

**ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
Z POSÚDENIA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU
Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja**

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI

1. Názov

Prešovský samosprávny kraj (ďalej len „obstarávateľ“)

2. Identifikačné číslo

37 870 475

3. Adresa sídla

Námestie mieru 2, 080 01 Prešov

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

[REDAKOVANÉ]

Námestie mieru 2, 080 01 Prešov

Tel: 051/708 11 01, predseda@vucpo.sk

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

1. Názov

Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja

2. Charakter

Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja (ďalej aj „PUM PSK“) je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby Prešovského samosprávneho kraja (ďalej „PSK“) v oblasti dopravnej infraštruktúry pre obdobie 2025, 2030, 2040 a 2050. Predstavuje komplexný strategický dokument, ktorým sa vymedzujú základné strednodobé a dlhodobé ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry, stanovujú sa priority rozvoja a identifikujú sa opatrenia a zdroje na ich dosiahnutie.

3. Hlavné ciele

Cieľom spracovania PUM PSK je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb PSK s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov kraja, vrátane fondov Európskej únie (ďalej EÚ).

Úlohou strategického dokumentu je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja PSK z hľadiska vybavenosti a obslužnosti. PUM PSK rešpektuje princípy plánovania udržateľnej mobility („Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej

republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým EÚ).

Nedeliteľnou súčasťou PUM PSK je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Cieľom PUM PSK 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 PSK.

Dokument sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru, má konkrétne zameranie na podporu verejnej osobnej a nemotorovej dopravy a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.

Prepojili sa aj iné, paralelne prebiehajúce činnosti v oblasti, ako sú výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015, Regionálna integrovaná územná stratégia a tiež schválený Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, schválená Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj s cieľom dosiahnuť synergický efekt.

4. Stručný opis obsahu strategického dokumentu

Strategický dokument PUM PSK sa skladá z piatich základných častí - Zber dát a prieskumy, Dopravné modelovanie, Analýzy, Návrhová časť a Plán implementácie a monitorovania.

Zber dát a prieskumy

V časti Zber dát a prieskumy išlo o vytvorenie obrazu fungovania dopravy na území PSK a trendov vývoja rôznych sektorov dopravy.

Dopravné modelovanie

Súčasťou dokumentu PUM PSK bolo vytvorenie dopravného modelu a jeho využitie pre účely analytickej a návrhovej časti. Tento dokument všeobecne popisuje dopravný model PSK, predstavuje použitý software a dokumentuje vstupy a parametre modelu.

Analytická časť

V analytickej časti boli prevedené nasledovné analýzy:

- Analýza relevantných koncepčných materiálov
- Analýza územia
- Analýza súčasného stavu a trendu vývoja
- Varianty budúceho vývoja
- SWOT analýzy
- Vyhodnotenie analýz

Návrhová časť

Na základe analýzy súčasného stavu a aktuálnych problémov v doprave bola vypracovaná návrhová časť, ktorá sa zameriava na:

- Víziu udržateľnej mobility v PSK
- Definíciu špecifických cieľov pre dosiahnutie udržateľnej mobility PSK
- Návrh opatrení (navrhovaných činností) vedúcich ku zlepšeniu dopravnej situácie v PSK

- Multikriteriálnu analýzu cestnej siete a infraštruktúrnych opatrení (navrhovaných činností), ktoré eliminujú/zmierňujú negatívne vplyvy dopravného systému
- Riešenie dopravného systému v jednotlivých módoch dopravy na území PSK
- Dopravný model výhľadových období
- Vyhodnotenie súhrnu navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) pomocou indikátorov
- Celkový prehľad opatrení (navrhovaných činností) PUM PSK

Hlavným prínosom návrhovej časti je predovšetkým odporúčanie ďalšieho smerovania PSK v oblasti dopravy, dopravných procesov a dopravnej infraštruktúry. Významným prínosom pre ďalší rozvoj PSK je tiež to, že tento dokument navrhuje a zoraďuje poradie dôležitosti infraštruktúrnych opatrení (navrhovaných činností) na cestnej sieti II. a III. triedy podľa merateľných faktorov a z tohto dôvodu dáva do ruky nástroj pre jednoduchšie, opodstatnené a efektívne presadzovanie realizácie navrhovaných projektov vedúcich k zlepšeniu dopravnej situácie PSK.

Plán implementácie a monitorovania PUM

Plán implementácie nadväzuje na návrhovú časť. Ďalej rozširuje navrhnuté opatrenia do dlhodobého programu aktivít, vrátane identifikácie základných postupových krokov týkajúcich sa opatrení (navrhovaných činností), s orientačným načasovaním. Okrem vlastného plánu postupnej realizácie navrhnutých opatrení (navrhovaných činností) sa implementačný plán vysporiadava s vyhodnotením prevádzky, údržby a inštitucionálnych/finančných aspektov poskytovania verejných dopravných služieb s cieľom špecifikovať prevádzkové a údržbové náklady na sieť infraštruktúry a jej udržateľnosť, z hľadiska technického aj finančného.

Dôležitou časťou je návrh monitoringu a vyhodnocovania plnenia jednotlivých opatrení (navrhovaných činností) a ich účinnosti. Preto boli stanovené indikátory pre napĺňanie opatrení (navrhovaných činností), bol navrhnutý mechanizmus hodnotenia a spätnej väzby pre priebežné skvalitňovanie postupného napĺňania cieľov PUM PSK.

5. Vzťah k iným strategickým dokumentom

PUM PSK má vzájomné prepojenie s množstvom dokumentov, nie len na národnej, ale aj na európskej úrovni, ktoré majú vplyv hlavne na dopravný sektor a koncepciu rozvoja dopravnej infraštruktúry.

PUM PSK je zároveň v súlade s platnými strategickými dokumentmi regionálneho rozvoja spracovanými na národnej a regionálnej úrovni, najmä s:

- Koncepciou územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011
- Územným plánom veľkého územného celku Prešovský kraj (ÚPN VÚC PSK)
- Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Národnou stratégiou regionálneho rozvoja SR na obdobie 2014-2020
- Programom hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja 2014-2020

Okrem vyššie uvedených dokumentov boli pri vypracovaní strategického dokumentu brané do úvahy i ďalšie národné a regionálne koncepčné dokumenty z oblasti dopravy, územného rozvoja, ochrany životného prostredia a zdravia.

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

Posudzovanie vplyvu strategického dokumentu zabezpečovalo Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie (ďalej tiež i „príslušný orgán“). Strategický dokument PUM PSK podlieha povinnému hodnoteniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon EIA“).

1. Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Vypracovanie PUM PSK, v prvej fáze bolo zamerané na zozbieranie širokej databázy relevantných podkladov („*Plán udržateľnej mobility PUM PSK – zber údajov a prieskumy*“). V ďalšej časti boli všetky zhromaždené údaje a dáta ďalej vyhodnotené a analyzované („*Regionálny plán udržateľnej mobility PSK – Analýzy*“), a po spracovaní analýz použité v návrhovej časti („*Regionálny plán udržateľnej mobility PSK – Návrhová časť*“), kde boli taktiež zapracované pripomienky vznesené PSK. Dokument bol ďalej rozšírený o „*Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility*“, cieľom ktorého je implementácia PUM PSK.

Ďalším postupným krokom bolo začatie procesu posudzovaniu dopadov navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie. Tento proces je zabezpečovaný v súlade so zákonom EIA.

Práce na posudzovaní strategického dokumentu boli zahájené po vypracovaní PUM PSK – I. etapa (zber údajov, prieskumy, dopravné modelovanie a analýzy).

V marci 2019 bolo ukončené „Oznámenie o strategickom dokumente“, v ktorom boli údaje predovšetkým ohľadom hlavných zložiek životného prostredia, ktoré budú tvoriť základ pre posudzovanie vplyvov strategického dokumentu – ovzdušie, hluk a vibrácie, voda, pôda, príroda a krajina i ľudské zdravie. Boli definované predpokladané požiadavky na vstupy a identifikované problémy pre jednotlivé oblasti životného prostredia vrátane zdravia a navrhnuté environmentálne kritéria, ktoré by mali byť využité pri hodnotení budúcich opatrení (navrhovaných činností) strategického dokumentu. Oznámenie o strategickom dokumente bolo oficiálne zaslané na Okresný úrad Prešov so žiadosťou o začatie procesu SEA. Oznámenie o strategickom dokumente bolo zverejnené na enviroportáli Ministerstva životného prostredia dňa 08.04.2019.

Po obdržaní Návrhovej časti Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja a po vydaní rozsahu hodnotenia strategického dokumentu boli v priebehu júla zahájené práce na Správe o hodnotení strategického dokumentu. Rozsah hodnotenia, ktorý vydal Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie dňa 08.07.2019 pod číslom OU-PO-OSZP1-2019/019407-114/SA, bol zverejnený na enviroportáli Ministerstva životného prostredia dňa 09.07.2019. Správa o hodnotení strategického dokumentu bude po ukončení oficiálne zaslaná na Okresný úrad Prešov, spolu so žiadosťou o zahájenie jej prerokovania.

Správa o hodnotení strategického dokumentu bola zaslaná na Okresný úrad Prešov, spolu so žiadosťou o zahájenie jej prerokovania a zverejnená na enviroportáli MŽP. Dňa 8. 1. 2020 bola úradom oznámená informácia pre verejnosť s možnosťou predkladať stanoviská najneskôr do 21 dní. Zároveň bol zverejnený a určený dátum verejného prerokovania strategického dokumentu dňa 30. 1. 2020.

Po preštudovaní Správy o hodnotení, na základe žiadosti Okresného úradu Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja č. OU-PO-OSZP1- 2020/003444-193 zo dňa 09.04.2020 o doplnení správy o hodnotení strategického dokumentu, ktoré vyplynulo zo stanoviska orgánu

ochrany prírody SR - Ministerstva ŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny č. 2740/2020-6.3 zo dňa 11.03.2020 a Štátnej ochrany prírody SR č. ŠOP SR/157-021/2020 zo dňa 14.02.2020 (viď kapitolu III.6 Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie), bol vypracovaný Doplnok č.1 k Správe o hodnotení PUM PSK, ktorého hlavným cieľom bolo predovšetkým hodnotenie vplyvu strategického dokumentu na chránené územia NATURA 2000, na národné chránené územia a na územný systém ekologickej stability.

Následne bola, k vypracovaniu odborného posudku k strategickému dokumentu PUM PSK, určená odborne spôsobená osoba Ing. [REDAKOVANÉ] PhD., držiteľka osvedčenia o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa § 61 ods. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (číslo autorizácie MŽP SR, č. [REDAKOVANÉ] OHPV, zo dňa 6. 5. 2010).

Tento odborný posudok spolu s návrhom záverečného stanoviska bol odovzdaný Okresnému úradu Prešov, odboru starostlivosti o životné prostredie.

Časový harmonogram

<i>Plán udržateľnej mobility PSK – Zber údajov a prieskumy</i>	<i>november 2018</i>
<i>Plán udržateľnej mobility PSK – Analýzy</i>	<i>jún 2019</i>
<i>Plán udržateľnej mobility PSK – Návrhová časť</i>	<i>december 2019</i>
<i>Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility</i>	<i>december 2019</i>
<i>Oznámenie o strategickom dokumente</i>	<i>marec 2019</i>
<i>Rozsah hodnotenia strategického dokumentu</i>	<i>júl 2019</i>
<i>Správa o hodnotení strategického dokumentu</i>	<i>december 2019</i>
<i>Verejné prerokovanie Správy o hodnotení</i>	<i>január 2020</i>
<i>Vyhotovenie doplnku č.1 k Správe o hodnotení</i>	<i>jún 2020</i>
<i>Odborný posudok k strategickému dokumentu</i>	<i>október 2020</i>
<i>Vydanie záverečného stanoviska</i>	<i>október 2020</i>
<i>Schválenie strategického dokumentu</i>	<i>november 2020</i>

2. Orgán kompetentný na prijatie strategického dokumentu

Zastupiteľstvo Prešovského samosprávneho kraja

3. Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie zastupiteľstva Prešovského samosprávneho kraja

4. Vypracovanie Správy o hodnotení strategického dokumentu

Správu o hodnotení strategického dokumentu vypracovala Ing. arch. [REDAKOVANÉ] autorizovaná architektka, [REDAKOVANÉ]. Správa obsahuje 198 strán textu a dve prílohové časti (Príloha č. 1 – Vyhodnotenie rozsahu hodnotenia, Príloha č. 2 – Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu).

Po preštudovaní Správy o hodnotení na základe žiadosti Okresného úradu Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja č. OU-PO-OSZP1- 2020/003444-193 zo dňa 09.04.2020 o doplnení správy o hodnotení strategického dokumentu, ktoré vyplynulo zo stanoviska orgánu ochrany prírody SR - Ministerstva ŽP SR, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny č. 2740/2020-6.3 zo dňa 11.03.2020 a Štátnej ochrany prírody SR č. ŠOP SR/157-021/2020 zo

dňa 14.02.2020 (viď kapitolu III.6 Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie), bol vypracovaný Doplnok č.1 k Správe o hodnotení PUM PSK, ktorého hlavným cieľom bolo predovšetkým hodnotenie vplyvu strategického dokumentu na chránené územia NATURA 2000, na národné chránené územia a na územný systém ekologickej stability. Doplnok č. 1 bol spracovaný po úprave návrhovej časti strategického dokumentu PUM PSK 06/2020, kde boli upravené, resp. vylúčené niektoré dopravné trasy, nakoľko z hľadiska ochrany prírody a krajiny boli neprijateľné pre ŠOP SR a následne MŽP SR.

5. Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu

Odborný posudok podľa §13 ods. 8. zákona EIA na základe určenia spracovateľa posudku strategického dokumentu PUM PSK príslušným orgánom vypracovala Ing. [REDAKOVANÉ] PhD.. Súčasťou odborného posudku je aj návrh záverečného stanoviska podľa § 13 ods. 9 a § 14 zákona EIA.

Ing. [REDAKOVANÉ] PhD., je zapísaná do zoznamu odborne spôsobilých osôb v zmysle vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako fyzická osoba pod č. [REDAKOVANÉ]/OHPV.

Spracovateľ odborného posudku vypracoval odborný posudok a návrh záverečného stanoviska na základe návrhu strategického dokumentu PUM PSK, predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu, doplnku č.1 k správe o hodnotení, vlastných poznatkov, konzultácií s obstarávateľom a spracovateľom správy o hodnotení, doplnenia potrebných údajov v správe o hodnotení, zo záznamu z verejného prerokovania, doručených písomných stanovísk od účastníkov procesu posudzovania a na základe príslušných právnych predpisov.

Spracovateľ odborného posudku uviedol, že celkovo je možné správu o hodnotení, vrátane doplnku č. 1 k správe o hodnotení a samostatných príloh, hodnotiť ako vyhovujúcu. Je dostatočne výstižná a v zrozumiteľnej forme i pre laickú verejnosť. Samotný text vhodne dopĺňajú tabuľky a obrázky. Niektoré popisné časti sú nadbytočne podrobné, bez využitia získaných údajov vo vyhodnocovacej časti. Vcelku je však správne zameraná na podstatné pôsobenie strategického dokumentu, teda šírenie hluku a emisií z dopravy a pôsobenie týchto vplyvov na verejné zdravie a životné prostredie.

V dokumente je používaný výraz „opatrenie“, ktorý sa používa na označenie jednotlivých plánovaných aktivít, ale i na termín používaný pri posudzovaní – na zníženie vplyvu navrhovaných činností a zámerov. V odbornom posudku a návrhu záverečného stanoviska sú pre odlišenie výrazov (mimo citovaných častí) uvedené k termínu opatrenie, ktoré označuje plánovanú aktivitu do zátvorky výraz „navrhovaná činnosť“ (vzor: *opatrenie (navrhovaná činnosť)*).

V záverečnom hodnotení spracovateľ posudku odporučil prijatie a schválenie strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“ s tým, že relevantné pripomienky a požiadavky vznesené v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, ako aj pri prerokovaní návrhu riešenia PUM PSK, bude potrebné doplniť a zapracovať do konečného návrhu strategického dokumentu PUM PSK.

6. Stanoviská predložené k správe o hodnotení a k návrhu strategického dokumentu a ich vyhodnotenie

Na základe požiadavky príslušného orgánu - Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja boli k návrhu strategického dokumentu PUM PSK a k správe o hodnotení strategického

dokumentu PUM PSK doručené v termínoch podľa § 12 ods. 1 a 2 zákona nasledujúce stanoviská:

1. Okresný úrad Bardejov, Odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OÚ-BJ-OSZP-2020/002657/002/Sor zo dňa 7. 2. 2020

Nemá námietky k predloženej Správe o hodnotení.

2. Okresný úrad Brezno, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OÚ-BR-OCDPK-2020/002461/002/Sor zo dňa 14. 2. 2020

Nemá námietky k predloženej Správe o hodnotení.

3. Okresný úrad Liptovský Mikuláš, Odbor starostlivosti o životné prostredie – úsek štátnej vodnej správy, list č. OÚ-LM-OSZP-2020/001991-02/Ks zo dňa 5. 2. 2020

Súhlasí pri dodržaní všetkých podmienok stanovených v správe.

Upozornenie: V „Správe o hodnotení strategického dokumentu“ sa opakovane chybné uvádza Nitriansky samosprávny hraj (str. 37, 101, 110, 123, 122, 127).

4. Okresný úrad Medzilaborce, odbor starostlivosti o životné, list č. OU-ML-OSZP-2020/000146-002 zo dňa 23. 1. 2020

Nemá pripomienky k Správe o hodnotení ani k návrhu strategického dokumentu.

5. Okresný úrad Poprad, pozemkový a lesný odbor, list č. OU-PP-PLO-2020/003823-002 zo dňa 30. 1. 2020

Nemá z hľadiska ochrany a využívania poľnohospodárskej pôdy pripomienky k Správe o hodnotení ani k návrhu strategického dokumentu.

6. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-PO-OSZP3-2020/014445-02 zo dňa 28. 1. 2020

Nemá z hľadiska odpadov pripomienky.

7. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-PO-OSZP2-020/014925-02 zo dňa 10. 2. 2020

Nemá pripomienky.

Upozorňujeme však na potrebu riešenia zmeny trasy cesty II/558Stakčín – Ulič mimo I. ochranného pásma vodárenského zdroja VN Starina.

Poznámka:

Opatrenie (navrhovaná činnosť): cesta II/558 Stakčín – Ulič bude vzhľadom k prerokovaniu z návrhu strategického dokumentu vylúčené (zrušené). Vybudovanie novej trasy cesty II/558 nie je riešiteľné z dôvodov príliš vysokej investičnej náročnosti silami Prešovského kraja v kontexte iných potrieb cestnej siete v návrhovom horizonte PUM PSK. Je navrhnuté čiastkové riešenie doplnením novej trasy Ruská Volová/Brezovec – Ulič ako cesty III. triedy pre poskytnutie alternatívy. Potreba výhľadového riešenia novej trasy cesty II. triedy nie je nijako spochybnená hoci nová trasa nie je ani v novom Územnom pláne Prešovského kraja.

8. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-PO-OSZP1-2020P01429-003 zo dňa 4. 2. 2020

Strategický dokument rieši návrhy na zlepšenie dopravnej situácie na území PSK. V riešenom území sa nachádzajú lokality NATURA2000, do ktorých niektoré prvky strategického dokumentu i zasahujú. Pri aplikovaní predpokladu, že prvky a tým i celý dokument, môžu mať významný vplyv na lokality NATURA2000, je vydanie záväzného stanoviska v kompetencii MŽP. Na základe vyššie uvedeného odstupuje žiadosť na MŽP.

9. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-PO-OSZ3-2020/014444-02 zo dňa 20. 2. 2020

V zmysle zákona o ovzduší nemá pripomienky.

10. Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-PO-OSZ3-2020/015061-02 zo dňa 18. 2. 2020

Ako príslušný orgán štátnej vodnej správy nemá pripomienky.

11. Okresný úrad Rožňava,, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, list č. OU-RV-OSZP-2020/001820 zo dňa 5. 2. 2020

K predloženej správe nemá žiadne pripomienky a námietky.

12. Okresný úrad Sabinov, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OÚ-SB-OSŽP-2020/000492-02/Ur/ŠVS zo dňa 29. 1. 2020

Z hľadiska ochrany vodných pomerov v predloženej správe o hodnotení požaduje zohľadniť a rešpektovať ustanovenia zákona o vodách, aby nedošlo k ohrozeniu a znečisteniu podzemných, prípadne povrchových vôd a aby nedošlo k poškodeniu záujmu tretích osôb.

13. Okresný úrad Stará Ľubovňa, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-SL-OSZP-2020/001590-002 zo dňa 10. 2. 2020

Z vodohospodárskeho hľadiska nemá pripomienky.

14. Okresný úrad Stropkov, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-SP-OSZP-2020/00787-004 zo dňa 7. 2. 2020

Návrh opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy:

Chýba priame napojenie mesta a okresu Stropkov na rýchlostnú cestu R4. Riešenie vidíme v nasledovnom opatrení:

- *vybudovanie privádzača k R4 do Rakovčička (v trase bývalého modrého variantu R4 od plánovaného obchvatu Stropkova (preložka cesty I/15) cez k-p. Tisinec a Duplín, v krajnom prípade modernizácia cesty I/15 Stropkov – Stročín,*
- *prepojením ciest I/15 a I/73 (R4) Stropkov – Šandal – Radoma, modernizáciou, prípadne preklasifikovaním jestvujúcej cesty III. triedy.*

Poznámka:

Návrhy OÚ Stropkov sa v oblasti cestnej dopravy týkajú rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Nie je v kompetencii Prešovského kraja navrhovať celkom nové trasy, ktoré nie sú v investičných plánoch investorov ani v Územnom pláne PSK, napriek tomu sú také návrhy súčasťou PUM PSK (napríklad doplnenie križovatiek a privádzačov k D1) v prípadoch, kedy ide o veľmi významné potreby kraja ako riešiť vysoké intenzity dopravy na nedostatočne kapacitných cestách a veľmi negatívne dopady na životné prostredie. Problémy cestnej dopravy uvedené v stanovisku OÚ Stropkov neboli po výpočte na dopravnom modeli

identifikované ako zásadné pre dopravu ani životné prostredie, cesta III/3581 je v texte zmienená ako potrebná k rekonštrukcii.

Návrh opatrení v oblasti verejnej osobnej dopravy

Keďže občania okresu Stropkov majú problém s napojením na hromadnú železničnú dopravu, považujeme za potrebné zaviesť takú organizáciu autobusovej dopravy, aby existovali prípoje na vlaky do železničného uzlu Kysak. V súčasnosti je takéto prepojenie prevažne individuálne osobnými autami, čo spôsobuje zvýšené náklady pre občanov ako aj vzájomné kolízie áut a nedostatok parkovacích miest priamo v priestore železničnej stanice Kysak. Riešenie vidíme v nasledovnom:

- *aby sa vyššie uvedená požiadavka premietla do OP29 ohľadom zavedenia novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Stropkova a Svidníka.*

Poznámka:

Vo verejnej doprave je navrhnutá dotovaná linka charakteru rýchleho priameho spojenia spádových centier Stropkov – Prešov – Košice s dojazdom do Košíc po D1, ktorá poskytne aj dostatočnú možnosť napojenia na železničnú dopravu ako v Prešove tak v Košiciach, zachádzanie do Kysaku by zdržalo spoj o 20 minút, čo sa v porovnaní s vysokým dopytom po dochádzke do Košíc neoplatí. Linka tiež funguje ako súčasť rýchlej taktovej dopravy Prešov – Košice. Z Prešova sú k dispozícii železničné prípoje do Kysaku v 30 minútovom takte, ktorá bude koordinovaná s odjazdmi rýchlikov z Kysaku. Komerčná diaľková doprava nie je predmetom PUM KSK s napojením na vlaky na komerčnej báze a aj napojenia na ňu budú vecou dopravcov, ktorí takú službu poskytujú.

Návrh opatrení v oblasti železničnej dopravy

Súčasný stav trasovania verejnej dopravy nedáva možnosť dodržať systém princípu spravodlivosti a solidarity a to rovnakého prístupu občanov k verejnej doprave. Okres Stropkov je jeden z piatich okresov kde sa nenachádza železničná doprava. Mal by na to reagovať aj PUM PSK, v ktorom sa však o tejto problematike vôbec nezmieňuje. Navrhujeme preto aby sa do návrhu opatrení začlenilo opatrenie:

- *začatie prípravy železničného prepojenia Bardejov – Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou.*

Poznámka:

V železničnej doprave tiež nie je v kompetencii kraja navrhovať novú výstavbu železničných tratí, také návrhy sú napriek tomu požadované v obmedzenom rozsahu vo výnimočných prípadoch s vysokým dopytom po železničnej doprave, ako je skapacitnenie trate Prešov – Kysak. Z uskutočnených analýz nevyplýva potreba zavedenie chrbticovej železničnej linky z okresu Stropkov, premávka na podobných regionálnych tratiach s nízkym dopytom bola na Slovensku naopak v minulosti rušená (viď Trebišov – Vranov nad Topľou) a nedarí sa ekonomicky odôvodniť jej znovuzavedenie v porovnaní s lacnejšou obsluhou autobusmi ani v prípadoch, kedy nie sú potrebné významné investície.

