OKRESNÝ ÚRAD KOŠICE

odbor starostlivosti o životné prostredie

oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja

Komenského 52, 041 26 Košice

Číslo: OU-KE-OSZP3-2020/004925 Košice, 08.06.2020

Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, ako príslušný orgán štátnej správy starostlivosti o životné prostredie podľa § 4 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v spojení s § 55 písm. a) 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 č. 24/2006 Z. z.“), na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa príslušných ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z., vydáva v súlade s § 14 zákona č. 24/2006 Z. z.

Z Á V E R E Č N É S T A N O V I S K O

č. OU-KE-OSZP1-2020/004925

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARAVATEĽOVI

I.1. Názov

Košický samosprávny kraj

I.2. Identifikačné číslo

35 541 016

I.3. Adresa sídla

Námestie Maratónu mieru 1, 04266 Košice-Staré Mesto,

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

Ing. Rastislav Trnka – predseda KSK
Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice
Tel.: + 421 055 / 72 68 113
e-mail: vuc@vucke.sk

1.5 Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje kontaktnej osoby, od ktorej možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie:

Ing. Robert Michek – konateľ NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
Zlatnická 10/1582
110 00 Praha 1
Czech Republic
telefónne číslo: + 420 251 019 231
e-mail: ndcon@ndcon.cz
v zastúpení: Ing. Jan Kašík

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE

II.1 Názov

Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK)

II.2 Charakter

Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (ďalej aj „PUM KSK“) je strategický dokument, ktorý na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja definuje budúce potreby Košického samosprávneho kraja 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.

II.3 Hlavné ciele

Cieľom spracovania Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja je aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Košického samosprávneho kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov kraja, vrátane fondov EÚ. Úlohou strategického dokumentu je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Košického samosprávneho kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. PUM Košického samosprávneho kraja 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 Európskej únie – EÚ).

Nedeliteľnou súčasťou PUM KSK je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu. Cieľom PUM KSK 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 Košického samosprávneho kraja. 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 rešpektujúc 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 Košického samosprávneho kraja na roky 2014-2020 a podobne.

Hlavným prínosom návrhovej časti je predovšetkým odporúčanie ďalšieho smerovania Košického samosprávneho kraja v oblasti dopravy, dopravných procesov a dopravnej infraštruktúry. Významným prínosom pre ďalší rozvoj Košického samosprávneho kraja je tiež to, že tento dokument navrhuje a zoraďuje poradie dôležitosti infraštruktúrnych opatrení 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 Košického samosprávneho kraja.

II.4 Stručný opis obsahu strategického dokumentu

I. Analytická časť

Analytická časť bola zameraná na zber údajov, prieskumy, dopravné modelovanie a analýzy:

- Vymedzenie záujmového a riešeného územia
- Zber demografických dát a ich vyhodnotenie

- Zber dát týkajúcich sa dopravy (organizácia, prevádzka, infraštruktúra)
- Prieskum dopravy cez hranice kraja
- Dopravný prieskum verejnej osobnej dopravy (VOD)
- Dopravný prieskum dopravy ASD (automatické dopravné sčítanie) a smerový dopravný prieskum
- Dopravné modelovanie
- Analýza súčasného stavu a trendu vývoja
- Varianty budúceho vývoja
- SWOT analýza, ktorá definuje silné a slabé stránky súčasného stavu dopravy

V analytickej časti boli identifikované tieto hlavné problémy v doprave na území Košického kraja:

- Zlý stavebný stav železníc, ich nedodatočná údržba a modernizácia, z toho vyplývajúca drahá prevádzka zastaraných železníc, zlá kvalita železničných zastávok a staníc
- Veľmi nízky rozsah prevádzky železníc
- Negatívny vplyv vlakov zadarmo na diaľkovú autobusovú dopravu
- Neprehľadný systém verejnej dopravy, nedostatočné poskytovanie informácií, nízka kvalita autobusových staníc a ich informačného systému
- Neexistencia integrovaného dopravného systému v praxi
- Pomalé a zastarené odbavovanie
- Pokračujúci pokles využívania prímestskej autobusovej dopravy
- Nedostatok zdrojov na kompenzácie pri zvyšovaní strát
- Vlastnícka štruktúra autobusových terminálov a neexistencia legislatívy pre TIOP
- Cesty vedené cez obce, aj v hlavných smeroch chýbajú cesty I. triedy
- Nedostatok financií na opravy a rozvoj krajských ciest a jeho nevhodné riešenie pôžičkami na údržbu
- Nevyhovujúci a havarijný stavebný stav krajských ciest najmä v horských oblastiach
- Chýbajúce hraničné priechody na Ukrajinu
- Zlá dostupnosť horských oblastí v zimnom období
- Vyčerpaná kapacita siete v okolí Košíc
- Nespojité vedenie trás s nevyriešenými vstupmi do miest
- Nesystémové financovanie cyklistickej dopravy

II. Návrhová časť

Na základe analýzy súčasného stavu a aktuálnych problémov v doprave, ktoré sú podrobne opísané a vyhodnotené v analytickej časti strategického dokumentu Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK), bola vypravovaná návrhová časť, ktorá sa zameriava na :

- Víziu udržateľnej mobility v Košickom samosprávnom kraji

- Definíciu špecifických cieľov pre dosiahnutie udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja
- Návrh opatrení vedúcich ku zlepšeniu dopravnej situácie v Košickom samosprávnom kraji
- Multikriteriálnu analýzu cestnej siete a infraštruktúrnych opatrení, ktoré eliminujú / zmierňujú negatívne vplyvy dopravného systému
- Riešenie dopravného systému v jednotlivých módoch dopravy na území Košického kraja
  - návrh riešenia cestnej siete (diaľnice a rýchlostné cesty, cesty I., II. a III. triedy)
  - návrh riešenia verejnej osobnej dopravy (železničná a autobusová doprava)
  - návrh organizácie MHD v kraji
  - infraštruktúra verejnej osobnej dopravy
  - integrovaná verejná doprava
  - statická doprava (záchytné parkoviská P+R)
  - chytrá city logistika
  - cyklistická doprava
  - pešia doprava
  - inteligentné dopravné systémy
- Dopravný model výhľadových období
- Vyhodnotenie súhrnu navrhovaných opatrení pomocou indikátorov
- Celkový prehlaď opatrení PUM KSK

Vízia:

Strategické a špecifické ciele vo vzájomnej kombinácii prostredníctvom opatrení prispejú k dosiahnutiu vízie kraja: „Na východe bude všetko dobre dostupné pre všetkých“. Cieľom je ponúknuť obyvateľom odľahlého kraja vysoký štandard prepravných možností umožňovať rýchlu, pohodlnú a udržateľnú prepravu – možnosti v kraji ľahko cestovať aj odtiaľ odchádzať a zasa sa pohodlne vracať.

STRATEGICKÉ CIELE (SC)

SC1 - Udržateľný dopravný systém kraja pre verejný priestor a životné prostredie

SC2 - Finančne udržateľný dopravný systém kraja

SC3 - Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja

SC4 - Bezpečný dopravný systém kraja

ŠPECIFICKÉ CIELE (ŠC)

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

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

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

ŠC4 - Kvalitný vozový park pre dopravnú obslužnosť

ŠC5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja

ŠC6 - Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti

NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI CIEST A CESTNEJ DOPRAVY

ŠC2 - Kvalitná cestná sieť v správe kraja

OP1 - Rýchlostný obchvat Košíc D1, R2 (2025)

OP2 - Skapacitnenie vjazdu do Košíc od Slanca (2025)

OP3 - Tunel Soroška (2025)

OP4 - Privádzač Spišská Nová Ves (2025)

OP5 - Modernizácia a obchvaty na cestách I. triedy (2025)

OP6 - Nové hraničné priechody s Ukrajinskou republikou (2025)

OP7 - Rýchlostné prepojenie Košíc s Michalovcami a Moldavou nad Bodvou (2030)

OP8 - Obchvaty v Košiciach (2030)

OP9 - Obchvat Dvorianok (2030)

OP10 - Skapacitnenie cesty III/3390 (2030)

OP11 - Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy (2030)

OP12 - Hraničný priechod Maťovské Vojkovce – Pavlovo (2030)

OP13 - Diaľničné spojenie Michaloviec so štátnou hranicou s Ukrajinskou republikou (2040)

OP14 - Rýchlostná cesta R2 (2040)

OP15 - Obchvaty na cestách I. triedy (2040)

OP16 - Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy (2040)

OP17 - Hraničný prechod Hosťovce – Tornanádaska (2040)

OP18 - Rýchlostná cesta R2 (2050)

OP19 - Výstavba ciest I. triedy (2050)

OP20 - Obchvaty na cestách I. triedy (2050)

OP21 - Obchvaty a nové prepojenia na sieti krajských ciest (2050)

OP22 - Nové hraničné priechody (2050)

OP23 - Údržba podľa stavu a potrebnosti ciest (priebežne)

OP24 - Monitoring mostov (2030)

OP25 - Modernizácia mechanizácie Správy ciest KSK (2030)

NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A INFRAŠTRUKTÚRY

ŠC1 - Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom

ŠC3 - Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD

OP1 - Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180 (2025)

OP2 - Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180 (2030)

OP3 - Návrh úprav premávky na trati č. 180 (2040)

OP4 - Návrh ďalších úprav premávky na trati č. 180 (2050)

OP5 - Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 172, 173 (2025)

OP6 - Návrh úprav premávky na trati č. 172, 173 (2030)

OP7 - Návrh trojsegmentovej premávky na trati č. 190 (2025)

OP8 - Návrh úprav premávky na trati č. 190 (2050)

OP9 - Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 191 (2025)

OP10 - Návrh úprav premávky na trati č. 191 (2040)

OP11 - Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160 (2025)

OP12 - Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160 (2030)

OP13 - Návrh obnovenia premávky osobných vlakov na trati č. 167 (2030)

OP14 - Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať č. 196 (2025)

OP15 - Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať č. 196 (2030)

OP16 - Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať č. 196 (2040)

OP17 - Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať č. 196 (2050)

OP18 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2025)

OP19 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2030)

OP20 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2040)

OP21 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2050)

OP22 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2025)

OP23 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2030)

OP24 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2040)

OP25 - Úpravy železničnej infraštruktúry (2050)

OP26 - Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – Košice (2030)

OP27 - Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – ostatné (2030)

OP28 - Infraštruktúra významných prestupových uzlov (2040)

OP29 - Záchytné parkoviská pri železničných tratiach (2030)

NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI PRÍMESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVY

ŠC1 - Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom

ŠC5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja

OP1 - Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia (2025)

OP2 - Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia po roku 2030 (2040)

OP3 - Obojstranné autobusové zvozy z Košíc (2025)

OP4 - Obojstranné autobusové zvozy zo Spišskej Novej Vsi (2025)

OP5 - Obojstranné autobusové zvozy na južnom Spiši (2030)

OP6 - Obojstranné autobusové zvozy z Michaloviec a Strážskeho (2025)

OP7 - Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na západe kraja (na Gemeri) (2030)

OP8 - Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na Zemplíne (2030)

OP9 - Autobusové zvozy z Prešovského kraja (2025)

OP10 - Nový návrh systému zvozu (2025)

OP11 - Nový návrh systému zvozu na západe kraja (2030)

OP12 - Nový návrh systému zvozu na Zemplíne (2030)

OP13 - Návrh nového usporiadania MHD v Košiciach (2025)

OP14 - Návrh nového usporiadania MHD v Michalovciach (2025)

OP15 - Návrh nového usporiadania MHD v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch (2025)

OP16 - Návrh nového usporiadania MHD v Rožňave (2030)

OP17 - Návrh nového usporiadania MHD v Trebišove (2025)

OP18 - Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min. (2030)

OP19 - Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min. (2025)

OP20 - Zriadenie jadra IDS v oblasti Košice – Prešov (2025)

OP21 - Zriadenie jadra IDS v oblasti Spišská Nová Ves – Levoča – Poprad – Kežmarok (2025)

OP22 - Zriadenie jadra IDS v oblasti Michalovce – Vranov nad Topľou – Humenné (2025)

OP23 - Prvý krok rozvoja IDS Východ (2025)

OP24 - Druhý krok rozvoja IDS Východ (2030)

OP25 - Tretí krok rozvoja IDS Východ (2030)

OP26 - Štvrtý krok rozvoja IDS Východ (2040)

OP27 - Napojenie terminálu Moldava nad Bodvou na cestu I. triedy (2040)

OP28 - Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu (2030)

OP29 - Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu (2040)

OP30 - Preferencia hromadnej dopravy (2025)

OP31 - Bezbariérové zastávky (priebežne)

OP32 - Kontaktné centrá IDS Východ (2025)

OP33 - Aplikácia a internetový portál IDS Východ (2025)

OP34 - Alternatívny spôsob obsluhy (2025)

NÁVRH OPATRENÍ V OBLASTI NEMOTOROVEJ DOPRAVY

ŠC2 - Kvalitná cestná sieť v správe kraja

ŠC3 - Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD

ŠC6 - Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti

OP1 - Čiastkové prepojenie kostrovej siete cyklistických komunikácií (2030)

OP2 - Komplexná výstavba kostrovej siete cyklistických komunikácií (2050)

OP3 - Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej sieti (2030)

OP4 - Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi (priebežne)

OP5 - Ďalšie potrebné opatrenia (2050, priebežne)

OSTATNÉ NÁVRHY OPATRENÍ

ŠC1 - Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom

ŠC2 - Kvalitná cestná sieť v správe kraja

ŠC3 - Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD

ŠC4 - Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť

ŠC5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja

OP1 - Udelenie nenávratné finančného príspevku na modernizáciu ciest II. triedy (2040)

OP2 - Poskytnúť obciam prostriedky na údržbu, rekonštrukcie a výstavbu nových miestnych komunikácií lokálneho významu (2025)

OP3 - Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku (2025)

OP4 - Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko (2030)

OP5 - Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť (2030)

OP6 - Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich (2025)

OP7 - Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS) (2025)

OP8 - Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach (2030)

OP9 - Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému (2025)

OP10 - Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave (2030)

OP11 - Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave (2030)

OP12 - Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave (2040)

OP13 - Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave (2025)

OP14 - Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave (2030)

OP15 - Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave (2040)

OP16 - Zriadenie parkovísk P+R v meste Košice (2030)

OP17 - Zriadenie parkovísk P+R pri hlavných križovatkách pri Košiciach (2040)

OP18 - Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami (priebežne)

Na základe výsledku z vykonaných analýz boli stanovené multimodálne výhľadové ciele rozvíjajúce potenciál dopravnej infraštruktúry kraja a jeho silné stránky, alebo prekonávajúce slabé stránky alebo hrozby, ktoré boli identifikované v analytickej časti. Ciele vedú k podpore trvalo udržateľného rastu mobility zabezpečením pohybu osôb a tovaru, ktorý je dlhodobo prijateľný z hľadiska sociálneho, ekonomického a vplyvov na životné prostredie (spoľahlivejšie, rýchlejšie a príjemnejšie cestovanie), dopravnej dostupnosti cieľov orientovanej na ekologicky šetrnejšie druhy dopravy (verejnej dopravy), lepšiemu súladu dopravy s kvalitou životného prostredia a verejných priestranstiev (príťažlivý región pre obyvateľov), k zlepšeniu a optimalizácii cestnej infraštruktúry a celkovo individuálnej dopravy na základe kombinácie regulačných a investičných opatrení smerujúcich k znižovaniu negatívnych dopadov automobilovej dopravy, k zvýšeniu bezpečnosti a efektívnosti dopravy a zároveň k zníženiu energetickej náročnosti dopravy využívaním alternatívnych palív (najmä vo verejnej doprave) s pozitívnym ekonomickým dopadom a znížením závislosti na rope a zemnom plyne. Sú definované 4 strategické ciele, pre každý cieľ sú zadefinované špecifické ciele a opatrenia infraštruktúrneho alebo systémového charakteru k jeho dosiahnutiu a časový horizont realizácie. Pre každý špecifický cieľ je definovaný kľúčový indikátor, ktorý je potrebné splniť.

II.5 Vzťah k iným strategickým dokumentom

Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja 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 Košického samosprávneho kraja 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 Košický kraj (ÚPN VÚC KSK) v znení zmien a doplnkov 2004, 2009, 2014 a 2017
- Strategickým plánom rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Národnou stratégiou regionálneho rozvoja SR na obdobie 2014-2020
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2016 až 2022
- Regionálna integrovaná územná stratégia Košického samosprávneho kraja na roky 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.

- Európske dokumenty:
  - Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM(2010) 2020 v konečnom znení
  - Plán prechodu na konkurencieschopné nízko-uhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM(2011) 112 v konečnom znení
  - BIELA KNIHA : Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroja, KOM(2011) 144 v konečnom znení
  - Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavných smeroch Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve
- Akčný plán pre podporu zavádzania inteligentných dopravných systémov (ITS), KOM(2008) 886 v konečnom znení
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pre zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a pre rozhranie s inými druhmi dopravy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EU, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o výbere poplatkov za užívanie určitých pozemných komunikácií ťažkými nákladnými vozidlami
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES zo dňa 21. mája 2008 o kvalite vonkajšieho ovzdušia a čistejšom ovzduší pre Európu
- Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdroj energie
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/844 z 30. mája 2018, ktorou sa mení smernica 2 2010/31/EÚ o energetickej hospodárnosti budov a smernica 2012/27/EÚ o energetickej efektívnosti
- Stratégia EÚ pre adaptáciu na zmenu klímy

• Multisektorové národné dokumenty:
  - Národný rozvojový plán, marec 2003
  - Národná stratégia regionálneho rozvoja SR na obdobie 2014-2020
  - Národný plán regionálneho rozvoja SR, schválený uznesením vlády SR č. 240/2001
  - Stratégia rozvoja konkurencieschopnosti Slovenska do roku 2010, schválená uznesením vlády SR č. 140/2005
  - Národná stratégia trvalo udržateľného rozvoja, schválená uznesením vlády SR č. 978/2001
  - Akčný plán trvalo udržateľného rozvoja v SR na roky 2005-2010, schválený uznesením vlády SR č. 574/2005
  - Program rozvoja vidieka SR 2014-2020
  - Národný strategický referenčný rámec 2014-2020
  - Aktualizovaná národná stratégia ochrany biodiverzity do roku 2020
  - Strategický rámec v oblasti starostlivosti o zdravie pre roky 2014 až 2030
  - Akčný plán pre životné prostredie a zdravie obyvateľov Slovenskej republiky V. (NEHAP V.)
  - Aktualizácia Národného programu podpory zdravia v Slovenskej republike pre roky 2014-2030

- Národné dopravné dokumenty:
  - Programové vyhlásenie vlády SR (2012-2016) za oblasť dopravy
  - Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2020
  - Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
  - Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
  - OP Integrovaná infraštruktúra na roky 2014 - 2020
  - Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011-2014
  - Dlhodobý program rozvoja železničných ciest
  - Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy
  - Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
  - Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou
  - Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR
  - Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky (č. uznesenia 504/2015)
  - Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky (č. uznesenia 505/2016)
  - Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (č. uznesenia 504/2016)
  - Akčný plán rozvoja elektromobility v Slovenskej republike (č. uznesenia 110/2019)

- Regionálne dokumenty:
  - Územný plán veľkého územného celku Košický kraj v znení Zmien a doplnkov 2004, 2009, 2014 a 2017
  - Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2016 až 2022
  - Regionálna integrovaná územná stratégia Košického samosprávneho kraja na roky 2014-2020
  - Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji
  - Plán dopravnej obslužnosti Košického kraja (2007)
  - Inštitucionalizácia integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy Košického kraja (2008)
  - Technicko-ekonomická štúdia integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc (2009)
  - Štúdia realizovateľnosti integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc (2009)
  - Návrh koncepcie regionálnej integrovanej dopravy v rámci KSK – Terminály IDS (2013)
  - Inštitucionálna a organizačná analýza rozvoja systémov verejnej osobnej dopravy na regionálnej úrovni Košického samosprávneho kraja (2013)

- Dopravný model obsluhy územia verejnou dopravou Košice – U.S.Steel - Moldava n. B. (2015)
- Prepravno-tarifný systém integrovaného dopravného systému Košického samosprávneho kraja a štúdia realizovateľnosti tarifno-informačného zabezpečenia integrovaného dopravného systému (2015)
- Stratégia trvalej udržateľnosti financovania ciest II. a III. triedy v Košickom kraji (2015)
- Koncepcia prestupných terminálov bus-bus integrovanej dopravy v Košickom samosprávnom kraji (2016)

III. OPIS PRIEBEHU PRÍPRAVY A POSUDZOVANIA

III. 1 Vecný a časový harmonogram prípravy a schvaľovania

Práce na posudzovaní strategického dokumentu boli zahájené po vypracovaní Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja – I. etapa (zber údajov, prieskumy, dopravné modelovanie a analýzy). V apríli 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 strategického dokumentu. Oznámenie o strategickom dokumente bolo oficiálne zaslané na Okresný úrad Košice so žiadosťou o začatie procesu SEA. Oznámenie o strategickom dokumente bolo zverejnené na enviroportáli Ministerstva životného prostredia dňa 10.06.2019.
Po obdržaní Návrhovej časti Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja a po vydaní rozsahu hodnotenia strategického dokumentu boli v priebehu novembra zahájené práce na Správe o hodnotení strategického dokumentu. Rozsah hodnotenia, ktorý vydal Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie dňa 16.07.2019 pod číslom OU-KE-OSZP1-2019/032705, bol zverejnený na enviroportáli Ministerstva životného prostredia dňa 18.07.2019. Správa o hodnotení strategického dokumentu bude po ukončení oficiálne zaslaná na Okresný úrad Košice, spolu so žiadosťou o zahájenie jej prerokovania.

Rozsah hodnotenia a časového harmonogramu pre návrh strategického dokumentu vydal Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie na základe oznámenia o strategickom dokumente a s prihliadnutím na doručené stanoviská (list č. OU-KE-OSZP1-2019/032705 zo dňa 16. 07. 2019).Termín predloženia písomných stanovísk k rozsahu hodnotenia bol určený do 10 dní od zverejnenia rozsahu hodnotenia.

Obstarávateľ, KSK, podľa § 9 zákona č. 24/2006 Z.z., listom č. 2071/2020/OD-2868 zo dňa 21. 01. 2020 predložil príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja správu o hodnotení strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK) spolu s Návrhovou časťou strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK).

Príslušný orgán, Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, listom č. OU-KE-OSZP1-2020/004925- 270 zo dňa 10. 02. 2020 zaslal v zmysle § 10 ods. 3 zákona správu o hodnotení strategického dokumentu v zmysle § 10 ods. 3 zákona dotknutým orgánom, dotknutým obciam

a verejnosti (rozdeľovník). Zároveň týmto listom vyzval dotknuté subjekty v zmysle § 12 ods. 1 zákona o písomné stanoviská, s uvedením adresy doručenia.
Správa o hodnotení bola zverejnená na webovom sídle MŽP.

