

Odborný posudok

podľa § 13 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

k strategickému dokumentu

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice

Košice, 29. 7. 2016

Obsah

1. Úvodné informácie	3
2. Základné údaje súvisiace s posudzovaným strategickým dokumentom	3
2.1. Obstarávateľ strategického dokumentu	3
2.2. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa	3
2.3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie	3
2.4. Spracovateľ správy o hodnotení k strategickému dokumentu	3
2.5. Spracovateľ odborného posudku	4
2.6. Príslušný orgán	4
2.7. Schvaľujúci orgán	4
3. Základné údaje o strategickom dokumente	4
3.1. Charakter strategického dokumentu	4
3.2. Hlavné ciele strategického dokumentu	4
3.3 Stručný opis strategického dokumentu	5
3.4. Vzťah strategického dokumentu k iným strategickým dokumentom	6
4. Odborný posudok	7
4.a) Posúdenie úplnosti správy o hodnotení strategického dokumentu	19
4.b) Posúdenie stanovísk podľa §12 zákona	21
4.c) Posúdenie úplnosti zistenia kladných a záporných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátane ich vzájomného pôsobenia	27
4.d) Posúdenie použitých metód hodnotenia a úplnosti vstupných informácií	27
4.e) Posúdenie variantov riešenia strategického dokumentu	27
4.f) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu	28
Záver	31
PRÍLOHA Záverečné stanovisko (NÁVRH)	

1. ÚVODNÉ INFORMÁCIE

Príslušný orgán, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie určil listom č. OU-KE-OSZP3-2016/003751 zo dňa 12. 01. 2016 odborne spôsobilú osobu na vypracovanie odborného posudku spracovateľa posudku podľa §13 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.

Podklady na vypracovanie odborného posudku, uvedené v prílohe listu ako Spisový materiál č. OU-KE-OSZP3-2015/016245 + 2xCD a č. OU-KE-OSZP3-2016/003751 (oznámenie o strategickom dokumente, stanoviská k oznámeniu o vypracovaní strategického dokumentu, rozsah hodnotenia strategického dokumentu, správa o hodnotení strategického dokumentu, stanoviská k správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu, záznam z verejného prerokovania) boli doručené dňa 26. 1. 2016.

Odborný posudok k strategickému dokumentu je vypracovaný podľa § 13, ods. 8 zákona č. 24/2006 Z.z.. Odborný posudok obsahuje v zmysle § 13 ods. 9 citovaného zákona aj návrh záverečného stanoviska podľa § 14.

Predmetom odborného posudku je: Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice (ďalej SRD KE).

2. ZÁKLADNÉ ÚDAJE SÚVISIACE S POSUDZOVANÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM

2.1 Obstarávateľ strategického dokumentu

Mesto Košice
Tr. SNP 48/A, 040 11 Košice
IČO: 00691135

2.2 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa

Marek Horváth
Mesto Košice
Tr. SNP 48/A, 040 11 Košice
+421 905 656 350
marek.horvath@kosice.sk

2.3 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

2.4 Spracovateľ správy o hodnotení k strategickému dokumentu

NDCon s.r.o.
Zlatnická 10/1582
110 00 Praha 1
ndcon@ndcon.cz

2.5 Spracovateľ odborného posudku

doc. Ing. Brigita Salaiová, PhD., Račí potok 2, 040 01 Košice

Číslo osvedčenia: zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb pod číslom 191/97/OPV

Odbor činnosti: 2g doprava, 2z hluk a vibrácie

Oblasť činnosti: 3d líniové stavby

Spracovateľ posudku bol určený listom Okresným úradom Košice, Odborom starostlivosti o životné prostredie č. OU-KE-OSZP3-2016/003751 zo dňa 12.01.2016.

2.6 Príslušný orgán

Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany a vybraných zložiek životného prostredia

Komenského 52

041 26 Košice

2.7 Schvaľujúci orgán

Mestské zastupiteľstvo mesta Košice

3. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

Názov strategického dokumentu: Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice (SRD KE)

Riešené územie návrhu strategického dokumentu:

- Štát: Slovenská republika,
- Kraj: Košický,
- Okresy: Košice, Košice - okolie

3.1. Charakter strategického dokumentu

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 strednodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

3.2. Hlavné ciele strategického dokumentu

Cieľom spracovania SRD je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia. Úlohou SRD je zadefinovanie podmienajúcej 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.

3.3. 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 stratégie 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 naplňať 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 mýtného, mestského mýtného, 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 obmedzovania 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.

3.4. Vzťah strategického dokumentu 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, najmä:

- Územný plán hospodársko-sídelskej aglomerácie Košice (ÚPN HSA KE),
- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj (ÚPN VÚC KE),
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Košice (PHSR),
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR.

Ostatné najdôležitejšie relevantné strategické dokumenty:

Európske dokumenty

- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení
- 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
- BIELA KNIHA: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroja, KOM(2011) 144 v konečnom znení
- Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete
- 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
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS) KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Smernica 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu

Multisektorové národné dokumenty

- Národný rozvojový plán, marec 2003
- Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30
- Národný plán regionálneho rozvoja
- Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010 – schválená uznesením vlády SR č. 140/2005
- Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja – schválená uznesením vlády SR č.978/2001 a Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja v SR na roky 2005 -2010 – schválený uznesením vlády SR č. 574/2005
- Národný strategický plán rozvoja vidieka SR na programovacie obdobie 2007 – 2013
- Národný strategický referenčný rámec 2007 – 2013
- Národná stratégia ochrany biodiverzity
- Štátna politika zdravia Slovenskej republiky
- Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky IV. (NEHAP IV.)
- Národný program podpory zdravia v Slovenskej republike – Aktualizácia 2014

Národné dopravné dokumenty

- Dopravná politika SR do roku 2015
- Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2007 – 2010
- Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest
- Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
- Program rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií
- Konceptia rozvoja kombinovanej dopravy
- Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou.

Regionálne dokumenty

- Program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia - územie mesta Košice, územie obcí Bočiar, Haniska, Sokoľany, Veľká Ida
- Akčný plán zabezpečení kvality ovzdušia katastrálneho územia mesta Košice a obcí Bočiar, Haniska, Sokoľany a Veľká Ida

4. ODBORNÝ POSUDOK

Odborný posudok v zmysle § 13 ods. 8 zákona vyhodnocuje:

- a) úplnosť správy o hodnotení strategického dokumentu,
- b) stanoviská podľa § 12,
- c) úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátane ich vzájomného pôsobenia,
- d) použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií,
- e) varianty riešenia strategického dokumentu,
- f) návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu.

Na spracovanie odborného posudku boli v rámci Spisového materiálu č. OU-KE-OSZP3-2015/016245 + 2xCD a č. OU-KE-OSZP3-2016/003751 poskytnuté podklady:

1. Oznámenie o strategickom dokumente.
2. Stanoviská k oznámeniu o vypracovaní strategického dokumentu.
3. Rozsah hodnotenia strategického dokumentu.
4. Správa o hodnotení strategického dokumentu vrátane Netechnického zhrnutia správy o hodnotení a Návrhovej časti SRD KE.
5. Stanoviská k správe o hodnotení a návrhu strategického dokumentu.
6. Záznam z verejného prerokovania.

4.a) Posúdenie úplnosti správy o hodnotení strategického dokumentu

Úplnosť správy o hodnotení bola posudzovaná z hľadiska požiadaviek zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, prílohy č. 4, ktorá definuje štruktúru správy o hodnotení strategického dokumentu.

