

## Analýza vplyvov na životné prostredie

Uznesením vlády SR č. 221 z 28.4.2021 k návrhu Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky vláda podľa bodu C.3. určila Ministerstvo dopravy a výstavby SR ako vykonávateľa investícií a reforiem pre časť komponentu 2 (investície „Obnova verejných historických a pamiatkovo chránených budov“), časti komponentu 3 (reforiami „Reforma prípravy investičných projektov v doprave“, „Reforma verejnej osobnej dopravy“, „**Reforma intermodálnej nákladnej dopravy**“, a investícií „Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy“, „Podpora ekologickej osobnej dopravy“ a „**Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy**“), pre časť komponentu 17 (v spolupráci s ďalším vykonávateľom pre reformu „Reformy v oblasti konektivity“) Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky. Materiál Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy SR **nepodlieha** strategickému environmentálnemu hodnoteniu (SEA) podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej „zákon č. 24/2006 Z. z.“). Hlavným cieľom uplatňovania procesu SEA je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych aspektov do prípravy a schvaľovania strategických dokumentov so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja. Proces odborného a verejného posudzovania vplyvov strategických dokumentov na životné prostredie je zameraný na zistenie, opísanie a vyhodnotenie ich priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie.

Konceptia vychádza zo schváleného Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 (uzn. vlády SR č. 13/2017), ktorý je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie a ten bol posúdený podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Konceptia je zameraná najmä na podporu presunu tovarových tokov z ciest na železnicu a podporu preprav tovarov po železnici, čo bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie, keďže takýmto prístupom **dôjde celkovo k redukcii externých nákladov (znečistenie ovzdušia, klimatické zmeny, hluk, nehody a pod.)**. Prevádzka posudzovaných aktivít vyplývajúcich z Konceptie nebude mať vplyv na chránené územia ani ochranné pásma. Činnosťou nedôjde k narušeniu záujmov ochrany a prírody a krajiny.

V prípade výstavby nového terminálu intermodálnej/kombinovanej dopravy pre zvýšenie budúcej kapacity prekládky intermodálnych jednotiek v SR sa vykoná zhodnotenie vplyvu stavby na životné prostredie.

### 5.1 Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú predkladaným materiálom ovplyvnené a aký bude ich vplyv?

Z hľadiska strategického hodnotenia možno za kľúčové oblasti pôsobenia navrhovaného materiálu považovať vplyvy na ovzdušie a faktory ovplyvňujúce zmenu klímy, vplyvy na zdravie a vplyvy na samotné územie SR.

Z hľadiska **ochrany ovzdušia** budú v prípade posudzovanej koncepcie pozitívne ovplyvnené predovšetkým oblasti pozdĺž cestných komunikácií, kde vplyvom realizácie koncepcie sa predpokladá k zníženiu dopravných intenzít. To sa týka ako súčasných komunikácií, kde sa predpokladá principiálne skôr pokles emisnej záťaže, tak na novonavrhovaných úsekoch, ktoré predstavujú novú záťaž alebo prenesenie časti súčasnej záťaže do okolia nových dopravných stavieb. Konceptia je navrhnutá ako celoštátna, jej vplyv sa preto prejaví na celom území Slovenskej republiky. **Pozitívne vplyvy stratégie spočívajú v znížení intenzity cestnej dopravy, a teda aj dopravných emisných príspevkov.** Negatívne vplyvy môžu nastať v prípade zvýšenia intenzity železničnej nákladnej dopravy znamenajúcej vyšší počet realizovaných vlakov kombinovanej dopravy a v termináloch kombinovanej dopravy, kde sa zvýšia výkony, konkrétne počty prekládok intermodálnych prepravných jednotiek z jedného módu dopravy na iný mód dopravy.

Prínosy koncepcie predstavujú úspory externalít presunom časti cestnej nákladnej dopravy na železničnej nákladnú dopravu. Ich vyčíslenie a členenie je v koncepcii použité zo zdrojov Európskej komisie (Handbook on the external costs of transport, 2019, str. 160. tab. 69). Benefit po zavedení opatrenia č.2 pre zvýšenie výkonov intermodálnej dopravy je 2,74, čo znamená že **každé Euro vložené do podpôr prinesie 2,74 Eura úspor znížením ekologickej záťaže, znížením počtu nehôd, hluku, kongescií, zaťaženia klímy,...**

Priemerné externality EU-28	cestná nákladná doprava	železničná nákladná doprava
nehodovosť	1,3	0,1
znečistenie ovzdušia	0,8	0,2
klíma	0,5	0,06
hluk	0,5	0,6
kongescie	0,8	0
well-to-tank	0,2	0,2
poškodenie biotopu	0,2	0,2
<b>Celkom v € cent / tkm</b>	<b>4,2</b>	<b>1,3</b>