Návrh opatrení v oblasti nemotorovej dopravy

03 – Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás

- *navrhujeme prepojenie mesta Stropkov a rekreačného priestoru VN Domaša cyklotrasou, s prepojením na jednotlivé strediská cestovného ruchu,*
- *navrhujeme cyklotrasy v okrese Stropkov, predovšetkým na poľných cestách historických spojnic medzi obcami, ktoré sa nepoužívajú (Veľkrop- Makovce, Soľník – Potôčky, Olšavka-Šemetkovce, Driečna – štátna hranica s PR, Šandal – Baňa, Olšavka – Gribov, atď.).*

Poznámka:

V oblasti cyklistickej dopravy neboli predmetom PUM PSK rekreačné cyklistické trasy, to nespochybňuje ich význam pre podporu turistického ruchu.

15. Okresný úrad Svidník, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-SK-OSZP-2020/00729-002 zo dňa 4. 2. 2020

Väčšina územia okresu Svidník sa nachádza v ekologicky štandardnom priestore v 1. stupni ochrany prírody a krajiny v zmysle zákona OPaK.

Ekologicky významnejšia je severovýchodná časť okresu, kde sa nachádzajú veľkoplošné chránené územie národného významu – CHKO Východné Karpaty, a lokality Natura 2000: ÚEV SKUEV0048 – Dukla a CHVÚ Laborecká vrchovina.

Konštatujeme, že pri konkrétnych projektoch jej potrebné zabezpečiť ich dôsledné posúdenie podľa zákona EIA.

Pri vypracovaní jednotlivých projektov je potrebné rešpektovať záväzné regulatívy platnej ÚPN VUC Prešovského kraja v znení neskorších zmien a doplnkov, vrátane územných plánov miesta a obcí, krajinnoekologické plány, projekty pozemkových úprav, krajinárske štúdie a Regionálny ÚSES okresu Svidník.

Pre zlepšenie kvality ŽP v okrese prioritne podporujeme:

- urýchlene riešiť rýchlostnú cestu R4
- modernizovať cesty II. a III. triedy vrátane mostov
- budovanie cyklotrás na poľných cestách historických spojnic medzi obcami

K SoH nemáme zásadné pripomienky.

16. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, odbor stratégie a rozvoja, list č. 11034/202/C720-MDP/13864 zo dňa 11. 2. 2020

MDV SR má k správe o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK nasledovné pripomienky a požiadavky:

- plán implementácie PUM PSK uvádza štyri jazdné pruhy na každom úseku rýchlostnej cesty R4, čo sa nezhoduje s internými plánmi NDS. Zároveň upozorňujeme, že konfigurácia úseku R4 Prešov — severný obchvat II. etapa ešte nie je definitívne určená z hľadiska trasovania, počtu jazdných pruhov, alebo stavby privádzačov. Vzhľadom na uvedené MDV SR žiada neuvádzať detailné parametre (počty pruhov) a harmonogram realizácie (poradie úsekov) pri projektoch diaľnic a rýchlostných ciest;

Poznámka:

Údaje o parametroch cesty R4 boli uvedené v prípade obchvatu Prešova na základe podrobných výpočtov potvrdzujúcich bezpochybnú potrebu štvorpruhového riešenia obchvatu a v prípade cesty R4 severne od Lipníku na základe silno formulovaného dopytu vedenia kraja, ktorý je podporený aj zisteným a opísaným extrémnym významom cesty R4 pre východ Slovenska.

- k termínom uvedenia do prevádzky jednotlivých koridorových úsekov žiadame uviesť, že ide o indikatívne termíny. Zároveň žiadame doplniť nasledovnú poznámku: „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti od vydania potrebných právoplatných rozhodnutí a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície, a taktiež po zohľadnení možnosti zabezpečenia finančných prostriedkov, potrebných na realizáciu stavby“;

Poznámka:

Berie sa na vedomie, všetky uvedené termíny sú na úrovni strategického plánu bez možnosti skúmania skutočného stavu ich prípravy.

- z celého dokumentu vrátane príloh vypustiť akúkoľvek zmienku o R9 a zároveň akúkoľvek zmienku o prebudovaní ciest I/18 — I/74 na „štandard rýchlostnej cesty“;

Poznámka:

Zmienky o ceste R9 (okrem formulácie skôr uvažovaná cesta R9) budú vypustené ako aj návrh úprav ciest I/18 a I/74 na štandard rýchlostnej cesty

- do PUM PSK zapracovať usporiadanie ciest v Tatranskej Javorine - zámena ciest I/66 a III/3078 v Tatranskej Javorine, ktoré nadobudlo právoplatnosť 20. 06. 2019. Zmena v usporiadaní cestnej siete bola vyvolaná z dôvodu potreby zjednotenia úrovne správcovstva a kategórie ciest spájajúcich sa v hraničnom priestore Tatranská Javorina - Lysá Pol'ana I/66 a DW960 a Podspády — Jurgov III/3078 a DK49 medzi Slovenskou republikou a Poľskou republikou. Usporiadáním cestnej siete (t. j. zámenou týchto ciest) je zabezpečená nadväznosť štátnej cesty na štátnu cestu a ciest v správe regiónov navzájom;

Poznámka:

Bude zapracované formou poznámok, keďže k zmene došlo v priebehu spracovania PUM PSK.

- v rámci schengenského priestoru nepoužívať pojem hraničné priechody s Poľskom, ale cezhraničné prepojenia;

Poznámka:

Bude upravené.

- nepoužívať pojem „nadradená komunikácia/infraštruktúra“;

Poznámka:

Bude upravené okrem citácií iných strategických dokumentov.

- neuvádzať stavebné kategórie pozemných komunikácií, resp. počty pruhov;

Poznámka:

Je uvádzané iba ako odporúčanie s výnimkou vyššie opísaného prípadu cesty R4 a tunelu Branisko.

- vypustiť zmienky o prekategóriizácii/pretriedení ciest, najmä cesty II. triedy II/545 na cestu I. triedy kategória cesty nesúvisí s intenzitou dopravy na nej;

Poznámka:

Bude vypustené.

- prepojenie ciest I/68 a DK87 Mníšek nad Popradom - Piwniczna na ceste I/68 má od 10/2019 zvýšené hmotnostné obmedzenie zo 7,5 t na 12 ton a výhľadovo sa plánuje bez obmedzenia;

Poznámka:

Berie sa na vedomie.

- v OP 2 CD vypustiť informáciu, že celá rýchlostná cesta R4 v roku 2030 bude v štvorpruhu;

Poznámka:

Vysvetlené vyššie.

- nesúhlasíme s takýmto znením OP 3 CD Tunel Branisko a privádzač Levoča — Spišská Nová Ves, textom „bude dobudovaný privádzač I/82 v trase Harichovce — Spišská Nová Ves južný obchvat Smižian — obchvat Spišského Štvrtku — cesta I/18 (D1) ako trojpruhová cesta I. triedy.“ — takáto stavba nie je zaradená v investičných plánoch NDS a

SSC. Na základe uznesenia vlády sa pripravuje len stavba Privádzač D1 Spišská Nová Ves — Levoča, II. etapa s dĺžkou 1 km. Zvyšná trasa pôvodne navrhovaného privádzača môže byť realizovaná len ako preložka cesty II. triedy;

Poznámka:

Košický aj Prešovský kraj trvajú na vyriešení prepojenia Spišskej Novej Vsi na D1 dostatočne kapacitnou cestou vedenou mimo Harichoviec, keďže priame napojenie na D1 značne zvýši dopyt po jazdení po ceste II/533. Navrhnuté riešenie je jednou z možností ako tento problém riešiť, prosté zrušenie diaľničného privádzača uznesením vlády SR je pre obidva kraje neprijateľné.

- OP 6 CD — žiadame vypustiť text „optimálne by bolo presunutie ich správy pod spoločného správcu“ — ide o rozhodnutie, ktoré sa vykonáva na úrovni štátu, preto zmienka v dokumente PUM nemá svoje opodstatnenie;

Poznámka:

Bude vypustené.

- OP 7 CD — vypustiť text „okružná križovatka na I/18 v Levoči“ — Návrh okružnej križovatky musí vychádzať z dopravno-inžinierskych podkladov, územných možností a konkrétnych podmienok v mieste, kde sa okružná križovatka navrhuje. Realizácia okružnej križovatky je vhodná na mieste styku rovnocenných dopravných prúdov. PUM kraja nemá charakter dokumentu, ktorý by mal určovať stavebný typ križovatiek. Vypustiť tiež označenie ciest „I/83“ — táto neexistuje, a „I/82“ — nekončí v Spišskej Novej Vsi — číslovanie ciest a usporiadanie cestnej siete je v gescii ministerstva;

Poznámka:

Okružná križovatka v pri Košickej bráne v Levoči rieši bodovú závalu v mieste troch rovnocenných prúdov so silnými odbočeniami vľavo. Pracovných návrh ciest s číslami I/82 a I/83 vychádza z potrieb riešiť napojenie Spišskej Novej Vsi na D1 a skapacitnenia a preložky dnešnej cesty III/ 536 a bolo prevzaté z PUM Košického kraja.

- OP 21 CD a OP 22 CD — budovanie cezhraničných prepojení medzi Poľskom a Slovenskom sa riadi Medzivládnu dohodou, ktorá s výnimkou spojení Stebnicka Huta (časť Hutisko) — Blechnarka, Veľká Franková — Kacwin, so žiadnym z uvedených neuvažuje. Ostatné uvedené cestné prepojenia môžu zostať len v rovine odporúčaných;

Poznámka

Berie sa na vedomie, počet a štandard navrhnutých cezhraničných spojení bol silno redukovaný.

- na str. 13 a 143 žiadame opraviť nesprávny údaj pri opatreniach obnovy vozidlového parku v mestskej hromadnej doprave nasledovne:
 - OP9 - Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave (2030 2025),
 - OP10 - Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave (2010 2030);

Poznámka:

Správne údaje

- OP9 - Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave (2030),
- OP10 - Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave (2040);
- na str. 132 žiadame v špecifickom ciele 3 opraviť príklady v zátvorke nasledovne: elektrifikácia ~~úpravy~~ železničných tratí a úpravy staníc pre dosiahnutie častejšieho taktu premávky;

Poznámka:

Rešpektované.

- *rešpektovať" stanoviská Železníc Slovenskej republiky a Dopravného úradu, o ktoré ste požiadali priamo.*

Poznámka:

Stanoviská sú rešpektované.

17. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky, sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb, list č. 2784/2020 zo dňa 12. 2. 2020

- *Projekty vychádzajúce z iniciatívy Catching-up pre Prešovský samosprávny kraj budú riešené individuálne v súlade s harmonogramom výziev IROP.*

Poznámka:

Berie sa na vedomie.

- *V kapitole III. časti 5. sa pri odstavci pojednávajúcim o IROP nesprávne uvádza odvolávka na „Nitriansky samosprávny kraj“. Zároveň v tom istom odstavci odporúčame preformulovať znenie vety „Opatrenia definované v Regionálnom pláne udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja vychádzajú z obidvoch uvedených dokumentov“, keďže máme za to, že práve programový dokument IROP by mal byť založený na opatreniach definovaných v Pláne udržateľnej mobility a nie opačne.*

Poznámka:

Akceptuje sa. Nesprávny údaj „Nitriansky samosprávny kraj“ bol v Správe o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK uvedený nedopatrením a chyba bola spozorovaná až po jej zverejnení.

Pripomienka k preformulovaniu vety sa akceptuje.

IROP by mal byť založený na opatreniach definovaných v PUM PSK. V danej súvislosti sa však myslel schválený dokument IROP SR a schválený dokument RIUS PSK.

- *Taktiež v ostatných kapitolách Správy o hodnotení strategického dokumentu navrhujeme opraviť nesprávne uvádzané odvolávky na „Nitriansky samosprávny kraj“, v podkapitole 2.1.3. názov „Krivý kút“ opraviť na znenie „Krivý kút“.*

Poznámka:

Uvedené pripomienky sa akceptujú, preklepy budú opravené. Nesprávny údaj „Nitriansky samosprávny kraj“ bol v SOH strategického dokumentu PUM PSK uvedený nedopatrením a chyba bola spozorovaná až po jej zverejnení. Preklepy však nemajú vplyv na posudzované činnosti v dotknutom území Prešovského samosprávneho kraja.

- *Odporúčame uviesť legendu k mapám dopravných modelov verejnej hromadnej dopravy cestujúcich za 24 hodín.*

Poznámka:

Je uvedené: cestujúcich za 24 hodín, druh dopravy je zrejмый z priebehu úsekov.

- *V súlade so zákonom č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) požadujeme, aby v dokumentoch, vydávaných v procese SEA a v následných dokumentoch boli zahrnuté nasledovné požiadavky:*
- *Pri rozvoji dopravnej infraštruktúry minimalizovať záber lesných pozemkov a preferovať ten variant riešenia, ktorý by mal na lesné pozemky najmenší negatívny vplyv a ktorý prinesie najmenšiu plochu záberu lesných pozemkov.*

Poznámka:

Požiadavka na minimalizáciu záberu lesnej pôdy, vrátane dodržiavania zákona NR SR č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov je uvedená v kapitole V., ods. 1, zarážka 4 na str. 167 a tiež na str. 168.

- *Pri investičných akciách uvedených v predmetných dokumentoch predpokladať s nákladmi na výkup alebo vyvlastnenie stavbami dotknutých lesných pozemkov, ako aj s nákladmi na zabezpečenie prostriedkov na náhrady pre vlastníkov lesných pozemkov za obmedzenie vlastníckeho práva na lesných pozemkoch dotknutých realizáciou stavby v zmysle § 35 zákona.*

Poznámka:

Strategický dokument sa podrobne nezaobera nákladmi na realizáciu jednotlivých opatrení (navrhovaných činností). Požiadavku predpokladaných nákladov na výkup lesných pozemkov bude potrebné zohľadniť v ďalších stupňoch projektových dokumentácii, keď budú upresnené jednotlivé trasy dopravnej infraštruktúry a ich technické riešenie, vrátane dĺžky komunikácie, šírky komunikácie a podobne.

- *Pri plánovaní cyklotrás rešpektovať skutočnosť, že existujúca lesná dopravná sieť je vybudovaná na účel zabezpečenia hospodárenia v lesoch a nie na cyklotrasu a v prípade budovania nových cyklotrás dbať na to, aby sa výstavba a úprava cyklotrás realizovala v takých technických parametroch (v súlade s požiadavkami uvedenými v STN 73 6108 Lesné cesty a iné účelové komunikácie v lese), aby svojou konštrukciou zaručili nosnosť vyžadovanú pre prevádzku lesných mechanizmov na sústreďovanie, prepravovanie a uskladňovanie dreva.*

Poznámka:

Požiadavka bola zohľadnená.

18. Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky, list č. OHŽP/151/51044 zo dňa 21. 2. 2020

So Správou o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“ sa súhlasí.

Zároveň sa požaduje opraviť údaje v predloženej správe o hodnotení vzhľadom na ich neaktuálnosť:

- *Na str. 98,100 slová „ustanovenie zákona NR SR č. 272/1994 Z. z.“ nahradiť slovami „zákon NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov“.*

Poznámka:

Akceptuje sa. Neaktuálne údaje na str. 98, 100 budú podľa požiadavky opravené.

- *Na str. 98 slová „NV SR č. 40/2002 Z. z. „, nahradiť slovami „vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí“.*

Poznámka:

Akceptuje sa.

19. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade, list č. PP 420/2/2020/HŽP/DDM zo dňa 30. 1. 2020

Súhlasí sa s predloženou správou o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“.

Zároveň Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Poprade žiada opraviť údaje v predloženej správe o hodnotení:

- na str. 98, 100 slová „ustanovenia zákona NR SR č. 272/1994 Z. z.“ nahradiť slovami „zákon NR SR č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov“.

Poznámka:

Akceptuje sa.

- na str. 98 slová „NV SR č. 40/2002 Z. z.“ nahradiť slovami „vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí“.

Poznámka:

Akceptuje sa. Požadované údaje na str. 98 budú nahradené novými, aktuálnymi údajmi.

20. Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Starej Ľubovni, list č. RÚVZ/2020/000260/HŽPaZ/54-000859 zo dňa 5. 2. 2020

Postupuje podanie Úradu verejného zdravotníctva SR Bratislava s čiastkovým stanoviskom RÚVZ so sídlom v Starej Ľubovni k priamemu vybaveniu (nemá pripomienky).

21. Krajský pamiatkový úrad Prešov, list č. KPUPO-2020/2440-2/9643/Jur zo dňa 6. 2. 2020

Súhlasí bez pripomienok, keďže v strategickom dokumente sú zahrnuté podmienky ochrany pamiatkového fondu.

22. Obvodný banský úrad v Spišskej Novej Vsi, list č. 102-0135/2020 dňa 12. 2. 2020

Nemá pripomienky a námietky.

23. Dopravný úrad, list č. 6515/2020PROP-003-P/2753a2881 zo dňa 27. 1. 2020

Dopravný úrad, ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ustanovenia § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vzniesol k zaslaniu oznámenia o predmetnom strategickom dokumente listom č. 10698/2019/ROP-002-P/117494 zo dňa 29.04.2019 požiadavku rešpektovať pri návrhu rozvoja dopravného systému, resp. pri návrhu líniových stavieb a dopravných plochách ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení na území Prešovského kraja. Napriek tomu, že v rozsahu hodnotenia strategického dokumentu bola táto požiadavka vyhodnotená ako relevantná (bod 2.2.7 rozsahu hodnotenia), v správe o hodnotení strategického dokumentu o požiadavke rešpektovania ochranných pásiem letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení nie je žiadna zmienka.

Poznámka:

Akceptuje sa. Požiadavka „rešpektovať pri návrhu rozvoja dopravného systému, resp. pri návrhu líniových stavieb a dopravných plochách ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení na území Prešovského kraja“ bude doplnená na str. 168 v kapitole V. odstavca 1. Ako posledná záležitosť: Pri návrhu na realizáciu jednotlivých opatrení je vo všeobecnosti potrebné ...

24. Železnice Slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo, odbor stratégie a zahraničnej spolupráce, list č. 25891/2020/O210-3 zo dňa 10. 2. 2020

- Z analytickej časti strategického dokumentu „PUM PSK“ nie sú zrejmé výstupy z dopravného modelu verejnej osobnej dopravy. Dokument obsahuje iba grafické výstupy z dopravného modelu, chýbajú konkrétne číselné výstupy, na základe ktorých bola navrhovaná organizácia verejnej osobnej dopravy (autobusovej aj železničnej).

Poznámka:

Dopravný model bol odovzdaný v grafických výstupoch aj v kompletnej dátovej forme s možnosťou čítania v programe AIMSUN NEXT alebo voľne širitel'nom prehliadači.

- *Vzhľadom na nejednoznačnosť výstupov z dopravného modelu (vid' pripomienka č. 1), nie je možné posúdiť či jednotlivé návrhy v oblasti železničnej dopravy (hlavne navrhovaný rozsah dopravy na jednotlivých tratiach) sú dimenzované na reálny výhľadový dopyt po železničnej doprave, t. j. či navrhovaný počet vlakov za deň na jednotlivých tratiach je navrhnutý tak, aby vlaky nechodili prázdne, ale boli adekvátne obsadené cestujúcimi. Pre návrh rozsahu dopravy na jednotlivých tratiach by boli potrebné vstupy, ako sú výhľadový počet cestujúcich železničnou dopravou na jednotlivých tratiach (v rokoch 2025, 2030, 2040, 2050), ktorý bude v sebe zahŕňať aj informáciu o počte prevezených cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy a autobusovej dopravy na železničnú dopravu. Ak sa pri návrhoch jednotlivých opatrení uvažovalo s danými vstupmi, tak tieto vstupy nie sú v „PUM PSK“ obsiahnuté.*

Poznámka:

Tieto výpočty presahujú podrobnosť zadania PUM PSK.

- *Z hľadiska strategických zámerov a územného rozvoja ŽSR v „PUM PSK“ chýbajú:*
 - *v smere západ východ severná trasa vysokorýchlostnej trate v trase št. hr. AT/SR — Bratislava — Trenčín — Žilina — Poprad - Košice — Čierna nad Tisou — št. hr. SR/UA,*
 - *nové železničné prepojenie Krompachy — Prešov — (Kysak) pre diaľkovú železničnú dopravu Praha/Bratislava — Žilina — Prešov — Košice bez prestupu v Kysaku smer Prešov,*
 - *nové železničné zastávky na infraštruktúre ŽSR v PSK, okrem iných v katastrálnom území Prešova,*
 - *parkoviská pre osobné automobily pri každej železničnej stanici a pri každej železničnej zastávke, nie iba vo vybraných železničných staniciach a železničných zastávkach,*
 - *elektrifikácia trate rozchodu 1 435 mm Poprad-Tatry — Studený Potok/Kežmarok.*

Poznámka:

V období návrhového horizontu PUM PSK + 30 rokov nie sú zábery na vysokorýchlostnú trať a prepojenie Krompachy - Prešov reálne.

Návrh P+R obsahuje všetky potrebné zastávky, kde je zriadené potrebné a fyzicky možné Trať Poprad - Studený Potok je navrhnutá k elektrifikácii, ale pre rozchod 1000 m v súlade s koncepciou preferovanou Úradom PSK a s cieľom zlepšiť dostupnosť Vysokých Tatier z okresu Kežmarok.

- *V „PUM PSK“ v návrhu opatrení v oblasti železničnej dopravy OP6 Prebudovanie trate Studený Potok — Tatranská Lomnica z rozchodu 1 435 mm na rozchod 1 000 mm nie je v súlade so strategickými zámermi a s územným rozvojom ZSR. Navrhovaným opatrením by sa skrátila dĺžka tratí normálneho rozchodu na sieti ŽSR a nebola by možná obsluha dopravne Tatranská Lomnica vlakmi normálneho rozchodu premávajúcimi na sieti ŽSR.*

Poznámka:

Tento návrh vychádzal z priorit odboru dopravy Úradu PSK pre prevádzkovanie integrovaného dopravného systému IDS Východ a požiadaviek na zlepšenie dostupnosti Vysokých Tatier z okresu Kežmarok.

- *V návrhovej časti „PUM PSK“ návrh nezastavovania všetkých osobných vlakov na vybraných železničných zastávkach zvlášť umiestnených v intravilánoch obcí nie je v súlade so strategickými zámermi a územným rozvojom ŽSR. V prípade neobsluhovania železničnej zastávky všetkými vlakmi osobnej dopravy, by sa takáto železničná zastávka mala trvale zrušiť bez náhrady a nie ponechať bez obsluhy osobnými vlakmi.*

Poznámka:

Nezastavovanie je navrhnuté v prípadoch, kedy je to nutné pre spoluprácu prímestskej autobusovej a železničnej dopravy v rámci IDS Východ. Potreba rušenia zastávok sa berie na vedomie, ale nie je to v kompetencii kraja.

- *Medzi strategické zábery železníc Slovenskej republiky v oblasti Prešovského samosprávneho kraja patrí predovšetkým pokračovanie modernizácie V. koridoru od Žiliny smerom na východ, ktorý je súčasťou siete TEN-T CORE (hlavnej siete) a taktiež modernizácia železničnej trate Kysak — Prešov — Plaveč — št. hr. SK/PL, ktorá je súčasťou siete TEN-T COMPREHENSIVE. (doplnkovej siete) Vyššie uvedené strategické zábery vychádzajú z Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013, kde je definovaný cieľový stav železničnej infraštruktúry do roku 2030 v prípade hlavnej siete a do roku 2050 v prípade doplnkovej siete.*

Poznámka:

Modernizácia železničnej trate v úseku Štrba - Vydrník je súčasťou navrhnutých opatrení (navrhovaných činností) v zhode s informáciami od odboru stratégie ŽSR. Je navrhnuté aj skapacitnenie trate Kysak – Prešov.

25. Štátna ochrana prírody slovenskej republiky, list č. ŠOP SR/157-022/2020 zo dňa 14. 2. 2020

Predložená SOH má štruktúru identickú s prílohou č.4 zákona EIA, ale obsah je z hľadiska ochrany prírody a krajiny formálny. Možno to ilustrovať textom v kap. 1.1.8.3., kde sa charakteristika biotopov európskeho a národného zoznamu nesústreďuje na Prešovský kraj ale na celé Slovensko.

Poznámka:

Akceptuje sa. Vysporiadané v Doplnku č. 1 SOH.

- *V rámci prehľadu chránených území evidovaných v Prešovskom kraji kap. 2.1.1) absentuje súkromná prírodná rezervácia Vlčia (okres Sabinov) a obecné chránené územie mesta Veľký Šariš (okres Prešov).*

Poznámka:

Akceptuje sa. Údaje budú doplnené podľa požiadavky.

- *V kap. 4.9.1 sú vplyvy na prírodu a krajinu vyhodnotené ako „0“ a „–“, bez uvedenia vysvetlenia použitých značiek.*

Poznámka:

Akceptuje sa v Doplnku č. 1 SOH

- *Výraz opatrenia sa používa ako prvok dopravnej infraštruktúry, ale aj ako zmierňujúce opatrenie vyplývajúce zo zákona EIA.*

Poznámka:

Berie sa na vedomie. Dvojsmyselnosť výrazu „opatrenie“ vyplýva jednak z posudzovaného dokumentu a jednak zo zákona o posudzovaní.