Posúdené bolo aj zapracovanie požiadaviek Rozsahu hodnotenia strategického dokumentu vydaného podľa § 8 zákona Okresným úradom v Košiciach, Odborom starostlivosti o životné prostredie, v ktorom boli definované varianty pre ďalšie hodnotenie – v nich sa konštatuje, že v priebehu spracovania sú uvažované variantné riešenia predovšetkým prostredníctvom rôznych variantov vývoja, pričom v závere procesu bude formulovaný 1 odporúčaný variant. U predmetného strategického dokumentu sa neuvažuje s variantným riešením na úrovni jednotlivých dopravných stavieb (varianty trás, technické riešenie stavieb) s výnimkou tých, keď spôsob realizácie alebo nerealizácie jednotlivých projektov má význam z hľadiska dosiahnutia cieľov strategického dokumentu. Z hľadiska rozsahu hodnotenia určených variantov bolo požadované, aby správa o hodnotení strategického dokumentu obsahovala primerané rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe 4 zákona. Pre hodnotenie

strategického dokumentu sa nestanovuje časový harmonogram, ani žiadne špecifické požiadavky limitujúce časový rozsah hodnotenia resp. predloženia správy o hodnotení. Zo stanovísk doručených k predmetnému oznámeniu o strategickom dokumente a po preštudovaní oznámenia o strategickom dokumente nevyplynula potreba v správe o hodnotení strategického dokumentu podrobnejšie rozpracovať určité okruhy otázok súvisiacich s navrhovaným strategickým dokumentom.

Predložená správa o hodnotení obsahuje 94 strán textu + prílohy. Po formálnej stránke je spracovaná na veľmi dobrej úrovni, text je zrozumiteľný a vhodne doplnený podľa potreby tabuľkami a grafmi.

Obsah a štruktúra správy o hodnotení strategického dokumentu

Obsah a štruktúra správy o hodnotení strategického dokumentu je v súlade s požiadavkou zákona.

Kapitola I. Základné údaje o obstarávateľovi

Kapitola obsahuje všetky požadované údaje v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Kapitola II. Základné údaje o strategickom dokumente

Kapitola uvádza požadované údaje podľa zákona. Táto kapitola podáva informácie o obsahu a hlavných cieľoch strategického dokumentu.

Komentár spracovateľa posudku:

Chýba tu popis vzťahu strategického dokumentu k iným strategickým dokumentom.

Kapitola III. Základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

Obsahuje údaje o súčasnom stave životného prostredia, vrátane zdravia. Popísané sú zložky životného prostredia: klimatické pomery, hluk, rozobratá je populácia a jej zdravotné charakteristiky, príroda a krajina, povrchové vody, podzemné vody, vodohospodársky chránené územia a povodne, environmentálne záťaže, horninové prostredie, kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská.

V podkapitole 1 majú byť informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať a charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené. V tejto kapitole sú vhodne rozobraté relevantné údaje o klimatických pomeroch - zrážky, teplota, veternosť, znečistenie ovzdušia, ďalej hluk, rozobratá je populácia a jej zdravotné charakteristiky - veková štruktúra, miera úmrtnosti, príroda a krajina - fauna a flóra, krajina, povrchové vody, podzemné vody, vodohospodársky chránené územia a povodne, environmentálne záťaže, horninové prostredie - ložiská nerastných surovín, kultúrne a historické pamiatky a archeologické náleziská.

Komentár spracovateľa posudku:

Chýba tu popis pravdepodobného vývoja zdravia ak sa strategický dokument nebude realizovať.

V podkapitole 2 sú informácie vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam - identifikované sú obzvlášť dôležité oblasti v predmetnom území - sústava chránených území Natura 2000. V predmetnom území sú identifikované 3 chránené územia prírody - Kavečianska stráň, Košická botanická záhrada a Vysoký vrch a chránené územia Natura 2000 a to Stredné Pohornádie ako územie európskeho významu a Volovské vrchy a Košická kotlina ako chránené vtáčie územia.

V podkapitole 3, Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú významne ovplyvnené je uvedené, že plný popis tejto podkapitoly je uvedený v podkapitole 1.

Komentár spracovateľa posudku:

Možno konštatovať, že obsah podkapitoly 1 odpovedá aj požiadavke podkapitoly 3.

V podkapitole 4 Environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu boli identifikované problémy v oblastiach:

- kvality ovzdušia,
- hlukovej záťaže a vibrácií,
- flóry a fauny,
- znečistenia vôd, pôdy a horninového prostredia.

Pre riešenie environmentálnych problémov s dopadom na zdravie, ktoré majú svoj miestny pôvod, je dôležitý hlavne rozvoj a realizovanie lokálnych akčných plánov pre životné prostredie a zdravie, ktoré by mali riešiť nedostatky a problémy na úrovni mesta. Všetky environmentálne a zdravotné aktivity smerujú k zachovaniu a zlepšeniu prostredia, v ktorom človek žije a pracuje, čo vedie k upevneniu a podpore jeho zdravia.

Komentár spracovateľa posudku:

Konštatujem, že v kapitole 4 sú identifikované a popísané relevantné environmentálne problémy.

Podkapitola 5, Environmentálne ciele vrátane zdravotných cieľov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu

Pri určovaní cieľov a priorít boli identifikované smernice, zákony, programy, dokumenty, ktoré sú relevantné na medzinárodnej, národnej a regionálnej úrovni. Ciele navrhnuté v strategickom dokumente podporujú záujmy starostlivosti o životné prostredie a podporujú uplatňovanie trvalo udržateľného rozvoja.

Relevantné environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni a ich zohľadnenie v rámci návrhu SRD sú v správe spracované prehľadne - identifikujú relevantný cieľ a zdrojový dokument a udáva k nemu hodnotenie dopadu SRD.

Ovzdušie: Cieľom je udržať kvalitu ovzdušia v miestach, kde sú plnené imisné limity, resp. cieľové hodnoty, a v ostatných prípadoch zlepšiť kvalitu ovzdušia (Zákon 137/2010 Z.z., o ovzduší, Integrovaný program na zlepšenie kvality ovzdušia v oblasti riadenia kvality ovzdušia – územie hlavného mesta SR Bratislava a Akčné plány zabezpečenia kvality ovzdušia pre oblasť riadenia kvality ovzdušia na území Košíc). V lokalitách s najvyššími príspevkami z dopravy, ktoré sa vyznačujú prekračujúcimi imisnými limitmi, koncepcia smeruje k zníženiu imisných koncentrácií. V ostatných lokalitách bude zmena vplyvom realizácie koncepcie nevýznamná (nedôjde k zhoršeniu kvality ovzdušia).

V dlhodobom horizonte je cieľom dosiahnuť úroveň znečistenia ovzdušia, ktoré poskytujú účinnú ochranu zdravia ľudí a životného prostredia (Zákon 137/2010 Z.z., o ovzduší). Návrh SRD nespôsobí zvýšenie imisných koncentrácií. Pri zohľadnení očakávaného vývoja emisných faktorov vozidiel, ku ktorému dôjde bez ohľadu na realizáciu koncepcie, významne poklesne podiel dopravy na znečistení ovzdušia, a teda aj expozícii obyvateľov.

Tam, kde je to možné, je cieľom dosiahnuť do roku 2020 národný cieľ - zníženie expozície obyvateľstva Slovenskej republiky suspendovaným časticiam PM_{2,5} (Zákon 137/2010 Z.z., o ovzduší). Realizáciou navrhovaného variantu nedôjde k zhoršeniu podmienok pre dosiahnutie cieľa. Koncepcia v tomto horizonte nepredstavuje významný posun k jeho plneniu.

Zdravie: Cieľom je vytvoriť prostredie, v ktorom občania budú mať zaručené podmienky na podporu, ochranu, rozvoj a prinavrátenie zdravia, bez ohľadu na vek, či sociálnu skupinu (Konceptia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky). Zvýšenie podielu nemotorovej dopravy a zníženie podielu IAD povedie k zníženiu emisií oxidu dusičitého a volatilných organických látok, ktoré sú prekursorami ozónu a aerosólových častíc a tým dôjde k zlepšeniu kvality ovzdušia v meste Košice (hlavne z hľadiska benzo(a)pyrenu a PM_{2,5}) a tým aj ku zlepšeniu prostredia obyvateľov. Implementácia SRD tak môže prispieť k dosiahnutiu cieľa. Cieľom je ďalej minimalizovať riziká vyplývajúce zo životného prostredia a chrániť tak zdravie ľudí, najmä detí, implementovať Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky (Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky). Realizáciou SRD 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. Implementácia SRD tak môže prispieť k dosiahnutiu cieľa.

