OKRESNÝ ÚRAD KOŠICE
ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Komenského 52, 041 26 Košice

Obec Košická Polianka
Došlo dňa: 7. 9. 2016
Podacie číslo: 662/2016
Prílohy/listy: Vybavuje: PC

Podľa rozdeľovníka

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Košice
	OU-KE-OSZP3-2016/003751	Ing. Sedláková/ 055/6713086 kl. 348	25.08.2016

Vec
Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu **„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice** – oznámenie o vydaní

V zmysle § 14 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon") Vám ako dotknutej obci oznamujeme, že Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (ďalej len „okresný úrad") vydal záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu **„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice"**, ktorého obstarávateľom je Mesto Košice, Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice.

Záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu **„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice"** okresný úrad zverejní na webovom sídle ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky na adrese
http://www.enviroportal.sk/sk_SK/eia/detail/strategia-rozvoja-dopravy-dopravnych-stavieb-mesta-kosice

Dotknutú obec žiadame, aby v zmysle § 14 ods. 5 zákona zverejnila túto informáciu o vydaní záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu v lehote do troch pracovných dní od doručenia tohto listu v mieste obvyklým spôsobom.

Okresný úrad Košice
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody
a vybraných zložiek ŽP
Komenského 52, 041 26 Košice

Mgr. Peter Petrivaldský
vedúci oddelenia

Príloha:
1 x záverečné stanovisko z posúdenia strategického dokumentu **„Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice"**

Rozdeľovník:

1. Miestny úrad MČ Košice – Staré mesto, Hviezdoslavova 7, 040 34 Košice;
2. Miestny úrad MČ Košice –Dargovských hrdinov, Dvorkinova 7, 040 22 Košice;
3. Miestny úrad MČ Košice –Džungľa, Člnková 7, 040 01 Košice;
4. Miestny úrad MČ Košice –Juh, Smetanova 4, 040 01 Košice;
5. Miestny úrad MČ Košice –Kavečany, Široká 17/A, 040 01 Košice;
6. Miestny úrad MČ Košice –Košická Nová Ves, Mliečna 1, 040 14 Košice;
7. Miestny úrad MČ Košice –sídl. KVP, Tr. KVP 1, 040 23 Košice;
8. Miestny úrad MČ Košice –Luník IX, Krčméryho 2, 040 11 Košice;
9. Miestny úrad MČ Košice – Nad Jazerom, Poludníková 7, 040 12 Košice;
10. Miestny úrad MČ Košice –Poľov, Dolina 2, 040 15 Košice;
11. Miestny úrad MČ Košice – sidl. Ťahanovce, Americká tr. 15, 040 13 Košice;
12. Miestny úrad MČ Košice –Šebastovce, Podbeľová 1, 040 17 Košice;
13. Miestny úrad MČ Košice –Vyšné Opátske, Nižná Úvrať 25, 040 01 Košice;
14. Miestny úrad MČ Košice –Pereš, Krompašská 54, 040 11 Košice;
15. Miestny úrad MČ Košice –Ťahanovce, Ťahanovská 28, 040 01 Košice;
16. Miestny úrad MČ Košice –Sever, Festivalové nám. 2, 040 01 Košice;
17. Miestny úrad MČ Košice –Myslava, Pod Horou 22, 040 16 Košice;
18. Miestny úrad MČ Košice – Lorinčík, Lorinčík 15, 040 11 Košice;
19. Miestny úrad MČ Košice – Šaca, Železiarenská 9, 040 15 Košice;
20. Miestny úrad MČ Košice – Západ, Tr. SNP 39, 040 11 Košice;
21. Miestny úrad MČ Košice – Barca, Abovská 24, 040 17 Košice;
22. Miestny úrad MČ Košice – Krásna, Opátska 17, 040 18 Košice;
23. Obecný úrad Budimír, 044 43 Budimír;
24. Obecný úrad Družstevná pri Hornáde, Hlavná 38, 044 31 Družstevná pri Hornáde;
25. Obec Haniska, Haniska 248, 044 57 Haniska;
26. Obec Kokšov-Bakša, 178, 04 13 Valaliky ;
27. Obecný úrad Košická Belá, Košická Belá 54, 044 65 Košická Belá;
28. Obecný úrad Košická Polianka, Košická Polianka 122, 044 41 Košická Polianka;
29. Obecný úrad Košické Olšany, Košické Olšany 118, 044 42 Rozhanovce;
30. Obecný úrad Malá Ida, Hlavná 11, 044 20 Malá Ida;
31. Obec Nižný Klátov, Hlavná 1/1, 044 12 Nižný Klátov;
32. Obecný úrad Vyšný Klátov, Vyšný Klátov 131, 044 12 Nižný Klátov;
33. Obec Beniakovce, Beniakovce 44, 044 42 Rozhanovce;
34. Obec Hrašovík, Hrašovík 36, 044 42 Rozhanovce;
35. Obecný úrad Sady nad Torysou, Byster 189, 044 41 Sady nad Torysou;
36. Obecný úrad Sokoľ, Kostolianska ul. 159/10, 044 31 Sokoľ;
37. Obecný úrad Valaliky, Poľná 8, 044 13 Valaliky;
38. Obecný úrad Veľká Ida, Veľká Ida 42, 044 55 Veľká Ida;
39. Obecný úrad Baška, Baška 71, 040 16 Baška;
40. Obec Šemša, Šemša 116, 044 21 Šemša;
41. Obecný úrad Seňa, 044 58 Seňa;
42. Obecný úrad Bočiar, Bočiar 23, 044 57 Haniska;
43. Obecný úrad Sokoľany, Sokoľany 193, 044 57 Haniska;
44. Obecný úrad Nižná Hutka, Ortášska 85, 040 18 Košice;
45. Obecný úrad Vyšná Hutka, Vyšná Hutka 165, 040 18 Košice;
46. Mesto Košice, odd. VISÚ a ŽP, Tr. SNP 48, 040 11 Košice.

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
z posúdenia strategického dokumentu
(číslo: OU-KE-OSZP3-2016/003751)

vydané Okresným úradom Košice, odborom starostlivosti o životné prostredie, podľa § 14 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

I.1 Názov
Mesto Košice

I.2 Identifikačné číslo
IČO: 00691135

I.3 Adresa sídla:
Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice

I.4 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa:
Marek Horváth
Mesto Košice
Trieda SNP 48/A, 040 11 Košice
+421 905 656 350
marek.horvath@kosice.sk

1.5 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie:
Ing. Jan Kašík
NDCon s.r.o.
Zlatnická 10/1582
10 00 Praha 1
jan.kasik@ndcon.cz

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

II.1 Názov

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice

II.2 Charakter

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice je strategický dokument definujúci budúce potreby mesta Košice v oblasti dopravnej infraštruktúry. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

II.3 Hlavné ciele

Cieľom spracovania SRD je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia. Úlohou SRD je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledná SRD rešpektuje princípy plánovania udržateľnej mestskej mobility a strategické dokumenty EÚ. Spracovaním SRD sa taktiež sleduje aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, ktorá bola základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých dopravných subsystémov. Nedeliteľnou súčasťou SRD je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.
Cieľom SRD je systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál Mesta Košice. Dokument SRD sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru a ma konkrétne zameranie na podporu verejnej dopravy a „mäkkých" režimov a na účinné využitie nových technológií. Prepojil aj iné, paralelne prebiehajúce, činnosti v oblasti, ako sú súčasné plány rozvoja cestnej siete v Košiciach a Prešove a súvisiace priebežné smerové prieskumy z tejto oblasti, aby sa zabránilo opakovaniu/hľadaniu synergií.

II.4 Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Celková dopravná stratégia mesta je navrhnutá na základe výstupov z prieskumov, analýz a dopravného modelovania existujúceho stavu a tiež z diskusií s odborníkmi z Magistrátu mesta Košice, Krajského úradu Košického samostatného kraj a od dopravcov. Obsahuje tiež návrh zásad riešenia dopravných sub-systémov v súlade s celkovou dopravnou stratégiou a princípmi udržateľnej mobility, závermi analýz a možným sociálne-ekonomickým a demografickým vývojom do roku 2045.
Stratégia sa realizovala v 4 postupných krokoch:

1. krok - Východisková situácia (zber dát, prieskumy)
2. krok - Modelovanie a analýzy
3. krok - Definícia problémov
4. krok - Definícia cieľov a opatrení.

Na základe výstupov z analytickej časti sa pripravil návrh celkovej dopravnej stratégia mesta pre cieľové obdobie roku 2030 s etapami 2020 a 2025, a s výhľadom do r. 2040.
Zo SWOT analýzy sa v návrhu stratégie uplatnia nasledujúce princípy:
SWOT ciele:

- Zlepšiť riadiacu štruktúru na úrovni mesta a umožniť lepšiu starostlivosť o dopravnú infraštruktúru a prevádzku MHD
- Zabezpečiť dostatočné finančné prostriedky pre udržateľný rozvoj dopravy
- Postupovať podľa premysleného a aktualizovaného strategického plánu

- Organizovať integráciu hromadnej dopravy, následne vstúpiť do organizátora MHD
- Uplatňovať informačné systémy v MHD a moderný spôsob riadenia dopravy CSS
- Zvyšovať atraktivitu MHD
- Vytvoriť profesionálny tím na riadenie dopravy v meste, ktorý bude napĺňať Stratégiu rozvoja dopravy a dopravných stavieb
- Účelne využiť investície z OPII a ďalších eurofondov, po skončení programového obdobia zabezpečiť príjmy pre fungovanie dopravného systému (z Európskych fondov, štátneho rozpočtu, výnosov mýtneho, mestského mýtneho, parkovacieho systému,.....)

SWOT stratégie:

- Kvalitný riadiaci tím na úrovni mesta Košice
- Dobre riadený funkčný systém MHD
- Vyššia kapacita mestskej správy
- Zmeniť priority pri rozhodovaní o využívaní verejného priestoru pre funkcie pobytu a prístup, pre hromadnú dopravu a pre cyklistov a peších
- Zabrániť, aby lepšia organizácia dopravy bola znemožnená nedostatkom finančných prostriedkov – nájsť iné finančné zdroje
- Zmiernenie bariérového účinku hlavných komunikácií
- Zachovať v maximálnej miere kapacitu ciest, riešiť úzke miesta, chýbajúce spojenia a obchvaty
- Zvýšiť atraktivitu hromadnej dopravy a zlepšiť podmienky pre nemotorovú dopravu
- Vyriešiť najväčšie problémy s parkovaním vozidiel bez obmedzovaní priestoru pre pobyt a nemotorovú dopravu.

Návrh stratégie definuje princípy riešenia konkrétnych dopravných subsystémov podľa rôznych scenárov opatrení. Zásady riešenia jednotlivých dopravných subsystémov sú v súlade s celkovou dopravnou stratégiou a s:

- výstupmi analýz súčasného stavu,
- predpokladaným rozvojom územia mesta Košice a jeho aglomerácie,
- realistickým sociálno-ekonomickým a demografickým vývojom,
- rozvojom dopravnej sústavy mesta pre časové horizonty 2015, 2020, 2030 a 2040,
- určenou počiatočnou mierou zaostávania stavu dopravnej infraštruktúry za reálnymi potrebami.

Zo záverov analytickej časti, navrhovanej dopravnej stratégie a prognózy sú navrhnuté opatrenia na cestnej sieti mesta pre časové horizonty 2020, 2030 a 2040 s odporúčaným postupom výstavby pre zachovanie vyrovnaného finančného plánu.

II.5 Vzťah k iným strategickým dokumentom

V správe o hodnotení nie je exaktne uvedený prehľad spracovaných strategických dokumentov súvisiacich s mestom Košice a regiónom. Je však uvedený v Oznámení o strategickom dokumente, s prísľubom súladu SRD KE s týmito dokumentmi. Ide o strategické dokumenty regionálneho rozvoja spracované na národnej a regionálnej úrovni.

III. Opis priebehu prípravy a posudzovania

III.1 Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Práce na strategickom posudzovaní vplyvov na životné prostredie dokumentu SRD boli začaté v novembri 2014. Na spoločnom úvodnom rokovaní, ktoré prebehlo 12.11.2014 so zástupcami mesta, bol predstavený predbežný harmonogram prác SEA, ktorý bol následne rozpracovaný a spresnený. SEA tím sa v danom období zoznamoval s už dostupnými podkladmi a pripravoval zoznam podkladov, ktoré bude nutné ďalej obstarať. V priebehu decembra 2014 boli začaté práce na príprave formálneho „Oznámenia o strategickom dokumente

Dňa 27.1.2015 sa konalo na Magistráte mesta Košice „Pracovné stretnutie v súvislosti s prípravou Oznámenia o strategickom dokumente k procesu posudzovania vplyvov

strategických dokumentov na životné prostredie" za prítomnosti spracovateľa strategického dokumentu, SEA konzultantov, zástupcov Mesta Košice i Okresného úradu Košice – odboru starostlivosti o životné prostredie. Prediskutovaná bola otázka vstupných dát a podkladov potrebných pre proces SEA, dotknutých subjektov, plánovanej formy konzultácií vrátane zapojenie odbornej verejnosti do prác na Stratégii, resp. SEA procesu. Bola vyriešená a nastavená interná spolupráca vrátane harmonogramu ďalších prác.
V priebehu februára 2015 bolo SEA konzultantom finalizované „Oznámenia o strategickom dokumente", boli doplnené konkrétnejšie údaje predovšetkým ohľadom hlavných zložiek životného prostredia, ktoré budú tvoriť základ pre posudzovanie vplyvov strategického dokumentu – príroda a krajina, hluk, ľudské zdravie. Jednotlivými expertmi v rámci SEA tímu boli taktiež definované konkrétne požiadavky na vstupy (napr. podoba/parametre emisného modelu), boli identifikované problémy pre jednotlivé oblasti a navrhnuté environmentálne kritéria, ktoré by mali byť využité pri hodnotení a prioritizácii budúcich opatrení strategického dokumentu.
V priebehu marca 2015 bola v oblasti SEA pripravená detailnejšia analýza najdôležitejších zložiek životného prostredia z pohľadu SEA vrátane verejného zdravia – bolo rozhodnuté, že prioritne bude najvyšší dôraz kladený na oblasť ovzdušia, zdravia a životných podmienok vrátane otázky hluku, prírody a krajiny. Dokument „Oznámenie" bol následne detailne diskutovaný na dvoch pracovných SEA workshopoch s dotknutou verejnosťou (zástupcami príslušných mestských častí a dotknutých orgánov), ktoré sa konali dňa 16.3.2015 v Košiciach. Za odborné organizácie sa stretnutia zúčastnili Okresný úrad Košice - odbor starostlivosti o životné prostredie, Regionálny úrad verejného zdravotníctva, Štátnej ochrany prírody a pod., verejnosť bola zastúpená prostredníctvom zástupcov jednotlivých mestských častí mesta Košíc. Okresný úrad Košice - odbor starostlivosti o životné prostredie, vyjadril počas stretnutia predbežný súhlas s návrhom „Oznámenia" bez ďalších pripomienok. Účelom detailnejšej diskusie v rámci workshopu bol obsah „Oznámenia o strategickom dokumente", budúce určenie rozsahu posudzovania, predstavenie plánovanej metodiky, spresnenie podkladov, z ktorých bude SEA tím vychádzať a podobne. Následne bolo finalizované SEA Oznámenie, boli zapracované pripomienky z odborných seminárov a SEA Oznámenie bolo oficiálne zaslané dňa 25.3.2015 na Okresný úrad Košice so žiadosťou o začatie procesu SEA.
V priebehu apríla pripravoval konzultant internú metodiku hodnotenia vplyvov SRD na kľúčové zložky životného prostredia a verejného zdravia a spracovával doplňujúce podklady tak, aby po vydaní rozsahu hodnotenia strategického dokumentu mohli byť práce na hodnotení zahájené. V priebehu júna obdržal SEA konzultant od spracovateľa SRD prvé návrhy budúcej rozšírenej siete s upravenými variantmi vo formáte SHP. SEA konzultant uskutočnil v dňoch 15. a 16. 6. v Košiciach „site visit" so zameraním na otázky ochrany prírody a krajiny. 15.6. sa SEA konzultant stretol so zástupcami Mesta Košice, konkrétne s odborníkmi na ochranu prírody a krajiny z Referátu životného prostredia a energetiky mesta Košice, a ďalej so zástupcami z Krajského pamiatkového úradu v Košiciach bola diskutovaná otázka mestskej zelene a chránených stromov. 16.6. prebehla debata v Prešove so zástupcami Štátnej ochrany prírody (ŠOP) ohľadom chránených území, dát a potrebných analýz.
V priebehu júla 2015 pokračovali práce na posúdenie vplyvov SRD z hľadiska dopadov na prírodu a krajinu, ovzdušie aj ľudské zdravie. Prebiehala komunikácia a výmena informácií so spracovateľom SRD, predovšetkým pokiaľ ide o vstupy týkajúce sa dopravného modelu, navrhovaných opatrení, hlukových a emisných údajov.
V priebehu augusta 2015 postupovali práce na príprave Správy SEA a na posúdenie vplyvov SRD z hľadiska dopadov na prírodu a krajinu, ovzdušie, klimatické zmeny, ľudské zdravie, vodu a ďalšie zložky životného prostredia. Prebiehala intenzívna komunikácia so spracovateľmi SRD, predovšetkým pokiaľ ide o vstupy týkajúce sa novo navrhovaných opatrení, ich možných negatívnych dopadov na prírodu a krajinu a ľudské zdravie. Predovšetkým sa riešila budúca situácia v oblasti Košickej Novej Vsi tak, aby boli čo najviac eliminované možné vplyvy na krajinu a predovšetkým na ľudské zdravie (možné budúce vedenie obchvatu Košickej Novej Vsi, apod.).

Finálny dokument - upravenú verziu Návrhovej časti SRD spolu s relevantnými prílohami spracovateľ SEA obdržal v priebehu septembra 2015.

Opis priebehu procesu strategického environmentálneho posudzovania
Oznámenie o strategickom dokumente vypracovala spoločnosť European Consultants Association s.r.o., p. Zuzana Kaparová dňa 20.3.2015.
Oznámenie o strategickom dokumente predložil obstarávateľ, Mesto Košice, príslušnému orgánu, Okresnému úradu Košice, Odboru starostlivosti o životné prostredie v Košiciach listom č. C/2015/00076-49, zo dňa 25. 3. 2015.
Príslušný orgán, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, rozposlalo žiadosť o stanovisko k oznámeniu strategického dokumentu, podnety a pripomienky, listom č. OU-KE-OSZP3-2015/016245 zo dňa 01.04.2015. Stanoviská boli predložené do 15 dní od doručenia oznámenia.
Rozsah hodnotenia a časového harmonogramu pre návrh strategického dokumentu vydal Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KE-OSZP3-2014/016245 zo dňa 19. 05. 2015.
Termín predloženia písomných stanovísk k rozsahu hodnotenia bol určený do 10 dní od zverejnenia rozsahu hodnotenia, do .
Obstarávateľ, Mesto Košice doručilo príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie (v písomnej a elektronickej forme) správu o hodnotení spolu s návrhovou časťou strategického dokumentu listom č. OU-KE-OSZP3-2015/016245 zo dňa 02. 11. 2015. Správa o hodnotení a spolu s návrhovou časťou boli zverejnené na www.enviroportal.sk a na úradnej tabuli Mesta Košice.
Pozvánka na verejné prerokovanie bola ohlásená príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. C/2015/00076-59 zo dňa 05. 11. 2015 s určením termínu verejného prerokovania. Informovanie verejnosti bolo prezentované verejným oznamom na úradnej tabuli mesta Košice, v tlači – Zajtrajšie noviny a na www.kosice.sk.
Verejné prerokovanie sa uskutočnilo dňa 23. 11. 2015 v budove Magistrátu mesta Košice, Tr. SNP 48/A, v zasadačke D-310, 3. poschodie.
Zasielanie stanovísk, pripomienok k návrhu strategického dokumentu a k správe o hodnotení bolo stanovené do 21 dní odo dňa zverejnenia.
Obstarávateľ, mesto Košice spolu s príslušným orgánom, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie vyhotovil záznam z verejného prerokovania - list č. C/2015/00076-62 zo dňa 3. 12. 2015.

III.2 Orgán kompetentný na jeho prijatie
Zastupiteľstvo mesta Košice

III.3 Druh prijatia, rozhodnutia
Uznesenie Zastupiteľstva mesta Košice

III.4 Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu
Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z.z. a rozsahu hodnotenia strategického dokumentu. Správu o hodnotení strategického dokumentu vypracoval NDCon s.r.o., Mgr. Ing. Zuzana Kaparová a Ing. Martin Smutný (Integra Consulting s.r.o.).

III.5 Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu
Odborný posudok k strategickému dokumentu podľa § 13 zákona vypracovala doc. Ing. Brigita Salaiová, PhD., Račí potok 2, 040 01 Košice, ktorá je zapísaná ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod číslom 191/97/OPV Odbor činnosti: 2g doprava, 2z hluk a vibrácie, Oblasť činnosti: 3d líniové stavby podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).

Za spracovateľku posudku bola určená listom Okresným úradom Košice, Odborom starostlivosti o životné prostredie, listom č. OU-KE-OSZP3-2016/003751 zo dňa 12.01.2016. podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).
Posudok a návrh záverečného stanoviska bol vypracovaný na základe predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu, návrhovej časti strategického dokumentu, záznamu z verejného prerokovania navrhovaného strategického dokumentu, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, doplňujúcich podkladov od obstarávateľa, na základe vlastných poznatkov spracovateľ posudku, konzultácií s obstarávateľom (mesto Košice) a spracovateľom správy o hodnotení (NDCon, s.r.o.), príslušných právnych predpisov a noriem.
Odborný posudok je spracovaný podľa §13 odst. 8,9 zákona č. 24/2006 Z.z., záverečné stanovisko je spracované podľa osnovy uvedenej v prílohe č. 6 zákona. Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že správa o hodnotení strategického dokumentu má vyhovujúcu kvalitu a dostatočne vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplývať na životné prostredie v súvislosti so schválením a implementáciou strategického dokumentu. Z formálneho hľadiska je správa o hodnotení štruktúrovaná podľa prílohy 4 zákona a tiež bola spracovaná podľa určeného rozsahu hodnotenia.
Z hľadiska úplnosti správy o hodnotení sa konštatuje jej súlad s požiadavkou zákona.
Pri záverečnom hodnotení spracovateľ posudku odporučil schválenie strategického dokumentu s tým, že bude doplnený v zmysle pripomienok mesta Košice na základe konzultácií s JASPERS.