- *Absentuje grafické zobrazenie súčasných a navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry. Územný priemer navrhovaných aktivít nie je v SoH predložený, teda nemožno ani identifikovať a kvalifikovať pravdepodobné vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny.*

Poznámka:

Akceptuje sa. Vysporiadané v Doplnku č. 1 SOH.

- *Uvádzané vplyvy sú všeobecné a prakticky absentujú vplyvy na záujmy ochrany prírody. SoH sa nezaobrá ani konkrétnymi zásahmi do chránených území ani vplyvmi na tieto územia. Strategický dokument v hodnotení vplyvov odkazuje až na úroveň konkrétnych riešených projektov niekedy v budúcnosti.*

Poznámka:

Akceptuje sa. V Doplnku č. 1 SOH boli bližšie popísané vplyvy z hľadiska ochrany prírody – chránené územia európskeho a národného významu, prvky ÚSES. Detailnejšie posúdenie môže byť vykonané až po upresnení jednotlivých trás dopravnej infraštruktúry.

- *V kapitole IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch je hneď v úvode uvedený očakávaný celkovo pozitívny vplyv na ŽP a žiadne výrazné negatívne vplyvy. Toto hodnotenie sa opakuje aj pri návrhoch, ktoré priamo zasahujú do chránených území. Podotýkame, že cesty, ktoré križujú vodný tok nad chráneným územím, ovplyvnia kvalitu vody v smere toku a často aj predmety ochrany.*

Poznámka:

Akceptuje sa. V Doplnku č. 1 SOH boli predpokladané vplyvy podrobnejšie popísané a v návrhovej časti budú niektoré opatrenia zrušené (vylúčené). Dopravné stavby predstavujú pozitívne i negatívne vplyvy na životné prostredia a zdravie obyvateľstva. Úlohou projektanta je však umiestniť stavbu v území tak, aby boli negatívne vplyvy čo najmenšie a v prípade potreby navrhnuť aj technické opatrenia na ich elimináciu (napr. pri cestách križujúcich vodný tok venovať pozornosť odvodneniu komunikácie tak, aby sa zabránilo znečisteniu vodného toku a následne k zhoršenou podmienok pre vodných živočíchov, v prípade križovania komunikácie s migračnou trasou živočíchov zabezpečiť ekodukty a podobne). Obzvlášť je potrebné navrhovať takého riešenia v území, ktoré patrí medzi chránené územia. Keďže novo navrhované dopravné stavby v strategickom dokumente predstavujú preložky ciest mimo obytné územia a nové prepojenia skracujúce pôvodné trasy a zabezpečujúce prepojenia obytných území, budú mať z tohto pohľadu pozitívny vplyv na životné prostredie, napr. zníženie hluku a prachu v obytných územiach, zníženie nehodovosti a podobne). Nakoľko sa jedná o strategický dokument, situovanie jednotlivých opatrení – nových komunikácií bude predmetom následných podrobnejších dokumentácií, kde v procese EIA budú podrobnejšie hodnotené a vyhodnotené alternatívy ich trasovania. Jedným z hlavných strategických cieľov PUM PSK je „Ekologicky udržateľný dopravný systém kraja“.

- *Vplyvy nových dopravných prvkov na migráciu živočíchov je určite značný. Sú uvedené len všeobecné opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných negatívnych vplyvov, ktorých dôsledné uplatňovanie pri realizácii strategického dokumentu má zabezpečiť, že jeho realizácia nebude mať negatívny vplyv na ŽP. Dodržiavanie platnej legislatívy nemožno pokladať za takéto opatrenia a mnohokrát nestačí ani na elimináciu vplyvov.*

Poznámka:

Je známe, že nové dopravné prvky majú vplyv na migráciu živočíchov a preto je potrebné túto skutočnosť brať na vedomie. V Doplnku č. 1 SOH boli tieto vplyvy bližšie špecifikované a boli doplnené aj niektoré konkrétne opatrenia. Pre detailnejšie posúdenie je však potrebné vedieť presnejšiu trasu ciest a zmapovať pohyb, resp. vedieť migračné trasy živočíchov.

V rámci špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia boli stanovené nasledovné požiadavky týkajúce sa ochrany prírody a krajiny:

- 2.2.1. *V príslušných kapitolách SoH sa primerane zaoberať predpokladanými vplyvmi a ich hodnotením na:*
 - *zásahy do chránených území národnej sústavy,*
 - *narušenie migračných trás,*
 - *kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami*
 - *zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability*
- 2.2.2 *Primerane miere úrovni strategického dokumentu zaoberať sa v SoH posúdením na územia NATURA 2000 a to buď priamo v texte alebo samostatnou prílohou*
- 2.2.3 *Vypracovať návrh opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov na záujmy ochrany prírody, najmä na migráciu živočíchov.*

Uvedené špecifické požiadavky neboli splnené, nebolo vypracované primerané posúdenia na Natura 2000. Vplyvy na chránené územia národnej a európskej sústavy, narušenie migračných trás, ako aj zásahy do prvkov ÚSES sú vyhodnotené len všeobecne a pre všetky návrhy takmer identicky.

V SoH sú identifikované len vplyvy, ktoré sú hodnotené podľa charakterových skupín, pričom uvádzané aktivity sú iba ukázkové a nemajú záväzný charakter.

Zdôrazňuje sa, že návrhy nemajú výrazne negatívny vplyv na jednotlivé zložky ŽP a počas prevádzky možno očakávať pozitívne vplyvy na životné prostredie, s čím nie je možné súhlasiť. Taktiež nie sú navrhnuté opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov na záujmy ochrany prírody, najmä na migráciu živočíchov. Opatrenia sa zúžili na konštatovanie, že stavby nesmú byť realizované v rozpore s funkciou biokoridorov, ktoré križujú. Podotýkame, že biokoridory nie sú vždy totožné s migračnými trasami živočíchov.

Poznámka:

Akceptuje sa. Vysporiadané v Doplnku č. 1 SOH.

Predložená SoH neumožňuje vypracovať relevantné odborné stanovisko a pokladáme za potrebné ju dopracovať predovšetkým o nesplnené špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia. Strategický dokument tiež pokladáme za potrebné dopracovať tak, aby bol dostatočným podkladom pre SoH a pre hodnotenie vplyvov. Predovšetkým odporúčame nezasahovať projektmi do chránených území. Činnosti, ktorú môžu mať negatívny vplyv na záujmy ochrany prírody odporúčame konzultovať, resp. požiadať o spoluprácu ŠOP SR a jej organizačné zložky.

K niektorým návrhom nie je možné relevantne sa vyjadriť, nakoľko absentuje podrobnejší opis a grafické zobrazenie. Tieto môžu byť v rozpore so záujmami ochrany prírody a krajiny. Konkrétne návrhy odporúčame umiestňovať mimo chránených území a zohľadňovať aj ostatné záujmy ochrany prírody a krajiny.

Poznámka:

Na základe všetkých uvedených skutočností bol spracovaný Doplnok č. 1 k Správe o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“, pričom bola upravená aj Návrhová časť strategického dokumentu PUM PSK.

Požadujeme vylúčiť nasledovné::

- *Parkoviská a parkovacie domy typu P+R v Tatranskom národnom parku (na území Mesta Vysoké Tatry na Štrbskom plese). Záchytné parkoviská je potrebné riešiť v mieste hlavných nástupných bodov na hromadnú dopravu;*

Poznámka:

OP 48 VOD bude namiesto:

„Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v Meste Vysoké Tatry“

Nazvané:

„Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v oblasti Vysokých Tatier“

Formulácia opatrenia bude upravená: Zriadením parkovísk alebo parkovacích domov typu P+R pri vhodných zastávkach verejnej dopravy spolu s riešením rozvozu klientov do hotelov a penziónov (čo možno vykonávať ekologickými druhmi dopravy) možno obmedziť počet ciest individuálnou automobilovou dopravou v rámci oblasti Vysokých Tatier a znížiť tak tlak na parkovacie miesta. Umiestnenie parkovísk bude riešené takým spôsobom, aby nekolidovalo s ochranou prírody.

Zmienka o parkovacom dome pri Starom Smokovci (str. 165 Návrhovej časti) nie je návrhom PUM PSK, je to len citovaný zámer mesta Vysoké Tatry.

- *138. komunikácie cez bývalý vojenský obvod v Levočských vrchoch, III/3100 Levočská Dolina – Zálubica (2030);*

Poznámka:

Spojenie bude odstránené.

- *144.III/3129 – III/3142 Veľký Sulín – Kremná (2030);*

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- *146. III/3109 Osturňa – Ždiar (2030);*

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- *150. Sulín – Hraničné (2030);*

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- *152. III/3142 Sulín – Kremná (2030);*

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- *160. Kožuchovce – Miroľa (2050);*

Poznámka:

Bude odstránené.

- *168. hraničný priechod Legnava – Muszyna (2050);*

Poznámka:

Bude navrhnuté vybudovať prepojenie pre cyklistov v trase a parametroch umožňujúcich aj premávku miestnej automobilovej dopravy do 3,5 tony,

- 169. hraničný priechod Lesnica – Szcawnica (povolenie prevádzky motorových vozidiel) (2050);

Poznámka:

Bude odstránené.

- 172. prechody do Poľska Hutisko, Veľká Franková, Osturňa (2050);

Poznámka:

Priechody Veľká Franková a Osturňa budú odstránené, priechod Hutisko bude odporúčaný na realizáciu s obmedzením pre automobily do 3.5 tony po podrobnom posúdení vplyvov stavby na životné prostredie.

- 173. III/3148 Lesnica – Szcawnica (2050);

Poznámka:

Bude odstránené.

Zároveň požadujeme upraviť nasledovné návrhy strategického dokumentu:

- 108. II/558 Stakčín – Ulič, riešenie cesty pozdĺž hrádze vodárenskej nádrže Starina (2030): požadujeme zmeniť trasu mimo NP Poloniny;

Poznámka:

Vzhľadom na stav ciest v Prešovskom kraji nie je v investičných možnostiach kraja riešiť nákladnú preložku cesty II. triedy do roku 2050.

- 167. Ulič – Ruská Volová: odporúčame presunúť do kategórie ciest II. triedy;

Poznámka:

Spojenie je navrhnuté ako úprava na najnižšiu kategóriu cesty III. triedy, bude doplnená nutnosť riešiť trasu vzhľadom na kolíziu s územím NP Poloniny, napr. cez Brezovec. Možná je neskoršia úprava na cestu II. triedy a náhrada cesty II/558, to ale nie je v investičných možnostiach kraja a nebude možné ju realizovať do roku 2050.

- 170. hraničný priechod Ruské sedlo (Poľsko): požadujeme len pre pešiu turistiku a cyklistickú dopravu;

Poznámka:

Navrhuje sa ponechať len pre cyklistickú premávku.

- 171. hraničný priechod Osadné – Balnica (Poľsko): požadujeme len pre pešiu turistiku;

Poznámka:

Navrhuje sa ponechať len pre cyklistickú premávku.

- 121. hraničný priechod II/556 Ulič – Zabrid' (Ukrajina): požadujeme len pre peších a cyklistov; a ponechať súčasnú trasu a kategóriu ciest v prípadoch:

Poznámka:

Ulič – Zabrid' – nové prepojenie bude navrhnuté ako miestne spojenie pre vozidlá do 3,5 tony v triede III. (najnižšia kategória cesty III. triedy. Bude upravené – uvedené ako spojenie pre cyklistov v horizonte 2030 vybudované s budúcou možnosťou povolenia vjazdu automobilov do 3,5 tony k roku 2050.

- 135. III/3183 Olejníkov, časť Majdan – Livov, požadujeme obnoviť cestu (rekonštruovať) bez zmeny jej trasy;

Poznámka:

Bude ponechaná súčasná trasa bez zmeny trasy (bude doplnená poznámka).

- 164. prepojenie cez pásмо Štátnych lesov SR Vranov n/T – ZámutoV – Zlatá Baňa – Prešov; požadujeme ponechať v kategórii „účelová lesná cesta“ s minimálnymi úpravami;

Poznámka:

Bude odstránené.

- 166. úsek cesty ZámutoV – Červenica riešiť požadujeme ponechať v kategórii „účelová lesná cesta“ s minimálnymi úpravami.

Poznámka:

Bude odstránené.

26. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa národného parku Nízke Tatry, list č. NAPANT/86-002/2020 zo dňa 6.2.2020

Dotknuté je celé územie PSK, z hľadiska územnej pôsobnosti NAPANT sa jedná o východnú časť územia NAPANT, najmä k.ú. Liptovská Teplička a Vernár. Vzhľadom na kumulatívne vplyvy sa uvažuje s presahom do Banskobystrického kraja (k.ú. Telgárt, Šumiac, Pohorelá, Hel'pa) a Žilinského kraja (k.ú. Hybe, Východná, Važec).

Poznámka:

Berie sa na vedomie.

Nepriamo dotknuté sú vlastné územia a OP NAPANT (2. a 3. stupeň územnej ochrany), územia národnej siete, resp. siete NATURA 2000 (s 2. až 5. stupňa územnej ochrany v zmysle platnej legislatívy a vyhlasovacích predpisov) Návrh riešenia: pozn. popisné časti sú citácie

Poznámka:

Berie sa na vedomie.

Celkovo sú opatrenia kvantitatívne aj kvalitatívne v prevažnej miere zamerané do oblasti ciest a cestnej dopravy. Čo v praxi znamená, že sa konzervatívne predpokladá kontinuálny nárast automobilovej dopravy. Jej znižovanie je priamo deklarované v opatrení OP48 - Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v meste Vysoké Tatry (2030) a v systémových opatreniach verejnej osobnej dopravy, či už železničnej, alebo autobusovej. V nepomere k tomu sú navrhované opatrenia v oblasti nemotorovej dopravy, hlavne cyklistickej.

Poznámka:

Návrhová časť strategického dokumentu je zameraná na zlepšenie a dobudovanie cestnej, železničnej i nemotorovej infraštruktúry. Jedným z cieľov je zatriktívnenie verejnej osobnej dopravy, v dôsledku čoho sa očakáva znižovanie individuálnej automobilovej dopravy nie len v meste Vysoké Tatry. V oblasti nemotorovej dopravy sú opatrenia zamerané na hlavné cyklistické trasy, pričom sa podporuje aj prepojenie cyklotrasami jednotlivých miest a obcí.

V rámci správy o hodnotení sú vyhodnotené len v kap. 4.9.1. HODNOTENIE KONKRÉTNÝCH OPATRENÍ — CESTY A CESTNÁ DOPRAVA opatrenia v oblasti ciest a cestnej dopravy, čo je v rozpore s úlohou dokumentácie vyhodnotiť celkové vplyvy — vid' kap. 4.10. CELKOVÉ ZHODNOTENIE PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV. V tabuľkovom prehľade na str. 162-166 sú pritom zhrnuté čiastkové vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, avšak bez zohľadnenia váhy jednotlivých vplyvov, či rozčlenenia na „závažnosť“ konkrétnych opatrení (napr. diaľnice verZus cesty III. triedy).

Poznámka:

V kap. 4.9. sú vyhodnotené všetky navrhované opatrenia (v oblasti ciest a cestnej dopravy, v oblasti verejnej osobnej dopravy, v oblasti železničnej dopravy, v oblasti nemotorovej dopravy ako aj ostatných navrhovaných opatrení), ktoré majú charakter infraštruktúry

(výstavba, rekonštrukcia, modernizácia ...) alebo systémový (napr. organizačné, inštitucionálne opatrenia a pod.) V kapitole 4.9.1. sú podrobnejšie hodnotené konkrétne opatrenia v oblasti ciest a cestnej dopravy, nakoľko v tejto oblasti má prevažná časť opatrení (navrhovaných činností) infraštruktúrny charakter, kde je predpoklad vplyvov na jednotlivé zložky ŽP. Už samotné opatrenia sú rozdelené podľa jednotlivých kategórií ciest (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy), ktoré z hľadiska svojej kategorizácie predstavujú, resp. predpokladajú významnosť jednotlivých vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva jednak pri ich realizácii a následne i pri ich budúcej prevádzke.

Stálo by zrejme za pokus, porovnať predložený dokument s obdobným dokumentom vypracovaným pre Nitriansky samosprávny kraj (od rovnakého spracovateľa), keď na strane 127 ostala neopravená formulácia „Regionálny plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja musí byť v súlade so zákonom...”

Poznámka:

Berie sa na vedomie. Preklepy nemajú vplyv na popis predmetného územia PSK a posudzovanie jednotlivých opatrení (navrhovaných činností), nakoľko tie sú výhradne prevzaté z PUM PSK a posudzované sú výlučne s ohľadom na územie Prešovského kraja. Je logické, že pri niektorých všeobecných popisoch, vrátane štruktúry SoH spracovateľka SoH vychádzala zo Správy o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja“, nakoľko je autorka aj tohto dokumentu a bol vypracovaný ešte pred Správou o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“.

V rámci Oznámenia o strategickom dokumente Správa NAPANT predložila pripomienky, z ktorých nasledujúce neboli podľa nášho názoru zodpovedajúcim spôsobom zohľadnené:

- *Máme za to, že cieľom strategického dokumentu by nemalo byť získanie podkladov, ale priamo konkrétne neinvestičné a investičné zámery, ktorých realizáciou vznikne efektívny a udržateľný dopravný systém. Takto postavený strategický dokument by zároveň obsahoval aj merateľné vplyvy pre posúdenie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. — správa o hodnotení neobsahuje posúdenie merateľných vplyvov; správa o hodnotení sa odvoláva na skutočnosť, že jednotlivé konkrétne plány a zámery stavieb, vrátane stavieb technického vybavenia riešeného územia, budú podliehať procesu hodnotenia*

Poznámka:

V posudzovanom strategickom dokumente PUM PSK sú v Návrhovej časti na základe získaných údajov z Analytickej časti (podklady, vlastné prieskumy a analýzy, modelové situácie, vyhodnotenie iných schválených relevantných dokumentov) uvedené konkrétne opatrenia podľa jednotlivých oblastí dopravnej infraštruktúry, formulované sú špecifické ciele, vrátane uvedenia merateľných parametrov, ktoré boli prenesené aj do Správy o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK, kde boli v kapitole VII. z hľadiska napĺňania špecifických cieľov a monitorovania implementácie navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) zaradené aj ďalšie indikátory.

- *Spracovanie PUM PSK musí byť koordinované s regionálnou územnoplánovacou dokumentáciou, t.j. ÚPN PSK a rešpektovať ÚSES jednotlivých stupňov - správa o hodnotení neobsahuje posúdenie súladu s ďalšími strategickými dokumentmi '*

Poznámka:

Jedným z hlavných východiskových dokumentov pri spracovaní strategického dokumentu PUM PSK bola platná územnoplánovacia dokumentácia: KURS 2001 v znení KURS 2011 a ÚPN PSK v znení neskorších zmien a doplnkov, vrátane ÚPN susedných regiónov (ŽSK,

BBSK, KSK) a cezhraničných regiónov (ÚPN Malopoľského a Podkarpatského vojvodstva, Zakarpatská oblasť Ukrajiny). Podkladom boli aj schválené a platné územné plány jednotlivých miest a obcí. Podrobný popis a východiská z týchto dokumentov sú podrobne uvedené v Analytickej časti strategického dokumentu PUM PSK a preto sú v SoH dokumentu uvedené v kapitole II. Základné údaje o strategickom dokumente v bode 6.3. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

V SoH sa pri opise posudzovaného územia PSK vychádzalo zo spracovaných dokumentov ÚSES, ÚSES-om bola venovaná samostatná kapitola 1.2.2. a hlavne sa z nich vychádzalo pri hodnotení vplyvov navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) na jednotlivé prvky ÚSES (kapitola 4.9.1.).

- *Kapitoly VPLYVY NA FLÓRU, FAUNU A KRAJINU (str. 25 a ďalej) sú v súlade s celkovým charakterom dokumentácie spracované popisne. Potenciálne pozitívne, ako aj negatívne vplyvy sú v hrubých rysoch definované, môžu slúžiť ako podklad pre ich rozpracovanie na konkrétne opatrenia. V ďalšom procese je potrebné zamerať sa vo zvýšenej miere na opatrenia zabezpečujúce a zlepšujúce priechodnosť pre živočíchy realizáciou migračných objektov - správa o hodnotení neobsahuje posúdenie merateľných vplyvov, napr. narušenie migračných trás a biokoridorov, ale obmedzuje sa na ich konštatáciu s prejednaním, že „Z hľadiska celkového hodnotenia navrhované infraštruktúrne opatrenie XY nemá výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia.“ a to napr. aj v prípade výstavby diaľnic a rýchlostných ciest*

Poznámka:

Akceptované. Bol vypracovaný Doplnok č. 1 k Správe o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK.

- *Vplyvy na chránené územia NATURA 2000 a ich predmety ochrany identifikovať a vyhodnotiť prostredníctvom primeraného posúdenia podľa §28 zákona 543/2002 Z. z. — nie je nám známe zohľadnenie tejto pripomienky*

Poznámka:

Akceptované. Bol vypracovaný Doplnok č. 1 k Správe o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK.

Vzhľadom na minimálny prienik záujmovej oblasti PSK s územnou pôsobnosťou Správy NAPANT nevidujeme v predloženej správe o hodnotení priame činnosti alebo opatrenia, ktoré by bolo možné vyhodnotiť z hľadiska vplyvov na životné prostredie na základe jednoznačných kritérií.

Poznámka:

Akceptované. Bol vypracovaný Doplnok č. 1 k Správe o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK.

Z hľadiska kumulatívnych vplyvov je potrebné zohľadniť vplyv modernizácie cesty I. triedy 1/66 Popová — Hranovnic a (2025).

Poznámka:

Akceptované. Bol vypracovaný Doplnok č. 1 k Správe o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK.

Správa NAPANT sa v zásade stotožňuje s formuláciou kap. V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie: „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja navrhovanými aktivitami zásadne nenarušuje životné prostredie a negatívne neovplyvňuje zdravie ľudí. Navrhnuté opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu predpokladaných vplyvov

na životné prostredie vrátane zdravia je pomerne zložitá, pretože jednotlivé aktivity sú rôznorodé a niektoré navrhované opatrenia majú neinvestičný charakter a spočívajú v tvorbe organizačných, technických, plánovacích, inštitucionálnych a programovacích postupov, plánov a činností

Poznámka:

Berie sa na vedomie.

27. Banskobystrický samosprávny kraj, oddelenie územného plánovania životného prostredia, list č. 0673/2020/ODDUPZP-06724/2020 11. 2. 2020

Navrhovaný „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“ nie je v rozpore s ÚPN VÚC Banskobystrický kraj, jeho zmenami a doplnkami.

Konkrétne opatrenia na zníženie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia obyvateľstva, budú predmetom podrobnejších projektov jednotlivých dopravných stavieb, pri ktorých bude zabezpečené ich posudzovanie v zmysle zákona o posudzovaní, preto k predloženej správe o hodnotení nemáme zásadné pripomienky.

Máme formálnu pripomienku k časti strategického dokumentu „5. Environmentálne ciele vrátane zdravotných cieľov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni...“, na str. 122, v závere odseku Integrovaný regionálny operačný program (IROP) je tam pravdepodobne omylom uvedené schválenie Regionálnej integrovanej územnej stratégie Nitrianskeho kraja na roky 2014- 2020 (RIUS NSK 2014-2020) a opatrenia definované v Regionálnom pláne udržateľnej mobility Nitrianskeho samosprávneho kraja (tento názov je uvedený aj na nasledujúcej strane č. 123, kde je venovaná časť textu aj kvalite ovzdušia mesta Nitra atď.).

Poznámka:

Berie sa na vedomie. Akceptuje sa. Nesprávne údaje – preklepy, budú v celej SOH opravené. Preklepy nemajú zásadný vplyv na posudzovanie jednotlivých opatrení (navrhovaných činností).

Chybne uvedené údaje o ovzduší na str. 123 budú opravené. Správne údaje o ovzduší za PSK sú uvedené na str. 125.

28. Úrad Košického samosprávneho kraja, list č. 3095/2019/ORRUPZP/4595 zo dňa 3.2. 2020

Súhlasí so SoH bez pripomienok.

29. Prešovský samosprávny kraj, list č. 0389/2020/DUPaZP-8 zo dňa 5.2. 2020

PUM PSK by malo venovať a prípadne vyriešiť okrem hlavných problémov aj nasledovné:

- Nadväznosť MHD mesta Prešov zo všetkých pásiem II. tarify a ich plynulé/priame napojenie na regionálne vlakové a autobusové spojenia, v najviac vytážených časových intervaloch a zároveň zvýšenia intervalu presunov;
- Zvýšenia počtu priamych rýchlikov smerom na východ Prešov — Vranov nad Topľou — Humenné a smerom na západ Prešov — Poprad — Žilina — Bratislava;
- Zatraktívnenie používania verejnej dopravy formou motivácie (záchytné parkovanie, zvýhodnením cien — parkovania, cestovných lístkov, doplnením priamych či už vlakových alebo autobusových spojov);
- Navrhnuť informačný systém alebo aplikáciu, prostredníctvom ktorej by bolo možné, okrem informácie o spojoch a ich ďalších napojeniach, zakúpiť cestovný lístok a zároveň zvýhodniť ich používateľov;
- Plynulosť dopravy a to formou vybudovania inteligentných križovatiek;

- *Zachovanie migračných biokoridorov príp. zvýšenia počtu biokoridorov na novo navrhovaných prepojeniach;*
- *Aplikáciu adaptačných opatrení v súlade so Stratégiou adaptácie Slovenskej republiky na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy a pod.*

Poznámka:

Požiadavky na opatrenia v doprave boli rešpektované, migračnými koridormi ani adaptačnými opatreniami sa PUM PSK nezaoberal.