Obstarávateľ, KSK, spolu so spracovateľom strategického dokumentu, NDCon, s.r.o. o životné prostredie distribuoval podľa priloženého rozdeľovníka v zmysle § 11 zákona listom č. 2071/2020/OD-6314 zo dňa 11. 02. 2020 správu o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja“ spolu s informáciou o verejnom prerokovaní - Pozvánka na verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovaného strategického dokumentu PUM KSK. Materiály boli vyvesené aj na úradnej tabuli.

Verejné prerokovanie sa konalo 26. 02. 2020 o 09.00 h na Úrade Košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice

Zasielanie stanovísk, pripomienok k návrhu strategického dokumentu a k správe o hodnotení bolo stanovené do 21 dní odo dňa zverejnenia.
Obstarávateľ, KSK v zmysle § 11 zákona záznam z verejného prerokovania zaslal .e-mailom zo dňa 10. 03. 2020 príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie spolu s prezenčnou listinou.

III.2 Orgán kompetentný na jeho prijatie

Zastupiteľstvo Košického samosprávneho kraja

III.3 Druh prijatia, rozhodnutia

Uznesenie Zastupiteľstva Košického samosprávneho kraja

III.4 Vypracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu
Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa prílohy č. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. a rozsahu hodnotenia strategického dokumentu. Správu o hodnotení strategického dokumentu vypracoval NDCon s.r.o., Ing. arch. Vlasta Čamajová – autorizovaný architekt, Záhradná 14.
965 01 Žiar nad Hronom

III.5 Posúdenie správy o hodnotení strategického dokumentu
Odborný posudok k strategickému dokumentu podľa § 13 zákona vypracovala doc. Ing. Brigita Salaiová, PhD., Račí potok 2, 040 01 Košice, ktorá je zapísaná ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod číslom 191/97/OPV Odbor činnosti: 2g doprava, 2z hluk a vibrácie, Oblasť činnosti: 3d líniové stavby podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).
Za spracovateľku posudku bola určená listom Okresným úradom Košice č. OU-KE-OSZP1-2020/004925 zo dňa 12. 03. 2020, podľa vyhlášky MŽP SR č. 113/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o odbornej spôsobilosti na účely posudzovania vplyvov na životné prostredie (ďalej len spracovateľ posudku).

Posudok a návrh záverečného stanoviska bol vypracovaný na základe predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu, návrhovej časti strategického dokumentu, záznamu z verejného prerokovania navrhovaného strategického dokumentu, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, doplňujúcich podkladov od obstarávateľa, vyjadrení spracovateľa PUM KSK a správy o hodnotení a na základe vlastných

poznatkov spracovateľky posudku, konzultácií s obstarávateľom (KSK) a spracovateľom správy o hodnotení (NDCon, s.r.o.), príslušných právnych predpisov a noriem.

Odborný posudok je spracovaný podľa §13 odst. 8,9 zákona č. 24/2006 Z.z., záverečné stanovisko je spracované podľa osnovy uvedenej v prílohe č. 6 zákona. Spracovateľ posudku v jeho závere konštatuje, že správa o hodnotení strategického dokumentu má vyhovujúcu kvalitu a dostatočne vystihuje všetky podstatné javy, ktoré by mohli vplývať na životné prostredie v súvislosti so schválením a implementáciou strategického dokumentu. Z formálneho hľadiska je správa o hodnotení štruktúrovaná podľa prílohy 4 zákona a tiež bola spracovaná podľa určeného rozsahu hodnotenia.

Z hľadiska úplnosti správy o hodnotení sa konštatuje jej súlad s požiadavkou zákona.
Pri záverečnom hodnotení spracovateľ posudku odporučil schválenie strategického dokumentu s tým, že bude doplnený v zmysle pripomienok došlých stanovísk k správe o hodnotení a verejného prerokovania (definované v komentároch posudzovateľa).

III.6 Stanoviská predložené k správe o hodnotení a ich vyhodnotenie

Obstarávateľ, KSK, podľa § 9 zákona č. 24/2006 Z.z., listom č. 2071/2020/OD-2868 zo dňa 21. 01. 2020 predložil príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja správu o hodnotení strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK) spolu s Návrhovou časťou strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK).

Príslušný orgán, Okresný úrad Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, listom č. OU-KE-OSZP1-2020/004925-270 zo dňa 10. 02. 2020 zaslal v zmysle § 10 ods. 3 zákona správu o hodnotení strategického dokumentu v zmysle § 10 ods. 3 zákona dotknutým orgánom, dotknutým obciam a verejnosti (rozdeľovník). Zároveň týmto listom vyzval dotknuté subjekty v zmysle § 12 ods. 1 zákona o písomné stanoviská, s uvedením adresy doručenia.
Správa o hodnotení bola zverejnená na webovom sídle MŽP.

Rozdeľovník:

Dotknutá verejnosť
1. Ing. Ján Vitkovič, Tr. SNP 96-B, 040 11 Košice

Dotknuté orgány
1. Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Námestie slobody 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
2. Ministerstvo životného prostredia SR, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava
3. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava
4. Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Mlynské nivy 44/A, 827 15 Bratislava
5. Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, Námestie SNP 33, 813 31 Bratislava
6. Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Štefanovičova 5, P.O.BOX 85, 817 82 Bratislava
7. Dopravný úrad Slovenskej republiky, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
8. Prešovský samosprávny kraj (PSK), Námestie mieru 2, 080 01 Prešov
9. Banskobystrický samosprávny kraj (BBSK), Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica
10. Okresný úrad Gelnica
    - odbor starostlivosti o životné prostredie, Hlavná 1, 056 01 Gelnica
11. Okresný úrad Košice
    - odbor výstavby a bytovej politiky, Komenského 52, 041 26 Košice
    - odbor opravných prostriedkov, pozemkový referát, Komenského 52, 041 26 Košice

- odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Komenského 52, 041 26 Košice
- odbor starostlivosti o životné prostredie, Komenského 52, 041 26 Košice
- odbor pozemkový a lesný, Zádielska 1, 040 78 Košice

12. Okresný úrad Košice – okolie
    - odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Hroncova 13, 041 70 Košice
    - odbor starostlivosti o životné prostredie, Hroncova 13, 041 70 Košice
    - odbor pozemkový a lesný, Hroncova 13, 041 70 Košice
13. Okresný úrad Michalovce
    - odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Námestie slobody 1, 071 01 Michalovce
    - odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie slobody 1, 071 01 Michalovce
    - odbor pozemkový a lesný, Sama Chalupku 18, 071 01 Michalovce
14. Okresný úrad Rožňava
    - odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Janka Kráľa 1, 048 01 Rožňava
    - odbor starostlivosti o životné prostredie, Ernesta Rótha 30, 048 01 Rožňava
    - odbor pozemkový a lesný, Ernesta Rótha 30, 048 01 Rožňava
15. Okresný úrad Sobrance
    - odbor starostlivosti o životné prostredie, Tyršova 12, 073 01 Sobrance
16. Okresný úrad Spišská Nová Ves
    - odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Štefánikovo nám. 5, 052 01 Spišská Nová Ves
    - odbor starostlivosti o životné prostredie, Štefánikovo námestie 5, 052 01 Spišská Nová Ves
    - odbor pozemkový a lesný, Štefánikovo námestie 5, 052 01 Spišská Nová Ves
17. Okresný úrad Trebišov
    - odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, M. R. Štefánika 1161/184, 075 01 Trebišov
    - odbor starostlivosti o životné prostredie, M. R. Štefánika 32, 075 01 Trebišov
    - odbor pozemkový a lesný, Námestie mieru 804, 075 01 Trebišov
18. Úrad verejného zdravotníctva SR, Trnavská cesta 52, 826 45 Bratislava
19. Krajský pamiatkový úrad Košice, Hlavná 25, 040 01 Košice
20. Krajské riaditeľstvo policajného zboru v Košiciach, Kuzmányho 1449/8, 040 01 Košice
21. Obvodný banský úrad v Košiciach, Timanova 762/23, 040 01 Košice
22. Obvodný banský úrad v Spišskej Novej Vsi, Markušovská cesta 132/1, 052 01 Spišská Nová Ves
23. Okresný úrad Humenné (PSK), Kukorelliho 1492/1, 066 01 Humenné
24. Okresný úrad Levoča (PSK), Námestie Majstra Pavla 59, 054 01 Levoča
25. Okresný úrad Poprad (PSK), Námestie Jána Pavla II. 16, 058 44 Poprad
26. Okresný úrad Prešov (PSK), Námestie mieru 3, 080 01 Prešov
27. Okresný úrad Snina (PSK), Partizánska 1057, 069 01 Snina
28. Okresný úrad Vranov nad Topľou (PSK), Námestie slobody 5, 093 01 Vranov nad Topľou
29. Okresný úrad Brezno (BBSK), Námestie gen. M. R. Štefánika 40, 977 01 Brezno
30. Okresný úrad Revúca (BBSK), Komenského 40, 050 01 Revúca

Dotknuté obce

1. Obce Košického kraja (všetky)
2. Obce okresu Humenné (Hudcovce, Brekov, Jasenov, Chlmec, Porúbka, Valaškovce – voj. obvod)
3. Obce okresu Levoča (Spišský Štvrtok, Dravce, Dlhé Stráže, Kurimany, Levoča, Domaňovce, Buglovce, Baldovce, Spišské Podhradie, Granč – Petrovce, Harakovce, Dúbrava)
4. Obce okresu Poprad (Vernár, Hranovnica, Spišský Štiavnik, Vydrník, Jánovce)

5. Obce okresu Prešov (Víťaz, Ovčie, Hrabkov, Klenov, Miklušovce, Sedlice, Suchá Dolina, Ľubovec, Ličartovce, Drieňov, Lemešany, Bretejovce, Seniakovce, Šarišské Bohdanovce, Varhaňovce, Brestov, Žehňa, Tuhrina, Lúčina, Červenica)
6. Obce okresu Snina (Snina, Stakčín, Kolonica, Ladomírov, Strihovce, Hrabová Roztoka, Dúbrava)
7. Obce okresu Vranov nad Topľou (Zámutov, Juskova Voľa, Banské, Cabov, Sečovská Polianka, Nižný Hrušov, Poša, Nižný Hrabovec, Kladzany, Tovarnianska Polianka)
8. Obce okresu Brezno (Telgárt)
9. Obce okresu Revúca (Tornaľa, Gemer, Gemerská Ves, Licince, Hucín, Gemerský Sad, Gemerské Teplice, Jelšava, Magnezitovce, Chyžné, Revúca, Muránska Zdychava)

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

1x verejnosť

1. **Ing. arch. Mariana Šimková, zástupca petičného výboru** (OÚ-KE-OSZP1-0033743/2020, zo dňa 06.03.2020)

Petícia za obnovenie železničnej trate č. 168 Moldava nad Bodvou – Medzev pre verejnú osobnú dopravu a vybudovanie súbežných cyklistických chodníkov pozdĺž ciest II. a III. triedy v trase Košice – Medzev a Moldava nad Bodvou – Jasov.

- Doplniť do bodu OP 22 – Úpravy železničnej infraštruktúry (2025) obnovu železničnej trate č. 168 Moldava nad Bodvou – Medzev pre osobnú železničnú dopravu so zastávkami: Moldava nad Bodvou mesto, Debraď, Jasov, Počkaj, Medzev.
- Doplniť do bodu OP 29 – Terminály IDS v KSK pre regionálnu dopravu (2040) terminál bus-železničná zastávka v obci Jasov.
- Do bodu OP 3 – Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) doplniť prepojenia:
    - Košice -> Malá Ida, Šemša, Nováčany, Rudník, Jasov, Počkaj, Medzev (súbežne s cestami II. a III. triedy);
    - Jasov -> Moldava nad Bodvou (súbežne s cestou II. triedy).

• Dopravná obsluha regiónu Rudohorie je dnes riešená predovšetkým prímestskou autobusovou dopravou, ktorá ponúka veľký počet priamych spojov do Košíc niekoľkými autobusovými linkami s nepravidelným taktom, krátkym v špičkách a predĺženým mimo dopravných špičiek, po cestách III/3403, II/3404, /II/558 a I/16. Z Moldavy nad Bodvou dochádza do Košíc autobusmi najviac cestujúcich zo všetkých sídiel Košického kraja, silná dochádzka je aj z Medzeva, Jasova, Poproča, Jasova, Čečejoviec, Bukovca, Nižného Klátova, Hýľova alebo Malej a Veľkej Idy. Z terminálu Moldava nad Bodvou jazdí iba 7 párov vlakov, čím sa iba dopĺňa obslužnosť autobusmi v určitých časoch. Pre obsluhu oblasti Medzeva a Jasova bolo v PUM KSK navrhnuté a v Pláne dopravnej obslužnosti naplánované priame vedenie prímestských autobusov zo Smolníka a Medzeva cez Malú Idu do Košíc po ceste II/548 s napojením Jasova na Moldavu nad Bodvou autobusmi v špičkovom takte 30 minút, mimo špičiek max. 60 minút. Vyšný Medzev má navrhnuté taktiež priame spojenie s terminálom Moldava nad Bodvou a terminálom Vstupný areál U. S. Steel prímestskými autobusmi cez Jasov tiež v špičkovom 30 minútovom intervale, do 60 minút počas dňa. Z terminálu Moldava nad Bodvou sú navrhnuté vlaky do Košíc každých 30 – 60 minút s niektorými vlakmi vedenými priamo až do Popradu. Na autobusy v Šaci nadväzujú v návrhu koordinovane električky. Takto bude v regióne

zabezpečená rýchla, udržateľná a pohodlná integrovaná verejná doprava s možnosťami prestupovať bezplatne na MHD Košice na všetkých zastávkach na území mesta. Pri tvorbe návrhu PUM KSK bola posudzovaná aj možnosť zavedenia osobných vlakov do Medzeva s prestupovým terminálom Jasov, čas dojazdu by bol v takom prípade dlhší, pribudli by prestupy a využitie vlakov v krátkom takte by bolo nízke, v priemere 40 cestujúcich na vlak. Spracovaný a prezentovaný návrh je napriek nevyužitiu železnice pre región Rudohoria omnoho výhodnejší s rýchlejšou dostupnosťou do Košíc. Pre turistiku bude vynikajúcim východiskom terminál Moldava nad Bodvou intenzívne spojený vlakmi s Košicami a Popradom. Bude tiež zabezpečené spojenie do Medzeva od rýchlikov zo stanice Moldava nad Bodvou.

- V centre Jasova je navrhnutý terminál autobusovej dopravy pre vzájomné väzby medzi linkami prechádzajúcimi týmto uzlom. Keďže nebolo navrhnuté obnovenie prevádzky osobnej dopravy na železnici, nie je navrhnutý prestupový terminál vlak – bus.
- Plán udržateľnej mobility sa zaoberá najmä opatreniami pre dopravných cyklistov, rekreační cyklisti sú zohľadnení iba okrajovo. Pri analýze dopravného správania cyklistov sa zistilo, že dochádzka dopravných cyklistov sa pohybuje v rozsahu 0 – 6 km. Vedenie cyklocestičky pozdĺž cesty I/16 by nemalo funkciu dennej dopravnej dochádzky do spádových centier. Je navrhnuté prepojenie Čečejovce – Moldava nad Bodvou. Na základe vznesených pripomienok bude pridané prepojenie Veľká Ida – Košice, Šaca, ktoré umožní aj napojenie Cestíc a Čečejoviec na Šacu. V úseku Košice, Šaca – Košice je navrhnuté v rámci opatrenia OP 3 ND Prepojenie Košice -> Malá Ida, Poľov, Pereš, Lorinčík
- Prepojenie Košice -> Malá Ida, Šemša, Nováčany, Rudník, Jasov, Počkaj, Medzev: Pre dopravných cyklistov ide o veľkú vzdialenosť, pre spojenie je možné využiť cestu II. triedy, po ktorej podľa dopravného modelu takmer nejazdí nákladná doprava, intenzity sú 3090 osobných automobilov a 40 nákladných automobilov za 24 hodín (uvedené intenzity v roku 2025). Navrhované prepojenie má význam pre rekreačnú cyklistiku a ako také môže byť vybudované, ale Plán udržateľnej mobility nie je stratégia, ktorá by také cykloturistické prepojenia mala obsahovať. Navrhované je prepojenie Košice – Košice, Šaca s odbočkou na Poľov a Malú Idu.
- Prepojenie Jasov -> Moldava n. B.: 18 km dlhá cesta nebude využívaná pre dennú dochádzku s väčším počtom ciest. Pre rekreačných cyklistov existuje možnosť využitia ciest III. a II. triedy, dopravné intenzity nie sú veľké. Intenzita na II/550 v úseku Jasov – Moldava nad Bodvou sa očakáva 2830 osobných automobilov a 840 nákladných automobilov za 24 hodín (uvedené intenzity v roku 2025). Je navrhnuté vybudovať pre dennú dochádzku cyklocestičku Debraď – Moldava nad Bodvou.

14 x dotknuté orgány +1 DP Košice

1. Útvar hodnoty za peniaze, Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Peter Vanya (e-mail KSK zo dňa 28.02.2020)

- Neuvádzať detailné parametre (počty pruhov) alebo harmonogram (poradie úsekov) pri projektoch diaľnic a rýchlostných ciest. Úseky koridorov diaľnic a rýchlostných ciest treba plánovať vzhľadom na dopyt po diaľkovej doprave. To je úlohou národnej stratégie, ktorá presahuje rámec VÚC. Túto skutočnosť je potrebné explicitne spomenúť v správe o hodnotení.

Konfigurácia plánovaných úsekov D1 a R2 ešte nie je definitívne určená z hľadiska trasovania, počtu pruhov alebo stavby privádzačov. Plán implementácie PUM KSK uvádza štyri pruhy na každom úseku, čo nemusí zodpovedať dopravnej potrebe. V prípade úseku R2 s tunelom Soroška sú uvedené štyri pruhy, hoci do verejného obstarávania išiel dvojpruhový variant.
Ako časový rámec odporúčame zvoliť 2030 pre všetky koridorové úseky.

- PUM KSK uvádza požiadavky na kapacitu ciest z pohľadu kraja po overení na dopravnom modeli za predpokladu, že celoštátne stratégie budú nadradené a rozhodujúce. Považujeme však za užitočné formulovať pohľad regiónu. Jediným odlišným príkladom od koncepčných plánov NDS je tunel Soroška, ktorý KSK požaduje budovať v plnom profile z dôvodu bezpečnosti premávky, premávky bez prerušenia pri údržbe a kvôli zabráneniu očakávaným komplikáciám pri kompletácii na plný profil (v prípade úspešného súčasného verejného obstarávania to nebude uskutočniteľné). Výnimkou je úsek D1 Michalovce – štátna hranica UA, ktorý spracovateľ prevzal v štvorpruhovej podobe z podkladov NDS, aj keď očakávané zaťaženie týmto parametrom nezodpovedá. Do dokumentu bude doplnená poznámka v tomto zmysle.

- Odôvodniť zavedenie alebo obnovenie železničných spojení v regióne. Vyhodnotiť ich zmysluplnosť spoločensko-ekonomickým porovnaním s konkurenčnou autobusovou dopravou. Koordinovať sa s plánom dopravnej obsluhy MDV ako aj plánmi na rekonštrukciu tratí ŽSR. Navrhnuté riešenia v železničnej doprave by mali byť odôvodnené s ohľadom na reálny dopyt po nich, ekonomické a spoločenské prínosy a náklady v porovnaní so zavedením a prevádzkou ďalších alternatív verejnej dopravy ako napr. autobusy.
  Príklady návrhov opatrení vyžadujúcich si kvalitnejšie zdôvodnenie:
  a. OP 3 ŽD, rýchlik Košice – Krakov
  b. OP 5 ŽD, návrh dvojsegmentovej dopravy na tratiach 172 a 173
  c. OP 6 ŽD. zavedenie spojenia REx Košice – Banská Bystrica
  d. OP 7 ŽD, zvýšená frekvencia spojov na trati 190 zavádzajúca rýchliky aj osobné vlaky na trase Košice – Čierna nad Tisou každý v hodinovom takte, spolu interval pol hodiny
  e. OP 8 ŽD, štyri páry rýchlikov na trati Košice – Mukačevo
  f. OP 13 ŽD, obnovenie spojenia Rožňava – Dobšiná

  - So železnicou sa v PUM KSK ráta do budúcna ako s nosným dopravným systémom v rámci verejnej dopravy. Navrhnuté riešenia železničnej dopravy majú za ciel ukázať možnosti využitia železničnej infraštruktúry a mali by byť výhľadovým riešením s tým, že dopyt so skvalitňovaním ponuky porastie na násobky dnešných hodnôt. Všetky návrhy boli modelované aj v dopravnom modeli. Keďže nárast prepravných výkonov nemôže byť zabezpečený rozhodnutím kraja, v Aktualizácii Plánu dopravnej obslužnosti na rok 2025 sa ráta so železničnou dopravou viacmennej v dnešnom rozsahu.
  - V Návrhovej časti je v scenári 2030 ukázané a doložené výpočtom na dopravnom modeli, ako by mohli byť trate využité. Navrhnutý je celodenný taktových grafikon, v praxi bude objednaný grafikon iba v dopravných špičkách, mimo špičiek bude takt dvojnásobný.