Zdroj: Handbook 2019, str. 160, tab. 69

V prípade kategórie ochrany ovzdušia, zavedenie pravidelnej podpory do akcelerácie zvyšovania výkonov intermodálnej dopravy Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy SR predpokladá nasledujúce nárasty výkonov intermodálnych dopráv spôsobené čerpaním navrhovanej schémy podpory:

Intermodálna doprava	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Spolu
TEU	895 778	985 355	1 093 744	1 224 994	1 384 243	1 578 037	1 814 742	2 105 101	2 462 968	13 544 963
mil. tkm	1 734	1 908	2 117	2 372	2 680	3 055	3 513	4 075	4 768	26 223

Ochrana ovzdušia je v Handook 2019, na základe ktorých hodnôt EU 28 vychádza Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy vo svojich prepočtoch, definovaná konkrétne nasledujúcimi kvantifikovanými vplyvmi látok na ovzdušie: NH<sub>3</sub>, NMVOC, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>2,5</sub>, kde Handbook 2019 stanovuje priemerné hodnoty pre cestnú nákladnú dopravu a železničnú nákladnú dopravu, ktoré sú následne vyjadrené finančným ohodnotením, konkrétne : cestná nákladná doprava 0,08 € cent/tkm : železničná nákladná doprava 0,02 € cent/tkm.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Spolu
želez. externality Ovzdušie: 0,02 € cent/tkm	3 468 451 €	3 815 296 €	4 234 978 €	4 743 176 €	5 359 788 €	6 110 159 €	7 026 683 €	8 150 952 €	9 536 614 €	52 446 096 €
cesta externality Ovzdušie: 0,08 € cent/tkm	13 873 803 €	15 261 183 €	16 939 913 €	18 972 702 €	21 439 154 €	24 440 635 €	28 106 731 €	32 603 808 €	38 146 455 €	209 784 383 €
<b>Úspory z externalizácie nákladov</b>	<b>10 405 352 €</b>	<b>11 445 887 €</b>	<b>12 704 935 €</b>	<b>14 229 527 €</b>	<b>16 079 365 €</b>	<b>18 330 476 €</b>	<b>21 080 048 €</b>	<b>24 452 856 €</b>	<b>28 609 841 €</b>	<b>157 338 287 €</b>

Celkovo je možné očakávať jednoznačne pozitívne vplyvy plnenia zámerov Konceptie intermodálnej dopravy SR, pokiaľ budú dôsledne naplňované opatrenia k navrhovaným podporám.

Z hľadiska **ochrany pred hlukom** budú v prípade realizácie opatrení navrhnutých v predkladanom materiáli ovplyvnené predovšetkým oblasti pozdĺž cestných komunikácií a železničných tratí, samozrejme vrátane hlavne terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy. Zmena sa prejaví pozdĺž všetkých komunikácií, na ktorých dôjde vplyvom realizácie Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy SR k zmene dopravných intenzít. To sa týka ako súčasných komunikácií, kde sa predbežne predpokladá skôr pokles hlukovej záťaže, a to najmä na koridorových cestných úsekoch, ktoré predstavujú prenesenie hlukovej záťaže. Smer hlukovej záťaže bude viesť na železničné koridory a do terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy, kde je predpoklad zvýšenia hlukovej záťaže. Konceptia je navrhnutá ako celoštátna, jej vplyv sa preto prejaví na celom území Slovenskej republiky.

Realizácia stratégie povedie k celkovému zníženiu hlukovej záťaže obyvateľov vďaka vyvedeniu dopravy mimo sídelnú aglomeráciu a modernizácii železničnej infraštruktúry. Lokálne môže viesť i k zhoršeniu stavu. Pre novobudované dopravné stavby však platí podmienka dodržania hygienických limitov pre hluk. V celkovom kontexte sa po dokončení navrhovaných opatrení vrátane protihlukových opatrení očakáva zlepšenie dopravnej i hlukovej situácie v okolí dopravných tepien.

### **Problematika vody**

S nárastom lodnej dopravy v prípade realizovania časti výkonov intermodálnej/kombinovanej dopravy vnútrozemskou vodnou dopravou vzniká riziko priameho znečistenia povrchových vôd z únikov kvapalín a produkcie odpadných vôd hlavne v prípade Konceptiou využívania potenciálu v intermodálnej doprave na Dunaji. Tento materiál však nerieši prevádzku vodnej dopravy, ktorá je riešená samostatnou legislatívou a prijatými koncepciami.

Opatrenia v železničnej doprave sú väčšinou hodnotené ako neutrálne z hľadiska potenciálnych rizík a vplyvov na vody. Pozitívne vplyvy je možné naopak očakávať v dôsledku zníženia rizika havárie na modernizovaných tratiach a s tým spojené úniky znečisťujúcich látok.

### **Problematika pôdy**

Negatívne dopady dopravy na pôdny fond sa prejavujú najmä v dôsledku výstavby a modernizácie terminálov kombinovanej dopravy.

Ide o intervencie pri ktorých dochádza k dočasným aj trvalým záberom poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov. V miestach dočasných záberov pozemkov (prístupové cesty, manipulačné plochy, a pod.) dochádza vplyvom ťažkej techniky k degradácii a hutneniu pôdy, môže dôjsť aj k znečisteniu pôdy. Na plochách dočasného záberu sa po ukončení stavby vykoná rekultivácia a uvedenie do pôvodného alebo iného vhodného stavu.

Počas prevádzky stavieb dopravnej infraštruktúry sa nepredpokladajú významné vplyvy na kvalitu pôdy.

Výnimkou sú prípady potenciálnej kontaminácie pôd v dôsledku havárie, spojenej s únikom pohonných hmôt alebo prepravovaných chemických látok, ktoré majú výrazný potenciál v zmysle prekládok intermodálnych jednotiek zo širokého rozchodu na normálny rozchod a naopak ako v rámci euroázijskej výmeny tovarov, tak aj výmeny tovarov medzi východnou a západnou Európou.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf sa za významné označiť nedajú.

V súvislosti s prípadnou modernizáciou/rozsírovaním/výstavbou terminálov kombinovanej dopravy je dôležitá problematika produkcie stavebných odpadov. Z hľadiska výstavby dopravnej infraštruktúry predstavuje problém predovšetkým vznik veľkoobjemových stavebných odpadov. Najväčší objem odpadov vznikajúcich v priebehu realizácie projektov výstavby dopravnej infraštruktúry tvorí zemina z výkopov, ktoré však v prípade modernizácie/rozsírovania/výstavby terminálov kombinovanej dopravy za významne označiť nemožno.

Rovnako tak ani zvýšené množstvo komunálnych odpadov nie je možné očakávať v rámci implementácie opatrení Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy.

## **5.2 Bude mať predkladaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno, aký?**

Hlavné vplyvy opatrení Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy SR možné vyhodnotiť tak, že budú generovať synergický pozitívny efekt pre životné prostredie.

Tovarové toky je predpokladané presmerovávať z ciest na železnicu, a to hlavne na existujúcich hlavných dopravných koridorov cestnej nákladnej a železničnej nákladnej dopravy.

Z pohľadu odporúčaného rozširovania kapacít prekladísk intermodálnej/kombinovanej dopravy **nebude realizovaná výstavba terminálov intermodálnej dopravy v chránených územiach.**

## **5.3 Bude mať predkladaný materiál vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice? (ktoré zložky a ako budú najviac ovplyvnené)?**

Intermodálna doprava je realizovaná v drvivej väčšine realizovaných prepráv na väčšiu vzdialenosť, konkrétne nad 300km. Z dôvodu geografického členenia SR a jej rozlohy sa preto predpokladá, že opatrenia Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy budú mať významný pozitívny vplyv na životné prostredie presahujúce hranice SR (*cca 90% realizovaných intermodálnych výkonov SR ma medzinárodný charakter*), konkrétne dôjde k očakávanému presunu prepráv z ciest na železnicu, čoho hlavným benefitom bude redukcia výfukových plynov aj v zahraničí

Predpokladaný je teda významný pozitívny cezhraničný vplyv na **ovzdušie**.

Predpokladaný je významný pozitívny cezhraničný vplyv **na zníženie hlukovej záťaže** (*ilustračný model zlúčenia 40-tich kamiónov do jedného intermodálneho vlaku so 40-timi 40'stopovými ISO kontajnermi*)

Predpoklad na obmedzenie cezhraničnej migračnej **priestupnosti územia neexistuje.**

#### **5.4 Aké opatrenia budú prijaté na zmiernenie negatívneho vplyvu na životné prostredie?**

Predložený návrh koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy nedefinuje riadny proces posúdenia dopadov na životné prostredie EIA ani prípadnú následnú selekciu optimálneho variantu projektu. Zároveň je dôležité zdôrazniť to, aby v rámci prípravy územných plánov, ktoré obsahujú dopravné zámery podliehajúce procesu EIA, bol dôsledne aplikovaný proces strategického environmentálneho hodnotenia podľa požiadaviek § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. pokiaľ by to súviselo s implementovaným opatrením podpory do prípadnej výstavby terminálu intermodálnej /kombinovanej dopravy v budúcnosti, hoci koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy SR o výstavbe konkrétneho terminálu v konkrétnej lokalite nepojednáva.