Pri dodržiavaní opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie berieme na vedomie zaslanú správu o hodnotení strategického dokumentu PUM PSK a odporúčame, aby bola riešená v súlade s Územným plánom Prešovského samosprávneho kraja, v rámci ktorého je potrebné rešpektovať najmä ustanovenia záväznej časti.

Poznámka:

Akceptuje sa. Pri spracovaní Doplnku č. 1 k Správe o hodnotení strategického dokumentu sa vychádzalo z platného ÚPN PSK, ktorý je v textovej a grafickej časti, vrátane záväznej časti zverejnený na stránke PSK.

Upozorňujeme na to, že do časti 11.6. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom (6.3.), je potrebné uvádzať súlad s platným územným plánom Prešovského samosprávneho kraja, ktorý bol schválený Zastupiteľstvom PSK dňa 26.8.2019 a uznesením č. 269/2019 schválené Všeobecne záväzné nariadenie Prešovského samosprávneho kraja č. 77/2019, ktorým sa vydáva Záväzná časť Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja (verejne prístupná na <https://www.pokraj.sidsidsamospravaiudajeilegislativa/vzn-psk/vzn-psk-c-77-2019.html>).

Poznámka:

Akceptuje sa. V Doplnku č. 1 k Správe o hodnotení, ktorý sa spracovával neskôr, sa vychádzalo zo schválených Zmien a doplnkov ÚPN PSK z roku 2019, nakoľko v čase spracovania Doplnku č. 1 boli zverejnené na stránke PSK.

30. MŽP, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, list č. 2740/2020-6.3 zo dňa

11. 3. 2020 Záväzné stanovisko predloženej správe o hodnotení strategického dokumentu Uplatňujeme nasledovné pripomienky:

- *V SoH absentuje grafické zobrazenie súčasných a navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry, SoH sa nezaobera konkrétnymi zásahmi do chránených území, preto nemožno identifikovať a kvantifikovať vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny.*

Poznámka:

Akceptuje sa. Vysporiadané v Doplnku č. 1 SOH.

- *Pri návrhoch, ktoré priamo zasahujú do chránených území možno predpokladať negatívne vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajina, preto sekcia nesúhlasí so všeobecným tvrdením „navrhované infraštruktúrne opatrenia nemajú výrazné negatívne vplyvy na jednotlivé zložky ŽP“*

Poznámka:

Akceptuje sa. Vysporiadané v Doplnku č. 1 SOH. Navrhovaný strategický dokument sa môže prejavovať rôznou mierou takmer vo všetkých zložkách životného prostredia. Je zrejmé, že možno očakávať určité priame alebo nepriame vplyvy na životné prostredie, vplyvy Na flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a zdravie obyvateľov a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi. Vzhľadom k

všeobecnému charakteru dokumentu v jeho jednotlivých častiach je predpoklad, že vplyvy týchto aktivít budú závisieť od rozsahu, miesta a spôsobu realizácie, použitých techník a pod. a preto nie je možné špecifikovať riziká súvisiace s ich realizáciou.

- *V rámci prehľadu chránených území evidovaných v Prešovskom kraji kap. 2.1.1) absentuje súkromná prírodná rezervácia Vlčia (okres Sabinov) a obecné chránené územie mesta Veľký Šariš (okres Prešov).*

Poznámka:

Akceptuje sa. Vysporiadané v Doplnku č. 1 SOH.

V rámci špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia boli stanovené nasledovné požiadavky týkajúce sa ochrany prírody a krajiny:

2.2.1. V príslušných kapitolách SoH sa primerane zaoberať predpokladanými vplyvmi a ich hodnotením na:

- *zásahy do chránených území národnej sústavy,*
- *narušenie migračných trás,*
- *kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami*
- *zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability*

2.2.2 Primerane miere úrovni strategického dokumentu zaoberať sa v SoH posúdením na územia NATURA 2000 a to buď priamo v texte alebo samostatnou prílohou

2.2.3 Vypracovať návrh opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov na záujmy ochrany prírody, najmä na migráciu živočíchov

Uvedené špecifické požiadavky neboli splnené, nebolo vypracované primerané posúdenie na Natura 2000. Vplyvy na chránené územia národnej a európskej sústavy, narušenie migračných trás, ako aj zásahy do prvkov ÚSES sú vyhodnotené len všeobecne a pre všetky návrhy takmer identicky. Na základe tohto požadujeme dopracovať SoH podľa uvedených pripomienok. Považujeme za potrebné strategický dokument dopracovať tak, aby bol dostatočným podkladom pre SoH a pre hodnotenie vplyvov. Činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na záujmy ochrany prírody požadujeme konzultovať so ŠOPSR.

Poznámka:

Akceptuje sa. Vysporiadané v Doplnku č. 1 SOH.

Zároveň požadujeme prehodnotiť a upraviť, resp. zo strategického dokumentu vylúčiť konkrétne návrhy, s ktorými sa v plnej miere nestotožňujeme.

Poznámka:

Konkrétne návrhy budú odstránené, alebo upravené, vid' pripomienka č. 25 ŠOP SR a pripomienka č.31 MŽP zo dňa 25.8.2020

31. MŽP, sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, list č. 2740/2020-6.3 zo dňa 25. 8. 2020 doručený dňa 27.8.2020

Závazné stanovisko k doplneniu správy o hodnotení strategického dokumentu

Predložené doplnenie správy o hodnotení považujeme za akceptovateľné. Dovoľujeme si však upozorniť, že k niektorým návrhom nie je možné sa relevantne vyjadriť, nakoľko absentuje ich podrobnejší opis a grafické zobrazenie a tak môžu byť v rozpore so záujmami ochrany prírody a krajiny.

Sekcia naďalej trvá na vylúčení nasledujúcich návrhov/prvkov strategického dokumentu:

- *Parkoviská a parkovacie domy typu P+R v Tatranskom národnom parku (na území Mesta Vysoké Tatry na Štrbskom plese). Záchytné parkoviská je potrebné riešiť v mieste hlavných nástupných bodov na hromadnú dopravu;*

Poznámka:

OP 48 VOD bude namiesto:

„Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v Meste Vysoké Tatry“

Nazvané:

„Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v oblasti Vysokých Tatier“

Formulácia opatrenia bude upravená: Zriadením parkovísk alebo parkovacích domov typu P+R pri vhodných zastávkach verejnej dopravy spolu s riešením rozvozu klientov do hotelov a penziónov (čo možno vykonávať ekologickými druhmi dopravy) možno obmedziť počet ciest individuálnou automobilovou dopravou v rámci oblasti Vysokých Tatier a znížiť tak tlak na parkovacie miesta. Umiestnenie parkovísk bude riešené takým spôsobom, aby nekolidovalo s ochranou prírody.

Zmienka o parkovacom dome pri Starom Smokovci (str. 165 Návrhovej časti) nie je návrhom PUM PSK, je to len citovaný zámer mesta Vysoké Tatry.

- 138. komunikácie cez bývalý vojenský obvod v Levočských vrchoch, III/3100 Levočská Dolina – Zálubica (2030);

Poznámka:

Spojenie bude odstránené.

- 144.III/3129 – III/3142 Veľký Sulín – Kremná (2030);

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- 146. III/3109 Osturňa – Ždiar (2030);

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- 150. Sulín – Hraničné (2030);

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- 152. III/3142 Sulín – Kremná (2030);

Poznámka:

Spojenie bude aj vzhľadom na minimálne využitie odstránené.

- 160. Kozuchovce – Miroľa (2050);

Poznámka:

Bude odstránené.

- 168. hraničný priechod Legnava – Muszyna (2050);

Poznámka:

Bude navrhnuté vybudovať prepojenie pre cyklistov v trase a parametroch umožňujúcich aj premávku miestnej automobilovej dopravy do 3,5 tony,

- 169. hraničný priechod Lesnica – Szeszawnica (povolenie prevádzky motorových vozidiel) (2050);

Poznámka:

Bude odstránené.

- 172. prechody do Poľska Hutisko, Veľká Franková, Osturňa (2050);

Poznámka:

Priechody Veľká Franková a Osturňa budú odstránené, priechod Hutisko bude odporúčaný na realizáciu s obmedzením pre automobily do 3.5 tony po podrobnom posúdení vplyvov stavby na životné prostredie.

- 173. Osturňa - Lapszanka (2050);

Poznámka:

Bude odstránené.

- 174. III/3148 Lesnica – Sczawnica (2050);

Poznámka:

Bude odstránené.

Zároveň požadujeme upraviť nasledovné návrhy strategického dokumentu:

- 108. II/558 Stakčín – Ulič, riešenie cesty pozdĺž hrádze vodárenskej nádrže Starina (2030): požadujeme zmeniť trasu mimo NP Poloniny;

Poznámka:

Vzhľadom na stav ciest v Prešovskom kraji nie je v investičných možnostiach kraja riešiť nákladnú preložku cesty II. triedy do roku 2050.

- 167. Ulič – Ruská Volová: odporúčame presunúť do kategórie ciest II. triedy;

Poznámka:

Spojenie je navrhnuté ako úprava na najnižšiu kategóriu cesty III. triedy, bude doplnená nutnosť riešiť trasu vzhľadom na kolíziu s územím NP Poloniny, napr. cez Brezovec. Možná je neskoršia úprava na cestu II. triedy a náhrada cesty II/558, to ale nie je v investičných možnostiach kraja a nebude možné ju realizovať do roku 2050.

- 170. hraničný priechod Ruské sedlo (Poľsko): požadujeme len pre pešiu turistiku a cyklistickú dopravu;

Poznámka:

Navrhuje sa ponechať len pre cyklistickú premávku.

- 171. hraničný priechod Osadné – Balnica (Poľsko): požadujeme len pre pešiu turistiku;

Poznámka:

Navrhuje sa ponechať len pre cyklistickú premávku.

- 121. hraničný priechod II/556 Ulič – Zabrid' (Ukrajina): požadujeme len pre peších a cyklistov; a ponechať súčasnú trasu a kategóriu ciest v prípadoch:

Poznámka:

Ulič – Zabrid' – nové prepojenie bude navrhnuté ako miestne spojenie pre vozidlá do 3,5 tony v triede III. (najnižšia kategória cesty III. triedy. Bude upravené – uvedené ako spojenie pre cyklistov v horizonte 2030 vybudované s budúcou možnosťou povolenia vjazdu automobilov do 3,5 tony k roku 2050.

- 135. III/3183 Olejníkov, časť Majdan – Livov, požadujeme obnoviť cestu (rekonštruovať) bez zmeny jej trasy;

Poznámka:

Bude ponechaná súčasná trasa bez zmeny trasy (bude doplnená poznámka).

- 164. prepojenie cez pásma Štátnych lesov SR Vranov n/T – Zámutov – Zlatá Baňa – Prešov; požadujeme ponechať v kategórii „účelová lesná cesta“ s minimálnymi úpravami;

Poznámka:

Bude odstránené.

- 166. úsek cesty Zámotov – Červenica riešiť požadujeme ponechať v kategórii „účelová lesná cesta“ s minimálnymi úpravami.

Poznámka:

Bude odstránené.

32. Obec Belá nad Cirochou, list č. OcÚ-042/2020 zo dňa 14.2.2020

Obec neodporúča, aby bol strategický dokument posudzovaný podľa zákona EIA. Verejnosť nedoručila žiadne pripomienky.

Berie sa na vedomie.

33. Obec Hlinné, list č. 33/2020-01

Neboli podané žiadne stanoviská k predmetnému dokumentu.

34. Obec Komárany, zo dňa 13.2.2020

Dotknutá obec nemá žiadne námietky.

35. Obec Lenartov, list. č. OÚ-87-005/2020, zo dňa 17.2.2020

Neboli zo strany verejnosti doručené žiadne vyjadrenia, písomné stanoviská ani pripomienky.

36. Obec Lúčka, list. č. LU-2019/090-OCU-001, zo dňa 24.9.2020

Zakomponovať do PUM PSK prepojenie obcí cestnou komunikáciou Kamenica – Lúčka, Lúčka – Milpoš s pokračovaním Milpoš – Hanigovce, Hanigovce – Lutina. Výstavbou uvedenej komunikácie by sa výrazne skrátila dĺžka vzdialenosti medzi obcami. Napr. súčasťou obce Kamenica je osada Potoky, do ktorej je prístup autom cez Lipany a Lúčku (vzdialenosť cca 10 km). Po navrhovanej komunikácii popod hrad Kamenica by sa vzdialenosť skrátila na cca 1,5 km.

Vzdialenosť Lúčka – Milpoš cez Lipany je cca 12,5 km. Po navrhovanej komunikácii (už existujúcich poľných ciest) sa skrúti na cca 1,7 km. Podobné vzdialenosti sú aj medzi obcami Milpoš – Hanigovce, Hanigovce – Lutina.

Poznámka:

Toto miestne veľmi užitočné spojenie Kamenica – Lutina nebolo v procese spracovania PUM z úrovne kraja navrhované, ale naozaj by skrátilo spojenie medzi obcami a ponúklo efektívnejšiu možnosť dopravnej obsluhy verejnou dopravou. Navrhuje sa doplniť ako predĺženie cesty III/3182 Sabinov – Jakovany – Lutina.

Zakomponovať do PUM PSK cyklotrasu, ktorá by vytvorila okruh Lipany – Kamenica – Lúčka – Lipany a zároveň by spojila už existujúce časti cyklotrasy Lipany – Kamenica a plánovanú cyklotrasu Lipany – Aquapark – Lúčka.

Poznámka:

Spojenie Kamenica – Lúčka má podľa nášho názoru, s ohľadom na terénne podmienky skôr rekreačný charakter a nie charakter pre každodenné využitie pre dochádzku (odchádzku).

Navrhuje sa severno-južné prepojenie kostrovej siete cyklotrás PSK cez sedlo Ždiare (Lipany – Lúčka – Livovská Huta).

Poznámka:

Toto spojenie nebolo navrhnuté, pretože by vznikla cestná trasa paralelná s I/18 a bola by zneužívaná tranzitnou dopravou.

37. Obec Matiašovce, list. č. OÚ-87-005/2020, zo dňa 17.2.2020

Nemá námietky

38. Obec Príslop, list. č. 65/2020, zo dňa 28.1.2020

Nemá námietky

39. Obec Široké, list. č. OcU 2020/30, zo dňa 23.1.2020

Nemá námietky

40. Obec Švábovce, list. č. 75/2020, zo dňa 17.2.2020

Žiadame doplnenie o modernizáciu štátnej cesty I/18 Spišský štvrtok – Poprad, vybudovanie cyklistického chodníka z dôvodu vysokej vyťaženia cesty viac ako 15 tisíc áut za deň. Možnosť ako sa dostať z Popradu na bicykli je len po ceste I/18. Obec Švábovce má aj majetkoprávne vysporiadané pozemky popri štátnej ceste I/18.

Poznámka:

Cesta I/18 je súbežná s D1, nie je dôvod k jej modernizácii, je navrhnutá cyklistická cestička Poprad – Hozelec. Je tiež navrhnutá cyklotrasa do vzdialenosti 6 km od okraja Popradu v OP 7 ND.

41. Obec Torysa, list. č. TOR-2020/88-Obc-001, zo dňa 6.2.2020

Vydáva súhlasné stanovisko.

42. Obec Trnkov list. č. TRN/2020-008-OCÚ-001, zo dňa 21.2.2020

Nemá výhrady.

43. Obec Vít'az list. č. 51/2020, zo dňa 31.12.2020

Nesúhlasí so zriadením prestupového miesta (v Chminianskej Novej Vsi) pre občanov obce Vít'az na trase autobusovej linky Vít'az – Prešov.

Poznámka:

Bude podrobne riešené v Pláne dopravnej obslužnosti

44. Obec Zemplínske Hámre, list. č. ZH-2020/165-Ocu-DE zo dňa 18.2.2020

Obec neodporúča, aby bol strategický dokument posudzovaný podľa zákona EIA. Verejnosť nedoručila žiadne pripomienky.

Berie sa na vedomie.

45. Obec Žehňa list. č. Ze/17/2020-Ocú zo dňa 5.2.2020

Nezaregistrovali opravu cesty Žehňa – Abranovce. Cesta je v dezolátnom stave a jazdia po nej nielen pravidelné linky, ale aj školské spoje. Je to aj trasa do rekreačnej oblasti Sigord-Abranovce – Žehňa.

Poznámka:

Cesta III/3444 je uvedená vo výsledku multikriteriálnej analýzy na str. 80 medzi úsekmi s vysokou prioritou navrhnutými na zaradenie do celkovej opravy do časového horizontu 2030, opravy jednotlivých úsekov neboli navrhované ako osobitné opatrenia. Opravy úsekov podľa výsledkov multikriteriálnej analýzy do roku 2030 obsahuje opatrenie (navrhovanú činnosť) OP 9 CD.

46. Obec Benkovce list. č. Ben-2020/27-OcÚ, zo dňa 14.2.2020

Oznámenie o zverejnení.

47. Obec Bijacovce

Oznámenie o zverejnení.

48. Obec Benkovce

Oznámenie o zverejnení.

49. Obec Gerlachov list č. G/225/2020/S184-3zo dňa 19.2.2020

Oznámenie o zverejnení.

50. Obec Hozelec

Oznámenie o zverejnení.

51. Obec Nižný Hrabovec list č. OcÚ/015/2020 zo dňa 27.2.2020

Oznámenie o zverejnení.

52. Obec Nová Ľubovňa list č. S2020/60 zo dňa 14.2.2020

Oznámenie o zverejnení.

53. Obec Plavnica list č. PL-2020/36-OCÚ-001 zo dňa 23.1.2020

Oznámenie o zverejnení.

54. Spišská Nová Ves

Oznámenie o zverejnení.

55. Obec Tatranská Javorina, list č. ObU-Tj-3/2020 zo dňa 23.1.2020

Oznámenie o zverejnení.

56. Okresný úrad Bardejov, list. č. OU-BJ-OCDPK-2020/002663-003 zo dňa 13.3.2020

Máme pripomienky ku kapitole 4.9 HODNOTENIE JEDNOTLIVÝCH OPATRENÍ, podkapitola 4.9.1, HODNOTENIE KONKRÉTNÝCH OPATRENÍ- CESTY A CESTNÁ DOPRAVA.

V rámci časti „Preklasifikovanie na cesty I. a II. triedy“ nesúhlasíme s opatrením č. 123 „111/3483 preklasifikovanie na cestu I. triedy spojenie na poľskú cestu č. 75, zrušenie obmedzení pre nákladnú dopravu (2025)“ t.j. len preklasifikovaním cesty III. triedy č. III/3483 do roku 2025 do ciest I. triedy bez časového horizontu na rekonštrukciu uvedenej cesty na kategóriu cesty I. triedy. Uvedená komunikácia nespĺňa parametre cesty I. triedy, zároveň po uvedenej komunikácii je sčasti vedená cyklotrasa „Bardejov — Krinica - Zdroj“. Taktiež pred hraničným priechodom s PR je značné stúpanie, ktoré môže mať negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky hlavne v zimnom období pre dopravu nad 7,5 t.

V prípade, že bude rozhodnuté sprístupniť hraničný priechod Kurov Muszyna bez obmedzenia dopravy, žiadame podmieniť realizáciu opatrenia č. 123 ponajprv realizáciou opatrení č. 105. 11/545 obchvat Raslavíc (2030), č. 106. 11/545 obchvat Kobýl (2030), č. 107. 11/545 obchvat Kľušova (2030) v rámci časti „Obchvaty a preložky na cestách II. triedy“ na trase Bardejov — Prešov, ďalej realizáciou opatrení na trase Bardejov — Svidník v rámci časti „Rekonštrukcia a preložky ciest I. triedy“ č. opatrenia 51. 1/77 Bardejov Bardejovské Kúpele, rekonštrukcia I. etapa (2025), č. opatrenia 58. 1/77 Bardejov, Dlhá Lúka obchvat (2030) a s realizáciou opatrení na trase Stará Ľubovňa - Bardejov Svidník v rámci časti „Preložky ciest I. triedy mimo obytné sídla v úsekoch“ č. opatrení 77. 1/77 Zborov (2050), č. 78. 1/77 — Ľubotín — Nižná Polianka (2050), 79. 1/77 Malcov — Gerlachov (2050), č. 80. 1/77 Mokroluh (2050).

Zároveň poukazujeme na opatrenie č. 100 II/545 Kľušov (2030), či nie je identické s opatrením 107. Obchvat Kľušova (2030), nakoľko textová časť je totožná.

Poznámka:

Cesta III/3483 zodpovedá požiadavkám na premávku ľahkých nákladných vozidiel do 7,5 tony. Cesta III/3483 , II/545 aj I/77 zodpovedá požiadavkám na premávku ľahkých nákladných vozidiel do 7,5 tony. Áno opatrenia boli totožné, opatrenie (navrhovaná činnosť) č. 107 bude zrušené.

57. Okresný úrad Spišská Nová ves, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list. č. OU-Sn-OCDPK-2020/005567 zo dňa 3.3.2020
Nemá námietky.

58. JUDr. Štefan Biel'ak, poslanec PSK

- V dokumente úplne chýba riešenie leteckej dopravy (letisko Poprad Tatry, aj napojenie na letisko Košice) + úplne chýba riešenie nákladnej dopravy – najmä medzinárodnej kamiónovej dopravy.

Poznámka:

Letecká ani nákladná doprava nebola súčasťou zadania PUM. Doprava do centier, v ktorých sú letiská je riešená, medzinárodná kamiónová doprava sa uvádza len v rámci prieskumov v oblasti cestnej dopravy.

- Strana 23 – Priority v rozvoji dopr. subsystémov – parkovacia politika – chýba parkovanie v strediskách cestovného ruchu (napr. Vysoké Tatry – Štrbské Pleso, S. Smokovec, T. Lomnica) + chýba tiež letecké doprava

Poznámka:

Letecká doprava – pozri pripomienku vyššie. Opatrenia pre parkovanie vo Vysokých Tatrách boli navrhnuté, no neboli akceptované orgánmi ochrany prírody. Bude potrebné hľadať riešenie bez kolízie s ochranou prírody.

- strana 27 – Návrh opatrení v oblasti cestnej dopravy :

- OP 7 CD – je správne uvedené číslo I/67 ? - nemá ísť o I/66 ?
- OP 7 CD – chýba preložka cesty I/66 v úseku Veľká Lomnica – Kežmarok – Spišská Belá – v zmysle schváleného Územného plánu Prešovského kraja – je to v tomto regióne najvyššia priorita – nakoľko je to najväčší dopravný problém

Poznámka:

I/67 bude opravené na I/66. Preložka cesty I/66 v úseku Veľká Lomnica – Kežmarok – Spišská Belá je uvedená v OP 6 CD a zozname v kapitole 7.2.1 ako dve akcie SSC: I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. Časť (Bau 2025) a Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce (Do all 2040)

- OP 13 CD – Preložky a obchvaty na cestách 2. triedy – chýba tu obchvat obce Veľká Lomnica (okres Kežmarok) – je to najväčší dopravný problém na cestách 2. triedy v regióne Vysokých Tatier

Poznámka:

Je uvedené v OP 10 CD a v zozname v kapitole 7.3.1.2 ako II/540 obchvat Veľkej Lomnice v scenári Do all 2050

- OP 20 CD (strana 30) – doplniť predĺženie cesty 3. triedy v obci Jezersko (okres Kežmarok) – prevod cesty do majetku PSK (správy SUC PSK) – ide o prístupovú cestu do strediska cestovného ruchu Bachledka (Bachledová dolina)

Poznámka:

Je uvedené v OP 17 CD a v zozname v kapitole 7.3.2.3. v scenári Do all 2030

- OP 23 CD – Hraničné priechody – Lesnica - Szczawnica – sa podľa tohto dokumentu má dobudovať pre cestnú dopravu – to je nereálne a tiež nevhodné (ide o turistický priechod pre peších) a zároveň chýba určenie hraničných priechodov pre medzinárodnú kamiónovú dopravu

Poznámka:

OP 22 CD Lesnica – Szczawnica (povolenie prevádzky motorových vozidiel) bude ako hraničný priechod zrušené, cezhraničné spojenie je ozaj nevhodné a v rozpore so záujmami ochrany prírody.

- OP 8 VOD – vlaky len do Lipian a čo ďalej prepojenie smerom na poľskú Muszynu ???

Poznámka:

V analytickej časti je spomenuté, že bolo realizované modelovanie možnosti využitia vlakov ďalej až za Lipany, ale výsledky neboli presvedčivé pre zavedenie pravidelnej vlakovej dopravy. Autobusová doprava rieši miestne dopravné potreby efektívnejšie. Návrhy na vlakové prepojenie do Poľska sú v návrhoch obsiahnuté, ale zatiaľ ako turistické vlaky (doplnené do opatrenia)

- OP 39 VOD – navrhovaný prestupný bod mesto Podolínec – nie je to chyba? – v ňom sa nedá nikde prestúpiť ! – určite tu chýba mesto Spišská Belá (križovatky 3 dôležitých smerov – je to dôležitý dopravný uzol)

Poznámka:

Spišská Belá sa medzi navrhnutými prestupovými uzlami uvádza (je len zaradená vo vyššej kategórii, keďže tu je prestup aj na vlaky – OP 36 VOD), v Podolínci sa ráta len s prestupmi medzi autobusovými spojmi na autobusovej stanici.

- OP 46 VOD – obec Štrba – ŽSR má nový projekt Rekonštrukcie železnice v tomto úseku – je to už tu zapracované do tohto dokumentu? – asi treba zosúladiť

Poznámka:

Do realizácie je spracovaný projekt ŽSR Poprad – Lučivná, čiže mimo Štrbu. Podľa štúdie realizovateľnosti je trať cez Štrbu (zatiaľ) vedená v pôvodnej stope.

- OP 48 VOD – Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v meste Vysoké Tatry – prečo len v meste Vysoké Tatry – chýba tu Štrbské Pleso – teda obec Štrba + prípadne podhorské obce – potrebné riešenie regiónu Vysokých Tatier, nielen mesta Vysoké Tatry

Poznámka:

Zmienka o Štrbskom Plese bude doplnená (doposiaľ nie je všade opravená tá skutočnosť, že Štrbské Pleso už nie je súčasťou mesta Vysoké Tatry – na oficiálnej webovej stránke mesta Vysoké Tatry bolo dňa 20. apríla 2020 ako časť mesta ešte Štrbské Pleso uvedené...).

Návrhy na parkovanie sa týkajú nielen Vysokých Tatier.

- OP 4 ND – spomína sa aktualizácia cyklogenerelov – sú už nejaké spracované a platné na území PSK?

Poznámka:

Áno, niektoré mestá (napríklad Bardejov, Prešov,..) majú už spracované cyklogenerely (názvy v rôznych formách), prípadne sú cyklogenerely v rôznych podobách obsiahnuté v súvisiacich strategických dokumentoch.

- OP 5 ND – zosúladiť Kostrovou sieťou cyklotrás v PSK

- *Opraviť slovo „cyklostezky“*
- *Chýba poskytovanie služieb – ako bikesharing, servis a požičovne bicyklov*
- *Chýba dobudovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry – napr. záchytné parkoviská P+R*

Poznámka:

Akceptuje sa. Preklepy budú v Návrhu strategického dokumentu upravené.

Z pohľadu PUM KSK nie je bikesharing zaujímavý, pretože rieši mestské väzby. Bude pridané OP 8 ND (str.58)

- *OP 8 ON (strana 61) – Riešenie parkovacej politiky – chýbajú aj strediská cestovného ruchu – napr. Vysoké Tatry*

Poznámka:

K riešeniu parkovania v oblasti Vysokých Tatier – pripomienky vyššie.

- *Strana 73 – Návrh riešenia v cestnej doprave – návrh investícií – OBCHVATY*
 - *Chýba obchvat Veľká Lomnica – Kežmarok – Spišská Belá*
 - *Prečo je tam uvedená obec Slovenská Ves, Spišská Stará Ves, Červený Kláštor ??*

Poznámka:

Je uvedené v OP 10 CD a v zozname v kapitole 7.3.1.2 ako II/540 obchvat Veľkej Lomnice v scenári Do all 2050 a v OP 6 CD a zozname v kapitole 7.2.2 ako akcie SSC: I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. Časť (Bau 2025) a Obchvaty a skapacitnenie ťahu I/66 – I/77 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce (Do all 2040). Cesty II/543 Hniezdne – Spišská Stará Ves a II/543 Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa sú navrhnuté na rekonštrukciu, obchvat Slovenskej Vsi je navrhnutý, pretože sa tu očakáva vysoká intenzita premávky (5000 vozidiel za 24 hodín). Obchvaty Spišskej Starej Vsi a Červeného Kláštora sú uvedené iba v zozname návrhov obchvatov v ÚP VÚC PSK, neboli vyhodnotené ako najviac potrebné a nie sú navrhnuté v opatreniach.

- *Strana 76 – výstavba – je uvedená preložka cesty I/66 – ale nie iba po Kežmarok, ale až po Spišskú Belú – v Spišskej Belej je križovatka 3 dôležitých ciest I/66, I/77 a 2/542*

Poznámka:

Je uvedené v OP 6 CD ako skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce (Do all 2040)

- *strana 76 – je uvedená cesta I/66 Poprad – Kežmarok – 2. etapa – 1. časť čo je to za 1. časť ?*

Poznámka:

Akcia SSC I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. Časť (Bau 2025) je preložka od Popradu a Spišskej Belej

- *Strana 79 – je uvedená veľmi vysoká priorita – cesta 3. triedy Bušovce – Slovenská Ves – je to správne ??? ale najvyššia priorita tu chýba – obchvat obce Veľká Lomnica (dôležitý dopravný uzol) – nakoľko je to prístup do Vysokých Tatier – do strediska Tatranská Lomnica – pravidelne tu kolabuje doprava !!! ďalej je uvedená táto priorita v termíne do roku 2050 !!! – neprijateľné – je to najvyššia priorita – nutná zmena termínu na rok 2025*

Poznámka:

Je uvedená vysoká priorita opravy cesty Bušovce – Slovenská Ves, opravy ale nie sú navrhované osobitne v opatreniach (v kapitole 7.3.2.3. bola uvedená chybné – bude odstránená). Obchvat Veľkej Lomnice je navrhnutý v OP 10 CD a v zozname v kapitole

7.3.1.2 ako II/540 obchvat Veľkej Lomnice v scenári Do all 2040/2050. Intenzity dopravy na ceste II/540 klesnú na polovicu po realizácii akcií SSC v rámci OP 6 CD I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. časť (Bau 2025) a Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce (Do all 204/50). V kapitole 7.3.1.2 bude opravené.

- *Strana 83 – chýba predĺženie cesty 3. triedy v obci Jezersko (smerom k stredisku cestovného ruchu Bachledka – prevod cesty v hornej časti obce do majetku a správy PSK)*

Poznámka:

Je uvedené v OP 17 CD a v ozname v kapitole 7.3.2.3. v scenári Do all 2030

- *Strana 144 a 145 – Obec Štrba (ako dopravný uzol) – treba riešiť veľkokapacitné záchytné parkovisko – nestačí 15 parkovacích miest*

Poznámka:

15 parkovacích miest sa navrhuje pri železničnej zastávke Štrba zastávka, čo nie je zásadný uzol, je to pre dochádzku miestnych obyvateľov na vlakové spojenie do Svitú, Popradu a podobne.

Pri stanici Štrba sa navrhuje využitie priestoru bývalej nakládky pre parkovisko P+R väčšej kapacity.

- *strana 147 – cyklo doprava – údaje v tabuľke – projekt Podolínec – Červený Kláštor – chýba napojenie na Starú Ľubovňu a na EUROVELLO 11*

Poznámka:

Strana 173, r. 17, I.sl tab, bude doplnené :..... Červený Kláštor – napojenie na Starú Ľubovňu a na EUROVELLO 11.

59. Obec Nižný Hrušov a obec Nacina Ves zo dňa 28.2.2020

Zpracovať do PUM prepojenie obcí Nižný Hrušov (PSK, okres VT) a Nacina Ves (KSK, okres MI) cestou III. triedy.

Poznámka:

Toto spojenie nebolo navrhnuté, pretože by vznikla cestná trasa paralelná s I/18 a bola by zneužívaná tranzitnou dopravou.

60. Ing. [REDAKOVANÉ] zo dňa 11.12.2019

- *V rámci riešenia autobusovej dopravy nie je nikde spomenutý zámer trasovania liniek cez Vajanského ulicu v Prešove. Toto treba niekde vyslovenie uviesť. S odporúčaním zriadenia 2 zastávok pre prímestskú autobusovú dopravu na Vajanského ulici.*

Poznámka:

V rámci PUM PSK sa u prímestských autobusov nikde nerieši presné trasovanie liniek v intravilánoch miest. Je to skôr otázka plánov dopravnej obslužnosti. Trasovanie (po Hlavnej ulici v Prešove) sa spomína len u novo navrhovaných liniek štandardu MHD, ktoré sú transformáciou a doplnením liniek súčasne prevádzkovaných Dopravným podnikom mesta Prešov za hranice mesta.

Pre trasovanie prímestských autobusov po Vajanského ulici nedošlo ku zhode ani pri spracovaní Stratégie udržateľného rozvoja dopravy v Prešove, kde mesto k takému riešeniu nemalo ústretový postoj. Riešenie nie je vylúčené, ale jeho presadenie bude z viacerých dôvodov zložitá.

- *Doplnenie zriadenia svetelnej križovatky na výjazde z autobusovej stanice Prešov na ulicu Východná, s preferenciou autobusov vychádzajúcich zo stanice. Ide o ľavé odbočenie, pri ktorom zbytočne dochádza k zdržiavaniu autobusov (smery Sabinov, Bardejov, Svidník,*

Vranov...) už pri výjazde zo stanice. Križovatka by v základnom režime nechávala voľne prechádzať hlavný prúd vozidiel po ulici Východnej, iba v prípade blížiaceho sa výjazdu autobusu zo stanice by tento hlavný prúd stopla. Teda malo by to iba malý dopad na plynulosť premávky po Východnej.

Poznámka:

Preferencia autobusov na výjazdoch z terminálov bude doplnená do OP 35 VOD.

- *Zámer obnovenia cestného prepojenia Humenné – Porúbka – Vinné počas letných mesiacov. V minulosti bol tento prechod z obce Porúbka do obce Vinné vyťažovaný a frekventovaný. Využívali ho občania mesta Humenné a prilahlych obcí. Dnes je však úsek uzavretý. Spoločne s p. Múdrym bola vyvinutá aktivita na jej obnovenie. PSK investuje nie malé financie do ciest, ktoré sú v jeho správe a táto cesta je vlastne hotová. Boli zistené dôvody zákazu a aj skutočnosť, že bolo vydaných niekoľko desiatok povolení. Sprejazdením úseku by sa skrátila cesta občanom mesta (Humenné) na VN Zemplínska Štrava zhruba o 10 km oproti dnešnej situácii. V okolí mesta nie sú rekreačné oblasti okrem Brestova. Čo sa týka dĺžky trasy, tak cca 10 km sa nachádza v Prešovskom kraji a cca 8 km v Košickom kraji. V súčasnom stave je predmetná cesta vedená ako účelová lesná komunikácia v správe Vojenských lesov Kamenica nad Cirochou. Nie je určená pre verejnosť a preto sú tam aj obmedzenia.*

Poznámka:

Plán udržateľnej mobility vychádzal zo zásady dohodnutej na rokovaníach so správcami ciest a odbornou verejnosťou, že nové spojenia na cestách III. triedy nebudú zriaďované, ak pôjde o spojenia paralelné s cestou I. alebo II. triedy a ktoré nie sú potrebné na zlepšenie obsluhy územia verejnou dopravou. Táto cesta je paralelná s cestou I/18 a nie je potrebná pre verejnú dopravu. Z dôvodov uprednostňovania starostlivosti o existujúce cesty II. a III. triedy v oboch krajoch nie je ekonomicky odôvodniteľné jej prevzatie do siete ciest III. triedy oboch krajov.

To ale nebráni jej sprevádzkovaniu ako účelovej komunikácie, takéto otázky však PUM PSK neriešil.

- *V kapitole 9.4 Prestupné uzly a ich väzby:*
- *V úvode doplniť ustanovenie o tom, že v rámci spracovávania PDO môže dôjsť k určitým zmenám pri definovaní (lokalizácii) konkrétnych prestupných uzlov, resp. ich zaradenia do jednotlivých kategórií.*

Poznámka:

Na záver kapitoly (pred kapitolu 9.4.1) bude doplnená veta:

V ďalšom texte sú definované existujúce prestupové body a návrhy prestupových bodov tam, kde doposiaľ nie sú zriadené. Tak, ako návrh trasovania liniek je jedným z možných riešení, aj prestupové body môžu byť do budúcnosti definované odlišne od tohto návrhu v súlade s plánom dopravnej obslužnosti, prípadne inými relevantnými dokumentmi.

- *V kapitolách 9.4.2 (Významné prestupné uzly) a 9.4.3 (Prestupné uzly v autobusovej doprave):*
 - *Tak, ako sú postupne po odrážkach menované jednotlivé uzly, je potrebné v oboch kapitolách na záver pridať ešte jednu odrážku v znení:*
 - *"- Prípadné iné prestupné uzly, ktoré zadefinuje Plán dopravnej obslužnosti PSK."*

Poznámka:

Na záver kapitol 9.4.2 a 9.4.3 bude doplnená odrážka tohto znenia: Prípadne iné prestupové uzly definované plánom dopravnej obslužnosti alebo iným relevantným dokumentom v budúcnosti.

- V kapitole 10 Záchytné parkoviská P+R:
- Na poslednej strane vymazať vetu: "Pre dennú dochádzku prímestskými autobusmi to väčšinou nedáva zmysel, lebo autobusy obsluhujú územie častými zastávkami."
- Vetu nahradiť týmto znením: "Parkoviská P+R pri autobusových zastávkach a staniach pre účely dennej dochádzky zadefinuje Plán dopravnej obslužnosti PSK."

Poznámka:

V kapitole 10 bude podľa návrhu vykonaná úprava:

Veta: Pre dennú dochádzku prímestskými autobusmi to väčšinou nedáva zmysel, lebo autobusy obsluhujú územie častými zastávkami.

Bude nahradená:

Parkoviská P+R pri autobusových zastávkach a staniach pre účely dennej dochádzky budú navrhnuté podľa Plánu dopravnej obslužnosti PSK.

- Šarišské Lúky – prepojenie s existujúcou trolejbusovou linkou MHD a priemyselným parkom Širpo:
- Nie je to uvedené v návrhu oparení vo VOD ani železničnej doprave, ani v žiadnom zozname prestupných uzlov som to nenašiel. Možno som to len prehliadol. Je to niekde?
- Teda našiel som to veľmi správne formulované na strane 169 úplne dole v rámci kapitoly "Záchytné parkoviská P+R". Pokojne nech to tam ostane, ale určite je potrebné spomenúť to aj niekde, kde sa hovorí o nejakých bodových opatreniach na sieti, či prestupných uzloch... (napr. v kapitolách 5.2, 5.3, alebo 9.4)

Poznámka:

Bude doplnené: Do OP 37 VOD za Prešov Mesto: - Šarišské Lúky

Na Šarišských Lúkach je potrebné riešiť napojenie na MHD – trolejbusová linka na Širpo, navrhovaná linka zo sídliska Sekčov a zriadenie parkoviska P+R.

Do kapitoly 9.4.2 za Prešov mesto: Šarišské Lúky: existujúca železničná zastávka s nie celkom príjemným peším prístupom. Treba vyriešiť legálny prístup do priemyselnej zóny Širpo, kam premáva trolejbusová linka a tiež riešiť linku ku zastávke z ulice Armádneho generála Svobodu. Pre parkovisko P+R je dostatok priestoru.

- Poprosím v rámci úprav po verejnom prejednaní PUM PSK ešte raz venovať pozornosť jazykovým korektúram a užívaniu adekvátnych odborných pojmov. Najdôležitejšia je tu Návrhová časť PUM, ale netýka sa to len tej. Zbytočne to z pohľadu čitateľa pocitovo znižuje kvalitu dokumentu, aj keď obsah je v poriadku. Ako príklad uvediem posledný odsek na strane 102 v návrhovej časti: "by mali chodiť rýchliky" / "by mali chodiť expresné vlaky" / "by mali chodiť osobné vlaky": používa sa slovo "jazdiť", nie "chodiť". Pre vysvetlenie, v slovenčine je medzi tým rovnaký rozdiel ako v ruštine medzi slovami "ездить" a "идти". ;)

Poznámka:

Bude vykonaná záverečná jazyková korektúra návrhovej časti PUM PSK.

- K téme Bike and Ride...
- V kapitole 11 Cyklodoprava je potrebné aspoň 1 odstavec venovať zariadeniam B+R. V oboch PUM-kách.
- Odporúčam znenie:
- V rámci rozvoja integrovanej dopravnej infraštruktúry, najmä v záujme zlepšovania dostupnosti zastávok VOD, je žiaduce zriaďovať zariadenia B+R pri čo možno najväčšom počte nástupných bodov VOD, predovšetkým však v blízkosti tých nástupných bodov, ktoré sú lokalizované v pešej vzdialenosti viac než 500 metrov od rozhodujúcich zdrojov alebo cieľov dennej dochádzky, resp. tam, kde citelnou mierou prispievajú k zatraktívneniu VOD z hľadiska denne dochádzajúcich občanov. Pod pojmom B+R zariadenia sú myslené rôzne

stupne zariadení, umožňujúcich bezpečne ponechať bicykel v blízkosti nástupného bodu VOD, teda od obyčajného "U-čkového" stojana, o ktorý je možné bicykel oprieť a uzamknúť, cez rôzne typy prístreškov, až po finančne nákladné riešenia typu cykloveža a pod. Dôležitá je adekvátnosť a udržateľnosť daného riešenia vo vzťahu k danému nástupnému bodu VOD.

- Tu je tiež otázka, či v záujme možností čerpať fondy na tento účel nie je potrebné vložiť to takto komplexne aj do kapitoly OPATRENIA.

Poznámka:

Bude doplnené do kapitoly 11, str. 172 r. 34 vložiť odstavec-> V rámci rozvoja integrovanej dopravnej infraštruktúry, najmä v záujme zlepšovania dostupnosti zastávok VOD, je žiadúce zriaďovať zariadenia B+R.

B+R (bike and ride) je forma kombinovanej prepravy s nadväznosťou cyklistickej dopravy na verejnú hromadnú dopravu. Súčasťou B+R sú miesta a zariadenie k bezpečnému odkladaniu bicyklov v blízkosti stanice, staníc metra a iných terminálov alebo zastávok verejnej dopravy. B+R v rôznych rozsahov, teda od obyčajného "U-čkového" stojana, o ktorý je možné bicykel oprieť a uzamknúť, cez rôzne typy prístreškov, až po finančne nákladné riešenia typu cykloveža apod., zriaďovať pri čo možno najväčšom počte nástupných bodov VOD, predovšetkým však v blízkosti tých nástupných bodov, ktoré sú lokalizované v pešej vzdialenosti nie viac ako 500 metrov od rozhodujúcich zdrojov alebo cieľov dennej dochádzky, resp. tam, kde citelňou mierou prispievajú k zatraktívneniu VOD z hľadiska dennej dochádzajúcich občanov. Dôležitá je adekvátnosť a udržateľnosť daného riešenia vo vzťahu k danému nástupnému bodu VOD.

- Nižšie sú popísané opatrenia, ktoré reagujú na zistené problémy v sektore cyklistickej a pešej dopravy na území Prešovského kraja a naplňajú jednotlivé špecifické ciele:
 - Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás ako infraštruktúrne opatrenie
 - Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov ako systémové opatrenie
 - Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby ako organizačné opatrenie
 - Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke
 - Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami;
 - Zriaďovanie B+R parkovísk pri nástupných bodoch VOD

Berie sa na vedomie.

61. Jozef Paľo, UNIŽA zo dňa 28.2.2020

Toto je zopár mojich (skôr formálnych) pripomienok (postrehov):

- v kap. 3.4.1 (ja som to mal na str. 21, možno je to aj niekde inde) je uvedené nesprávne TP 07/2013, správne má byť TP 070,
- v kap. 5.2 som našiel výraz „užívateľom“ a neviem, či by nemalo byť správne „používateľom“, taktiež tam je „jestvujúca linka“, neviem, či by nemalo byť správne „existujúca“ alebo „súčasná linka“,
- v kap. 7.3 druhá veta „... prevážajúco ... „ asi má byť „prevažne“, „... hlavným úkolom...“ hlavnou úlohou“,
- v kap. 13.3 – „Odbavovací“, správne má byť „vybavovací“.

Upravené.

62. Bečaverová, SAD PO zo dňa 18.12.2019

K bodu 8.5 Návrh novej organizácie dopravy v kraji

- *Oblasť Sabinov . Na autobusovej linke Lipany – Prešov je uvedený nulový počet spojov s tým, že budú nahradené vlakovými spojmi v takte. Lenže vlak nekopíruje trasu autobusovej linky, počet a rozmiestnenie zastávok je odlišný.*
- *Linka č. 316 a 317 je navrhnutá smerom na Sabinov / úrady, školy, lekári sú v Prešove/*
- *V návrhu nie je riešený – navrhnutý zvoz žiakov do a zo školy*

Poznámka:

Nezhoda medzi trasou vlaku a autobusu nie je až taká významná, z niektorých miest a obcí sú vedené linky, ktoré budú vytvárať návoz na vlak.

Linka č. 316 má väzbu na linku 082 v Chminianskej Novej Vsi (prestup do Prešova) a na vlak v Sabinove (taktiež prestup do Prešova) a linka 317 má väzbu na linku 082 na zastávke Svinia (prestup do Prešova) a na vlak v Sabinove (taktiež prestup do Prešova).

Predpokladá sa cestovanie žiakov bežnými spojmi v rámci systému verejnej autobusovej dopravy.

63. Mgr. Nella Svetozarovová, PhD., OSRaPR úradu PSK, zo dňa 21.11.2020

- **Poznámka:** *Spomenúť v PUM PSK Akčný plán pre podporu elektromobility v Prešovskom samosprávnom kraji.*

Do kapitoly 3.1, odseku „Ekologicky udržateľný dopravný systém kraja“ bude doplnený: Prešovský samosprávny kraj už na túto problematiku zameriava určité aktivity, napríklad bol spracovaný v rámci schémy Interreg Europe „Akčný plán pre podporu elektromobility v Prešovskom samosprávnom kraji.“

Do záveru kapitoly 10 (predposledná veta) bude doplnený text: Pokiaľ by sa podarilo využiť elektrický pohon týchto vozidiel, ako to navrhuje Akčný plán pre podporu elektromobility v Prešovskom samosprávnom kraji, šlo by o celkom dobrý príklad pre ekologické správanie sa v rekreačne hodnotnom území.

64. Bežný občan, renta006@centrum.sk, 005567 zo dňa 12.2.2020

- *Donútiť bratislavské železnice, aby rýchliky viedli na striedačku do Košíc a do Prešova, eventuálne aj ďalej, teda 50% rýchlikov do Košíc (KSK) a 50% rýchlikov do Prešova (PSK). Je neprijateľné aby všetky rýchliky severnou trasou viedli iba do KSK. A je na hanbu, že tieto rýchliky kompenzuje český súkromný železničný prepravca, ktorý jazdí do Prešova 2-ma rýchlikmi denne. Slovenské rýchliky – nula! PSK s tým desaťročia nič nerobí (predtým s tým desaťročia nič nerobili prešovskí súdruhovia).*

Poznámka:

Nepovažujeme striedavé vedenie rýchlikov medzi dvoma blízkymi mestami za výhodné. Navrhnuté riešenie ráta s prestupom v Kysaku a PUM rieši návrhy, ako urobiť nástup/prestup na rýchliky v Kysaku komfortnejším pre cestujúcich. V prípade využívania jednotiek typu push-pull na rýchlikoch medzi Bratislavou, Žilinou a Košicami v budúcnosti a po zvýšení kapacity trate medzi Prešovom a Kysakom by bolo možné prejsť vo väčšej miere na model českého súkromného dopravcu Leo Express. To žiaľ v súčasnosti zatiaľ nie je prioritou.

- *Tento plán mobility do r. 2050 je extrémne účelovo zameraný na verejnú dopravu, ktorú využíva tak 20% ľudí, aj to preto, že si ináč pomôcť nevedia, teda sú to najmä deti, ženy a starší ľudia. A pre tých 20% tá verejná doprava by sa aj tak zlepšila len máličko. To je nezmyselné, keďže individuálny doprava je oveľa lepšia po každej stránke.*

Poznámka:

Plán udržateľnej mobility vychádza podľa svojho zadania z celkom odlišnej filozofie. Individuálna automobilová doprava nie je v niektorých prípadoch udržateľná (emisie, kongescie, nedostatok priestoru v centrách miest na parkovanie), a preto je úlohou plánu navrhnúť také opatrenia vo verejnej doprave, aby sa stala atraktívnejšou a pokiaľ možno prvou voľbou pri riešení mobility. V mnohých krajinách to takto už v okolí metropol dávno funguje.

- *Plán udržateľnej honosne sa zameriava na budúcnosť na roky 2025, 2030, dokonca 2050 a pri tom absolútne nerieši ekologickú individuálnu dopravu a to je používanie maličkých ekologických úsporných autíčiek kategórie L6 a L7, ktoré sú najvhodnejšie na mestskú a prímestskú dopravu. Už dnes mali takéto autička v mestách prevažovať, a o nich ani slovičko. Kto vie, ako to bude v r. 2050, možno sa bude lietať.*

Poznámka:

Ako je uvedené pri pripomienke 36, zadanie smeruje ku zlepšovaniu verejnej dopravy. Je faktom, že niektoré vlastnosti malých vozidiel riešia isté problémy udržateľnosti individuálnej automobilovej dopravy, no celkové komplexné riešenie tu nebadáť.

- *Je potrebné donútiť bratislavskú NDS na výstavbu 4-prúhovky z Prešova na hranici s Poľskom, v horšom prípade výstavbu obchvatov 20-tich obcí. V Bratislave a na západnom Slovensku bratislavská NDS stavala a stavia, PSK papaláši nech bojujú za 4-prúhovky v PSK. 4-prúhovky nech sú stavané tak, aby boli spravené prechody pre zvieratstvo aspoň každé 3 km.*

Poznámka:

Bolo preukázané, že R4 je potrebná ako štvorpruh na severnom obchvate Prešova, od Kapušian na hranice Poľska bude realizovaná ako dvojpruh, čo umožní skoršiu realizáciu obchvatov všetkých obcí na I/21.

- *Vlaky a nástupišťa vôbec nie sú prispôsobené na prepravu elektrobicyklov, ktoré sú ťažké a nedajú sa naložiť do vagóna, ak človek nie je svalnatý kulturista čo dokáže elektrobike vyteperiť do 1 m výšky. Elektrobicykle využívajú a budú čím ďalej využívať nie kulturisti ale slabé ženy a starí ľudia. Je potrebné prímeť bratislavskú železničnú spoločnosť, aby niečo spravila v tomto smere.*

Poznámka:

V PUM PSK sa rieši bezbariérová dostupnosť verejnej dopravy. Zlepšovanie prístupu do prostriedkov verejnej dopravy pre vozíčkarov, detské kočíky alebo bicykle je súčasťou tohto dlhodobého procesu. Tým bude postupne vyriešený aj problém elektro-bicyklov.

- *Podobne ani autobusová doprava nie je prispôsobená na kombinované použitie bicykla a autobusu. V súčasnosti málokto kombinuje bicyklovú dopravu s verejnou, lebo je to prakticky nemožné.*

Poznámka:

PUM obsahuje návrhy na zriadenie parkovísk B+R. Nepredpokladá sa masový prevoz bicyklov v linkových autobusoch.

- *Cyklocesty sú samostatná kapitola, celé je to 100 rokov pozadu.*

Poznámka:

Nevysporiadané, pripomienka iba konštatuje názor.

- *Ekologické palivo CNG vhodné ako pre osobné autá tak aj pre autobusy. Bratislavská spoločnosť SPP sa v PSK neumievala postaviť ani jednu čerpačku na CNG. V iných krajoch postavila, samozrejme v Bratislave 2 čerpačky CNG a inde ešte 7. Spolu je to biednych 9*

čerpáčiek CNG. Mimochodom v Čechách je ich 200 roztrúsených po celom štáte rovnomerne. Znova úradníci z Prešova a PSK s tým desaťročia nič nerobia. Je potrebné chytiť bratislavských papalášov z SPP za krk a prieť ich postaviť čerpačky CNG v PSK.

Poznámka:

Plyny (CNG ako aj LPG) sú uhl'ovodíkové palivá, čiže ich spaľovaním vzniká voda a oxid uhličitý, a to je skleníkový plyn rovnako ako pri spaľovaní benzínu, etanolu alebo nafty. Zaujímavé sú tieto možnosti svojou cenou, pretože zatiaľ nie sú príliš daňovo zaťažené a prevádzka vozidla je preto lacnejšia ako pri používaní tradičných palív.

- *Ochrane životného prostredia je venovaná polovica práce českých pánov a slovenskej dámy, je to síce pekné ale je to len alibizmus. Ak by prišlo na vec a začalo sa stavať, všetko by sa zvrhlo a stávalo by sa aj tak hlava-nehlava a úradníci životného prostredia by sa len dívali, podobne ako sa dívajú, ako prešovské vrtuľníky poletujú nad Slanským pohorím, chráneným to vtačím územím, vrtuľníky bezcieľne hlučne otravujúco vyrušujúco poletujú niekedy aj celé hodiny na striedačku, často bezohľadne poletujú v noci nízko nad terénom a reflektorom svietia po lesoch.*

Poznámka:

Problematika životného prostredia je integrálnou časťou zadania PUM PSK, preto bolo nutné spracovať príslušné dokumenty a prerokovať ich. Riešenie správania pilotov vrtuľníkov nie je úlohou dodávateľa PUM PSK.

Možno konštatovať, že k pripomienkam k strategickému dokumentu vzneseným zo strany dotknutých orgánov, obcí a dotknutej verejnosti bolo zo strany obstarávateľa a spracovateľa Návrhu PUM-PSK pristupované zodpovedne a akceptovateľné požiadavky budú do Návrhu riešenia strategického dokumentu zapracované.

Zhrnutie písomných stanovísk

K správe o hodnotení bolo doručených na Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie (príslušný úrad) 64 stanovísk, z toho väčšina bez pripomienok. Ani v jednom stanovisku nebol vyjadrený nesúhlas s predloženým variantom v strategickom dokumente.

7. Verejné prerokovanie a jeho závery

Verejné prerokovanie Správy o hodnotení strategického dokumentu sa uskutočnilo 30.1.2020 na Úrade Prešovského samosprávneho kraja.

Priebeh Verejného prerokovania:

V úvode Ing. [REDAKOVANÉ], poverený vedením odboru dopravy PSK privítal všetkých prítomných hostí a odovzdal slovo spracovateľovi diela Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja (ďalej len PUM PSK).

Spracovávatelia diela PUM PSK, zástupcovia spoločnosti NDCon, s.r.o. Ing. [REDAKOVANÉ] a Ing. [REDAKOVANÉ] vo svojej prezentácii predstavili samotné dielo PUM PSK a to predovšetkým návrhovú časť diela.

Spracovateľka Správy o hodnotení SD, Ing. arch. [REDAKOVANÉ], počas svojej prezentácie zabezpečila kvalifikovaný výklad o problematike, ktorú správa o hodnotení riešila a o hlavných výsledkoch, ktoré sú jej obsahom.

Pripomienky z Verejného prerokovania:

Košera, obec Kokošovce

- Prečo sa stratégia nezaobera ekologickjšími pohonmi individuálnych automobilov;
- Prečo nie sú ani zmienené malé autá kategórii EL 6 a EL 7;
- Prečo sa v stratégii nerieši pohon áut na CNG a prečo v Prešovskom kraji niet ani jednej stanice na CNG pre automobilov; keď ich je 200 v Českej republike a iba 11 na Slovensku
- Prečo na hanbu ZSSK chodia priamo do Prešova len vlaky českého súkromného dopravcu;
- Prečo nie je navrhnuté, aby iba polovica rýchlikov od Popradu chodila do Košíc a druhá polovica priamo do Prešova;

Jozef Hodoši, starosta obce Brezovica

- Ako je možné, že teraz sa hovorí o tom, že na ceste prvej triedy medzi Ľuboticami a Kapušami chodí 44 tisíc vozidiel za 24 hodín, keďže pred piatimi lebo šiestimi rokmi sa hovorilo, že obchvat Prešova môže byť iba dvojpruhový;
- Zlé nadväznosti medzi autobusmi a vlakmi, bez jedného dopravcu nie je možné nájsť riešenie,

Vladimír Klč, Správa Pieninského národného parku

- Niektoré návrhy sú nezmyselné, navrhovaný priechod Osturňa — Kacwin nie je v rovine, je to úzka cesta, už dnes plná peších turistov, neberie ohľad na ochranu prírody, takisto cesta Lesnica — Szczawnica je zbytočná a škodlivá;
- Návrh cesty cez Levočské Vrchy do Levočskej doliny a Zaľubice je v rozpore s ochranou životného prostredia;
- Kraj sa chce otvárať turistom a popri tom za uvažuje o povolení pre kamiónov na ceste z Mníšku nad Popradom do Starej Ľubovne, ktorá nie je svojimi parametrami na to vhodná;

Ján Baloga, starosta obce Vít'az

- Prečo je taktová doprava navrhnuté v sekoch Humenné — Snina a Poprad — Spišská Belá a nie tiež na linkách medzi Spišom a Prešovom ?
- Diskusia o prestupový bod pre cestujúcich z Vít'aza na MHD v Chminianskej Novej Vsi - nemusí byť dobe prijatý;

Martina Vlasáková, Národný park Poloniny

- Cesta po hrádzi vodárenskej nádrže Starina nie je dobré riešenie, iné návrhy sú problematické, lebo sú trasované cez chránené územia, čo nie je dovolené (cesta Stakčín — Ulič);
- Cesta kategórie III. Ulič — Ruská Volová nie je tiež v zhode so záujmami ochrany prírody.

Lukáš Matta, mesto Poprad

- Prečo sa navrhuje zničiť trať 1435 mm a nahradiť ju systémom TEŽ?
- Veľa občanov Popradu dochádza do Svitú do zamestnania, no vo Svite je železničná zastávka zle umiestnená vzhľadom na miesta pracovných príležitostí, či bude zachovaná takisto autobusové spojenie?

Všetky vyššie uvedené pripomienky boli na verejnom prerokovaní diskutované a všetky relevantné pripomienky budú zapracované do Návrhu strategického dokumentu.

Okresný úrad Prešov zabezpečil informovanie verejnosti v zmysle požadovanom zákonom č. 24/2006 Z. z., vrátane zverejnenia informácie o verejnom prerokovaní Správy o hodnotení strategického dokumentu a vlastného strategického dokumentu.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Cieľom strategického dokumentu nie je zaoberať sa otázkou presnej lokalizácie aktivít v území. PUM PSK má charakter rámcovej stratégie a tak nie je možné určiť mieru a významnosť ovplyvnenia jednotlivých zložiek životného prostredia a zdravia obyvateľstva v dôsledku ich realizácie. Vzhľadom na charakter strategického dokumentu nie je možné objektívne vyhodnotiť kumulatívne, synergické a nepriame vplyvy ani ich významnosť, preto neboli ďalej hodnotené.

V Doplnku č. 1 SoH je uvedené, že i kumulatívne vplyvy na územia NATURA 2000, na chránené územia a na prvky ÚSES možno pri vysokej miere neurčitosti opatrení (navrhovaných činností) v strategickom dokumente len ťažko vyhodnotiť. Ku kumulácii vplyvov môže dochádzať v lokalitách, kde je plánované väčšie množstvo stavieb a to nielen dopravných. Je totiž zrejmé, že kumulácia vplyvov, rovnako ako vznik jednotlivých vplyvov, je závislá na konkrétnej podobe stavieb, ktoré vyplynú z jednotlivých opatrení (navrhovaných činností) uvedených v strategickom dokumente. Niektoré vplyvy je potom možné vyhodnotiť až na základe konkrétnej podoby projektov.

Navrhované zámery sa vyznačujú vysokou mierou neurčitosti a miera predpokladaných vplyvov sa preto nedá presnejšie definovať. V ďalších stupňoch budú jednotlivé projekty podrobne hodnotené v intenciách zákona EIA. SoH zahŕňa informácie z rôznych oblastí a kladie vysoké nároky na odbornosť, preto je vhodné o vypracovanie požiadať odborne spôsobilé osoby, čo však nie je podmienkou, je však vhodné na jej vypracovanie zostaviť kolektív spracovateľov, v ktorom budú zastúpení špecialisti na rôzne oblasti životného prostredia a zdravia obyvateľov, so širokým spektrom názorov na mieru a spôsob ochrany životného prostredia. Je vhodné do tímu prizvať miestnych znalcov, ktorí dobre poznajú dotknuté územie. Takisto je dôležitá včasná komunikácia a prerokovanie jednotlivých návrhov s dotknutými orgánmi zaoberajúcimi sa ochranou životného prostredia (predovšetkým ŠOP SR, MŽP SR, správami národných parkov, apod.).

U jednotlivých projektoch bude potrebné vyhodnotiť vplyvy na všetky zložky životného prostredia aj v prípade, keď sa nepredpokladá, že strategický dokument bude mať vplyv na niektorú z uvedených zložiek, taktiež bude potrebné uviesť aj skutočnosť, že o danom vplyve nie sú informácie, alebo tieto nie sú dostupné.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie (monitoring) umožní vo včasnom štádiu identifikovať nepriaznivé vplyvy implementácie strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľov a následne prijať a realizovať opatrenia na ich odstránenie, prípadne zmiernenie.

V ďalšej časti sú popísané predpokladané vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva vzhľadom na charakter dokumentu a stupeň informačnej detailnosti. Posudzovanie je vykonané bez dostatočnej podrobnosti vstupov, ktorú na tejto úrovni nie je možné zabezpečiť.

Vplyvy na zložky životného prostredia

Vplyvy na ovzdušie

V prípade posudzovaného strategického dokumentu budú z hľadiska ochrany ovzdušia ovplyvnené predovšetkým oblasti pozdĺž cestných komunikácií. Zmena sa prejaví pozdĺž všetkých jestvujúcich komunikácií, na ktorých dôjde vplyvom realizácie stratégie ku zmene, resp. zníženiu dopravných intenzít. Týka sa to hlavne poklesu imisnej záťaže na toho času dopravne najzaťaženejších úsekoch ciest prechádzajúcich obytných území miest a obcí.

Novonavrhnuté úseky predstavujú novú záťaž, alebo prenesenie časti súčasnej záťaže do okolia nových dopravných stavieb, ktoré sú situované prevažne mimo centrá miest a mimo obytných území miest a obytných území obcí.

Významný pozitívny dopad na imisnú situáciu v sídlach bude mať dobudovanie jednotlivých obchvatov miest a obcí ako aj dobudovanie diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R4, čím má dôjsť k odkloneniu tranzitnej dopravy mimo obytných území miest a obcí, k zmierneniu kapacitných problémov a zvýšeniu výkonnosti v dopravnej sieti.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými závermi je možné súhlasiť.

K vyššie uvedenému dodávam:

Pre jednotlivé zámery bude potrebné spracovať samostatné emisné štúdie.

V prípade nerealizácie jednotlivých opatrení (navrhovaných činností) bude pravdepodobne dochádzať k nárastu škodlivín v okolí súčasných ciest, v niektorých prípadoch môže dôjsť aj k prekročovaniu imisných limitov. Realizáciou navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) dôjde k zníženiu imisných príspevkov u súčasných ciest, za súčasného zvýšenia imisných príspevkov u novonavrhovaných ciest.

V priebehu výstavby je predpoklad negatívneho ovplyvnenia hlavne v priebehu prác na otvorenom teréne, kedy je možné očakávať zvýšené emisie prachových častíc. Odkrytá pôda je predovšetkým zdrojom sekundárnej prašnosti spôsobenej vetrom a vírením prachu stavebnými mechanizmami a dopravou po stavenisku.

Vplyvy na hlukovú záťaž a vibrácie

Realizáciou strategického dokumentu by malo dôjsť k celkovému zníženiu hlukovej záťaže obyvateľov i k zníženiu vibrácií, vďaka konkrétnym navrhnutým opatreniam súvisiacich s optimálnym návrhom nového spôsobu, techniky riadenia a organizácie dopravy, vrátane vedenia nových trás komunikácií a ich usporiadania, spôsobu a techniky riadenia organizácie dopravy a taktiež k modernizácii železničnej infraštruktúry.

Zvýšenú hlučnosť a prašnosť v okolí dopravných stavieb je potrebné znižovať zavádzaním nových technológií a realizáciou niektorých technických opatrení. Jedná sa hlavne o výstavbu protihlukových stien, výsadbu líniovej a ochrannej zelene pozdĺž stávajúcich i navrhovaných komunikačných trás. Riešením je okrem situovania hlavných komunikácií mimo obytných zón vybudovaním príslušných obchvatov aj využívanie ekologických dopravných prostriedkov vo verejnej doprave.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými závermi je možné súhlasiť.

K vyššie uvedenému dodáva:

Pre jednotlivé zámery bude potrebné spracovať samostatné hlukové štúdie, s prípadným návrhom protihlukových opatrení.

V prípade hluku v období výstavby bude z akustického hľadiska najvýznamnejšie hlukové zaťaženie v začiatkoch výstavby v dobe vykonávania zemných prác.

Vplyvy na podzemné a povrchové vody

Z hľadiska znečistenia podzemných a povrchových vôd predstavujú cestné komunikácie potenciálny zdroj plošného (difúzneho) znečistenia. Riziko zhoršenia kvality vôd je späté prevažne s odtokom zrážkových vôd, minimálne v súvislosti so znečistením ovzdušia. Menej časté, ale o to závažnejšie, môžu byť pre kvalitu podzemných a povrchových vôd havarijné úniky ropných produktov alebo iných škodlivých a nebezpečných látok v dôsledku dopravných nehôd, resp. pri ich preprave a manipulácii s nimi.

V priebehu realizácie dopravných stavieb a zariadení v blízkosti vodných plôch a tokov, môžu byť povrchové vody znečistené splachom zeminy. Počas samotnej prevádzky sa difúzne znečistenie objavuje pozdĺž cestných vozoviek, na väčších odstavných a parkovacích plochách, odpočívadlách a čerpacích staniciach pohonných hmôt. V rámci modernizácie a rekonštrukcie cestnej siete sa pre minimalizáciu difúzneho znečistenia realizujú dažďové stoky, retenčné a sedimentačné nádrže s normými stenami pre zachytenie plávajúcich, najmä ropných látok.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

Miesto uvedenej formulácie „Riziko zhoršenia kvality vôd je späté prevažne s odtokom zrážkových vôd, minimálne v súvislosti so znečistením ovzdušia“ by bola vhodnejšia formulácia: Riziko zhoršenia kvality vôd je zviazané s odtokom znečistených zrážkových vôd z povrchu vozoviek a ďalších spevnených plôch.

K vyššie uvedenému dodávam:

V prípade potreby pre jednotlivé zámery spracovať inžiniersko-geologický prieskum a hydrologický prieskum.

Realizáciou niektorých opatrení (navrhovaných činností) vzniknú v území spevnené plochy a tým dôjde k zníženiu plôch prirodzeného vsakovania zrážok a obmedzeniu infiltrácie zrážkových vôd do pôdneho profilu.

Je potrebné navrhovať dostatočne kapacitné kríženia jednotlivých vodných tokov. Počas výstavby niektorých zámerov budú vodné toky ovplyvnené i likvidáciou brehových porastov a spevňovaním brehov z dôvodu stabilizácie brehov a ochrany mostných objektov a zásahmi do vodných tokov pri výstavbe mostných objektov.

Ovplyvnenie kvality povrchových vôd je možné predpokladať v dôsledku odvádzania zrážkových vôd z komunikácií a spevnených plôch vodných tokov. Z hľadiska technického riešenia je účelné sa zaoberať kontaminantmi ropného pôvodu, nerozpustnými látkami a chloridmi zo zimnej údržby.

Potenciálne ovplyvňovanie kvality podzemných vôd v priebehu prevádzky ciest je nízke. Pri prevádzke môže dochádzať k štandardným odkvapom prevádzkových kvapalín z prechádzajúcich vozidiel, oderu pneumatík apod., V najväčšej miere potom prípadný splach z vozoviek po chemickom ošetrovaní v zimnom období. Všetky zrážkové vody z komunikácií je potrebné riešiť technicky vhodným systémom odvodňovania. V odvádzaných vodách tak bude značná časť znečistenia zachytená. K ohrozeniu kvality podzemných vôd využívaných ako vodné zdroje pre zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou alebo na liečebné účely môže dôjsť v dôsledku zriedkavých havarijných situácií.

Havárie a únik nebezpečných látok do horninového prostredia a podzemných vôd v priebehu výstavby budú eliminované vypracovaním podrobných havarijných plánov, použitím vhodnej techniky a obmedzovaním jej pohybu v ploche ochranných pásiem vodných zdrojov. Potenciálne ovplyvňovanie kvality podzemných vôd v území je odporúčané sledovať pomocou monitoringu.

Vplyvy na pôdu a horninové prostredie

Pôda

Negatívne dopady dopravy na pôdu sa prejavujú najmä trvalými a dočasnými zábermi poľnohospodárskej pôdy a lesných pozemkov v dôsledku výstavby komunikácií a celej dopravnej siete. V miestach dočasného záberu poľnohospodárskej pôdy (prístupové cesty, manipulačné plochy, stavebné dvory, depónia humusu a pod.) dochádza vplyvom ťažkej techniky nie len k degradácii a zhutneniu pôdy, ale môže dôjsť aj k znečisteniu pôdy. Na plochách dočasného záberu je potrebné po ukončení stavby vykonať rekultiváciu a uvedenie pôdy, resp. pozemku do pôvodného alebo iného vhodného stavu. Splašky z pozemných komunikácií môžu kontaminovať okolitú pôdu. Rizikom je i kontaminácia pôdy v prípade havárií pri prevoze chemických látok, únikov pri manipulácii s pohonnými hmotami a pod.

Znečistenie pôdy, predovšetkým ťažkými kovmi, sa koncentruje do zóny pozdĺž krajnice vo vzdialenosti max. 15 m. Za touto hranicou koncentrácie škodlivín i pri veľmi zaťažených komunikáciách klesajú pod limitné hodnoty. V súvislosti s postupným zlepšovaním emisných parametrov u obnovovaného vozového parku je možné očakávať čiastočné zlepšenie situácie v budúcnosti.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými závermi je možné súhlasiť. K vyššie uvedenému dodávam:

Pre výstavbu (pohyb techniky, vlastné stavebné práce) je potrebné využívať plochy trvalého záberu, pre zariadenie stavenísk prednostne využívať ostatné funkčné plochy, poľnohospodársku pôdu pre dočasný záber využívať iba v nevyhnutnej miere.

Horninové prostredie

Nakoľko v súčasnosti nie sú detailne známe konkrétne navrhované opatrenia, nie je možné vylúčiť ani priamy vplyv na horninové prostredie v prípade výstavby novej cestnej a železničnej infraštruktúry, najmä pri realizácii tunelov, násypov a zárezov, kedy môže dôjsť k narušeniu stability svahov, aktivácii zosuvov, vzniku erózie, urýchleniu zvetrávania alebo kontaminácii horninového prostredia.

Všetky prípadné zásahy do horninového prostredia sa budú vykonávať na základe výsledkov podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu, ktorý bude realizovaný v súlade so zákonom NR SR č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach (geologický zákon) v znení neskorších predpisov.

Nepriamym vplyvom je ťažba surovín pre stavbu a s tým súvisiace otváranie zemníkov a zvýšená ťažba v existujúcich lomoch a tiež ukladanie prebytočného materiálu zo zemných prác. Reliéf bude ovplyvnený vlastnou výstavbou infraštruktúry aj pri ťažbe a dočasnom ukladaní potrebných surovín. Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny a reliéf budú významné a bude ich potrebné eliminovať účinnými technickými a preventívnymi opatreniami na projektovej úrovni.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými hodnotením súhlasím.

Vplyvy na produkciu odpadov

Počas vlastnej implementácii strategického dokumentu bude hlavným zdrojom produkcie odpadov samotná výstavba dopravnej infraštruktúry, pri ktorej najväčší objem odpadov predstavuje zemina z výkopov, ak nie je opätovne použitá pri stavbe a veľkoobjemový stavebný odpad. Odpady v doprave vznikajú najmä v dôsledku obmeny vozového parku (likvidácia autovrakov, prípadne ojazdených vozidiel). Následne počas prevádzky budú vznikať odpady pri údržbe a opravách komunikácií. Určité množstvo komunálnych odpadov je možné očakávať na autobusových a železničných staniách, zastávkach VOD, čerpacích staniách a pod. Pri nakladaní a likvidácii odpadu je potrebné rešpektovať zákon NR SR č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými hodnotením súhlasím.

Vplyvy na faunu, flóru a krajinu

Výstavba dopravnej infraštruktúry má nezanedbateľný vplyv na prírodu a krajinu. V prvom rade ide o zábery prírodných stanovišť a biotopov zvlášť chránených a ohrozených druhov. V okolí dopravných stavieb dochádza k zmenám v druhom zložení vplyvom vegetačných úprav, znečistenia ovzdušia, pôdy a vody, ktoré je spôsobené jednak bežnou prevádzkou, tak aj v dôsledku prípadných havárií, zvýšeným hlukom a svetlom. Zároveň dochádza i k priamemu usmrcovaniu nie len živočíchov pravidelne migrujúcich (obojživelníky, vydry a podobne), ale aj veľkých živočíchov, kde priamo dochádza aj k zníženiu dopravnej bezpečnosti.

Vo všeobecnosti platí, že dopravné stavby prinášajú do územia ďalšie líniové prvky infraštruktúry, ktoré zvyšujú fragmentáciu krajiny, čo má za následok negatívne dôsledky najmä pre migráciu veľkých druhov cicavcov, ale i ďalších druhov fauny (známe sú napr. každoročné migrácie obojživelníkov). Dopravné líniové stavby, najmä cestné komunikácie, zároveň tvoria významnú „bariéru“ prirodzeného pohybu živočíchov v krajine. Ich nežiaduci vplyv je závislý od technických parametrov jednotlivých komunikácií (šírka, výškové vedenie oproti okolitému terénu, zvodidlá, ploty, proti hlučným stenám) a intenzity dopravy (riziko stretu so zvieratami, hlučnosť a pachová záťaž okolia).

Vytváraním tzv. bariér dochádza okrem iného aj k izolácii niektorých populácií, k redukcii migračného a kolonizačného potenciálu, ku zmenšeniu loveckých možností miestnych druhov, ku genetickým problémom malých populácií vedúcim až k poklesu populačnej hustoty alebo k celkovému utlmeniu či ohrozeniu výskytu druhu. Ďalším dôsledkom fragmentácie je aj zvýšenie náchylnosti časti krajiny k inváziám nepôvodných druhov.

Potenciálne negatívne vplyvy:

- *fragmentácia biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku v dôsledku výstavby nových dopravných trás,*
- *možné zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 pri trasovaní nových dopravných stavieb,*
- *ovplyvnenie krajinného rázu situovaním nových dopravných stavieb a zariadení v území,*
- *riziko šírenia inváznych druhov,*
- *zmena druhového zloženia pozemkov v blízkosti komunikácií v dôsledku výsadby nepôvodných druhov a druhové zmeny spôsobené vplyvom zmien podmienok (exhalácie, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a samotnej prevádzky, hlučnosť, atď.),*
- *narušenie migračných trás živočíchov (bariérový efekt),*
- *mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,*
- *rušenie živočíchov hlučnosťou a svetlom pri výstavbe aj prevádzke dopravných stavieb.*

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými hodnoteniami je možné súhlasiť. K vyššie uvedenému dodávam:

Vplyvy na krajinu:

Výstavba a prevádzka líniových stavieb predstavuje významný vplyv na štruktúru krajiny a jej funkčné využitie. Dochádza k zníženiu podielu prírodných prvkov štruktúry krajiny a zvýšeniu podielu technických prvkov štruktúry. Dochádza k zníženiu podielu poľnohospodárske a lesnej pôdy a tým aj k zníženiu využiteľnosti plôch na poľnohospodársku a lesnú výrobu, k rozdeleniu pozemkov, k zásahu do prírodných častí krajiny (brehový porasty, remízky apod.) a tým aj k strate pôvodných prírodných hodnôt.

Vplyvy na hmotný majetok, kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti.

Región PSK pokrýva historické územie stredného a horného Spiša, Šariša a Horného Zemplína a vzhľadom k svojej rozsiahlosti je mimoriadne bohaté na kultúrno-historické pamiatky, ktoré bude potrebné rešpektovať pri jednotlivých koncepčných zámeroch.

Nakoľko navrhované opatrenia v strategickom dokumente sú implementované aj v rámci zastavaného územia miest a obcí Prešovského samosprávneho kraja, pri riešení dopravnej infraštruktúry musí byť v plnom rozsahu rešpektovaný zákon NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu (pamiatkový zákon) v znení neskorších predpisov.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými závermi je možné súhlasiť.

Vplyvy na klímu

Výstavba a prevádzka novo vybudovaných ciest, hlavne rýchlostných ciest (Pozn. a diaľnic) a ciest I., II. a III. triedy, môže mať vplyv na ovzdušie a lokálnu klímu dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa komunikácie, zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby.

S ohľadom na charakter strategického dokumentu, ako aj s ohľadom na charakteristiku posudzovaného územia, bude z hľadiska negatívnych dopadov zmeny klímy na navrhovanú dopravnú infraštruktúru, identifikované riziko ohrozenia povodňovými stavmi, nakoľko niektoré dopravné stavby sú situované v záplavovom území. Pri výstavbe novej cestnej siete a pri modernizácii jednotlivých úsekov jestvujúcej cestnej siete je, resp. bude už pri projektovej príprave navrhnuté stavebno-technické riešenie s ohľadom na elimináciu rizík klimatických zmien na cestnú infraštruktúru.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými závermi je možné súhlasiť.

Vplyvy na chránené územia

Vzhľadom k všeobecnosti dokumentu a súčasnej nevedomosti konkrétnej lokalizácie u väčšiny jednotlivých aktivít, nie je možné stanoviť konkrétne územné strety s chránenými územiami ani kumuláciu ich vplyvov.

Vo všeobecnej rovine môže v období realizácie takýchto projektov dôjsť k hlavne k priamemu zásahu do plochy stanoviš a biotopov druhov, k ich likvidácii a narušeniu, k zmene hydrologických pomerov, k neúmyselnému usmrcovaniu jedincov, k zvýšeniu stresu a zmenám správania v prípade jedincov citlivých k rušeniu. Po realizácii projektu, v období prevádzky, môže dochádzať hlavne k zmene migračnej priestupnosti širšieho územia a jeho fragmentácii, k trvalému navýšeniu úrovne rušivých vplyvov, k zvýšeniu rizika priamej mortality apod.

Avšak niektoré z formulovaných špecifických cieľov a opatrení (navrhovaných činností) sledujú napr. zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie energetickej náročnosti v území, modernizáciu verejnej a osobnej dopravy, čo v celkovom synergickom pôsobení môže pozitívne ovplyvniť stav ŽP v hodnotenom území. Tieto potenciálne pozitívne efekty môžu ďalej pôsobiť na ekosystémovú zložku krajiny a teda sprostredkovane i na chránené územia. Pri realizácii konkrétnych investičných projektov s priamym priemetom do územia je nutné rešpektovať osobitne chránené územia, významnejšie centrá biodiverzity, miesta s vyšším podielom prírodných biotopov a výskytom osobitne chránených a ohrozených druhov a rešpektovať čo najviac charakteristický vzhlad krajiny. Pokiaľ vplyvy na tieto územia nebude možné úplne eliminovať, je potrebné vybrať variant, ktorý bude mať najmenší možný vplyv (vhodné smerové vedenie, lokalizáciu, vhodné technické riešenie konkrétnych opatrení – navrhovaných činností). Osobitnú pozornosť treba venovať okrem osobitne chránených území, prírodných biotopov a biotopov významných druhov, prvkov ÚSES, VKP, tiež okoliu zhromažďísk vodných vtákov, hniezdísk dravcov, priechodom cez vodné toky a pod. Všeobecne je potrebné pri plánovaní investícií zahrňujúcich výstavbu uprednostňovať riešenie minimalizujúce nároky na zaberanie pôdy a vytvárať podmienky pre šetrné využívanie surovín, vrátane recyklácie a druhotného využívania (napr. stavebných surovín).

Jednotlivé konkrétne plány a zámery stavieb, vrátane stavieb technického vybavenia riešeného územia, s predpokladom ovplyvňovania alebo ovplyvňujúce územia súvislej európskej sústavy chránených území (Natura 2000), budú podliehať procesu hodnotenia podľa čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, vychádzajúc z § 28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane

prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spojitosti s ustanoveniami zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov.

Schvaľovaniu budú podliehať nielen chránené územia sústavy NATURA 2000, ale aj ostatná krajina v súvislosti s vplyvmi na národnú sieť chránených území, na chránené územia vyhlásené podľa osobitných predpisov, na chránené územia vyhlásené podľa medzinárodných dohôd a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

Vplyvy na zdravie obyvateľstva

Všeobecné pozitívne vplyvy dopravy na zdravie obyvateľstva

Pozitívny dopad na zdravotný stav obyvateľstva má pešia doprava, hlavne pešia doprava segregovaná mimo ostatnú dopravu a mimo priemyselnú oblasť. Na zdravú a bezpečnú chôdzu má významný vplyv kvalita chodníkov (technický stav, materiálové prevedenie, trasovanie ako aj ich pravidelná údržba). Pozitívny vplyv na zdravie človeka má aj cyklistická doprava, ktorá má významný podiel v prevencii civilizačných chorôb vrátane pohybového aparátu, zaťažuje obehový a srdcový systém, znižuje možnosť nadváhy, je spôsobom rehabilitácie pri nervových ochoreniach a chorobách svalov. Vyžaduje bezpečnosť a pohyb v čistom ovzduší a rovnako ako pri chôdzi, ošetrovaný a upravovaný povrch cyklistických trás. Automobilová doprava pomáha rýchlo sa premiestniť k zamýšľanému cieľu, stretávať priateľov, navštevovať šport a rekreáciu, vzdelávacie centrá. Nákladná doprava prenáša rýchlo tovar k zákazníkovi a tým aj financie.

Všeobecné negatívne vplyvy dopravy na zdravie obyvateľstva

Doprava je zdrojom znečistenia ovzdušia, ktoré je závislé na frekvencii dopravy, či ide o ťažké alebo ľahké vozidlá, v akom sú technickom stave, aké majú palivo, aký je povrch vozovky, aké sú rozptylové a meteorologické podmienky, či sa tvoria častice nové, alebo sa víria častice usadené. Doprava je zdrojom hluku a vibrácií. Predovšetkým vibrácie ohrozujú bezpečnosť stavieb a pohodu obyvateľov. Hluk z dopravy je preukázanou škodlivinou, narušujúcou pohodu dotknutých osôb. Podieľa sa na vzniku a zhoršovaní civilizačných chorôb, napr. chorôb kardiovaskulárnych. Zhoršuje priebeh duševných ochorení. Hlboko zasahuje do procesov, ktoré vyžadujú pokoj a sústredenie (učenie, prednes, vedecká práca, komunikácia medzi ľuďmi, najmä medzi deťmi, učiteľom a deťmi, rodičmi a deťmi, komplikácie spôsobuje seniorom s nedoslýchavosťou). Hluk najhoršie pôsobí v období, kedy sa ľudský organizmus obnovuje, rekreuje a odpočíva, ale najmä v spánku. Nezanedbateľným negatívnym vplyvom dopravy na verejné zdravie je takisto dopravná nehodovosť. K častým príčinám dopravných nehôd patrí okrem ľudského faktoru aj kvalita dopravnej siete.

Z hľadiska obsahového zamerania PUM PSK možno za najdôležitejšie vplyvy na životné prostredie a verejné zdravie považovať:

Potenciálne pozitívne vplyvy:

- *Zníženie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami prostredníctvom zvýšenia celkovej efektivity a plynulosti dopravy, modernizáciou a zlepšením technických parametrov cestnej siete, presun významnej časti tranzitnej automobilovej dopravy mimo rezidenčné územie, presun časti dopravných výkonov z individuálnej dopravy na hromadnú, prípadne z cestnej na železničnú a podobne.*
- *Zvýšenie efektivity dopravného systému, napr. vytvorením podmienok pre zlepšenie pomerov dopravných výkonov medzi jednotlivými dopravnými módmi, vrátane jeho environmentálnych parametrov (emisie, energetická náročnosť, atď.).*
- *Zníženie nehodovosti odstránením kritických miest, najmä skapacitnenie frekventovaných úsekov, bezpečnejšie križovanie ciest a pod.*

Potenciálne negatívne vplyvy:

- *Riziko zvýšenia dopravnej intenzity a lokálne zvýšenie dopravnej záťaže (napr. skvalitnenie cestnej siete môže viesť k väčšiemu využívaniu individuálnej automobilovej dopravy).*
- *Lokálne zvýšenie záťaže obyvateľov hlukom a emisiami v blízkosti nových dopravných trás a stavieb.*
- *Záber poľnohospodárskej pôdy pre výstavbu nových zariadení dopravnej infraštruktúry.*
- *Zvýšenie spotreby zdrojov nutných k realizácii dopravných stavieb, ktorých zaistenie je spojené s environmentálnymi nákladmi (ťažba a preprava stavebných surovín, spotreba vody, atď.)*

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

S vyššie uvedenými hodnotením súhlasím. K vyššie uvedenému dodávam:

Z hľadiska znečisťovania ovzdušia a hlukové pôsobenia bude realizácia niektorých opatrení (navrhovaných činností) po zdravotnej stránke dobre prijateľná, s pozitívnym dopadom na obyvateľov sídel pozdĺž súčasných komunikácií, z ktorých bude doprava prenesená na jednotlivé obchvaty a rýchlostné cesty.

V priebehu výstavby bude nutné minimalizovať nepriaznivé vplyvy na obyvateľstvo predovšetkým znižovať prašnosť a hluk.

Záverčné zhrnutie

Všetky opatrenia navrhované v PUM PSK sú zamerané na reorganizáciu dopravy a doplnenie infraštruktúry pre pešiu, cyklistickú, verejnú a individuálnu automobilovú dopravu. Ich cieľom je zníženie citlivosti a zmiernenie kapacitných problémov v dopravnej sieti, vybudovanie nových prepojení, obchvatov, prekládok a podobne s cieľom odklonenia tranzitnej dopravy mimo obytné zóny miest a obcí, zvýšenie bezpečnosti v doprave, zníženie podielu automobilovej dopravy a zvýšenie podielu verejnej dopravy na preprave osôb, ktorú sa postupne navrhuje plne elektrifikovať, skvalitnenie cyklistickej infraštruktúry a infraštruktúry pre peších s následným zvýšením ich podielu na preprave osôb a výšenie ich bezpečnosti.

➤ **Očakávané pozitívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva**

- *zníženie intenzity dopravy v obytných častiach miesta a obcí z dôvodu odklonu tranzitnej dopravy mimo miesta a obcí a zvýšenia podielu verejnej osobnej dopravy,*
- *zníženie imisií z dôvodu zníženia intenzity dopravy a postupnej modernizácii a elektrifikácii vozového parku VOD, vrátane zvýšenia podielu elektromobilov, resp. ekologicky výhodnejších automobilov,*
- *zníženie hlukovej záťaže pozdĺž najviac frekventovaných komunikáciách hlavne z dôvodu zníženia intenzity dopravy,*
- *zvýšenie bezpečnosti cyklistov a chodcov z dôvodu skvalitnenia a dobudovania infraštruktúry,*
- *zníženie nehodovosti na cestách lepšou organizáciou a skvalitnením infraštruktúry,*
- *zvýšenie pohybovej aktivity obyvateľstva,*
- *výsadba zelene pozdĺž komunikácií, cyklistických ciest a chodníkov pre peších.*

➤ **Negatívne vplyvy na životné prostredie a na zdravie obyvateľstva**

- *trvalý záber poľnohospodárskej pôdy,*
- *stret s prírodnými biotopmi a prvkami územného systému ekologickej stability,*
- *trasovanie dopravných stavieb záplavovým územím a územiami postihnutými zosuvmi,*

- *produkcia odpadov pri obnove vozového parku a rekonštrukcii infraštruktúry,*
- *krátkodobý vplyv počas výstavby – hluk, prach, odpady.*

Z hľadiska celkového hodnotenia opatrení navrhnutých v PUM PSK možno konštatovať, že posudzovaný PUM PSK bude mať hlavne pozitívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia obyvateľstva.

Hodnotenie spracovateľa odborného posudku:

Nedostatočne vymenované negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

K vyššie uvedenému je možné predpokladať nasledovné negatívne vplyvy:

- trvalý záber poľnohospodárskej i lesnej pôdy
- zvýšenie imisnej a hlukovej záťaže v blízkom okolí novo navrhovaných dopravných stavieb
- vznik nových spevnených plôch v území a tým spojené zníženie plôch prirodzeného vsakovania zrážok a obmedzenie infiltrácie zrážkových vôd do pôdneho profilu
- likvidácia brehových porastov, sprievodnej vegetácie pri cestách
- zásahy do horninového prostredia najmä pri realizácii tunelov, násypov a zárezov,
- ťažba surovín pre stavbu a s tým súvisiace otváranie zemníkov a zvýšená ťažba v existujúcich lomoch a tiež ukladanie prebytočného materiálu zo zemných prác
- fragmentácia biotopov, ekosystémov a krajiny ako celku v dôsledku výstavby nových dopravných trás,
- možné zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy Natura 2000 pri trasovaní nových dopravných stavieb,
- ovplyvnenie krajinného rázu situovaním nových dopravných stavieb a zariadení v území,
- riziko šírenia invázných druhov,
- zmena druhového zloženia pozemkov v blízkosti komunikácií v dôsledku výsadby nepôvodných druhov a druhové zmeny spôsobené vplyvom zmien podmienok (exhalácie, chemické látky zo zimnej údržby komunikácií a samotnej prevádzky, hluk, atď.),
- narušenie migračných trás živočíchov (bariérový efekt),
- mortalita živočíchov pri prevádzke na komunikáciách,
- rušenie živočíchov hlukom a svetlom pri výstavbe aj prevádzke dopravných stavieb
- možné zásahy do hmotného majetku a kultúrno-historických hodnôt krajiny.

Vzhľadom k nadväznosti navrhovaných, predovšetkým infraštruktúrnych, aktivít nie je možné súhlasiť so sumarizujúcou vetou, že PUM PSK bude mať hlavne pozitívne vplyvy na zložky životného prostredia. Z predchádzajúcich kapitol a jednotlivých posúdení vyplýva, že navrhovaný strategický dokument sa môže prejaviť rôznou mierou takmer vo všetkých zložkách životného prostredia.

Je zrejmé, že možno očakávať určité priame alebo nepriame vplyvy na životné prostredie, vplyvy na flóru, faunu, biodiverzitu, pôdu, klímu, ovzdušie, vodu, krajinu, hmotný majetok, kultúrne dedičstvo a zdravie obyvateľov a vzájomné pôsobenie medzi týmito faktormi. Vzhľadom k všeobecnému charakteru dokumentu v jeho jednotlivých častiach je predpoklad, že vplyvy týchto aktivít budú závisieť od rozsahu, miesta a spôsobu realizácie, použitých techník a pod. a preto nie je možné špecifikovať riziká súvisiace s ich realizáciou.

Všetky konkrétne aktivity, ktoré by mohli mať nejaký dopad na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú rozpracované v jednotlivých projektoch a budú podliehať povoľovaciemu procesu v zmysle príslušnej platnej legislatívy (zákon NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov).

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

Vplyvy navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) PUM PSK s ohľadom na sústavu NATURA2000 sú spracované na strategickej úrovni (kapitole IV.4.6 SoH) i detailnejšie pri hodnotení jednotlivých opatrení (navrhovaných činností) (kapitola IV.4.9.Soh). V SoH sú identifikované kolízie s najdôležitejšími časťami a zároveň navrhnuté opatrenia na zmiernenie ich negatívneho vplyvu. Vzhľadom ku koncepcnému charakteru dokumentu nie je možné podrobne hodnotiť jednotlivé zásahy do týchto území a tieto budú podrobne riešené u jednotlivých konkrétnych projektov. Zároveň je podrobné hodnotenie vplyvov strategického dokumentu na územia NATURA2000 popísané vo vyhotovenom Doplnku č. 1 Správy o hodnotení. Tu sú hodnotené vplyvy jednotlivých strategických cieľov, špecifických cieľov i hodnotenie konkrétnych opatrení (navrhovaných činností). Hodnotiace tabuľky obsahujú názov opatrenia (navrhovanej činnosti), dotknuté územie NATURA2000, chránených území a prvkov ÚSES, číselné i slovné hodnotenie vplyvu a odporúčanie na zmiernenie negatívnych a posilnenie pozitívnych vplyvov. Vo všeobecnej miere je popísané i vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov. Doplnok taktiež obsahuje súbor opatrení na prevenciu negatívnych vplyvov.

Napĺňanie niektorých špecifických cieľov bude s vysokou pravdepodobnosťou spojené so stretmi s územiaми sústavy NATURA2000, s chránenými územiaми na národnej úrovni a s prvkami územného systému ekologickej stability. Počíta sa s rozvojom infraštruktúry, čo môže viesť k zvýšeniu rizika stretov so živočíchmi, vrátane predmetov ochrany území NATURA2000. V úsekoch, kde sú tieto riziká reálne (napr. v miestach výskytu veľkých šeliem), je potrebné zvažovať opatrenia k obmedzeniu zrážok. Vo všeobecnosti môžu byť tieto strety v niektorých prípadoch eliminované alebo zmiernené optimálnym umiernením jednotlivých stavieb, prípadne ich technickým riešením. Vplyvy musia byť riešené v ďalších fázach plánovania.

Potenciálne negatívnymi vplyvmi navrhované strategického dokumentu sú možné zásahy do osobitne chránených území a lokalít sústavy NATURA2000 predovšetkým pri trasovaní nových dopravných stavieb. Vo všeobecnej rovine môže v období realizácie takýchto projektov dôjsť k hlavne k priamemu zásahu do plochy stanovišť a biotopov druhov, k ich likvidácii a narušeniu, k zmene hydrologických pomerov, k neúmyselnému usmrcovaniu jedincov, k zvýšeniu stresu a zmenám správania v prípade jedincov citlivých k rušeniu. Po realizácii projektu, v období prevádzky môže dochádzať hlavne k zmene migračnej priestupnosti širšieho územia a jeho fragmentácii, k trvalému navýšeniu úrovne rušivých vplyvov, k zvýšeniu rizika priamej mortality apod.

Avšak niektoré z formulovaných špecifických cieľov a opatrení (navrhovaných činností) sledujú napr. zlepšenie kvality ovzdušia, zníženie energetickej náročnosti v území, modernizáciu verejnej a osobnej dopravy, čo v celkovom synergickom pôsobení môže pozitívne ovplyvniť stav ŽP v hodnotenom území. Tieto potenciálne pozitívne efekty môžu ďalej pôsobiť na ekosystémovú zložku krajiny a teda sprostredkovane i na územia sústavy NATURA2000.

Pri realizácii konkrétnych investičných projektov bude nutné rešpektovať územia NATURA2000 a prípadnú výstavbu dopravnej infraštruktúry vrátane líniových stavieb je vhodné situovať mimo tieto územia. Pokiaľ vplyvy na tieto územia nebude možné úplne eliminovať, je potrebné vybrať variant, ktorý bude mať najmenší možný vplyv (vhodné smerové vedenie, lokalizáciu, vhodné technické riešenie konkrétnych opatrení/navrhovaných činností).

Jednotlivé konkrétne plány a zámery stavieb, vrátane stavieb technického vybavenia riešeného územia, s predpokladom ovplyvňovania alebo ovplyvňujúce územia súvislej európskej sústavy chránených území (NATURA2000), budú podliehať procesu hodnotenia podľa čl. 6.3 a 6.4 smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, vychádzajúc z § 28 zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov v spojitosti s ustanoveniami zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov. Schvaľovaniu budú podliehať nielen chránené územia sústavy NATURA2000, ale aj ostatná krajina v súvislosti s vplyvmi na národnú sieť chránených území, na chránené územia vyhlásené podľa osobitných predpisov, na chránené územia vyhlásené podľa medzinárodných dohôd a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

PUM PSK je strategický dokument všeobecného charakteru, ktorý bolo možné z hľadiska vplyvov na územia NATURA2000, na chránené územia a prvky ÚSES vyhodnotiť len čiastočne. U viacerých opatrení (navrhovaných činností) nebolo možné s istotou vyhodnotiť vplyvy, pretože nebolo možné jednoznačne identifikovať a lokalizovať projekty, ktoré budú opatrenia naplňovať. Pri žiadnom opatrení (navrhovanej činnosti), ktoré bolo možné jednoznačne vyhodnotiť, nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na predmet ochrany a integritu území NATURA2000. Strategický dokument obsahuje niektoré infraštruktúrne opatrenia (navrhované činnosti), pri ktorých naplňaní sú pravdepodobné vplyvy na územia sústavy NATURA2000, na chránené územia a prvky ÚSES. Tieto vplyvy sú však závislé na územnom priemete, prípadne technickom riešení jednotlivých stavieb, čo však nie je predmetom tohto strategického dokumentu. Tá predpokladá voľbu trasy a riešenia až v nasledujúcich krokoch prípravy projektov. Pri väčšine projektov, ktoré budú pri naplňaní stratégie realizované, sú v súčasnosti známe územné priemety alebo ich varianty, tie sa však môžu nezávisle na posudzovanej stratégii meniť a nemožno ich preto chápať a posudzovať ako súčasť stratégie.

Hodnotenie strategických a špecifických cieľov strategického dokumentu

Strategické ciele

- SC1 - Ekologicky udržateľný dopravný systém kraja
- SC2 - Finančne udržateľný dopravný systém kraja
- SC3 - Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja
- SC4 - Bezpečný dopravný systém kraja

Uvedené strategické ciele nie sú v rozpore s cieľmi ochrany územia NATURA2000, ktorými sú zaistené ochrany pre typy prírodných stanovišť v záujme Spoločenstva a pre druhy živočíchov a rastlín v záujme. Spoločenstva, resp. zabezpečenie prežitia druhov vtákov z Prílohy I smernice o vtákoch a zachovaní integrity územia NATURA2000. Pri naplňaní cieľov môže dochádzať ku konfliktom s ochranou územia NATURA2000. Tieto konflikty však zo samotných cieľov neplynú nutne a musia byť podrobnejšie riešené a posúdené na ďalších úrovniach plánovania. Vzhľadom na všeobecnosť cieľov nemožno vplyvy bližšie hodnotiť.

Špecifické ciele

ŠC1 - Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy, ktorý je príjemný pre užívateľov

Naplňanie uvedeného špecifického cieľa bude alebo nebude s vysokou pravdepodobnosťou spojené so stretmi s územiaми sústavy NATURA2000, nakoľko sa prevažne jedná o organizačné a systémové opatrenia. Vzhľadom na všeobecnú formuláciu cieľa nemožno vplyvy na tejto úrovni bližšie hodnotiť.