Znižovanie chorobnosti v dôsledku nedostatočnej fyzickej aktivity (Konceptia Štátnej politiky zdravia Slovenskej republiky). S najväčšou pravdepodobnosťou dôjde k zníženiu inaktivity dospelých i detí, čo je prevencia obezity, respiračných chorôb, kardiovaskulárnych chorôb. Zameranie sa na prevenciu a zníženie respiračných ochorení spôsobených znečisteným vzduchom vo vnútri aj vonku, čím sa prispeje k zníženiu frekvencie výskytu astmatických záchvatov a k životu detí v prostredí s čistým ovzduším. Zameranie na zníženie chorobnosti a úmrtnosti z dôvodu akútnych aj chronických respiračných ochorení u detí a mládeže (Akčný plán Európy pre životné prostredie a zdravie detí (WHO) a Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky). S najväčšou pravdepodobnosťou dôjde k zlepšeniu zdravia, úbytku respiračných ochorení. Podmienkou je monitoring kvality ovzdušia najmä na obsah aerosólových častíc vrátane obsahu kovov. Konceptia SRD je v súlade so stanovenými cieľmi.

Fauna, flóra, krajina: Cieľom je zastaviť zhoršovanie stavu všetkých druhov a biotopov, najmä tých, na ktoré sa vzťahujú právne predpisy EÚ a dosiahnuť výrazné a merateľné zlepšenie ich stavu (Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020). Dopravné stavby sú nevyhnutne spojené so zaberaním biotopov a negatívnymi vplyvmi na biodiverzitu. Čiastkové opatrenia SRD tak môžu byť v rozpore s daným cieľom. Dosiahnuť priaznivý stav osobitne chránených častí prírody z hľadiska ochrany prírody podľa stanovených cieľových stavov (Konceptia ochrany prírody a krajiny 2006–2015) Pri budovaní navrhovanej dopravnej infraštruktúry dôjde k zásahom do chránených území. Čiastkové opatrenia SRD tak môžu byť v rozpore s daným cieľom. Ďalším cieľom je zachovať a vytvárať podmienky pre udržanie ekologickej stability krajiny (Konceptia ochrany prírody a krajiny 2006–2015), Tento cieľ je zameraný predovšetkým na ochranu ÚSES. Konceptia vyvolá zásahy do prvku ÚSES, vo vzťahu k celkovej ekologickej stabilite krajiny ide skôr o mierny vplyv. Čiastkové opatrenia SRD tak môžu byť v rozpore s daným cieľom.

Komentár spracovateľa posudku:

Konštatujem, že obsah podkapitoly 5 je zároveň v súlade s environmentálnymi problémami, identifikovanými v podkapitole 4 a podáva vyčerpávajúci prehľad dopadu SRD na tieto oblasti. V zásade sa konštatuje súlad SRD a opatrení s cieľmi, v niektorých oblastiach.

Konceptia SRD nepredstavuje významný posun k splneniu cieľa, napr. zníženie PM_{2,5}, a taktiež v oblasti s dopadmi na faunu, flóru a krajinu a odporúča sa tejto oblasti venovať vyššiu pozornosť.

Samotný strategický dokument má z hľadiska životného prostredia kladný vplyv na celé územie mesta Košice.

Kapitola IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch na životné prostredie

V správe boli zhodnotené predpokladané pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie. Požiadavky na vstupy a výstupy boli spracované vo fáze návrhu strategického dokumentu. Detailnejšie informácie vstupných a výstupných údajov budú rozpracované pri konkrétnej realizácii projektu, navrhovaných opatrení.

Akčný plán s regionálnym dosahom sleduje ciele zamerané na zlepšenie dopravnej infraštruktúry a z nej vyplývajúce zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva. Predpokladané pozitívne priame a nepriame, synergické a kumulatívne vplyvy výrazne prevyšujú nad negatívnymi vplyvmi. Negatívne vplyvy boli identifikované ako nevýznamné.

Komentár spracovateľa posudku:

Potenciálny vplyv strategického dokumentu môžeme hodnotiť z komplexného hľadiska ako významne pozitívny. Realizácia navrhovaných opatrení nebude mať závažný negatívny vplyv na životné prostredie. Navrhnuté opatrenia budú mať v prevažnej miere pozitívny vplyv na životné prostredie. Na dosiahnutie trvalo-udržateľnej dopravy je potrebné zabezpečiť všetky navrhované opatrenia.

Kapitola V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie

obsahuje všetky odporúčané opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplynúť z realizácie strategického dokumentu.

K jednotlivým opatreniam boli popísané konkrétnejšie navrhované aktivity.

Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na ovzdušie

1. Obmedziť resuspenziu suspendovaných častíc zvýšením početnosti upratovaní komunikácií samozbernými vozmi (min. 2x týždenne), najmä:
 - vo východnej časti mesta medzi ulicami Štefánikova a Gorkého a železničnou traťou,
 - v časti Ťahanovce.

Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na zdravie

Nižšie formulované opatrenia sú zamerané na obdobie implementácie SRD a do istej miery idú nad rámec realizácie dokumentu a týkajú sa širšieho kontextu problematiky ochrany zdravia obyvateľov.

2. Naplniť ciele Smernice ES 49/2002 a vykonať protihlukové opatrenia v miestach, kde ešte nie sú realizované – primárne v územiach kde sa zdržujú senzitívne skupiny obyvateľov (nemocnice, školy, sociálne zariadenia) a kde trvale bývajú občania mesta. Možno odporučiť predsteny zo silného skla, trojité zasklenie okien s klimatizáciou budov a ďalšie opatrenia na zníženie nadmernej expozície hlukom.
3. V prípade, že tieto opatrenia nebudú dostatočne účinné, potrebné je zvážiť obmedzenie rýchlosti pohybu automobilov vo vnútri intravilánu, čo je najjednoduchšie opatrenie pre zmenu hlukovej záťaže.
4. Odporúčame urýchlene dokončiť hlukové mapovanie a spracovať akčný hlukový plán mesta. Hluk je najväčším zdravotným rizikom vychádzajúcich z dopravy, hlavne automobilovej.
5. Možno zvážiť zavedenie systému bezpečnej cesty do školy, realizovaný napr. v Prahe. Deti chodia pešky samy do školy, pretože prechádzanie komunikácie je bezpečné znížením rýchlosti. Rodičia ich tak nemusia do školy voziť autom.
6. Okrem opatrení na podporu pešej dopravy, takisto technickými opatreniami zabezpečiť aby cyklo doprava bola bezpečná a neobmedzovala možnosť bezpečnej chôdze.
7. Umožniť dopravu po meste i osobám znevýhodneným, s fyzickým, neurologickým alebo zmyslovým obmedzením nech už bezbariérovými autobusmi, trolejbusmi a električkami. Bolo by vhodné sa zabývať dopravnou problematikou pre populačné skupiny ohrozené

sociálnym vylúčením – teda starnúcou populáciou a osobami chorými, s obmedzením pohybu a zmyslov, ale taktiež aj deti, ktoré obyčajne rodičia musia voziť do školy.

8. Podporiť bezpečnosť dopravy zvyšovaním informovanosti občanov i vodičov, dopravná výchova je dôležitá hlavne pre deti. Jednak si zvyknú chrániť svoje vlastné zdravie ako účastníci dopravy (cyklisti, chodci), ale taktiež aj ako spolujazdci svojich rodičov, kedy sú schopné správne korigovať chovanie svojich rodičov – vodičov.
9. Čo sa týka povrchu ciest, chodníkov a parkovísk v intraviláne, preferovať stavebné materiály, ktoré odrážajú slnečné lúče počas tropických dní. Ide o prevenciu ďalšieho rozvoja mestských ostrovov tepla, ktoré zhoršujú životné podmienky obyvateľov a najmä u chronicky chorých potom môže dochádzať k zhoršovaniu choroby a aj k úmrtiu.

Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na prírodu a krajinu

Odporúčanie pre úpravu koncepcie

10. Privádzač R2 - Vyšné Opátske by zatiaľ nemal byť realizovaný. K jeho výstavbe môže dôjsť, ak sa v budúcnosti ukáže ako nevyhnutný z dôvodu vyčerpanej kapacity ostatných príjazdov do mesta od V a JV. Táto podmienka bola zapracovaná do vlastného textu koncepcie.
11. Obdobná podmienka platí aj pre prepojenie letiska a ul. Pri prachárni, ktoré by malo byť realizované iba v prípade, že to bude z dopravného hľadiska úplne nevyhnutné. Prednostne bude vybudované napojenie od MÚK pri Pereši. Táto podmienka bola rovnako zahrnutá do koncepcie.
12. Zapracovaním týchto odporúčaní do koncepcie došlo k významnému zníženiu negatívnych vplyvov koncepcie. Ostatné vplyvy je potrebné riešiť predovšetkým pri vlastnej realizácii koncepcie.
13. Odporúčenie pre implementáciu koncepcie.
14. Pri realizácii obchvatu Košickej Novej Vsi v severnej variante dôjde k zásahu do ÚSES. Podľa zákona je v tom prípade potrebné zároveň navrhnúť opatrenia, ktoré prispejú k jeho vytváraniu a udržiavaniu. Vhodné opatrenia je potrebné stanoviť v spolupráci s orgánmi ochrany prírody a ŠOP. To isté platí pre ostatné (aj menšie) zásahy do prvkov ÚSES.
15. Pri budovaní obchvatu Krásnej je potrebné znížiť negatívne vplyvy na štrkovisko výsadbou vhodných druhov stromov a kríkov, ktoré vizuálne aj akusticky cestu zaciolia.
16. Trasu "Lavobrežná" je nutné v areáli Leteckej fakulty viesť čo najviac po existujúcich spevnených plochách, obmedziť rúbanie a prípadne doplniť výsadbou vhodných drevín.
17. Všetky mosty cez vodné toky musia byť riešené tak, aby bola zachovaná kontinuita toku aj brehov a funkcia biokoridorov vymedzených pozdĺž tokov.
18. Novo budované trasy je vhodné doplniť sprievodnou drevinnou vegetáciou. Pre výsadbu mimo intravilán musia byť používané vhodné druhy rastlín - pôvodných stanovišť. V intraviláne je možné používať vo odôvodnených prípadoch aj druhy nepôvodné, ale len neinvazívne.
19. Cyklotrasu pozdĺž Hornádu je potrebné plánovať v súčinnosti s orgánmi ochrany prírody v rámci celkovej premeny rieky a jej brehov, ktorá posilní ako rekreačnú tak aj ekologickú funkciu.
20. Na sídliskách je potrebné najprv zvýšiť počet parkovacích miest lepšou organizáciou parkovania (napr. vyznačenie parkovacích miest pre optimálne využitie plochy), až potom rozširovať parkovisko.
21. Všetky zábery zelene musia byť kompenzované.

Opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov z hľadiska klimatických rizík

22. Pri ďalšom plánovaní dopravných stavieb (v rámci územného plánu alebo na úrovni jednotlivých projektov) zohľadniť skutočnosť, že niektoré návrhy sú situované do územia ohrozeného záplavami Q100, respektíve extrémnym prietokom Q1000. Jedná sa o nasledujúce opatrenia:

Q100:

2. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Alejová
4. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov na hrádzi pozdĺž Hornádu
5. Cyklocestička autobusová stanica
6. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov ul. Jantárová
14. Nové premostenie Hornádu ul. Masarykova
15. Sprevádzkovanie premostenia Hornádu u Aničky
16. Samostatné cyklistické pruhy ul. Južná trieda
21. Ul. Palackého cyklistický pruh a následne Bus pruh

Q1000:

2. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Alejová
4. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov na hrádzi pozdĺž Hornádu
5. Cyklocestička autobusová stanica
6. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov ul. Jantárová
14. Nové premostenie Hornádu ul. Masarykova
15. Sprevádzkovanie premostenia Hornádu pri Aničke
16. Samostatné cyklistické pruhy ul. Južná trieda
21. Ul. Palackého cyklistický pruh a následne Bus pruh
25. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Nad jazerom, sídlisko Krásna
- 3R. Rekreačný okruh Jazero

Komentár spracovateľa posudku:

Vzhľadom na charakter a obsah strategického dokumentu sú navrhované opatrenia dostatočné. Prípadné ďalšie vyvolané opatrenia môžu byť riešené v rámci procesu posudzovania jednotlivých dopravných stavieb.

Kapitola VI. Dôvody pre výber zvažovaných alternatív a popis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti

V rozsahu hodnotenia strategického dokumentu vydaného podľa § 8 zákona Okresným úradom v Košiciach, Odbor starostlivosti o životné prostredie, v ktorom boli definované varianty pre ďalšie hodnotenie – v nich sa konštatuje, že v priebehu spracovania sú uvažované variantné riešenia predovšetkým prostredníctvom rôznych variantov vývoja, pričom v závere procesu bude formulovaný 1 odporúčaný variant. U predmetného strategického dokumentu sa neuvažuje s variantným riešením na úrovni jednotlivých dopravných stavieb (varianty trás, technické riešenie stavieb) s výnimkou tých, keď spôsob realizácie alebo nerealizácie jednotlivých projektov má význam z hľadiska dosiahnutia cieľov strategického dokumentu.

Predkladaný strategický dokument Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice je vypracovaný s niekoľkými variantmi, v správe o hodnotení je hodnotený výsledný variant.

Návrh SRD je nutné posudzovať v dvoch rovinách.

V prvej rovine, SRD vo svojej analytickej a modelovej časti poskytuje komplexné a veľmi detailné podklady pre plánovanie rozvoja dopravy v hlavnej meste SRD - napr. analýzu demografických trendov či prieskum dopravného správania obyvateľstva. Z hľadiska podkladov pre posúdenie SEA predstavujú analytické výstupy SRD výrazne kvalitnejší podklad, ako podobné strategické dokumenty tohto typu.

V druhej rovine, návrhovú časť SRD predstavuje dokument obsahujúci množstvo návrhov – od opatrení koncepčného charakteru (napríklad vytvorenie novej časti mestského úradu pre plánovanie, riadenie, integráciu a rozvoj dopravy, tzv. dopravnej autority) cez širšie organizačno-technické opatrenia (napríklad zmena systému liniek – menej liniek s krátkou dobou medzi spojeniami) až po návrhy konkrétnych infraštruktúrnych projektov (napríklad nová električková trať na sídlisko Ťahanovce). Inak opísané, niektoré projekty sú

charakterizované veľmi všeobecne, to je však v súlade so strategickou úrovňou koncepcie v poriadku, iné sú veľmi konkrétne. Spracovateľ návrh SRD navyše veľmi účinne spolupracoval so spracovateľom SEA, objasnil všetky otázky a poskytol súbor doplnkových podkladov pre posúdenie SEA.

Široký záber koncepcie predstavoval problém z hľadiska prístupu k hodnoteniu. V rámci SEA nie je možné (a ani žiaduce) vyhodnotiť jednotlivé zámery na úrovni EIA. Preto bolo hodnotenie zamerané najmä na celkové možné dopady koncepcie na kľúčové zložky životného prostredia a zdravia obyvateľov s cieľom určiť možné riziká či naopak príležitosti spojené s realizáciou SRD. V rámci hodnotenia boli zohľadnené aj niektoré varianty konkrétnych zámerov (napríklad obchvat Košickej Novej Vsi).

Hlavnou nejasnosťou zostáva otázka, či všetky navrhované opatrenia v SRD budú reálne realizované. Environmentálne vplyvy čiastočnej realizácie SRD – napr. bez navrhnutých proaktívnych opatrení na prenesenie individuálnej automobilovej dopravy na dopravu hromadnú – môžu byť výrazne iné, než naznačuje hodnotenie výsledného navrhnutého variantu. V tejto súvislosti je nutné v prípade budúcich úprav a prípadnej prioritizácie navrhovaných opatrení zabezpečiť opätovné posúdenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

Kapitola VII. Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

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 PM_{2,5} a hlavného prekursora 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.

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

Komentár spracovateľa posudku:

Konštatujem, že vzhľadom na charakter SRD KE je návrh monitoringu v zásade dostatočný, avšak odporúčam, s ohľadom na možné zmeny doplniť monitorovanie hluku.