  Vysvetlenie k uvedeným príkladom návrhov:

  a. OP 3 ŽD, rýchlik Košice – Krakov
  Diaľková železničná linka môže mať vysoký dopyt, ak spája veľké zdroje a ciele vzdialené do troch až štyroch hodín doby jazdy rýchliku, t. j. okolo 250 km. Košice nemajú vzhľadom na svoju polohu žiadny taký cieľ na Slovensku (najväčšie sú Prešov,

Poprad, Žilina a Banská Bystrica). Z miest, ktoré majú aspoň 50 % obyvateľstvo Košíc sú v takejto vzdialenosti Budapest, Miskolc, Debrecen, Oradea, Baia Mare, Rzeszów a Kraków. Rýchliky Košice – Budapest umožňujú spojenie s maďarskými metropolami, spojenie do Rumunska je vecou nadväzností v Maďarsku. Spojenie do Poľska po železnici je možné iba zdĺhavo osobnými vlakmi cez Skalité. Dostatočne rýchle spojenie môže byť jedným párom spojov zavedené cez Tarnów do Krakówa a aj Rzezszówa (cestovná doba 5,5 hodiny – odchod z Krakówa o 5:00, príchod do Košíc o 10:20). Po dokončení výstavby železničnej trate Podłęże – Piekiełko v Poľsku so skrátením cestovných dôb o 1,5 hodiny môžu premávať 1 – 2 páry vlakov denne priamo do Krakówa za necelé 4 hodiny s príchodom do Košíc už o 9:20. Okrem toho sa spoluprácou s PKP ponúka možnosť predĺžiť niektoré vlaky z Lipian do Noweho Sączu (to je riešené v PUM PSK). Počet cestujúcich nie je možné podľa dopravného modelu Košického kraja kvantifikovať, ale podivuhodný je skôr fakt, že také spojenie dnes železnica neponúka a po vybudovaní novej trate v Poľsku by malo byť také spojenie samozrejmosťou.

b. OP 5 ŽD, návrh dvojsegmentovej dopravy na tratiach 172 a 173

Úsek Prakovce – Margecany trate č. 173 má veľmi vysoký dopyt a železnica tu môže predstavovať chrbticu s taktom 60 minút v špičke (zaťaženie 2000 cestujúcich/deň v roku 2030). Úsek od Nálepkova po Dobšinskú ľadovú jaskyňu je v podstate jediným možným spojením údolia Hnilca so spádovými centrami a v integrovanej doprave môže dobre slúžiť v kombinácii s autobusmi v špičkovom takte 120 minút napriek zaťaženiu železnice len 250 - 500 cestujúcimi denne.

c. OP 7 ŽD, zvýšená frekvencia spojov na trati 190 zavádzajúca rýchliky aj osobné vlaky na trase Košice – Čierna nad Tisou každý v hodinovom takte, spolu interval pol hodiny

Na trati 190 dnes nie je nedosahovaný ani hodinový takt, a tak táto trať nemôže pôsobiť ako chrbtica spojenia z juhovýchodu a nosným systémom sú autobusové linky vedené po ceste II/552. Navrhuje sa preto od roku 2025 premávka 2 vlakov za hodinu v špičke. Využitie železnice sa do roku 2050 takmer strojnásobí na 3000 – 4000 cestujúcich denne v úseku Slanec – Čierna nad Tisou.

d. OP 6 ŽD. zavedenie spojenia REx Košice – Banská Bystrica

REx Košice – Banská Bystrica umožní chýbajúce priame spojenie Košíc a Banskej Bystrice v čase približne 4 hodiny, zlepší v špičkách ponuku na úseku Nálepkovo – Margecany a zároveň aj Dobšinská ľadová jaskyňa – Margecany pre dochádzku do Košíc a zlepší spojenie Horehronia s Banskou Bystricou. Vlaky je možné prevádzkovať každé 2 hodiny, ale predpokladá sa objednávka 1- 2 párov vlakov v rannej a 1 - 2 párov v popoludňajšej dopravnej špičke v Košickom kraji (závisí aj na dohode s Banskobystrickým krajom – krajský dopravný model nemôže zodpovedať na otázku zaťaženia diaľkových vlakov z Banskej Bystrice, lebo taká relácia dnes neexistuje a model neobsahuje diaľkové vzťahy na tejto trati).

e. OP 8 ŽD, štyri páry rýchlikov na trati Košice – Mukačevo

Mukačevo je hlavný železničný uzol Zakarpatskej Ukrajiny s prípojmi do ďalších oblastí Ukrajiny. Spojenie sa navrhuje ponechať v rozsahu dvoch párov vlakov a podľa vývoja dopytu zvýšiť na 4 páry od roku 2050, kedy bude pravdepodobne existovať omnoho viac cezhraničných kontaktov. Ide vždy iba o predĺženie REXov prevádzkovaných do Čiernej nad Tisou, a teda nie o špeciálne expresné vlaky ako je to dnes.

f. OP 13 ŽD, obnovenie spojenia Rožňava – Dobšiná
V oblasti Rožňavy sa plánuje zásadné posilnenie premávky na trati 160 s tým, že železničná doprava by sa mala stať hlavným dopravným módom s koordinovanou rozvážkou cestujúcich autobusmi po meste. Ak sa toto podarí zrealizovať, bude možné naplánovať aj modernizáciu železničnej trate 167 a namiesto autobusov prevádzkovať osobné vlaky v špičkovom hodinovom takte.

Vysvetlenia budú doplnené do Návrhovej časti.

2. Okresný úrad v Košiciach, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredie kraja

- nemá pripomienky

3. Magistrát mesta Košice, oddelenie výstavby, investícií, stavebného úradu a životného prostredia, referát životného prostredia a energetiky

- nemá pripomienky, strategický dokument spĺňa požiadavky z úrovne environmentálnej politiky aj vo väzbe na mesto Košice

4. Hlavný hygienik Slovenskej republiky

- so správou súhlasí, požaduje aktualizovať v správe uvádzanú legislatívu. V strategickom dokumente sa odporúča:
  - riešiť dopravu tak, aby dopravným hlukom bol znehodnotený minimálny rozsah obytného územia a navrhovať všetky opatrenia na znižovanie dopravného hluku (znižovanie rýchlosti, plynulosť dopravy, stavebné spomaľujúce prvky, stavebne úpravy križovatiek, výsadba zelene);
  - riešiť dopravu v blízkosti školských zariadení s ohľadom na pohyb deti a tým zvýšené riziko dopravných nehôd (bezpečný prístup automobilov k školám, parkoviská pred školami a v areáli, bezpečnostné zóny pred školskými zariadeniami, bezpečnosť na prechodoch cez komunikácie).
  - riešiť statickú dopravu na sídliskách a v centre miest a obci.

5. Krajské riaditeľstvo Policajného zboru v Košiciach, krajský dopravný inšpektorát (OÚ-KE-OSZP1- 0031505/2020, zo dňa 04.03.2020)

- nemá pripomienky,

6. Okresný úrad Brezno, odbor starostlivosti o životné prostredie

- nemá pripomienky

7. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky – Odbor stratégie a rozvoja – k správe o hodnotení strategického dokumentu

– K termínom uvedenia do prevádzky uviesť, že ide o indikatívne termíny. Doplniť poznámku: „Skutočné termíny realizácie budú stanovené na základe postupu majetkovoprávneho usporiadania pozemkov a v závislosti na vydaní potrebných právoplatných rozhodnutí

a povolení, potvrdení ekonomickej efektívnosti investície a taktiež po zohľadnení možnosti zabezpečenia finančných prostriedkov potrebných na realizáciu stavby.“

- Bude doplnené.

– V rámci schengenského priestoru nepoužívať pojem hraničné priechody s Maďarskom, ale cezhraničné spojenia.
  - Bude opravené.
– Nepoužívať pojem „nadradená komunikácia/infraštruktúra“.
  - Bude opravené.
– Neuvádzať stavebné kategórie pozemných komunikácií, resp. počty pruhov (napr. trojpruh R2 do BBSK, tunel Soroška v plnom profile v 2025 atď.).
  - Bude upravené do formy preferencie KSK, ak bola počas spracovania formulovaná (napríklad v prípade tunela Soroška napriek skutočnosti, že verejné obstarávanie už bolo v príprave)
– Vypustiť zmienky o prekategorizácii/pretriedení ciest, keďže to patrí do gescie MDV SR.
  - Bude preformulované.
– OP 3 CD – súťaží sa výstavba tunela Soroška len v polovičnom profile, t. j. jedna rúra – výstavba plného profilu do roku 2025 je nereálna.
  - Bude upravené do formy preferencie formulovanej odborom dopravy Úradu KSK napriek skutočnosti, že verejné obstarávanie na polovičný profil už bolo v príprave.
– OP 4 CD + kap. 7 návrhovej časti – nesúhlas s textom „Preto je potrebné revokovať uznesenie vlády a presadiť ďalšiu etapu, ktorá by investíciou NDS napojila rozšírenú cestu II/533 na tri pruhy a trojpruhovým obchvatom Harichoviec sa napojila priamo na severný obchvat Spišskej Novej Vsi (investície do III. etapy ani jej skorý termín nie sú v tejto chvíli nijako potvrdené zo strany NDS). b. I/82 Privádzač Spišská Nová Ves III. etapa (obchvat Harichoviec)“ – 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.
  - Tu dochádza k rozporu medzi platným uznesením vlády, prioritami správcov cestnej siete na všetkých úrovniach, naliehavosťou problému a investičnými možnosťami Košického kraja, preto bolo navrhnuté riešenie formou cesty I. triedy. Keďže ide o jediné napojenie veľkého okresného mesta, je oprávnená požiadavka samospráv Košického kraja aj zainteresovaných obcí na starostlivosť štátu o investíciu, ktorou môže formálne byť cesta I. triedy aj cesta II. triedy – bude pripojený vysvetľujúci komentár.
– OP 5 CD a OP 6 CD + kap. 7 návrhovej časti – I/79 Čierna – Solomonovo – Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a Kabinetom ministrov Ukrajiny o výstavbe nového hraničného priechodu Čierna – Solomonovo z roku 2007 – podľa štúdie realizovateľnosti na I/79 nie je toto spojenie opodstatnené, závisí od podpory Finančnej správy, MF SR a MV SR – bez politickej podpory nerealizovateľné, od roku 2010 na mŕtvom bode dohoda medzi rezortmi o vypovedaní Dohody nebola dosiahnutá; dôležitým nositeľom tejto úlohy musí byť aj MV SR a MF SR.
  - Bude uvedené vysvetlenie.
– OP 8 CD – nesúhlasíme s opatrením „a. I/19 Obchvat Košickej Novej Vsi v Košiciach“ – SSC ako správca cesty I/19 neuvažuje s takouto stavbou a tranzitná doprava bude vedená po D1 a R2.

- Toto opatrenie vychádza zo Stratégie rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice. Nejde tu o tranzitnú dopravu, ale o kapacitne a environmentálne vyhovujúce napojenie Košíc na diaľnicu D1 od východu. Otázka investorstva nie je v žiadnej stratégii vyriešená, bude pripojené vysvetlenie.

– OP 9 CD + kap. 7 návrhovej časti – zásadný nesúhlas s navrhovaným opatrením, podľa štúdie realizovateľnosti cesty I/79 nie je obchvat Dvorianok opodstatnený – doteraz boli realizované nemalé finančné prostriedky na riešenie prieťahu cesty I/79 cez Dvorianky.
  - Opatrenie bude zrušené.
– OP 15 CD + kap. 7 návrhovej časti – nesúhlas s opatrením „a. I/82 privádzač Spišská Nová Ves, III. etapa, obchvat Smižian, zmena cesty II/536 v smere Spišská Štvrtok na I/82“ – usporiadanie a číslovanie cestnej siete je v gescii ministerstva, ktoré určuje aj čísla pre jednotlivé cestné ťahy, s takouto cestou I. triedy neuvažujeme a SSC ako správca ciest nebude realizovať stavbu obchvatu Smižian ako cesty I. triedy. Môže byť ponechané len ako stavba cesty II. triedy.
  - Keďže dochádza k rozporu medzi platným uznesením vlády, prioritami správcov cestnej siete na všetkých úrovniach, naliehavosťou problému a investičnými možnosťami Košického kraja, bolo navrhnuté napojenie Spišskej Novej Vsi cestou I. triedy. Táto cesta musí byť ukončená pripojením na cestu I. triedy alebo na diaľnicu, preto bolo navrhnuté riešenie vo forme preložky cesty II/536. Úsek D1 – Spišská Nová Ves – Levoča by vzhľadom na jeho výnimočnú potrebnosť mohol byť realizovaný vo forme združenej investície KSK, PSK a štátu, formálne môže ísť ako o cestu I. triedy, tak o cestu II. triedy – bude pripojené vysvetlenie.
– OP 17 CD – podľa Dohody medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Maďarska o dopravnom charaktere ciest prechádzajúcich cez spoločnú štátnu hranicu z roku 2012 je prepojení Hosťovce – Tornanádaska možná len doprava do 3,5 tony a na základe spoločných rokovaní aj za účasti dotknutých regionálnych subjektov sa uvažuje s navýšením len do 12 ton.
  - Informácia o obmedzení na 12 t bude doplnená.
– OP 18 CD – na stavbu „R2 Moldava – Košice, Šaca“ bola v 12/2019 dodaná DÚR, návrh zmeny polohy križovatky Moldava je tak bezpredmetný.
  - Opatrenie bude zrušené, výhľadové napojenie na R2 bude navrhnuté v rámci stavby obchvatu Moldavy nad Bodvou.
– OP 19 CD + kap. 7 návrhovej časti – zásadne nesúhlasíme s opatrením v podobe cesty I. triedy. Takáto stavba nie je zaradená v investičných plánoch NDS a SSC. Môže byť ponechané len ako stavba cesty II. triedy.
  - Súvislá preložka cesty II/536 Spišská Nová Ves – Spišské Vlach je z rozpočtu kraja nefinancovateľná. Text bude upravený, ale podmienkou výstavby cesty bude dotácia investície zo strany štátu alebo Európskej Únie, alternatívou by boli krátke obchvaty Odorína a Jamníka investíciou Košického kraja.
– OP 20 CD + kap. 7 návrhovej časti – s opatrením „c. I/79 Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely – nové prepojenie cesty I/79 na maďarskú cestu č. 37 mimo územia mesta Sátoraljaújhely“ nesúhlasíme, Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Maďarska o dopravnom charaktere ciest prechádzajúcich cez spoločnú štátnu hranicu z roku 2012 s takouto plánovanou cestou neuvažuje a nenavrhuje ho ani maďarská strana.
  - Bude zrušené.

- OP 22 CD – nesúhlasíme s opatrením „b. Slovenské Nové Mesto – Sárospatak (H)“ – Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Maďarska o dopravnom charaktere ciest prechádzajúcich cez spoločnú štátnu hranicu z roku 2012 s takouto plánovanou cestou neuvažuje a nenavrhuje ho ani maďarská strana.
  - Bude zrušené.
- Odôvodniť zavedenie alebo obnovenie železničných spojení v regióne. Vyhodnotiť ich zmysluplnosť spoločensko-ekonomickým porovnaním s konkurenčnou autobusovou dopravou. Navrhnuté riešenia v železničnej doprave by mali byť odôvodnené s ohľadom na reálny dopyt po nich, ekonomické a spoločenské prínosy a náklady v porovnaní so zavedením a prevádzkou ďalších alternatív verejnej dopravy. Príklady návrhov opatrení vyžadujúcich si kvalitnejšie zdôvodnenie:
  - OP 3 ŽD, rýchlik Košice – Krakov;
  - OP 5 ŽD, návrh dvojsegmentovej dopravy na tratiach 172 a 173 ;
  - OP 6 ŽD, zavedenie spojenia REx Košice – Banská Bystrica;
  - OP 7 ŽD, zvýšená frekvencia spojov na trati 190 zavádzajúca rýchliky aj osobné vlaky na trase Košice – Čierna nad Tisou každý v hodinovom takte, spolu interval pol hodiny;
  - OP 8 ŽD, štyri páry rýchlikov na trati Košice – Mukačevo;
  - OP 13 ŽD, obnovenie spojenia Rožňava – Dobšiná.

  - Vysvetlenie spracovateľa k uvedeným príkladom návrhov:

    a. OP 3 ŽD, rýchlik Košice – Krakov

    Diaľková železničná linka môže mať vysoký dopyt, ak spája veľké zdroje a ciele vzdialené do troch až štyroch hodín doby jazdy rýchliku, t. j. okolo 250 km. Košice nemajú vzhľadom na svoju polohu žiadny taký cieľ na Slovensku (najväčšie sú Prešov, Poprad, Žilina a Banská Bystrica). Z miest, ktoré majú aspoň 50 % obyvateľstvo Košíc sú v takejto vzdialenosti Budapest, Miskolc, Debrecen, Oradea, Baia Mare, Rzeszów a Kraków. Rýchliky Košice – Budapest umožňujú spojenie s maďarskými metropolami, spojenie do Rumunska je vecou nadväzností v Maďarsku. Spojenie do Poľska po železnici je možné iba zdĺhavo osobnými vlakmi cez Skalité. Dostatočne rýchle spojenie môže byť jedným párom spojov zavedené cez Tarnów do Krakówa a aj Rzezszówa (cestovná doba 5,5 hodiny – odchod z Krakówa o 5:00, príchod do Košíc o 10:20). Po dokončení výstavby železničnej trate Podłęże – Piekiełko v Poľsku so skrátením cestovných dôb o 1,5 hodiny môžu premávať 1 – 2 páry vlakov denne priamo do Krakówa za necelé 4 hodiny s príchodom do Košíc už o 9:20. Okrem toho sa spoluprácou s PKP ponúka možnosť predĺžiť niektoré vlaky z Lipian do Noweho Sączu (to je riešené v PUM PSK). Počet cestujúcich nie je možné podľa dopravného modelu Košického kraja kvantifikovať, ale podivuhodný je skôr fakt, že také spojenie dnes železnica neponúka a po vybudovaní novej trate v Poľsku by malo byť také spojenie samozrejmosťou.

    b. OP 5 ŽD, návrh dvojsegmentovej dopravy na tratiach 172 a 173

    Úsek Prakovce – Margecany trate č. 173 má veľmi vysoký dopyt a železnica tu môže predstavovať chrbticu s taktom 60 minút v špičke (zaťaženie 2000 cestujúcich/deň v roku 2030). Úsek od Nálepkova po Dobšinskú ľadovú jaskyňu je v podstate jediným možným spojením údolia Hnilca so spádovými centrami a v integrovanej doprave môže dobre

slúžiť v kombinácii s autobusmi v špičkovom takte 120 minút napriek zaťaženiu železnice len 250 - 500 cestujúcimi denne.

c. OP 7 ŽD, zvýšená frekvencia spojov na trati 190 zavádzajúca rýchliky aj osobné vlaky na trase Košice – Čierna nad Tisou každý v hodinovom takte, spolu interval pol hodiny
Na trati 190 dnes nie je dosahovaný ani hodinový takt, a tak táto trať nemôže pôsobiť ako chrbtica spojenia z juhovýchodu a nosným systémom sú autobusové linky vedené po ceste II/552. Navrhuje sa preto od roku 2025 premávka 2 vlakov za hodinu v špičke. Využitie železnice sa do roku 2050 takmer strojnásobí na 3000 – 4000 cestujúcich denne v úseku Slanec – Čierna nad Tisou.

d. OP 6 ŽD. zavedenie spojenia REx Košice – Banská Bystrica
REx Košice – Banská Bystrica umožní chýbajúce priame spojenie Košíc a Banskej Bystrice v čase približne 4 hodiny, zlepší v špičkách ponuku na úseku Nálepkovo – Margecany a zároveň aj Dobšinská ľadová jaskyňa – Margecany pre dochádzku do Košíc a zlepší spojenie Horehronia s Banskou Bystricou. Vlaky je možné prevádzkovať každé 2 hodiny, ale predpokladá sa objednávka 1 – 2 párov vlakov v rannej a 1 – 2 párov v popoludňajšej dopravnej špičke v Košickom kraji (závisí aj na dohode s Banskobystrickým krajom – krajský dopravný model nemôže zodpovedať na otázku zaťaženia diaľkových vlakov z Banskej Bystrice, pretože taká relácia dnes neexistuje a model neobsahuje diaľkové vzťahy na tejto trati).

e. OP 8 ŽD, štyri páry rýchlikov na trati Košice – Mukačevo
Mukačevo je hlavný železničný uzol Zakarpatskej Ukrajiny s prípojmi do ďalších oblastí Ukrajiny. Spojenie sa navrhuje ponechať v rozsahu dvoch párov vlakov a podľa vývoja dopytu zvýšiť na 4 páry od roku 2050, kedy bude pravdepodobne existovať omnoho viac cezhraničných kontaktov. Ide vždy iba o predĺženie REXov prevádzkovaných do Čiernej nad Tisou, a teda nie o špeciálne expresné vlaky ako je to dnes.

f. OP 13 ŽD, obnovenie spojenia Rožňava – Dobšiná
V oblasti Rožňavy sa plánuje zásadné posilnenie premávky na trati 160 s tým, že železničná doprava by sa mala stať hlavným dopravným módom s koordinovanou rozvážkou cestujúcich autobusmi po meste. Ak sa toto podarí zrealizovať, bude možné naplánovať aj modernizáciu železničnej trate 167 a namiesto autobusov prevádzkovať osobné vlaky v špičkovom hodinovom takte.

Vysvetlenia budú doplnené do Návrhovej časti.

8. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, sekcia rozvoja vidieka a priamych platieb (OÚ-KE-OSZP1- 0033596/2020, zo dňa 09.03.2020)

- Uviesť legendu k mapám „Rozdelenie príchodov verejnou dopravou do spádových centier“ v dokumente Analýzy
  - Bude doplnené.
- Pri rozvoj dopravnej infraštruktúry minimalizovať záber lesných pozemkov, a rátať s nákladmi na vyvlastnenie lesných pozemkov
  - V PUM KSK nebol návrh v tomto detaile riešený.

- Pri navrhovaní cyklistických trás rešpektovať skutočnosť, že lesná dopravné sieť je budovaná pre účely zabezpečenia hospodárenia v lesoch
  - Cyklocestičky boli navrhnuté iba v blízkosti veľkých miest, nosnosť ich povrchov nebola predmetom návrhu.

9. Ministerstvo životného prostredia (OÚ-KE-OSZP1- 0033596/2020, zo dňa 09.03.2020)

- Hlavným nedostatkom správy o hodnotení je samotné hodnotenie vplyvov strategického dokumentu. Uvádzané vplyvy sú všeobecné a prakticky absentujú vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny. Správa o hodnotení predpokladá celkovo pozitívny vplyv na životné prostredie a žiadne výrazne negatívne vplyvy. Toto hodnotenie sa týka aj prvkov, ktoré priamo zasahujú do chránených území, kde možno predpokladať negatívne vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny.
- V správe o hodnotení absentuje grafické zobrazenie súčasných a navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry, správa o hodnotení sa nezaoberá konkrétnymi zásahmi do chránených území, preto nemožno identifikovať a kvantifikovať vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny.
- V správe o hodnotení sú uvedené len všeobecné opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných negatívnych vplyvov. Dodržiavanie platnej legislatívy však nemožno pokladať za opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov.

V rámci špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia č. OU-KE-OSZP1 2019/032705 zo dňa 16.07.2019 boli stanovené nasledovné požiadavky týkajúce sa ochrany prírody a krajiny:

- 2.2.1. Z hľadiska záujmov ochrany prírody zhodnotiť rozsah novonavrhovaných dopravných trás a ich vplyv na dotknuté chránené územia v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov s návrhom opatrení na zmiernenie týchto vplyvov.

- 2.2.2. Identifikovať migračné trasy živočíchov a navrhnúť opatrenia, prípadne zvážiť doplnenie prechodov pre živočíchy na existujúcich trasách.