ŠC2 - Kvalitná cestná sieť v správe kraja nadväzujúca na modernú a kvalitnú sieť ciest I. triedy, diaľnic a rýchlých ciest.

Napĺňanie uvedeného špecifického cieľa bude s vysokou pravdepodobnosťou spojené so stretmi s územiaми sústavy NATURA2000. Počíta sa s rozvojom infraštruktúry, čo môže viesť k zvýšeniu rizika stretov so živočíchmi, vrátane predmetov ochrany územia NATURA2000. V úsekoch, kde sú tieto riziká reálne (napr. v miestach výskytu veľkých šeliem), je potrebné zvažovať opatrenia k obmedzeniu zrážok. Vo všeobecnosti môžu byť tieto strety v niektorých prípadoch eliminované alebo zmiernené optimálnym umiestením jednotlivých stavieb, prípadne ich technickým riešením. Vplyvy musia byť riešené v ďalších fázach plánovania. Vzhľadom na všeobecnú formuláciu cieľa nemožno vplyvy na tejto úrovni bližšie hodnotiť.

ŠC3 - Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony verejnej dopravy pre dosiahnutie potrebných kvalitatívnych parametrov dopravných služieb.

Uvedený špecifický cieľ nie je v rozpore s cieľmi ochrany územia NATURA2000. V dôsledku zvýšenia počtu osobných vlakov sa zvyšuje aj riziko kolízií so živočíchmi vrátane predmetov ochrany územia NATURA2000. V úsekoch, kde sú tieto riziká reálne (napr. v miestach výskytu veľkých šeliem), je potrebné pri zvyšovaní počtu spojov zvažovať opatrenia na obmedzenie zrážok. Vzhľadom na všeobecnosť cieľa nemožno vplyvy bližšie hodnotiť.

ŠC4 - Kvalitný vozový park pre dopravnú obsluhu.

Uvedený špecifický cieľ nie je v rozpore s cieľmi ochrany územia NATURA2000. Pri jeho napĺňaní sa konflikt so žiadnymi chránenými lokalitami nepredpokladá. Vplyv je hodnotený ako nulový.

ŠC5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja.

Napĺňanie uvedeného špecifického cieľa bude alebo nebude s vysokou pravdepodobnosťou spojené so stretmi s územiaми sústavy NATURA2000, nakoľko sa prevažne jedná o organizačné a systémové opatrenia. Vplyv je hodnotený ako nulový.

ŠC6 - Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti.

Pri napĺňaní uvedeného špecifického cieľa, ktorý je zameraný na podporu cyklistickej a pešej dopravy hlavne v mestskom priestore, je malá pravdepodobnosť stretu s územiaми NATURA2000. Prípadné strety s územiaми európskeho významu, chránenými vtáčimi územiaми je potrebné riešiť individuálne.

**Vplyvy konkrétnych opatrení (navrhovaných činností) na územia NATURA2000
Hodnotenie opatrení (navrhovaných činností) v oblasti ciest a cestnej dopravy**

Hodnotenie navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) na diaľniciach a rýchlých cestách

- D1 Behanovce – Branisko – 2. profil (2027)
- R4 Ladomirová – Hunkovce – 2 pruhy (2023)
- R4 Giraltovice – Kuková (2030)
- R4 Rakovčák – Radoma (2030)
- R4 Štátna hranica Slovensko/Poľsko – Hunkovce (2030)
- R4 Svidník – Rakovčák (2029)
- R4 Giraltovice – Kuková – 4 pruhy (2030)
- R4 Rakovčák – Radoma – 4 pruhy (2030)
- R4 Štátna hranica Slovensko/Poľsko – Hunkovce – 4 pruhy (2040)
- R4 Svidník – Rakovčák – 4 pruhy (2030)
- R4 druhý jazdný pás obchvatu Svidníka na ceste R4 (2030)
- R4 druhý jazdný pás úseku Ladomirová – Hunkovce na ceste R4 (2030)

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko ovplyvnenia území NATURA2000, je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA2000. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA2000. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

Hodnotenie navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) na cestách I. triedy

I/15 okr. hranica Vranov nad Topľou/Stropkov – Sitník

I/66 Popová – Hranovnica (2025)

I/77 Tarnov – Zborov (2025)

I/79 Vranov nad Topľou – Parchovany (2025)

Uvedené infraštruktúrne opatrenia nie sú v rozpore s cieľmi ochrany územia NATURA 2000. Pri ich naplňaní sa konflikt so žiadnymi lokalitami nepredpokladá. Vplyv je hodnotený ako nulový.

I/15 Stropkov preložka (2025)

I/68 Plavnica, preložka cesty (2025)

I/68 Sabinov, preložka cesty (2025)

I/74 Kamenica nad Cirochou (2025)

I/74 Brekov – Humenné (2030)

I/66 – I/77 Obchvaty Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce (2040)

I/66 Hranovnica (2040)

I/77 Podolíneč (2040)

I/77 Hniezdne (2040)

I/74 Skvalitnenie cesty Strážske – Ubl'a (zvyšné obchvaty) (2040)

I/74 Humenné – Kamenica nad Cirochou (2040)

I/77 Ľubotín – Nižná Polianka (2050)

Obchvat Lenartova

Obchvat Malcova

Obchvat Gerlachova

Obchvat Mokroluhu

I/83 Nová cesta Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy – Beharovce – úsek Granč – Petrovce – Beharovce – obchvat Beharoviec a Granč-Petroviec a v trase III/3261 (2050)

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko ovplyvnenia území NATURA2000, je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA2000. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA2000. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

Hodnotenie navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) na cestách II. triedy

II/543 Hniezdne – Spišská Stará Ves (2025)

II/556 Fijaš – Lomné (2025)
II/534 Poprad – Starý Smokovec (2030)
II/540 Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica (2040)
II/543 Spišská Stará Ves – Hniezdne / zvyšné úseky nerekonštruované do roku 2025 (2040)
II/554 Ruská Kajňa – Košarovce (2040)
II/567 Nižná Jablonka – Hostovice (2040)

Uvedené infraštruktúrne opatrenia nie sú v rozpore s cieľmi ochrany územia NATURA2000. Pri ich naplňaní sa konflikt so žiadnymi chránenými lokalitami nepredpokladá. Vplyv je hodnotený ako nulový.

II/559 Humenné (v prípade realizácie obchvatu I/74) (2030)
II/559 Zbudské Dlhé (2030)
II/559 Hankovce (2030)
II/547 obchvat Spišské Podhradie (2030)
II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu (2030)

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko ovplyvnenia území NATURA2000, je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA2000. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA2000. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

II/559 Čertižné – Jaslička (2030)

V prípade sprevádzkovania navrhovaného cezhraničného priechodu hrozí riziko zvýšenia negatívnych vplyvov na územia NATURA2000, čo je nutné ďalej detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektu začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

Hodnotenie navrhovaných opatrení (navrhovaných činností) rekonštrukcií a preložiek ciest III. triedy

III/3431 Fintice – obchvat (2030)
III/3222 – III/3261 obchvat Behároviec a Granča – Petrovci (2050)
III/3832 obchvat Humenné, časť Podskalka (2050)
III/3533 obchvat Bardejov, časť Bardejovská Nová Ves (2050)

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko ovplyvnenia území NATURA2000, je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA2000. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA2000. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

mesto Svit : nová cesta III. triedy do Spišskej Teplice
Čukalovce – Parihuzovce – kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu
Kendice – Petrovany (frekventovaná miestna komunikácia)
prepojenie Kalnište – Brezov – prevzatie cesty do III. triedy
prepojenie Roztoky – Kečkovce v kategórii IIIb.
Veľkrop – Makovce
III/3182 Predĺženie cesty Sabinov – Jakovany – Lutina v trase LutinaHanigovce – Milpoš –
Lúčka – Kamenica
prepojenie Šemetkovce – Olšavka v kategórii IIIb.
prepojenie Medvedie – Krajná Bystrá – Nižný Komárnik v kat. IIIb.
prepojenie Dlhé Stráže – Vlkovce
Ulič – Ruská Volová – nové prepojenie v triede IIIb.
Sulín – Sulinka (Poľsko) – nový most cez rieku Poprad, záujem Poľskej strany
Ruské sedlo (Poľsko) – stret s ochranou prírody v NP Poloniny
Ulič – Zabrid' (2030)
Osadné – Balnica (Poľsko) – stret s ochranou prírody v NP Poloniny
Prechod do Poľska Hutisko
Ulič – Zabrid' (posúdiť možnosť povolenia vjazdu automobilov do 3,5 t) (2050)

V prípade trás, u ktorých hrozí riziko ovplyvnenia územia NATURA2000, je nutné ďalej ich detailnejšie posúdiť a definitívne vyhodnotiť na základe presných trás a technických riešení stavieb a prípadne hľadať iné varianty dopravného spojenia, resp. postupovať v zmysle článku 6.4 smernice o biotopoch v prípade vplyvov na územia sústavy NATURA2000. Pri príprave jednotlivých infraštruktúrnych projektov je potrebné voliť trasy s ohľadom na územia NATURA2000. Územné vedenie posúdiť na úrovni územných plánov procesom SEA, resp. v ďalších stupňoch projektových dokumentácií v procese EIA. Do projektov na úrovni koncepčných štúdií alebo štúdií uskutočniteľnosti začleniť opatrenia umožňujúce migráciu živočíchov na základe výsledkov prieskumu výskytu stavovcov a migračných trás.

Vyhodnotenie kumulatívnych vplyvov

Ku kumulácii vplyvov môže dochádzať v lokalitách, kde je plánované väčšie množstvo stavieb a to nielen dopravných. Kumulácia vplyvov spočíva predovšetkým v zhoršení migračnej priepustnosti medzi jednotlivými územiaми európskeho významu, chránenými územiaми, či prvkami ÚSES (biocentrá, biokoridory, interakčné prvky).

Z plánovaných zámerov sú relevantné pre kumuláciu s posudzovanou stratégiou najmä zábery zahŕňajúce záber pôdy v územiach NATURA2000, v chránených územiach na národnej úrovni prípadne v existujúcich prvkoch ÚSES. Tieto vplyvy sú najlepšie hodnotiteľné pri umiestňovaní do krajiny a to na úrovni územných plánov, ktoré boli jedným z hlavných podkladov pri vypracovávaní predmetného strategického dokumentu. Stret dopravných stavieb s územiaми NATURA2000, chránenými územia a prvkami ÚSES často predstavuje kríženie vodných tokov. Vzniku kumulatívnych vplyvov na tento typ predmetov ochrany možno predísť plošne uplatňovanou minimalizáciou zásahov do brehov a vodných tokov, realizáciou mostných objektov vhodných parametrov

Pri dopravných stavbách často dochádza k záberu rôznych typov biotopov. Konečný rozsah je ťažké určiť vzhľadom na to, že územný priemet a konkrétne trasovanie stavieb nie je predmetom strategického dokumentu. Predpokladom pre vylúčenie kumulácie vplyvov na úbytok biotopov je hlavne minimalizácia zásahov do akýchkoľvek chránených území a v prípade nevyhnutného stretu s nimi je potrebné trasovanie dopravných stavieb navrhnuť s ohľadom na výskyt predmetov ochrany, na minimalizáciu zásahov v okolí vlastnej stavby a pod.

Je zrejmé, že kumulácia vplyvov, rovnako ako vznik jednotlivých vplyvov, je závislá na konkrétnej podobe stavieb, ktoré vyplynú z jednotlivých opatrení uvedených v strategickom dokumente. Ich územný priemet by mal byť začlenený do územných plánov VÚC a obcí a na tejto rovine je možné kumulatívne vplyvy s ďalšími plánmi a projektmi identifikovať. Niektoré vplyvy je potom možné vyhodnotiť až na základe konkrétnej podoby projektov.

Vzhľadom na charakter posudzovaného strategického dokumentu PUM PSK, na lokalizačne nekonkrétne informácie o investičných aktivitách a opatreniach (projektoch/činnostiach na území PSK), pre ktoré PUM PSK vytvára rámec konštatujeme, že predmetný strategický dokument je z hľadiska jeho konkrétneho vplyvu na chránené územia, chránené druhy a prvky ÚSES vyhodnotiteľný len na všeobecnej úrovni predpokladaných negatívnych a pozitívnych vplyvov na biotu a chránené územia.

VI. ZÁVERY

1. Výsledok procesu posudzovania (odporúčanie, neodporúčanie)

Okresný úrad Prešov, odbor starostlivosti o životné prostredie na základe celkového procesu posudzovania strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“ na životné prostredie vykonaného podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pri ktorom zväžil stav prírodného prostredia, využitia územia, význam očakávaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, kumulatívnych vplyvov, ich rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na národnej a regionálnej úrovni, na úroveň spracovania oznámenia o strategickom dokumente, úroveň spracovania správy o hodnotení strategického dokumentu, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

o d p o r ú č a

prijatie strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“ za predpokladu dodržania všetkých platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska.

Ak jednotlivé konkrétne činnosti navrhované v strategickom dokumente budú dosahovať prahové hodnoty pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie v zmysle prílohy č. 8 k zákonu o posudzovaní vplyvov, bude potrebné vykonať podľa tretej časti zákona posúdenie vplyvov na životné prostredie pred ich povolením podľa osobitných predpisov

2. Odporúčaný variant

Návrh strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja“ je vypracovaný v jednom variantnom riešení a v nulovom variante (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal a následne nerealizoval).

Na realizáciu sa odporúča variant rozpracovaný a uvedený v správe o hodnotení strategického dokumentu. Odporúča sa preto prijať Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja vo variante, ktorý bol posudzovaný z hľadiska vplyvov na životné prostredie, za podmienky dodržania odporúčaní v kapitole VI. 3. tohto záverečného stanoviska podľa relevantných pripomienok z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.

3. Odporúčania na prepracovanie, dopracovanie, úpravu návrhu strategického dokumentu.

Konečné znenie Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja sa odporúča podstatne nemeniť a zapracovať len relevantné pripomienky a požiadavky vyplývajúce zo stanovísk k strategickému dokumentu od dotknutých subjektov.

Vyhodnotenie splnenia uvedených doručených stanovísk sa odporúča v zmysle určeného rozsahu hodnotenia strategického dokumentu PUP PSK zohľadniť aj v samotnom strategickom dokumente PUM PSK.

Prešovský samosprávny kraj ako obstarávateľ strategického dokumentu PUM PSK zabezpečí sledovanie a pravidelné vyhodnocovanie plnenia cieľov PUM PSK. V prípade zaznamenania významných problémov v dosahovaní stanovených cieľov je potrebné PUM PSK prehodnotiť a vykonať jeho aktualizáciu aj v priebehu obdobia, na ktoré je PUM PSK vypracovaný.

Na základe celkového výsledku posudzovania vplyvov podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa v návrhu strategického dokumentu PUM PSK odporúča:

- vylúčiť navrhovaný prvok – cesta II/558 Stakčín – Ulič,
- vypustiť akúkoľvek zmienku o ceste R9,
- vypustiť návrh úprav ciest I/18 a I/74 na štandard rýchlostnej cesty,
- zapracovať usporiadanie ciest v Tatranskej Javorine - zámena ciest I/66 a III/3078 v Tatranskej Javorine,
- v rámci schengenského priestoru nepoužívať pojem hraničné priechody s Poľskom, ale cezhraničné prepojenia; nepoužívať pojem „nadradená komunikácia/infraštruktúra”,
- vypustiť zmienku o prekategORIZácii/pretriedení ciest, najmä cesty II. triedy II/545 na cestu I. triedy - kategória cesty nesúvisí s intenzitou dopravy na nej,
- vypustiť text - OP 6 CD — „optimálne by bolo presunutie ich správy pod spoločného správcu” — ide o rozhodnutie, ktoré sa vykonáva na úrovni štátu, preto zmienka v dokumente PUM PSK nemá svoje opodstatnenie;
- OP 21 CD a OP 22 CD — cezhraničné cestné prepojenia ponechať len v rovine odporúčaných - budovanie cezhraničných prepojení medzi Poľskom a Slovenskom sa riadi Medzivládnu dohodou, ktorá s výnimkou spojení Stebnicka Huta (časť Hutisko) — Blechnarka, Veľká Franková — Kacwin, so žiadnym z uvedených neuvažuje,
- do textu doplniť požiadavku Dopravného úradu - pri návrhu rozvoja dopravného systému, resp. pri návrhu líniových stavieb a dopravných plôch, rešpektovať ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení na území Prešovského kraja,
- OP 48 VOD bude „Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v Meste Vysoké Tatry“ zmenené na „Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v oblasti Vysokých Tatier“
- vylúčiť cestu III/3100 Levočská Dolina – Zálubica (2030) cez bývalý vojenský obvod v Levočských vrchoch
- vylúčiť cestu III/3109 Osturňa – Ždiar (2030);
- vylúčiť spojenie Sulín – Hraničné (2030);
- vylúčiť cestu III/3142 Sulín – Kremná (2030);
- vylúčiť spojenie Kožuchovce – Miroľa (2050);
- navrhnuť vybudovať hraničný priechod Legnava – Muszyna (2050) s prepojením pre cyklistov v trase a parametroch umožňujúcich aj premávku miestnej automobilovej dopravy do 3,5 tony,

- odstrániť návrh povolenia prevádzky pre motorové vozidlá na hraničnom priechode Lesnica – Szcawnica (2050);
- odstrániť návrhy na hraničný priechod do Poľska - Veľká Franková a Osturňa
- hraničný priechod do Poľska - Hutisko odporučiť na realizáciu s obmedzením pre automobily do 3.5 tony po podrobnom posúdení vplyvov stavby na životné prostredie,
- vylúčiť cestu III/3148 Lesnica – Szcawnica (2050);
- vylúčiť prepojenie cez pásmo Štátnych lesov SR Vranov n/T – Zámutovej – Zlatá Baňa – Prešov
- vylúčiť úsek cesty Zámutovej – Červenica
- OP 7 CD – opraviť číslo cesty I/67 na I/66

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu

Toto záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 14 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na základe celkového výsledku procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu PUP PSK, pri ktorom sa zväzil stav prírodného prostredia, využitia územia, význam očakávaných vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, kumulatívnych vplyvov, ich rozsahu a trvania, so zameraním najmä na súlad s ostatnými strategickými dokumentmi na národnej a regionálnej úrovni, na úroveň spracovania oznámenia o strategickom dokumente, úroveň spracovania správy o hodnotení strategického dokumentu, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa príslušných ustanovení zákona. Pri posudzovaní boli zvažované možné vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a predpokladaná účinnosť navrhovaných opatrení pre oblasť odpadového hospodárstva Prešovského kraja.

Príslušný orgán analyzoval každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov. Doručené stanoviská obsahovali najmä požiadavky na doplnenie údajov do návrhu PUP PSK.

Správa o hodnotení strategického dokumentu a jej doplnok, ako aj posudok odborne spôsobilej osoby preukázali, že priame i nepriame vplyvy opatrení strategického dokumentu na životné prostredie budú prevažne pozitívne. Z hľadiska synergických a kumulatívnych vplyvov prevažujú očakávané pozitívne vplyvy nad vplyvmi negatívnymi.

Z výsledku posudzovania vplyvov na životné prostredie vyplynulo, že PUM PSK vo variante, ktorý bol posudzovaný, je prijateľný z hľadiska celkových kumulatívnych vplyvov na životné prostredie. Realizácia PUM PSK bude mať prevažne pozitívne vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia.

PUM PSK sa riadi princípmi trvalo udržateľného rozvoja, ktoré umožňujú uspokojovať potreby súčasných generácií bez toho, aby boli ohrozené nároky budúcich generácií na uspokojovanie potrieb a je preto v súlade so všetkými relevantnými strategickými dokumentmi súvisiace s touto problematikou.

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa prílohy č. 6 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe odborného posudku vypracovaného podľa § 13 zákona, a všetkých dostupných podkladov, pričom zohľadňuje pripomienky a požiadavky uvedené v doručených stanoviskách.

5. Návrh monitoringu

Podľa ustanovení § 16 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov je Prešovský samosprávny kraj ako obstarávateľ strategického dokumentu PUM PSK povinný zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov schváleného strategického dokumentu na životné prostredie.

Sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie podľa § 16 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov spočíva :

- v systematickom sledovaní a vyhodnocovaní jeho vplyvov;
- vo vyhodnocovaní jeho účinnosti;
- v zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Podľa § 16 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov ak obstarávateľ zistí, že skutočné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie posudzovaného podľa zákona sú horšie, ako sa uvádza v správe o hodnotení strategického dokumentu, je povinný zabezpečiť opatrenia na ich zmiernenie a zároveň zabezpečiť zmenu, doplnenie, prípadne prepracovanie strategického dokumentu.

Podľa § 16 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov obstarávateľ a rezortný orgán sú povinní bezodkladne oznámiť príslušnému orgánu informácie o výsledkoch sledovania a vyhodnocovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie, ako aj o zabezpečení povinností sledovania a vyhodnocovania vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie v elektronickej podobe alebo v listinnej podobe.

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

Sumárne je možné konštatovať, že environmentálne aspekty boli začlenené do strategického dokumentu v primeranej miere a zohľadnené aj v správe o hodnotení, ktorá je vypracovaná v zmysle prílohy č. 4 zákona o posudzovaní vplyvov dostatočne podrobne. Objektívne zhodnotila súčasný stav životného prostredia, definovala jednotlivé okruhy problémov z hľadiska životného prostredia a zhodnotila možné vplyvy strategického dokumentu na životné prostredie.

Víziou dopravného systému je v spolupráci s okolitými regiónmi uplatňovať princípy udržateľnej mobility a orientáciu na ekologicky šetrnejšie spôsoby dopravy. Významne obmedziť negatívne vplyvy individuálnej automobilovej dopravy vrátane dopadov na užívanie verejného priestoru (zaberanie ďalších plôch) a to dosiahnutím lepšieho rozloženia jednotlivých druhov dopravy a zvýšením jej bezpečnosti aj energetickej náročnosti a účinnosti.

Strategické ciele sú zamerané na dostupnosť a prepojenie riešeného územia, plynulosť cestnej dopravy, atraktivitu verejnej dopravy a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie a verejné zdravie.

Spracovateľ odborného posudku, spracovatelia strategického dokumentu a príslušný orgán analyzovali každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov. Vznesené

relevantné pripomienky, resp. požiadavky sa zohľadnia v konečnom znení strategického dokumentu PUM PSK.

Posudzovaný strategický dokument PUM PSK je vypracovaný v jednom variantnom riešení a v nulovom variante. Nulový variant je stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neprijal a následne nerealizoval.

Z komplexného procesu posudzovania vyplýva, že pre realizáciu sa odporúča variant rozpracovaný a uvedený v správe o hodnotení strategického dokumentu a v strategickom dokumente. Odporúča sa preto prijať PUM PSK vo variante, ktorý bol posudzovaný z hľadiska vplyvov na životné prostredie.

Obstarávateľ zverejní schválený strategický dokument POUM PSK spolu s informáciami podľa § 15 ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov na svojom webovom sídle.

7. Informácia pre schvaľujúci orgán o dotknutej verejnosti pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov

Podľa § 6a ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov je dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem o prípravu strategických dokumentov pred ich schválením.

Medzi dotknutú verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov patrí:

- a) fyzická osoba staršia ako 18 rokov,
- b) právnická osoba,
- c) občianska iniciatíva podľa §6a odseku 3.

Podľa § 6a ods. 5 zákona o posudzovaní vplyvov má dotknutá verejnosť pri posudzovaní vplyvov strategických dokumentov právo zúčastniť sa prípravy a posudzovania vplyvov strategického dokumentu, a to až do schválenia strategického dokumentu, vrátane práva podať písomné stanovisko podľa § 6 ods. 6, § 8 ods. 8, § 12 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov, účasti na konzultáciách a verejnom prerokovaní strategického dokumentu.

Počas celého procesu posudzovania vplyvov strategického dokumentu PUM PSK na životné prostredie neboli na obstarávateľa strategického dokumentu doručené žiadne zásadné pripomienky, ktoré by zásadným spôsobom bránili v ďalšom rozpracovaní návrhu strategického dokumentu. Verejnosť sa podľa §6a zákona o posudzovaní vplyvov zainteresovala prostredníctvom:

- účasti na verejnom prerokovaní správy o hodnotení a návrhu strategického dokumentu podľa § 11 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov;
- písomného stanoviska k správe o hodnotení podľa § 12 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov.

V procese posudzovania vplyvov strategického dokumentu PUM PSK bola podľa zákona identifikovaná nasledovná dotknutá verejnosť:

1. Bežný občan, renta006@centrum.sk

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ing. Alena Sekeráková
Okresný úrad Prešov
Odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja
v súčinnosti
s Úradom verejného zdravotníctva SR

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

Okresný úrad Prešov
Odbor starostlivosti o životné prostredie
PaedDr. Miroslav Benko, MBA
Námestie mieru 3, 080 01 Prešov
vedúci odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

V Prešove dňa 04. 12. 2020