Kapitola VIII Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie

Návrh SRD KE neobsahuje zámery prekračujúce štátnu hranicu

SR/Poľsko/Maďarsko/Ukrajina a nemá významné cezhraničné vplyvy na životné prostredie.

Komentár spracovateľa posudku:

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu a navrhované opatrenia, nie je predpoklad, že pri realizácii SRD KE by mohlo dôjsť k cezhraničným vplyvom.

Kapitola IX. Netechnické zhrnutie poskytnutých informácií

Netechnické zhrnutie podáva popis hodnoteného SRD, zhrnutie procesu posudzovania vplyvov návrhu SRD KE na životné prostredie a zdravie a definuje hlavné zistenia hlavných vplyvov SRD na P – vplyvy na ovzdušie, vplyvy na ľudské zdravie, vplyvy na faunu, flóru a ich biotop, vplyvy na krajinu, vplyvy na chránené územia a vplyvy z hľadiska klimatických rizík. Upozorňuje na neistoty, vyplývajúce hlavne z prípadnej nerealizácie navrhovaných opatrení, čo by mohlo priniesť výrazne rozdielne environmentálne vplyvy. Odporúča, v prípade budúcich úprav, zabezpečiť opätovné posúdenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

Popis hodnoteného strategického dokumentu

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 Košíc. Dokument SRD sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru, podporu verejnej dopravy a „mäkkých“ režimov a na účinné využitie nových technológií.

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 kraja 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 sociálno-ekonomickým a demografickým vývojom do roku 2045. Konkrétne návrhy SRD sú v Kapitole 3 rozpracované pre jednotlivé dopravné subsystémy.

Veľmi stručne možno zhrnúť, že návrhy SRD sa všeobecne zameriavajú na rozvoj verejnej hromadnej a integrovanej dopravy, riešenie parkovania v podobe parkovacej politiky a návrhu parkovísk P+R a podporujú cyklistickú a pešiu dopravu, s iba limitovaným počtom návrhov na nové komunikačné prepojenia. Väčšina infraštruktúrnych návrhov SRD predpokladá prepájanie a skapacitňovanie liniek verejnej hromadnej dopravy, výstavbu terminálov verejnej dopravy a parkovísk, rozvoj cyklotrás a opatrenia na podporu pešej dopravy.

Zhrnutie procesu posudzovania vplyvov návrhu SRD na životné prostredie a zdravie

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 obstaráť. V priebehu decembra 2014 boli započaté 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.

Hlavné zistenia

Tabuľka nižšie podáva prehľad hlavných vplyvov návrhu SRD na jednotlivé aspekty ochrany životného prostredia, ktoré môžu byť touto koncepciou dotknuté.

Téma životného prostredia a verejného zdravia	Ciele SRD								
	Administratívna reforma	Zabezpečenie lepšieho financovania hromadnej dopravy	Zlepšenie priechodnosti mesta pre chodcov	Rozvoj smerujúci k mestu pre cyklistov	Postupná reforma parkovania	Urobiť z hromadnej dopravy atraktívnu voľbu a súčasť životného štýlu	Ekonomická efektívnosť prevádzky hromadnej dopravy so zameraním na investície	Smerovanie k mestskej doprave priateľské k životnému prostrediu	Dobre riadená bezpečná cestná infraštruktúra
Ovzdušie									
Hluk a vibrácie									
Príroda a krajina									
Vodné pomery									
Geologické pomery									
Odpady									
Kultúrne dedičstvo									
Zdravie obyvateľov									

Významná pozitívna alebo negatívna väzba

Slabá pozitívna alebo negatívna väzba

Na strategickej úrovni nie je pozitívna alebo negatívna väzba

Vplyvy na ovzdušie

Celkovo vedie navrhnutá koncepcia k upokojeniu dopravy v meste, existujú však lokálne rozdiely a extrémny.

V obývaných oblastiach mesta Košice dôjde vplyvom realizácie koncepcie celkovo k zlepšeniu situácie (zníženie imisných príspevkov).

Návrhový scenár prináša z hľadiska najvýznamnejších súčasných problémov v území (prekračovanie hodnôt suspendovaných častíc a pravdepodobné prekračovanie imisného limitu benzo(a)pyrénu) zlepšenie. Odľahčuje imisie predovšetkým centrum mesta. Zvýšenie vplyvov dopravy možno očakávať len lokálne, kompenzovateľne posilnením následných opatrení na znižovanie resuspendovanej prašnosti.

Posudzovaná SRD bude mať na kvalitu ovzdušia v meste Košice pozitívny vplyv a z hľadiska ochrany ovzdušia je prijateľná.

Vplyvy na ľudské zdravie

Rozdiel počtu obyvateľov exponovaných jednotlivým hladinám hluku v dennej dobe bude len veľmi nepatrný. Počet obyvateľov žijúcich v hlukovom pásme do 45 dB (A) v roku 2030 veľmi mierne stúpne, v nasledujúcich hlukových pásmach bude skôr rovnako mierne klesať.

Rozdiely v počte obyvateľov vystavených jednotlivým hodnotám hluku v nočnej dobe v roku 2015 a 2030 sú opäť len nepatrné. Vo všetkých skúmaných hlukových pásmach je počet obyvateľov v roku 2030 mizivo menší než v roku 2015.

Taktiež pri hodnotení intenzity obťažovania obyvateľstva hlukom v nulovej i návrhovej variante boli opäť zistené mizivé rozdiely v rádoch desiatín alebo stotín percent.

Na základe analýz dostupných dát existuje vysoká pravdepodobnosť, že navrhované dopravné opatrenia budú mať na situáciu hlukovej záťaže len obmedzený vplyv a hluková záťaž i cez prevedenie dopravných zmien bude naďalej konštantný.

V prípade realizácie SRD možno v Košiciach predpokladať odklon od individuálneho automobilizmu smerom k mestskej hromadnej doprave a otvorenia možností pre chôdzu a cyklodopravu. Následkom toho s najväčšou pravdepodobnosťou dôjde k zníženiu inaktivity dospelých i detí, čo sa môže pozitívne odraziť na prevencii obezity, respiračných chorôb, kardiovaskulárnym chorôb. Ak ciele a opatrenia v tejto oblasti sa budú naplňať, pribudne aj pohoda a spokojnosť občanov spolu s rozvojom zdravia.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vízia a ciele stratégie sú zamerané na reorganizáciu dopravy a doplnenie infraštruktúry pre pešiu, cyklistickú, hromadnú a individuálnu automobilovú dopravu.

Zníženie individuálnej automobilovej dopravy povedie k zníženiu emisií a tým aj k zlepšovaniu stavu zelene, v niektorých miestach môže vplyvom presunu časti dopravy dôjsť aj k zhoršeniu situácie.

Posudzovaná koncepcia významne neovplyvní migračnú priestupnosť krajiny pre živočíchy. Menšie stavby (cyklotrasy, električkové trate) nebudú mať na migráciu významnejší vplyv. Podmienkou je zachovanie priepustnosti pozdĺž vodných tokov.

Vplyvy na krajinu

Z hľadiska krajinného rázu bude najvýraznejším novým prvkom obchvat Košickej Novej Vsi - severný variant, ktorý prechádza cez územie s prírodným charakterom krajiny. Pomerne významné budú aj ďalšie mosty cez Hornád, najmä prepojenie Masarykova - Prešovská, tie sú však zasadené v území, ktoré je už teraz významne ovplyvnené stavbami.

K fragmentácii krajiny ako celku nedochádza, vplyvy sú skôr lokálne. Dôjde k fragmentácii súvislých lesných porastov na východe mesta (obchvat Košickej Novej Vsi - severný variant).

Vplyvy na chránené územia

Vplyvy koncepcie na chránené územia, vrátane lokalít Natura 2000, sú relatívne malé. Na území CHVÚ Volovské vrchy sú vedené 2 rekreačné cyklotrasy na existujúcich turistických cestách, ktoré sú aj dnes využívané cyklistami. V závislosti na spôsobe prevedenia cyklotrás môže dôjsť k okrajovým zásahom do okolitých porastov, súčasne môže dôjsť k určitému zvýšeniu rušenia. Jedna cyklotrasa prechádza cez okraj CHVÚ Košická kotlina, avšak nebude mať vplyv na predmety ochrany. Iné chránené územia nebudú dotknuté.