Máme za to, že uvedené špecifické požiadavky neboli dostatočne splnené. Vplyvy na chránené územia národnej a európskej sústavy, narušenie migračných trás a kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami sú vyhodnotené len všeobecne a pre všetky návrhy takmer identicky.

Na základe vyššie uvedeného požadujeme dopracovať správu o hodnotení podľa uvedených pripomienok do takej miery, aby boli naplnené špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia. Strategický dokument požadujeme dopracovať tak, aby bol dostatočným podkladom pre správu o hodnotení aj pre hodnotenie vplyvov na chránené územia európskej a národnej sústavy. Činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na záujmy ochrany prírody požadujeme konzultovať so Štátnou ochranou prírody Slovenskej republiky. Zároveň požadujeme odstrániť nasledujúce nevhodné cestné prepojenia:

- Stavba č. 38 (I/67 Stratená – hranica kraja), ktorá zasiahne do NP Slovenský raj, do Chráneného vtáčieho územia Slovenský raj (SKCHVU053) a územia európskeho významu Slovenský raj (SKUEV2112), a tiež do NPR Hnilecká jelšina
  - Opatrenie OP 20 CD b. (OP 20.2) bude upravené na I/67 Gemerská Poloma - Dobšiná.
- Stavba č. 74 (III/3703 a III/3757 Boťany – Ptrukša OP21.14), ktorá križuje vodné toky Latorica a Sirin, pričom zasahuje do nadregionálneho biocentra Latorický luh, do Chráneného vtáčieho územia Medzibodrožie (SKCHVU015), územia európskeho významu Latorica (SKUEV0006), CHKO Latorica a do ramsarskej lokality Latorica.
  - Opatrenie OP 21 CD n. (OP 21.14) III/3703 a III/3757 Boťany – Ptrukša bude zrušené.

10. Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (OÚ-KE-OSZP1- 32417/2020, zo dňa 03.03.2020)

- V kapitole 1.1.8.3 „Ochrana prírody a biodiverzity" vôbec nie sú uvedené chránené územia národného významu, tiež absentujú vplyvy na chránené územia. Charakteristika biotopov sa nesústreďuje na biotopy Košického kraja, ale na celé Slovensko.
- V správe o hodnotení absentuje grafické zobrazenie súčasných a navrhovaných prvkov dopravnej infraštruktúry, preto nie je možné identifikovať a kvantifikovat' pravdepodobný vplyv na záujmy ochrany prírody a krajiny.
- Hlavným nedostatkom správy o hodnotení je samotné hodnotenie vplyvov strategického dokumentu. Uvádzané vplyvy sú všeobecné a prakticky absentujú vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny. Správa o hodnotení predpokladá celkovo pozitívny vplyv na životné prostredie a žiadne výrazné negatívne vplyvy. Toto hodnotenie sa opakuje aj pri prvkoch, ktoré priamo zasahujú do chránených území, kde možno predpokladať negatívne vplyvy na záujmy ochrany prírody a krajiny.
- V správe o hodnotení sú uvedené len všeobecné opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných negatívnych vplyvov. Dodržiavanie platnej legislatívy však nemožno pokladat' za opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov.

V rámci Špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia č. OU-KE-OSZP1-20191032705 zo dňa 16.07.2019 boli z hľadiska ochrany prírody a krajiny stanovené nasledovné požiadavky:
2.2.1. Z hľadiska záujmov ochrany prírody zhodnotiť rozsah novonavrhovaných dopravných trás a ich vplyv na dotknuté chránené územia v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov s návrhom opatrení na zmiernenie týchto vplyvov.
2.2.2. Identifikovať migračné trasy živočíchov a navrhnúť opatrenia, prípadne zvážiť doplnenie prechodov pre živočíchy na existujúcich trasách.

Uvedené špecifické požiadavky neboli dostatočne splnené. Vplyvy na chránené územia národnej a európskej sústavy, narušenie migračných trás a kolízie živočíchov s dopravnými prostriedkami sú vyhodnotené len všeobecne a pre všetky návrhy takmer identicky.

Na základe vyššie uvedeného požadujeme správu o hodnotení podľa uvedených pripomienok dopracovať tak, aby boli splnené Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia. Taktiež požadujeme dopracovať strategický dokument tak, aby bol dostatočným podkladom pre správu o hodnotení aj pre hodnotenie vplyvov na chránené územia európskej a národnej sústavy. Činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na záujmy ochrany prírody požadujeme konzultovať so Štátnou ochranou prírody Slovenskej republiky.

Požadujeme taktiež odstrániť nasledujúce nevhodné cestné prepojenia, ktoré sa objavujú v dokumente opätovne:

- č. 38 (I/67 Stratená - hranica kraja) - zasiahne do územia Natura 2000 - do Chráneného vtáčieho územia Slovenský raj (SKCHVU053) a územia európskeho významu Slovenský raj (SKUEV2112), do územia Národného parku Slovenský raj, a tiež do Národnej prírodnej rezervácie Hnilecká jelšina.

č. 74 (III/3703 a II/3757 Bot'any - Ptrukša OP21.14) - križuje vodné toky Latorica a Sirin, zasahuje do nadregionálneho biocentra Latorický luh, do Chráneného vtáčieho územia Medzibodrožie (SKCHVUOlS), územia európskeho významu Latorica (SKUEV0006), CHKO Latorica a do ramsarskej lokality Latorica.

- Stavba č. 38 (I/67 Stratená – hranica kraja), ktorá zasiahne do NP Slovenský raj, do Chráneného vtáčieho územia Slovenský raj (SKCHVU053) a územia európskeho významu Slovenský raj (SKUEV2112), a tiež do NPR Hnilecká jelšina
    - Opatrenie OP 20 CD b. (OP 20.2) bude upravené na I/67 Gemerská Poloma - Dobšiná.
- Stavba č. 74 (III/3703 a III/3757 Boťany – Ptrukša OP21.14), ktorá križuje vodné toky Latorica a Sirin, pričom zasahuje do nadregionálneho biocentra Latorický luh, do Chráneného vtáčieho územia Medzibodrožie (SKCHVU015), územia európskeho významu Latorica (SKUEV0006), CHKO Latorica a do ramsarskej lokality Latorica.
    - Opatrenie OP 21 CD n. (OP 21.14) III/3703 a III/3757 Boťany – Ptrukša bude zrušené.

11. Obvodný banský úrad v Spišskej Novej Vsi

- nemá pripomienky a námietky.

12. Dopravný úrad – Sekcia leteckých navigačných služieb a letísk

- Vznesenie požiadavky rešpektovať pri návrhu dopravného systému, resp. pri návrhu líniových stavieb a dopravných plochách ochranné pásma letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení na území Košického kraja. V správe o hodnotení strategického dokumentu o požiadavke rešpektovania ochranný pásiem letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení nie je žiadna zmienka. Pri niektorých komunikáciách je síce uvedené, že sa nachádzajú v ochrannom pásme letiska, nie je však konkretizované, o ktoré letisko ide a chýba požiadavka ich rešpektovania.
- Rešpektovanie všetkých ochranných pásiem vrátane ochranných pásiem letísk a heliportov je samozrejmosťou. U cestných projektov je vedenie trasy ochrannými pásmami v Správe o hodnotení uvedené. Požiadavka rešpektovania ochranných pásiem je samozrejmá a nie je potrebné ju deklarovať v rámci SE. Každý projekt bude projektovaný podľa platných noriem a na väčšie projekty bude spracované hodnotenie EIA.

13. Okresný úrad Trebišov, odbor starostlivosti o životné prostredie

- Z hľadiska odpadového hospodárstva – súhlas bez pripomienok.
- Z hľadiska štátnej vodnej správy – bez pripomienok.
- Z hľadiska ochrany ovzdušia – bez pripomienok.
- Z hľadiska ochrany prírody a krajiny – podmienka dodržania pripomienky od Štátnej ochrany prírody SR, Správy Chránenej krajinnej oblasti Latorica (ŠOP SR, CHKO Latorica).
    - Pripomienka ŠOP SR, CHKO Latorica bude rešpektovaná.

14. Štátna ochrana prírody SR, Správa Chránenej krajinnej oblasti Latorica

Správa CHKO Latorica súhlasí so správou o hodnotení strategického dokumentu pod podmienkou:

- zrušenie stavby č. 74 STAVBY NA CESTNEJ SIETI V SCENÁRI Do all 2050 – 74 III/3703 a III/3757 Boťany – Ptrukša (OP 21.14) (Záber PP a LP, križovanie s vodným tokom Latorica a Sirin.), a to z dôvodu, že trasa vedie cez nadregionálne biocentrum Latorický luh, chránené vtáčie územie SKCHVU015 Medzibodrožie, územie európskeho

významu SKUEV0006 Latorica, CHKO Latorica a územím rámsarskej lokality Latorica Opatrenie OP 21 CD n. (OP 21.14) III/3703 a III/3757 Boťany – Ptrukša bude zrušené.

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 dohovorov a na prvky územného systému ekologickej stability, napríklad podľa zákona o ochrane prírody a krajiny, vodného zákona, zákona o lesoch, banského zákona a podobne.

Ostatní 1x

1. Dopravný podnik mesta Košice (OÚ-KE-OSZP1- 32417/2020, zo dňa 03.03.2020)

I. Stanovisko k správe o hodnotení

1. Navrhovaný strategický dokument navrhuje množstvo investičných, prevádzkových a organizačných opatrení týkajúcich sa všetkých druhov dopravy v kraji (s osobitným zreteľom na verejnú osobnú dopravu).
   Ich podstatná časť však nie je obsiahnutá len v tomto strategickom dokumente, ale aj v mnohých iných (zväčša zo strany príslušných orgánov verejnej správy už schválených) strategických dokumentoch týkajúcich sa dopravy, spracovaných a prijatých z úrovne štátu, kraja či miest (v zásade ide o opatrenia v PUM zahrnuté do scenárov „BAU“).
   To znamená, že veľká časť týmto dokumentom navrhovaných opatrení sa zrealizuje nezávisle od toho, či a kedy bude tento strategický dokument schválený.
   Sme si pritom samozrejme vedomí, že prijatie PUM KSK je podmienkou pre prefinancovanie z EŠIF (ktoré predstavujú drvivú časť dostupných zdrojov) u veľkej časti navrhovaných investičných opatrení prináležiacich úrovni kraja (čiže nie štátu a miest).
   Správa o hodnotení však nahliada na všetky opatrenia uvedené v návrhu PUM, ako keby ich navrhoval len tento strategický dokument. Názorne to vidieť na kapitole 1.5 (strany 108-111), kde sa predpokladá, že ak sa tento strategický dokument nebude realizovať, nebudú sa realizovať ani žiadne opatrenia v ňom navrhnuté / popísané – čo však vonkoncom nie je pravda.
   Správa o hodnotení by sa teda podľa nás mala zapodievať aj (a najmä) vlastným prínosom tohto strategického dokumentu oproti už schváleným strategickým dopravným dokumentom štátu, kraja a miest – teda tomu, čo PUM KSK navrhuje naviac alebo inak. To však vôbec nerobí.
2. Správa o hodnotení ani v najmenšom nehodnotí, či realizácia jednotlivých opatrení navrhovaných týmto strategickým dokumentom naozaj naplní alebo aspoň prispeje k napĺňaniu zamýšľaných strategických a špecifických cieľov a parciálnych výsledkov (aj keď v mnohých prípadoch je to sporné – viď nižšie). Vždy len preberá vlastné hodnotenia vlastných opatrení z navrhovaného dokumentu a nepodrobuje ich žiadnej vecnej analýze, čo nepovažujeme za dostatočné.
3. Všetky navrhované prevádzkovo-organizačné a administratívno-organizačné opatrenia vo verejnej osobnej doprave (VOD) hodnotí správa ako také, čo nebudú mať žiadny pozitívny ani negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie.

To samozrejme nie je pravda – keby tomu tak bolo, nemá zmysel ich (a najmä v takomto veľkom rozsahu) navrhovať.
Ich cieľom je predsa natoľko skvalitniť služby VOD (najmä hromadnej - VHD), aby to spôsobilo zvýšenie podielu verejnej dopravy na celkovej osobnej doprave na úkor individuálnej automobilovej, čo by malo mať výrazný pozitívny environmentálny a zdravotný efekt (menej exhalátov, hluku a vibrácii, menší nárok na celkový záber plôch pre dynamickú aj statickú dopravu a nadväzujúcu infraštruktúru, menej nehôd, menej stresu, v konečnom dôsledku nižšie celospoločenské náklady na dopravu následne využiteľné aj do oblasti životného prostredia a zdravia atď.).

4. Správa o hodnotení sa vôbec nezaoberá reálnosťou navrhovaných opatrení z hľadiska technického (či sa napr. stavba dá vôbec alebo dá za prijateľných investičných nákladov zrealizovať), územného (či je napr. vhodné navrhovanú stavbu v danom – často cennom – území zrealizovať) či finančného (dostupné investičné zdroje resp. zdroje na prevádzku). Pritom aj tu jestvuje množstvo sporných opatrení (viď nižšie).
5. Nesúhlasíme s tvrdeniami o košickej MHD na strane 109:
   a. „malá zrozumiteľnosť systému pre ľudí zvonku“ (bolo by vhodné upresniť, že prečo);
   b. drastické obmedzovanie rozsahu dopravy počas víkendov a prázdnin“ (napr. výkony spojov MHD vo vlkm cez prázdninový pracovný deň tvoria cca 91 % a cez voľný deň cca 65 % týchto výkonov cez deň školského vyučovania, pričom pokles prepravných potrieb cez prázdninové a voľné dni oproti školským je ďaleko výraznejší).
6. U opatrenia OP 2 CD (skapacitnenie cesty na Slaneckej ulici v Košiciach) a OP 8 CD „b“ (obchvat Krásnej nad Hornádom) nebolo posúdené, do akej miery by ich realizácia navýšila počty tade prechádzajúcich vozidiel (jazdy dosiaľ vôbec autom nerealizované + presmerovanie z ciest I/17, III/3416 a III/3410) a následné vplyvy na životné prostredie a zdravie (najmä vplyvom zahltenia komunikácie na Ul. Nižné Kapustníky), čo považujeme za podstatný vplyv.
7. Za nedostatočné považujeme posúdenie OP 11 CD „c“ (predĺženie cesty III/3403 o nový úsek Bukovec – Hýľov).
   - Účelom správy o hodnotení je posúdenie vplyvu opatrení na životné prostredie, nie posúdenie ich potrebnosti, technickej realizovateľnosti a napĺňanie strategických cieľov. Správnosťou hodnotenia sa bude zaoberať Odborný posudok. Ako opatrenia bez záporného aj kladného vplyvu sú hodnotené iba jednotlivé opatrenia vedúce k prechodu cestujúcich z autobusovej na železničnú dopravu a opatrenia na zavedenie organizačných schém do IDS, teda opatrenia, ktoré samé o sebe nemusia mať pozitívny vplyv, ale v kontexte ďalších opatrení potom áno, ako je aj v hodnotení uvádzané.

II. Stanovisko k strategickému dokumentu

A. Dopravná infraštruktúra

1. U opatrenia OP 23 ŽD „b“ a OP 26 ŽD „a“ (železničná a autobusová stanica Košice) je správne navrhované vypojenie stanice aj na východnú stranu (podopatrenia iv. a vi.), ale absentuje tu návrh na zriadenie aj obratiska autobusov (prímestských aj mestských) aj v novej východnej časti stanice a nadväzné opatrenia (napr. podchod popod celú šírku železničnej stanice s pohyblivým chodníkom).
   To by umožnilo značne zrýchliť cestovanie pre časť cestujúcich (príchod autobusom od východu – cieľ železničná stanica a späť) a tiež znížiť frekvenciu cestnej premávky popod železničné mosty na Palackého ulici s obmedzenou kapacitou.
   Nemali by tam pritom samozrejme končiť všetky autobusové spoje od východu, ale len ich časť (+ časť by tam zachádzala a pokračovala ďalej).

- Obratisko autobusov na východnej strane železničnej stanice nie je navrhnuté, pretože by predĺžilo prestupy na spoje v termináloch na Staničnom námestí.

2. Úvahy o rozšírení resp. posunutí železničnej stanice Barca tak, aby sa nachádzala aj na trati č. 190 do Čiernej n. T. (OP 23 ŽD „f“ a OP 26 ŽD „c“) vítame, upozorňujeme však, že bude zrejme problém nájsť také jej umiestnenie, ktoré by k nej prijateľným spôsobom priviedlo MHD (aspoň autobusovú a aspoň z jednej strany).
   - Predpokladá sa privedenie autobusovej dopravy novou komunikáciou v predĺžení ulice Podnikateľská do ulice Napájadlá.
3. Návrh dokumentu pri navrhovaní železničných staníc a zastávok a pri navrhovaní organizácie železničnej VOD do značnej miery rezignuje na obslužnú funkciu železničnej dopravy – s cieľom zrýchlenia osobných vlakov (a teda ich vyššej konkurencieschopnosti voči IAD).
   Toto podľa nás nie je správny prístup. Obslužná funkcia železničnej dopravy by mala byť podľa nás zachovaná (samozrejme s ohľadom na dĺžku vlakov a zábrzdnú vzdialenosť) a jej zrýchlenie by sa malo diať len na báze zrýchlených vlakov (viď aj nižšie).
   V tejto súvislosti:
   a) OP 23 ŽD „a“ a „e“ (kde je rozdiel?) a OP 26 ŽD „b“ (železničná zastávka Košice – Sever) považujeme za správne a veľmi potrebné, ale nesúhlasíme so súčasným zrušením železničnej zastávky Ťahanovce.
   - Terminál Košice – Sever ja chybne uvedený dvakrát, bude opravené, návrh na rušenie stanice Ťahanovce bude odstránený.
   b) S rozšírením resp. posunutím železničnej stanice Barca (OP 23 ŽD „f“ a OP 26 ŽD „c“, viď aj vyššie) súhlasíme, nesúhlasíme však so súčasným zrušením železničnej stanice Krásna n. H. (ku ktorej na rozdiel od Barce ešte stále je možné pomerne bezproblémovo predĺžiť električkovú trať a zabezpečiť tak pre daný smer dochádzky veľmi prijateľné prestupné miesto).
   - Terminál Barca sa odporúča napojiť aj na električkovú trať, čo je však územne obťažne realizovateľné, text bude preformulovaný s tým, že rušenie stanice Krásna nebude súčasťou návrhu.
   c) Požadujeme do návrhu doplniť obnovenie železničnej zastávky Šebastovce.
   - Zastávka Šebastovce sa neplánuje obnoviť, pretože stratégiou je zrýchlenie dojazdu z Moldavy nad Bodvou a Šebastovce budú veľmi dobre obslúžené integrovanou mestskou a prímestskou autobusovou dopravou.
4. V zozname terminálov pri železničných staniciach a zastávkach (OP 26-28 ŽD) sa nikde nenachádza železničná zastávka Hutníky, ktorá má pri dostatočnej frekvencii vlakov (aspoň 11 spojov cez pracovné a aspoň 8 cez voľné dni), vhodnom nastavení cestovného poriadku (sú potrebné aspoň 2 súpravy) a primeranej spolupráci U.S. Steel Košice (je v ich vlastnom ekonomickom záujme) značný potenciál ako miesto pešej dochádzky do južnej časti areálu železiarní a súčasne prestupný bod na vnútropodnikovú autobusovú dopravu do ich odľahlejších častí.
   Žiadame doplniť (+ úpravy vo väzbe na zdvojkoľajnenie trate v tomto úseku v zmysle našej nižšie uvedenej požiadavky).
   - Obsluha zastávky Hutníky je plánovaná aj naďalej, križovanie v zastávke Haniska umožní kvalitnú obsluhu U. S. Steel, nie je tu verejný prestupový terminál, ale zastávka, väzba na vnútropodnikovú dopravu, ktorá je vecou U. S. Steel Košice, je umožnená.
5. V prípade realizácie „Priemyselného parku Haniska“ by podobný charakter mala mať dnes nepoužívaná železničná zastávka Geča na trati č. 169 Košice – Hidasnémeti (na ktorú nadväzuje trať MÁV-START č. 90 Hidasnémeti – Miskolc).

Jej zásadnú prestavbu (presnejšie výstavbu odznova) preto tiež odporúčame zahrnúť do opatrení PUM KSK (podmienečne).

- Na trati 169 sa v Pláne dopravnej obslužnosti navrhuje zavedenie premávky osobných vlakov Miskolc – Košice v dvojhodinovom takte, rekonštrukcie zastávok sú súčasťou údržby železničných tratí, neboli navrhované v PUM KSK.

6. Počty a najmä veľkostné parametre (najmä potrebu obratiska autobusov) „terminálov IDS“ (OP28-29 VOD) odporúčame prehodnotiť (v zmysle znížiť a zmenšiť) v zmysle našej nižšie uvedenej pripomienky týkajúcej sa zníženia navrhovanej miery prestupovosti v regionálnej osobnej doprave KSK – a to tak na okrajoch mesta Košice ako aj na iných dokumentom navrhovaných miestach v kraji.
    - V Pláne dopravnej obslužnosti je spresnené linkové vedenie v okolí Košíc, je uprednostnené vedenie priamych spojov do centra, pre prestupy budú navrhnuté iba terminály Moskovská, Košická Nová Ves, Važecká a Vstupný areál U. S. Steel. OP 28 VOD bude upravené.
7. U železničnej trate č. 160 sa do opatrení zahrnula už schválená a pripravovaná elektrifikácia úseku Haniska pri Košiciach – Moldava n. B. mesto (OP 18 ŽD „a“).