III.6 Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie
Obstarávateľ, Mesto Košice, listom č. C/2015/00076-57 zo dňa 29.10.2015 predložil príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie Správu o hodnotení strategického dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice spolu s Návrhovou časťou strategického dokumentu a Netechnickým zhrnutím podľa § 9 zákona č. 24/2006 Z.z..

Príslušný orgán, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KE-OSZP3-2015/016245 zo dňa 02. 11. 2015 informoval o predložení správy o hodnotení strategického dokumentu v zmysle § 10 zákona a vyzval príslušný orgán, dotknuté orgány a dotknuté obce (spolu 47 subjektov podľa rozdeľovníka) k zverejneniu a doručeniu stanovísk podľa § 11 zákona.

Príslušnému orgánu, boli podľa § 12 zákona do 21 dní od predloženia správy o hodnotení strategického dokumentu doručené stanoviská v písomnej alebo elektronickej podobe od:

OÚ Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-KE-OSZP1-2015/041389) – súhlasí s predloženou správou bez pripomienok
OÚ Košice, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-KE-OCDPK-2015/041356/2/KHD) – nemá námietky
MDVaRR SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu (list č. 26244/2015/D404-UVHR/73894) – súhlasí s predloženou správou o hodnotení strategického dokumentu
Krajský pamiatkový úrad Košice (list č. KPUKE-2015/21905-3/83156/DU,MK) – nemá pripomienky
Mestská časť Košice – Sever (list č. 2015/0034/ROZ) – nemá námietky
Obec Kokšov – Bakša (list č. 301/2015) – nemá žiadne námietky
Regionálny úrad verejného zdravotníctva (list č. 2015/06028 – 02/HZPaZ) – akceptuje správu o hodnotení
Úrad Košického samosprávneho kraja (list č. 1658/2015/ORRUPZP/35589) – súhlasí so správou o hodnotení SRD KE bez pripomienok
Železnice Slovenskej republiky (list č. 22511/2015/O420-2) – nemajú pripomienky

Mesto Košice (list č. A/2015/11916-10) – nemá pripomienky
Mestská časť Košice – Západ (list č. 3030/2015/OR) – nemá námietky
Mestská časť Košice – Nad jazerom (list č. 4372/130/2015 – Výst.) – nemá pripomienky

Stanoviská s pripomienkami mali:
Ing. Klink Jozef, Košická Nová Ves (list zo dňa 25.11.2015) – pripomienky boli doručené po termíne.

- predkladá pripomienku (údajne) v mene dotknutých občanov v Košickej Novej Vsi. Uvádza, že stratégia stanovuje novú stavbu cestnej komunikácie v dotyku súčasne zastavaného územia Košickej Novej Vsi a tento návrh trasy nebol po technickej stránke dostatočne preskúmaný a má zásadne negatívny vplyv na životné prostredie v Košickej Novej Vsi. Zabrané sú plochy, kde podľa ÚP zóny Košická Nová Ves je vyznačená rezervná plocha pre zástavbu rodinnými domami. Taktiež uvádza, že v hodnotení vplyvu na ZP nie je dostatočne skúmaný a prezentovaný dopad hluku z prevádzky motorových vozidiel z dôvodu navrhnutého technického riešenia. Uvádza, že cestnú komunikáciu je možné viesť bez dotyku so zastavaným územím. Konštatuje, že stratégia nebola doteraz verejnosti prezentovaná a technické pripomienky nikto nepredniesol a zhotoviteľ nezapracoval. Popísaný stav má tak významne negatívny vplyv na životné prostredie v danom území Košickej Novej Vsi, že žiada vypracovať alternatívne trasy a vzájomne ich porovnať.

Mestská časť Košice – Šaca (list č. 1424/2015/MK)

- má výhrady a so zámerom rozvoja MHD s prihliadnutím na električkovú dopravu ako nosnú časť MHD nesúhlasí, s odôvodnením že súčasné riešenie, t.j. predlžené autobusové linky cestujúcej verejnosti vyhovuje. Vytváranie prestupových uzlov predlžuje dobu cestovania. Priamo do Šace nepremáva električka. Zámer – zrušenie autobusovej MHD priamo z centra mesta Košice do Šace je pre MČ Košice- Šaca neprijateľný. Predložený zámer vyvolá nárast používania osobných áut, čo bude mať opačný dopad na ŽP.

Karol Labaš (list zo dňa 24. 11. 2015)
Slovenský zväz ochrancov prírody a krajiny, ZO Košice2013 (list zo dňa 24. 11. 2015) - majú identické pripomienky k trolejbusovej doprave:

- uvádzajú, že chýba porovnanie návrhu (zrušenie trolejbusov) s nulovým variantom (ponechanie prevádzky trolejbusov) a taktiež odborné zdôvodnenie environmentálneho prínosu zrušenia trolejbusov s odvolaním sa na analýzu výhodnosti trolejbusovej dopravy v podmienkach Košíc, spracovanú v r. 2012 VÚD v Žiline. Okrem toho, s aktivitami zachovávajúcimi kontinuitu trolejbusov počíta aj PHSR 2009-2015. Podľa akčného plánu po r. 2015 sa v aktivitách č. 2.1.1 plánuje obnova vozového parku DPMK aj o duotrolejbusy. Nepovažujú za správne, aby tento dokument prerušil kontinuitu predchádzajúcich plánovacích dokumentov. Žiadajú o doplnenie chýbajúcich porovnaní a odborných zdôvodnení výhodnosti trolejbusovej dopravy, aby nevznikalo podozrenie o účelovom vynaložení európskych fondov na politickú objednávku. V opačnom prípade žiadajú, aby spracovateľ vzal do úvahy uvádzanú analýzu VÚD Žilina, platenú taktiež z verejných zdrojov, vynechal zo strategického dokumentu rušenie trolejbusov z environmentálnych dôvodov a stotožnil sa s odborným konštatovaním o potrebe obnovy súčasných trolejbusov.

Mestská časť Košice – Sídlisko KVP (list č. VDaZP/2015/2209-2/Gul)

- nesúhlasí so zastavením trolejbusovej dopravy,
- nesúhlasí s povolením parkovania na triede KVP,
- žiada riešiť dopravno-bezpečnostnú situáciu na ul. Jána Pavla II, ul. Ipeľská – Trieda SNP,
- navrhuje zaviazať investorov kompenzovať nepriaznivé vplyvy ich činnosti na občanov dotknutých lokalít (prašnosť, hlučnosť),

- navrhuje napojenie cyklistických trás z MČ Košice – Sídlisko KVP do rekreačných oblastí: Bukovec, mestský lesopark, ...

Mestská časť Valaliky (list č. 550/016245/OÚ2015) – postráda v správe obchvat mestskej časti Šebastovce

Obec Sokoľ (list č. 687/2015) – bez vyjadrenia
Mestská časť Košice – Vyšné Opátske (list č. 500/2015) – bez vyjadrenia
Mestská časť Košice – Barca (list č. 2015/536/1710) – bez vyjadrenia

Ostatní ani ďalšie osoby na správu o hodnotení strategického dokumentu nereagovali.

Vyhodnotenie pripomienok zo stanovísk
Stanoviská zaslalo 21 subjektov, z toho 12 nemali k správe o hodnotení žiadne pripomienky. 6 subjektov malo pripomienky – odporúča sa nimi zaoberať, prehodnotiť a zvážiť možnosť akceptácie a na ich základe úpravu SRD KE.