Vplyvy z hľadiska klimatických rizík

S ohľadom na charakter koncepcie aj na charakteristiku dotknutého územia bolo ako hlavná téma k podrobnejšiemu hodnoteniu identifikované riziko ohrozenia povodňovými stavmi.

Pri ďalšom plánovaní dopravných stavieb (v rámci územného plánu alebo na úrovni jednotlivých projektov) zohľadniť skutočnosť, že niektoré návrhy sú situované do územia ohrozeného záplavami Q100, respektíve extrémnym prietokom Q1000.

Komentár spracovateľa posudku:

Konštatujem, že vzhľadom na charakter SRD KE je kap. IX spracovaná dostatočne. Obsahuje stručné informácie k SRD – netechnické zhrnutie s upozornením na najvýznamnejšie vplyvy a ich dopady na životné prostredie s upozornením na možné neistoty a z nich plynúce riziká.

Kapitola X Informácia o ekonomickej náročnosti

S ohľadom na rozsah navrhovaných opatrení nie je možné odhadnúť celkovú ekonomickú náročnosť implementácie SRD. Avšak spracovatelia dokumentu SRD vyčíslili finančné prostriedky nutné pre implementáciu niektorých opatrení – najmä tých, ktoré by mali byť realizované prioritne do roku 2020. Stručný prehľad je uvedený nižšie:

•	Cyklistické trasy	- generel	0,5 mil. €
•	Cyklistické trasy	- PD	1 mil. €
•	Cyklistické trasy	- stavba	15 mil. €
•	Štúdia realizovateľnosti integrovaného dopravného systému – ekonomický návrh systému		2 mil. €
•	Systém podpory integrácie verejnej hromadnej dopravy – tarifne informačné zabezpečenie, clearingové centrum		8 mil. €
•	MET (nad rozsah MUzMET)	- stavba	90 mil. €
•	MET 2 (Slanecká, Alejová, Južná)	- PD	3 mil. €
•	MÚK Masarykova – Prešovská	- PD	1 mil. €
•	MET 2 (Slanecká, Alejová, Južná)	- stavba	150 mil. €
•	Nákup električiek		20 mil. €
•	MÚK Masarykova – Prešovská	- stavba	10 mil. €
•	Masarykova – premostenie železnice a Hornádu	- PD	2 mil. €
•	Masarykova – premostenie železnice a Hornádu	- stavba	40 mil. €
•	Dopravná radiaca ústredňa a dynamické riadenie		30 mil. €
•	Zmena organizácie dopravy Štúrova a Hviezdoslavova		1 mil. €
•	Skapacitnenie križovatky Nižné Kapustníky PD + stavba		10 mil. €
•	Mimoúrovňová križovatka Pri prachárni PD + stavba		11 mil. €

Komentár spracovateľa posudku:

Vyjadrujem súhlas so spracovateľom, že taktiež s ohľadom na charakter SRD nie je možné v tomto štádiu definovať presné ekonomické nároky. Detailnejšia informácia o ekonomickej náročnosti strategického dokumentu bude možná až po odsúhlasení SRD KE a jeho jednotlivých častí analýze možností participácie jednotlivých subjektov. Realizácia SRD KE bude vytvárať nároky na spolufinancovanie aj z prostriedkov zo strany mesta Košice, Košického samosprávneho kraja, zo štátneho a verejného rozpočtu a podpory z Operačného programu EÚ.

Celkový komentár spracovateľa posudku k bodu 4a):

Správa z hľadiska úplnosti podáva dostatočný obraz o strategickom dokumente. Poskytuje dostupné informácie o území v rozsahu potrebnom pre posúdenie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie. Celkovo je možné konštatovať, že správa bola predložená kompletne v zmysle požadovaného rozsahu. Boli v nej rešpektované a zapracované požiadavky v zmysle rozsahu hodnotenia strategického dokumentu SRD KE v zmysle § 8 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

4.b) Posúdenie stanovísk podľa §12 zákona

Stanoviská k oznámeniu o strategickom dokumente

Obstarávateľ, mesto Košice, v zmysle § 5 zákona predložil príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie oznámenie o vypracovaní strategického dokumentu, ktoré listom č. OU-KE-OSZP3-2015/016245 rozoslal v zmysle požiadavky § 6 zákona so žiadosťou o zaslanie písomných stanovísk k oznámeniu (spolu 47 subjektov podľa rozdeľovníka).

Príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie boli do 15 dní od zaslania Oznámenia o strategickom dokumente, doručené stanoviská v písomnej alebo elektronickej podobe od týchto dotknutých orgánov a dotknutých obcí:

Mestská časť Dargovských hrdinov (list č. Mu/2015/00670) – nemá pripomienky

OÚ Košice - Odbor starostlivosti o životné prostredie (interný list) – nemá pripomienky

OÚ Košice - Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. Mu/2015/00670) - nemá pripomienky
Železnice Slovenskej republiky (list č. 17321/2015/O420-2) – nemajú pripomienky
MDVaRR SR, Útvár vedúceho hygienika rezortu (list č. 12799/2015/D404-UVHR/22479) – nemá pripomienky za predpokladu akceptovania platnej legislatívy z oblasti ochrany verejného zdravia pri realizácii predmetnej stratégie
Mesto Košice (list č. A/2015/11916-3) – nemá pripomienky
Obec Sady nad Torysou (list č. 354/2015) – nemá námietky
Mestská časť Košice – sever (list č. 2015/00695/ROZ) – nemá námietky
Mestská časť Košice – západ (list č. Mu/2015/00670) – nemá námietky
OÚ Valaliky (list č. 289/1323/OU/2015) – nemá pripomienky
Mestská časť Košice – Barca (list č. 2015/216/665) – nemá pripomienky
OÚ Bočiar (list č. 49/2015/Bo) – nemá pripomienky
Mestská časť Košice – Sídliisko KVP (list č. VDaZP/2014/00876-2/Gul) – nemá námietky
Mestská časť Košice – Staré mesto (list č. -) – nemá námietky

Oznámenie o zverejnení Oznámenia o strategickom dokumente, bez zaslania stanoviska k nemu, zaslali:

OÚ Seňa (list č. 2015/216/665)
Mestská časť Košice – Vyšné Opátske (list č. 180/2015)
Mestská časť Košice – Nad jazerom (list č. 170/1776/2015-Výst.)
Obec Sokol (list č. 256/2015)
Mestská časť Košice – Džungľa (list č. 104/2015)

Ostatní sa k Oznámeniu o strategickom dokumente nevyjadrili.

Komentár spracovateľa posudku:

Stanoviská zaslalo 14 subjektov, ktorí nemali k oznámeniu správe o hodnotení žiadne pripomienky, 5 subjektov sa nevyjadrilo a ostatní nereagovali.

Konštatujem, že k oznámeniu o strategickom dokumente neboli vznesené žiadne zásadné pripomienky.

Stanoviská k rozsahu hodnotenia správy o hodnotení

Príslušný orgán, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KE-OSZP3-2014/016245 zo dňa 19. 05. 2015 určil po prerokovaní s obstarávateľom a rozoslal a zverejnil podľa § 8 zákona rozsah hodnotenia strategického dokumentu.

Príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie boli do 10 dní od zaslania rozsahu hodnotenia strategického dokumentu, doručené stanoviská v písomnej alebo elektronickej podobe od:

Mestská časť Košice – Vyšné Opátske (list č. 259/2015 – nemá pripomienky)

Ostatné dotknuté obce, verejnosť, dotknutý samosprávny kraj, dotknuté orgány ani ďalšie osoby na rozsah správy o hodnotení strategického dokumentu nereagovali.

Komentár spracovateľa posudku:

Konštatujem, že k rozsahu hodnotenia neboli vznesené žiadne zásadné pripomienky.

Stanoviská k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu:

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 ŽP 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 nezpracoval. 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. predĺžené 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 Košice 2013 (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 – Sídliisko 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 zaviazat' investorov kompenzovať nepriaznivé vplyvy ich činnosti na občanov dotknutých lokalít (prašnosť, hlučnosť),
- navrhuje napojenie cyklistických trás z MČ Košice – Sídliisko KVP do rekreačných oblastí: Bukovec, mestský lesopark, ...