   Nie je tam však doplnená požiadavka na zdvojkoľajnenie tejto trate v úseku Haniska pri Košiciach – Veľká Ida (minimálne v priestore zastávky Hutníky a v jej okolí), aj keď je zrejmé, že ak by táto zastávka mala fungovať ako prestupný bod na vnútropodnikovú autobusovú dopravu v železiarňach (a mala by – viď vyššie), je potrebné, aby tam vlaky z oboch smerov (Košice aj Moldava n. B.) prichádzali a odchádzali v časoch začiatkov a ukončení pracovných zmien približne naraz. Dvojkoľajná trať začína až vo vzdialenosti 1,0 resp. 3,5 km od zastávky, čo nepostačuje. Žiadame doplniť.
    - Križovanie v stanici Haniska umožní dostatočne kvalitnú obsluhu zastávky Haniska pri ceste do/z U. S. Steel.
8. Z podobných dôvodov by v prípade realizácie „Priemyselného parku Haniska“ bolo potrebné zdvojkoľajnenie železničnej trate č. 169 v priestore železničnej zastávky Geča. Dvojkoľajná trať začína až vo vzdialenosti 1,7 resp. 5,5 km od zastávky, čo nepostačuje.
    - Na trati je plánovaný malý rozsah dopravy a nie je dôvod na jej zdvojkoľajnenie, križovanie bude v zastávke Čaňa, medzi odchodmi do obidvoch smerov bude rozdiel 8 minút.
9. Výstavbu cesty III. triedy Bukovec – Hýľov (OP 11 CD „c“) nepovažujeme z hľadiska terénnych podmienok a blízkosti vodnej nádrže Bukovec (slúži aj ako zásobáreň pitnej vody) za reálnu – akokoľvek by obsluhu daného územia VOD-ou zjednodušila.
    - Realizáciu výstavby cesty Bukovec – Hýľov sa navrhne v OP 11 CD preveriť, dopravná obsluha bude možná aj bez neho.
10. Pri vymenovaní hlavných dopravných problémov kraja (Návrhová časť, strana 19) sa ako problém uvádza aj nedostatok cezhraničných cestných komunikácií do Maďarska použiteľných pre autobusovú dopravu, žiadne konkrétne návrhy opatrení na danú tému však materiál neobsahuje (len všeobecné konštatovanie, že by to malo byť vecou .susediacich obcí, s čím u niektorých nesúhlasíme)

    V okolí Košíc je vlastne jedinou takouto komunikáciou cesta E71 Milhosť – Tornyosnémeti (R4 – M30 aj I/17 – 3-as főút), pričom do úvahy pre regionálnu autobusovú dopravu by prichádzali aj niektoré ďalšie komunikácie s dnes nedostatočnými parametrami (Buzica – Büttös / Szemere, Trstené pri Hornáde – Kéked, Skároš – Hollóháza). Je potrebné navrhnúť úpravy na potrebné parametre aspoň u 1-2 z nich.
    - V Pláne dopravnej obslužnosti je navrhnuté spojenie Trstená pri Hornáde – Kéked – Abújvar – Kechnec
    - Nové cesty do Maďarska – medzinárodná autobusová doprava.

11. Cesta medzi Chrastným a Čižaticami je označená len ako výhľadovo možná na prevod do siete ciest III. triedy, ale pritom návrh uvažuje s autobusovou linkou v tejto trase. V dnešnom stave však táto komunikácia nie je pre autobusovú dopravu vhodná.
    - Čižatice – Chrastné – autobusová linka tadiaľ nebude zavedená – bude opravené.
12. Upozorňujeme, že cesta Ruskov – Vyšný Čaj (v správe o hodnotení označená ako položka 108), ktorá je zaradená medzi málo využívané spojenia, pre ktoré sa neodporúča prevod do siete ciest III. triedy v správe KSK, je súčasťou najkratšej spojnice do Košíc pre obce Ruskov (cca 1500 obyvateľov) a Slančík (cca 200 obyvateľov) a je takto aj bežne využívaná.
    - Cestu Ruskov – Vyšný Čaj využívalo v roku 2018 iba 190 vozidiel denne a nie je potrebná pre autobusovú dopravu, preto sa ráta s jej ponechaním ako miestnej komunikácie.

B. Organizácia verejnej osobnej dopravy

1. Za jeden z najhlavnejších cieľov dopravných opatrení obecne považujeme dosiahnutie čo najnižšieho podielu individuálnej automobilovej dopravy (nezávisle od pohonu) na deľbe prepravnej práce v osobnej doprave, a to predovšetkým dosiahnutím čo najvyššej konkurencieschopnosti VOD.
   To podľa nás znamená, že na VOD je potrebné nazerať ako na 1 celok, ktorý musí byť komplexne čo najfunkčnejší a najkvalitnejší, aby v konkurencii s IAD (lebo len na VOD je závislá len časť ľudí a podiel tejto skupiny s rozširujúcimi sa možnosťami objednávania a zdieľania vozidiel klesá) obstál čo najlepšie a že optimálnu obsluhu každého prepravného vzťahu VOD-ou treba posudzovať vo vzťahu k atribútom rovnakej cesty IAD-ou (rýchlosť, pohotovosť, pohodlie, cena atď.) – samozrejme pri zohľadnení ekonomiky prevádzky.
   Jednou z podstatných otázok, čo treba v tejto oblasti posúdiť, je vzťah miera prestupovosti – rýchlosť – frekvencia ponuky – náklady (celospoločenské).
   To značí, že pre každý prepravný vzťah treba posúdiť, aký spôsob jeho obsluhy VOD-ou (priama jazda, 1 prestup, viac prestupov) bude znamenať čo najvyšší podiel VOD na ňom – samozrejme, pri prijateľných vynaložených nákladoch.
   Sme presvedčení, že pri takomto prístupe by podiel priamych (bezprestupových) spojení autobusovou dopravou vyšiel ďaleko vyšší, ako sa navrhuje v tomto strategickom dokumente.
   Predložený návrh PUM KSK však a priori predpokladá bezpodmienečnú nadradenosť koľajovej (železničnej, električkovej) dopravy nad autobusovou a dokonca aj hierarchizáciu liniek vnútri autobusovej dopravy tak, že veľká časť aj silných prepravných vzťahov by sa musela realizovať s prestupom (alebo aj s viacerými prestupmi) „bus-vlak“, „bus-električka“ alebo dokonca aj „bus-bus“.
   Dokonca sa navrhuje končenie prímestských autobusových liniek na okraji Košíc nie pri najprázdnejších spojoch (čo by bolo logickejšie), ale naopak len v špičkách čiže v čase najväčšieho záujmu o cestovanie (OP 30 VOD „c“) – a to so zdôvodnením, že sa tým zníži špičková intenzita celkovej cestnej premávky.
   Takže podľa tohto návrhu je výhodnejšie zabrániť v jazde až do centra mesta 1 (využitému) autobusu ako 10-15 osobným autám (lebo cca takýto nárast IAD ako dôsledok takéhoto zhoršenia kvality VHD v najpotrebnejšom čase možno očakávať), ktoré tam naviac budú potrebovať zaparkovať... To určite nie je logickým riešením.
   Dôsledkom takéhoto striktného prístupu by bol podľa nás ďalší pokles podielu VOD na deľbe prepravnej práce na celkovej regionálnej osobnej doprave v kraji so všetkými sprievodnými environmentálnymi, zdravotnými a dlhodobo aj ekonomickými negatívami pri súčasnom vynaložení zbytočne nadmerných investičných a následne aj prevádzkových nákladov na „terminály“ (ich počty a veľkosti, obratiská autobusov v/pri nich).

- Miera prestupovosti je v Pláne dopravnej obslužnosti znížená, počty prestupov sú znížené a prestupy v termináloch na okraji Košíc obmedzené, opatrenia v Návrhovej časti budú upravené.

2. Časti 1, 2 a 4 dokumentu (zber údajov, prieskumy, analýzy) vrátane zverejnených príloh obsahujú veľké množstvo informácií a údajov o vykonaných meraniach aj v oblasti VOD, ale len 1 a len celkový základný (24-hodinový) kartogram prepravných prúdov VHD.
   Na druhej strane časť 5 (návrhová) vrátane zverejnených príloh obsahuje síce už konkrétne návrhy počtov, trás a základných frekvencií liniek a spojov VOD, ale len 4 a opäť len celkové základné (24-hodinové) kartogramy prepravných prúdov VOD pre rôzne horizonty a scenáre.
   Aby sa tieto návrhy dali aspoň približne skontrolovať, by však bolo potrebné:
   a) z vykonaných prieskumov (VHD aj IAD), demografických odhadov a kvalifikovaných odhadov deľby prepravnej práce kvantifikovať pre všetky mestá a obce potenciálny rozsah ciest VOD-ou do jednotlivých miest koncentrovaných pracovných a študijných príležitostí a/alebo vybavenosti („spádových centier“);
   b) tieto údaje minimálne vztiahnuť na celý deň školského vyučovania a na jeho rannú špičkovú hodinu či trojhodinu (optimálne však aj na iné obdobia);
   c) vykonať deľbu týchto hodnôt medzi koľajovú a cestnú regionálnu VOD (ak sa celá cesta nedá realizovať koľajovou dopravou, v tomto kroku ju priradiť cestnej);
   d) napočítať tieto hodnoty do prepravných prúdov po reálnych trasách koľajovej a cestnej dopravy do daných spádových centier (čo najrýchlejších – porovnávať vždy s trvaním analogickej cesty automobilom);
   e) stanoviť hranice počtov cestujúcich, pri nedosiahnutí ktorých sa daný prepravný vzťah bude riešiť prestupom (rôzne kombinácie vlaku, autobusu, midibusu a taxi), ako aj iné hlavné použité zásady tvorby linkového vedenia a detailov konštrukcie ponuky;
   f) upraviť hodnoty prepravných prúdov ešte raz, stanoviť dimenzačné profily a od nich odvodiť trasy liniek (vrátane zrýchlených spojov a vložených kratších posilových liniek či spojov) a rozsah ponuky VOD (frekvencia, kapacita)

   a všetky tieto údaje v aspoň zjednodušenej forme (optimálne zväčša grafickej) zverejniť.

   Lenže zo zverejnených podkladov vôbec nie je jasné, ako sa autori zo zistených údajov a za použitia akých kritérií (len v kapitole 8.6.3 „Potenciál úsekov siete...“ Návrhovej časti je všeobecne uvedená uvažovaná približná závislosť navrhovaných frekvencií VOD od zistených frekvencií IAD a vymenované hlavné záťaže IAD, ale len celodenné) dopracovali k navrhovaným trasám a frekvenciám liniek – takže návrh je po tejto (snáď najpodstatnejšej) stránke absolútne neskontrolovateľný.
   Naviac sú spomínané údaje z kapitoly 8.6.3 sporné, lebo aj keď sa tam uvádza, že ide o obojsmerné 24-hodinové hodnoty, uvádzané protismerné hodnoty sa veľkosťou vždy líšia (občas aj výrazne). Príklad: Košice – Sečovce 12 000 a Sečovce – Košice 9 300.
   - Dopravný model je v súlade so zadaním spracovaný ako 24 hodinový. Ďalšie dáta o objemoch dopravy a prepravných vzťahoch sú priložené ako príloha Plánu dopravnej obslužnosti. Je priložený aj kardiogram VHD s vplyvom zmien linkového vedenia.

3. Navrhované frekvencie spojov regionálnej železničnej aj autobusovej dopravy evidentne výrazne presahujú aj budú presahovať finančné možnosti orgánov verejnej správy, ktoré ich prevádzkové straty vykrývajú (štát, kraje).
   To značí, že celý návrh organizácie verejnej dopravy v kraji je postavený na nereálnych predpokladoch a teda aj prínosy, ktoré sa ním predpokladajú (viac cestujúcich – menej áut), sú tiež nereálne, čo podstatne znižuje hodnotu celej príslušnej časti dokumentu.

Uvažovanie s nereálne vysokými frekvenciami regionálnej VOD (železničnej aj autobusovej) navyše viedlo k ďalšiemu chybnému záveru – ani zďaleka by nebolo možné zaviesť taký rozsah pravidelnej (intervalovej, taktovej) dopravy, ako sa uvádza, nakoľko pri nižších frekvenciách spojov je konkrétnych (a zväčša oprávnených) požiadaviek na presné časovanie spojov (zväčša nevyhovujúcich pravidelnému taktu) rádovo viac ako pri frekvenciách vyšších.

- Frekvencie vlakov sú v Návrhovej časti navrhnuté v maximálnom rozsahu podľa kapacity trate za predpokladu existujúceho dopytu, autobusové linky sú navrhnuté podľa naplánovaných taktov. Plán dopravnej obslužnosti upresnil linkové vedenie v roku 2025 vrátane jeho financovateľnosti, výsledky Plánu dopravnej obslužnosti budú uvedené aj v Návrhovej časti.

4. Oblasť možností cezhraničnej VOD medzi KSK a župou BAZ nebola podľa nás dostatočne zanalyzovaná a teda aj návrhy v tomto smere sú nedostatočné. Konkrétne pre okolie Košíc:
   a. Na trati č. 169 (nie 196, ako sa na mnohých miestach v PUM a všade v SoH omylom uvádza!) sa síce správne navrhuje obnovenie osobných vlakov, ale len s trasou Košice – Hidasnémeti a nie predĺženie jestvujúceho taktu osobných vlakov Miskolc – Hidasnémeti až do Košíc, čo by bolo pre cestujúcich podstatne atraktívnejšie (aj keď ide odlišné prúdové sústavy – to sa však inde rieši bežne, a to dvojprúdovými lokomotívami alebo EMU).
   b. Neboli vyhodnotené počty cestujúcich na autobusovej linke Košice – Hidasnémeti zavedenej od 1.10.2019.
   c. Neboli vykonané prieskumy premávky osobných vozidiel na „hraničných priechodoch“ Buzica – Büttös / Szemere, Trstené pri Hornáde – Kéked, Skároš – Hollóháza, na základe ktorých by sa dala odhadnúť cezhraničná premávka IAD a teda veľkosť potenciálu pre cezhraničnú regionálnu autobusovú dopravu.
   d. Rovnako vykonaný prieskum intenzity premávky na E71 Milhosť – Tornyosnémeti (rýchlostná cesta aj cesta I. triedy) nebol vyhodnotený z hľadiska miestnej osobnej dopravy (z osobnej dopravy vylúčenie jednoznačného tranzitu čiže vozidiel s inými značkami ako KE, KS a H).
   e. Nenavrhuje sa žiadne predĺženie jedinej jestvujúcej cezhraničnej regionálnej autobusovej linky Košice – Hidasnémeti (do úvahy prichádzajú napr. Gönc alebo Hernádvécse).
      - Číslo trate 169 bude opravené. Je navrhnuté predĺženie vlakov z Miskolca do Košíc v dvojhodinovom takte. Prieskumy dopravy boli realizované na zadaní v definovaných profiloch podľa predpísanej metodiky, linka Košice – Hidasnémeti nebola v dobe realizácie prieskumov ešte v prevádzke.
5. V zmysle vyššie uvedenej obecnej pripomienky nepovažujeme za vhodné zvyšovať cestovnú rýchlosť bežných osobných vlakov navrhovaným vynechávaním ich zastavovania v niektorých zastávkach v ich trase (aj keď by sa to malo týkať len osobných vlakov do niektorých smerov).
   V Košiciach a ich okolí ide o zastávky Trebejov, Ťahanovce a Krásna nad Hornádom.
   Toto treba riešiť systémovou ponukou zrýchlených vlakov a nie obmedzovaním základnej obslužnosti.
      - Rušenie zastávok Ťahanovce a Krásna nad Hornádom bude vypustené z návrhu, v zastávke Trebejov a Ťahanovce zastavujú vlaky od Prešova, bez zastavenia cez ne prechádzajú vlaky od Popradu a zrýchlené vlaky od Prešova, sú obsluhované v hodinovom takte napriek veľmi malému obratu cestujúcich. OP 2 ŽD bude opravené, v zastávkach Trebejov a Ťahanovce zastavia aj priame vlaky Poprad-Tatry – Moldava nad Bodvou.

6. Na železničnej trati č. 160 návrh strategického dokumentu neuvažuje s obnovením prevádzky osobných vlakov v úseku Moldava n. B. – Rožňava, aj keď proti ich zrušeniu (realizované v r. 2015) dotknuté obce veľmi bojovali a veľká časť z nich (Drienovec, Turňa n. B., Dvorníky, Hrhov, Jovice) má k železničným zastávkam celkom dobrú dostupnosť. Odporúčame prehodnotiť.
    - Na železničnej trati č. 160 sa navrhuje zavedenie rýchlikov v hodinovom takte so zastávkami Plešivec, Slavec jaskyňa, Rožňava a Turňa nad Bodvou, ostatné obce sú obsluhované autobusmi s nadväznosťou na vlaky v termináli Moldava nad Bodvou. Rýchliky umožnia dostať sa z Rožňavy do Košíc cca za 1 hodinu, na čom je postavená obslužnosť Rožňavska.
7. Obnovenie osobnej dopravy na železničnej trati č. 169 Košice – Hidasnémeti (najmä ak by šlo o priame osobné vlaky Košice – Miskolc; viď aj vyššie) má podľa nás (na rozdiel od tvrdenia v PUM) zmysel aj v prípade, že sa k vybudovaniu Priemyselného parku Haniska nepristúpi, nakoľko „súdedinie“ Valaliky (Buzice – Bernátovce – Všechsvätých – Košťany) – Geča – Čaňa má až cca 12 000 obyvateľov a z toho minimálne veľká časť Buzíc a Bernátoviec a menšia časť Čane má k železničnej trati celkom prijateľnú dostupnosť.
    - Áno, OP 14 ŽD bude upravené, vlak Miskolc – Košice v dvojhodinovom takte bude navrhnutý aj bez výstavby Priemyselného parku Haniska, zavedenie ďalšieho osobného vlaku Košice – Čaňa od roku 2030 zostane podmienené výstavbou parku.
8. U navrhovaného OP 13 VOD (zachádzanie vybraných autobusových liniek MHD Košice za hranice mesta) vôbec nie je zdôvodnené, prečo práve tieto obce a smery boli na obsluhu týmto spôsobom vybrané a zo zverejnených informácií sa nedá pochopiť ani princíp či kritériá, čo autorov viedli práve k takémuto výberu.
   Súčasne nie jasné, aká je predstava autorov ohľadne obsluhy tých častí mesta, ktoré by daným návrhom o svoj doterajší spôsob obsluhy prišli (Darg. hrdinov vo vzťahu k Prešovskej, vnútro K. N. Vsi, Zelená stráň, Lorinčík, Pereš). V dokumente je len všeobecná zmienka v tabuľkovej prílohe časti 5, že to treba riešiť a nič viac.
    - V Pláne dopravnej obslužnosti je upravené, počet predĺžených liniek MHD je zmenšený a zdôvodnený, neobslúžené časti mesta sú vyriešené. Aj OP 13 VOD bude upravené.
9. Návrh PUM až na malé výnimky (OP 2 ŽD „f“, OP 13 VOD „b“ a „c“) nenavrhuje zvýšenie atraktivity VHD pre obyvateľov Košíc a dochádzajúcich do nich diametrálnym vedením regionálnych spojov slúžiacich prevažne dennej dochádzke (viac cieľov dosiahnuteľných bez prestupu = zrýchlenie cestovania a vyššie pohodlie). Pritom podľa nás by to bolo prínosné napr. týmito spôsobmi:
   a) osobné vlaky (Poprad –) Sp. N. Ves – Košice – Trebišov (– Humenné) a (Lipany – - Prešov – Košice – Moldava n. B. (– Rožňava);
      - Vzhľadom na zistenie z dopravného modelu, že existuje len minimálny dopyt po tranzitnom cestovaní cez Košice (v cestnej aj verejnej doprave) s výnimkou relácie Poprad – Košice, Šaca, boli navrhnuté diametrálne spoje iba v trase Poprad-Tatry – Košice – Moldava nad Bodvou, mesto (po elektrifikácii je možné prevádzkovať osobné vlaky uvedené na obidvoch tratiach priebežne cez Košice.)
   b) komplexný systém „prímestsko-mestských“ diametrálnych autobusových liniek obce - okraj mesta - centrum mesta - okraj mesta - obce bez zachádzania k autobusovej stanici (kvôli zrýchleniu, postačovali by zastávky „Palackého“ resp. „Jakabov palác“), ktoré by v meste zastavovali na všetkých zastávkach MHD v trase (samozrejme okrem súbehu s električkovými traťami, kde by zastavovali len v

minimálnej miere) – podstatne komplexnejší a systémovejší ako OP 13 VOD v návrhu.

- V Pláne dopravnej obslužnosti sú navrhnuté aj ďalšie linky prímestskej autobusovej dopravy prechádzajúce cez Košice bez zachádzania do AS Košice.

10. Popri spomaľovaní ciest VHD-ou navrhnutím podstatne vyššej prestupovosti ako dnes (viď vyššie) obsahuje návrh aj ďalší druh spomaľovania verejnej autobusovej dopravy, a to nepriamym vedením trás (spravidla kvôli zníženiu ich počtu alebo kvôli zachyteniu najbližšieho „terminálu“). Toto sa v okolí Košíc dotýka veľkého počtu obcí:
    a) Petrovany, Drienov, Šarišské Bohdanovce, Brestov, Varhaňovce, Bunetice, Opiná, Kecerovce, Čižatice, Mudrovce, Rozhanovce, Rankovce, Herľany, Žírovce, Borda;
    b) Ruskov, Vyšný Čaj, Blažice, Nižný Čaj, Skároš, Ždaňa, Milhosť, Kechnec, Seňa, Tornyosnémeti, Hidasnémeti;
    c) Vyšný Lánec, Nižný Lánec, Buzica, Rešica, Janík, Peder, Žarnov;
    d) Debraď.

    Toto odporúčame prehodnotiť.

    - Uvedené prípady nevhodného zjednodušenia siete liniek s negatívnym vplyvom na rýchlosť ciest boli vyriešené v Pláne dopravnej obslužnosti. Bude upravené aj v zodpovedajúcich opatreniach návrhovej časti.

11. Z hrubého popisu trás a intervalov regionálnych autobusových liniek (4 kategórie) v „Návrhovej časti“ (časť „Aktualizácia PDO“ zrejme obsahujúca podrobnejšie popisy nebola zverejnená) možno usudzovať, že autori predpokladali, že pravidelný špičkový 30´-ový interval sa v niektorých úsekoch vytvorí spojením 2 liniek z príbuzných smerov so špičkovým intervalom 60´.

    Týmto upozorňujeme, že toto sa v praxi zvyčajne nebude dať dosiahnuť, lebo pri intervale 60´ bývajú už požiadavky cestujúcich (a ich zastupujúcich samospráv) na konkrétne časovanie spojov veľmi striktné a teda v daných prípadoch budú obce na oboch príbuzných vetvách zrejme zväčša požadovať rovnaké alebo veľmi príbuzné polohy spojov.

    - Áno, predpokladá sa, že v takt bude vytvorený aj prostredníctvom zloženého intervalu viacerých liniek. Bude úlohou organizátora IDS Východ zladiť požiadavky obcí tak, aby taký takt bol možný, pričom princíp taktovej dopravy vyžaduje aj mierne prispôsobenie niektorých cestujúcich zavedenému taktu. Poprípade sa zavedú aj prestupy v medziľahlých termináloch, ak by mali byť vytvorené príliš dlhé súbehy kapacitne nevyužitých spojov.