III.7 Verejné prerokovanie a jeho závery
Informácia o verejnom prerokovaní a jeho závery
Obstarávateľ, mesto Košice spolu s príslušným orgánom, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, zabezpečil v zmysle § 11 zákona listom č. C/2015/00076-59 zo dňa 5. 11. 2015 verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovaného strategického dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice.
Verejné prerokovanie sa konalo 23. 11. 2015 o 14.00 h v budove Magistrátu mesta Košice, Tr. SNP 48/A, v zasadačke D – 310, 3. poschodie, s programom otvorenie, odsúhlasenie programu, vysvetlenie cieľov a oboznámenie o možnosti podania pripomienok, informácia o hodnotení vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, diskusia a záver.
Obstarávateľ, mesto Košice spolu s príslušným orgánom, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie vyhotovil v zmysle § 11 zákona záznam z verejného prerokovania - list č. C/2015/00076-62 zo dňa 3. 12. 2015.

Verejné prerokovanie otvorila zástupkyňa vedúceho Oddelenia výstavby, investícií, stavebného úradu a životného prostredia Magistrátu mesta Košice a vedúca referátu životného prostredia a energetiky Ing. Mária Kottferová.
S návrhom strategického dokumentu oboznámil prítomných zástupca zhotoviteľa za NDCon s.r.o. Ing. Jan Kašík. Zhrnul pozitíva stratégie, uviedol obsah strategického dokumentu a poukázal na jeho prínos ako podkladu pre ďalšie dokumenty ako územný plán mesta Košice, strategické hlukové mapy a pod. V ďalšom kroku bola prezentovaná správa o hodnotení strategického dokumentu na životné prostredie. Zástupca spracovateľa, Mgr. Martin Smutný predniesol informácie o možnom vplyve strategického dokumentu na životné prostredie. Predstavil opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov. V závere prezentácie uviedol celkové zhrnutie a vplyvy stratégie na ovzdušie a hluk, ktoré budú celkovo pozitívne s možnými lokálnymi miernymi negatívnymi dopadmi. Konštatoval, že na úrovni jednotlivých infraštruktúrnych projektov existujú riziká negatívnych vplyvov na prírodu a krajinu, tieto je však možné obmedziť vhodným technickým riešením. Po skončení prezentácie nasledovala diskusia – bolo položených a zodpovedaných 19 otázok. Takmer všetky sa týkali technickej časti strategického dokumentu, na ktoré odpovedal Ing. Jan Kašík ako spracovateľ SRD, menej jeho vplyvu na životné prostredie.

Prehľad pripomienok a odpovedí:

1. Otázka – p. Kočiš – poslanec MZ - Uvažovali ste vo svojej štúdii nad letiskom Košice - dopadom leteckej dopravy, emisie a hluku na životné prostredie? Chceli by sme zvýšiť leteckú prepravu. – aký bude jej vplyv na ovzdušie?
   Odpoveď – p. Smutný – V štúdii sme sa zaoberali individuálnou automobilovou dopravou, ktorá je natoľko zásadným vstupom z hľadiska ovzdušia, čo sa týka emisií,

že vplyvy hromadnej a leteckej dopravy sú marginálne. Do modelu a do výpočtu emisií vstupovala individuálna automobilová doprava. Z hľadiska leteckej dopravy samotná stratégia nič nenavrhuje, dopad stratégie na leteckú dopravu nebude, žiadne opatrenia pri leteckej doprave nebudú.

2. Otázka – p. Petrík – starosta MČ Šaca – Vo vzťahu k MČ Šaca sa v návrhovej časti píše, že ako napájač na električkovú linku bude slúžiť autobusová linka č.26. Okrem tejto autobusovej linky č.26 tam nie je žiadne iné autobusové spojenie pre túto MČ. Naozaj sa v stratégii neuvažuje s inými autobusovými linkami? Je to neprijateľné.
   Odpoveď – p. Kašík - V našej stratégii je navrhnutý model, ktorý by eliminoval napojenie vonkajších MČ na mestskú priamu autobusovú linku, pokiaľ vieme ako nosný systém využiť električku. Je to strategické rozhodnutie a myslím, že ako spracovatelia stratégie si ho môžeme dovoliť. Ale samozrejme, ak navrhujeme uviesť električkovú dopravu naspäť do života s nejakou pravidelnou linkou, tak nám neostáva iné, ako na ňu napojiť priľahlé MČ.
3. Otázka – p. Labaš – otázky a pripomienky v prílohe č.1 k zápisu.
   Odpoveď – p. Kašík - Vašim pripomienkam úplne rozumiem a touto témou sme sa zaoberali po celú dobu spracovania stratégie. Jediný dôvod nás viedol k takému záveru - my nehovoríme zastavte alebo zrušte trolejbusovú dopravu, my hovoríme pozastavte ju a hovoríme, pokiaľ by to bolo mesto schopné urobiť, tak v tejto chvíli neinvestujme z tohto programového obdobia do niečoho, do čoho nevieme ako by to malo vyzerať. Zaveďme autobusy, aj keď s vplyvom na ovzdušie, ale je to jediná možnosť v tejto situácii pre mesto, ktoré nechalo trolejbusovú dopravu dôjsť do takého stavu. Ani to nechválime a ani to nepovažujeme za správny výsledok. Ale za to obdobie, od kedy sme sem prišli, od novembra 2014, po získaní všetkých informácií, nás to doviedlo k tomuto záveru, čo sa týka hromadnej dopravy v Košiciach. Rozhodli sme sa, že nebudeme odporúčať len prostú obnovu, pretože tá nemá vplyv na atraktivitu a v tejto chvíli mesto ani nie je schopné obnoviť trolejbusovú dopravu. Je to náš nezávislý postoj a názor, ako spracovateľov nezávislého strategického dokumentu, hovoríme o objektívnom návrhu a nie o prianí niekoho iného.
   Odpoveď – p. Smutný – Z hľadiska vplyvu na ŽP, tiež sme zvažovali vplyvy hromadnej dopravy a na základe úvodnej analýzy súčasná situácie sme sa rozhodli sústrediť sa ďalej na zásadné vplyvy na kvalitu ovzdušia, ktoré sú spojené s individuálnou automobilovou dopravou. Čo sa týka hromadnej dopravy, tam je znečistenie ovzdušia v porovnaní s vplyvmi individuálnej dopravy, marginálne. Tzn. z hľadiska vplyvu na ovzdušie, či nahradíte trolejbusovú dopravu autobusmi, nebudú sa meniť závery hodnotenia. Z hľadiska ovzdušia je najdôležitejšie prinútiť ľudí jazdiť hromadnou dopravou. Samozrejme musíme pripustiť, že autobusy vypúšťajú v mieste prevádzky určité emisie do ovzdušia, čo trolejbusy nie, ale významnú rolu z hľadiska kvality ovzdušia zohráva vírenie prachu. A z toho pohľadu sú vplyvy na prevádzkovanie autobusov a trolejbusov totožné. Explicitne to však nie je zmienené v správe o hodnotení SEA, môžeme to dopracovať a doplniť.
4. Otázka – p. Šimková – starostka MČ Myslava - Okrem linky č.72 tam nie je žiadne iné autobusové spojenie pre túto MČ? Naozaj sa v stratégii neuvažuje s inými autobus. linkami? Je to neprijateľné.
   Odpoveď – p. Kašík – My sme sa snažili koncentrovať dopravu V Košiciach s intervalmi do 10 max. 15 minút a snažili sme sa eliminovať dlho intervalové linky. Navrhli sme, aby sa v spolupráci s KSK transformovala prevádzka prímestských liniek tak, aby slúžila aj niektorým územiam mesta Košice. Obmedzenie je predpríprava na integráciu. V hornej Myslave bude možné používať integrované prímestské linky, v celej Myslave skrátenú linku č. 32 s prestupom do centra.
5. Otázka – p. Špak – poslanec MZ – V stratégii som čítal, že 28% MHD tvoria električky. Električky počas prieskumov, ktoré ste robili, nepremávali. Doteraz som nepočul jeden argument a odôvodnenie, ako je možné robiť takýto prieskum, ak sú električky vo výluke. Pán primátor na nejakom verejnom stretnutí proklamoval, že v

roku 2030 bude v KE x-počet obyvateľov. Vo vašej stratégii uvádzate úplne iné číslo. Chcel by som vidieť nejakú odpoveď od Vás, kde by som stratil pocit, že toto je presná štatistiky nepresných čísel. Žiadam písomnú odpoveď na moje otázky.
Odpoveď – p. Kašík – Dovoľte aby som odpovedal na dve veci – prieskumy električkovej dopravy sa robili v decembri 2014 a januári 2015, kedy bola vylúčená jediná električková trať Kuzmányho, ešte pred zahájením výluky na Hviezdoslavovej ulici. My sme nemali ani jediný deň, od začiatku našej práce od 06.11.2014, kedy by išli električky v originálnej podobe. Preto sme sa prieskumy snažili urobiť čo najskôr a výsledky sme prerátali na stav so všetkými električkami. Pokiaľ ide o demografický vývoj, zaoberali sme sa tým veľmi podrobne, najali sme si tím pracovníkov expertov, ktorí pracovali na podklade celoštátnych dokumentov. Záverom ich práce je, že v meste Košice pôjde o nízky percentuálny nárast počtu obyvateľov. Nenašli sme žiadne informácie o tom, že by sa tu malo ubytovať ďalších stotisíc obyvateľov.
Odpoveď – p. Smutný – Z hľadiska hodnotenia vplyvu na ŽP, a pokiaľ sa bavíme o dopadoch na ovzdušie, tak hodnotenie je vždy zaťažené neistotou. V dokumentácii hodnotení vplyvu je pomerne rozsiahly popis metodiky, kde sú tie neistoty uvedené – jedna z nich, zmena počtu obyvateľov. Ďalší faktor, ešte závažnejší z hľadiska budúceho vývoja kvality ovzdušia, je zmena vozového parku.

6. Otázka – p. Karabin – starosta MČ Pereš – napájače na Pereš – Lorinčík, Poľov, 8x za hodinu autobusy, to je zlý model, to tu už raz bolo v r.2008-2009 a občania to odmietli. Nepodporuje model mestskej hromadnej dopravy formou navážania cestujúcich v koncentrovaných intervaloch na električkovú trať rýchlodráhy.
   Odpoveď – p. Kašík – odporúčame to ako alternatívu, obmedziť linky alebo realizovať ako integrovanú dopravu. Samozrejme brali sme do úvahy aj ekonomický aspekt. V našej stratégii je navrhnutý model, ktorý by eliminoval napojenie vonkajších MČ na mesto priamou autobusovou linkou, pokiaľ vieme ako nosný systém využiť električku. Je to strategické rozhodnutie a myslím, že ako spracovatelia stratégie si ho môžeme dovoliť. Ale samozrejme, ak navrhujeme uviesť električkovú dopravu naspäť do života s nejakou pravidelnou linkou, tak nám neostáva iné, ako na ňu napojiť priľahlé MČ
7. Otázka – p. Ihnát – MČ Ťahanovce – Parkovanie na Ťahanovciach. Jednoducho vypracovaná stratégia aj návrhy, neodborne napísaná SRD. Otázka trolejbusov – pokračovanie trolejbusovej dopravy. Záver stratégie je vytváranie nových parkovacích miest, parkovacích domov, parkovanie na Americkej triede.
   Odpoveď – p. Kašík – Čo sa týka trolejbusov, tento stav už bol prezentovaný, nepripadá nám ekonomické tento spôsob dopravy obnoviť. K parkovaniu – do tejto stratégie sa nedostali konkrétne analýzy a nešpecifikovali nové problémové lokality, ale lokality, ktoré už boli popisované v predchádzajúcich dokumentoch. Stratégia dopravy do budúcnosti je taká, že na sídlisku Ťahanovce nebude postačovať vydanie parkovacích kariet alebo namaľovanie parkovacích čiar, ale vyžaduje si to veľkú investíciu pre riešenie tejto otázky. To je naše zásadné odporučenie.
8. Otázka – p. Tóth – V roku 2007 petícia proti zrušeniu trolejbusov, ja ako aktivista 10 rokov bojujem za trolejbusy a poukazujem na chyby v postoji vedenia mesta v tejto oblasti, že sa zbytočne nakúpilo obrovské množstvo autobusov a tak sa vyhadzovali peniaze a pod. Do trolejbusov sa celý ten čas vôbec neinvestovalo.
   Odpoveď – p. Kašík - Ďakujem za Váš názor. Viac menej som sa len uistil v mojom názore, že nie len mesto ale aj DPMK si nemôže dovoliť ďalej prevádzkovať tento proces, ktorý nevedie k žiadnemu výsledku. Preto sme navrhli tento systém obnoviť vo vyhliadke niekoľko rokov.
9. Otázka – p. Jokeľová – starostka Obce Nižný Klatov - Dotknem sa Myslavy, my cez ňu prechádzame, a nie len obyvatelia mojej obce ale aj okolité obce. Na MHD sa napájame v Myslave. Teraz sa budeme napájať až na KVP alebo pôjdeme až dole do centra mesta.... Ďalší dotaz – už teraz platíme nie malé peniaze, aby prímestské spoje prichádzali. Ďalší dotaz – cesta III. triedy, ktorá vedie do obce je v zlom stave. Rozšírenie zastávok. Je tam zákaz prechádzania atď... Zastávky požadujú rozšíriť.

Odpoveď – p. Kašík – Autobusová linka č. 32 zostáva, je navrhnutá v skrátenej trase. Prímestské spoje budú integrované s MHD a zostanú v svojej trase. Kvalitu ciest III. triedy sme neriešili.

10. Otázka - p. Krištof – starosta MČ Košice Barca – ak by sa rušila linka č. 12 nebolo by to správne. Upozorňuje na zlý technický stav križovatky VSS, technicky sa neriešia ani prestupové formy, nie je možnosť napájania SAD.
    Odpoveď – p. Kašík - Zápchy na moste budú čiastočne zrušené výstavbou východného obchvatu mesta Košice v kategórii rýchlostná cesta R2. My máme navrhnutý prestupový terminál. Dnešný stav križovatky nie je prijateľný. Tak ako sa predpokladal prestupný terminál do Šace, tak aj tento navrhnutý terminál by musel byt situovaný pri križovatke VSS. Je to vec, ktorá si vyžaduje detailnejšiu technickú štúdiu.
11. Otázka – p. Kažimír – starosta MČ Krásna nad Hornádom – Upozornil spracovateľov SRD, že v bode 8.9 v dokumente SRD sa hovorí o autobusovom spojení linky č. 13, a tá je už dávno zrušená. Navrhované dopravné spojenie je nevyhovujúce pre túto MČ, kládol otázku pre spracovateľa, či sa pýtali obyvateľov MČ - či vôbec budú využívať navrhované dopravné napojenie.
    Odpoveď – p. Kašík – To čo je uvedené v návrhu SRD je náš odborný nezávislý názor. Ide tiež o využitie prestupného systému na električky, ponúkajúce prepravu v intervale 7,5 min. namiesto dnešných 20 min.
12. Otázka - MČ Západ - p. Kovács – Berie SRD do úvahy projekty integrovanej dopravy? Ako príklad by som uviedol terminál Moldava nad Bodvou, kde je plánované zavedenie do prevádzky v decembri tohto roku.
    Odpoveď – p. Kašik – O termináli Moldava vieme, je to nám známy projekt. Jeho zavedenie do prevádzky v decembri 2015 bude také na pol integrované, chýba tam tarifná integrácia a vychádza tam dvojhodinový takt vlakov. Takže nebude možné to, čo ste spomínali, zvážanie obyvateľov spádového územia mesta Moldava nad Bodnou na vlaky, pretože tých vlakov nebude dosť, vlakov bude iba 7 párov, nepodarilo sa dohodnúť KSK s MDVRR SR navýšiť počet vlakov. Vlak bude jazdiť z Moldavy priamo do Košíc ale iba 7 krát za deň. Takže nie je takmer vôbec možné znižovať počet autobusov.
13. Otázka - p. Klink – Konštatovanie, že medzi oddeleniami Magistrátu mesta Košice chýba obdoba útvaru dopravného inžinierstva, čo spomína aj samotná stratégia. Mám pripomienky k dvom veciam – križovatka pri VSS mala svoju životnosť, mala svoju schopnosť a momentálne dožíva. O to viac som prekvapený, že koridor vedený cez Vyšné Opátske do centra sa vypúšťa. To, že máme len tri vstupy do mesta je problém a vieme, že musia byt urobené ďalšie. Myslím si, že v tomto strategickom materiáli malo byť jasne uvedené, či trolejbusová doprava má byť zrušená alebo ostáva a ak áno, tak za akých podmienok. V strategickom materiáli chýba hlbší pohľad na integrovanú dopravu, na kumuláciu prímestskej dopravy. V materiáli nie je zjavné, ako bude vyzerať doprava v roku 2020, 2030. Malo byt viac stretnutí s dobrovoľníkmi resp. odbornou verejnosťou pri spracovávaní stratégie.
    Odpoveď – p. Kašík – Súhlasím, že malo byt viac stretnutí, ale čas na spracovanie stratégie bol obmedzený. Avšak rozsiahle jednania a stretnutia so zástupcami mesta a európskej komisie prebiehali. Integrovanou dopravou sa zaoberáme. Otázka trolejbusov tu bola spomínaná viac krát. Pokiaľ ide o napojenie na Vyšné Opátske, pri dnešnom zaťažení na okruhu R1 a R2, tak sme zistili, že opodstatnenosť tohto južného napojenia je veľmi silná iba v dopravnej špičke, po ostatný čas by nebol využitý. Zároveň tento koridor je veľmi problematický čo sa týka technickej náročnosti a vplyvu na ŽP. Z tohto dôvodu bolo v SRD navrhované jednoduchšie riešenie.
    Odpoveď – p. Smutný – Realizácia privádzača na Vyšné Opátske má možné vplyvy na ŽP (záber prírodného biotopu národného významu a narušenie biocentra) a preto sme odporučili, ak existuje iný spôsob riešenia, uprednostniť tieto. Realizácia privádzača na Vyšné Opátske je z hľadiska vplyvov na krajinu a okolie až posledná možnosť.

14. Otázka – p. Brada - starosta MČ Poľov - V budúcnosti má byť vybudovaný diaľničný privádzač. Avšak už teraz je problém pri výjazde z obce smerom na štvorprúdovku. Plánuje sa vybudovanie nejakého uzla, pretože sa eviduje problém – ak ľudia vystúpia z autobusu a musia prejsť cez štvorprúdovku na električku.
    Odpoveď – p. Kašík – Ďakujeme za názor. Poznamenali sme si Vašu pripomienku. NDS má spracovanú dopravno-technickú štúdiu na prestavbu diaľničného privádzača s tým, že je navrhovaná súbežná komunikácia vedená západne od dnešnej R2. V rámci stavby budú riešené aj mimoúrovňové križovatky, ktoré budú v rámci tejto stavby aj NDS-kou realizované. Terminál Poľov s nadchodom je podmienkou prestupov na električku.
15. Otázka – p. Varga - vlastník pozemku Myslava Kopa – Je možné – uvažujete o prepojení nového sídliska na Kope so sídliskom KVP? Je teoreticky možný prístup z Klimkovičovej ulice, ale nejako sa tomu nikto nechce venovať. Potrebujeme sto riešiť a napojiť sa už teraz, obyvateľov pribúda.
    Odpoveď – p. Kašík – Komunikačné prepojenie obytného súboru KOPA s Klimkovičovou ulicou a ulicou Jána Pavla II. na sídlisku KVP je navrhované v SRD a je na toto komunikačné prepojenie spracovaná dopravno-technická štúdia. Ak bude obnovená trolejbusová či doprava DUO busmi a bude dopyt pre zriadenie zastávok na území KOPA, bude možné zriadenie zastávok.
16. Otázka - starosta MČ Pereš.- p. Karabin – Zaoberali ste v SRD parkovaním v MČ Ťahanovce - na Americkej triede, pozdĺž Budapeštianskej ulice – parkovanie na komunikácii?
    Odpoveď – p. Kašík – Parkovanie na komunikácii môže byt riešenie, pozdĺžne. Boli navrhnuté rôzne typy parkovania – garáže (nadzemné garáže) atd. Avšak hlavným problémom sú investície.
17. Otázka – p. Mikluš - starosta MČ Vyšné Opátske – V materiáli bod 8.3 je uvedené, aby boli prepojené pešími cestami MČ s centrom mesta. Ďalším bodom sú cyklisti. Neuvažujete s tou alternatívou aj v oblasti cyklistiky? Aby boli cyklistické chodníky MČ prepojené s centrom mesta?
    Odpoveď – p. Kašík – Ako prvé opatrenie cyklistickej dopravy máme vzájomné prepojenie MČ a hustú sieť, ktorá by mala umožniť prepojenie MČ medzi sebou a s centrom mesta. Tá sieť je pomerne hustá. V MČ Vyšné Opátske je navrhnutá cyklotrasa pozdĺž Hornádu, pravdaže po druhom brehu, trasu do centra ešte do návrhového výkresu doplníme.
18. Otázka – p. Labaš – V materiáli mala byť uvedená aj integrovaná koľajová doprava a prepojenie električkovej dopravy s traťou ŽSR a posúdenie, či bude prepojenie so ŽSR alebo nie.
    Odpoveď – p. Kašík – Keď sa pripravoval projekt IKD tak sa čakalo na prevod železničnej dopravy na kraje, číže by bola riadená krajom, ktorý by tak ovládal ako autobusovú tak železničnú dopravu. V tomto kontexte sa uvažovalo s projektom IKD a prepojením oboch systémov. Teraz je však situácia taká, že celá doprava na železniciach je organizovaná štátom a štát dáva momentálne preferenciu železničnej doprave ponukou nulových tarif a zliav. Mesto je na vstup IKD teraz pripravené, ale štát by musel zainvestovať prepojenie zo železnice a premávku tram-trainov. V návrhovej časti SRD sú stanovené hlavné princípy Integrácie verejnej hromadnej dopravy, ktorá spočíva v efektívnosti obsluhy územia, čo súvisí práve so spomínaným odstránením súbehov prepravy VOD autobusovou a električkovou dopravou
19. Otázka – p. Varga – Uvažovali ste nad prepojením letiska a zavedenie integrovanej dopravy?
    Odpoveď – p. Kašík – Obsluha letiska je navrhovaná tak, že v dopravných špičkách priamou autobusovou linkou č. 23 a mimo špičky bolo našou snahou integrovať autobusovú linku s električkovou linkou.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Celkové vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované a vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov, názorov a vyjadrení zainteresovaných strán.
Predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a vplyvy na zdravie boli, v zmysle požiadaviek zákona hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, synergické, kumulatívne, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového pôsobenia boli posúdené vplyvy krátkodobé, strednodobé a dlhodobé resp. trvalé v etapách prípravy, schvaľovania a implementácie programového dokumentu.
Keďže dokument sleduje ciele zamerané na znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, posilňovanie ochrany prírody a biodiverzity, podporu aktivít zabezpečujúcich kvalitu ovzdušia, pozitívne vplyvy výrazne prevyšujú nad negatívnymi. Celkový vplyv Strategického dokumentu na životné prostredie sa v rôznych časových horizontoch prejaví minimálnym nárastom negatívnych vplyvov na životné prostredie a celkovo pozitívnym vplyvom na životné prostredie, ktorého dôsledkom bude mierne zlepšenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov.