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

Obec Sokol' (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.

Komentár spracovateľa posudku:

Stanoviská zaslalo 21 subjektov, z toho 12 nemali k správe o hodnotení žiadne pripomienky. 6 subjektov malo pripomienky – odporúčam sa nimi zaoberať, prehodnotiť a zvážiť možnosť akceptácie a riešenia. V priebehu posudzovania boli spracované požiadavky obstarávateľa, mesta Košice na základe pripomienok JASPERS, ktoré boli spracovateľovi posudku doručené dodatočne pre spracovanie posudku. Ide hlavne o pripomienky k problémom obsiahnutým vo SWOT analýze, ktoré požadujú spracovať detailnejšie. Odporúčam to v plnom rozsahu akceptovať a zapracovať do SRD KE.

Verejné prerokovanie návrhu strategického dokumentu a Správy o hodnotení

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. Kočíš – 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 nenavrhne, dopad stratégie na leteckú dopravu nebude, žiadne opatrenia pri leteckej doprave nebudú.
2. Otázka – p. Petrik – 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 príľahlé MČ.
3. Otázka – p. Labaš – otázky a pripomienky v prílohe č.1 k zápisu.
Odpoveď – p. Kašík - Vaším 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 neinvestujeme z tohto programového obdobia do niečoho, do čoho nevieme ako by to malo vyzerieť. Zavedme 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 priani niekoho iného.

Odpoveď – p. Smutný – Z hľadiska vplyvu na ŽP, tiež sme zvažovali vplyvy hromadnej dopravy a na základe úvodnej analýzy súčasná situácia 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 územiám 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 štatistika 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 najsôr 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 príslušné 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 odporúčenie.
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 vyhladke 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 byť 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. Kašík – 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, zväčšenie obyvateľov spádového územia mesta Moldava nad Bodvou 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 byť 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 vyzerat' doprava v roku 2020, 2030. Malo byť viac stretnutí s dobrovoľníkmi resp. odbornou verejnosťou pri spracovávaní stratégie.

Odpoveď – p. Kašík – Súhlasím, že malo byť 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 byť riešenie, pozdĺžne. Boli navrhnuté rôzne typy parkovania – garáže (nadzemné garáže) atď. 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, čiže 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 taríf 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.

Komentár spracovateľa posudku:

Celkovo bolo vznesených 19 otázok, týkajúcich sa prevažne technickej časti riešenia, vedenia liniek MHD, na ktoré spracovatelia vyčerpávajúco odpovedali. Významnou bola, z hľadiska vplyvu na životné prostredie, otázka zrušenia trolejbusovej dopravy, presnejšie jej neobnovenia. Keďže táto pripomienka bola vznesená aj písomne (časť Stanoviská k správe o hodnotení) odporúčam tento problém prehodnotiť, dôslednejšie analyzovať a zvážiť jeho zapracovanie do SRD KE, resp. v ďalších krokoch.

Verejné pripomienkovanie k strategickému dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice sa ukončilo bez zápisu ďalších zásadných pripomienok.

4.c) Posúdenie úplnosti zistenia kladných a záporných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie vrátane ich vzájomného pôsobenia

Posudzované boli vplyvy, pozitívne aj negatívne, na všetky relevantné zložky životného prostredia. Predpokladané pozitívne vplyvy SRD KE na životné prostredie výrazne prevyšujú nad negatívnymi.

4.d) Posúdenie použitých metód hodnotenia a úplnosti vstupných informácií

Proces hodnotenia metodicky vychádzal zo zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov a jeho príloh. Informácie o území boli získané z dostupných údajov v dostatočnej miere zo strategických a iných dokumentov (kap. 3.4), odborných publikácií, konzultácií a pod. Údajová databáza vstupných informácií ohľadom dopravy mesta Košice a okolia a následne analýzou navrhnuté opatrenia sú veľmi dobre a rozsiahle spracované. Boli relevantným podkladom pre hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

Použitie metód hodnotenia boli zodpovedajúce charakteru a cieľu strategického dokumentu s využitím dostupných informácií.

4.e) Posúdenie variantov riešenia strategického dokumentu

Podľa požiadaviek Rozsahu hodnotenia strategického dokumentu vydaného podľa § 8 zákona Okresným úradom v Košiciach, Odbor starostlivosti o životné prostredie, v ktorom boli definované varianty pre ďalšie hodnotenie – v nich sa konštatuje, že v priebehu spracovania sú uvažované variantné riešenia predovšetkým prostredníctvom rôznych

variantov vývoja, pričom v závere procesu bude formulovaný 1 odporúčaný variant. U predmetného strategického dokumentu sa neuvažuje s variantným riešením na úrovni jednotlivých dopravných stavieb (varianty trás, technické riešenie stavieb) s výnimkou tých, keď spôsob realizácie alebo nerealizácie jednotlivých projektov má význam z hľadiska dosiahnutia cieľov strategického dokumentu. Z hľadiska rozsahu hodnotenia určených variantov bolo požadované, aby správa o hodnotení strategického dokumentu obsahovala primerané rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe 4 zákona. Pre hodnotenie strategického dokumentu sa nestanovuje časový harmonogram, ani žiadne špecifické požiadavky limitujúce časový rozsah hodnotenia resp. predloženia správy o hodnotení.

Príslušný orgán, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie listom č. OU-KE-OSZP3-2014/016245 zo dňa 19. 05. 2015 určil po prerokovaní s obstarávateľom a rozoslal a zverejnil podľa § 8 zákona rozsah hodnotenia strategického dokumentu.

V zmysle § 8 ods. 3 písm. a) zákona sa určuje v správe o hodnotení vplyvu strategického dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice rozpracovať a zhodnotiť určený variant podrobnejšie, okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal a následne nerealizoval).

Každá navrhovaná činnosť, ktorá podlieha zákonu č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, sa bude posudzovať v súlade s týmto zákonom.

Možno skonštatovať, že vyhodnotenie vplyvov je spracované na dobrej úrovni s ohľadom na charakter strategického dokumentu a na navrhované opatrenia. Významné vzájomné väzby negatívnych vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie neboli identifikované. Prevládajú väzby pozitívne.

Nulový variant

Pri nulovom variante by naďalej dochádzalo k zhoršeniu životného prostredia a kvality života a mobility obyvateľov.

Odporúčaný variant

Hodnotený bol jeden výsledný variant - cestná sieť Variant 3 (doplnená cestná sieť, mestský prieťah, obmedzenia prejazdnosti centra), - MHD Variant B (súčasná sieť električkových tratí s prestupnými terminálmi), resp. vo výhlade Variant E (súčasná sieť električkových tratí s prestupnými terminálmi doplnená o ďalšie trate).

V prípade schválenia, dokument koncepčne rieši až do roku 2040 zlepšenie kvality dopravnej infraštruktúry, zvyšuje kvalitu života obyvateľstva mesta v zmysle udržateľnej mobility. Rieši konkrétne návrhy koncepčných a technických riešení a výber navrhovaných opatrení.

4.f) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov strategického dokumentu

Návrh strategického dokumentu odporúča opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli z jeho realizácie vyplývať. Ide najmä o:

1. Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na ovzdušie
2. Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na zdravie
3. Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na prírodu a krajinu
4. Opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov z hľadiska klimatických rizík

Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na ovzdušie

1. Obmedziť resuspenziu suspendovaných častíc zvýšením početnosti upratovaní komunikácií samozbernými vozmi (min. 2x týždenne), najmä:
 - vo východnej časti mesta medzi ulicami Štefánikova a Gorkého a železničnou traťou,
 - v časti Ťahanovce.

Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na zdravie

Nižšie formulované opatrenia sú zamerané na obdobie implementácie SRD a do istej miery idú nad rámec realizácie dokumentu a týkajú sa širšieho kontextu problematiky ochrany zdravia obyvateľov.

2. Naplniť ciele Smernice ES 49/2002 a vykonať protihlukové opatrenia v miestach, kde ešte nie sú realizované – primárne v územiach kde sa zdržujú senzitívne skupiny obyvateľov (nemocnice, školy, sociálne zariadenia) a kde trvale bývajú občania mesta. Možno odporučiť predsteny zo silného skla, trojité zasklenie okien s klimatizáciou budov a ďalšie opatrenia na zníženie nadmernej expozície hlukom.
3. V prípade, že tieto opatrenia nebudú dostatočne účinné, potrebné je zvážiť obmedzenie rýchlosti pohybu automobilov vo vnútri intravilánu, čo je najjednoduchšie opatrenie pre zmenu hlukovej záťaže.
4. Odporúčame urýchlene dokončiť hlukové mapovanie a spracovať akčný hlukový plán mesta. Hluk je najväčším zdravotným rizikom vychádzajúcich z dopravy, hlavne automobilovej.
5. Možno zvážiť zavedenie systému bezpečnej cesty do školy, realizovaný napr. v Prahe. Deti chodia pešky samy do školy, pretože prechádzanie komunikácie je bezpečné znížením rýchlosti. Rodičia ich tak nemusia do školy voziť autom.
6. Okrem opatrení na podporu pešej dopravy, takisto technickými opatreniami zabezpečiť aby cyklo doprava bola bezpečná a neobmedzovala možnosť bezpečnej chôdze.
7. Umožniť dopravu po meste i osobám znevýhodneným, s fyzickým, neurologickým alebo zmyslovým obmedzením nech už bezbariérovými autobusmi, trolejbusmi a električkami. Bolo by vhodné sa zabývať dopravnou problematikou pre populačné skupiny ohrozené sociálnym vylúčením – teda starnúcou populáciou a osobami chorými, s obmedzením pohybu a zmyslov, ale taktiež aj deti, ktoré obyčajne rodičia musia voziť do školy.
8. Podporiť bezpečnosť dopravy zvyšovaním informovanosti občanov i vodičov, dopravná výchova je dôležitá hlavne pre deti. Jednak si zvyknú chrániť svoje vlastné zdravie ako účastníci dopravy (cyklisti, chodci), ale taktiež aj ako spolujazdci svojich rodičov, kedy sú schopné správne korigovať chovanie svojich rodičov – vodičov.
9. Čo sa týka povrchu ciest, chodníkov a parkovísk v intraviláne, preferovať stavebné materiály, ktoré odrážajú slnečné lúče počas tropických dní. Ide o prevenciu ďalšieho rozvoja mestských ostrovov tepla, ktoré zhoršujú životné podmienky obyvateľov a najmä u chronicky chorých potom môže dochádzať k zhoršovaniu choroby a aj k úmrtiu.

Opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na prírodu a krajinu

Odporúčanie pre úpravu koncepcie

10. Privádzač R2 - Vyšné Opátske by zatiaľ nemal byť realizovaný. K jeho výstavbe môže dôjsť, ak sa v budúcnosti ukáže ako nevyhnutný z dôvodu vyčerpanej kapacity ostatných príjazdov do mesta od V a JV. Táto podmienka bola zapracovaná do vlastného textu koncepcie.
11. Obdobná podmienka platí aj pre prepojenie letiska a ul. Pri prachárni, ktoré by malo byť realizované iba v prípade, že to bude z dopravného hľadiska úplne nevyhnutné. Prednostne bude vybudované napojenie od MÚK pri Pereši. Táto podmienka bola rovnako zahrnutá do koncepcie.

Zapracovaním týchto odporúčaní do koncepcie došlo k významnému zníženiu negatívnych vplyvov koncepcie. Ostatné vplyvy je potrebné riešiť predovšetkým pri vlastnej realizácii koncepcie.

Odporúčenie pre implementáciu koncepcie.

12. Pri realizácii obchvatu Košickej Novej Vsi v severnej variante dôjde k zásahu do ÚSES. Podľa zákona je v tom prípade potrebné zároveň navrhnúť opatrenia, ktoré prispejú k jeho vytváraniu a udržiavaniu. Vhodné opatrenia je potrebné stanoviť v spolupráci s orgánmi ochrany prírody a ŠOP. To isté platí pre ostatné (aj menšie) zásahy do prvkov ÚSES.

13. Pri budovaní obchvatu Krásnej je potrebné znížiť negatívne vplyvy na štrkovisko výsadbou vhodných druhov stromov a kríkov, ktoré vizuálne aj akusticky cestu zaclonia.
14. Trasu "Ľavobrežná" je nutné v areáli Leteckej fakulty viesť čo najviac po existujúcich spevnených plochách, obmedziť rúbanie a prípadne doplniť výsadbou vhodných drevín.
15. Všetky mosty cez vodné toky musia byť riešené tak, aby bola zachovaná kontinuita toku aj brehov a funkcia biokoridorov vymedzených pozdĺž tokov.
16. Novo budované trasy je vhodné doplniť sprievodnou drevinnou vegetáciou. Pre výsadbu mimo intravilán musia byť používané vhodné druhy rastlín - pôvodných stanovišť. V intraviláne je možné používať vo odôvodnených prípadoch aj druhy nepôvodné, ale len neinvazívne.
17. Cyklotrasu pozdĺž Hornádu je potrebné plánovať v súčinnosti s orgánmi ochrany prírody v rámci celkovej premeny rieky a jej brehov, ktorá posilní ako rekreačnú tak aj ekologickú funkciu.
18. Na sídliskách je potrebné najprv zvýšiť počet parkovacích miest lepšou organizáciou parkovania (napr. vyznačenie parkovacích miest pre optimálne využitie plochy), až potom rozširovať parkovisko.
19. Všetky zábery zelene musia byť kompenzované.

Opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov z hľadiska klimatických rizík

20. Pri ďalšom plánovaní dopravných stavieb (v rámci územného plánu alebo na úrovni jednotlivých projektov) zohľadniť skutočnosť, že niektoré návrhy sú situované do územia ohrozeného záplavami Q100, respektíve extrémnym prietokom Q1000. Jedná sa o nasledujúce opatrenia:

Q100:

2. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Alejová
4. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov na hrádzi pozdĺž Hornádu
5. Cyklocestička autobusová stanica
6. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov ul. Jantárová
14. Nové premostenie Hornádu ul. Masarykova
15. Spreádzkovanie premostenia Hornádu pri Aničke
16. Samostatné cyklistické pruhy ul. Južná trieda
21. Ul. Palackého cyklistický pruh a následne Bus pruh

Q1000:

2. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Alejová
4. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov na hrádzi pozdĺž Hornádu
5. Cyklocestička autobusová stanica
6. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov ul. Jantárová
14. Nové premostenie Hornádu ul. Masarykova
15. Spreádzkovanie premostenia Hornádu pri Aničke
16. Samostatné cyklistické pruhy ul. Južná trieda
21. Ul. Palackého cyklistický pruh a následne Bus pruh
25. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov Nad jazerom, sídlisko Krásna
- 3R. Rekreačný okruh Jazero

Komentár spracovateľa posudku:

Navrhnuté opatrenia v 4 oblastiach zlepšia kvalitu životného prostredia. Z vyhodnotenia strategického dokumentu SRD KE vyplynulo, že pri jeho implementácii dominujú pozitívne vplyvy na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva.

Záver

Na záver konštatujem, že správa o hodnotení k strategickému dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice je vypracovaná po metodickej i po vecnej stránke v súlade so zákonom č. 24/2006 z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Z hodnotenia predpokladaných vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a z porovnania s nulovým variantom vyplynulo, že navrhovaný strategický dokument je prijateľný z hľadiska celkových vplyvov na životné prostredie (negatívnych aj pozitívnych).

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 sa

o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice s požiadavkou jeho doplnenia v zmysle došlých stanovísk k správe o hodnotení, verejného prerokovania (definované v komentároch posudzovateľa) a pripomienok obstarávateľa, mesta Košice na základe požiadaviek JASPERS (poskytnuté ako doplňujúci podklad k posudku).

Odborný posudok je vypracovaný v 2 vyhotoveniach s počtom strán 31.

Spracovateľ posudku: doc. Ing. Brigita Salaiová, PhD.

Miesto a dátum: Košice, 29. 7. 2016