12. Nesúhlasíme s charakteristikou MHD v Košiciach uvedenou v kapitole 8.7.1 návrhovej časti, najmä:
    a) územia s pešou dostupnosťou k električkovej doprave sú v drvivej väčšine (vo vzťahu k počtu odvezených cestujúcich) obsluhované električkovou dopravou;
    b) väčšina autobusových liniek (merané počtami spojov) má intervaly hustejšie ako uvádzaných 15´-30´;
    c) električkové linky ani zďaleka nevytvárajú maximum možných „kombinácií na sieti“;
    d) intervaly základných električkových liniek (č. 2-4, 6, 7 a 9) v špičkách dní školského vyučovania nie sú 15´, ale 10´ alebo 12´;
    e) do U.S. Steel nie sú vedené priame linky z celého mesta, ale len z najväčších sídlisk a zo špecifických oblastí Šaca a Myslava až Poľov, pričom veľká časť týchto autobusov sa do U.S. Steel v časoch striedania pracovných zmien musí aj tak z Košíc dostať kvôli vykonávaniu vnútropodnikovej dopravy vo vnútri železiarní;
    f) Vstupný areál U.S. Steel slúži aj na prestupy z autobusov na električky, ale najsilnejšie prepravné vzťahy k tomuto zdržujúcemu (zachádzkou aj čakaním) prestupu nie sú nútené.

- Charakteristika MHD v Košiciach v kapitole 8.7.1 bude upravená v zmysle vznesenej pripomienky.

C. Záchytné parkoviská

1. Strategický dokument navrhuje zriadenie menšieho množstva veľkých záchytných parkovísk (buď na veľkej ploche alebo viacúrovňových) s možnosťou prestupu na VHD (OP 29 ŽD, OP 16 ON, OP 17 ON).
   Podľa nás takáto stratégia nie je optimálna a zamýšľaný účel by lepšie splnilo zriaďovanie väčšieho počtu menších parkovísk pozdĺž trás verejnej hromadnej dopravy (parkovné resp. spojenie s cestovným lístkom MHD diferencované v závislosti od vzdialenosti od centier miest), ktoré by umožnili prestúpiť z auta do VHD za minimálny čas (malá vzdialenosť, žiadny výškový rozdiel).
   - Bez vyjadrenia spracovateľa.

D. Kompetencie kraja voči železničnej doprave

1. Strategický dokument sa len veľmi okrajovo dotýka otázky kompetencií kraja voči regionálnej železničnej doprave („Je otázne, či je nevyhnutné...“), aj keď je jasné, že skutočnosť, že aj regionálna železničná doprava je riadená a financovaná až z úrovne štátu, dosť výrazne deformuje možnosti objektívneho rozhodovania krajov, ako v prepravných vzťahoch obslúžiteľných aj železnicou kvalitatívne čo najvhodnejšie a ekonomicky čo najefektívnejšie podeliť dopravnú obsluhu medzi železničnú a autobusovú dopravu.
   - Bez vyjadrenia spracovateľa.

E. Kompetencie PUM KSK voči mestám

1. PUM KSK je strategickým dokumentom pre dopravu na úrovni kraja.
   So strategickými dokumentami rovnakého a podobného charakteru prijatými na úrovni štátu má byť v principiálnom súlade (rovnako ako tieto vo vzťahu k rovnakým či podobným dokumentom prijatým na úrovni únie), preberať od nich opatrenia s významom presahujúcim hranice kraja a podrobne sa venovať (s plnou autonómnou kompetenciou) opatreniam na krajskej úrovni, nakoľko toto strategické dokumenty z úrovne štátu neriešia (logika veci + subsidiarita).
   Rovnako má podľa nás vyzerať vzťah PUM KSK k Mestu Košice a ďalším väčším mestám kraja – má sa plne zaoberať len dopravnou infraštruktúrou ako aj VOD nepresahujúcou hranice kraja a súčasne presahujúcou hranice miest a obcí, zatiaľ čo pre dopravnú infraštruktúru a VOD v rámci miest má stanovovať len základné rámce k tomu, aby korešpondovala s celokrajskými opatreniami (vrátane integračných prvkov pre VOD).
   Na účely určovania koncepcie pre vnútromestskú dopravnú infraštruktúru a VOD má Mesto Košice spracované resp. spracúva vlastné dopravné koncepčné dokumenty (ktoré základné rámce vymedzené koncepčnými dokumentami z úrovne kraja a vyššej samozrejme rešpektujú) a ich schvaľovanie je v kompetencii Mestského zastupiteľstva v Košiciach.
   Podľa nás PUM KSK toto plne nerešpektuje a príliš striktným a konkrétnym navrhovaním najmä vo vzťahu MHD – trasy mnohých autobusových liniek (pritom vytrhnuté z celkového kontextu MHD) ako aj „terminály“ (podľa nás v priveľkom počte a predimenzované) – tieto svoje limitované kompetencie prekračuje, čo odporúčame prehodnotiť.
   - Bez vyjadrenia spracovateľa.

F. Tarifa integrovaného systému VOD

1. Odporúčame jednoduchší systém ako je navrhovaný (menej tarifných pásiem / zón, ich obmedzenie len na predplatné lístky).
2. Súčasne upozorňujeme na nutnosť ponechania / vytvorenia možnosti jednoduchého získania jednorazového cestovného dokladu pre občasných a náhodných cestujúcich (najjednoduchším spôsobom je ponechanie papierových lístkov – hoci aj v čo najobmedzenejšom sortimente a v nevýhodnej cene).
    - Bez vyjadrenia spracovateľa.

36 x dotknuté obce

1. Obec Betliar

- Do bodu OP 22 – Úpravy železničnej infraštruktúry (2025) – doplniť obnovenie železničnej trate č. 167 Rožňava – Dobšiná pre osobnú železničnú dopravu so zastávkami: Rožňava – križovatka s traťou č. 160 –, Rožňava predmestie, Rožňava-mesto, Nadabula, Betliar, Gemerská Poloma, Henckovce, Nižná Slaná obec, Nižná Slaná, Gočovo, Vlachovo obec, Vlachovo, Dobšiná.
    - V rámci OP 13 ŽD Návrh obnovenia premávky osobných vlakov na trati sa na trati 167 navrhuje premávka osobných vlakov a v OP 23 ŽD sa ako podmienka zavedenia prevádzky navrhuje zvýšenie traťovej rýchlosti na trati Rožňava – Dobšiná na 120 km/h pre skrátenie jazdnej doby na 30 minút. Plánuje sa osobný vlak Brzotín (Rožňava) – Dobšiná v hodinovom takte nadväzný na rýchliky od Košíc, vlaky odchádzajúce a prichádzajúce v párnu hodinu budú priamym pokračovaním rýchlika z Košíc, súprava sa rozdelí v stanici Brzotín (Rožňava), vlak v nepárnu hodinu bude jazdiť medzi Brzotínom a Dobšinou. Ku každému vlaku z Dobšinej a do Dobšinej bude do zastávky Rožňava mesto vypravený autobus po trase sídlisko Juh – autobusová stanica – Rožňava mesto.
- Bod OP 20 – Obchvaty na cestách I. triedy (2050) – odsek b) I/67 Gemerská Poloma-Stratená zmeniť na I/67 Betliar – Gemerská Poloma.
- Vzhľadom na negatívne dopady hluku a vibrácií na zdravotný stav obyvateľov obce Betliar žijúcich v tesnej blízkosti cesty I/67 požadujeme realizovať obchvat obcí Betliar a Gemerská Poloma mimo obytné územia oboch obcí, ktorý je schválený v ÚPN oboch obcí, ako aj v ÚPN-VÚC Košického samosprávneho kraja.
    - Bude opravené na I/67 Betliar – Stratená.
- Opraviť trasovanie Gemerskej vetvy v kostrovej sieti prechádzajúcej cez k. ú. obce Gemerská Poloma a Betliar v zmysle schválených ÚPN-O (navrhovaná kostrová sieť prechádza záplavovým územím, ako aj územím navrhovaným na zaplavenie – vodná nádrž „Nadabula“).
    - Trasovanie Gemerskej vetvy bolo navrhnuté v materiáli Koncepcie budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji z roku 2017, PUM KSK trasy kostrovej cykloturistickej siete neriešil a nemôže ich preto ani opravovať. V oblasti Betliara nenavrhuje PUM KSK žiadne opatrenie. Do prehľadu hlavných vetiev kostrových trás bola napriek tomu pridaná poznámka o potrebe zmeniť trasu.

2. Obec Boľ (OÚ-KE-OSZP1- 29843/2020, zo dňa 02.03.2020)

- nemá pripomienky

3. Obec Borša (OÚ-KE-OSZP1- 102395/2020, zo dňa 05.03.2020)

- nemá pripomienky

4. Obec Byšta (OÚ-KE-OSZP1- 32401/2020, zo dňa 05.03.2020)

- nemá pripomienky

5. Obec Čečejovce (OÚ-KE-OSZP1- 29040/2020, zo dňa 28.02.2020)

- Do bodu OP 15 – Obchvaty na cestách I. triedy – doplniť obchvat Čečejoviec na I/16 z dôvodu eliminácie zdrojov hluku, exhalátov a vibrácií, i keď predpokladaná frekvencia automobilov po dobudovaní rýchlostnej komunikácie bude nižšia. Obchvat vyrieši aj mimoriadne nebezpečné napojenie cesty III/3313 do Paňoviec.
  - Obchvat Čečejoviec cestou I/16 nie je SSC ani ÚP VÚC plánovaný, keďže bude vybudovaná rýchlostná cesta R2, na ktorú prejde väčšina dopravy od Zvolena a Rožňavy (DÚR bola dokončená v 12/2019). Podľa dopravného modelu prejde na cestu R2 95 % nákladnej dopravy. Pre prevedenie maximálneho podielu osobnej automobilovej dopravy na cestu R2 sa v PUM KSK navrhuje aj napojenie plánovaného obchvatu Moldavy nad Bodvou cestou II/550 na cestu R2. Pre ďalšie upokojenie opravy bude potrebné realizovať opatrenia na zvýšenie bezpečnosti na križovatkách priamo na ceste I/16 v obci spomalením dopravy a miestnymi stavebnými a organizačnými úpravami, ktorými sa PUM KSK vzhľadom na ich lokálny význam nezaoberá.
- Do bodu OP 16 – Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy – doplniť prepojenie parkoviska pri železničnej stanici Čečejovce s navrhovanou križovatkou navrhovanej cesty I/16 (obchvat) a cesty III/3313 po schválenej miestnej zbernej komunikácii východne od z. ú. o. (2040). Jestvujúce prepojenie je trasované v uličných priestoroch neumožňujúcich rozšírenie tejto komunikácie na potrebné šírkové parametre a schválená miestna zberná komunikácia je navrhnutá s dostačujúcimi šírkovými parametrami umožňujúcimi plynulé prepojenie železnice a cesty I/16.
  - Prepojenie parkoviska pri železničnej stanici s cestou I/16 zbernou komunikáciou podľa Územného plánu obce Čečejovce by bolo pre obec Čečejovce dopravne výhodné a svojím vedením by spĺňalo aj nároky na vedenie vyšších intenzít tranzitnej dopravy. Významom v kontexte cestnej siete v okolí Čečejoviec ide ale skôr o miestnu zbernú komunikáciu, hoci by bolo logické po nej viesť v prípade jej realizácie aj cestu III/3313. Z hľadiska potrieb regionálnej dopravy nie je totiž vzhľadom na nízke súčasné aj výhľadové zaťaženie dnešnej trasy cesty III/3313 možné považovať jej dnešný priechod cez Čečejovce za bezpečnostne alebo environmentálne problematický a z pohľadu Košického kraja tak neexistuje reálna potreba výstavby obchvatu obce ani rozširovania cesty III/3313. Lokálny problém nebezpečného napojenia cesty III/3313 od Paňoviec na I/16 treba riešiť miestnymi úpravami križovatky v súvislosti so znížením významu a zaťaženia cesty I/16 po vybudovaní cesty R2.
- Do bodu OP 18 – Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min. (2030) – doplniť Košice – Čečejovce – Moldava nad Bodvou.
  - V relácii Moldava nad Bodvou – Košice sa plánuje v OP 12 ŽD zavedenie taktovej železničnej dopravy s intervalom 30 min. v dopravnej špičke. Dokým nebude zavedená, bude zabezpečený špičkový interval 30 min. v prímestskej autobusovej doprave v úseku Moldava nad Bodvou – Košice, AS. Na súbežnej ceste I/16 sa plánuje v OP 13 VOD súčasne s železničnou dopravou prevádzkovať v špičkovom takte 30 min. prímestskú autobusovú dopravu v úseku Moldava nad Bodovou – Košice, Vstupný areál U. S. Steel s časovo koordinovaným prestupom na električku s integrovaným cestovný dokladom. Toto riešenie napĺňa potreby obyvateľov na celom území obce kvalitnou prepravnou ponukou aj bez potreby prevádzkovať desiatky autobusových spojov súbežne s kapacitnou električkovou dopravou.

- Do bodu OP 3 – Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) – doplniť prepojenie Košice – US Steel – Šaca -> Čečejovce (súbežne s cestou I. triedy), ktoré je nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov.
  - Abovská vetva cykloturistickej kostrovej siete je vedená v trase Nižná Myšľa – Kechnec – Perín-Chym – Turňa nad Bodvou, jej trasu PUM KSK rešpektuje ale jej realizáciu nerieši, keďže nejde o dopravný projekt. Pre dochádzku do Moldavy nad Bodvou je navrhnuté prepojenie Čečejovce – Moldava nad Bodvou cez Mokrance. Pre dochádzku do Košíc, Šace bude na základe pripomienky doplnené prepojenie Veľká Ida – Šaca, ktoré umožní bezpečnú cestu z Čečejoviec využitím poľnej cesty Čečejovce – Cestice – Veľká Ida. Úsek Čečejovce – Veľká Ida nie je pre dennú dochádzku do Šace atraktívny vzhľadom na dĺžku cesty, preto sa jeho stavebná úprava nenavrhuje.
- Do bodu OP 3 – Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) – doplniť prepojenie Kechnec -> Čečejovce (súbežne s cestami III. triedy). Vybudovanie cyklocesty v súbehu s cestami III. triedy je na tejto trase nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov.
  - Prepojenie Kechnec – Čečejovce je potrebné, nemá ale vzhľadom na jeho dĺžku charakter dopranej cyklistickej trasy a je riešené v rámci Koncepcie budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji z roku 2017 Abovskou vetvou a cykloturistickým prepojením cez Moldavu nad Bodvu do Jasova s napojením Čečejoviec veľmi málo zaťaženou cestou III/3313.
- Do bodu OP 3 – Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) – doplniť prepojenie Čečejovce – Paňovce súbežne s cestou III. triedy. Vybudovanie cyklocesty v súbehu s cestou III. triedy je na tejto trase nevyhnutné z bezpečnostných dôvodov.
  - Prepojenie Čečejovce – Paňovce je možné vzhľadom na nízku výhľadovú intenzitu dopravy na ceste II/3313 do 500 voz. denne viesť dostatočne bezpečne po ceste III/3313.

6. Obec Čierna (OÚ-KE-OSZP1- 32402/2020, zo dňa 08.03.2020)
- nemá pripomienky

7. Obec Gemerská Poloma (OÚ-KE-OSZP1- 30742/2020, zo dňa 03.03.2020)
- Doplniť opatrenie Obnova železničnej trate č. 167 Rožňava – Dobšiná pre osobnú železničnú dopravu so zastávkami: Rožňava – križovatka s traťou č. 160 –, Rožňava predmestie, Rožňava-mesto, Nadabula, Betliar, Gemerská Poloma, Henckovce, Nižná Slaná obec, Nižná Slaná, Gočovo, Vlachovo obec, Vlachovo, Dobšiná.
  - V rámci OP 13 ŽD Návrh obnovenia premávky osobných vlakov na trati sa na trati 167 navrhuje premávka osobných vlakov a v OP 23 ŽD sa ako podmienka zavedenia prevádzky navrhuje zvýšenie traťovej rýchlosti na trati Rožňava – Dobšiná na 120 km/h pre skrátenie jazdnej doby na 30 minút. Plánuje sa osobný vlak Brzotín (Rožňava) – Dobšiná v hodinovom takte nadväzný na rýchliky od Košíc, vlaky odchádzajúce a prichádzajúce v párnu hodinu budú priamym pokračovaním rýchlika z Košíc, súprava sa rozdelí v stanici Brzotín (Rožňava), vlak v nepárnu hodinu bude jazdiť medzi Brzotínom a Dobšinou. Ku každému vlaku z Dobšinej a do Dobšinej bude do zastávky Rožňava mesto vypravený autobus po trase sídlisko Juh – autobusová stanica – Rožňava mesto.
- Do bodu OP 7 – „Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na západe kraja (na Gemeri) (2030)“ do bodu a.) Z Rožňavy doplniť bod V: Rožňava – Gemerská Poloma – Súľová – Hnilec – Novoveská Huta – Spišská Nová Ves (so zastávkami na znamenie v lokalitách Gemerská Poloma: ihrisko, Huta, Kurtákova, Vodáreň, Podsúľová)
  - Podľa dopravného modelu sú dopravné vzťahy medzi Hnilcom a Rožňavou a okolím veľmi nízke a dopyt po dlhej linke vednej cez obťažne zjazdné Súľovské sedlo by tak bol

minimálny. Spojenie Rožňavy s Hnilcom a Spišskou Novou Vsou bude umožnené cez Dobšinú.

- Do bodu OP 29 doplniť terminál bus – železničná zastávka v obci Gemerská Poloma
  - Zastávky v Gemerskej Polome nemajú charakter terminálu, keďže nejde o prestupovú zastávku, nie sú tu ukončované žiadne autobusové linky a ani sa s tým do budúcna nepočíta.
- Opraviť trasovanie Gemerskej vetvy v kostrovej sieti prechádzajúcej cez k. ú. obce Gemerská Poloma a Betliar v zmysle schválených ÚPN-O
  - Trasovanie Gemerskej vetvy bolo navrhnuté v materiáli Koncepcie budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji z roku 2017, PUM KSK trasy kostrovej cykloturistickej siete neriešil a nemôže ich preto ani opravovať. V oblasti Betliara nenavrhuje PUM KSK žiadne opatrenie. Do prehľadu hlavných vetiev kostrových trás bude napriek tomu pridaná poznámka o potrebe zmeniť trasu Gemerskej vetvy.
- Do prepojení miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) doplniť prepojenie Gemerská Poloma – Hnilec – Novoveská Huta – Spišská Nová Ves súbežne s cestou II. triedy II/533
  - Návrh prepojení mimo kostrovej siete obsahuje iba prepojenia do spádových centier v dĺžke okolo 6 km, to nie je prípad dochádzky z údolia Hnilca cez horské sedlo, zaťaženie cesty II/533 bude aj vo výhľade nízke (1600 voz/deň) a cesta pre rekreačných cyklistov použiteľná .

8. Obec Hodkovce (OÚ-KE-OSZP1- 0037253/2020, zo dňa 16.03.2020)

- nemá pripomienky

9. Obec Jasov (OÚ-KE-OSZP1- 29437/2020, zo dňa 28.02.2020)

- Doplniť do bodu OP 22 – Úpravy železničnej infraštruktúry (2025) obnovu železničnej trate č. 168 Moldava nad Bodvou – Medzev pre osobnú železničnú dopravu so zastávkami: Moldava nad Bodvou mesto, Debraď, Jasov, Počkaj, Medzev.
  - Pre obsluhu Jasova bolo navrhnuté priame vedenie prímestských autobusov z Medzeva cez Malú Idu do Košíc po ceste II/548 s napojením Jasova na Moldavu nad Bodvou autobusmi. Také riešenie ponúka Jasovu rýchlejšie napojenie do Košíc ako vedenie všetkých ciest prestupom na železnicu. Jasov má navrhnuté priame spojenia s Košicami a Terminálom Moldava nad Bodvou prímestskými autobusmi cez Jasov.
- Do bodu OP 19 – Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min. (2025) doplniť Košice – Jasov.
  - Úsek Košice Jasov je uvedený v OP 19 Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min.
- Do bodu OP 29 doplniť terminál bus – železničná zastávka v obci Jasov.
  - V Jasove je navrhnutý prestupový terminál bus – bus v centre obce, keďže s obnovením železničnej dopravy sa nepočíta
- Do bodu OP 3 – Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) doplniť prepojenia:
    - Košice -> Malá Ida, Šemša, Nováčany, Rudník, Jasov, Počkaj, Medzev (súbežne s cestami II. a III. triedy);
    - Jasov -> Moldava nad Bodvou (súbežne s cestami II. triedy).

  - Plán udržateľnej mobility sa zaoberá najmä opatreniami pre dopravných cyklistov, rekreační cyklisti sú zohľadnení iba okrajovo. Pri analýze dopravného správania cyklistov sa zistilo, že dochádzka dopravných cyklistov sa pohybuje v rozsahu 0 – 6 km.

- Prepojenie Košice -> Malá Ida, Šemša, Nováčany, Rudník, Jasov, Počkaj, Medzev: Pre dopravných cyklistov ide o veľkú vzdialenosť, pre spojenie je možné využiť cestu II. triedy, po ktorej podľa dopravného modelu takmer nejazdí nákladná doprava, intenzity sú 3090 osobných automobilov a 40 nákladných automobilov za 24 hodín (uvedené intenzity v roku 2025). Navrhované prepojenie má význam pre rekreačnú cyklistiku a ako také môže byť vybudované, ale Plán udržateľnej mobility nie je stratégia, ktorá by také cykloturistické prepojenia mala obsahovať. Navrhované je prepojenie Košice – Košice, Šaca s odbočkou na Poľov a Malú Idu.
- Prepojenie Košice -> Šaca (U.S. Steel, Čečejovce – Seleška, Paňovce, Rudník, Poproč): Pre dopravných cyklistov ide o veľkú vzdialenosť, pre prípadné spojenie je možné využiť cesty II. a III. triedy s nízkou intenzitou premávky. Navrhované je prepojenie Košice – Košice, Šaca, Čečejovce – Mokrance – Moldava n. B.
- Prepojenie Jasov -> Moldava n. B.: 18 km dlhá cesta nebude využívaná pre dennú dochádzku väčším počtom ciest. Pre rekreačných cyklistov existuje možnosť využitia ciest III. a II. triedy, dopravné intenzity nie sú veľké. Intenzita na II/550 v úseku Jasov – Moldava nad Bodvou sa očakáva 2830 osobných automobilov a 840 nákladných automobilov za 24 hodín (uvedené intenzity v roku 2025). Je navrhnuté vybudovať pre dennú dochádzku cyklocestičku Debraď – Moldava nad Bodvou.

