 (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020).

V prípade všetkých nižšie uvedených stavieb predstavujúcich kumulatívne či synergické vplyvy bude nutné postupovať v súlade so schválenými a platnými programami starostlivosti/záchrany o chránené územia, zohľadniť požiadavky príslušného orgánu ochrany prírody a dbať na všeobecné povinnosti dané zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Zároveň bude nutné posúdiť tieto stavby z hľadiska vplyvu na životné prostredie (EIA) v prípade, že orgán ochrany prírody a krajiny v odbornom stanovisku identifikuje pravdepodobný významný vplyv na uvedené územia alebo v prípade splnenia ďalších podmienok definovaných v odseku 1) a 2) § 18 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<u>Kumulatívne vplyvy</u>

Kumulácia zásahov do CHKO Malé Karpaty

Na základe Výkresu č. 2.1 je zrejmé, že stavby Preložka cesty I/51 pri Trstíne a *Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty* prechádza miestami v tesnom súbehu cez CHKO Malé Karpaty. Preložka cesty I/51 pri Trstíne predstavuje preložku, a teda novú stavbu na území CHKO Malé Karpaty. Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty predstavuje rekonštrukciu železničnej trate, ktorá vedie prevažne v stope existujúcej (okrem cca 900 m stavby). Vplyvom umiestnení uvedených stavieb možno očakávať mierne zosilnenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov na uvedenú CHKO. Potenciálne kumulatívne vplyvy bude nutné kompenzovať mnohými navrhnutými opatreniami, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

Kumulácia zásahov do CHVÚ Úľanská mokraď

Potenciálny kumulatívny vplyv na uvedené CHVÚ predstavujú stavby *Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie* a *Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina*. Uvedené stavby sú navrhnuté v súbehu v dĺžke cca 10 km. K zásahu do ÚEV Úľanská mokraď však dochádza len na časti uvedeného súbehu. Vplyvom umiestnenia uvedených stavieb tak možno očakávať mierne zosilnenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov na uvedené CHVÚ. Potenciálne kumulatívne vplyvy bude nutné kompenzovať mnohými navrhnutými opatreniami, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

Kumulácia zásahov do ÚEV Čiližské močiare

Potenciálny kumulatívny vplyv na uvedenú ÚEV predstavujú stavby *Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo* a *Obchvat Gabčíkova na ceste II/506*. Podľa dostupných podkladov možno predpokladať zásah kumulácie zásahu v severnej časti Čiližského potoka, resp. odkorenenia časti brehového porastu. Vplyvom umiestnenia uvedených stavieb tak možno očakávať mierne

zosilnenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov na uvedené CHVÚ. Potenciálne kumulatívne vplyvy bude nutné kompenzovať mnohými navrhnutými opatreniami, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

Synergické vplyvy

Synergia vplyvov stavby „Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo"

Navrhnutá stavba *Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo* zasahuje do ÚEV Konopiská, ktoré je zároveň Chráneným areálom Konopiská. V priebehu realizácie mostného objektu možno očakávať aspoň dočasný zásah do vodných stanovísk uvedených lokalít. Možno tak identifikovať zosilnenie potenciálneho synergického vplyvu stavby *Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo* na uvedené lokality. Potenciálne synergické vplyvy bude nutné kompenzovať mnohými navrhnutými opatreniami, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

Synergia vplyvov stavby „Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec"

Stavba *Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec* je navrhnutá v tesnej blízkosti ÚEV Sedliská a prírodnej rezervácie Sedliská. Vzhľadom na aktuálne podrobnosti návrhu uvedenej stavby tak nemožno vylúčiť potenciálny konflikt, a teda potenciálne zosilnenie negatívneho synergického vplyvu stavby. Možno tak identifikovať zosilnenie potenciálneho synergického vplyvu stavby na uvedené lokality. Potenciálne synergické vplyvy bude nutné kompenzovať mnohými navrhnutými opatreniami, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

Kumulatívne/synergické vplyvy stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK s ďalšími zámermi plánovanými na riešenom území

V rámci Primeraného posúdenia (pozri príloha č. 1) boli identifikované nižšie uvedené potenciálne kumulatívne/synergické vplyvy stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK s ďalšími zámermi plánovanými na riešenom území. Pri žiadnej z nižšie uvedených lokalít nemožno predpokladať významné zosilnenie potenciálnych kumulatívnych/synergických vplyvov vplyvom stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK a ďalších plánovaných zámerov na riešenom území.

Nižšie identifikované potenciálne kumulatívne/synergické vplyvy bude nutné kompenzovať mnohými navrhnutými opatreniami, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy o hodnotení.

CHVÚ Dunajské luhy

Možno očakávať kumulatívne vplyvy stavieb *Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu* a *Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom)* zo zásobníka projektov PUM TTSK s ďalšími plánovanými zámermi na riešenom území: „D4 Bratislava Jarovce – Devínska Nová Ves, št. hr. SR/AT", „R7 Bratislava Ketelec – Dunajská Streda", „Železnica Bratislava Vajnory – Štúrovo št. hr. SR/MR", „SVD G-N, Zdrž Hrušov, vybudovanie smernej stavby medzi km 31,0 – 34,0 plavebnej dráhy" a „Územný plán mesta Šamorín, 2017" (konkrétne plánovaný rozvoj vodných športov v Šamorínskej zátoke Hrušovské zdrže).

CHVÚ Záhorské Pomoravie

Kumulatívny vplyv na uvedené CHVÚ môžu predstavovať stavby *Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty*, *Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR*

a *Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie* zo zásobníka projektov PUM TTSK spoločne s ďalšími plánovanými zámermi: „Výstavba D4 Bratislava Jarovce – Devínska Nová Ves, st. hr.SR/AT“ a „Skapacitnenie D2 v úseku Bratislava Lamač – št. hr. SR/ČR“.

CHVÚ Úľanská mokraď

Možno očakávať kumulatívne vplyvy stavieb *Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie*, *Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce* a *Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina* zo zásobníka projektov PUM TTSK spoločne s ďalším plánovaným zámerom „Železničný koridor Bratislava Vajnory – Štúrovo št. hr. SR/MR“.

ÚEV Malý Dunaj

Kumulatívny vplyv na uvedenú ÚEV môžu predstavovať stavby *Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná*, *Doplnenie riečnych prístavov*, *Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce* a *Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska* zo zásobníka projektov PUM TTSK spoločne s ďalším plánovaným zámerom „R7 – Dunajská Streda – Nové Zámky“.

ÚEV Gbelský les

Stavba *Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie* zo zásobníka projektov PUM TTSK môže predstavovať potenciálny kumulatívny/synergický na uvedenú ÚEV spoločne s plánovanou stavbou „D2 – Bratislava Lamač – št. hr. SR/ČR“.

Horninové prostredie a podzemné vody

Kumulatívne vplyvy

Kumulácia zásahov do CHVO Žitný ostrov

Množstvo navrhnutých stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry (pozri Výkres č. 2.2) zasahuje do chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov. K najvýznamnejšej kumulácii stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry z hľadiska zásahu do CHVO dochádza v bezprostrednom okolí mesta Dunajská Streda. Ide o stavby *Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda*, *Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda* – Komárno, *Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina*, *Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede*, *Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede*, *Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda – Nové Zámky*, *Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo*.

Pri plánovaní všetkých relevantných opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK zasahujúcich do CHVO Žitný ostrov je podľa ods. 1 § 3 zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov v chránenej vodohospodárskej oblasti je potrebné zabezpečiť účinnejšiu ochranu povrchových vôd a podzemných vôd, ochranu podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie a obnovy zásob povrchových vôd a podzemných vôd. Vzhľadom na charakter navrhovaných stavieb v rámci PUM TTSK (predovšetkým stavby cestnej, železničnej, cyklistickej a pešej infraštruktúry) možno predpokladať, že ochranu podzemných

a povrchových vôd bude nutné zaistiť bežnými opatreniami – napr. odlučovačmi ropných látok na prečistenie dažďových vôd odtekajúcich z cestných stavieb. Pri realizácii navrhnutých opatrení v kap. V. tak z hľadiska kumulatívnych vplyvov nemožno očakávať významné zosilnenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov na CHVO Žitný ostrov.

Kumulácia zásahov do chránených ložiskových území a ložísk s vydaným osvedčením o výhradnom ložisku

Potenciálne kumulatívne vplyvy na uvedené územia môžu vzniknúť umiestnením nižšie uvedených stavieb:

- CHLÚ Kúty – lignit – *Obchvat Kútov na ceste I/2* a *Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže*;
- CHLÚ Kúty – horľavý zemný plyn – *TIOP Kúty*, *Obchvat Kútov na ceste I/2*, *Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže*, *Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty*, *Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR*, *Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie* a *Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty*;
- CHLÚ Gbely Dubňanský sloj – lignit – *Preložky cesty II/500 v úseku Kúty – Šaštín-Stráže* a *Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie*;
- OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická – *TIOP Kvetoslavov*, *P + R Šamorín*, *Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno*, *Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom)*, *Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín*;
- OVL Šamorín I. – horľavý zemný plyn – *TIOP Kvetoslavov*, *P + R Šamorín*, *Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno*, *Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom)*, *Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín*.

Vplyvom umiestnenia uvedených stavieb možno očakávať mierne zosilnenie potenciálnych kumulatívnych vplyvov na uvedené chránené ložiskové územia a ložiská s vydaným osvedčením o výhradnom ložisku. 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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.

Synergické vplyvy

Synergia zásahov stavieb do chránených ložiskových území, ložísk s vydaným osvedčením o výhradnom ložisku, ložísk nevyhradeného nerastu a dobývacích priestorov

Potenciálne synergické vplyvy na uvedené územia môžu vzniknúť umiestnením nižšie uvedených stavieb:

- Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie – CHLÚ Gbely-Dubňanský sloj – lignit, CHLÚ Gbely – ropa neparafinická, DP Gbely – ropa neparafinická, DP Gbely-Dubňanský sloj – lignit;

- Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom) – OVL Šamorín I. – horľavý zemný plyn, OVL Šamorín – granát, CHLÚ Šamorín – granát, CHLÚ Šamorín I – horľavý zemný plyn;
- Obnova železničnej trate Kvetoslavov – Šamorín – OVL Šamorín I. – ropa poloparafinická, OVL Šamorín I. – horľavý zemný plyn.

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 zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod. Vplyvom umiestnenia uvedených stavieb tak možno očakávať potenciálne synergické vplyvy na uvedené územia, ale vzhľadom na charakter ochrany uvedených území sa nepredpokladá zosilnenie negatívnych vplyvov.

Záver

Na základe vyššie uskutočneného zhodnotenia vplyvov PUM TTSK na životné prostredie a verejné zdravie možno konštatovať, že v dôsledku naplňovania strategických a špecifických cieľov a jednotlivých opatrení zo zásobníka projektov nemožno predpokladať významne negatívne ovplyvnenie jednotlivých zložiek životného prostredia a verejného zdravia.

Identifikované mierne negatívne vplyvy je možné kompenzovať mnohými navrhnutými opatreniami v kap. V. tejto správy o hodnotení.

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

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

V tejto kapitole je uvedený výpočet opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov hodnoteného PUM TTSK na životné prostredie a zdravie.

Pre jednotlivé charakteristiky a zložky životného prostredia je nižšie v texte uvedený výpočet všetkých opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie, ktoré vyplynuli z vyhodnotenia v predchádzajúcich kapitolách, najmä z kapitoly IV.

Opatrenia sú rozdelené do nasledujúcich kategórií:

- Všeobecné opatrenia pre PUM TTSK
- Špecifické opatrenia pre jednotlivé stavby v rámci tzv. tvrdých a mäkkých opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK

Všeobecné opatrenia

- Vo fáze prípravy, realizácie i prevádzky konkrétnych zámerov rešpektovať podmienky stanovené v hodnotení SEA vrátane podmienok vyplývajúcich z platnej legislatívy, najmä podmienky v rámci zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov.
- Pri jednotlivých stavbách zo zásobníka projektov PUM TTSK (zámerov) dôsledne posúdiť možné vplyvy na životné prostredie prostredníctvom procesov EIA, prípadne ďalších správnych konaní (územné, stavebné), a závery z týchto konaní brať ako záväzné.
- V prípravnej fáze zámerov dbať na zaistenie zodpovedajúcej ochrany verejného zdravia, v odôvodnených prípadoch zaistiť spracovanie odborných štúdií – akustická a rozptylová štúdia – a následne vyhodnotenie zdravotných rizík.

Akustická situácia

Protihlukové opatrenia – cestná doprava

Aktívne protihlukové opatrenia

- Zníženie intenzity dopravy

  Pri znižovaní intenzít dopravy všeobecne platí, že pokles intenzít dopravy o polovicu vedie k zníženiu emisných hodnôt o 3 dB. V intravilánoch mestských sídiel je možné znížiť intenzitu dopravy napr. formou zavedenia mýtneho systému v určitých oblastiach, podporou verejnej hromadnej dopravy a integrovaných dopravných systémov, napr. formou parkovísk P+R (v záujmovom území sú plánované v meste Šamorín). Dôležitým aspektom v rámci prevádzky cestnej dopravy v intraviláne je aj obmedzenie vjazdov nákladnej dopravy do miest, príp. eliminácia ťažkej nákladnej dopravy v dopravnom prúde. Obmedzenie nákladnej dopravy je možné

podporovať zatraktívnením hlavných dopravných trás, napr. znížením poplatkov za ich používanie, príp. ich odstránením.

Ďalším opatrením, ktorým je možné docieliť zníženie intenzít dopravy, je výstavba novej dopravnej stavby v podobe preložky cesty, resp. obchvatu. V záujmovom území v rámci PUM je plánovaná realizácia preložky I/51 Trstín, preložky I/13 Veľký Meder, obchvatu Holíča (I/2), južného obchvatu Piešťan, severného obchvatu Dunajskej Stredy, severného obchvatu Skalice, západného a južného obchvatu Trnavy (I/61), obchvatu Bíňovce – Trnava (I/51) alebo výstavba rýchlostných ciest R1 Most pri Bratislave – Vlčkovce, príp. R7 Bratislava – Holice – Dunajská Streda – Nové Zámky.

- Nízkohlučné povrchy

  Jedným z novších prístupov pri obmedzovaní hluku z cestnej dopravy je realizácia tzv. „nízkohlučných povrchov“. Ide o také povrchy, ktorých konštrukcia výraznejšie prispieva k eliminácii hluku pri styku kolesa s vozovkou oproti štandardne používaným povrchom. Pri nízkohlučných povrchoch môžeme očakávať zníženie emisných hodnôt v rozmedzí 3 – 6 dB v závislosti od rýchlosti a zloženia dopravného prúdu. Náklady na realizáciu a údržbu nízkohlučných povrchov sú však vyššie ako pri bežne používaných typoch povrchov, a aj životnosť týchto povrchov je väčšinou nižšia. Avšak tieto technológie sú v súčasnosti neustále vyvíjané a majú pozitívne výsledky. Ich účinnosť môže byť nižšia pri nižších rýchlostiach dopravného prúdu, keďže pri nižších rýchlostiach má dominantný vplyv vlastný pohon vozidiel. Záleží teda predovšetkým na skladbe dopravného prúdu a podiele ťažkej nákladnej dopravy.

- Obmedzenie a kontrola najvyššej povolenej rýchlosti

  Pri obmedzení rýchlosti dopravného prúdu je možné očakávať zníženie emisných hodnôt cca o 1 – 3 dB v závislosti od rýchlosti dopravného prúdu a jeho zloženia. Toto opatrenie je možné pomerne rýchlo uviesť do praxe pri relatívne nízkych nákladoch na realizáciu. Obmedzenie je možné realizovať pomocou dopravného značenia a následne kontrolovať, napr. pomocou úsekového merania rýchlosti so sankčnými opatreniami.

- Plynulosť dopravného prúdu

  Jedným z faktorov, ktorý má vplyv na emisné hodnoty je aj plynulosť dopravného prúdu. Plynulý dopravný prúd má nižšie emisné parametre ako nekontinuálny. Vplyvom plynulosti dopravného prúdu môžeme očakávať ovplyvnenie emisných hodnôt v rozmedzí 1 – 2 dB. Ovplyvnenie plynulosti dopravného prúdu je možné na základe inteligentných dopravných systémov pri využití napr. dynamických dopravných značení.

- Znižovanie emisných parametrov vozidiel

  Medzi hlavné opatrenia znižovania emisných parametrov vozidiel patrí: znižovanie emisných parametrov hnacích agregátov – výskum a vývoj nových vozidiel s nižšími emisnými akustickými parametrami, uplatnenie elektromobilov, výskum a vývoj „tichších pneumatík“.

  V rámci prevádzky by tak boli preferované, resp. zvýhodňované, vozidlá s nižšími akustickými parametrami.

  V prípade nových vozidiel je možné v rámci intravilánu využívať napr. elektromobily, ktoré majú výrazne nižšie emisné parametre oproti štandardne používaným vozidlám. Na ovplyvnenie zloženia vozidlového parku v určitých oblastiach môže slúžiť napr. obmedzenie vjazdu vozidiel, ktoré nespĺňajú určité emisné parametre, napr. EURO 3 a 4.

Vyššie uvedené aktívne opatrenia sú zahrnuté v zásobníku projektov PUM v podobe všeobecných opatrení pre jednotlivá mestá Trnavského kraja. Ide napr. o „upokojenie dopravy v obytných častiach“, „rozvoj dopravnej telematiky“ a pod. Tieto opatrenia nie sú v dopravnom modeli zahrnuté, a preto je vyhodnotenie hluku vykonané na strane bezpečnosti.

Pasívne protihlukové opatrenia:

- Realizácia protihlukových opatrení

  Realizácia protihlukových opatrení na ceste šírenia zvukových vĺn spočíva v realizácii akusticky nepriezvučnej prekážky, ktorou dochádza k redukcii akustickej energie. Vhodným riešením je vytvorenie prekážok typu: protihlukové steny, zemné valy, gabionové konštrukcie, protihlukové steny kombinované so zeleňou, polovegetačné steny, zemné valy kombinované so stenou, hmotné objekty.

  Realizácia protihlukových stien je v intraviláne sídiel dosť obmedzená vzhľadom na priestorové možnosti a rozhľadové pomery. Ďalším obmedzením pri realizácii týchto opatrení je aj urbanistické hľadisko.

  Medzi pasívne protihlukové opatrenia patrí aj realizácia a vedenie dopravných trás v tuneloch. Tieto opatrenia sú však veľmi finančne nákladné.

- Opatrenia na budovách

  Zvýšenie vzduchovej nepriezvučnosti najslabších prvkov (okien) obvodového plášťa chránených budov; orientovanie a usporiadanie chránených miestností, príp. zaistenie prirodzeného vetrania chránených miestností tak, aby priestory významné z hľadiska prenikania hluku zvonka neboli umiestňované smerom ku zdroju hluku, ale na miesta, kde dochádza ku splneniu prípustných hodnôt; zaistenie priameho vetrania miestností iným spôsobom ako prirodzeným vetraním.

  Zvýšenie nepriezvučnosti najslabších prvkov fasád – okien spočíva vo výmene okien za okná s vyššou nepriezvučnosťou, ktoré spĺňajú požiadavky normy.

Protihlukové opatrenia – koľajová doprava

Aktívne protihlukové opatrenia

- Rekonštrukcie a modernizácie tratí

  Postupnou rekonštrukciou existujúcich tratí je možné dosiahnuť výrazné zníženie akustických emisií. V rámci týchto rekonštrukcií dochádza k nahradeniu železničného zvršku a spodku a prípadnému doplneniu o prvky znižujúce akustické emisie, napr. celogumové podložky, koľajové a koľajnicové absorbéry. Na základe vykonaných rekonštrukcií môžeme očakávať zníženie emisných hodnôt cca o 3 – 5 dB. Opatrenia typu celogumových podložiek a bokovníc môžu prispieť k ďalšiemu zníženiu emisných hodnôt cca o 1 – 3 dB.

  V záujmovom území v rámci PUM je plánovaná modernizácie existujúcich železničných tratí Trnava – Sereď, hranica kraja – Kúty, Bratislava – Nové Zámky, Kúty – Brodské – hranica s ČR, Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku. Za modernizáciu železničnej siete môžeme považovať taktiež stavbu vysokorýchlostnej železničnej trate Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina. Na druhej strane je treba povedať, že projekty modernizácie existujúcich železničných tratí, príp. výstavby nových

železničných tratí, ktoré majú za cieľ zatraktívniť a zefektívniť hromadnú dopravu, zvýši intenzitu železničnej dopravy, a tým aj hlukovú záťaž.

- Inštalácia protihlukových prvkov

  V rámci rekonštrukcií alebo pri výstavbe nových tratí je možné doplniť trate o prvky znižujúce akustické emisie. Ide napr. o podkladané celogumové pásy, koľajové a koľajnicové absorbéry, odhlučňovacie systémy pre žliabkové koľaje. Opatrenia typu celogumových podložiek a absorbérov môžu prispieť k ďalšiemu zníženiu cca o 1 – 3 dB.

- Údržba tratí

  Údržba tratí spočíva predovšetkým v strojnom brúsení vlnovitosti a reprofilácií koľajníc, súvislej oprave geometrickej polohy koľaje, zváraní prevádzkou opotrebených koľajníc a koľajových konštrukcií, výmene koľajníc a koľajových konštrukcií.

- Znižovanie rýchlostí vozových súprav

  Vo vybraných úsekoch, kde je nutné obmedziť emisie z prevádzky dráhy, zníženie najvyššej povolenej rýchlosti železničných súprav v závislosti od dodržania princípu bezpečnosti tejto dopravy a grafikonu.

- Znižovanie emisných parametrov vozidiel

  Medzi hlavné opatrenia znižovania emisných parametrov dráhových vozidiel patrí: znižovanie emisných parametrov hnacích súprav – výskum a vývoj nových vozidiel s nižšími emisnými akustickými parametrami, na základe obnovy železničného vozového parku – budú preferované vozidlá s nižšími akustickými parametrami.

  V predkladanom akustickom posúdení nebola vo výpočtoch výhľadovej akustickej situácie uvažovaná obmena vozového parku, výpočet je teda na strane bezpečnosti.

Pasívne protihlukové opatrenia:

- Protihlukové opatrenia pasívneho charakteru sú rovnaké s opatreniami uvedenými pre cestnú dopravu.

Všeobecné urbanistické protihlukové opatrenia

- Hlavnou zásadou pri umiesťovaní nových chránených stavieb je, aby tieto stavby neboli, pokiaľ nemajú zaistené priame vetranie miestností iným spôsobom ako prirodzeným vetraním, umiestňované do lokalít silne ovplyvnených hlukom. Chránené stavby všeobecne nie je odporúčané umiesťovať smerom ku kapacitne zaťaženým komunikáciám. V okolí kapacitne zaťažených komunikácii je vhodné využívať napr. bariérové administratívne a komerčné objekty, ktoré vytvoria akusticky odtienené uzavreté plochy, kde je možné, v prípade dodržania prípustných hodnôt alebo splnenia požiadaviek na priame vetranie, realizovať chránené priestory a objekty.

Kvalita ovzdušia

- Na obmedzenie emisií plynných látok a benzo[*a*]pyrenu:

  Zníženie intenzity dopravy rozložením dopravného prúdu na viac komunikácií, čiastočné presmerovanie mimo sídla, zvýšenie plynulosti dopravy, v Trnave prednostne presmerovanie časti miestnej osobnej dopravy do MHD. Výnimkou sú okraje obcí v okolí D1 a R1, kde v prípade záťaže

benzo[*a*]pyrenom neprichádzajú do úvahy opatrenia zacielené na cestnú dopravu – na zlepšenie kvality ovzdušia je tu efektívnejšia modernizácia vykurovania domácností.

- Na obmedzenie emisií suspendovaných častíc:

  Zvýšená frekvencia údržby a čistenia komunikácií, hlavne v okolí priemyselných areálov (dostatočná početnosť čistenia vozoviek samozbernými vozidlami s tlakovou vodou), prípadne presmerovanie časti nákladnej kamiónovej dopravy, ktorá v súčasnosti zaisťuje obsluhu vyššie uvedených priemyselných zón, do železničnej prepravy.

- Realizovať vhodne navrhnutú zelenú infraštruktúru pozdĺž dopravných stavieb.

Klíma

- 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

- Rešpektovať a chrániť mokraď národného, regionálneho a lokálneho významu a podporovať obnovu zaniknutých mokradí.
- Rešpektovať navrhované biocentrá a biokoridory s plánovaním nových dopravných koridorov a stavieb a v maximálnej miere rešpektovať 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 územiami a mokraďami.
- Zaistiť 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.
- Zaistiť šetrný prístup k vodným, mokraďovým a luhovým spoločenstvám, brehovým porastom, odstraňovať migračné prekážky ťahu rýb.
- Plánovanie zásahov do chránených území a lokalít NATURA 2000 podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov vykonávať v spolupráci s orgánmi ochrany prírody.
- Navrhovať opatrenia zabraňujúce kolíziám zveri s vozidlami (zábrany pre obojživelníkov, priepustky, zelené mosty, oplotenie komunikácií, pachové ohradníky a pod.) pri výstavbe novej dopravnej infraštruktúry, resp. pri jej modernizácii.

Vody

- Pri plánovaní všetkých relevantných opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK zasahujúcich do CHVO Žitný ostrov je podľa ods. 1 § 3 zákona č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej

akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov v chránenej vodohospodárskej oblasti potrebné zabezpečiť účinnejšiu ochranu povrchových vôd a podzemných vôd, ochranu podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie a obnovy zásob povrchových vôd a podzemných vôd. Vzhľadom na charakter navrhovaných stavieb v rámci PUM TTSK (predovšetkým stavby cestnej, železničnej, cyklistickej a pešej infraštruktúry) možno predpokladať, že ochranu podzemných a povrchových vôd bude nutné zaistiť bežnými opatreniami – napr. odlučovačmi ropných látok na prečistenie dažďových vôd odtekajúcich z cestných stavieb. Citlivý postup aplikovať aj v súvislosti s modernizáciami dopravných stavieb.

- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na povrchové a podzemné vody.
- Odvod dažďových vôd z územia riešiť tak, aby boli čo najmenej ovplyvnené odtokové pomery územia.
- V odôvodnených prípadoch zaistiť spracovanie hydrogeologického prieskumu, ktorý stanoví konkrétne ochranné a kompenzačné opatrenia.
- Rešpektovať ochranu vodných tokov.
- V záplavových územiach zaistiť, aby nedochádzalo k zhoršovaniu odtokových pomerov na území počas povodňových prietokov.

Pôdy

- Minimalizovať zabratie poľnohospodárskej pôdy, predovšetkým zabratie pôd vyššej kvality podľa triedy ochrany a minimalizovať zásahy do lesných pozemkov.
- Znížiť riziká dopravných havárií s následným možným negatívnym vplyvom na pôdne prostredie.
- Využívať plochy brownfields.

Horninové prostredie

- Pri realizácii stavebných projektov je nutné zohľadniť miestne podmienky, napr. prítomnosť chránených ložiskových území, starých banských diel, poddolovaných území, území zosuvov a svahových deformácií. V prípade potreby (podľa charakteru zámeru a jeho presného umiestnenia) bude v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné zaistiť spracovanie odborného inžiniersko-geologického prieskumu, banského posudku a pod.
- Stavby vymedzené 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 je potrebné posúdiť podľa zákona č. 355/2007 Z.z., o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky 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 zámerov zvážiť prípadný nárast produkcie odpadov a prijať opatrenia na ich elimináciu, zaistiť ich vhodné využívanie a odstraňovanie. Prioritne podporiť obmedzenie skládkovania odpadov.

Kultúrne pamiatky

- Pri realizácii zámerov vylúčiť negatívny zásah do kultúrnych pamiatok; dbať na podmienky ochrany vyplývajúce zo zákona č. č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu, v znení neskorších predpisov.
- V prípade možného stretu zámerov 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 a jeho vyhláškou.

Špecifické opatrenia

Akustická situácia

- V okolí plánovaných stavieb *Obchvat Holíča, cesta I/2* a *Južný obchvat Trnavy, cesta I/61* bude nutné na splnenie príslušnej legislatívnej požiadavky na hluk z cestnej dopravy zaviesť protihlukové opatrenia v podobe výstavby protihlukových stien.
- Pozdĺž *železničnej trate Trnava – Senica – Kúty* bude nutné na splnenie príslušných legislatívnych požiadaviek na hluk zo železničnej dopravy navrhnúť protihlukové opatrenia v podobe výstavby protihlukových stien.

Kvalita ovzdušia

- Z vykonaného posúdenia vyplýva, že v prípade realizácie aktívnych variantov PUM bude hlavnou rizikovou oblasťou z hľadiska expozície obyvateľov imisiám z dopravy južný okraj Trnavy. V tejto oblasti je odporúčané posúdiť realizovateľnosť ďalších opatrení, napr. v rámci PUM krajského mesta Trnava a jeho funkčného územia. Súčasťou podkladov pre návrh opatrení by mal byť variantný rozptylový model hodnotiaci rôzne typy opatrení na zníženie emisií z dopravy, príp. aj alternatívy kompenzačných opatrení. Predbežne je možné odporučiť prehodnotenie spôsobu dopravného prepojenia cesty I/61 severne od miestnej časti Modranka. Na kompenzáciu negatívnych emisných vplyvov nákladnej dopravy v tomto území je možné odporučiť časté čistenie vybraných emisne najvýznamnejších ciest a obmedziť resuspendovanú prašnosť z vozoviek. Vytipovanie týchto komunikácii, kvantifikácia imisných prínosov a návrh frekvencie čistenia by mali byť založené na rozptylovom modeli. Podobne je možné odporučiť návrh častejšieho čistenia ciest v relevantných častiach Dunajskej Stredy a Piešťan, kde nákladná automobilová doprava bude podľa vykonaných výpočtov tiež pôsobiť významnou resuspenziou.
- Predložený PUM je vhodné cca po desiatich rokoch od súčasnosti aktualizovať. Dôvodom je nevyhnutnosť včasnej reakcie na prípadné nové dopravné a emisno-imisné trendy na území a zníženie neistôt dlhodobých emisných projekcií (je nutné zohľadniť v súčasnosti veľmi ťažko

odhadnuteľný stav elektromobility, podiel alternatívnych palív, emisné faktory cestnej dopravy a dlhodobý výhľad intenzít dopravy).

Ochrana prírody

- Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov navrhovať dopravné stavby citlivo s ohľadom na územie Natura 2000 a ich predmety ochrany a posúdiť prípadné dopady na tieto územia. Malo by ísť primárne o projekty, v predloženej koncepcii posúdené s mierne negatívnym vplyvom (-1), a projekty, ktoré nebolo možné na danej úrovni konkrétnosti posúdiť (?). Cieľom je dosiahnuť stav prípravy zámerov, keď nebudú významne dotknuté lokality sústavy Natura 2000 a nebudú dotknuté migračné koridory organizmov vo voľnej krajine, a to vrátane kumulatívnych vplyvov.

  Pozn.:

  Projekty posúdené s mierne negatívnym vplyvom (-1): Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu, Preložka cesty II/513 pri Hlohovci Kvetoslavov, Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia), Doplnenie riečnych prístavov, Južný obchvat Piešťan, Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec (35), Obchvat Gabčíkova na ceste II/506, Obchvat Jablonice na ceste I/51, Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná, Preložky na ceste II/501, Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie, Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty, Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR, Modernizácia železničnej trate Kúty – Holíč nad Moravou – Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie, Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty, Doplnenie riečnych prístavov, Modernizácia a elektrizácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Dunajbus Bratislava – Šamorín – (Vojka nad Dunajom), Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce, Obnova železničnej trate Dunajská Streda – Vodné dielo Gabčíkovo, Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska a Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina.

  Projekty posúdené s nevyhodnotiteľným vplyvom (?): TIOP Šaštín-Stráže a Preložka cesty II/500 pri Sobotišti.

VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI

VI. 1. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer strategického dokumentu

Spracovanie strategického environmentálneho posúdenia (SEA), podľa zákona č. 24/2006 Z. z. bolo vykonané paralelne so spracovaním Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja pri očakávanom zaistení priebežnej spolupráce a výmeny informácii medzi zhotoviteľmi SEA a Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja.

Zhodnotenie a analýza súčasného stavu dopravného sektora s využitím multimodálneho dopravného modelu boli uskutočnené v Analytickej časti PUM TTSK. Na základe analýzy možností boli stanovené vízie, oblasti a následne strategické a špecifické ciele PUM TTSK, ktoré budú slúžiť na účely naplnenia cieľov Plánu udržateľnej mobility.

V Návrhovej časti PUM TTSK boli ďalej rozpracované konkrétne opatrenia/činnosti, ktoré sú uvedené v zásobníku projekt PUM TTSK. Zásobník projektov bol navrhnutý pre návrhové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050 a jeho súčasťou sú tak tzv. tvrdé projekty (konkrétne stavby cestnej, železničnej, cyklistickej infraštruktúry a pod.), ako aj tzv. mäkké projekty, ktoré predstavujú informačné a komunikačné kampane vr. monitorovania a evaluácie navrhnutých opatrení.

Samostatnou časťou Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je Plán dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja (PDO).

Analytická časť PDO vychádzala zo spracovanej Analytickej časti PUM TTSK a výstupov dopravného modelu. Cieľom Návrhovej časti PDO TTSK je obmedzenie súbehov autobusových spojov a preferencia koľajovej dopravy. Preto bolo v rámci dopravného modelu pre PUM TTSK na strane bezpečnosti uvažované s aktuálnym stavom autobusovej dopravy a s výhľadovým stavom železničnej dopravy.

Je potrebné upozorniť na fakt, že Plán udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je posudzovaný ako celok. Niektoré opatrenia zo zásobníka projektov bude nutné podrobiť samostatnému posúdeniu vplyvov činností na životné prostredie (EIA) 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.

Tiež rad návrhových opatrení (stavieb) zo zásobníka projektov PUM TTSK je schválený alebo schvaľovaný v rámci podrobnejšej územno-plánovacej dokumentácie vr. jeho zmien (Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja) a predovšetkým v rámci územného generela dopravy (Územný generel dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030). Pre niektoré stavby už bola spracovaná podrobná projektová dokumentácia, tiež už boli posúdené z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z., v znení neskorších predpisov.

Dopravný model

V rámci Návrhovej časti PUM bol doplnený a rozšírený multimodálny dopravný model z Analytickej časti o návrhové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050, ktorý zohľadňuje opatrenia navrhnuté v zásobníku projektov. Dopravný model o i. zahŕňa rozvoj území, predpokladaný demografický vývoj, migráciu obyvateľov a pod. Pre jednotlivé časové horizonty bolo v dopravnom modeli uvažované s nižšie uvedenými scenármi dopravného rozvoja:

- Nulový scenár („do nothing“) – do modelových výpočtov nie sú oproti existujúcemu stavu doplnené žiadne plánované stavby a opatrenia. Dochádza iba k vývoju počtu obyvateľov a vývoju stupňa automobilizácie.
- Naivný scenár („BAU – business as usual“) – rozvoj siete bol stanovený na základe reálnych možností rozvoja so splnením reálne nastavených opatrení pre zmenu dopravného správania obyvateľov. Tento scenár bol podľa zadania vypočítaný so zohľadnením nízkeho/stredného/vysokého rozvoja socio-ekonomických aktivít a územného rozvoja.
- Maximalistický („DO-ALL“) – rozvoj siete a opatrení bol nastavený na maximálne naplnenie všetkých územne plánovacích dokumentov, opatrení a ďalších nápadov bez ohľadu na finančnú náročnosť.

Vývoj demografie obyvateľstva bol prevzatý z Územného generelu dopravy TTSK do roku 2020 s výhľadom do roku 2030. Ďalej bol stanovený vývoj demografie obyvateľov pre roky 2040 a 2050.

Analýza variantov socio-ekonomického vývoja

Podrobná analýza stanovenia návrhových horizontov je uvedená v Analytickej časti PUM TTSK.

Z hľadiska variantov socio-ekonomického vývoja (nízky/stredný/vysoký) bola stanovená hranica relevantnosti rozdielu v počtoch obyvateľov > 5 %, ktorá sa môže prejaviť v modelových výpočtoch.

Z analýzy pre roky 2025 a 2030 vyplýva, že rozdiel medzi rokom 2030 a 2025 je pre všetky varianty vývoja demografie (vysoký/stredný/nízky) do 1 %. Ďalej rozdiel medzi variantmi vývoja demografie (vysoký/stredný/nízky) v roku 2030 je maximálne 3 % (medzi vysokým a nízkym variantom). Pre roky 2025 a 2030 bol preto použitý iba jeden variant vývoja demografie, a to variant stredného vývoja pre rok 2030.

Z analýzy pre roky 2040 a 2050 vyplýva, že rozdiel medzi rokom 2040 a 2050 je do 2 % s výnimkou variantu nízkeho vývoja demografie, ktorým však nie je účelné overovať účinnosť jednotlivých projektov. Pre roky 2040 a 2050 bol použitý tiež iba jeden variant vývoja demografie, a to variant vysokého vývoja pre rok 2050.

Posudzované stavy/návrhové scenáre

Na základe vykonaných analýz tak bol stanovený nasledujúci rozsah posudzovaných stavov cestnej dopravy v dopravnom modeli:

- 2025 Do Nothing
- 2025 BAU
- 2025 ALL
- 2030 Do Nothing

- 2030 BAU
- 2030 ALL
- 2040 Do Nothing
- 2040 BAU
- 2040 ALL
- 2050 Do Nothing
- 2050 BAU
- 2050 ALL*

** Pre scenár 2050 ALL sú predikované rovnaké intenzity dopravy ako pre scenár 2050 BAU.*

Na posúdenie železničnej dopravy bol vždy uvažovaný jeden aktívny variant, tzn. variant pri naplnení PUM TTSK. Rozsah posudzovaných stavov železničnej dopravy v dopravnom modeli bol nasledujúci:

- 2025 Do Nothing
- 2025 BAU+ALL
- 2030 Do Nothing
- 2030 BAU+ALL
- 2040 Do Nothing
- 2040 BAU+ALL
- 2050 Do Nothing
- 2050 BAU+ALL

Súčasťou Návrhovej časti PUM TTSK sú štúdie Modelovanie hladín hluku (časť 6.1) a Modelovanie úrovne emisií (časť 6.2), na základe ktorých boli hodnotené vplyvy predovšetkým tzv. tvrdých opatrení (konkrétne stavby cestnej a železničnej infraštruktúry) na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia v kap. IV tejto správy o hodnotení. Návrhová časť PUM TTSK však navrhuje rad všeobecných a tzv. mäkkých (systematických) opatrení, pri ktorých možno predpokladať potenciálne významne pozitívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia (pozri vyhodnotenie v kap. IV.). Hodnotenie vplyvov PUM TTSK na hlukovú situáciu a kvalitu ovzdušia je tak vykonané na strane bezpečnosti.

Na základe modelovania hladín hluku z cestnej dopravy je možné konštatovať, že z akustického hľadiska je najviac priaznivým návrhovým stavom 2030 BAU („business as usuall“), ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2030 po realizácii koncepcie PUM. Podľa modelovania hladín hluku zo železničnej dopravy je zrejmé, že z akustického hľadiska je najviac priaznivým návrhovým stavom 2050 BAU+ALL, ktorý zohľadňuje stav dopravného riešenia vo výhľadovom roku 2050 po realizácii koncepcie PUM.

Pozn.: Pôvodný návrh zásobníka projektov PUM TTSK navrhoval stavbu „Severozápadný obchvat Piešťan“, pri ktorom bolo v priebehu spracovania štúdie Modelovanie hladín hluku (časť 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK) zistené, že z akustického hľadiska má stavba výrazne negatívny vplyv na okolitú existujúcu, ale aj budúcu chránenú zástavbu. Na základe odporúčania spracovateľa Modelovanie hladín hluku bola vyššie uvedená stavba zo zásobníka projektov PUM TTSK vypustená.

Na základe modelovania dopravných emisií je možné konštatovať, že obidva návrhové scenáre (BAU a ALL) budú z hľadiska kvality ovzdušia a súvisiacich vplyvov na obyvateľstvo celkovo priaznivejšie než variant bez koncepcie („do nothing“). Za predpokladu zohľadnenia vyššie uvedených odporúčaní možno z hľadiska vplyvov na ovzdušie obidva návrhové scenáre (BAU i ALL) odporučiť na realizáciu, pričom ako priaznivejší sa javí scenár BAU.

Odporúčané/neodporúčané stavby

V zásobníku projektov Návrhovej časti PUM TTSK boli identifikované stavby, ktoré sa v rámci návrhu nejavia ako dostatočne účinné na naplnenie cieľov PUM (stavby neodporúčané). Ide o nasledujúce stavby:

- Nová cesta I. triedy Madunice – Hlohovec,
- Nová cesta III. triedy pri Senici,
- Nové cesty II. triedy pri Hlohovci,
- Obchvat Gabčíkova na ceste II/506,
- Obchvat Holíča na ceste I/2 – 2. etapa,
- Obchvat Lakšárskej Novej Vsi na ceste II/590*,
- Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi,
- Preložka cesty II/500 pri Sobotišti,
- Preložky na ceste II/501,
- Severný obchvat Skalice, 2. časť.

***** Na základe odporúčaní spracovateľa Primeraného posúdenia (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020) bola stavba Obchvat Lakšárskej Novej Vsi na ceste II/590 zo zásobníka projektov PUM TTSK vypustená. Stavba bola v priamom rozpore s ÚEV Lakšárska duna. Vzhľadom na veľmi malú rozlohu chráneného stanoviska (i celého ÚEV) je zabratie či iné dotknutie ÚEV pre jeho ďalšiu existenciu vylučujúci. Dotknuté stanovisko by bolo významne väčšie, než je všeobecne odporúčané 1 % rozlohy (t. j. v tomto prípade cca 528 m^2).*

Podrobné vyhodnotenie vplyvu uvedených neodporúčaných stavieb, resp. špecifických cieľov PUM TTSK, s ktorými tieto stavby súvisia, na jednotlivé zložky životného prostredia vr. potenciálnych kumulatívnych a synergických vplyvov je súčasťou kap. IV tejto správy.

Návrhová časť PUM TTSK ďalej špecifikuje najúčinnejšie stavby realizované s cieľom odľahčenia komunikačnej siete a presmerovania dopravy a najúčinnejšie stavby a opatrenia realizované s cieľom podpory udržateľnej mobility.

- Najúčinnejšie stavby realizované s cieľom odľahčenia komunikačnej siete a presmerovania dopravy:
    - Rýchlostná cesta R7 Bratislava – Holice,
    - Rýchlostná cesta R7 Holice – Dunajská Streda,
    - Južný obchvat Trnavy na ceste I/61,

  - Preložky na ceste I/51 (viac stavieb),
  - Obchvat Senice,
  - Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave – Vlčkovce.
- Najúčinnejšie stavby a opatrenia realizované s cieľom podpory udržateľnej mobility:
  - Plošné zvýšenie dostupnosti a komfortu systému verejnej dopravy v celom regióne zavedením IDS a optimalizáciou linkového vedenia,
  - Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava,
  - Modernizácia železničnej trate Bratislava – Nové Zámky,
  - Modernizácia železničnej trate (Bratislava) – hranica kraja – Kúty,
  - Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR,
  - Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty,
  - Výstavba a modernizácia zastávok a terminálov verejnej dopravy.

Podrobné vyhodnotenie vplyvu uvedených najúčinnejších stavieb, resp. špecifických cieľov PUM TTSK, s ktorými tieto stavby súvisia, na jednotlivé zložky životného prostredia vr. potenciálnych kumulatívnych a synergických vplyvov je súčasťou kap. IV. tejto správy.

Zhrnutie

Konkrétne vyhodnotenie vplyvov PUM TTSK na úrovni špecifických cieľov a ich relevantných opatrení je predmetom kapitoly IV. tejto správy. V prípade identifikovaných potenciálne významne negatívnych vplyvov vr. vplyvov kumulatívnych a synergických boli navrhnuté opatrenia, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy. Celkovo možno konštatovať, že z hľadiska vplyvu na životné prostredie bude PUM TTSK pri realizácii navrhnutých opatrení akceptovateľný.

VI. 2. Opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti

Správa o hodnotení vplyvu Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja na životné prostredie a verejné zdravie bola spracovaná na základe Analytickej časti PUM TTSK (AF-CITYPLAN s. r. o., september 2019) a Návrhovej časti PUM TTSK (AFRY CZ s. r. o., február 2020).

Dopravný model

Multimodálny dopravný model (konvenčný štvorstupňový dopytový dopravný model) pre aktuálny stav bol zostavený v rámci spracovania Analytickej časti PUM. Podklady pre dopravný model aktuálneho stavu vychádzali zo zberu dát a vykonaných prieskumov, ktoré tvoria samostatnú Časť I. PUM TTSK (AF-CITYPLAN s. r. o., december 2018). Údaje o cestnej doprave vychádzali o i. z dát Cestnej databanky Slovenskej správy ciest. Údaje o železničnej doprave vychádzali o i. z dát Železníc Slovenskej republiky.

Na účely Návrhovej časti PUM bol dopravný model doplnený a rozšírený o návrhové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050, ktorý zohľadňuje opatrenia navrhnuté v zásobníku projektov. Dopravný model o i. zahŕňa rozvoj územia, predpokladaný demografický vývoj, migráciu obyvateľov a pod.

Na možnosť porovnania zmeny dopravného zaťaženia sú pre všetky časové horizonty vypočítané aj tzv. nulové varianty, keď je predpokladaný rozvoj zástavby mesta podľa územného plánu, ale nie sú vybudované stavby dopravnej infraštruktúry (vrátane stavieb pre verejnú a nemotoristickú dopravu). Ide v podstate o načrtnutie krízového vývoja rozvoja.

Predložené výsledky odborných štúdií, ktoré pracujú s dopravným modelom (Modelovanie hladín hluku, Modelovanie úrovne emisií), zodpovedajú poskytnutým vstupným údajom o doprave.

Hluk

Na účely Návrhovej časti PUM TTSK bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r. o., marec 2020).

Výpočtový model a metodika výpočtu

Výpočtový model bol vytvorený v prostredí programu CadnaA, verzia 2020 MR 1 (build: 177.5010).

Predikcia akustickej situácie bola vykonaná na priestorovom modeli v súradnicovom systéme S-JTSK, s výškovým systémom Bpv. Výpočet bol urobený postupom uvedeným vo Vestníku MZ SR čiastka 55-60/2005, Odborné usmernenie Úradu verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, ktorým sa upravuje postup pri vypracovaní strategických hlukových máp (OŽPaZ/5459/2005 zo dňa 28. 11. 2005), a v zmysle požiadaviek uvedených v Technických podmienkach TP066 (03/2013) „Stanovenie hlukovej záťaže spôsobovanej dopravou po cestných komunikáciách“ (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2013). Uvedený postup je v Slovenskej republike určený na stanovenie plošnej hlukovej záťaže z cestnej dopravy pri tvorbe Strategických hlukových máp a akčných plánov ochrany pred hlukom v zmysle Zákona č. 2/2005 Z. z. a súvisiacej legislatívy. Výpočet bol realizovaný softvérovým produktom CadnaA, verzia 2020 MR 1, ktorý okrem iných využíva aj metodiku:

- **NMPB-Routes** – výpočet imisií hluku z pozemnej cestnej dopravy s adaptáciou na použite v SR. Metodika zohľadňuje počty, druhy a rýchlosti automobilov.

- **Schall 03** – výpočet imisií hluku zo železničnej dopravy s úpravou na použitie v SR. Metodika zohľadňuje počty, druhy, dĺžky, typ brzd a rýchlosti vlakov, typ žel. zvršku, polomer oblúkov smerového vedenia trate.

V záujmovom území bola vypočítaná horizontálna hluková mapa. Hluková mapa je tvorená sieťou výpočtových bodov s rozlíšením 10 × 10 metrov. Každý výpočtový bod rastra hlukovej mapy je umiestnený 4 metre nad úrovňou terénu, čím je zaistené, že hluková mapa citlivo kopíruje tvar posudzovaného terénu.

Presnosť výsledku výpočtu

Medzi faktory ovplyvňujúce presnosť výsledku výpočtu patria predovšetkým vstupné údaje, presnosť mapových podkladov, neurčitosť výpočtu – zaokrúhľovanie výpočtu, stupeň projektovej dokumentácie a pod. Výpočtový model bol overený na základe meraní reálnej akustickej situácie.

Na základe uvedených skutočností a vzhľadom na to, že z hľadiska poskytnutých vstupných údajov ide o globálne podklady strategického charakteru, možno predpokladať, že vypočítané hodnoty ekvivalentnej hladiny akustického tlaku A sú uvedené s presnosťou výsledku výpočtu do ±2,0 dB.

Ovzdušie

Na účely Návrhovej časti PUM TTSK bola spracovaná štúdia Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r. o., február 2020).

Metodika modelového riešenia

Vyčíslenie emisií bolo založené na údajoch o intenzitách dopravy na cestných komunikáciách v riešenom priestore a na emisných faktoroch motorových vozidiel. Na základe údajov boli vypočítané hmotnostné toky posudzovaných látok do ovzdušia. Údaje o intenzitách dopravy na cestnej sieti boli prevzaté z aktuálneho dopravného modelu (AFRY CZ s. r. o., 2020).

Zdroje emisných faktorov pre predkladané analýzy boli tieto:

- pre výfukové emisie Európska agentúra pre životné prostredie, Emission Inventory Guidebook 2016, Update Jul. 2018, Part B: sectoral guidance chapters, 1. A Combustion, podkapitoly 1.A.3.b.i-iv Road transport 2018, 1.A.3.b.i-iv Road transport hot EFs Annex 2018 a 1.A.3.b.vi-vii Road tyre and brake wear 2016,
- pre resuspenziu z povrchu vozovky U.S. EPA AP-42: Compilation of Air Emissions Factors, Fifth Edition, Volume I, podkapitola 13.2.1 Paved Roads.

V prípade citovanej metodiky Európskej agentúry pre životné prostredie boli emisné faktory vypočítané v týchto kategóriách presnosti:

- výfukové emisie suspendovaných častíc, oxidov dusíka a benzo[a]pyrenu – Tier 3,
- otery brzdového obloženia, pneumatík a vozovky – Tier 2,
- výfukové emisie CO_2, CO a NMVOC – Tier 1.

S cieľom nadväzujúceho posúdenia kumulatívneho vplyvu celej cestnej siete, nie iba situácie v okolí jednotlivých ciest, boli vypočítané hmotnostné toky emisií z jednotlivých ciest agregované v hexagonálnom rastri s krokom siete 500 m. Následne bolo vykonané gridovanie takto agregovanej emisnej hustoty pre kartografickú vizualizáciu modelových výstupov s rozlíšením 25 m.

Neistoty emisného modelovania

Nasledujúce body uvádzajú výpočet hlavných zdrojov neistôt modelového riešenia:

- odchýlka dopravného modelu od skutočných dopravných intenzít,
- skladba vozového parku z hľadiska emisných EURO noriem,
- podiel jednotlivých hmotnostných tried nákladných vozidiel, ktorý nie je dopravným modelom rozlíšený,
- podiel palív v osobnej automobilovej doprave, najmä podiel benzínových a dieselových vozidiel,
- odchýlka predpokladaných a skutočných rýchlostí vozidiel,
- odchýlka predpokladaných a skutočných počtov zrážkových dní v roku.

Z uvedeného výpočtu je zrejmé, že emisný model je založený na neistotách, ktoré obmedzujú jeho využiteľnosť na relatívne porovnanie referenčných stavov, ktoré sú hodnotené rovnakou metodikou. Bez bližšieho vyšetrenia vyššie uvedených modelových neistôt, tzn. bez detailného terénneho vyšetrenia s cieľom kalibrácie a dosiahnutia vyššieho rozlíšenia dopravného modelu, nie je vhodné výstupy používať ako zdroj absolútnych hodnôt emisií.

Možno konštatovať, že vykonané emisné posúdenie je značne konzervatívne a pravdepodobne nadhodnocuje očakávanú emisnú úroveň, najmä z dôvodu ťažko odhadnuteľného vývoja emisných faktorov v časovo vzdialenejších horizontoch, napr. z dôvodu nejasnej rýchlosti rozvoja elektromobility a alternatívnych palív v automobilovej doprave. Emisný model je preto určený predovšetkým na posúdenie referenčných scenárov v rámci posudzovanej stratégie, najmä na identifikáciu potenciálnych imisne rizikových miest, a na vzájomné relatívne porovnanie vplyvov jednotlivých návrhových variantov.

Vyhodnotenie vplyvu na verejné zdravie obyvateľov

Hluk

Na účely vyhodnotenia vplyvu hlukovej záťaže na verejné zdravie boli na podklade výsledkov výpočtu pre jednotlivé zdroje hluku na území pomocou programu CadnaA vykonané analýzy v prostredí GIS. Z vykonaných analýz v GIS bol stanovený: počet obyvateľov a percentuálny podiel obytných plôch ovplyvnených hlukovou záťažou nad medznú hodnotu a počet obyvateľov ovplyvnených v jednotlivých 5 dB pásmach v záujmovom území. Počet obyvateľov bol rovnomerne rozdelený do jednotlivých obytných plôch pomocou nástrojov priestorovej analýzy GIS. Vyhodnotenie teda počíta s rovnomerným zastúpením obyvateľstva v obytných plochách v jednotlivých katastrálnych územiach.

Ovzdušie

Vypočítané emisné hustoty v štúdii Modelovanie úrovne emisií (EKOLA group, spol. s r. o., február 2020) boli pre všetky zvažované varianty preložené GIS vrstvou hustoty obyvateľstva. Vzhľadom na to, že ide o hlavný podklad na posúdenie významnosti vplyvov PUM na ovzdušie, boli vypracované tiež rozdielové mapy medzi návrhovými a nulovými scenármi koncepcie.

Vyhodnotenie vplyvu na ostatné zložky životného prostredia

Priame/nepriame vplyvy

Pri vyhodnotení vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia a verejné zdravie spracovateľ správy o hodnotení vychádzal z verejne dostupných podkladov a analýz vykonaných v prostredí GIS.

Vody

Pri vyhodnotení priamych vplyvov na vody boli zohľadnené najmä konflikty s vodnými tokmi, ochrannými pásmami vodných zdrojov a chránenými vodohospodárskymi oblasťami. Podkladom boli dáta Výskumného ústavu vodného hospodárstva a Slovenskej agentúry životného prostredia.

Pôdy

Pri vyhodnotení priamych vplyvov na pôdy boli zohľadnené konflikty s pozemkami poľnohospodárskej pôdy a lesné pozemky. Podkladom boli dáta Výskumného ústavu pôdoznalectva a ochrany pôdy, Národného lesníckeho centra a Geodetického a kartografického ústavu Bratislava.

Horninové prostredie

Pri vyhodnotení priamych vplyvov na pôdy boli zohľadnené konflikty s lokalitami chránenými podľa zákona č. 44/1988 Z. z., o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon): chránené ložiskové územia, staré banské diela, poddolované územia, územia zosuvov a svahových deformácií. Podkladom boli dáta Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra.

Chránené územia, lokality NATURA 2000

Na účely vyhodnotenia priamych vplyvov na Chránené územia a lokality NATURA 2000 boli zohľadnené konflikty s národnou sieťou chránených území a lokalitami NATURA 2000 (CHVÚ, ÚEV) v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Podkladom boli dáta Slovenskej agentúry životného prostredia.

Vyhodnotenie priamych i nepriamych vplyvov, tzv. tvrdých opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK, bolo ďalej vykonané na základe samostatnej štúdie „Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras & Ph.D., Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020), ktoré je prílohou č. 1 tejto správy o hodnotení. Primerané posúdenie bolo spracované podľa Metodiky hodnotenia významnosti vplyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, aktualizované znenie z roku 2016).

Odpady/staré ekologické záťaže

V rámci vyhodnotenia priamych vplyvov na odpady/staré ekologické záťaže, boli zohľadnené environmentálne záťaže podľa databázy Slovenskej agentúry životného prostredia.

Kultúrne, historické a archeologické pamiatky

Priame vplyvy na uvedené charakteristiky boli vyhodnotené na základe registra pamiatkových rezervácií a registra pamiatkových zón Ústredného zoznamu pamiatkového fondu SR Pamiatkového úradu SR.

Kumulatívne a synergické vplyvy

Na účely vyhodnotenia kumulatívnych a synergických vplyvov tzv. tvrdých opatrení (konkrétne stavby cestnej a železničnej infraštruktúry) zo zásobníka projektov PUM TTSK boli vytvorené grafické výstupy uvedené v prílohe č. 2 tejto správy:

Výkres č. 2.1 Ochrana prírody

Výkres č. 2.2 Horninové prostredie a vody

Výkresy boli vytvorené v prostredí GIS s využitím podkladov od Slovenskej agentúry životného prostredia a Štátneho geologického ústavu Dionýza Štúra. Identifikácia kumulatívnych vplyvov je založená na priestorovom vymedzení kumulácie a synergie tzv. tvrdých opatrení zo zásobníka projektov PUM TTSK na území vo vzťahu k riešeným zložkám životného prostredia.

Potenciálne kumulatívne a synergické vplyvy na územia sústavy NATURA 2000 boli ďalej vyhodnotené na základe štúdie „Primerané posúdenia významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000“ (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020).

Zhrnutie

Pri spracovaní Správy o hodnotení sa nevyskytli také nedostatky v znalostiach a neurčitosti, ktoré znemožňovali posúdenie vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie. Podrobné hodnotenie konkrétnych stavieb zo zásobníka projektov je nutné vykonať na úrovni posúdenia vplyvu činnosti na životné prostredie (EIA) či v ďalších stupňoch projektových príprav týchto projektov.

VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Súčasťou Návrhovej časti **Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja** sú v rámci jednotlivých strategických a špecifických cieľov stanovené indikátory a spôsob ich zisťovania na vyhodnotenie dopadov v priebehu naplňovania PUM. Ide teda o systém monitorovania stanovených cieľov PUM TTSK.

Spracovateľ správy o hodnotení ďalej navrhuje monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia v nasledujúcom rozsahu:

Monitoring hluku

- Monitoring hluku je navrhnuté realizovať v prioritných oblastiach (pozri Modelovanie hladín hluku pre Návrhovú časť PUM TTSK). Z pohľadu cestnej dopravy ide o mestá Holíč a Trnava v súvislosti s plánovanou realizáciou stavieb *Obchvat Holíča na ceste I/2 (čiastočne aj I/51)* a *Južný obchvat Trnavy na ceste I/61*. Z pohľadu železničnej dopravy ide o mesto Trnava v súvislosti s plánovanou realizáciou stavby *Rekonštrukcia železničnej trate Trnava – Senica – Kúty*.

  Pozn.: Miesta monitoringu budú umiestnené v chránenom vonkajšom priestore stavieb, ktoré sú situované najbližšie smerom k predmetnému zámeru. Monitoring hluku je všeobecne odporúčané realizovať pred začiatkom výstavby a po začatí prevádzky stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry.

Monitoring kvality ovzdušia

- Monitoring kvality ovzdušia je navrhnuté realizovať najmä v rizikových lokalitách z hľadiska expozície obyvateľov imisiám z dopravy – južný okraj Trnavy, Dunajská Streda, Piešťany. V Trnave by mal byť monitoring kvality ovzdušia zameraný na plynné polutanty (benzo[a]pyren, NO_x, NMVOC, CO) a v Dunajskej Strede a v Piešťanoch na suspendované prachové častice (PM_{10}, $PM_{2,5}$).

Monitoring povrchových vôd

- Monitoring povrchových vôd je odporúčaný najmä v súvislosti s realizáciou stavieb cestnej infraštruktúry.

  Pozn.: Odberné profily povrchových vôd a početnosti odberov budú stanovené v projektovej dokumentácii jednotlivých zámerov alebo v rámci procesu EIA. Odbery vzoriek je vhodné vykonať v jarnom období (po období topenia), v jesennom období. Analýzy rozborov vzoriek vody vo vodných tokoch by mali byť zamerané na základné fyzikálne a chemické ukazovatele a ďalej na zistenie hodnôt organických látok i obsah ťažkých kovov.

Monitoring podzemných vôd

- Monitoring podzemných vôd je odporúčaný najmä v súvislosti s realizáciou stavieb cestnej infraštruktúry.

  Pozn.: V rámci monitoringu podzemných vôd je vhodné sledovať ovplyvnenie hladín podzemnej vody i kvality zdrojov vody, pri ktorých by mohlo dôjsť k poklesu hladiny podzemnej vody alebo prípadne i ovplyvneniu jej kvality vplyvom výstavby jednotlivých zámerov. Odberné miesta a početnosti odberov bude nutné stanoviť v projektovej dokumentácii jednotlivých zámerov alebo

v rámci procesu EIA. Analýzy rozborov vzoriek podzemný vôd by mali byť zamerané na základné fyzikálne a chemické ukazovatele a ďalej na zistenie hodnôt organických látok i obsahu ťažkých kovov.

Monitoring pôdy

- Monitoring pôd je odporúčané realizovať najmä v súvislosti so stavbami cestnej infraštruktúry.

  Pozn.: Monitoring je vhodné vykonať: v jesennom období. Odberné miesta a početnosti odberov bude nutné stanoviť v projektovej dokumentácii jednotlivých zámerov alebo v rámci procesu EIA. Monitoring pôdy by mal byť zameraný na ťažké kovy, polycyklické aromatické uhľovodíky, polychlórované bifenyly, ďalšie uhľovodíky (napr. nepolárne extrahovateľné uhľovodíky a C_{10}-C_{40}), vr. chloridov, sodíka a draslíka.

Biomonitoring

- Biomonitoring je odporúčaný najmä v súvislosti s realizáciou stavieb cestnej a železničnej infraštruktúry.

  Pozn.: Biomonitoring bude zameraný na výskyt chránených druhov rastlín a živočíchov podľa vyhlášky č. 24/2002 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny a druhov uvedených v Prílohe II a Prílohe IV smernice Rady Európskeho spoločenstva 92/43/EHS, o ochrane prírodných stanovísk, voľne žijúcich vtákov a voľne rastúcich rastlín, ďalej potom druhov uvedených v Prílohe I smernice Rady Európskeho spoločenstva 79/409/EHS, o ochrane voľne žijúcich vtákov. V rámci monitoringu je odporúčané zamerať sa aj na druhy uvádzané v Červených zoznamoch (bezstavovce, stavovce a rastliny).

  Biomonitoring bude smerovaný do miest stavebných prác a najbližšieho okolia projektovaných zámerov, ktoré bude alebo by mohlo byť stavbami dotknuté. Špeciálna pozornosť bude venovaná lokalitám, kde sa stavby dotýkajú prírodne cenných území.

  Cieľom bude zistenie, resp. overenie, druhovej diverzity skúmaného územia, celkového rizika pre vybrané vyskytujúce sa organizmy aj pre ekosystémy.

VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE

Posudzovaný strategický dokument ako celok nemôže mať významné cezhraničné vplyvy na životné prostredie a verejné zdravie. Potenciálne cezhraničné vplyvy môžu predstavovať jednotlivé stavby zo zásobníka projektov PUM TTTrenčSK, ktoré je však nutné riešiť v súlade s § 40 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov na úrovni zámerov v procese EIA.

Potenciálne cezhraničné vplyvy sú v prípade dopravných stavieb spojené predovšetkým so zvýšením intenzity dopravy na nadväzujúcich úsekoch susedných štátov a s tým spojeným zvýšením hlukovej záťaže, znečistenia ovzdušia a potenciálnymi zdravotnými rizikami. Zvýšenie intenzity dopravy na nadväzujúcich úsekoch susedných štátov môže ďalej znamenať zníženie migračnej priestupnosti v prípade novo navrhovanej dopravnej stavby krížiacej migračný koridor výrazne nadregionálneho charakteru a pod.

Na západe susedí Trnavský samosprávny kraj s Juhomoravským krajom (Česká republika) a s Dolným Rakúskom (Rakúsko) a na juhu s župou Komárom-Esztergom (Maďarsko). Stavbou, ktorá nadväzuje na zámer za hranicami Slovenskej republiky, je *Modernizácia železničnej trate Kúty – Brodské – hranica s ČR* zo zásobníka projektov PUM TTSK. Táto stavba je už v súčasnosti riešená na úrovni zámeru v procese EIA pod názvom „Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ“. V procese EIA uvedeného zámeru Česká republika nepožadovala vo vyjadrení k zámeru 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: Krajský úrad Juhomoravského kraja a Agentúra ochrany prírody a krajiny – regionálne pracovisko Južná Morava, stanovisko MŽP ČR, Odb. posudzovania vplyvov na životné prostredie a integrované prevencie (list č. 317/ENV/17 zo dňa 13. 01. 2017). V zmysle vyjadrenia Krajského úradu Juhomoravského kraja, ktorý konštatuje, že zámer nebude mať pravdepodobne významný cezhraničný vplyv, a preto nepožaduje, aby sa Česká republika zapojila k medzinárodnému posudzovaniu, stanovisko Krajského úradu Juhomoravského kraja, odbor životného prostredia (list č. JMK 180485/2016 zo dňa 12. 12. 2016).

V prípade, že budú v priebehu posudzovania vplyvov ďalších stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK na úrovni zámerov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov, identifikované potenciálne cezhraničné vplyvy na susedné štáty, bude postupované v súlade s ustanovením § 40 uvedeného zákona.

IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ

IX. 1. Informácie o strategickom dokumente

Predložená správa o hodnotení podľa § 9 a prílohy č. 4 k zákonu č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov, sa zaoberá vymedzením možných vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré môžu byť spôsobené schválením „**Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja**".

Samostatnou časťou Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja je Plán dopravnej obslužnosti Trnavského samosprávneho kraja.

Spracovanie strategického environmentálneho posúdenia (SEA), resp. Správy o hodnotení podľa § 9 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov, je spracované paralelne so spracovaním Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja pri očakávanom zaistení priebežnej spolupráce a výmeny informácii medzi zhotoviteľmi SEA a Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja.

Plán udržateľnej mobility, ktorý je jedným z dôležitých strategických dokumentov, rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, a súčasťou je analýza súčasného stavu, vízie, ciele a zámery, výber vhodných opatrení, ich aktívna komunikácia, monitoring a hodnotenie.

Plán udržateľnej mobility bude schválený Zastupiteľstvom Trnavského kraja a bude jedným z podkladov na účely územno-plánovacej činnosti a súčasne bude záväzným podkladom na plánovanie dopravnej obslužnosti na území kraja.

Pre návrhové a výhľadové obdobie boli zostavené a odsúhlasené po konsenze s odbornou verejnosťou vízie a oblasti zmeny. Oblasti zmeny ďalej rozpracovávajú jednotlivé strategické a špecifické ciele, pre ktoré sú navrhnuté opatrenia rozvoja udržateľnej mobility Trnavského kraja.

Hlavné vízie:

SMART mobilita – moderný región s rastúcou životnou úrovňou

Krátkodobejšie vízie PUM 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 VOD 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.)

Definované 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

Súčasťou Návrhovej časti Plánu udržateľnej mobility Trnavského samosprávneho kraja sú v rámci jednotlivých strategických a špecifických cieľov stanovené indikátory a spôsob ich zisťovania na vyhodnotenie dopadov v priebehu naplňovania PUM. Ide teda o systém monitorovania stanovených cieľov PUM TTSK. Spracovateľ správy o hodnotení ďalej navrhuje monitoring jednotlivých zložiek životného prostredia v rozsahu podľa kap. VII.

Hodnotenie strategického dokumentu z hľadiska vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie

Podrobné hodnotenie strategického dokumentu bolo vykonané na úrovni špecifických cieľov a ich relevantných opatrení, ktoré sú uvedené v zásobníku projektov PUM TTSK.

Na základe uskutočneného zhodnotenia vplyvov PUM TTSK na životné prostredie a verejné zdravie možno konštatovať, že v dôsledku naplňovania strategických a špecifických cieľov a jednotlivých opatrení zo zásobníka projektov nemožno predpokladať významne negatívne ovplyvnenie jednotlivých zložiek životného prostredia a verejného zdravia.

V prípade identifikovaných potenciálne mierne negatívnych vplyvov vr. vplyvov kumulatívnych a synergických boli navrhnuté opatrenia, ktoré sú uvedené v kap. V. tejto správy. Celkovo možno konštatovať, že z hľadiska vplyvu na životné prostredie bude PUM TTSK pri realizácii navrhnutých opatrení akceptovateľný.

Podrobné hodnotenie konkrétnych stavieb zo zásobníka projektov je nutné vykonať na úrovni posúdenia vplyvu činnosti na životné prostredie (EIA) či v ďalších stupňoch projektových príprav týchto projektov.

Posudzovaný strategický dokument ako celok nemôže mať významné cezhraničné vplyvy na životné prostredie a verejné zdravie. V prípade, že budú v priebehu posudzovania vplyvov jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK na úrovni zámerov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov, identifikované potenciálne cezhraničné vplyvy na susedné štáty, bude postupované v súlade ustanovením § 40 uvedeného zákona.

IX. 2. Naplnenie všeobecných podmienok a špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia strategického dokumentu

Rozsah hodnotenia strategického dokumentu	
Všeobecné podmienky	**Zohľadnenie v správe o hodnotení**
Obstarávateľ zabezpečí vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu podľa § 9 zákona a vypracovanie uvedeného dokumentu. Vzhľadom na povahu a rozsah strategického dokumentu a jeho územnú pôsobnosť je potrebné, aby správa o hodnotení obsahovala rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe č. 4 zákona, primerane charakteru a dosahu strategického dokumentu.	Správa o hodnotení je spracovaná podľa § 9 a v rozsahu prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.
Na hodnotenie strategického dokumentu sa nestanovuje časový harmonogram ani žiadne špecifické požiadavky limitujúce časový rozsah.	–
Špecifické požiadavky	**Zohľadnenie v správe o hodnotení**
Pri príprave správy o hodnotení strategického dokumentu a samotného strategického dokumentu brať do úvahy všetky pripomienky, ktoré boli zaslané k oznámeniu.	Pri príprave správy o hodnotení strategického dokumentu a samotného strategického dokumentu boli vzaté do úvahy všetky pripomienky zaslané k oznámeniu (pozri nižšie uvedené vysporiadanie).
Posúdiť vplyv predmetného strategického dokumentu na všetky chránené územia, chránené biotopy, prvky územného systému ekologickej stability, významné krajinné prvky a lokality s výskytom chránených druhov, nachádzajúce sa v okrese Trnava.	V správe o hodnotení boli posúdené potenciálne vplyvy na uvedené územia. Popis existujúceho stavu jednotlivých území je uvedený v kap. III.1 a III.2, vyhodnotenie vplyvu je súčasťou kap. IV. tejto správy.
Podrobnejšie zhodnotiť problematiku hluku spôsobeného dopravou na pozemných komunikáciách vo vlastníctve a správe Trnavského samosprávneho kraja a dopracovať dokument o návrh realizácie protihlukových opatrení.	Problematika hluku je zhodnotená v samostatnej štúdii Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r. o., marec 2020), ktorá je prílohou č. 6.1 Návrhovej časti PUM TTSK a v kapitole IV. tejto správy o hodnotení. Návrh protihlukových opatrení na zníženie negatívnych vplyvov hluku z cestnej a železničnej dopravy je uvedený v štúdii Modelovanie hladín hluku a v kap. V. tejto správy o hodnotení.
Ak sa počas vypracovania správy o hodnotení vyskytnú nové skutočnosti súvisiace s predmetom posudzovania, je potrebné ich uviesť v správe o hodnotení.	V tejto správe o hodnotení sú posúdené všetky potenciálne vplyvy PUM TTSK na životné prostredie a verejné zdravie. Nad rámec rozsahu o hodnotení strategického dokumentu bolo spracované Primerané posúdenie významnosti vplyvov plánu na územia sústavy NATURA 2000 (RNDr. Tomáš Kuras, Ph.D. & Mgr. Monika Mazalová, Ph.D., marec 2020), pretože zásobník projekt PUM TTSK obsahuje stavby cestnej a železničnej infraštruktúry predstavujúce potenciálne vplyvy na lokality NATURA 2000.
Vyhodnotiť splnenie alebo nesplnenie (zdôvodniť) všetkých stanovísk k oznámeniu o strategickom dokumente a v samostatnej kapitole zhodnotiť splnenie jednotlivých bodov tohto Rozsahu hodnotenia.	Vyhodnotenie splnenia alebo nesplnenia všetkých stanovísk k oznámeniu o strategickom dokumente je uvedené v nasledujúcich odsekoch.
Vyhodnotenie splnenia stanovísk k oznámeniu o strategickom dokumente	
Znenie pripomienky	**Zohľadnenie v správe o hodnotení**
Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trnave (č. KRHZ-TT-OPP-224-001/2019, zo dňa 21. 3. 2019) - Bez pripomienok	–
Okresný úrad Trnava, Pozemkový a lesný odbor (č. OU-TT-PLO-2019/013041, zo dňa 25. 3. 2019) - Bez pripomienok	–
Okresný úrad Piešťany, Odbor starostlivosti o životné prostredie (č. OU-PN-OSZP-2019/003113, zo dňa 28. 3. 2019) - Bez pripomienok	–
Mesto Trnava (č. OÚRaK/34181-19054/2019Hn, zo dňa 26. 3. 2019) - Bez pripomienok	–
Okresný úrad Skalica, Odbor starostlivosti o životné prostredie (č. OU-SI-OSZP-2019/000360-02, zo dňa 3. 4. 2019, č. OU-SI-OSZP-2019/000351-002, zo dňa 8. 4. 2019 a č. OU-SI-OSZP-2019/000380-001, zo dňa 23. 4. 2019) - Bez pripomienok	–
Okresný úrad Trnava, Odbor opravných prostriedkov (č. OU-TT-OOP6-2019/014107, zo dňa 26. 3. 2019) - Bez pripomienok	–
Okresný úrad Galanta, Odbor starostlivosti o životné prostredie (OU-GA-OSZP-2019/005995/AF, zo dňa 8. 4. 2019) - Bez pripomienok	–
Mesto Gabčíkovo (MSU-G-S2019/01102, zo dňa 4. 4. 2019) - Bez pripomienok	–
Krajský pamiatkový úrad Trnava (KPUTT-2019/10463-2/27751, zo dňa 8. 4. 2019) - Požaduje rešpektovať ustanovenia zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.	Uvedená legislatíva bola v spracovanej správe o hodnotení rešpektovaná.
Okresný úrad Dunajská Streda, Odbor starostlivosti o životné prostredie (OU-DS-OSZP-2019/011351-002, zo dňa 11. 4. 2019) - Požaduje dodržanie kompletnej environmentálnej legislatívy: Nakladanie s odpadmi musí byť v súlade s platnými právnymi predpismi v oblasti odpadového hospodárstva a POH Trnavského kraja. V chránenej vodohospodárskej oblasti všetky činnosti musia byť v súlade s § 31 zákona č. 364/2004 Z. z o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), v znení neskorších predpisov.	Uvedená legislatíva vr. POH Trnavského kraja bola v spracovanej správe o hodnotení rešpektovaná.
Mesto Dunajská Streda (č. 7716/7090/2019/DS/031-KM, zo dňa 8. 4. 2019)	–

- Bez pripomienok	
Okresný úrad Trnava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (č. OU-TT-OCDPK-2019/013187/Ja, zo dňa 10. 4. 2019) - Bez pripomienok	–
Okresný úrad Hlohovec, Odbor starostlivosti o životné prostredie (č. OÚ-HC-OSŽP-2019/000459-005, zo dňa 1. 4. 2019) - Požaduje dodržiavanie ustanovenia zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov. - Požaduje riadiť sa zásadami a regulatívmi starostlivosti o životné prostredie, dodržiavať ustanovenia zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších noviel a vykonávajúcich vyhlášok. - Požaduje pri návrhu riešenia konkrétnych zdrojov znečisťovania ovzdušia rešpektovať zásady funkčného a priestorového usporiadania v záujmovom území – dodržiavať ochranné pásma.	Uvedená legislatíva bola v spracovanej správe o hodnotení rešpektovaná. Problematiku dodržiavania ochranných pásiem bude nutné riešiť na úrovni zámerov a v ďalších stupňoch projektových príprav jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov PUM TTSK.
Okresný úrad Trnava, Odbor starostlivosti o životné prostredie (č. OÚ-TT-OSZP3-2019/013219/ŠSMER/Šá), zo dňa 5. 4. 2019) - Požaduje dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd. Požaduje dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Z. z o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), v znení neskorších predpisov. - Vody z povrchového odtoku odtekajúce zo zastavaných území, pri ktorých sa predpokladá, že obsahujú látky, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť kvalitu povrchovej a podzemnej vody (napr. ropné látky, minerálne oleje a pod.), možno vypúšťať do podzemných vôd len po predchádzajúcom zisťovaní (hydrogeologický posudok) a vykonaní potrebných opatrení (osadenia zariadenia na zachytávanie znečisťujúcich látok). - Posúdiť vplyv predmetného strategického dokumentu na všetky chránené územia, chránené biotopy, prvky územného systému ekologickej stability, významné krajinné prvky a lokality s výskytom chránených druhov, nachádzajúce sa v okrese Trnava.	1. Strategický dokument bol posúdený z pohľadu potenciálnych vplyvov na podzemné a povrchové vody a pôdy. 2. Uvedená legislatíva stanovila rámec na posúdenie povrchových a podzemných vôd v uvedenej správe o hodnotení vplyvu PUM TTSK. 3. Uvedené pravidlá na nakladanie s vodami odtekajúcimi zo zastavaných území sú zahrnuté medzi opatrenia v kap. V. pre ďalšie stupne projektových príprav jednotlivých stavieb zo zásobníka projektov. 4. V správe o hodnotení boli posúdené potenciálne vplyvy na uvedené územia. Popis existujúceho stavu jednotlivých území je uvedený v kap. III.1 a III.2, vyhodnotenie vplyvu je súčasťou kap. IV. tejto správy.
Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky (č. OHŽP-2531/20149, zo dňa 10. 4. 2019) - Navrhuje zahrnúť v rámci prípravy predmetného strategického dokumentu do riešenia aj nasledovné konkrétne námety: 1. Problém hluku z dopravy je významným faktorom ovplyvňujúcim kvalitu života a úroveň zdravia obyvateľov sídelných útvarov, cez ktoré sú vedené cesty I. triedy (napr. Kútniky, Dolný Bar, Dolný Štál, Veľký Meder), cesty II. a III. triedy (Jahodná, Veľké Dvorníky, Topoľníky, Dolný Štál, Boheľov, Pataš, Čiližská Radvaň), a ktoré sú zaťažené kamiónovou dopravou, a to z dôvodu absentujúcich obchvatov pre tranzitnú dopravu (napr. v okrese Dunajská Streda je vyriešený obchvat len v meste Dunajská Streda). 2. Významným zdrojom hluku je aj železničná doprava, napr. na preťaženej trase Bratislava – Komárno, vrátane areálu prekladiska METRANS (Danubia) v Dunajskej Strede (tranzitná kombinovaná doprava kontajnerov po pozemných komunikáciách a po železnici). 3. Ďalším významným zdrojom hluku je areál Slovakia Ring v k. ú. Orechová Potôň, kde plánovaným zdrojom hluku bude aj kartingové centrum (gokartová dráha). 4. V posledných rokoch sa významným zdrojom hluku stáva tiež letecká doprava, nakoľko pri pristávaní lietadiel na letisku M. R. Štefánika sú zasiahnuté aj niektoré obce na území Trnavského kraja (Štvrtok na Ostrove, Čakany). 5. K zdrojom znečistenia ovzdušia s významným podielom organických emisií patrí napríklad aj areál Dron Industrie v lokalite Dunajská Streda – Mliečany, ktorá sa v dokumente nespomína a termicky spracováva pneumatiky z celého územia SR.	1. Na účely Analytickej časti PUM TTSK bola spracovaná štúdia Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r. o., júl 2019), na základe ktorého bol o i. zostavený zásobník projektov PUM TTSK. Pre mnoho uvedených miest sú v zásobníku projektov PUM TTSK navrhnuté obchvaty zaťažených komunikácií – Kútniky, Dolný Bar, Dolný Štál, (stavba *Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 pri Dunajskej Strede*), Veľký Meder (*Preložka cesty I/13 pri Veľkom Mederi*), Jahodná (stavba *Preložky cesty II/507 v úseku Mostová – Jahodná*), Veľké Dvorníky (stavba *Preložka cesty II/507 pri Dunajskej Strede*). Vyhodnotenie hluku z cestnej dopravy je súčasťou kap. IV. tejto správy o hodnotení a samostatnej štúdie Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r. o., marec 2020) v rámci Návrhovej časti PUM TTSK. V rámci zásobníka projektov PUM TTSK a v kap. V. tejto správy o hodnotení je ďalej navrhnuté množstvo všeobecných a systematických opatrení, ktorými je možné znížiť negatívny účinok hluku z cestnej dopravy. 2. V rámci zásobníka projektov PUM TTSK je navrhnutá stavba *Modernizácia a elektrifikácia železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno* s cieľom komplexnej rekonštrukcie traťového úseku s cieľom zvýšenia traťovej rýchlosti, skrátenia cestovného času, zvýšenia priepustnosti trate, modernizácie staničných zabezpečovacích zariadení, elektrifikácie traťového úseku. Vyhodnotenie hluku zo železničnej dopravy je súčasťou kap. IV. tejto správy o hodnotení a samostatnej štúdie Modelovanie hladín hluku (EKOLA group, spol. s r. o., marec 2020) v rámci Návrhovej časti PUM TTSK. V rámci zásobníka projektov PUM TTSK a v kap. V. tejto správy o hodnotení je ďalej navrhnuté množstvo všeobecných a systematických opatrení, ktorými je možné znížiť negatívny účinok železničnej dopravy. 3. Uvedený zdroj hluku nie je riešiteľný nástrojmi udržateľnej mobility. 4. Leteckú dopravu je potrebné vnímať predovšetkým ako potenciálny zdroj a cieľ dopravných ciest, nie ako mód dopravy priamo slúžiaci pre udržateľnú mobilitu. Posúdenie hluku z leteckej dopravy preto nebolo predmetom odborných štúdií Návrhovej časti PUM TTSK. 5. Priemyselné zdroje znečistenia ovzdušia nie sú riešiteľné nástrojmi udržateľnej mobility. V popise existujúceho stavu ovzdušia v kap. III.1 tejto správy o hodnotení sú uvedené najvýznamnejšie zdroje znečistenia ovzdušia v Trnavskom kraji k roku 2017 podľa Národného Emisného Informačného Systému (NEIS).

X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE)

Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov do roku 2025

Číslo	Druh	Názov	Investor	Zodpovednosť	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Náklady celkom
	hromadná doprava	Integrácia VOD v TTSK do Bratislavskej integrovanej dopravy (BID)	TTSK	organizátor IDS	750 000	750 000	375 000	375 000	375 000	375 000	3 000 000
	hromadná doprava	Dobudovanie zastávok MHD v území	jednotlivé mestá a obce	jednotlivé mestá a obce				20 000	10 000		30 000
	hromadná doprava	Vozidlá MHD/VHD	dopravcovia	dopravcovia		5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	25 000 000
	hromadná doprava	Prestupné uzly a terminály VHD	jednotlivé mestá	organizátor IDS				1 500 000	1 500 000	1 500 000	4 500 000
	hromadná doprava	Moderné tarifné, informačné a dispečerské systémy	TTSK, dopravcovia	organizátor IDS	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000
	železničná doprava	Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate	ŽSR	ŽSR				300 000			300 000
1	cestná infraštruktúra	Južný obchvat Trnavy na ceste I/61	SSC	SSC	1 000 000	4 000 000	4 064 452				9 064 452
2	cestná infraštruktúra	Západný obchvat Trnavy	TTSK, mesto Trnava	TTSK, mesto Trnava			10 000 000	10 000 000	7 033 770		27 033 770
3	cestná infraštruktúra	Využitie jestvujúceho priepustu prívodného kanála vodného diela Gabčíkovo pre cestnú dopravu	TTSK	TTSK	4 700 000	10 000 000	10 000 000				24 700 000
4	cestná infraštruktúra	Obchvat Holíča na ceste I/2 (čiastočne aj I/51)	SSC	SSC			10 000 000	10 000 000	6 351 802		26 351 802
5	cestná infraštruktúra	Obchvat Senice na cestách I/51 a II/500	SSC	SSC		15 000 000	15 000 000	12 918 847			42 918 847
6	cestná infraštruktúra	Preložka cesty I/51 u Trstína	SSC	SSC			15 000 000	15 000 000	15 000 000	13 696 114	58 696 114
7	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/513 u Hlohovca	SSC	SSC				10 000 000	10 000 000	7 461 960	27 461 960
8	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R7 Bratislava - Holice	NDS	NDS	50 000 000						50 000 000
9	cestná infraštruktúra	Dostavba cesty I/51 na obchvatu Trnavy na štvorpruh vrátane mimoúrovňovej križovatky s cestou III/1279	SSC	SSC			5 000 000	10 000 000	6 565 467		21 565 467
10	cestná infraštruktúra	Južný mestský okruh Hlohovca (vrátane nového premostenia)	mesto Hlohovec	mesto Hlohovec				10 000 000	4 182 860		14 182 860
11	cestná infraštruktúra	Severný centrálny mestský okruh Hlohovca	mesto Hlohovec	mesto Hlohovec				5 000 000	4 996 782		9 996 782
12	hromadná doprava	TIOP Cífer	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR				300 000			300 000
13	hromadná doprava	TIOP Dunajská Streda	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR						300 000	300 000
14	hromadná doprava	TIOP Galanta	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR					500 000		500 000
15	hromadná doprava	TIOP Hlohovec	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR				500 000			500 000
16	hromadná doprava	TIOP Holíč	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR					300 000		300 000
17	hromadná doprava	TIOP Jablonica	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR					500 000		500 000
18	hromadná doprava	TIOP Kúty	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR						300 000	300 000
19	hromadná doprava	TIOP Kvetoslavov	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR						300 000	300 000
20	hromadná doprava	TIOP Leopoldov	TTSK	TTSK				300 000			300 000

21	hromadná doprava	TIOP Piešťany	TTSK	TTSK				300 000			300 000
22	hromadná doprava	TIOP Senica	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR						500 000	500 000
23	hromadná doprava	TIOP Sereď	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR					500 000		500 000
24	hromadná doprava	TIOP Skalica	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR					500 000		500 000
25	hromadná doprava	TIOP Sládkovičovo	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR					500 000		500 000
26	hromadná doprava	TIOP Smolenice	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR						500 000	500 000
27	hromadná doprava	TIOP Šaštín-Stráže	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR						500 000	500 000
28	hromadná doprava	TIOP Trnava	TTSK	TTSK			100 000				100 000
29	hromadná doprava	TIOP Veľký Meder	TTSK, ŽSR	TTSK, ŽSR					500 000		500 000
30	kombinovaná doprava	TIP Leopoldov	ŽSR	ŽSR		10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	2 800 000	42 800 000
31	kombinovaná doprava	Prekladisko Gabčíkovo	SR	SR					10 000 000		10 000 000
32	vodná doprava	Osobný prístav Piešťany	SR	SR					5 000 000		5 000 000
100	cyklistická doprava	Vážska cyklomagistrála	TTSK	TTSK	16 000	1 241 274	2 000 000				1 257 274
100	cyklistická doprava	Drahovce - Madunice	TTSK, obce	TTSK, obce		1 500 000	1 500 000				3 000 000
100	cyklistická doprava	Koplotovce - Madunice	TTSK, obce	TTSK, obce		1 000 000	2 500 000				3 500 000
100	cyklistická doprava	Madunice - Leopoldov	TTSK, obce	TTSK, obce		1 000 000	380 000				1 380 000
100	cyklistická doprava	Hlohovec - Sereď	TTSK, obce	TTSK, obce		2 000 000	2 400 000				4 400 000
101	cyklistická doprava	Vážska cyklomagistrála – Trnava	TTSK	TTSK		1 000 000	800 000				1 800 000
101	cyklistická doprava	Trnava - Zavar	TTSK, obce	TTSK, obce	24 000	680 000	650 000				1 354 000
101	cyklistická doprava	Zavar - Šúrovce	TTSK, obce	TTSK, obce	12 000	515 000	500 000				1 027 000
102	cyklistická doprava	Vážska cyklomagistrála – Galanta	TTSK	TTSK						1 567 057	1 567 057
103	cyklistická doprava	Vážska cyklomagistrála – Hlohovec	TTSK	TTSK		150 000					150 000
104	cyklistická doprava	Moravská cyklomagistrála – Most Brodské -Lanžhot	INTERREG	TTSK		500 000	1 000 000				1 500 000
105	cyklistická doprava	Moravská cyklomagistrála	TTSK	TTSK	50 000	1 000 000	2 000 000	2 000 000	9 000 000		14 050 000
106	cyklistická doprava	Moravská cyklomagistrála – Gbely	TTSK	TTSK		1 000 000	860 000				1 860 000
107	cyklistická doprava	Moravská cyklotrasa - Kúty	TTSK, obce	TTSK, obce		300 000	600 000				900 000
108	cyklistická doprava	Križovany nad Dudváhom - Dolné Lovčice	TTSK, obce	TTSK, obce				1 000 000	590 000		1 590 000
109	cyklistická doprava	Moravská cyklotrasa - Eurovelo 13	TTSK	TTSK						585 400	585 400
110	cyklistická doprava	Holíč – Skalica	Združenie miest a obcí CykloEko	TTSK						1 989 707	1 989 707
111	cyklistická doprava	Šamorín - Kvetoslavov	obce Kvetoslavov a Šamorín	obce Kvetoslavov a Šamorín						1 208 721	1 208 721
112	cyklistická doprava	Šamorín - Kyselica	TTSK, obce	TTSK, obce						1 832 294	1 832 294
113	cyklistická doprava	Dobrohošť - Dunakiliti	VV š. p.	TTSK						599 608	599 608

114	cyklistická doprava	Galanta mesto - m.č. Javorinka	mesto Galanta	mesto Galanta						388 338	388 338
115	cyklistická doprava	Galanta mesto - Hody - m.č. Nebojsa	mesto Galanta	mesto Galanta						2 748 979	2 748 979
33/66	vodná doprava	Doplnenie riečnych prístavov	SR	SR						5 000 000	5 000 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia nosných ulíc	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	12 000 000
	cestná infraštruktúra	Oprava miestnych komunikácií	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	12 000 000
	cestná infraštruktúra	Miestne komunikácie - rozvoj podľa územného plánu	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	3 000 000
	cestná infraštruktúra	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cestná infraštruktúra	Rezidentné parkovanie a záchytné parkoviská s tým súvisiace	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cestná infraštruktúra	Rozvoj dopravnej telematiky	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cestná infraštruktúra	Nízkoemisné zóny	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá		20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	100 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia mostných objektov	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	12 000 000
	cestná infraštruktúra	Protihlukové opatrenia	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK	TTSK	SÚC TTSK	1 250 000	1 250 000	1 250 000	1 250 000	1 250 000	1 250 000	7 500 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek	TTSK	SÚC TTSK	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	3 000 000
	cestná infraštruktúra	Riešenie kritických nehodových lokalít	TTSK	SÚC TTSK	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	3 000 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP v rokoch 2019 - 2020	TTSK	SÚC TTSK	6 500 000	1 300 000	5 000 000				12 800 000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia a modernizácia ciest v rámci programu IROP po roku 2020	TTSK	SÚC TTSK			5 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	35 000 000
	cestná infraštruktúra/pešia/cyklo	P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá		400 000	400 000	400 000	400 000	400 000	2 000 000
	cyklistická doprava	Systém zdieľaní bicyklov - bike sharing systém	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	600 000
	cyklistická doprava	Údržba povrchov	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	600 000
	cyklistická doprava	Doplňovanie cyklistických trás dľa cyklogenerelu	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cyklistická doprava	Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000
	cyklistická doprava	Kapacitné parkovanie pre cyklistov	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000

	cyklistická doprava	Naplňovanie cyklogenerelu	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000	1 500 000
	cyklistická doprava	Realizácia rekreačných cyklotrás	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá		500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	2 500 000
	pešia doprava	Dobudovanie peších trás v území	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	150 000
	pešia doprava	Rozšírenie a úprava pešej zóny	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	600 000
	pešia doprava	Optimalizácia peších trás v území	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000
	pešia doprava	Bezpečné prechody	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	300 000
	letecká doprava	Modernizácie Letiska Piešťany	Letisko Piešťany	Letisko Piešťany						5 000 000	5 000 000

Ekonomická náročnosť stavieb zo zásobníka projektov pre roky 2030, 2040 a 2050

Číslo	Druh	Názov	Investor	Zodpovednosť	2030	2040	2050	Náklady celkom
	hromadná doprava	Dobudovanie zastávok MHD v území	jednotlivé mestá a obce	jednotlivé mestá a obce	100 000	200 000	200 000	500 000
	hromadná doprava	Vozidlá MHD/VHD	dopravcovia	dopravcovia	25 000 000	50 000 000	50 000 000	125 000 000
	hromadná doprava	Prestupné uzly a terminály VHD	jednotlivé mestá	organizátor IDS	2 500 000	2 500 000	2 500 000	7 500 000
	železničná doprava	Rekonštrukcia nástupíšť a priestorov pre cestujúcich vrátane informačného systému aj mimo koridorové trate.	ŽSR	ŽSR	28 148 440	56 296 880	56 296 880	140 742 200
	železničná doprava	Náhrada úrovňových priecestí mimoúrovňovými.	ŽSR, TTSK	ŽSR, TTSK	13 028 030	26 056 060	26 056 060	65 140 150
	železničná doprava	Zvýšenie priepustnej výkonnosti na trati 120 v úseku Bratislava-Rača – Trnava	ŽSR	ŽSR	16 000 000			16 000 000
34	cestná infraštruktúra	Južný obchvat Piešťan	TTSK	TTSK	16 710 001			16 710 001
35	cestná infraštruktúra	Nová cesta I. triedy Madunice - Hlohovec	SSC	SSC	0			0
36	cestná infraštruktúra	Cesta III. triedy spájajúca cesty I/61 a II/507 severne od Piešťan	TTSK	TTSK	25 000 000			25 000 000
37	cestná infraštruktúra	Nová cesta III. triedy u Senice	TTSK	TTSK	0			0
38	cestná infraštruktúra	Nové cesty II. triedy u Hlohovca	TTSK	TTSK	0			0
39	cestná infraštruktúra	Obchvat Gabčíkova na ceste II/506	TTSK	TTSK	0			0
40	cestná infraštruktúra	Obchvat Holíča na ceste I/2 - 2. etapa	SSC	SSC	0			0

41	cestná infraštruktúra	Obchvat Jablonice na ceste I/51	SSC	SSC	10 998 048			10 998 048
42	cestná infraštruktúra	Obchvat Kopčian na ceste I/2	SSC	SSC	5 653 274			5 653 274
43	cestná infraštruktúra	Obchvat Kút na ceste I/2	SSC	SSC	6 244 202			6 244 202
44	cestná infraštruktúra	Obchvat Lakšárskej Novej Vsi na ceste II/590	TTSK	TTSK	0			0
45	cestná infraštruktúra	Obchvat Vrbového na ceste II/499	TTSK	TTSK	6 157 953			6 157 953
46	cestná infraštruktúra	Obchvaty na ceste I/51 v úseku Bíňovce - Trnava	SSC	SSC	26 529 810			26 529 810
47	cestná infraštruktúra	Preložka cesty I/13 u Veľkého Medera	SSC	SSC	0			0
48	cestná infraštruktúra	Výstavba sprevádzajúcich komunikácií k ceste R7 u Dunajskej Stredy	NDS	NDS	92 377 059			92 377 059
49	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/500 u Sobotište	TTSK	TTSK	0			0
50	cestná infraštruktúra	Preložka cesty II/507 u Dunajskej Stredy	SSC	SSC	5 644 661			5 644 661
51	cestná infraštruktúra	Preložky cesty II/500 v úseku Kúty - Šaštín-Stráže	TTSK	TTSK	20 614 134			20 614 134
52	cestná infraštruktúra	Preložky cesty II/507 v úseku Mostová - Jahodná	TTSK	TTSK	31 551 929			31 551 929
53	cestná infraštruktúra	Preložky na ceste II/501	TTSK	TTSK	0			0
54	cestná infraštruktúra	Rozšírenie diaľnice D1 na šesťpruhové usporiadanie	NDS	NDS	277 000 000			277 000 000
55	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R7 Holice - Dunajská Streda	NDS	NDS	260 000 000			260 000 000
56	cestná infraštruktúra	Severozápadný obchvat Piešťan	TTSK	TTSK	13 075 735			13 075 735
57	železničná doprava	Modernizácia a elektrifikácia železničnej trate Leopoldov - Lužianky	ŽSR	ŽSR		90 000 000		90 000 000
58	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Trnava - Sereď	ŽSR	ŽSR	1 800 000			1 800 000
59	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate (Bratislava) - hranica kraja - Kúty	ŽSR	ŽSR	296 091 590			296 091 590
60	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Bratislava - Nové Zámky	ŽSR	ŽSR		570 983 024		570 983 024
61	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Kúty - Brodské - hranica s ČR	ŽSR	ŽSR	161 942 360			161 942 360
62	železničná doprava	Modernizácia železničnej trate Kúty - Holíč nad Moravou - Skalica na Slovensku, vrátane dokončenia elektrifikácie	ŽSR	ŽSR			215 238 847	215 238 847
63	železničná doprava	Rekonštrukcia železničnej trate Trnava - Senica - Kúty	ŽSR	ŽSR		581 958 152		581 958 152
64	cestná infraštruktúra	P+R Šamorín	TTSK	TTSK	200 000			200 000
65	železničná doprava	Obnova železničnej zastávky Jánošíkovo	ŽSR	ŽSR	180 000			180 000

67	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R7 Dunajská Streda - Nové Zámky	NDS	NDS		310 000 000		310 000 000
68	cestná infraštruktúra	Dopravné prepojenie I/61, II/502 a MK Rekreačná	TTSK	TTSK		24 774 136		24 774 136
69	cestná infraštruktúra	Severný obchvat Dunajskej Stredy	TTSK	TTSK		6 148 714		6 148 714
70	cestná infraštruktúra	Juhozápadný obchvat Piešťan	TTSK	TTSK		8 165 238		8 165 238
71	cestná infraštruktúra	Severný obchvat Skalice, 1. časť	TTSK	TTSK		6 589 586		6 589 586
72	železničná doprava	Modernizácia a elektrifikácia železničnej trate Bratislava - Dunajská Streda - Komárno	ŽSR	ŽSR		727 000 000		727 000 000
73	vodná doprava	Dunajbus Bratislava - Šamorín - (Vojka nad Dunajom)	TTSK	TTSK		65 000 000		65 000 000
74	cestná infraštruktúra	Rýchlostná cesta R1 v úseku Most pri Bratislave - Vlčkovce	NDS	NDS			630 000 000	630 000 000
75	cestná infraštruktúra	Severný obchvat Skalice, 2. časť	TTSK	TTSK			0	0
76	železničná doprava	Obnova železničnej trate Dunajská Streda - Vodné dielo Gabčíkovo	ŽSR	ŽSR			171 101 460	171 101 460
77	železničná doprava	Obnova železničnej trate Kvetoslavov - Šamorín	ŽSR	ŽSR			24 000 000	24 000 000
78	železničná doprava	Predĺženie širokorozchodnej železničnej trate na území Slovenska s prepojením na územie Rakúska	ŽSR	ŽSR			6 400 000 000	6 400 000 000
79	železničná doprava	Vysokorýchlostná železničná trať Bratislava - Trnava - Trenčín - Žilina	ŽSR	ŽSR			2 368 732 727	2 368 732 727
80	železničná doprava	Železničná trať Pezinok - Smolenice	ŽSR	ŽSR			164 113 699	164 113 699
81	železničná doprava	Železničná trať Plavecký Mikuláš - Jablonica	ŽSR	ŽSR			128 898 539	128 898 539
120	cyklistická doprava	Moravská cyklomagistrála – Senica	TTSK	TTSK	7 650 000			7 650 000
121	cyklistická doprava	Malodunajský cyklomagistrála	TTSK	TTSK	18 100 000			18 100 000
122	cyklistická doprava	Eurovelo 6 – Dunajská Streda	TTSK	TTSK				0
123	cyklistická doprava	Eurovelo 6 – Gabčíkovo	TTSK	TTSK				0
124	cyklistická doprava	Trnava - Smolenice	TTSK	TTSK	5 130 000			5 130 000
125	cyklistická doprava	Trnava - Zeleneč - Hrnčiarovce nad Parnou - Trnava	TTSK, obce	TTSK, obce	2 340 000			2 340 000
126	cyklistická doprava	Trnava - Ružindol	TTSK, obce	TTSK, obce	450 000			450 000
127	cyklistická doprava	Trnava - Jaslovské Bohunice	TTSK, obce	TTSK, obce	3 150 000			3 150 000
128	cyklistická doprava	Trnava - Bohdanovce nad Trnavou - Špačince	TTSK, obce	TTSK, obce	2 250 000			2 250 000
129	cyklistická doprava	Piešťany - Vrbové	IROP	TTSK	1 620 000			1 620 000
130	cyklistická doprava	Krakovany - Dubovany	TTSK, obce	TTSK, obce	2 661 866			2 661 866
131	cyklistická doprava	Kyselica - Gabčíkovo	TTSK, obce	TTSK, obce	4 917 348			4 917 348

140	cyklistická doprava	Malý Dunaj – Dunajská Streda	TTSK	TTSK		2 748 745		2 748 745
141	cyklistická doprava	Gbely - Petrova Ves	TTSK, obce	TTSK, obce		1 441 354		1 441 354
142	cyklistická doprava	Holíč – Šaštín-Stráže	TTSK, obce	TTSK, obce		4 745 587		4 745 587
143	cyklistická doprava	Senica - Myjava	TTSK, obce	TTSK, obce		4 335 227		4 335 227
144	cyklistická doprava	Skalica - Senica	TTSK, obce	TTSK, obce		6 696 626		6 696 626
150	cyklistická doprava	Eurovelo 13	TTSK	TTSK			1 775 952	1 775 952
151	cyklistická doprava	Eurovelo 6	TTSK	TTSK			8 139 305	8 139 305
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia nosných ulíc	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	10000000	20000000	20000000	50000000
	cestná infraštruktúra	Oprava miestnych komunikácií	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	10000000	20000000	20000000	50000000
	cestná infraštruktúra	Miestne komunikácie - rozvoj podľa územného plánu.	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	2500000	5000000	5000000	12500000
	cestná infraštruktúra	Upokojenie dopravy v obytných častiach mesta	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	1250000	2500000	2500000	6250000
	cestná infraštruktúra	Rezidentné parkovanie a záchytné parkoviska s tým súvisiace.	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	1250000	2500000	2500000	6250000
	cestná infraštruktúra	Rozvoj dopravnej telematiky	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	1250000	2500000	2500000	6250000
	cestná infraštruktúra	Nízkoemisné zóny	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá			100000	100000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia mostných objektov	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	10000000	20000000	20000000	50000000
	cestná infraštruktúra	Protihlukové opatrenia	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	1250000	2500000	2500000	6250000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia a modernizácia ciest II. a III. triedy a mostov vo vlastníctve TTSK	TTSK	SÚC TTSK	10000000	20000000	20000000	50000000
	cestná infraštruktúra	Rekonštrukcia, modernizácia a prestavba jestvujúcich križovatiek	TTSK	SÚC TTSK	5000000	5000000	5000000	15000000
	cestná infraštruktúra	Riešenie kritických nehodových lokalít	TTSK	SÚC TTSK	5000000	5000000	5000000	15000000
	cestná infraštruktúra/pešia/cyklo	P+R (Park and Ride), B+R (Bike and Ride) a K+R (Kiss and Ride)	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	2000000	2500000	2500000	7000000
	cyklistická doprava	Systém zdieľania bicyklov - bike sharing systém	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	500000	1000000	1000000	2500000
	cyklistická doprava	Údržba povrchov	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	500000	1000000	1000000	2500000
	cyklistická doprava	Doplňovanie cyklistických tras dľa cyklogenerelu	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	1250000	2500000	2500000	6250000
	cyklistická doprava	Vyznačenie spoločných prejazdov pre cyklistov a priechodov pre chodcov na vybraných miestach	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	250000	500000	500000	1250000
	cyklistická doprava	Kapacitné parkovanie pre cyklistov	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	1250000	2500000	2500000	6250000

	cyklistická doprava	Naplňovanie cyklogenerelu	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	250000	500000	500000	1250000
	cyklistická doprava	Realizácia rekreačných cyklotrás	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	2000000	4000000	4000000	10000000
	pešia doprava	Dobudovanie peších trás v území	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	125000	250000	250000	625000
	pešia doprava	Rozšírenie a úprava pešej zóny	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	500000	1000000	1000000	2500000
	pešia doprava	Optimalizácia peších trás v území	jednotlivé mestá	jednotlivé mestá	250000	500000	500000	1250000
	pešia doprava	Bezpečné priechody	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	250000	500000	500000	1250000
	letecká doprava	Podpora letísk lokálneho významu v Holíči, Senici a Bolerázy	TTSK	TTSK	2000000	2000000	2000000	6000000
	vodná doprava	Vážske prístavy	SR	SR		30 000 000		30 000 000
	vodná doprava	Splavnenie Vážskej cesty v úseku Komárno – Sereď	SR	SR			50 000 000	50 000 000
	vodná doprava	Splavnenie Vážskej vodnej cesty úsek Sereď – Trenčín	SR	SR			50 000 000	50 000 000
	vodná doprava	Vodná cesta Dunaj-Odra-Labe v sieti TEN-T na území Trnavského kraja	SR	SR			100 000 000	100 000 000
	vodná doprava	Prioritný projekt č. 18. Vnútrozemská vodná os Rýn /Meuse – Mohan – Dunaj, cezhraničný úsek Wien – Bratislava.	SR	SR			100 000 000	100 000 000

Mäkké opatrenia 2025, 2030, 2040, 2050

Názov	Investor	Zodpovednosť	2025	2030	2040	2050	Náklady celkom
Zlepšenie vnímania verejnej dopravy zo strany verejnosti	TTSK, BSK, jednotlivé mestá	TTSK, BSK, jednotlivé mestá	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000
Zlepšenie informovanosti cestujúcich vo verejnej doprave	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Informačné a osvetové kampane pre podporu verejnej dopravy IDS BID	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000
Marketingová a finančná podpora verejnej dopravy	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	5 000	5 000	5 000	5 000	20 000
Informačné a osvetové kampane pre podporu pešej a cyklistickej dopravy	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Marketingová a finančná podpora cyklistickej a pešej dopravy	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Informačná kampaň na podporu nízkoemisnej dopravy	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora pre carpooling (spolujazda)	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora pre carsharing (zdieľanie vozidiel)	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000

Realizovanie motivačných opatrení pre ekologickejšie vozidlá	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Vypracovanie rámcových krízových plánov pre mimoriadne udalosti (najmä MHD)	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Zvýhodnené parkovanie pre vozidlá s ekologickým pohonom	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Propagácia parkovacích domov	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora firemných plánov mobility (bonusy, zázemie pre cyklistov atď..)	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti pešej a cyklistickej dopravy	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Osvetová kampaň pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora dopravnej výchovy detí	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Podpora tvorby a aktualizácia plánovacej dokumentácie	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Kampaň na podporu jednotlivých akcií	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Propagácia udržateľnej mestskej mobility	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Webové aplikácie a informačné portály	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Manager mobility	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
BECEP	TTSK, jednotlivé mestá	TTSK, jednotlivé mestá	100 000	100 000	200 000	200 000	600 000
Dopravný prieskum	TTSK	TTSK	40 000	40 000	80 000	80 000	240 000
Mobilitný prieskum	TTSK	TTSK	40 000	40 000	80 000	80 000	240 000

Použité podklady

Podklady súvisiace bezprostredne s PUM (strategické dokumenty, územno-plánovacie dokumenty)

1. Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja vyhlásený Všeobecne záväzným nariadením Trnavského samosprávneho kraja č. 33/2014 (december 2014),
2. Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Trnavského samosprávneho kraja na roky 2016 – 2020 (Trnavský samosprávny kraj, december 2015),
3. Územný generel dopravy do roku 2020 s výhľadom do roku 2023 (2015),
4. Stratégia rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji (Slovenský cykloklub, o. z., február 2018),
5. Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, apríl 2017),
6. Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 – v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001 (AUREX, s.r.o., november 2011),
7. Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015),
8. Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, marec 2015),
9. Správa o stave životného prostredia Slovenskej republiky v roku 2017 (Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky a Slovenská Agentúra životného prostredia, 2018),
10. Scenáre vývoja v životnom prostredí 2020+. Udržateľný rast v kontexte ochrany biodiverzity a zmeny klímy. (Filčák R., Považan R., 2017),
11. Trnavský kraj v číslach 2018 (Štatistický úrad Slovenskej republiky, november 2018),
12. Program odpadového hospodárstva Trnavského kraja na roky 2016-2020 (Okresný úrad Trnava, odbor starostlivosti o životné prostredie, 2017),
13. Hodnotenie kvality ovzdušia v Slovenskej republike 2017 (SHMÚ, november 2018),
14. Správa o kvalite ovzdušia v Slovenskej republike 2017 (SHMÚ, 2018).

Internetové zdroje

15. Ministerstvo životného prostredia SR http://www.minzp.sk/
16. Informačný portál rezortu MŽP SR http://enviroportal.sk/
17. Štatistický úrad SR https://slovak.statistics.sk
18. Trnavský samosprávny kraj https://www.trnava-vuc.sk
19. Národný Geoportál SR http://geoportal.gov.sk/sk/map
20. Slovenská Agentúra životného prostredia http://www.sazp.sk/
21. Štátna ochrana prírody SR http://www.sopsr.sk/web/

22. Slovenský hydrometeorologický ústav http://www.shmu.sk
23. Národný Emisný Informačný Systém http://www.air.sk/neis.php
24. Právny a informačný portál https://www.slov-lex.sk
25. Národné centrum zdravot. informácií http://www.nczisk.sk
26. Ministerstvo zdravotníctva SR http://www.health.gov.sk
27. Úrad verejného zdravotníctva SR http://www.uvzsr.sk/
28. Informačný systém VÚPOP http://www.podnemapy.sk/

Legislatíva

29. Zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
30. Zákon č. 137/2010 Z. z. o ovzduší, v znení neskorších predpisov,
31. Zákon č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
32. 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),
33. Zákon č. 305/2018 Z. z. o chránených oblastiach prirodzenej akumulácie vôd a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
34. Zákon č. 103/2015 Z. z. – Úplné znenie zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
35. Zákon 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,
36. Zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, v znení neskorších predpisov,
37. Zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch, v znení neskorších predpisov,
38. Vyhláška MŽP SR č. 244/2016 Z. z. o kvalite ovzdušia,
39. Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí,
40. Vyhláška č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov,
41. Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o ochrane prírody a krajiny,
42. Nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé a zraniteľné oblasti,
43. Metodika hodnotenia významnosti vplvyvov plánov a projektov na územia sústavy NATURA 2000 v Slovenskej republike – aktualizovanie znenie (Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, 2016)