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

Pri realizácií strategického dokumentu sa nepredpokladajú významné vplyvy so stretom záujmov orgánov ochrany prírody. V súčasnej fáze spracovania komplexného strategického dokumentu environmentálne zvlášť dôležité oblasti nie sú priamo dotknuté navrhovaným strategickým dokumentom.
Vplyvy potenciálnej činnosti – realizáciou navrhovaných opatrení prostredníctvom strategického dokumentu sa predpokladá, že nebudú mať významný vplyv na environmentálne dôležité oblasti ako: chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, súvislá európska sústava chránených území (NATURA 2000), chránené vodohospodárske oblasti, citlivé a zraniteľné oblasti.

VI. ZÁVERY

VI.1 Výsledok procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie strategického dokumentu

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, pri ktorom boli zvážené očakávané vplyvy na životné prostredie, na chránené územia a zdravie obyvateľstva, s ohľadom na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi, na základe úrovne spracovania oznámenia o strategickom dokumente, správy o hodnotení, stanovísk k oznámeniu a správe o hodnotení, verejného prerokovania správy o hodnotení, odborného posudku a konzultácií z ktorých vyplynul celkový spoločenský záujem, resp. súhlas väčšiny zainteresovaných subjektov s navrhovaným strategickým dokumentom a za súčasného stavu poznania Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie

o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice po jeho doplnení.

VI.2 Odporúčaný variant

Na schválenie sa odporúča variant strategického dokumentu SRD KE, ktorý bol posudzovaný z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa zákona a to cestná sieť Variant 3 (doplnená cestná sieť, mestský prieťah, obmedzenia prejazdnosti centra), - MHD Variant B (súčasná sieť električkových tratí s prestupnými terminálmi), resp. vo výhľade Variant E (súčasná sieť električkových tratí s prestupnými terminálmi doplnená o ďalšie trate).

VI.3 Odporúčania na úpravu návrhu strategického dokumentu

Na základe toho, že návrh strategického dokumentu bol v priebehu jeho spracovania upravovaný na základe konzultácii odbornej a laickej verejnosti, z výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, oznámenia, stanovísk k oznámeniu, určeného rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre správu o hodnotení, správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení, verejného prerokovania správy o hodnotení, pripomienok JASPERS a odborného posudku a konzultácií vyplýva, že je potrebné dopracovanie návrhu strategického dokumentu a to v zmysle:

- prehodnotenia zrušenia autobusovej MHD priamo z centra mesta Košice do Šace,

- detailnejšieho spracovania SWOT analýzy s návrhom opatrení v zmysle pripomienok JASPERS
  V oblasti životného prostredia:
  Hlukové emisie prekračujúce limitné hodnoty – doplniť návrh opatrení
  V oblasti technického riešenia:
  Pešia doprava
  Cyklistická doprava
  Hromadná doprava
  Parkovanie

- doplnenia opatrení v zmysle doplnenia koľajovej infraštruktúry o novú električkovú trať Hlinkova – Džungľa – Ťahanovce,

- doplnenia opatrení vybudovať novú riadiacu centrálu CSS, zavádzať dynamické riadenie križovatiek - obnovu zastaranej CSS s dynamickým riadením a preferenciou MHD, budovanie nových riadených križovatiek (na základe kapacitného posúdenia).

Na základe stanoviska Regionálneho úradu verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach k návrhu záverečného stanoviska, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie v návrhu strategického dokumentu odporúča:

- dopracovať vybudovanie cyklotrás v každej mestskej časti

- nielen zachovať, ale podporovať ďalší rozvoj ekologickej trolejbusovej dopravy v meste.

VI.4 Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa §14 zákona č. 24/2006 Z.z. , prílohy č.6, na základe výsledkov procesu posudzovania, informácií uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu, stanovísk zainteresovaných orgánov a organizácií, verejného prerokovania a jeho vyhodnotenia, príslušných právnych predpisov, vypracovaného odborného posudku a doplňujúcich informácií poskytnutých obstarávateľom.

Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, dôsledne analyzoval každé stanovisko od dotknutých subjektov. K hodnotenému strategickému dokumentu a k návrhu strategického dokumentu SRD KE boli doručené súhlasné stanoviská, alebo stanoviská bez pripomienok a od 5 subjektov boli vznesené pripomienky. Na základe ich akceptácie a dodatočných pripomienok obstarávateľa (mesto Košice) vyplývajúcich z konzultácií s JASPERS k Strategickému dokumentu sú formulované požiadavky na doplnenie SRD KE.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. Odporučenie schválenia navrhovaného strategického dokumentu možno odôvodniť výrazným prevýšením opatrení, ktorých očakávané vplyvy (priame i nepriame) budú pozitívne. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov prevažujú očakávané pozitívne vplyvy nad vplyvmi negatívnymi.

VI.5 Návrh monitoringu

Na základe hodnotenia dát z dostupných informačných zdrojov a zistených potenciálne významných vplyvov sú pre monitorovanie pri realizácii SRD definované odporúčania na sledovanie merateľných ukazovateľov v dvoch oblastiach:

1. Odporúčania pre monitorovanie vplyvov na ovzdušie
   - Ročné zníženie emisií častíc PM2,5 a hlavného prekurzora sekundárnych častíc z dopravy [t/rok]

2. Odporúčania pre monitorovanie vplyvov na ľudské zdravie
   - Počet nehôd v meste podľa druhu dopravy;
   - Incidencia respiračných chorôb detskej populácie v jednotlivých mestských častiach;
   - Úmrtnosť a hospitalizácia celková a kardiovaskulárna v Košiciach;
   - Počet kilometrov ciest pre cyklistov a to nielen na cyklotrasách;
   - Počet kilometrov širokých a bezbariérových chodníkov, prechodov pre chodcov; a križovatiek;
   - Počet bezbariérových a inteligentne komunikujúcich (pre nevidiacich a nepočujúcich) staníc verejnej dopravy;
   - Počet bezbariérových vozov verejnej dopravy.
   - Monitoring hluku;

Cielený monitoring vplyvov na prírodu a krajinu a na vodné pomery nie je potrebný.

VII. Potvrdenie správnosti údajov

VII.1 Spracovatelia stanoviska

Okresný úrad Košice
Odbor starostlivosti o životné prostredie
Ing. Petronela Sedláková

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Košiciach
Ipeľská 1
040 11 Košice
Ing. Jana Labancová

na základe odborného posudku, ktorý vypracovala doc. Ing. Brigita Salaiová, PhD. – odborne spôsobilá osoba na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie.

VII.2 Potvrdenie správnosti údajov

Okresný úrad Košice
Odbor starostlivosti o životné prostredie
Ing. Milan Murín, vedúci odboru

Okresný úrad Košice
odbor starostlivosti o životné prostredie
Komenského 52
041 26 Košice
- 1 -

6.3 Miesto a dátum vydania stanoviska
V Košiciach, 25.08.2016