10. Obec Jovsa (OÚ-KE-OSZP1- 32400/2020, zo dňa 05.03.2020)
- nemá námietky

11. Obec Kluknava (OÚ-KE-OSZP1- 0035325/2020, zo dňa 10.03.2020)
- nemá pripomienky

12. Obec Krásnohorská Dlhá Lúka (bez čísla, zo dňa 09.03.2020)
- nemá pripomienky

13. Obec Krčava (bez čísla, zo dňa 09.03.2020)
- nemá pripomienky

14. Obec Malá Ida (bez pečiatky, e-mail KSK, zo dňa 02.03.2020)

– zapracovať do dokumentu na základe platnosti ÚPD obce Malá Ida obchvat obce Malá Ida
  - V PUM je navrhnutá modernizácia cesty II/550 a II/548 Moldava nad Bodvou – Jasov – Košice vrátene výstavby okružnej križovatky v Malej Ide do roku 2025 aj obchvat II/548 okolo Malej Idy do roku 2040
– doplniť cyklocestičku z Malej Idy smer U. S. Steel
  - Opatrenie OP 3 ND Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete zahŕňa aj Prepojenie Košice -> Malá Ida, Poľov, Pereš, Lorinčík (Košice, bod e.). Navrhuje sa napojenie Malej Idy cez Poľov na cyklistické spojenie Šaca – Košice pozdĺž cesty I/16
– obnovenie osobnej železničnej dopravy na trati Medzev – Moldava nad Bodvou
  - Pre obsluhu Medzev, Jasova a okolia bolo navrhnuté priame vedenie prímestských autobusov z Medzeva cez Malú Idu do Košíc po ceste II/548, čo je výhodné aj pre obsluhu obce Malá Ida. Bolo navrhnuté aj s napojením Jasova na Moldavu nad Bodvou autobusmi. Také riešenie ponúka Malej Ide o veľa častejšie spojenie do Košíc aj do Jasova ako vedenie väčšiny ciest z Jasova po železnici.

15. Obec Milhosť (OÚ-KE-OSZP1- 0033599/2020, zo dňa 09.03.2020)

- nemá pripomienky, súhlasné stanovisko

16. Obec Muránska Zdychava

- nemá pripomienky

17. Obec Nacina Ves (KSK 9847, zo dňa 05.03.2020**)**

– Obec Nacina Ves v zastúpení starostom obce Nacina Ves, Anton Šandor, predkladá pripomienku k strategickému dokumentu „Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja“. Obec Nacina Ves žiada doplniť do strategického plánu cestné prepojenie medzi obcami Nacina Ves – Nižný Hrušov o cestu III. triedy. Toto cestné prepojenie je zanesené v Územnom pláne obce Nacina Ves, Územnom pláne Prešovského samosprávneho kraja a pre obec Nacina Ves je významné z týchto dôvodov:

  - Historicky boli obce Nižný Hrušov a Nacina Ves prepojené cez navrhovaný úsek, kde bola začatá výstavba tohto prepojenia (existuje kamenný násyp cesty) a toto prepojenie využívali obyvatelia minulosti v nadväznosti na rodinné väzby.
  - Na území obce Nižný Hrušov cesta reálne existuje v asfaltovej podobe v zastavanom území obce a je v správe PSK, v nezastavanej časti je cesta v makadamovej – štrkovej podobe bez údržby.
  - Reálne je treba dobudovať úsek v dĺžke cca. 3,4 km.
  - Vybudovaním navrhovaného úseku sa zníži zaťaženie cesty I. triedy Nižný Hrabovec – Strážske, ktorý je v posledných rokoch značne nehodový v časti PSK.
  - Vybudovaním navrhovaného úseku sa znížia obchádzkové trasy pre osobnú dopravu a verejnú dopravu v prípade dopravnej nehody na ceste I. triedy Nižný Hrabovec – Strážske.
  - Vybudovaním navrhovaného úseku sa značne zníži zaťaženie cesty I. triedy Nižný Hrabovec – Strážske, na ktorý sa v Strážskom napája doprava z Humenného a Sniny.
  - Vybudovaním navrhovaného úseku za znížia prejazdové vzdialenosti pre obyvateľov regiónu dochádzajúcich za prácou do okresu Michalovce a opačne do okresu Vranov nad Topľou.
  - Vybudovanie navrhovaného úseku zabezpečí regionálny rozvoj v oblasti turistického ruchu pre obce Nižný Hrušov, Lesné, Nacina Ves, Pusté Čemerné, nakoľko umožní prepojenie množstva národných kultúrnych pamiatok v kraji PSK a KSK.
  - Vybudovanie navrhovaného úseku umožní získať ďalšie finančné zdroje na rozvoj regiónu Nižného Hrušova a Nacinej Vsi cez zdroje miestnych akčných skupín, ktoré sú plánované na rozvoj turistického ruchu, cyklotrás a priblíženiu prepojenia Domaše a Zemplínskej Šíravy.
  - Vybudovanie navrhovaného úseku cesty je v kontexte so závermi z rokovania Vlády SR v okrese Vranov nad Topľou v návrhu cyklotrasy Ondava, ktorým sa zabezpečí prepojenie krajov a zvýši konkurencieschopnosť regiónu v turistickom ruchu a umožní prílev menších investícií k ďalšiemu rozvoju regiónu.
  - Navrhované cestné prepojenie bude v budúcnosti napojené na prepojenie obcí Nižný Hrušov – Dlhé Klčovo cez most ponad rieku Ondava (tento investičný zámer sa aktuálne rozbieha na strane Prešovského samosprávneho kraja) , čím sa značne rozšíri cestné prepojenie regiónu a vytvorí významný dopravný uzol v obci Nižný Hrušov pre osobnú dopravu.

- Navrhované cestné prepojenie má zabezpečenú výluku nákladnej dopravy, nakoľko už viac ako 10 rokov platí výluka dopravy nad 3,5 tony v úseku Trhovište – Nižný Hrabovec.
- Vybudovanie navrhovaného úseku Nižný Hrušov – Nacina Ves je prioritou pre obce Nižný Hrušov, Nacina Ves, Puste Čemerné, Lesné, Rakovec n/O, Poša, Dlhé Klčovo, nakoľko práve obyvatelia týchto obcí budú cestné prepojenie v budúcnosti najviac využívať.

Na základe uvedených argumentov žiadame doplniť vybudovanie cesty III. triedy medzi obcami Nižný Hrušov a Nacina Ves do strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja“.

- Otázka prepojenia bola podrobne skúmaná v PUM KSK aj PUM PSK. Keďže bola odporúčaná realizácia prepojenia Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov do roku 2030, vytvorilo by nové prepojenie od cesty III/3735 do Nižného Hrušova pomerne atraktívnu prejazdnú trasu Michalovce – Vranov nad Topľou po cestách III. triedy. Účelom ciest III. triedy však nie je odľahčovať cesty I. triedy, ako je uvedené v argumentácii starostov Nižného Hrušova a Nacinej Vsi. Atraktivita nového prepojenia by sa relatívne znížila po vybudovaní preložky I/18 Petrovce nad Laborcom – Nižný Hrabovec (tá tiež zlepší cestovanie medzi Nacinou Vsou a Nižným Hrušovom), ale z dôvodu neskorej a nie celkom istej realizácie obchvatu Vranova nad Topľou by bola nová trasa stále výhodnou obchádzkou Vranova nad Topľou, kde sa preťažuje riadená križovatka, a to až do roku 2050, kedy sa najskôr ráta s dokončením južného obchvatu (na cestu II/554 je od roku 2012 zakázaný vjazd z križovatiek s I/18 a I/19 pre nákladné automobily nad 12 ton, čo platí od roku 2013 aj na cestách III. triedy, nákladné autá od 3,5 do 12 ton tadiaľ môžu prechádzať). Prepojenie tak bude možné realizovať bez rizík neprimeraného negatívneho vplyvu na okolie novej cesty až po dokončení obchvatu Vranova nad Topľou, po roku 2050, teda po návrhovom horizonte PUM KSK.
- Taktiež je pre úplnosť nutné dodať, že realizácia tohto prepojenia si z dôvodu nevyhovujúceho šírkového usporiadania cesty III/3733 v Nižnom Hrušove (Prešovský kraj) vyžiada výrazné stavebné úpravy – rozšírenie vozovky, výstavba chodníkov, oporných múrov (najmä v lokalite cintorína), nového mosta cez Hrušovský potok, kanalizácie na odvod dažďovej vody, ktorá nahradí súčasné otvorené priekopy pozdĺž cesty apod. Pôjde o pomerne rozsiahlu investíciu, pre ktorú bude potrebné koordinovať zdroje z oboch krajov a napokon aj z oboch obcí (napr. chodníky).
- Navrhujeme upraviť text v tabuľke 17 Návrhovej časti takto:

III/3733	Nacina Ves – Nižný Hrušov	Riziko skracovania ciest nákladnou dopravou pred dokončením obchvatu Vranova nad Topľou, navrhujeme k realizácii po roku 2050

18. Obec Nižný Hrušov

– Obec Nižný Hrušov v zastúpení starostom obce Nižný Hrušov, Jánom Fenčákom, predkladá pripomienku k strategickému dokumentu „Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja“. Obec Nižný Hrušov žiada doplniť do strategického plánu cestné prepojenie medzi obcami Nižný Hrušov – Nacina Ves o cestu III. triedy. Toto cestné prepojenie je zanesené v Územnom pláne obce Nižný Hrušov, Územnom pláne Prešovského samosprávneho kraja a pre obec Nižný Hrušov je významné z týchto dôvodov:

- Historicky boli obce Nižný Hrušov a Nacina Ves prepojené cez navrhovaný úsek, kde bola začatá výstavba tohto prepojenia (existuje kamenný násyp cesty) a toto prepojenie využívali obyvatelia minulosti v nadväznosti na rodinné väzby.
- Na území obce Nižný Hrušov cesta reálne existuje v asfaltovej podobe v zastavanom území obce a je v správe PSK, v nezastavanej časti je cesta v makadamovej – štrkovej podobe bez údržby.
- Reálne je treba dobudovať úsek v dĺžke cca. 3,4 km.
- Vybudovaním navrhovaného úseku sa zníži zaťaženie cesty I. triedy Nižný Hrabovec – Strážske, ktorý je v posledných rokoch značne nehodový v časti PSK.
- Vybudovaním navrhovaného úseku sa znížia obchádzkové trasy pre osobnú dopravu a verejnú dopravu v prípade dopravnej nehody na ceste I. triedy Nižný Hrabovec – Strážske.
- Vybudovaním navrhovaného úseku sa značne zníži zaťaženie cesty I. triedy Nižný Hrabovec – Strážske, na ktorý sa v Strážskom napája doprava z Humenného a Sniny.
- Vybudovaním navrhovaného úseku za znížia prejazdové vzdialenosti pre obyvateľov regiónu dochádzajúcich za prácou do okresu Michalovce a opačne do okresu Vranov nad Topľou.
- Vybudovanie navrhovaného úseku zabezpečí regionálny rozvoj v oblasti turistického ruchu pre obce Nižný Hrušov, Lesné, Nacina Ves, Pusté Čemerné, nakoľko umožní prepojenie množstva národných kultúrnych pamiatok v kraji PSK a KSK.
- Vybudovanie navrhovaného úseku umožní získať ďalšie finančné zdroje na rozvoj regiónu Nižného Hrušova a Nacinej Vsi cez zdroje miestnych akčných skupín, ktoré sú plánované na rozvoj turistického ruchu, cyklotrás a priblíženiu prepojenia Domaše a Zemplínskej Šíravy.
- Vybudovanie navrhovaného úseku cesty je v kontexte so závermi z rokovania Vlády SR v okrese Vranov nad Topľou v návrhu cyklotrasy Ondava, ktorým sa zabezpečí prepojenie krajov a zvýši konkurencieschopnosť regiónu v turistickom ruchu a umožní prílev menších investícií k ďalšiemu rozvoju regiónu.
- Navrhované cestné prepojenie bude v budúcnosti napojené na prepojenie obcí Nižný Hrušov – Dlhé Klčovo cez most ponad rieku Ondava (tento investičný zámer sa aktuálne rozbieha na strane Prešovského samosprávneho kraja) , čím sa značne rozšíri cestné prepojenie regiónu a vytvorí významný dopravný uzol v obci Nižný Hrušov pre osobnú dopravu.
- Navrhované cestné prepojenie má zabezpečenú výluku nákladnej dopravy, nakoľko už viac ako 10 rokov platí výluka dopravy nad 3,5 tony v úseku Trhovište – Nižný Hrabovec.

  Vybudovanie navrhovaného úseku Nižný Hrušov – Nacina Ves je prioritou pre obce Nižný Hrušov, Nacina Ves, Puste Čemerné, Lesné, Rakovec n/O, Poša, Dlhé Klčovo, nakoľko práve obyvatelia týchto obcí budú cestné prepojenie v budúcnosti najviac využívať.

Na základe uvedených argumentov žiadame doplniť vybudovanie cesty III. triedy medzi obcami Nižný Hrušov a Nacina Ves do strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja“.

- Otázka prepojenia bola podrobne skúmaná v PUM KSK aj PUM PSK. Keďže bola odporúčaná realizácia prepojenia Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov do roku 2030, vytvorilo

by nové prepojenie od cesty III/3735 do Nižného Hrušova pomerne atraktívnu prejazdnú trasu Michalovce – Vranov nad Topľou po cestách III. triedy. Účelom ciest III. triedy však nie je odľahčovať cesty I. triedy, ako je uvedené v argumentácii starostov Nižného Hrušova a Nacinej Vsi. Atraktivita nového prepojenia by sa relatívne znížila po vybudovaní preložky I/18 Petrovce nad Laborcom – Nižný Hrabovec (tá tiež zlepší cestovanie medzi Nacinou Vsou a Nižným Hrušovom), ale z dôvodu neskorej a nie celkom istej realizácie obchvatu Vranova nad Topľou by bola nová trasa stále výhodnou obchádzkou Vranova nad Topľou, kde sa preťažuje riadená križovatka, a to až do roku 2050, kedy sa najskôr ráta s dokončením južného obchvatu (na cestu II/554 je od roku 2012 zakázaný vjazd z križovatiek s I/18 a I/19 pre nákladné automobily nad 12 ton, čo platí od roku 2013 aj na cestách III. triedy, nákladné autá od 3,5 do 12 ton tadiaľ môžu prechádzať). Prepojenie tak bude možné realizovať bez rizík neprimeraného negatívneho vplyvu na okolie novej cesty až po dokončení obchvatu Vranova nad Topľou, po roku 2050, teda po návrhovom horizonte PUM KSK.

- Taktiež je pre úplnosť nutné dodať, že realizácia tohto prepojenia si z dôvodu nevyhovujúceho šírkového usporiadania cesty III/3733 v Nižnom Hrušove (Prešovský kraj) vyžiada výrazné stavebné úpravy – rozšírenie vozovky, výstavba chodníkov, oporných múrov (najmä v lokalite cintorína), nového mosta cez Hrušovský potok, kanalizácie na odvod dažďovej vody, ktorá nahradí súčasné otvorené priekopy pozdĺž cesty apod. Pôjde o pomerne rozsiahlu investíciu, pre ktorú bude potrebné koordinovať zdroje z oboch krajov a napokon aj z oboch obcí (napr. chodníky).

- Navrhujeme upraviť text v tabuľke 17 Návrhovej časti takto:

III/3733	Nacina Ves – Nižný Hrušov	Riziko skracovania ciest nákladnou dopravou pred dokončením obchvatu Vranova nad Topľou, navrhujeme k realizácii po roku 2050

19. Obec Opátka

- nemá pripomienky

20. Obec Poproč (KSK, 9488, zo dňa 03.03.2020)

– Doplniť do bodu OP 22 – Úpravy železničnej infraštruktúry (2025) obnovu železničnej trate č. 168 Moldava nad Bodvou – Medzev pre osobnú železničnú dopravu so zastávkami: Moldava nad Bodvou mesto, Debraď, Jasov, Počkaj, Medzev.
  - Pre obsluhu Poproča bolo navrhnuté priame vedenie prímestských autobusov z Medzeva cez Malú Idu do Košíc po ceste II/548 s napojením Jasova na Moldavu nad Bodvou autobusmi. Také riešenie ponúka Poproču rýchlejšie napojenie do Košíc ako vedenie všetkých ciest prestupom na železnicu. Poproč má navrhnuté priame spojenia s Košicami a Terminálom Moldava nad Bodvou prímestskými autobusmi cez Jasov.

– Doplniť do bodu OP 29 – Terminály IDS v KSK pre regionálnu dopravu (2040) terminál bus- železničná zastávka v obci Jasov.
  - V Jasove je navrhnutý prestupový terminál bus – bus v centre obce, keďže s obnovením železničnej dopravy sa nepočíta.

– Do bodu OP 3 – Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) doplniť prepojenia:
    - Košice -> Malá Ida, Šemša, Nováčany, Rudník, Jasov, Počkaj, Medzev (súbežne s cestami II. a III. triedy);

- Košice -> Šaca (U. S. Steel, Čečejovce-Seleška, Paňovce, Rudník, Poproč (po poľných a lesných cestách);
- Poproč -> Moldava nad Bodvou (súbežne s cestami II. a III. triedy).

- Plán udržateľnej mobility sa zaoberá najmä opatreniami pre dopravných cyklistov, rekreační cyklisti sú zohľadnení iba okrajovo. Pri analýze dopravného správania cyklistov sa zistilo, že dochádzka dopravných cyklistov sa pohybuje v rozsahu 0 – 6 km.
- Prepojenie Košice -> Malá Ida, Šemša, Nováčany, Rudník, Jasov, Počkaj, Medzev: Pre dopravných cyklistov ide o veľkú vzdialenosť, pre spojenie je možné využiť cestu II. triedy, po ktorej podľa dopravného modelu takmer nejazdí nákladná doprava, intenzity sú 3090 osobných automobilov a 40 nákladných automobilov za 24 hodín (uvedené intenzity v roku 2025). Navrhované prepojenie má význam pre rekreačnú cyklistiku a ako také môže byť vybudované, ale Plán udržateľnej mobility nie je stratégia, ktorá by také cykloturistické prepojenia mala obsahovať. Navrhované je prepojenie Košice – Košice, Šaca s odbočkou na Poľov a Malú Idu.
- Prepojenie Košice -> Šaca (U.S. Steel, Čečejovce – Seleška, Paňovce, Rudník, Poproč): Pre dopravných cyklistov ide o veľkú vzdialenosť, pre prípadné spojenie je možné využiť cesty II. a III. triedy s nízkou intenzitou premávky. Navrhované je prepojenie Košice – Košice, Šaca, Čečejovce – Mokrance – Moldava n. B.
- Prepojenie Poproč -> Moldava n. B.: Pre cyklistov existuje možnosť využitia ciest III. a II. triedy, dopravné intenzity nie sú veľké. Intenzita Poproč – Jasov podľa dopravného modelu 1300 osobných automobilov a 150 nákladných automobilov za 24 hod. Intenzita na II/550 v úseku Jasov – Moldava nad Bodvou 2830 osobných automobilov a 840 nákladných automobilov za 24 hodín (uvedené intenzity v roku 2025).

21. Obec Rejdová (OÚ-KE-OSZP1- 29027/2020, zo dňa 28.02.2020)

- Doplniť OP 22.5 obnova železničnej trate č. 167 Rožňava – Dobšiná pre osobnú železničnú dopravu so zastávkami: Rožňava – križovatka s traťou č. 160 –, Rožňava predmestie, Rožňava-mesto, Nadabula, Betliar, Gemerská Poloma, Henckovce, Nižná Slaná obec, Nižná Slaná, Gočovo, Vlachovo obec, Vlachovo, Dobšiná.
    - V rámci OP 13 ŽD Návrh obnovenia premávky osobných vlakov na trati sa na trati 167 navrhuje premávka osobných vlakov a v OP 23 ŽD sa ako podmienka zavedenia prevádzky navrhuje zvýšenie traťovej rýchlosti na trati Rožňava – Dobšiná na 120 km/h pre skrátenie jazdnej doby na 30 minút. Plánuje sa osobný vlak Brzotín (Rožňava) – Dobšiná v hodinovom takte nadväzný na rýchliky od Košíc, vlaky odchádzajúce a prichádzajúce v párnu hodinu budú priamym pokračovaním rýchlika z Košíc, súprava sa rozdelí v stanici Brzotín (Rožňava), vlak v nepárnu hodinu bude jazdiť medzi Brzotínom a Dobšinou. Ku každému vlaku z Dobšinej a do Dobšinej bude do zastávky Rožňava mesto vypravený autobus po trase sídlisko Juh – autobusová stanica – Rožňava mesto.
- V bode OP 19 – Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min. (2025) zmeniť bod p) z Vyšná Slaná – Dobšiná na Rejdová – Dobšiná.
    - Bude opravené
- Do bodu OP 29 doplniť terminál bus – železničná zastávka na žel. zastávke Vlachovo (časť píla)
    - Prestup na železnicu bude zabezpečený v termináli vlak – bus Dobšiná

- Doplniť do bodu OP 3 – Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete (2030) bod c) prepojenie Rejdová – Vyšná Slaná – Vlachovo píla (železničná zastávka) v súbehu s cestou III. triedy III/3033.
  - Vzhľadom na nízke zaťaženie cesty III. triedy nie je samostatná cestička pre cyklistov navrhovaná.

22. Obec Rozhanovce (OÚ-KE-OSZP1- 30560/2020, zo dňa 03.03.2020)
- nemá námietky

23. Mesto Rožňava (OÚ-KE-OSZP1- 037252/2020, zo dňa 17.03.2020)
Preto navrhujeme do opatrení doplniť nasledovné:
- Opatrenie OP 11 ŽD na trati E.160 rozšíriť o opatrenie A4 - Sprevádzkovanie Regionálneho expresu na trati Plešivec (spádová oblasť Revúca, Jelšava) - Rožňava - Jablonov n.T. - Moldava n.B. - Košice (mestá a obce sú uvedené ako zastávky) minimálne 4x denne, a upraviť trate tak, aby sa cestujúci z Plešivca dostali do Košíc za 50 minút.
- Opatrenie OP 12 ŽD na trati C.160 rozšíriť o opatrenie A6 - Sprevádzkovať Regionálny expres Plešivec (spádová oblasť Revúca, Jelšava) - Rožňava - Jablonov n.T. - Moldava n.B. - Košice - Kysak - Prešov (mesta a obce sú uvedené ako zastávky) minimálne 4x denne a upraviť železničné trate tak, aby sa cestujúci dostali z Plešivca do Prešova za maximálne 90 minút.
  - Termín realizácie opatrenia: do 2030
- Opatrenie OP 11 ŽD na trati C.160 rozšíriť o opatrenie A5. V letnej turistickej sezóne (máj-september) rozšíriť vlakové spojenie na trati Košice - Moldava n.B.- Jablonov n.T. - Lipovnik - Rožňava - Slavec - Plešivec minimálne 2x denne. Pre obyvateľov Košíc a okolia by sa stali dostupnejšie turistické destinácie Slovenský kras, Gombasek, Plešivecká a Silická planina.
- Opatrenie OP 11 ŽD k trati 160. Rozšíriť vlakové spojenie Košice-Dobšiná (Moldava-Turňa n.Bodvou-Lipovník- Rožňava stred- Dobšiná) aspoň 2x cez deň do roku 2025, a 4x denne do roku 2030.

  - Bez vyjadrenia – pripomienky prišli po termíne

24. Obec Rudňany
- nemá námietky

25. Obec Sady nad Torysou
- nemá pripomienky

26. Obec Senné (OÚ-KE-OSZP1- 32413/2020, zo dňa 08.03.2020)
- nemá pripomienky, kladné stanovisko

27. Obec Slanec (OÚ-KE-OSZP1- 30552/2020, zo dňa 03.03.2020)
- nemá pripomienky

28. Obec Slanské Nové Mesto
- nemá pripomienky

29. Obec Štítnik
- Doplniť do bodu OP 22 – Úpravy železničnej infraštruktúry (2025)opatrenie Obnova železničnej trate č. 166 zo zastávkami Plešivec, Pašková, Kunova Teplica, Štítnik – mesto,

Štítnik, Roštár, Ochtiná, Rochovce, Slavošovce obec, Slavošovce pre osobnú železničnú dopravu.

- Podľa výpočtov s využitím dopravného modelu by využitie železničnej trate bolo veľmi nízke, najmä v úseku Plešivec – Štítnik, kde zaťaženie nedosahuje ani 300 cestujúcich za deň. Plánovaná je prevádzka taktovej prímestskej autobusovej dopravy Čierna Lehota – Rožňava s nadväznosťami zo všetkých zdrojov dopravy v Štítniku.

– Doplniť do bodu OP 28 – Infraštruktúra prestupových železničných uzlov položku r) Štítnik.
  - Prestupový bod Štítnik je uvedený ako Terminál IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu, keďže prevádzka železničnej osobnej dopravy by nebola efektívna.

30. Mesto Trebišov
- nemá pripomienky

31. Obec Čierna (OÚ-KE-OSZP1- 32402/2020, zo dňa 06.03.2020)
- nemá pripomienky

32. Obec Tušice (OÚ-KE-OSZP1- 0035327/2020, zo dňa 10.03.2020)
- nemá pripomienky, kladné stanovisko

33. Obec Úbrež
- nemá pripomienky

34. Obec Závadka (OÚ-KE-OSZP1- 30550/2020, zo dňa 03.03.2020)
- nemá námietky ani vyjadrenia

35. Obec Zemplínske Jastrabie
- nemá výhrady **voči oznámeniu**

36. Obec Žakarovce (OÚ-KE-OSZP1- 31788/2020, zo dňa 05.03.2020)
- nemá pripomienky

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

Vyhodnotenie pripomienok zo stanovísk

Stanoviská zaslalo 36 dotknutých obcí - z toho 24 nemali k správe o hodnotení žiadne pripomienky, 14 dotknutých orgánov – z toho 4 nemali pripomienky, a 1 subjekt Dopravný podnik Košice s pripomienkami. Mnohé pripomienky sa opakujú - je nutné sa nimi zaoberať, prehodnotiť a zvážiť možnosť akceptácie a riešenia. 1 subjekt zastupoval verejnosť – s pripomienkami, identickými s pripomienkami dotknutých obcí, ktoré je potrebné akceptovať.
Väčšina pripomienok sa týkala samotného PUM KSK, nie správy o hodnotení. Všetky oprávnené pripomienky a požiadavky budú zapracované do záverečného stanoviska, do časti Odporúčania na prepracovanie, resp. dopracovanie.

III.7 Verejné prerokovanie a jeho závery

Obstarávateľ, KSK, spolu so spracovateľom strategického dokumentu, NDCon, s.r.o. o životné prostredie distribuoval podľa priloženého rozdeľovníka v zmysle § 11 zákona listom č. 2071/2020/OD-6314 zo dňa 11. 02. 2020 správu o hodnotení strategického dokumentu „Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja“ spolu s informáciou o verejnom

prerokovaní - Pozvánka na verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovaného strategického dokumentu PUM KSK. Materiály boli vyvesené aj na úradnej tabuli.

Verejné prerokovanie sa konalo 26. 02. 2020 o 09.00 h na Úrade Košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice s programom:

1. Zahájenie.

Miroslav Fazekaš (odbor dopravy, Úrad Košického samosprávneho kraja)
Privítal prítomných, otvoril prerokovanie a dal slovo zhotoviteľom dokumentu.

2. Prezentácia.

Jan Kašík (NDCon, s.r.o., Praha) a Vlasta Čamajová
Informovali o spracovaných výstupoch projektu Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja o procese posudzovania vplyvu strategického dokumentu na životné prostredie a o výstupoch a záveroch správy o hodnotení SEA.

3. Pripomienky k Plánu udržateľnej mobility a k Správe o hodnotení.

Prehľad pripomienok a odpovedí spracovateľa:

1. p. Karol Kuzma, DPMK:

- Pripomienky k Analýzam neboli doposiaľ zapracované.
- V správe o hodnotení nie je rozlíšené, čo navrhuje PUM a čo je navrhnuté aj bez PUM.
- Taktová doprava by bola pri zavedení podľa návrhu nefinancovateľná.
- V Návrhovej časti by pri návrhu zmien linkového vedenia autobusovej dopravy malo byť uvedené taktiež zdôvodnenie návrhov.
- Mal by byť uplatnený holistický prístup – všetkými krokmi získavať čím viac cestujúcich do verejnej dopravy (vrátane vyššieho podielu priamych autobusových spojov tam, kde je to efektívnejšie – náklady vs. tržby – ako koľajová doprava, resp. riešenie s prestupom).
- Železničná zastávka Hutníky by mala byť zdvojkoľajnená pre možnosť križovania vlakov pri návozoch na zmenu do U. S. Steel – vybudovaný by mal byť systém nadväznej vnútropodnikovej dopravy.
- Trať Košice – Hidasnémeti by mala byť dvojkoľajná v mieste vstupu do priemyselného parku Haniska (v prípade jeho vybudovania). Maďarská železničná linka z Miskolca do Hidasnémeti by mala byť predĺžená až do Košíc.
- Na druhej strane košickej stanice by malo byť obratisko autobusov.
- Cestné spojenie Bukovec – Hýľov je nereálne.
- Parkoviská P+R – malo by byť viac parkovísk s nižšou kapacitou.
- Pre optimálny rozvoj integrovanej dopravy by sa mali upraviť kompetencie štátu, kraja a miest.

reakcia spracovateľa dokumentu - p. Kašíka:

- To, čo je navrhnuté aj bez PUM KSK, je v scenároch Bau, to, čo navrhuje PUM, je v scenároch Do all.
- Rozsah navrhnutej taktovej dopravy presahuje aktuálne prostriedky na kompenzácie straty vo verejnej doprave, návrh cestovného poriadku je upresnený v Pláne dopravnej obslužnosti.
- Do návrhovej časti bude doplnená informácia, aký rozsah taktového grafikonu bude prevzatý do Plánu dopravnej obslužnosti a budú aj odôvodnené zmeny oproti dnešnému grafikonu.

- Hlavným cieľom PUM KSK je získať čo najviac cestujúcich pre verejnú dopravu.
- Zastávka Hutníky je ponechaná tak, ako je dnes, križovanie v Haniske umožňuje zastavovanie vlakov v obidvoch smeroch v rozsahu 3 minút.
- Je navrhnuté križovanie v stanici Čaňa, čo vyhovuje obsluhe budúceho Priemyselného parku Haniska. Akékoľvek investície do trate Košice – Hindásnémeti budú možné iba v súvislosti s rozvojom Priemyselného parku Haniska a Priemyselného parku Kechnec, ktorých projekty nie sú definitívne, nie je možné taký zámer zatiaľ zadefinovať. Bude doplnený námet na prevádzkovanie vlakov z Miskolca dopravcom MÁV-START.
- Obratisko na druhej strane košickej stanice neodporúčame, pretože by predĺžilo prestupy na regionálne autobusy a na električky, ak bude za železničnou traťou nová komunikácia pozdĺž Hornádu, môže tu vzniknúť autobusová zastávka.
- Cestné spojenie Bukovec – Hýľov by zjednodušilo obsluhu autobusmi, súhlasíme že môže byť z technických, či ekonomických dôvodov nerealizovateľné, do textu bude pridaná požiadavka na preverenie.
- Väčší počet P+R parkovísk s nižšou kapacitou bude ťažké navrhnúť, lebo miest, kde budú k dispozícii pozemky pri uzloch MHD, je málo a ich využitie musí byť čo najvyššie.
- Kompetenciami v integrovanej doprave sa PUM zaoberá, no nemôže o nich rozhodnúť, kompetencie v železničnej doprave upravujú zákony, kompetencie v organizácii MHD závisia od dohody IDS Východ, KSK a vedenia miest.

2. p. Mareková, úrad KSK:

- Obchvaty na Spiši vedené cestami I. triedy musia nadväzovať na cesty I. triedy alebo diaľnice

reakcia spracovateľa dokumentu - p. Kašíka:

- Navrhnutá cesta I/82 nadväzuje na diaľnicu D1 na obidvoch koncoch, navrhnutá cesta I/83 nadväzuje na D1 a I/82

3. p. Miroslav Sisák, starosta Nižnej Myšle:

- cesta III. triedy je silno zaťažená nákladnou dopravou, predovšetkým do štrkovne Geča, navrhuje vybudovať obchvat spolu s mostom cez Hornád.

reakcia spracovateľa dokumentu - p. Kašíka:

- cesta III/3368 bude v roku 2025 zaťažená 3200 osobnými a 400 nákladnými vozidlami, pri takýchto intenzitách neboli v PUM navrhované obchvaty, ak sa nečakal nárast intenzít nad 5 tis. voz denne. Intenzita na III/3368 by sa nemala významne zmeniť po dokončení ochvatu Košíc R2, ale zníži sa po dobudovaní a diaľnice D1 na východ pod 3000 osobných a pod 300 nákladných vozidiel za deň, pretože sa prestane využívať prejazd cez Maďarsko do Slovenského Nového Mesta a Kráľovského Chlmca. Nové prepojenie do Geče by vyriešilo príjazd k štrkovisku, ale priviedlo by viacej dopravy na III/3416 do Čane. Obchvat neodporúčame.

4. p. Gerhard Ballasch, Malá Ida:

- vybudovať okružnú križovatku,
- sprevádzkovať železničnú trať Moldava nad Bodvou – Medzev.

reakcia spracovateľa dokumentu - p. Kašíka:

- V PUM je navrhnutá modernizácia cesty II/550 a II/548 Moldava nad Bodvou – Jasov – Košice, vrátene výstavby okružnej križovatky v Malej Ide do roku 2025 aj obchvat II/548 okolo Malej Idy do roku 2040.

- Železničná trať z Medzeva by nebola dostatočne využitá s ohľadom na prevádzkové náklady.

5. p. Soročinová, Úrad KSK:

- V prezentácii boli chránené územia a záplavové územia, ale chýbali zosuvné územia, v ktorých údržba a výstavba ciest vyžaduje sanačné opatrenia (napr. cesta II/552 v k.ú. Nižná Hutka v potenciálnom zosuvnom území).

reakcia spracovateľa dokumentu - p. Kašíka:

- Zosuvné územia sú v Správe o hodnotení SAE zahrnuté.

6. p. Starosta Hanisky:

- Otázka na terminál Haniska – ako sa tam dostanú autobusy?

reakcia spracovateľa dokumentu - p. Kašíka:

- Ide o zastávku linky č. 21 MHD severne od železničnej stanice, jej význam je dnes obmedzený na niekoľko spojov denne, s pridaním vlakov Košice – Moldava nad Bodvou môže pribudnúť aj počet spojov linky 21 a tiež predĺžená linka 26 .

7. p. starostovia Nacinej Vsi a Nižného Hrušova:

- Požadujú vybudovať cestu spájajúcu obidve obce, ktoré sú blízko, ale vzájomne ťažko dostupné.

reakcia spracovateľa dokumentu - p. Kašíka:

- Otázka prepojenia bola podrobne skúmaná v PUM KSK, aj PUM PSK. Keďže bola odporúčaná realizácia prepojenia Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov do roku 2030, vytvorilo by nové prepojenie od cesty III/3735 do Nižného Hrušova pomerne atraktívnu prejazdnú trasu Michalovce – Vranov nad Topľou po cestách III. triedy. Jej atraktivita by sa relatívne znížila po vybudovaní preložky I/18 Petrovce nad Laborcom – Nižný Hrabovec (tá tiež zlepší cestovanie medzi obidvoma obcami), ale z dôvodu neskorej a nie celkom istej realizácie obchvatu Vranova nad Topľou by bola nová trasa stále výhodnou obchádzkou Vranova nad Topľou, kde sa preťažuje riadená križovatka, a to až do roku 2050, kedy sa najskôr ráta s dokončením južného obchvatu. Prepojenie tak bude bez rizík neprimeraného negatívneho vplyvu na okolie novej cesty možné realizovať až po dokončení obchvatu Vranova nad Topľou, po roku 2050, teda po návrhovom horizonte PUM KSK.

Záznam vyhotovil dňa 26.02. 2020 Ján Kašík.

Obstarávateľ, KSK v zmysle § 11 zákona záznam z verejného prerokovania zaslal e-mailom zo dňa 10. 03. 2020 príslušnému orgánu, Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie

Celkovo bolo v 7 vstupoch vznesených 18 otázok, resp. pripomienok týkajúcich sa prevažne technickej časti riešenia, na ktoré spracovatelia vyčerpávajúco odpovedali. Verejné pripomienkovanie k strategického dokumentu bolo ukončené bez zápisu ďalších zásadných pripomienok.

IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

Celkové vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované a vyhodnotené na základe podrobného prehodnotenia všetkých predložených podkladových materiálov, názorov a vyjadrení zainteresovaných strán.

Keďže dokument sleduje ciele zamerané na znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, posilňovanie ochrany prírody a biodiverzity, podporu aktivít zabezpečujúcich kvalitu ovzdušia, pozitívne vplyvy výrazne prevyšujú nad negatívnymi. Celkový vplyv Strategického dokumentu na životné prostredie sa v rôznych časových horizontoch prejaví minimálnym nárastom negatívnych vplyvov na životné prostredie a celkovo pozitívnym vplyvom na životné prostredie, ktorého dôsledkom bude zlepšenie stavu životného prostredia a zdravia obyvateľov.

Všetky opatrenia navrhované v Pláne udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja 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.

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

Popis chránených území je v kap. 2.1.2 a navrhované opatrenia v kap. V správy o hodnotení, pričom sa odporúča rešpektovať všetky chránené územia národného významu, vyhlásené ako aj navrhované územia sústavy Natura 2000 (územia európskeho významu a chránene vtáčie územia), všetky ostatné záujmy ochrany prírody a krajiny (chránené druhy, biotopy a chránené stromy), prvky územného systému ekologickej stability (biocentra a biokoridory nadregionálneho, regionálneho a miestneho významu) a podobne, ich územné vymedzenie a obmedzenia v nich, vyplývajúce z príslušných legislatívnych predpisov (zákon NR SR č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov).

Rozvoj technickej infraštruktúry, najmä cestných komunikácií, navrhovať podľa možnosti mimo chránených území.

VI. ZÁVERY

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

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

o d p o r ú č a

schválenie strategického dokumentu Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja po jeho doplnení.

VI.2 Odporúčaný variant

Na schválenie sa odporúča variant strategického dokumentu PUM KSK, ktorý bol posudzovaný z hľadiska vplyvov na životné prostredie podľa zákona.

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

Na základe toho, že návrh strategického dokumentu bol v priebehu jeho spracovania upravovaný a doplňovaný na základe konzultácií odbornej a laickej verejnosti, z výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, oznámenia, stanovísk k oznámeniu, určeného rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre správu o hodnotení, správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení, verejného prerokovania správy o hodnotení, pripomienok a odborného posudku a konzultácií vyplýva, že je potrebné dopracovanie návrhu strategického dokumentu o všetky opodstatnené požiadavky a zapracovať doňho pripomienky a odporúčania, vyplývajúce zo stanovísk, ktoré boli vznesené dotknutými orgánmi, dotknutými obcami a verejnosťou. Správu o hodnotení strategického dokumentu už nie je ďalej možné upravovať,

pripomienky vynesené k nej môže obstarávateľ využiť v jednotlivých projektoch navrhovaných v PUM KSK v rámci procesu EIA.

Na základe pripomienok a odporúčaní dotknutých orgánov a obcí a verejnosti je potrebné zvážiť a upraviť Návrh strategického dokumentu nasledovne:

- **pre všetky relevantné pripomienky a odporúčania uvedené v kap. III.6 pod poradovými číslami:**
  Verejnosť: 1.
  Dotknuté orgány: 1., 4., 7., 8., 9., 10.,12., 14.
  Ostatní: 1.
  Dotknuté obce: 1., 5., 7., 9., 14., 17., 18.,20., 21., 23., 29.

VI.4 Odôvodnenie záverečného stanoviska z posúdenia strategického dokumentu
Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa §14 zákona č. 24/2006 Z. z., prílohy č. 6, na základe výsledkov procesu posudzovania, informácií uvedených v správe o hodnotení strategického dokumentu a návrhu strategického dokumentu, stanovísk zainteresovaných orgánov a organizácií, verejného prerokovania a jeho vyhodnotenia, príslušných právnych predpisov, vypracovaného odborného posudku a doplňujúcich informácií poskytnutých obstarávateľom.

Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, dôsledne analyzoval každé stanovisko od dotknutých subjektov. K hodnotenej správe o hodnotení strategického dokumentu boli doručené prevažne súhlasné stanoviská, alebo stanoviská bez pripomienok. Početné pripomienky sa týkali hlavne samotného návrhu PUM KSK - na ich základe a priebežnej analýze spracovateľom PUM KSK počas procesu hodnotenia sú formulované požiadavky na doplnenie PUM KSK.

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

Relevantné pripomienky boli zapracované do odporúčaní na prepracovanie, dopracovanie a úpravu návrhu strategického dokumentu. Jednotlivé projekty u ktorých sa očakáva vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia, vrátane zdravia, budú podliehať hodnoteniu v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. a povoľovaciemu procesu v zmysle príslušnej platnej legislatívy.

VI.5 Návrh monitoringu
Súčasťou PUM KSK je aj návrh systému monitorovania dosiahnutých cieľov. PUM KSK na meranie úspešnosti naplnenia jednotlivých cieľov definovala indikátory. Ukazovatele výsledkov a výstupov sú formulované tak, aby odzrkadľovali očakávanú zmenu, ktorá nastane realizovaním navrhnutých aktivít a projektov a prispeje tak k napĺňaniu konkrétneho strategického cieľa cez relevantný špecifický cieľ a opatrenie v nadväznosti na ich tematické zameranie.

Medzi indikátory z hľadiska napĺňania strategických cieľov sú navrhnuté :

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

Merateľnými parametrami je geografický rozsah integrovaného dopravného systému, ktorý bude zavádzaný po krokoch. Je potrebné rátať najmenej s desiatimi rokmi, kým IDS Východ

s.r.o. obsiahne celé teritórium obidvoch východoslovenských krajov a nárast počtu užívateľov (teda cestujúcich) objektívne odrazí ich spokojnosť s kvalitou systému.

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

Merateľným parametrom sú výsledky každoročného hodnotenia stavebno-technického stavu ciest a hodnotenia kvality dopravy.

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

Merateľným parametrom je kapacita infraštruktúry a jej schopnosť zabezpečiť požadované kvalitatívne parametre dopravných služieb.

- ŠC4 Kvalitný vozový park pre dopravnú obslužnosť

Merateľným parametrom je priemerný vek vozidiel zaradených vo vozovom parku.

- ŠC5 Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja

Merateľným parametrom je doba trvania kongescií.

- ŠC6 Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti

Merateľným parametrom je podiel na celkovej prepravnej práci.

Medzi indikátory z hľadiska monitorovania environmentálnych vplyvov je odporúčané zaradiť :

- pravidelné meranie hladín hluku na frekventovaných miestach, vrátane zisťovania intenzity a skladby dopravy,
- vyhodnotenie trvalého záberu poľnohospodárskej pôdy pri realizácii novo navrhovaných dopravných stavieb (v ha a podľa druhu kultúr),
- množstvo vyprodukovaného odpadu, spôsob a miera jeho zhodnotenia,
- dĺžka vybudovaných a zrekonštruovaných komunikácií (diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I. až III. triedy, cyklotrasy, železničné trate a podobne).

Medzi indikátory z hľadiska monitorovania vplyvov na ľudské zdravie je odporúčané zaradiť:

- sledovanie počtu nehôd a úmrtnosť podľa druhu dopravy,
- zlepšenie imisnej situácie a jej pravidelné monitorovanie,
- dodržiavanie prípustných hladín hluku z dopravy vo vonkajšom prostredí,
- zníženie úmrtnosti na kardiovaskulárne ochorenia z dôvodu zdravšieho životného štýlu,
- sledovanie výskytu respiračných chorôb v detskej populácie s ohľadom na jednotlivé obytné územia,
- zlepšenie fyzického a mentálneho zdravia z dôvodu vybudovania nových cyklotrás a chodníkov.

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu sa monitoring vplyvu na ostatné zložky životného prostredia nenavrhuje. Prípadné negatívne vplyvy budú riešené v zmysle zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. Konkrétne vplyvy a opatrenia na ich elimináciu musia byť riešené na projektovej úrovni.

VII. Potvrdenie správnosti údajov

VII.1 Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Košice
odbor starostlivosti o životné prostredie,
Komenského 52, 041 26 Košice
Ing. Petronela Sedláková

v súčinnosti:

s Úradom verejného zdravotníctva Slovenskej republiky
Trnavská cesta 52, 826 45 Bratislava
Mgr. RNDr. MUDr. Ján Mikas, PhD.
Hlavný hygienik Slovenskej republiky

Na základe odborného posudku, ktorý vypracoval spracovateľ posudku doc. Ing. Brigita Salaiová PhD.

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

Okresný úrad Košice
Odbor starostlivosti o životné prostredie
Komenského 52, 041 26 Košice
JUDr. Henrieta Halászová
vedúca odboru

6.3 Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

V Košiciach dňa 08.06.2020

Poučenie

Posudzovanie vplyvov strategického dokumentu podľa zákona o posudzovaní vplyvov sa nevykonáva podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a preto sa voči nemu nemožno odvolať. Toto záverečné stanovisko možno preskúmať súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov.