

Súčasn^é výzvy v územnom plánovaní a regionálnom rozvoji v prihraničnom území

PROJEKTOVÁ ŠTÚDIA

ANNA MAREKOVÁ, MARIANNA BOŠKOVÁ,
KATARÍNA JEŽOVÁ, ALENA KUČERAVCOVÁ,
MYKOLA PIGULIAK



PROJEKT **ZIP**

Súčasn^é výzvy v územnom plánovaní a regionálnom rozvoji v prihraničnom území

PROJEKTOVÁ ŠTÚDIA

ANNA MAREKOVÁ, MARIANNA BOŠKOVÁ,
KATARÍNA JEŽOVÁ, ALENA KUČERA VCOVÁ,
MYKOLA PIGULIAK



PROJEKT **ZIP**

Súčasný výzvy v územnom plánovaní a regionálnom rozvoji v prihraničnom území

Projektová štúdia vypracovaná v rámci projektu ZIP – Zosúladienie a inovácia plánovania rozvoja prihraničného SK-UA územia

Autori © 2017

Ing. arch. Anna Mareková

Košický samosprávny kraj, Referát územného plánovania a životného prostredia

Ing. arch. Katarína Ježová

Prešovský samosprávny kraj, Oddelenie územného plánovania a životného prostredia

Ing. arch. Marianna Bošková

Autorizovaný architekt, Arch Ateliér

Mgr. Alena Kučeravcová

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n. o.

Mykola Piguliak

Zakarpatská oblastná štátna administratíva

Participujúci partneri projektu

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n. o. je nezisková organizácia, ktorú založil v roku 2003 Košický samosprávny kraj (KSK) na podporu všeobecne prospešných služieb v oblasti regionálneho rozvoja a zamestnanosti.

Komunálny podnik „Agentúra regionálneho rozvoja a cezhraničnej spolupráce

Transcarpathia Zakarpatskej oblastnej rady“ bola založená v Zakarpatskej oblasti s cieľom podporovať miestny a regionálny rozvoj s akcentom na špecifické postavenie Zakarpattia ako z pohľadu Ukrajiny periférneho územia susediaceho so štyrmi štátmi.



Projekt je financovaný z grantu Nórskeho kráľovstva prostredníctvom Nórskeho finančného mechanizmu. Spolu financovaný zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky. Slovensko-Ukrajina: Spolupráca naprieč hranicou

www.eeagrants.sk

OBSAH

1. Úvod	7
2. Súčasný výzvy v oblasti územného plánovania a regionálneho rozvoja v prihraničnom území Slovenska	8
2.1. V oblasti dopravnej infraštruktúry	8
2.2.1. Hlavné dopravno-urbanistické súvislosti	8
2.2.2. Cestná infraštruktúra	11
2.2.3. Infraštruktúra železničnej a kombinovanej dopravy	16
2.2. V oblasti technickej infraštruktúry	19
2.3. V oblasti životného prostredia a ochrana prírody	22
2.3.1. Životné prostredie	22
2.3.2. Ochrana prírody	28
2.4. V oblasti poľnohospodárstva a lesného hospodárstva	31
2.5. V oblasti cestovného ruchu	34
3. Súčasný výzvy v oblasti územného plánovania a regionálneho rozvoja v prihraničnom území Ukrajiny	38
3.1. V oblasti dopravnej infraštruktúry	38
3.1.1. Železničná doprava	38
3.1.2. Cestná doprava	38
3.1.3. Iné druhy dopravy	40
3.2. V oblasti technickej infraštruktúry	41
3.3. V oblasti životného prostredia a ochrana prírody	43
3.3.1. Ochrana prírody	43
3.3.2. Životné prostredie	44
3.4. V oblasti poľnohospodárstva	45
3.5. V oblasti cestovného ruchu	46
4. Návrhy a odporúčania na zlepšenie stavu plánovania prihraničného územia SK/UA	48
4.1. Návrhy a odporúčania v oblasti technickej a dopravnej infraštruktúry	48
4.2. Návrhy a odporúčania v oblasti životného prostredia a ochrana prírody	49
4.3. Návrhy a odporúčania v oblasti poľnohospodárstva a lesného hospodárstva	49
4.4. Návrhy a odporúčania v oblasti cestovného ruchu	50

1. ÚVOD

Publikácia bola vypracovaná v rámci projektu ZIP (Zosúladenie a inovácia plánovania rozvoja prihraničného SK-UA územia), ktorého cieľom je na základe spolupráce slovenských a ukrajinských odborníkov v plánovaní a z príbuzných odborov vypracovať a aplikovať metodiku začleňovania globálnych hrozieb a príležitostí s významným lokálnym dosahom do spoločného SK-UA cezhraničného plánovacieho procesu.

Táto publikácia sa zameriava na identifikáciu súčasných výziev, venuje sa hlbšie príležitostiam, bariéram a problémom v územnom plánovaní a regionálnom rozvoji v prihraničnom území Slovenska (okresy Michalovce, Sobrance a Trebišov z Košického samosprávneho kraja a okresy Humenné, Medzilaborce, Snina a Stropkov z Prešovského samosprávneho kraja) a Ukrajiny (Užhorodský rajón, Velkoberezniansky a Perečinský rajón Zakarpatskej oblasti).

Dĺžka spoločnej slovensko-ukrajinskej hranice je 98,5 km. Prihraničný priestor na slovenskom území je v severnej časti tvorený prevažne lesným masívom Východných Karpát s minimálnym osídlením. V južnej časti je urbanizácia prihraničného priestoru výraznejšia, koncentrujú sa tu východo-západné dopravné a energetické koridory.

Cieľom je popísať súčasný stav na základe dostupných relevantných zdrojov informácií, identifikovať príležitosti, prípadne ohrozenia pre prihraničný región a navrhnúť odporúčania, opatrenia, prípadne aktivity v rôznych oblastiach (v oblasti technickej infraštruktúry, dopravnej infraštruktúry, životného prostredia a ochrana prírody, poľnohospodárstva a cestovného ruchu), ktoré by zlepšovali situáciu v oblasti územného plánovania a regionálneho rozvoja prihraničného územia.

V neposlednom rade, cez tvorbu spoločnej štúdie o územnom plánovaní v cezhraničnom plánovaní prispieť k zlepšeniu cezhraničného toku informácií, výmene poznatkov a zníženiu existujúcich bariér cezhraničnej spolupráce v oblasti územného plánovania medzi Prešovským a Košickým samosprávnym krajom v rámci Slovenska a Zakarpatskou oblasťou zo strany Ukrajiny.

2. SÚČASNÉ VÝZVY V OBLASTI ÚZEMNÉHO PLÁNOVANIA A REGIONÁLNEHO ROZVOJA V PRIHRANIČNOM ÚZEMÍ SLOVENSKA

2.1. V OBLASTI DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

2.2.1. HLAVNÉ DOPRAVNO-URBANISTICKÉ SÚVISLOSTI

Postavenie dopravnej infraštruktúry medzinárodného, celoštátneho a nadregionálneho významu, ktorá, spolu s paneurópskymi multimodálnymi koridormi ITF a sieťami TEN-T, vytvára nadradenú dopravnú sústavu Slovenskej republiky a je definovaná v koncepčných dokumentoch na národnej úrovni (Konceptcia územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001) a v regionálnych územnoplánovacích dokumentoch (ÚPN VÚC).

Riešeným územím východného Slovenska prechádza multimodálny koridor základnej siete TEN-T Rýn – Dunaj, prioritná os západ – východ Mníchov/ Norimberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Záhор/Čierna nad Tisou – (Užhorod – Lvov) lokalizovaná pre cesty a konvenčné železničné trate.

OBR.1: STAV A PLÁNOVANÝ ROZVOJ SIETE TEN-T –V RIEŠENOM ÚZEMÍ



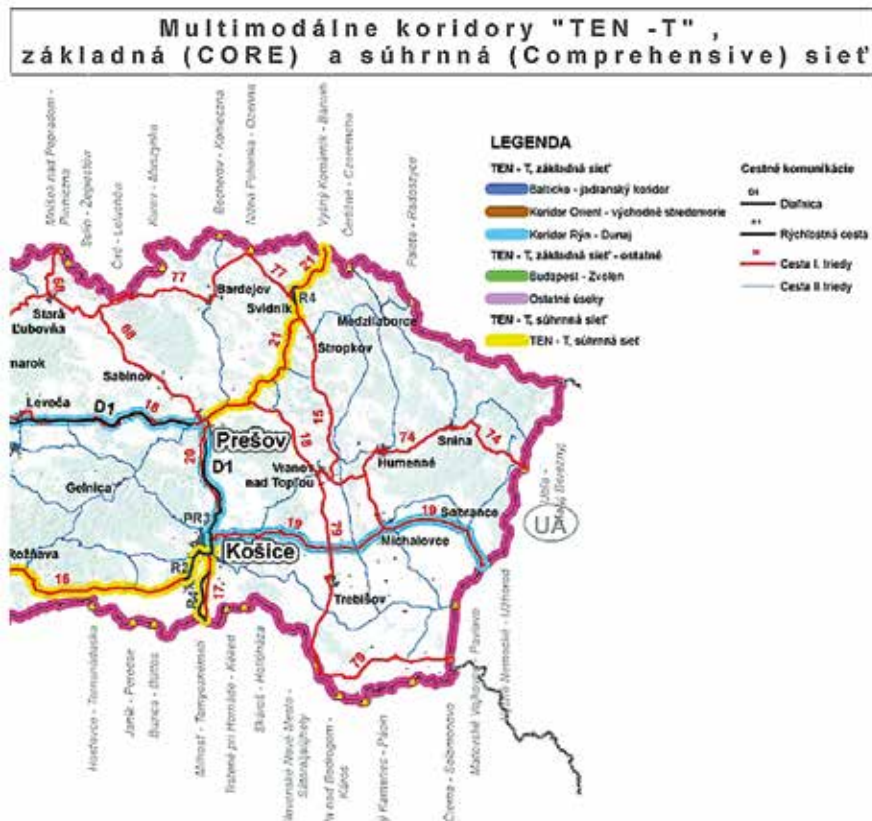
ZDROJ: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html?layer=input_1,20,21&country=SK

Európska komunikačná sieť má a bude mať vplyv na ďalší rozvoj komunikačnej a sídelnej štruktúry Slovenska. Budú to predovšetkým dopravné koridory, odsúhlasené na medzinárodnej úrovni ako multimodálne koridory európskeho významu, ktoré sú v dotyku, resp. prechádzajú východným územím Slovenska (mestami Košice a Prešov):

- multimodálny koridor vetva Va. (Rakúsko) – Bratislava – Žilina – Košice – Záhор/Čierna nad Tisou – (Užhorod – Lvov) lokalizovaný pre cesty, pre konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy a pre vysokorychlostnú železničnú trať Bratislava – Žilina,

- severo-južná dopravná infraštruktúra alokovaná a schválená v trasách mimokoridorovej cestnej siete TEN-T Rzesów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhošť – Miskolc, zároveň ako súčasť výhľadovej ViaCarpatia (Kaunas – Lublin – Rzesov) – Svidník – Prešov – Košice – (Miškolc – Rumunsko – Ukrajina/Odesa),
- hlavný železničný uzol Košice a základné verejné terminály kombinovanej dopravy siete TEN-T v Košiciach a Dobrej, pôvodný terminál v Čiernej nad Tisou,
- Letisko Košice,
- železničná doplnková sieť Kraków – Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec – Miskolc a Bratislava – Nové Zámky – Zvolen – Lučenec – Košice.

Obr. 2: Sieť cestnej infraštruktúry SR zaradenej v TEN-T



Zdroj: SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, www.cdb.sk

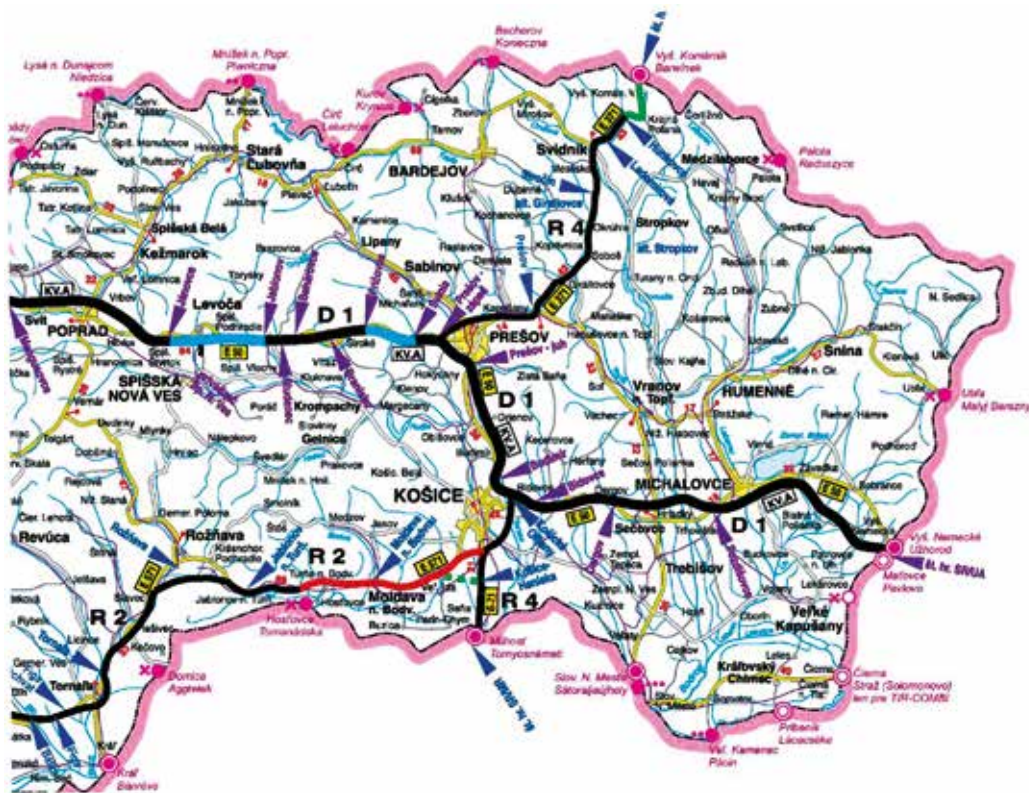
Slovenská republika deklaruje prostredníctvom vládou schválenej koncepcie územného rozvoja 2001, v znení KURS 2011 snahu o vytvorenie koridoru vedúceho cez aglomerácie a mestá pozdĺž východných hraníc asociovaných štátov EU, nazývaného ViaCarpatia v trase: Kaunas – Lublin – Rzeszow – Prešov – Košice – Miskolc – Oradea – Bukurest – Constanca. ViaCarpatia sa napája na koridor č. III Berlín – Wrocław – Lvov – Kijev prechádzajúci cez Poľskú republiku a na koridor č. V prechádzajúci cez Maďarsko a Ukrajinu v trase Terst – Lublana – Budapešť – Užhorod – Lvov.

Územím východného Slovenska prechádzajú tieto dopravné siete zaradené do systému Európskych dohôd o dôležitých komunikáciách európskeho významu:

a) Európska dohoda o hlavných cestných ťahoch s medzinárodnou premávkou (AGR)

- Hlavné cesty triedy A, smer západ – východ: E50 (Brest – Paris – Nuremberg – Rozvadov – Praha – Brno – Trenčín – Žilina) – Košice – Vyšné Nemecké – (Užhorod – Stryj – Rostov na Done – Makhachkala)
- Pomocné cesty triedy A, smer sever – juh: E71 Košice – (Miskolc – Budapest – Balatonaliga – Zagreb – Split)
- Pomocné cesty triedy A, smer západ – východ: E58 (Vienna – Bratislava – Zvolen) – Košice – (Užhorod – Suceava – Iasi – Kishinev – Odessa – Rostov na Done)
- Cesty triedy B: E371 (Radom – Rzeszów – Barwinek – Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov a E571 (Bratislava – Zvolen) – Košice

OBR. 3: EURÓPSKE CESTNÉ ŤAHY, D, R A HRANIČNÉ PRECHODY NA RIEŠENOM ÚZEMÍ

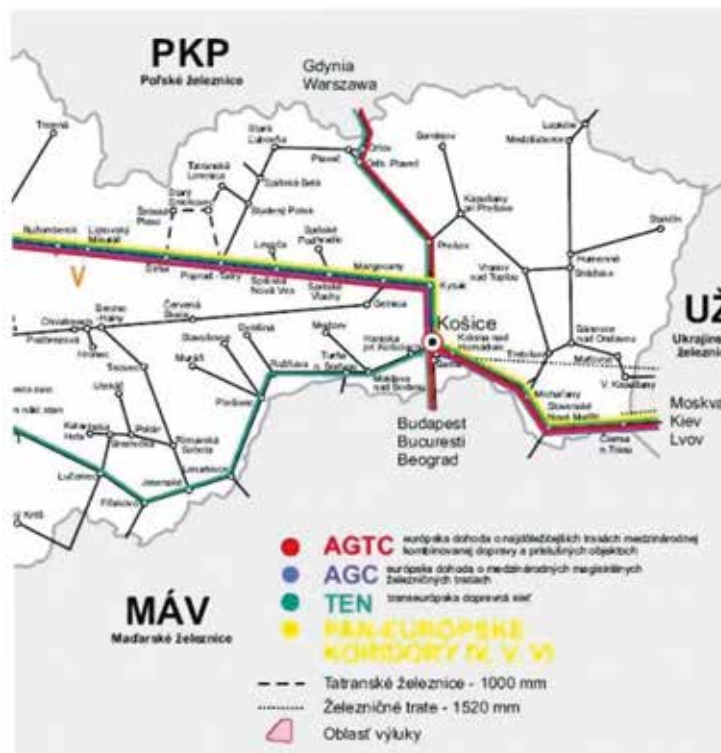


ZDROJ: SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, www.cdb.sk

b) Európska dohoda o hlavných medzinárodných železničných tratiach (AGC) a o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC)

- E 40, C – E 40 (LeHavre – Paris – Nürnberg – Praha – Hranice na Morave – Ostrava – Žilina) – Košice – Čierna nad Tisou – (Čop)
- C 30/1 (Krakow – Muszyna) – Plaveč – Prešov – Kysak – Košice – Čaňa – (Hidasnémeti – Miskolc)

Obr. 4: PREHLAD ZAČLENENIA ŽELEZNIČNÝCH TRATÍ DO MEDZINÁRODNÝCH DOHÔD



Zdroj: OP DOPRAVA 2007 – 2013

2.2.2. CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA

Diaľnice a rýchlostné cesty

Podľa Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest, doplnený jeho Aktualizáciou, na území východného Slovenska bude realizovaná infraštruktúra (*graficky na EU tahoch*):

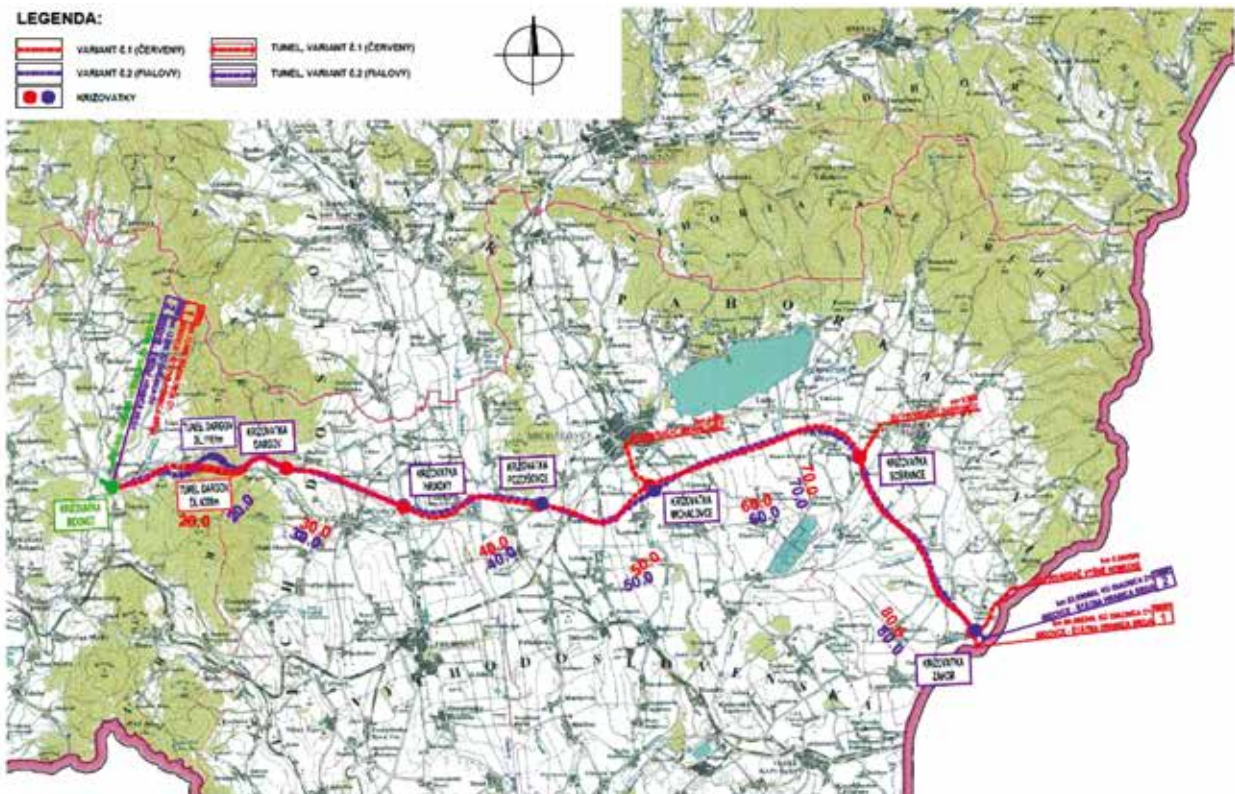
- diaľnica D1 Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – Záhор – št. hranica SR/Ukrajina
- rýchlostná cesta R2 Rimavská Sobota – Košice
- rýchlostná cesta R4 št. hranica SR/MR Milhošť – Košice – (peáž s R2 a D1) – Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik – št. hranica SR/PR, ako súčasť súhrnnej siete TEN-T a ViaCarpatia.

Tab.1: Súčasný a plánovaný stav lokalizácie cestných komunikácií dohody AGR

Úsek komunikácie	Súčasný stav		Plánovaný stav
	komunikácia	AGR	komunikácia
Hranica okresov Levoča – Prešov	I/18	E50	D1
Prešov – Košice	I/20	E50, E371	D1 peáž R4
Košice – Vyšné Nemecké – št. hranica SR/UA	I/19	E50, E58	D1
Hranica okr. Rimavská Sobota – Košice	I/16	E58, E571	R2
Št. hranica SR/PR – Vyšný Komárnik – Lipníky	I/21	E371	R4
Lipníky – Kapušany – Prešov	I/18	E371	R4
Košice – Milhošť	I/17	E71	R4

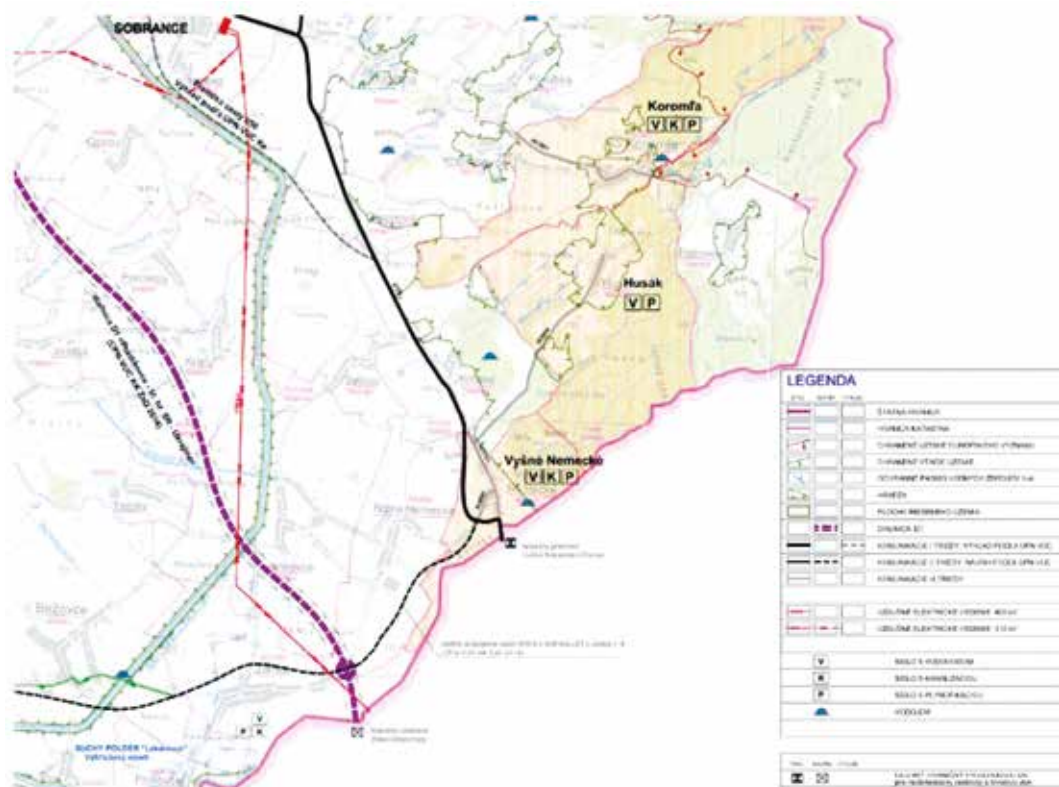
Zdroj: Aktualizácia nového projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest

OBR. 5: PLÁNOVANÁ TRASA DIALNICE D1



ZDROJ: DIALNICA D1 BIDOVCE – ŠT. HRANICA SR/UA, ŠTÚDIA REALIZOVATELNOSTI, 2014

OBR. 6: PLÁNOVANÁ TRASA DIALNICE D1, ÚSEK ZÁHOR – ŠT. HRANICA SR/UKRAJINA



ZDROJ: SPOLOČNÝ ÚZEMNÝ PLÁN OBCÍ KOROMĽA, HUSÁK, VYŠNÉ NEMECKÉ

Vzájomná previazanosť územného rozvoja regiónu východného Slovenska so susedným regiónom Ukrajiny nebola dostatočne dokomunikovaná na národnej (KÚRS) ani regionálnej úrovni (ÚPN VÚC) (posledných pätnásť rokov v územnom plánovaní bez spätnej väzby ukrajinskej strany). Dnes identifikovaný problém územného prepojenia navrhovanej diaľnice D1 a určenie lokality nového hraničného priechodu je aktuálnou témou na bilaterálne rokovania, nakoľko projekčná príprava D1 je v etape environmentálneho posudzovania zámeru vo variantnom riešení (EIA).

Cesty I. a II. triedy a dôležité cesty III. triedy

Okrem nadradenej štátnej cestnej siete (cesty AGR I. triedy, navrhovaná D1) územím východného Slovenska prechádzajú ďalšie cesty I. triedy celoštátnej úrovne a regionálne cesty II. a III. triedy, ktoré priamo nadväzujú na Slovensko-ukrajinský prihraničný priestor. Cesty I. triedy v dopravných súvislostiach plnia funkciu súbežných ciest a sú prepojené privádzačmi na plánované rýchlostné cesty a diaľnicu D1.

- **Cesta I/19 Košice – Vyšné Nemecké** (hraničný priechod s UA) vytvára sprievodnú komunikáciu navrhovanej diaľnice D1. Hraničný priechod navrhovaný na **diaľnici D1 Záhор – Storožnica**, po realizácii na ukrajinskej aj slovenskej strane preberie funkciu diaľkovej medzinárodnej cestnej dopravy (osobnej a TIR).

Na cestu I/19 je navrhovaný obchvat mesta Sobrance a prepojenie s D1 diaľničným privádzačom. Navrhované je aj prepojenie oboch hraničných prechodov Záhор – Vyšné Nemecké diaľničným privádzačom. V trase Pavlovce nad Uhom – Vysoká nad Uhom – Záhор – Bežovce sa z dôvodu hospodárskeho prepojenia územia, ktoré je rozdelené riekou Uh, navrhuje vybudovať cestu III. triedy. Súčasťou prepojenia je plánovaný nový most cez rieku Uh.

- **Cesta I/74 Humenné – Snina – Ublá** (hraničný priechod s UA) je súčasťou ciest celoštátnej úrovne a cestného prepojenia Prešov – Ublá. Pre navrhovanú kategóriu cesty C 11,5/80 (s rezervou na možné rozšírenie na C22,5/80) sa uvažuje s obchvatmi sídiel, podľa charakteru aj výhľadového zaťaženia hraničného priechodu Ublá – Malyj Bereznyj (do 7,5 tony nákladná doprava). Prepojenie na Lvov bude mať rozhodujúci význam pre využitie potenciálu cestného ťahu Prešov – Ublá, pre rozvoj turizmu a obchodných aktivít Ukrajiny a SR.
- **Cesta I/79 Vranov nad Topľou** – (napojenie na D1 a cestu I/19) – Trebišov – **Čierna nad Tisou** – št. hranica SK/UA. Cesta svojim charakterom v súčasnosti má nadregionálny a regionálny hospodársky význam. Cesta I/79 s dobudovaním hraničného priechodu a cestného napojenia **Čierna – Solomonovo** zabezpečí optimálny hospodársky prístup do juhovýchodného cípu Slovensko-maďarsko-ukrajinského prihraničia. Nový cestný prechod Čierna – Solomonovo pre TIR dopravu z Ukrajiny je potrebné riešiť aj využitím TKD Dobrá prechodom na železničnú nákladnú dopravu.
- **Cesta I/18 Žilina – Prešov** – Vranov na Topľou – Tovarné (II/558) – Humenné – Michalovce, v úseku Žilina – Prešov je súčasťou multimodálneho koridoru č. Va a vytvára sprievodnú komunikáciu diaľnice D1, v úseku Prešov – Lipníky sprievodnú komunikáciu komunikácie R4.
- **Cesta II/552 Košice – Veľké Kapušany** – št. hranica SK/UA parí do dopravnej infraštruktúry nadregionálnej úrovne s prepojením prihraničných oblastí Maďarska a Ukrajiny a okrajovej juhovýchodnej časti Košického kraja na mesto Košice v priamom radiálnom smere.

Riešením je severný obchvat mesta Veľké Kapušany a nahradenie súčasného obmedzenia na ceste II/552 V. Kapušany – št. hr. UA a navrhované dobudovanie cestného prepojenia Matovce – Pavlovo.

- **Cesta II/555 Kráľovský Chlmec – Veľké Kapušany – Michalovce**, má nadregionálny význam v severo-južnom smere a je významná blízkosťou k vonkajšej hranici EÚ. Jej prepojenie na D1 resp. cesty I/18 a I/74 v Michalovciach a Strážskom zabezpečuje spojenie oblastí východného Slovenska – Šarišského a Hornozemplínskeho regiónu s južným Zemplínom a župou BAZ v MR.

Dopravne problematický je súčasný severojužný prietah cesty II/555 cez mesto Veľké Kapušany s prepojením na cestu II/552. Vyžaduje si preložku cesty III. triedy, obchvat mesta Kráľovský Chlmec – Pribeník, vrátane nadjazdu nad hlavnou železničnou traťou Košice – Čierna nad Tisou a jej predĺženie na št. hranicu SR/MR pre cestný hraničný prechod do 3.5 t a komunikačné prepojenie tejto cesty na obec Bielá a Čierna nad Tisou, zároveň s napojením severného Maďarska na Terminál kombinovanej dopravy Dobrá.

- **Cesta II/566 Tibava – Ublá** s dobudovaním napojenia na **Ulič – Nová Sedlica** (cesta III. triedy). Jeho realizáciou sa vytvorí prihraničné cestné prepojenie územia najvýchodnejšej časti severného Slovenska.
- **Cesta II/558 Stakčín – Ulič** – št. hranica SK/UA – Zabrid, zriadenie priechodu pre chodcov a cyklistov prospeje cezhraničnému rozvoju s využitím rozsiahlych chránených plôch na severe územia, v priestore Polonín pre turistiku.

V súvislosti s ochranným pásmom vodárenskej nádrže Starina, je nutné z cestnej premávky vyradiť úsek cesty II/558 Jalová – Príslop. Ako náhrada za vylúčený úsek cesty je riešenie nového cestného prepojenia Ublanskej a Uličskej doliny, kategórie C 9,5/60 (vyhladávacía štúdiá Stakčín I/74 – Stakčínska Roztoka – Príslop II/558).

- **Cesty II/559, II/575 Humenné – Medzilaborce** vytvárajú cestný koridor nadregionálnej úrovne.

OBĽ. 7: CESTNÁ SIEŤ SR – KOŠICKÝ A PREŠOVSKÝ KRAJ



ZDROJ: SLOVENSKÁ SPRÁVA CIEST, www.cdb.sk

Cestné hraničné priechody a návrhy na ich dobudovanie

Na slovensko-ukrajinskej hranici sú zriadené hraničné priechody:

- na ceste E50, I/19 **Vyšné Nemecké – Užhorod** (bez obmedzenia aj pre TIR),
- na ceste III/3757 **Velké Slemence – Mali Slemenci** (peší a cyklistický prechod),
- na ceste I/74 **Ublá – Malýj Bereznyj** (do 3,5 t s návrhom do 7,5 t).

Cesta E50, I/19 je hlavnou cestou kategórie A dohody AGR s vysokým podielom diaľkovej medzinárodnej nákladnej a osobnej dopravy. Hraničný priechod na tejto ceste má charakter prevádzky bez obmedzení. Z hľadiska sídelnej štruktúry prihraničného priestoru cesta I/50 slúži predovšetkým sídelným väzbám priestoru Michalovce, Sobrance až Vyšné Nemecké.

Hraničný priechod na ceste I/74 v Ubli slúži pre sídla zoskupené pozdĺž uvedenej cesty v línii Humenné – Snina – Ublá. Hraničný priechod je obmedzený pre vozidlá do 3,5 tony.

Na ceste III/3757 v obci Velké Slemence je v prevádzke hraničný priechod pre chodcov a cyklistov. Hraničný priechod má špecifický charakter, nakoľko spája pôvodne kompaktnú, teraz hranicou rozdelenú obec.

Uvedenú štruktúru hraničných priechodov nie je možné považovať za dostatočne pokrývajúcu požiadavky na efektívne prevádzkovanie cezhraničných väzieb. Hlavne v južnom prihraničnom priestore je nedostatok hraničných priechodov. Sídelná štruktúra a jej potenciálne cezhraničné väzby si vyžadujú zriadenie ďalších hraničných cestných priechodov, a to:

- hraničný priechod na budúcej trase diaľnice D1 v priestore **Záhor – Storožnica**,
- hraničný priechod **Matovce – Pavlovo** (do 3,5 t),
- efektívna prevádzka terminálu kombinovanej dopravy v Dobrej si vyžaduje nové cestné prepojenie v línii medzi **Čiernou – Solomonovo**, zvýšenie efektivity vytvorením prístupu k terminalu z MR prepojením Kráľovský Chlmec – št. hr MR
- hraničný prechod **Ulič – Zabrid'** (do 3,5 t).

Dopravná dostupnosť prihraničného územia má význam predovšetkým z hľadiska využívania priestoru na území EÚ ale aj mimo hraníc EÚ. Mimo priestoru využívaného podľa Schengenskej dohody môžu byť hranice prekračované len na určených (medzinárodne dohodnutých) hraničných priechodoch. Z tohto pohľadu bude pre efektívnosť dopravnej obsluhy pohraničného územia dôležitá lokalizácia hraničných priechodov vo vzťahu k osídleným územiám.

Nový hraničný priechod na budúcej trase diaľnice D1 je navrhovaný v priestore Záhor – Storožnica. Po sprevádzkovaní budú diaľnica D1 a priechod súčasťou siete TEN-T.

Sídelná štruktúra a jej potenciálne cezhraničné väzby v línii Velké Kapušany – Matovce – Užhorod si vyžadujú zriadenie hraničného cestného priechodu Matovce – Pavlovo.

Efektívna prevádzka terminálu kombinovanej dopravy v Dobrej si vyžaduje aktivovať cestné prepojenie v línii medzi Čiernou nad Tisou a Čopom, Čierna – Solomonovo.

Rozsiahle chránené plochy na severe územia, v priestore Polonín, sú využívané pre turistiku. Jej cezhraničnému rozvoju prospeje zriadenie turistického priechodu pre chodcov a cyklistov na ceste II/558 Ulič – Zabrid'.

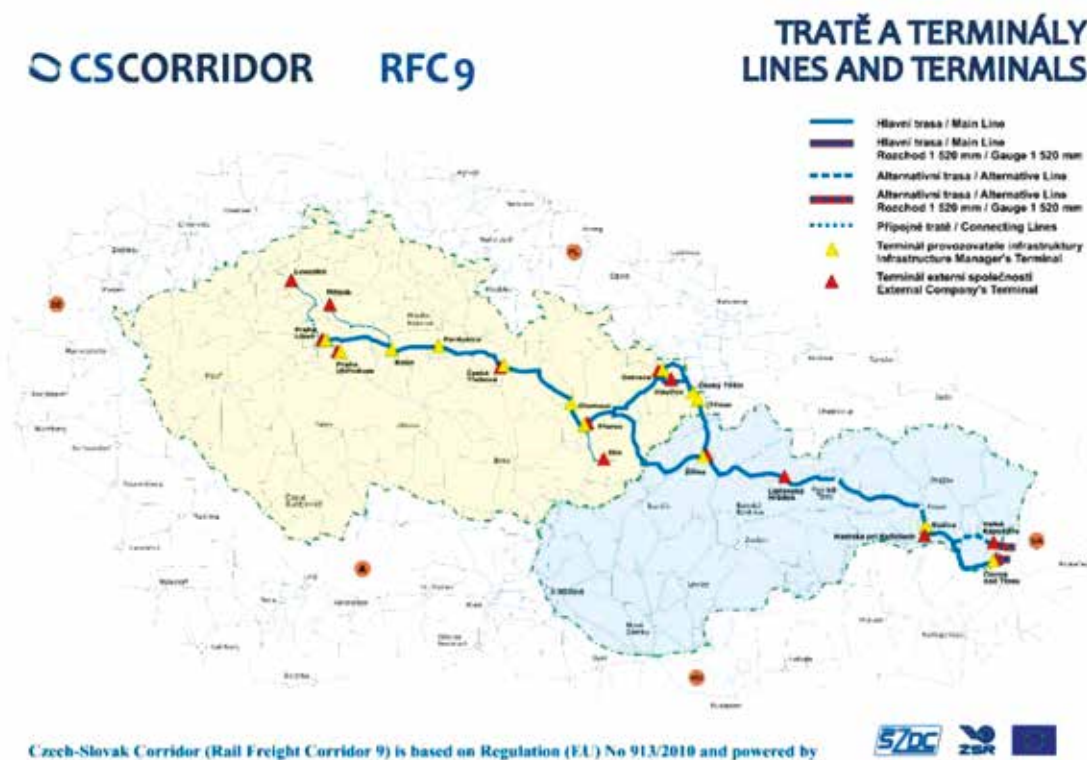
Návrhy pri uplatňovaní posilnenia dopravnej infraštruktúry v cezhraničnom priestore, cesty prechádzajúce z územia nášho štátu na územie Ukrajiny a naopak, by mali byť na rovnakej kvalitatívnej úrovni z pohľadu kategórie cesty aj technických parametrov.

2.2.3. INFRAŠTRUKTÚRA ŽELEZNIČNEJ A KOMBINOVANEJ DOPRAVY

Rozvoj železničnej infraštruktúry SR vychádza zo základných medzinárodných dohôd AGC a AGTC. Vybrané železničné trate Slovenskej republiky sú zaradené do európskej dopravnej siete TEN-T, ktorá je v súlade s požiadavkami Európskej komisie postupne modernizovaná. Z hľadiska konkrétnych opatrení na území východného Slovenska ide o nasledujúce opatrenia: modernizácia železničného koridoru č. Va (Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou); samostatný železničný uzol Košice.

Železničný koridor nákladnej dopravy RFC 9 (s lokalizáciou terminálov) je definovaný smerovaním Praha – Horní Lideč/Ostrava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (alternatívne/Matovce) – slovensko-ukrajinská hranica. Tento koridor spája strednú Európu s východnou a ďalekým východom, čo predstavuje do budúcnosti potenciálne zvýšenie dopravy naprieč obidvomi krajinami.

OBR. 8: ČESKO-SLOVENSKÝ KORIDOR, V SKRÁTENEJ FORME „CS CORRIDOR“ ALEBO „RFC 9“



ZDROJ: www.rfc.eu

Tab.2: Indikatívny zoznam projektov železničnej dopravy – modernizácia

Názov projektu	Začiatok	Ukončenie
Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia	2016	2019
Košice – Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Michalany – Čierna nad Tisou, PD	2017	2020

Zdroj: Strategický plán rozvoja DI SR do roku 2020

Železničná širokorozchodná trať (ŠRT): št. hranica SR/Ukrajina – Maťovce – Haniska pri Košiciach (elektrifikovaná) je čiastočne využívaná len pre nákladnú dopravu (prevažne pre dovoz surovín z Ruska a Ukrajiny) v termináli USS a Interportu. Jej možné vyššie využitie pre vývoz tovarov je spojené s vybudovaním Verejného terminálu intermodálnej prepravy v lokalite Bočiar v Košiciach. Trať vyžaduje modernizáciu zabezpečovacieho zariadenia.

Terminály kombinovanej dopravy

Železničný uzol Čierna nad Tisou – jeho rozvoj je závislý na objeme prepravy cez hraničný železničný priechod Čierna nad Tisou – Čop, od ktorého závisí rozvoj prekládkových zariadení uzla s priamym dopadom na rozvoj ostatných zariadení.

Terminál kombinovanej dopravy Dobrá – samostatný prekládkový priestor dopravného uzla Čierna nad Tisou, napojený na sieť normálneho a širokého rozchodu. Terminál bol vybudovaný v roku 1998, s rozlohou 18,07 ha a slúži na vertikálnu prekládku medzi cestnou a železničnou dopravou, železničnou dopravou normálneho a širokého rozchodu i na horizontálnu prekládku kamiónov. Kombinovaná doprava Terminál Dobrá bola prenajatá od 1. 9. 2009 na dobu 15 rokov od akciovej spoločnosti TransContainer – Slovensko, a. s. (TSC SK).

Maťovce – PREMAKO a.s., založená 7. 1993. Je medzinárodnou spoločnosťou s priamymi obchodnými kontaktmi v Českej republike a v Ruskej federácii. Špecializuje na prekládku tovarov dovážaných alebo vyvázaných z/do Ukrajiny, Ruska, Moldavska, Kazachstanu, Číny ako i ďalších krajín so železničnými tratami s rozchodom 1 520 mm.

Hlavným predmetom činnosti spoločnosti je: prekládka, zasielateľstvo, skladovanie a úprava tovarov, colné služby, prevádzkovanie dráhy a dopravy na dráhe. V multimodálnom medzinárodnom logistickom centre (MLC) sa prekladajú všetky druhy tovarov s výnimkou prečerpávania kvapalných tovarov a prekládky sypkého tovaru z/do špeciálnych samovýsypných vozňov (chopper).

Spoločnosť prevádzkuje v Maťovciach, (1 km od mesta Veľké Kapušany a 2 km od hranice s Ukrajinou) MLC s vlastnou železničnou vlečkou pri železničnej stanici širokého rozchodu. MLC má rozlohu viac ako 35 ha. Spoločnosť PREMAKO a.s. v súčasnej dobe realizuje so spoluinvestormi projekt dobudovania a rozšírenia MLC do logistického parku, ktorý bude poskytovať logistickú podporu firmám z Európskej únie a firmám zo štátov SNŠ a Číny pri dovoze a vývoze tovarov.

Modernizácia železničnej širokorozchodnej trate Maťovce– Haniska pri Košiciach

Nedoriešené problémy:

- nedostatočná užitočná dĺžka dopravných koľají
- zlý technický stav železničného zvršku a železničného spodku(zosuvy) – zavedené pomalé cesty

Z dôvodu zabezpečenia prípravy stavby pre modernizáciu technickej infraštruktúry trate v prestavbe železničnej dopravnej cesty v celom úseku, je potrebné riešiť modernizáciu železničnej trate Maťovce ŠRT – Haniska pri Košiciach ŠRT aj pre výhľadové zámery vybudovania Terminálu intermodálnej prepravy Košice.

Železničné hraničné priechody

Čierna nad Tisou – Čop nachádzajúci sa na trati č. 180, je súčasťou koridoru TEN-T. V pridruženom priestore sa nachádza pohraničná priechodová stanica Čierna nad Tisou, ktorá je výmennou priechodovou stanicou v smere zo širokého rozchodu na normálny rozchod a v opačnom smere zabezpečuje výmenu stanica Čop. Priechod nemá časové ani dopravné obmedzenie.

Maťovce – Užhorod jeden priechod pre normálny rozchod je dočasne uzavretý a jeden priechod pre široký rozchod (časovo neobmedzená prevádzka nákladnej dopravy). Z prekládkovej stanice Maťovce pokračuje širokorozchodná trať do Hanisky pri Košiciach.

Rozvojové zámery sídelnej štruktúry v prihraničnom priestore ani širšie územné a dopravné vzťahy si nevyžadujú zriadenie nových priechodov pre železničnú dopravu.

2.2.4. Infraštruktúra vodnej a leteckej dopravy

Vodná doprava

V Košickom kraji je zrealizovaný lokálny úsek splavnienia Bodrogu do prístaviska Ladmovce v Slovenskej republike a lokality Tokaj v Maďarskej republike. Používa sa na prepravu štrkopieskov a stavebných materiálov. Športová a rekreačná plavba sa vykonáva na vybudovanej vodnej nádrži Zemplínska šírava.

Vládou SR schválená koncepcia rozvoja vodnej dopravy predpokladá splavnenie východoslovenských riek Laborec, Latorica, Bodrog s podmieňujúcou nadväznosťou na splavnenie rieky Tisy na území Maďarska v potrebných parametroch pre vodnú cestu. Podľa dohody AGN rieka Tisa v úseku po mesto Szeged v Maďarsku tvorí vetvu č. E80-01 prislúchajúce vodnej ceste E80 (Mohan – Dunaj). V súčasnom období chýba nadväznosť splavnej vodnej cesty od mesta Szeged po rieku Bodrog na Slovenskej hranici. Na Slovensku sa vytvára územná rezerva pre splavnenie Bodrogu s prístaviskami v priestore obcí Streda nad Bodrogom alebo Ladmovce.

Ukrajinskou stranou navrhované splavnenie rieky Tisa, ktoré tvorí na území SR 6 km dlhý úsek (pohraničná zóna s Ukrajinou a Maďarskom), je chráneným ramsarským územím Tisy s jej alúviom, teda nevhodná pre vodnú dopravu.

Letecká doprava

Letisko Košice je medzinárodné letisko, ktoré je zaradené do súhrnnej siete TEN-T. Je to druhé najväčšie letisko na Slovensku podľa počtu prepravených pasažierov a pravidelných liniek. Patrí do najvyššej kategórie letísk strategického významu. Svojou veľkosťou spádovej oblasti územne pokrýva celú východnú polovicu Slovenska, časť severovýchodu Maďarska, časť juhovýchodu Poľska a prihraničnú časť západnej Ukrajiny.

Kapacita letiska je 700 000 prepravených osôb ročne, resp. tisíc prepravených osôb za hodinu. V roku 2015 bolo z letiska realizovaných 42 pravidelných letov do:

- 8 pravidelných destinácií
- ďalších dvoch sezónnych pravidelných destinácií
- realizujú sa charterové lety do 12-tich destinácií.

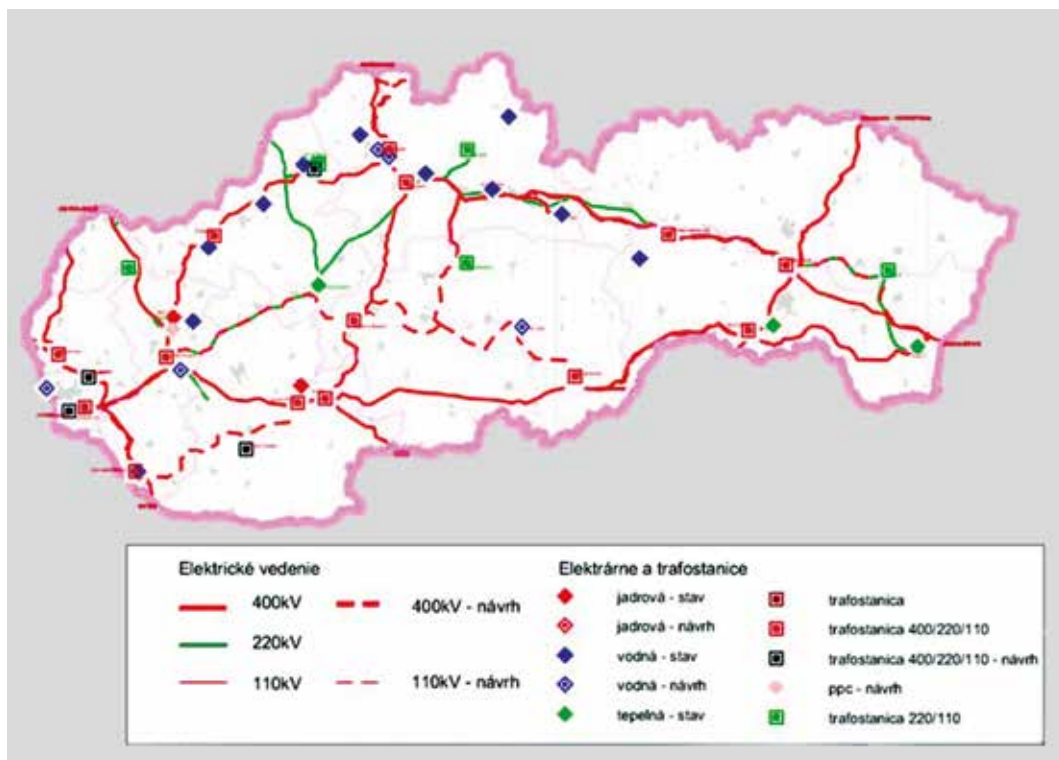
Na území okresu Humenné sa nachádza letisko regionálneho významu v obci Kamenica nad Cirochou. Počíta sa s ním ako s rozvojovým prvkom, pre umožnenie ľahšieho prístupu zahraničných obchodujúcich a podnikateľov do okresu. Letisko Kamenica nad Cirochou bolo postavené v období 1. ČSR, výstavba sa začala v roku 1932 a ukončená bola v r. 1941. Aeroklub v súčasnosti prevádzkuje 4 ks motorových lietadiel a šesť vetroňov. Aeroklub rozšíril svoj letecký park o nové dvojmotorové malé dopravné lietadlo, tzv. aerotaxi.

2.2. V OBLASTI TECHNICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Energetická prenosová infraštruktúra

Slovenská elektrizačná sústava je napojená na elektrizačnú sústavu Ukrajiny 400 kV vedením č. 440 Vojany – Veľké Kapušany – Mukačevo. Plánuje sa výstavba nového 2x400 kV medzištátneho vedenia situované v súbehu južne od existujúceho vedenia V440.

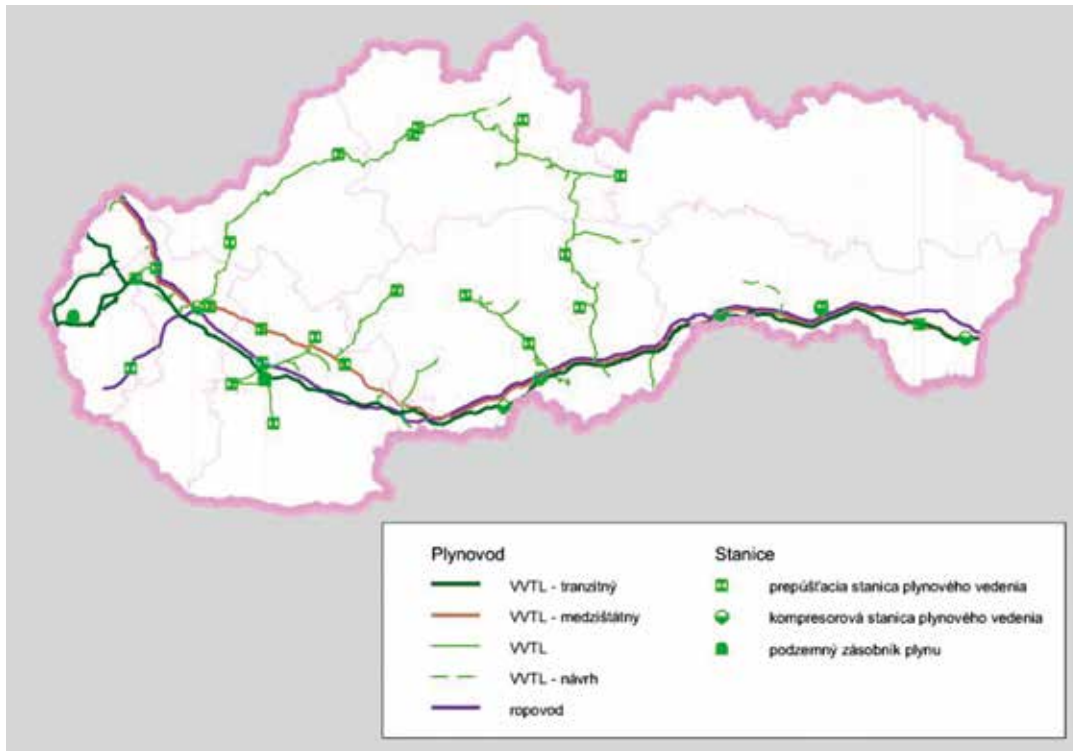
Obr. 9: ELEKTRICKÁ SIEŤ SR



ZDROJ: KÚRS 2011

Elektrické vedenie 110 kV, ktoré je prevádzkované 35 kV napätím vedené v trase Sobrance – hranica s Ukrajinou je perspektívne potrebné z dôvodu zlepšenia prenosových schopností zo strany Ukrajiny zabezpečiť 110 kV napätím. V prihraničnom území je plánované 2x110 kV napojenie ES Michalovce – ES Sobrance – ES Snina. V súčasnosti je ES Sobrance zásobovaná 22 kV vedeniami. Napojenie na 110 kV sústavu si vyžaduje výstavbu 2 x 110 kV.

Obr. 10: Sieť plynovodov



Zdroj: KÚRS 2011

V oblasti zásobovania zemným plynom je Ukrajina tranzitnou krajinou pre medzištátny plynovod, tranzitné plynovody a ropovod prechádzajúci územím Slovenska. Cez riešené územie, južným okrajom Košického kraja prechádza:

- medzištátny plynovod (MŠP Bratstvo) DN 700 PN 64,
- tranzitné plynovody eustream a.s. – 3 x DN 1200 PN 75, 3 x DN 1400 PN 75
- plánovaný prepojavací plynovod Poľsko – Slovensko.

V dôsledku meniacich sa podmienok pre dopravu plynu do Európy je nutné zabezpečiť na území SR diverzifikáciu dodávok a prepravy zemného plynu. Aby si Slovenská republika udržala aj naďalej pozíciu tranzitnej krajiny, musí na tieto výzvy reagovať. Účelom prepojovacieho plynovodu Poľsko Slovensko je výstavba vysokotlakového plynovodu medzi Poľskou a Slovenskou

republikou, ktorý by spojil národné prepravné systémy oboch krajín. Projekt je zaradený medzi projekty spoločného záujmu Európskej komisie (PCI) s označením 6.2.1 Prepojovacie vedenie Poľsko Slovensko. Projekt má prispieť k vytvoreniu prioritného severojužného koridoru prepojenia plynovodov v stredovýchodnej a juhovýchodnej Európe.

Trasa plynovodu sa začína na poľskom území v existujúcom plynovom uzle a podzemnom zásobníku Strachocina, štátnu hranicu križuje v oblasti Lupkovského priesmyku do existujúcej kompresorovej stanice vo Veľkých Kapušanoch. Dĺžka plynovodu na území SR je 102,8 km a povedie cez Prešovský a Košický kraj.

Očakávaným výsledkom nového poľsko-slovenského prepojenia ako európskeho projektu spoločného záujmu je najmä posilnenie energetickej bezpečnosti v regióne strednej a východnej Európy. Prepojenie trhov so zemným plynom v rámci severojužného plynovodného prepojenia bude spojené s pozitívnymi dosahmi na rozvoj európskeho vnútorného trhu so zemným plynom, pri-



čom stabilná energetická infraštruktúra a spoľahlivé dodávky energií prispievajú k celkovej stabilite podnikateľského prostredia a hospodárskemu rastu.

Strategická geografická poloha a relatívne veľká prepravná kapacita ropovodov na slovenskom území vytvára reálne predpoklady na jeho napojenie na európske tranzitné cesty. Slovenský ropovodný systém pozostáva z dvoch ropovodov.

Ropovod Družba na území Slovenskej republiky bol vybudovaný v šesťdesiatych a sedemdesiatych rokoch minulého storočia. Jeho trasa sa začína v Ruskej federácii a pokračuje cez Bielorusko, Ukrajinu a Slovensko do Českej republiky. Prepravná kapacita slovenského úseku ropovodu Družba je 20 miliónov ton za rok. V deväťdesiatych rokoch bola vykonaná jeho rekonštrukcia a modernizácia podľa najnovších, dostupných technológií. Dĺžka ropovodu v trase hranica Ukrajina – hranica ČR je cca 444 km.

Na trase ropovodu je umiestnených 5 prečerpávacích staníc. Pri slovensko-ukrajinskej hranici na prečerpávacej stanici PS1 Budkovce je umiestnená MSR, na ktorej sa meria množstvo ropy preberané od ruskej prepravnej spoločnosti Transneft za spoluúčasti ukrajinskej prepravnej spoločnosti Ukrtransnafta.

Využitie potenciálnych možností tranzitného charakteru kraja so zameraním na dobudovanie a rozvoj dopravnej infraštruktúry, vrátane širokorozchodnej železničnej trate a produktovodov (modernizácia ropovodu Družba a výstavba ďalších líní medzištátneho plynovodu) je potrebné pre vybudovanie centra obchodu medzi západom a východom v Košiciach a pre ďalší rozvoj výroby v mestách kraja.

2.3. V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A OCHRANA PRÍRODY

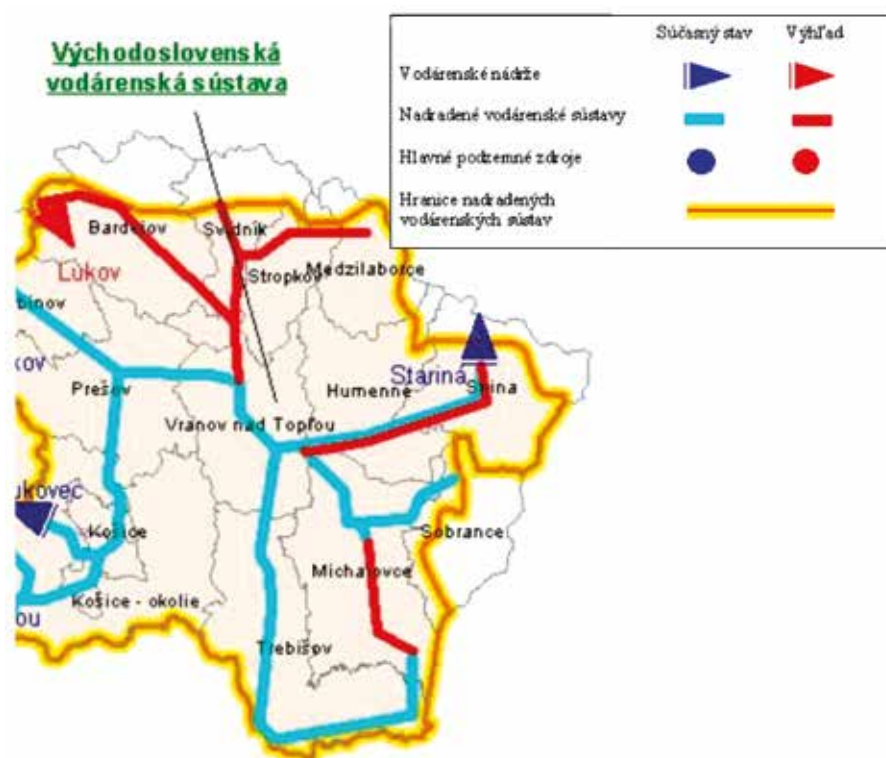
2.3.1. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Vodné hospodárstvo

Zásobovanie vodou

Východoslovenská vodárenská sústava je najväčším vodárenským systémom vo Východoslovenskom regióne. Východoslovenský región (VSRG) ako celok so 77,7 % obyvateľov zásobovaných vodou z verejných vodovodov je v rámci SR podpriemerný. Jej vznik bol podporený výstavbou veľkokapacitného zdroja pitnej vody – Vodárenskej nádrže Starina na Ciroche.

Obr. 11: NADRADENÉ VODÁRENSKÉ SÚSTAVY

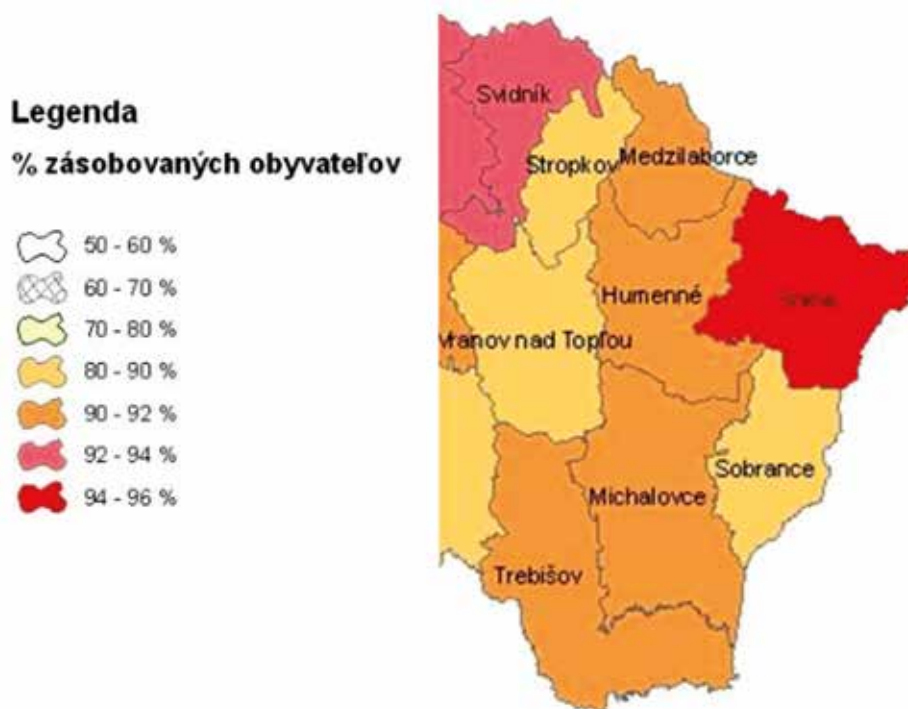


ZDROJ: VÚVH BRATISLAVA

V súčasnosti sú z VN Starina zásobované, prípadne dotované vodovodné systémy v okresoch Snina, Humenné, Michalovce, Vranov nad Topľou, Trebišov, Prešov, Košice a Košice-okolie. V roku 2013 bola ukončená výstavba privádzacieho potrubia do Svidníka a Stropkova a plánuje sa aj výstavba privodu vody pre spotrebiská v okrese Bardejov a Medzilaborce.

Hromadné zásobovanie obyvateľstva východoslovenského regiónu pitnou vodou sa zabezpečuje z takmer 1070 vodných zdrojov.

Obr. 12: Podiel obyvateľov zásobovaných vodou z verejných vodovodov v roku 2015



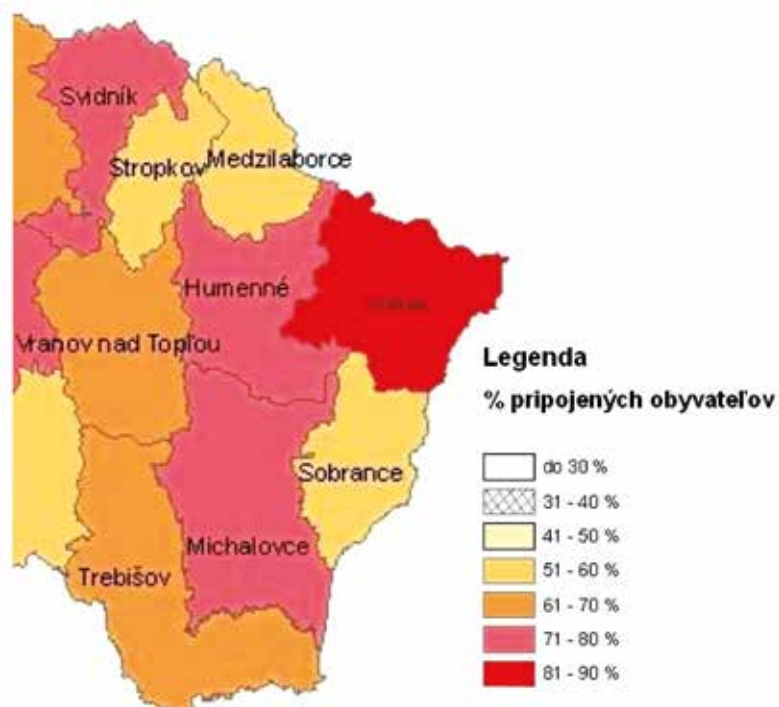
Zdroj: VÚVH BRATISLAVA

Z celkového počtu obyvateľov v Košickom kraji je z verejného vodovodu zásobovaných 79,21 % obyvateľov. V porovnaní s celoslovenským priemerom (84,29 %) je zásobovanosť v Košickom kraji o 5,08 % nižšia.

V Prešovskom kraji je z celkového počtu obyvateľov z verejného vodovodu zásobovaných 76,03 % obyvateľov, čo je pod priemerom Košického kraja a hlboko pod celoslovenským priemerom (84,29 %). Veľmi nízku zásobovanosť majú okresy Vranov nad Topľou so 54,28 % zásobovanosťou, čo je najnižšia zásobovanosť v Prešovskom kraji a okres Sabinov (55,64 %).

Rozvoj verejných kanalizácií je zameraný na elimináciu nedostatkov úseku vodného hospodárstva v odvádzaní a čistení komunálnych odpadových vôd. Je nutné postupné odstraňovanie disproporcií medzi zásobovaním pitnou vodou sídelnou sieťou verejných vodovodov a odvádzaním odpadových vôd sieťou verejných kanalizácií a ich čistením v ČOV.

OBR. 13: PODIEL OBYVATELOV NAPOJENÝCH NA VEREJNÚ KANALIZÁCIU V ROKU 2015



ZDROJ: VÚVH BRATISLAVA

Tak ako u vybudovaných vodovodov v jednotlivých obciach, tak aj tu platí, že počet obcí s vybudovanou kanalizáciou v okresoch Humenné, Medzilaborce, Stropkov, Snina, Sobrance, Michalovce a Trebišov kopíruje nepriaznivý stav obcí bez vodovodu s obcami s vybudovanou kanalizáciou. Pri hodnotení dosiahnutej úrovne rozvoja verejných kanalizácií v Košickom kraji možno konštatovať, že táto nielenže nedosahuje priemernú úroveň odkanalizovania, ale i naďalej zaostáva za rozvojom verejných vodovodov. Výstavba rozostavaných kanalizácií napreduje len veľmi pomaly alebo je pozastavená pre nedostatok finančných prostriedkov. Úroveň odkanalizovania na území Prešovského kraja bola v r. 2003 pod slovenským priemerom a aj v porovnaní s Košickým krajom je nižšia a dosahuje 53,33 %. Situácia v zabezpečení čistenia odpadových vôd je naďalej veľmi nepriaznivá.

Chýbajúca technická infraštruktúra v podobe vybudovaných verejných vodovodov a kanalizácií v prihraničných obciach Košického a Prešovského kraja je výrazným limitom rozvoja, obzvlášť v oblasti rozvoja vidieckeho turizmu, poznávania hodnotnej podhorskej prírody a kultúrneho dedičstva formou ekoturistiky a etnoturistiky.

Ochrana pred povodňami

Na území Košického i Prešovského kraja sa vyskytujú všetky oblasti tokov od bystrinných, horských tokov, cez podhorské toky až po oblasť rovinných tokov a nachádza sa tu i viacero rozsiahlejších inundačných území.

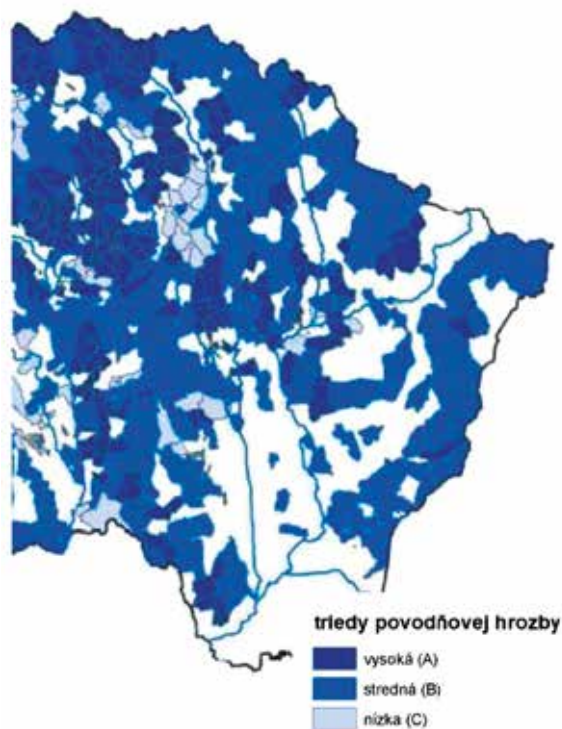
Rozsiahly vejár prítokov Bodrogu je tvorený hlavne riekami Latorica, Ondava, Topľa Laborec, Uh (samotný Bodrog vzniká sútokom riek Latorica a Ondava) vzájomne sa stretávajúcich na malom priestore, čo má nepriaznivý dopad na tvorbu veľkých vôd a povodňových situácií v tejto oblasti. V juhovýchodnom cípe sa nášho územia v dĺžke 5 km dotýka veľmi významný tok – Tisa, ktorý svojou trojnásobnou vodnatosťou ako Bodrog predstavuje taktiež problémové záplavové územie.

Vodné pomery na Východoslovenskej nížine (VSN) boli vždy ovplyvňované vodnými tokmi, ktoré cez toto nížinné pásmo pretekajú. Nedostatočné spádové pomery v dolných častiach povodí týchto riek sú príčinou častých záplav, ktoré spôsobujú obrovské škody, preto úprava odtokových pomerov t. j. technických opatrení na ovládnutie prietokov povrchovej vody sa zameriava najmä na ochranu pred povodňami.

Akútnym problémom celého Východného Slovenska je neustále ohrozenie ničivými záplavami. Opatrenia na ochranu pred povodňami sa vykonávajú preventívne, v čase nebezpečenstva povodne, počas povodne a po povodni. V legislatívnych predpisoch sú určené úlohy orgánov štátnej správy, samosprávy, správcov tokov, správcov nehnuteľností pri vodných tokoch, záchranných zborov, armády a obyvateľstva.

Jedným zo základných krokov účinnej prevencie proti povodňam bude obnovenie ekosystémových funkcií povodia/územia/krajiny, ktoré svojimi prirodzenými vlastnosťami zadrží dažďovú vodu, umožní jej vsakovanie do podložja, zvýši kvalitu pôdy a v rámci priestorovej optimalizácie funkcií, potrieb a využívania krajiny človekom, zabezpečí aj jej ekologickú stabilitu.

OBR. 14: OHROZENIE LOKÁLNYMI POVODŇAMI



ZDROJ: GEOGRAFICKÝ ÚSTAV SAV

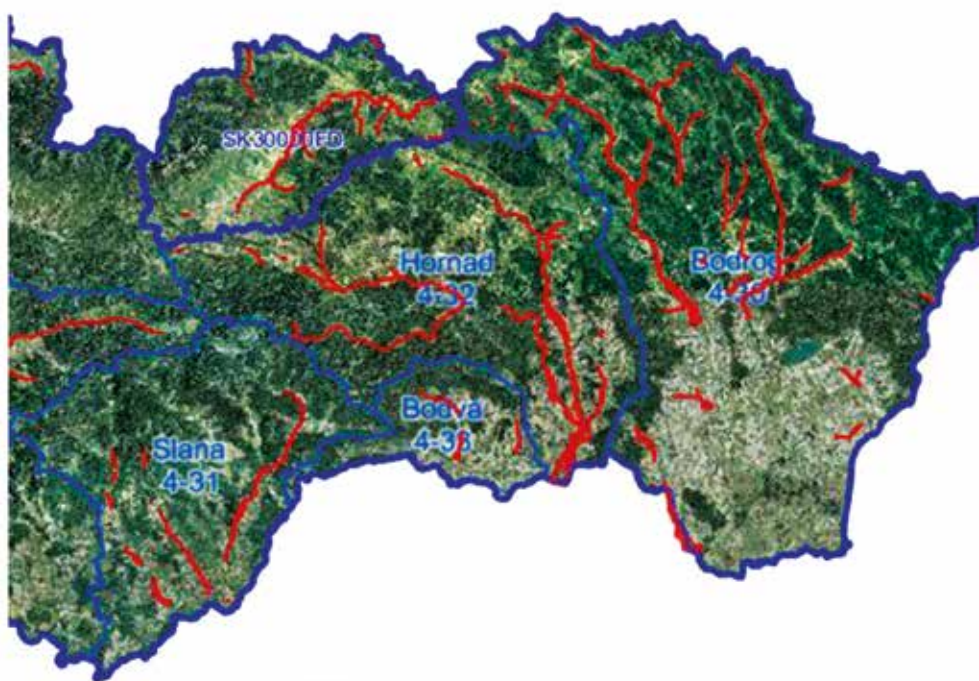
Konkrétnym cieľom je vytvoriť a vybudovať v lesnej, v poľnohospodárskej a v urbánnej krajine na celom území SR vodozadržné krajinné a terénne útvary, a v intravilánoch obcí a miest vybudovať vodozadržné systémy, zariadenia a technické riešenia s celkovou cyklickou zadržnou kapacitou dažďovej vody v objeme 250 miliónov m³. Následne tieto vodozadržné systémy/zariadenia zodpovedne prevádzkovať, udržiavať ich funkčnosť, vykonávať ich údržbu a servis. Stanovená cyklická vodozadržná kapacita vyplýva z analýzy zrážkovoodtokových pomerov povodí územia Slovenskej republiky.

V rámci prevencie pred povodňami Slovenský vodohospodársky podnik zabezpečuje spracovanie máp povodňového ohrozenia, ktoré sa vypracúvajú pre geografické oblasti, v ktorých bola v predbežnom hodnotení povodňového rizika identifikovaná existencia potenciálne významného povodňového rizika a oblasti, v ktorých možno predpokladať pravdepodobný výskyt významného povodňového rizika.

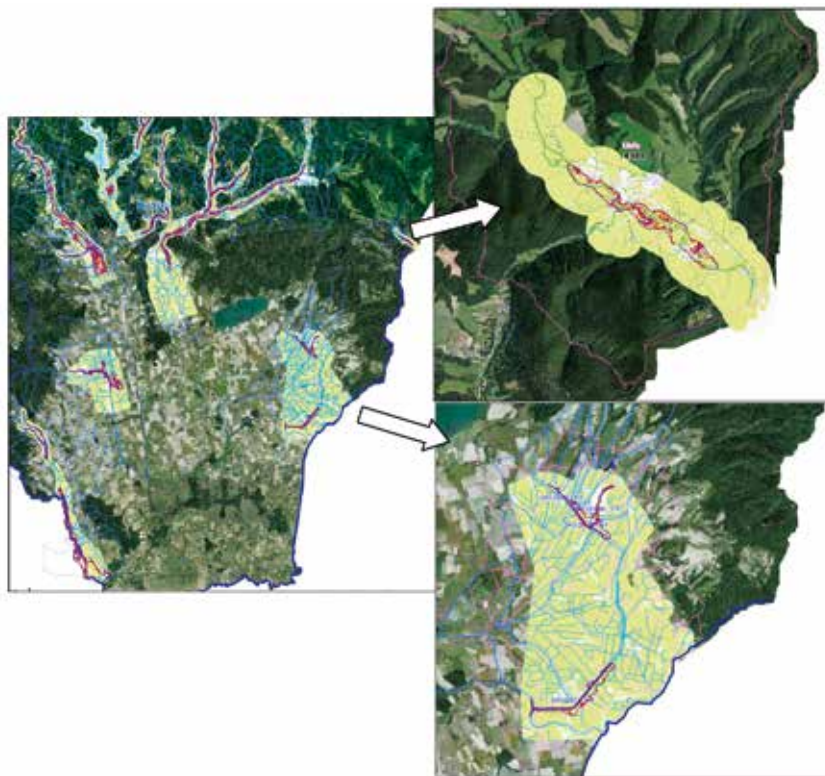
Na mape povodňového ohrozenia je zobrazený rozsah záplav, ktoré by spôsobili povodne s priemernou dobou opakovania od raz za 5 rokov až po raz za 1000 rokov, prípadne iná povodeň s výnimočne nebezpečným priebehom.

Mapy povodňového rizika obsahujú údaje o potenciálne nepriaznivých dôsledkoch záplav spôsobených povodňami, ktoré sú zobrazené na mapách povodňového ohrozenia. Na mapách povodňového rizika sú uvedené údaje o odhadovanom počte povodňou potenciálne ohrozených obyvateľov a o druhoch hospodárskych činností na povodňou potenciálne ohrozenom území.

Obr. 15: MAPA POVODŇOVÉHO RIZIKA (VÝREZ KOŠICKÝ A PREŠOVSKÝ KRAJ)



OBR. 16: MAPA POVODŇOVÉHO RIZIKA (OKRES SNINA, SOBRANCE, MICHALOVCE)



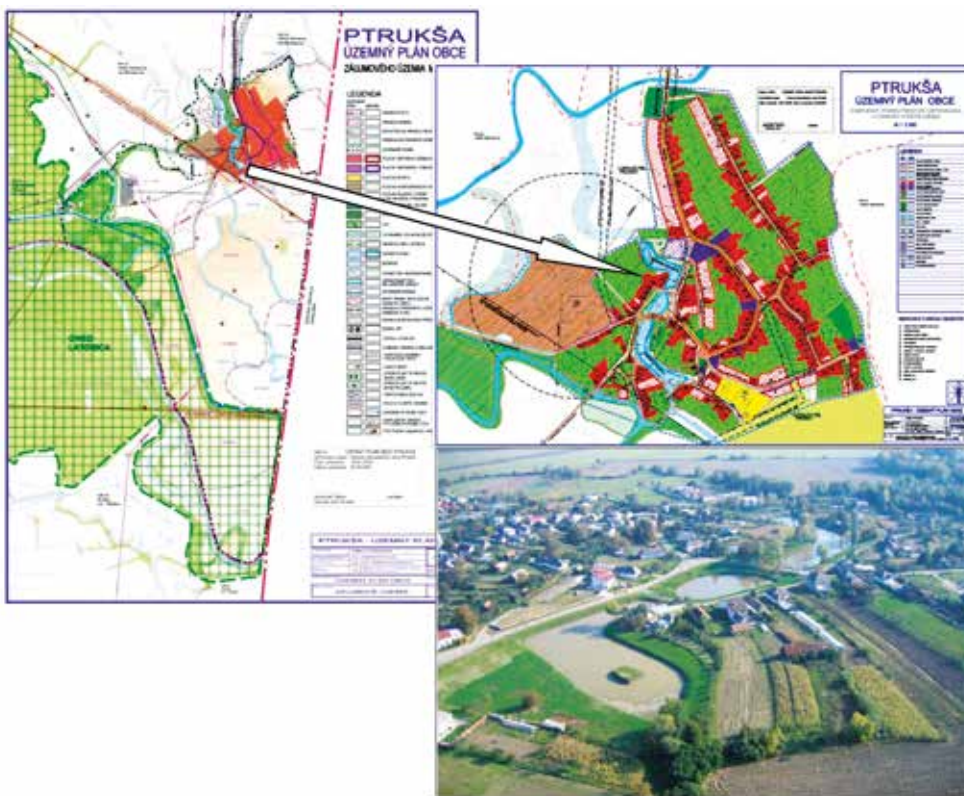
PRÍKLAD:

Realizovaná protipovodňová úprava: Obec Ptrukša, okres Michalovce.

Pre zabezpečenie ochrany zastavaného územia obce Ptrukša proti Q100 ročným vodám bola zrealizovaná v rokoch 2003 – 2006 protipovodňová úprava. V spolupráci obce Ptrukša (SK) a s obcou Tyihlash (Тийглаш – UA) bol vypracovaný projekt na stabilizáciu vodnej hladiny v ramene Palagča v toku Sirín. Pri revitalizácii Palagče bolo vybudované stavidlo na toku Sirín, aby došlo k vzdutiu hladiny vody. Vzdutá voda vniká do ramena Palagča prepojujúcim kanálom a následne odteka do kanála „Krivý“, ktorý je prepojený s tokom Sirín. Prepojovací kanál Sirín – Palagča má dĺžku 130 m. Trasa kanála pokračuje Palagčou až po kanál „Krivý“ v celkovej dĺžke 722,83 m. Vytvorená vodná plocha v zastavanom území obce Ptrukša „Palagča“ je 2,73 ha. Táto úprava pozitívne vylepšila životné prostredie v zastavanom území obce.

Tok Sirín je vodným tokom v povodí Latorica (od št. hranice SK s UA po sútok s Ondavou). Latorica pramení na Ukrajine (Latorycja), vo Východných Karpátoch odkiaľ pokračuje na juhozápad a ďalej k slovenskej hranici na západ cez Zakarpatskú nížinu (Zakarpats'ka nyzovyna). Na naše územie vstupuje na Východoslovenskej rovine na rozhraní kata. území obcí Ptrukša a Boťany.

OBR.: REALIZOVANÁ PROTIPOVODŇOVÁ ÚPRAVA: OBEC PTRUKŠA, OKRES MICHALOVCE



ZDROJ: AUTOR: ÚZEMNÝ PLÁN OBCE PTRUKŠA
 REALIZÁCIA: **ZDROJ:** OBEC PTRUKŠA:

2.3.2. OCHRANA PRÍRODY

Prírodné prostredie východnej časti Prešovského kraja je relatívne málo narušené najmä v oblastiach s nízkou ekonomickou aktivitou. Ucelené zachovalé časti prírody vymedzujú chránené územia Národného parku Poloniny a Chránenej krajinnej oblasti Východných Karpát a Chránenej krajinnej oblasti Vihorlatu.

OBR. 17: ÚZEMIE MEDZINÁRODNEJ BIOSFÉRICKEJ REZERVÁCIE VÝCHODNÉ KARPATY



Územie Národného parku sa stalo súčasťou unikátnej **Medzinárodnej biosférickej rezervácie Východné Karpaty**, ktorá sa rozprestiera na území troch štátov a to Slovenska, Poľska a Ukrajiny. V rokoch 1992 – 1993 bolo toto územie zapísané do zoznamu medzinárodných biosférických rezervácií pod názvom MBR Východné Karpaty spolu s príslušným územím Poľska (Bieščadský národný park, Cisniansko-Wetlinský park krajobrazový, Park krajobrazový Doliny Sanu). V roku 1999 boli k tejto biosférickej rezervácii pričlenené chránené územia na Ukrajine (Užanský národný park, Nadsjanský park krajobrazový), čím vznikla prvá trilaterálna biosférická rezervácia na svete a druhá najväčšia v Európe.

Národný park Poloniny vznikol v roku 1997, predstavuje najväčší komplex pralesov na Slovensku, najväčšia a najznámejšia je Stužica. Jeho súčasťou sú vzácne poloninské lúky. Nachádza sa tu Starina – najväčšia Vodárenská nádrž na pitnú vodu na Slovensku. Najvyšším vrchom je Kremeneč (1210 m n.m.), ktorý je zároveň miestom stretu slovensko-poľsko-ukrajinskej hranice.

Chránená krajinná oblasť Východné Karpaty tvorí severozápadnú prihraničnú časť z územia pôvodnej chránenej krajinnéj oblasti, ktorá nebola začlenená do národného parku Poloniny.

Park tmavej oblohy Poloniny sa stal súčasťou prvého „trilaterálneho“ parku tmavej oblohy na svete – oblasti tmavej oblohy rozprestierajúcej sa na území troch štátov – Triparku tmavej oblohy Východné Karpaty. Tripark tmavej oblohy Východné Karpaty (ang. East Carpathian Dark-Sky Tri-park) bol vyhlásený dňa 9. Septembra 2016 podpisom memoranda na medzinárodnej konferencii o astroturizme a meteoritoch v Poloninách na Observatóriu na Kolonickom sedle. Tripark je vymedzený územím Parku tmavej oblohy Poloniny (48 519 ha), Parku hviezdneho neba Bieszczady (113 846 ha) a Zakarpatského parku tmavej oblohy (46 302 ha). Jeho celková rozloha je 208 667 ha a bol vyhlásený pri príležitosti 150. výročia pádu meteoritu Kňahyňa.

OBR.: PARK TMAVEJ OBLOHY POLONINY



Prírodné prostredie východnej časti Košického kraja sa vyznačuje bohatou sieťou chránených území rôznych kategórií. V prihraničnom území sa nachádzajú resp. do neho zasahujú 2 veľkoplošne chránené územia – **Chránená krajinná oblasť Vihorlat** a **Chránená krajinná oblasť Latorica**, ktoré dopĺňa ďalšie maloplošné chránené územia, z ktorých najvýznamnejšie sú NPR Senianske rybníky, NPR Morské oko a NPR Jovsianská hrabina.

Obr. 18: RAMSARSKÉ LOKALITY



Z území chránených podľa medzinárodného dohovoru – Dohovor o mokradiach majúcich medzinárodný význam predovšetkým ako biotopy vodného vtáctva (Ramsarský dohovor) sa v prihraničnom území nachádzajú **3 ramsarské lokality – Senné rybníky, Latorica a Alúvium Tisy**. Chránené ramsarské územie Tisy tvorí 6 km dlhý úsek Tisy s jej alúvium v pohraničnej zóne s Ukrajinou a Maďarskom. Jedná sa o maďarsko-slovenskú bilaterálnu lokalitu Felső-Tisza (Horná Tisa) – Tisa s výmerou 734,6 ha na slovenskej strane. Časti alúvia sú permanentne a periodicky zaplavované. Obe krajiny dúfajú, že vyhlásenie spoločnej ramsarskej lokality bude mať odozvu aj v Rumunsku a na Ukrajine, ktoré sa tiež pridajú k zabezpečeniu ochrany. Ramsarská lokalita Latorica leží v medzihrádzovom priestore rieky Latorica od hraníc s Ukrajinou po sútok s Laborcom v južnej časti Východoslovenskej roviny. Je tvorená spleťou ramien, periodicky zaplavovaných biotopov s príslušnými lužnými lesmi, krovinami, močiarimi, aluviálnymi lúkami a pasienkami. Je súčasťou Chránenej krajinnnej oblasti Latorica a zahŕňa aj maloplošné chránené územia – Prírodnú rezerváciu Zatinský luh, Národné prírodné rezervácie Latorický luh.

Podľa Dohovoru o ochrane svetového kultúrneho a prírodného dedičstva z prihraničného územia je do zoznamu **Svetového kultúrneho a prírodného dedičstva (UNESCO)** zapísaný v rámci kultúrneho dedičstva **Gréckokatolícky drevený kostol v Ruskej Bystrej** (Drevené kostoly slovenskej časti Karpatského oblúka). V rámci prírodného dedičstva sú od roku 2007 zaradené do Zoznamu **Karpatské bukové pralesy**. Karpatské bukové pralesy sú cezhraničným prírodným dedičstvom, ktoré pozostáva z 10 samostatných lokalít. Patria tu 4 lokality nachádzajúce sa na Slovensku 6 lokalít sa nachádza na Ukrajine. Slovenské lokality Havešová, Rožok a Stučica sú súčasťou národného parku Poloniny a lokalita Vihorlat súčasťou chránenej krajinnnej oblasti Vihorlat.

Z hľadiska potenciálu územia pre rozvoj cestovného ruchu a vidieka je potrebné konštatovať, že pre rozvíjanie infraštruktúry pre niektoré formy cestovného ruchu (napr. umiestňovanie ubytova-

cích zariadení, komunikácií, lyžiarskych stredísk a pod.) sú chránené územia (NP Poloniny, CHKO Východné Karpaty, CHKO Vihorlat a CHKO Latorica) určitým limitom. Rozvojové zámery v území sídiel nachádzajúcich sa v ochranných pásmach týchto území povinne podliehajú environmentálnemu posudzovaniu vplyvov na životné prostredie. Taktiež aj programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja a územné plány obcí sú ako strategické dokumenty povinne posudzované podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Sú to zdĺhavé a finančne nákladné procesy a často odradia potencionálnych investorov od realizácie svojich zámerov.

Taktiež bariérou pri územnom rozvoji sídiel v riešenom území je aj nízky podiel spracovanosti územnoplánovacích dokumentácií (napr. v okrese Humenné má platnú územnoplánovaciu dokumentáciu len 25 obcí zo 61, v okrese Medzilaborce majú platný územný plán 2 obce atď.) Napriek týmto limitom je potrebné podporovať rozvoj vidieka v týchto cenných územiach a vytvárať podmienky na udržanie obyvateľstva vo vidieckom priestore, vytvárať podmienky pre cezhraničnú spoluprácu združení obcí (mikroregiónov) – podporovať vznik mikroregiónov v prihraničnom území a vznik cezhraničných partnerských združení a udržať a posilňovať spoluprácu občanov menšinových národností, cirkví a kultúr v rámci regiónu a medzi prihraničnými regiónmi.

2.4. V OBLASTI POĽNOHOSPODÁRSTVA A LESNÉHO HOSPODÁRSTVA

V rámci štruktúry pôdneho fondu, poľnohospodárska pôda v riešenom území zaberá 249 616,20 ha, čo predstavuje 55,01 % z celkového pôdneho fondu. Z toho najväčšie zastúpenie má orná pôda 31,50 % a trvalé trávnaté porasty 20,41 %. Nepoľnohospodárska pôda zaberá 204 137,93 ha, čo predstavuje 44,99 % pôdneho fondu. Až 34,48 % z celkovej rozlohy územia zaberajú lesy.

Tab. 3: Štruktúra pôdneho fondu 7 okresov KSK a PSK

Poľnohospodárska pôda v ha						
	Spolu	orná pôda	vinice	ovocný sad	záhrady	TTP
ha	249 616,20	142 933,71	2 710,66	1 449,19	9 899,57	92 622,99
v %	55,01	31,50	0,59	0,32	2,18	20,41
Nepoľnohospodárska pôda v ha						
	Spolu	lesný pozemok	vodná plocha	zastavaná plocha	ostatná plocha	
ha	204 137,93	156 496,13	13 741,70	17 698,08	16 202,02	
v %	44,99	34,48	3,03	3,91	3,57	

Zdroj: Štatistický úrad SR

Tab. 4: Súčasná krajinná štruktúra územia podľa okresov

Kategória SKŠ	Okres Sobrance (ha)	Okres Michalovce (ha)	Okres Trebišov (ha)	Okres Humenné, Snina, Medzilaborce (ha)
orná pôda	16 985,46	47 601,54	57 192,48	21 154,23
vinice	620,85	333,71	1 732,75	23,35
záhrady	1 117,72	3 083,79	3 196,85	2 501,21

ovocné sady	306,88	331,68	684,79	125,84
trvalé trávne porasty	11 251,48	21 396,21	16 029,44	43 945,86
Celkový výmera poľ. pôdy	30 282,41	72 746,95	78 836,35	67 750,49
lesná pôda	18 909,34	12 408,35	14 503,89	110 674,55
vodné plochy a toky	1 051,34	6 759,18	3 531,69	2 399,49
zastavané plochy	1 890,67	6 577,00	6 387,62	2 842,79
ostatné plochy	1 683,42	3 434,15	4 088,26	6 996,19
Celkový výmera okresu	53 817,19	101 925,65	107 347,82	190 663,51

Zdroj:

Podiel ornej pôdy, a tým aj podmienky pre poľnohospodárstvo, sa od úrodných južných oblastí smerom k podhorským severným oblastiam znižuje. Okres Snina, Medzilaborce a Humenné ma výrazné zastúpenie lesných pozemkov v severnej a severovýchodnej časti, čo predstavuje 58,1 % z celkovej výmery okresov. Poľnohospodárske plochy zaberajú len 35,5 % z celkovej výmery okresov. Z celkovej výmery prevládajú trvalé trávnaté porasty (23 %) a orná pôda (12,5 %). V strednej a južnej časti okresov prevláda intenzívne využívaná poľnohospodárska pôda. Nachádzajú sa tu ľahké pôdy (zaberajú 0,11 – 2,13 %), stredne ťažké pôdy (zaberajú viac než 45 – 70 %) a ťažké pôdy (zaberajú 18 – 29 %) a veľmi ťažké pôdy (11 – 26,87 %) z celkovej výmery poľnohospodárskej pôdy.

Hodnota **plochy viníc** v území je 2 710,66 ha, avšak v súčasnosti sa pestuje vinič na menšej ploche a viaceré vinohrady sú nevyužívané a v dôsledku toho značne ruderalizované, ale v posledných rokoch došlo aj k obnoveniu a zakladaniu nových viníc, najmä v okolí obcí Malá Trňa, Bara a Viničky. Pestovanie viniča siaha v tomto území do 15. storočia. Územie spadá do dvoch vinohradníckych oblastí – Východoslovenskej vinohradníckej oblasti a Vinohradnícka oblasť Tokaj. V okrese Sobrance pôsobia tri väčšie vinárske spoločnosti: Pivnica Tibava, s.r.o., Regia TT, s.r.o. – Pivnica Orechová a PD Vinohrady Choňkovce. V okrese Michalovce pôsobia vinárske spoločnosti: Plodoovoč Contex, s.r.o., INVITAS – vinohradníctvo Staško Vinné, VINEX, s.r.o. Vinne. Osobitne významné sú vinice zaradené do vinohradníckej oblasti Tokaj, kde pôsobí 17 subjektov, ktoré sa venujú pestovaniu hrozna a výrobe vína: Tokaj Macík, Winery s.r.o, Malá Trňa; Tokaj & CO, s.r.o, Malá Trňa. Vinárstvo J. & J. Ostrožovič, Veľká Trňa; Anna Nagyová – Zlatý strapec Viničky; Tokajská spoločnosť Viničky; Galafruit & CO, s.r.o., Malá Trňa. Firma; Vinárstvo Damaskus-Skalina Ladislav, Streda nad Bodrogom.

Celková **plocha lesných pozemkov** na území je 156 496,13 ha, t. j. 34,48 % z celkovej výmery územia, ale vzhľadom na geomorfologické členenie územia, je plošné rozloženie lesných pozemkov veľmi nesymetrické. V severných častiach územia, kde sa rozprestierajú Východné Karpaty je zastúpenie lesných porastov výrazne vyššie ako v južnej časti v oblasti Východoslovenskej nížiny. Lesné porasty zastúpené prevažne bukové lesy kvetnaté, bukové kvetnaté lesy podhorské, dubovo – hrabové lesy karpatské, lužné lesy podhorské a horské, lipovo – javorové lesy.

Tab.5: Výmera lesných pozemkov podľa krajov a okresov (Dolný a Horný Zemplín)

Okres	Lesné pozemky	Lesnatosť %	Porastová pôda v obhospodarovaní		
			štátna	neštátna	spolu
Prešovský kraj – Horný Zemplín					
Humenné	41 534	55,1	28 711	12 138	40 849
Snina	50 803	63,1	29 833	19 266	49 099

Medzilaborce	24 041	56,3	8 927	14 458	23 385
Košícký kraj – Dolný Zemplín					
Michalovce	12 423	12,2	6 706	5 156	11 862
Sobrance	18 905	35,1	13 132	5 470	18 602
Trebišov	14 537	13,5	9 265	4 969	14 234

Zdroj:

Ovocné sady v území zaberajú 1 449,19ha, najväčšie zastúpenie majú v okresoch Trebišov (obec Malá Trňa), Michalovce (obec Rakovec nad Ondavou) a Sobrance (obec Husák). Hlavnými druhmi ovocia sú najmä jablone, hrušky, čerešne, slivky bystrické, orechy vlašské ale aj broskyne. V súčasnosti sa väčšina ovocných sádov poľnohospodársky nevyužíva, niektoré ovocné sady boli úplne odstránené a nahradené inými kultúrami.

Vidiecky charakter prihraničného územia, s množstvom vzácnych prírodných zdrojov, poskytuje dobrý potenciál pre hospodársky rast vidieka najmä v špecifických odvetviach poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, zameraných na náučno-oddychový pobyt na vidieku, agroturistiku, poľnohospodárstvo či lesné hospodárstvo. Je potrebné zamerať sa na obce, ktoré sa v súčasnosti stávajú pomaly, ale isto vymierajúce skanzeny – kategória obcí určených na zánik, ktoré sú najväčším prínosom pre uchovanie pôvodnej identity dedín. Hovoria o tom údaje o priemernom veku obyvateľov a domov.

Tradičným výrobným odvetvím takéhoto slovenského vidieka je poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo. Udržiavanie týchto odvetví, ktoré tvoria silnú pozíciu na vidieku a s ňou súvisiacich „zvykových“ spôsobov hospodárenia (zachovanie pre budúce generácie), s nezanedbateľným faktorom tradičného modelu samozásobovania vidieckeho obyvateľstva.

Okres Michalovce, Sobrance a Trebišov môže budovať na svojom pôdnom fonde a na vhodných prírodných podmienkach pre poľnohospodársku prvovýrobu, investovať do rozvoja cestovného ruchu a využívať tak neznečistené životné prostredie a zdroje kvalitnej pitnej vody. Stabilizácia v poľnohospodárstve by mohla prebiehať cestou rozvoja vinohradníctva, ovocinárstva a pestovaním liečivých rastlín.

Okresy Snina, Humenné a Medzilaborce, vzhľadom na svoju periférnu polohu mimo hlavných urbanizačných a rozvojových osí a bez významnejších zdrojov surovínovej základne a priemyslu nemá predpoklady pre významnejší hospodársky rast. Rozloha lesov prevažuje nad poľnohospodárskou pôdou. V skladbe lúk a pasienkov prevládajú pasienky, ktorých rozloha je takmer trikrát väčšia ako rozloha lúk. Nemalá produkcia je aj v ťažbe dreva. Živočíšna výroba prevláda nad rastlinnou najmä vďaka chovu hovädzieho dobytku.

Lesné zdroje a lesná pôda by mali byť trvalo obhospodarované tak, aby vyhovovali sociálnym, ekonomickým, ekologickým, kultúrnym a duchovným potrebám súčasnej aj budúcej generácie. Rozvoj je potrebné zamerať na drevársky priemysel (rezanie a spracovanie dreva), nadväzujúci na ťažbu dreva a malá drevovýroba – stolárske a tesárske dielne (strední a malí podnikatelia).

2.5. V OBLASTI CESTOVNÉHO RUCHU

Východné Karpaty s významnými kultúrnymi i prírodnými zaujímavosťami, s romantickými ruinami stredovekých hradov Vinné, Podhorod, Brekov a Jasenov, blízkymi centrami vodných nádrží Domaša a Zemplínska Šírava sú ideálnym prostredím na rozvoj cestovného ruchu. Najviac rozvinutý cestovný ruch je v okrese Michalovce. Sústreďuje sa do oblasti Zemplínskej šíravy a Vinianskeho jazera. Vodná nádrž poskytuje mimoriadne priaznivé podmienky na kúpanie, vodné športy, rybolov a pešiu turistiku.

Doplnkové vodné plochy (rybníky): Vyšná Rybnica, Nižná Rybnica, Koromla, Budkovce, Oborín, Senné, Stretava). Využitie potenciálu východoslovenských riek na vodnú turistiku je zatiaľ iba v počiatočnom štádiu. Jedinou známou masovejšou akciou vodnej turistiky je „vejárovitý“ splav vsl. riek „Návraty“, ktorý sa koná pravidelne začiatkom júla. Splavnosť riek je ovplyvňovaná výškou vodnej hladiny a pre pravidelnú vodnú turistiku sa využíva iba rieka Bodrog.

Zaujímavosti v okolí: obec Priekopa (zákopy z I. sv. vojny, „Dekumky“ – pochádzajú z II. sv. vojny, 4 „Skaly“ v lese – Na Temlovej, Úzkokoľajka „Remetské Hámre – Užhorod“, zrúcaniny – Kaštieľ Užhorodskej z roku cca 1800); obec Baškovce (Baškovský evanjeliár), obec Beňatina (Beňatinské jazero, biskup Bacsinsky András); drevené kostolíky: Ruská Bystrá (UNESCO), drevený chrám Inovce, obec Ptrukša (vodná plocha, lanový most cez Latoricu), obec Vinné (kaštieľ, Viniansky hrad, kostolík na Senderove, farárova chyžka, partizánska zemlianka), obec Trnava pri Laborci (lesný cintorín – pohrebisko Hirjači).

Horný Zemplín ponúka v rámci cestovného ruchu možnosti pešej turistiky, cykloturistiky a mototuristiky. V zimnom období strediska zjazdového lyžovania (Danová a Borov). Kultúrne pamiatky: Renesančný kaštieľ Humenné, hrad Jasenov, hrad Brekov, kaštieľ Snina, V meste Medzilaborce Múzeum Andyho Warhola. Sninské rybníky s biokúpaliskom Sninské rybníky, ktoré zabezpečujú prímestskú rekreáciu obyvateľom zo širokého okolia. Drevené chrámy: Nová Sedlica, Uličné Krivé, Ruský Potok, Topoľa, Jalová, Kalná Roztoka, Šmigovec, Hrabová Rosztoka. Prírodné atrakcie: Sninský kameň, Morské oko, Čertov Kameň Medzilaborce, NP Poloniny, NPR Oblík, NPR Šimonka, Skaly pod Pariakvou, Karpatské bukové Pralesy, Jaskyne v okolí Humenného. Atrakcie: v obci Výrava sa nachádza autentické bojisko z 1. sv. vojny (pozostatky zákopových línií, vojnové cintoríny viac ako 100 rokov), Kostnica Osadné, Beskydský panteón, Bieščadská úzkokoľajka. Realizácia festivalov: Švejkové pivné dni, Rock pod Kameňom. Agroturistika a cestovný ruch: PD Agro Lipica Lieskovec, Jazdecký dvor pod Vihorlatom – Kamienska, Ranč pod Sninským kameňom Sninské rybníky, Animoterapeuticko – jazdecké centrum Snina, Farma Hippospring Ptičie Podskalka, Rekreačné stredisko Jazero Lackovce, Rybníky Brestov.

V oblasti cykloturistiky

V prihraničných oblastiach na území Prešovského a Košického kraja sa nachádzajú len značené cykloturistické trasy, ktoré sa využívajú predovšetkým na rekreačné účely. Ide o trasy vedené po účelových, miestnych a štátnych komunikáciách. Na prechod štátnej hranice s Ukrajinou môžu cyklisti využívať hraničné priechody v Ubli a Veľkých Slemenciach. Hraničný priechod vo Vyšnom Nemeckom nie je v súčasnosti pre cyklistov prístupný.

V prihraničnom území Prešovského kraja sú značené dve cykloturistické trasy, ktoré sú navrhnuté ako cezhraničné. Na prechod štátnej hranice s Ukrajinou využívajú hraničný priechod Ubľa – Malýj Bereznyj, ktorý je možné využiť pre prechod peších a cyklistov. Ide o:

- **Karpatskú cyklistickú cestu /016/ MTB** – 59 km: Ruské sedlo /hranica s PL/ – bývalá obec Ruské – Starina, hrádza – Stakčín – Sninské rybníky – U umartého – Strihovce – Dúbrava – Ubla, št. hranica s UA. Jej celková dĺžka na území Prešovského kraja je 189,50 km. K hraničnému priechodu v Ubli je vedená pod číslom 016. Cykloturisticky atraktívny je okruh Ubla – Tibava – Užhorod – Perečyn – Malý Bereznyj – Ubla.
- **Medzinárodnú cyklotrasu Zelený bicykel /5871/ MTB** – 52 km: Ruské sedlo /hranica s PL/ – bývalá obec Ruské – Starina, hrádza – Stakčín – Kolonica – Ladomírov – Ubla, hraničný priechod na UA.

OBR. 19: SCHEMATICKÁ MAPA CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V PRIHRANIČNOM ÚZEMÍ PREŠOVSKÉHO KRAJA



ZDROJ: MAPA CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS V PREŠOVSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI (2016)

V súlade s návrhom kostrovej siete cyklistických trás **v prihraničnom území Košického kraja** je v súčasnosti realizovaná legalizácia a pripravuje sa vyznačenie diaľkového cyklistického koridoru – vetva G, ktorý prepojí Tokajskú oblasť s hraničným priechodom vo Veľkých Slemenciach. Trasa je registrovaná ako Dolnozemplínska cyklomagistrála CM017. Prihraničný región Dolného Zemplína je ideálnou oblasťou pre rozvoj cykloturistiky, zvlášť pre tvorbu trás stupňa obtiažnosti rekreačnej (t. j. trás pre menej zdatných cyklistov). Platí to hlavne pre jeho rovinnú aj pahorkatinnú časť, kde existuje relatívne hustá sieť ciest nižšej triedy (druhej, tretej triedy, spevnené a nespevnené poľné cesty) s malou frekvenciou cestnej premávky. V oblasti Východoslovenskej nížiny existuje taktiež množstvo ochranných protipovodňových hrádzi so spevnenou korunou, resp. s cestou vybudovanou na korune hrádze vhodných pre cykloturistiku.

- **VETVA G – Dolnozemplínska vetva** – prepojenie Tokajská oblasť – Medzibodrožie s napojením na Ukrajinu. Plánovaná cyklotrasa regionálneho významu, ktorá spája destinácie cestovného ruchu

východného Slovenska v smere na Ukrajinu. Vede prevažne pozdĺž riek Latorica a Bodrog. Východiskový bod: Streda nad Bodrogom – Viničky (plánovaný nový most cez Bodrog). Uzlový bod: Streda nad Bodrogom – Vetva B, F a G Konečný bod: Veľké Slemence, hraničný prechod pre peších a cyklistov na Ukrajinu. Dĺžka: 42,70 km.

Obr. 20: KOSTROVÁ SIEŤ CYKLISTICKÝCH TRÁS V PRIHRANIČNOM ÚZEMÍ KOŠICKÉHO KRAJA



Zdroj: KOSTROVÁ SIEŤ CYKLISTICKÝCH TRÁS KOŠICKÉHO KRAJA (2015)

V prihraničnom území sú značené aj ďalšie cykloturistické trasy, ktoré sa napájajú na vyššie spomínané trasy, avšak nie v priamom napojení na Ukrajinu.

- **VETVA B – Zemplínska vetva** – prepojenie Zemplínska Šírava – Tokajská oblasť – s napojením na Maďarsko.
- **VETVA F – Tokajská cyklomagistrála** – prepojenie mesto Košice – Eurovelo 11 – Tokajská oblasť – s napojením na Maďarsko.
- **Cyklistický chodník ikon /2875/ CB** – 75 km: Nová Sedlica, táborisko – Stakčín – Kalná Roztoka – Ubla – Dúbrava – Podhorod – Inovce
- **cez Vihorlatské vrchy /2859/ CB** – 9 km: Humenné, žel. st. mesto – Porúbka (plánované pokračovanie na Vinné) – Zemplínska šírava
- **Cyklochodník umenia /2885/ CB** – 46 km: Medzilaborce, múzeum A.Warhola – Výrava – Hostovica – Pčoliné – Snina, kaštieľ
- **Medzinárodná cyklotrasa Po stopách príhod dobrého vojaka Švejka /5880/ CB** – 52 km: Laborecké sedlo, hr. priechod do PL – Medzilaborce – Radvaň n. Lab. – Humenné, žel. stanic
- **Po sninskej úzkokoľajke /5884/ MTB** – 16 km: Snina, žel. zastávka mesto – Snina, kaštieľ – Zemplínske Hámre, kameňolom – Biele kamene – Snina, Vojenský cintorín
- **Humenská cyklotrasa /5856/ MTB** – 24 km: Humenné, kaštieľ – Starý most – Jasenov – Chlmec – Ptičie – Kamienska – Kamenica nad Cirochou – Hažín – Lackovce – Humenné, kaštieľ

V oblasti vidieckej turistiky a agroturistiky

Územie Dolného Zemplína je svojím charakterom predurčené na rozvoj agroturistiky a vidieckeho turizmu. Vidiecka turistika je formou cestovného ruchu, ktorá zahŕňa súbor činností zameraných na uspokojovanie potrieb spojených s cestovaním a pobytom ľudí vo vidieckom prostredí a vo voľnom čase. Zvyčajne ide o činnosti spojené s návratom k prírode, s možnosťou ubytovania v rodinách, vo vidieckych domoch a rôznych ubytovacích zariadeniach na vidieku, kde súčasťou ponuky je aj možnosť stravovania sa alebo vlastnej prípravy stravy a vykonávania rozličných činností spojených s pobytom na vidieku.

Súčasťou vidieckej turistiky je aj agroturistika, ktorá zahŕňa špecifické činnosti agropodnikateľov (napr. Regia TT, Tibava, Pivnica Orechová, PD Choňkovce, a i.), fariem (Rodinný farma Myslina, Agro Lipican Lieskovec) a poľnohospodárskych podnikov podľa miestnych ekonomických a prírodných podmienok, zameraných na uspokojovanie potrieb návštevníkov v oblasti domácej gastronómie. Agroturistiku možno považovať za doplnkovú činnosť poľnohospodárskeho podnikateľského subjektu (napr. Poľnohospodárske družstvo Koromľa). Pomáha zachovať kultúrny ráz krajiny, udržať a obnoviť osídlenia a zvýšiť hospodársku úroveň územia produkciou a realizáciou krajových gastronomických špecialít, remeselné-umeleckých výrobkov (Sobrance – gitarové múzeum) a ponukou folklóru (Podhorod). Ako doplnkové činnosti sa ponúkajú výlety do tokajských oblastí v okolí Slovenského Nového Mesta a Zemplínskej Šírave. Jazdecká turistika, resp. športové jazdenie (jazdecká škola, kondičné jazdenie, hipoterapia) sú doplnkovými službami v strediskách vidieckej turistiky a agroturistiky (Jazdecký dvor pod Vihorlatom – Kamienska, Ranč pod Sninským kameňom Sninské rybníky, Animoterapeuticko-jazdecké centrum Snina, Farma Hippospring Ptičie Podskalka, Hipocentrum Hôrka – Zemplínska Šírava, Ranč Nová zem – Blatná Polianka, Stredná odborná škola Pribeňík, Jazdecký oddiel Počatko).

Podstatou rozvoja cestovného ruchu na vidieku je návrat človeka k prírode a odklon od masového cestovného ruchu k individuálnym formám užitia dovolenky a voľného času. Obce na východnom Slovensku majú rôznorodý prírodný a kultúrny potenciál, ktorý je možné využiť aj v prospech rozvoja vidieckej turistiky a agroturistiky. Obce, ktoré sa nachádzajú v rekreačne hodnotnom prostredí s vhodnou urbanistickou štruktúrou a ľudovou architektúrou (kompaktné sídla, rozptýlené osídlenie-osady, samoty) možno pokladať za potenciálnu rezervu rozvoja vidieckej turistiky a agroturistiky. Podpora v oblasti revitalizácie vidieckych sídiel by mala byť zameraná na záchranu, obnovu a postupné využívanie objektov vo výrazne zaostávajúcich regiónoch a sídlach. Jedným z limitov rozvoja je aj nedostatočná a neprehľadná legislatíva týkajúca sa malého a stredného podnikania vo vzťahu k rozvoju cestovného ruchu.

Samotné zavedenie vízovej povinnosti pre občanov Ukrajiny má negatívny dopad na návštevnosť stredísk cestovného ruchu v regióne Košického a Prešovského kraja.

3. SÚČASNÉ VÝZVY V OBLASTI ÚZEMNÉHO PLÁNOVANIA A REGIONÁLNEHO ROZVOJA V PRIHRANIČNOM ÚZEMÍ UKRAJINY

3.1. V OBLASTI DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

3.1.1. ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA

Železničná doprava je hlavným druhom dopravy v poskytovaní diaľkovej nákladnej a osobnej prepravy. Prevádzková dĺžka železníc v pravidelnom užívaní v roku 2009 bola 606 km, z toho 260 km bolo elektrifikovaných (43 %), hustota 48 km/tisíc m² (priemerná hustota na Ukrajine je 36 km/ tisíc m²). Z celkového počtu tratí: široký rozchod (1524 mm) – 256.6 km a úzky rozchod (750 mm) – 87.9 km. Do roku 2000, železničná doprava prepravila 3.9 milióna ton nákladu a 9.3 milióna pasažierov. V roku 2009, počet pasažierov bol 8.0 milióna (zníženie 0.86-krát), preprava 1.5 mil. ton (zníženie 0.38-krát).

Hlavné železničné uzly v regióne sú Užhorod, Mukachevo, Chop, Baťovo, Berehovo, Koroleve. Charakter staníc v Užhorode, Mukachevo, Batiovo, Chop je členený: automatizované stanice; Užhorod, Mukachevo, Baťovo, Berehovo – nákladná stanica.

Najintenzívnejší pohyb vlakov v regióne je na dvojkolajovej elektrizovanej železničnej trati Chop-Lvov, ktorá je napojená na medzinárodný dopravný koridor Crete №5. Je tu tiež jednokoľajová elektrizovaná železničná trať Chop – Užhorod – Sambir – Lvov. V súčasnosti, je hlavná železničná doprava schopná poskytnúť všetok potrebný nákladný priestor, ktorý sa plánuje v blízkej budúcnosti.

Iné železničné trate nie sú elektrizované, sú jednokoľajové, s rozchodom:

- a) 1520 mm a 1435 mm (kompatibilná) – Chop-Halmeu, Baťovo – Solovkaya – Maďarsko, Záho-ny-Chop;
- b) 750 mm – Berehovo – Pryborzhavskij, Vynogradovo – Khmilnyk, Irshava – Ilnitsa.

Z dôvodu nedostatku dopravy od roku 1998 je v lokalite Vinogradov – Khmilnyk – Irshava je doprava len na účel cestovanie z a do práce. Jeden z najakútnejších problémov, ktorý bráni rozvoju železníc je fyzické a zastarané zariadenie, vrátane valcovania, pomalé technické zotavenie. Čo zhoršuje bezpečnostné podmienky a tak je nevyhnutná priorita opraviť toto zariadenie.

Prechodové tranzitné toky tovaru a cestujúcich kladú vysoké nároky na kvalitu cestovania a ich bezpečnosť, bezpečnosť nákladu a zvýšenie obratnosti. V súlade so zvyšujúcimi sa požiadavkami na železničnú dopravnú infraštruktúru, by mal byť zavedený lepší manažment dopravy a nové technológie, ktoré vyžadujú významnú investíciu, organizačnú reštrukturalizáciu a modernizáciu.

3.1.2. CESTNÁ DOPRAVA

Cestná doprava je v Zakarpatskom regióne podstatnejšia ako v iných častiach Ukrajiny a dopĺňa železničnú sieť. Dĺžka siete verejných ciest v Zakarpatskom regióne v roku 2008 bola 3,347.8 km, z toho cesty národného významu 636.0 km (19 % dĺžky) a lokálneho významu 2,711.8 km (81 %).

Hustota národných ciest bola 26.0 km/tisíc metrov štvorcových, priemerná hustota ciest na celej Ukrajine je 26.8 km/tisíc metrov štvorcových.

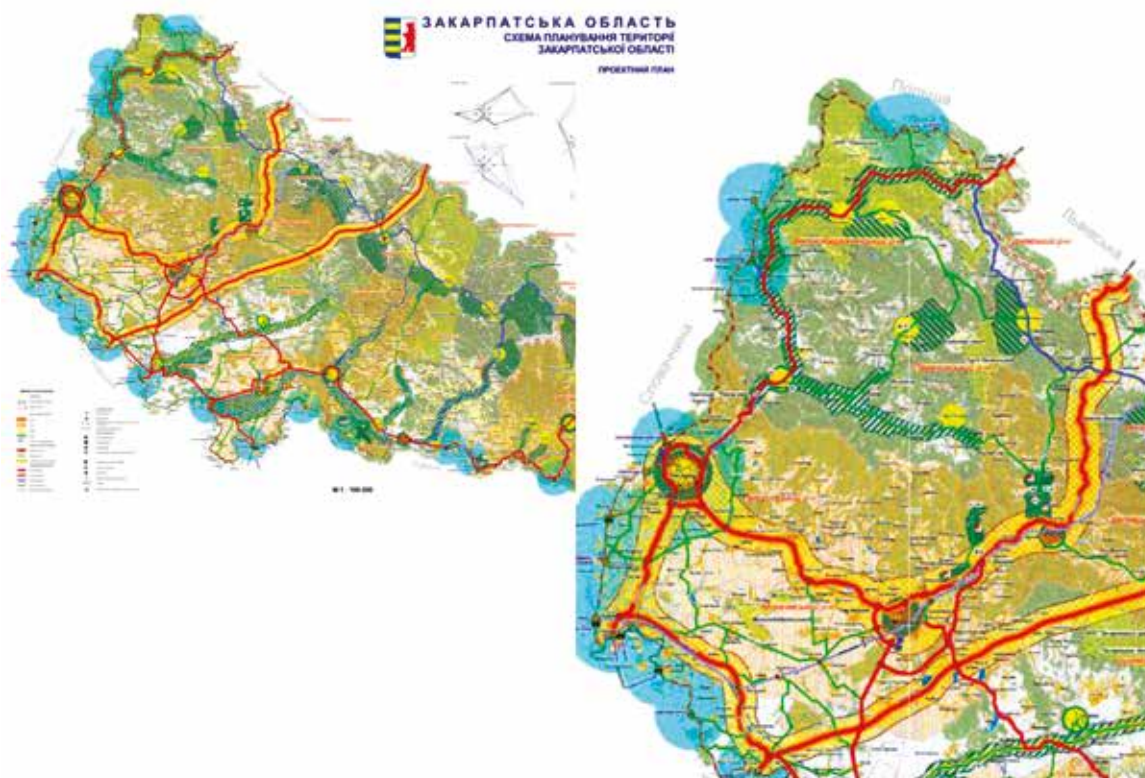
Dĺžka spevnených ciest bola 3337.9 kilometrov (99.7 %) zo všetkých dostupných ciest. Cesty II. triedy tvorili len 340.0 km, zvyšok cesty III. až V. triedy. Hustota spevnených ciest bola 261.4 km/1000 m², priemerná hustota týchto ciest na Ukrajine je 274.0 km/1000 m².

Všetky okresy okrem Berehovo, Vynohradiv, Mukachevo, Užhorod a Khust sú pod ukrajinským priemerom v hustote ciest (274km/1000 m²); takže väčšina ciest je v okresoch Mukachevo a Užhorod.

Základom cestnej siete sú cesty – medzinárodné, národne a regionálne. V oblasti medzinárodných ciest, ktoré sa napájajú na medzinárodné Európske cesty: M-06 – Kyiv – Chop s E-471 a E-573, M-23 – Berehovo – Vynohradiv – B. Kopanya s E-58, P-54 Mukachevo – Berehovo – PPC „Luzhanka“ s E-81, M-08 obchvat cez Užhorod – kontrolný bod „Užhorod“ s E-50; cesta M-06 je súčasťou medzinárodného cestného koridoru Crete №5. Regionálna diaľnica R-53 – kontrolný bod – „Maly Bereznyj“ – Maly Bereznyj, R-54 – Mukachevo – Berehovo, PPC „Djakovo“ zabezpečuje regionálnu dopravu.

Cesty štátneho a lokálneho významu poskytujú spojenie so zahraničím, hlavnými priemyselnými regiónmi a ich centrami na centrálnej, severnej a západnej Ukrajine (Kyjev, Lvov, Ivano-Frankivsk).

Обр. 21: СІТЬ ЦЕСТНЕЇ ІНФРАСТРУКТУРЫ В ПРИГРАНИЧНОМ УЗЕМІ ЗАКАРПАТСЬКЕЇ ОБЛАСТІ



Väčšina autobusových staníc potrebuje rekonštrukciu, zlepšenie cestnej siete a inštaláciu moderného technického zariadenia. Pre ďalší rozvoj cestnej dopravy, ktorá je potrebná pre populá-

ciu a ktorá má zabezpečiť služby prepravy tovaru a osôb, je potrebných viac opatrení, menovite: rekonštrukcia a zlepšenie niektorých autobusových staníc, zavedenie nového systému autobusovej dopravy, zdieľaný taxík, modernizácia vozového parku, rozšíriť geografiu dopravy na pravidelných charterových letoch.

3.1.3. INÉ DRUHY DOPRAVY

Verejná osobná autobusová doprava je poskytovaná buď ako verejná služba alebo súkromným ATP autobusom. Nie je tu žiadna mestská električková doprava. Užhorod je jediné regionálne centrum, kde nejazdia ani električky ani trolejbusy.

Letecké spojenie z ZOKP „Užhorod Medzinárodné Letisko“ sa nachádza v západnom regionálnom centre Užhorod v blízkosti hranice so Slovenskom. ZOKP „Užhorod Medzinárodné Letisko“ je klasifikované ako horské letisko, ktoré prijíma lietadlo v jednoduchých aj nepriaznivých poveternostných podmienkach.

Letisko má spevnenú letovú dráhu v dĺžke 2038 m, toto pásmo nie je dostatočná pre príjem všetkých typov lietadiel; kapacita terminálu je 100 pasažierov za hodinu.

Obr.: UŽHOROD MEDZINÁRODNÉ LETISKO



Riečna doprava nie je k dispozícii.

Strategický plán v regióne a v Užhorode umožňuje dokončenie západného obchvatu v Užhorode, vrátane prechodu cez štátnu hranicu. Ďalším problematickým bodom je prevádzka letiska, čo je spôsobené jeho polohou blízko pri hraničnom prechode, respektíve, kvôli špecifickému terénu, lietadlá vzlietajú a pristávajú tesne nad územím Slovenskej republiky.

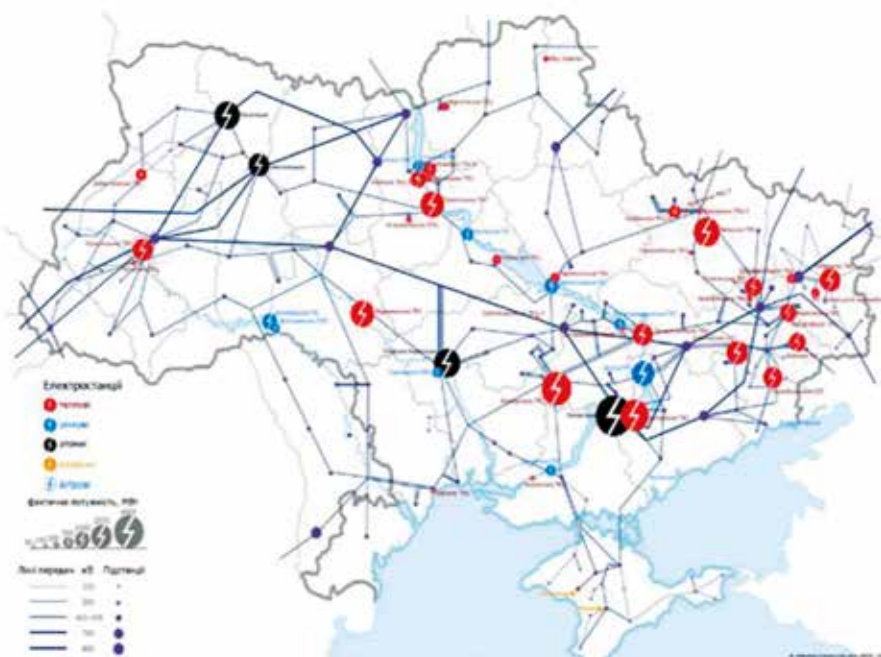
Hlavné problémy, ktorým dnes čelíme, vedú k nedostatočnému efektívnemu využívaniu geopolitickej polohy Zakarpatskej oblasti a sú charakteristické prepravné trasy pre tranzit cez jej územie. S cieľom uspokojiť potreby obyvateľstva a regionálneho hospodárstva v osobnej a nákladnej doprave v budúcnosti je potrebné zabezpečiť efektívne využívanie jeho tranzitného potenciálu integrácie dopravného sektora do európskeho dopravného a komunikačného systému.

Jedným z najnaliehavejších problémov pre všetky spôsoby dopravy je vysoká úroveň odpisovania majetku, železničných koľajových vozidiel, zachovanie súčasných rozdielov, nedostatočné investície investované do technologickej modernizácie a rozvoja. Nedostatočné financovanie cestnej dopravy, čo vedie k zníženiu objemu prác na stavbe, rekonštrukcii a opravách ciest.

3.2. V OBLASTI TECHNICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Elektrina v Zakarpatskom regióne je vyrábaná v elektrárňach nachádzajúcich sa v blízkosti (5 HPS celkový inštalovaný výkon 32.93 MW – Tereble-Rikska (27 MW) Onokivska (2.6 MW), Užhorod (1.9 MW) Bilynska (0.63 MW) a Krasna HPP (0.8 MW). Hlavným zdrojom v oblasti elektrickej infraštruktúry je Burshtyn TPP (inštalovaný výkon 2300MVt). Vodná elektráreň v roku 2009 dosiahla 126.7 GWh za hodinu, z toho najmenej 29.9 GWh v roku 2008 a v roku 2010 26.8 GWh, čo predstavuje približne 7 % potreby regiónu.

Obr. 22: Sieť ukrajinských elektrární



Oblasť elektrickej siete je napojená na elektrickú sieť Lvov, Ivano-Frankivsk a tiež elektrickej siete Maďarska, Slovenska a Rumunska. V regióne je tiež prenosná linka „Západná-Albertisa (Maďarsko)“ (95 km). Prenosné vedenie vytvorené Slovenskom v objeme 400kV „Mukachevo – Veľké Kapušany“ (39 km). Maďarsko vytvorilo vedenie v objeme 400 kV „Mukachevo – Shayosehed“ (26 km) a dve prenosné linky v objeme 220 kV „Mukachevo – Tisalok“ and „Mukachevo – Kisvarda“ (24 km). Rumunsko vytvorilo vedenie v objeme 400 kV „Mukachevo – Roshior“ (76 km). Celková dĺžka – 530.5 km, vrátane napätia: 750 kV – 95.0 km; 400 kV – 237.5 km; 220 kV – 198.0 km.

Na základe výpočtov a lokálnych podmienok odporúčame tieto kľúčové body pre rozvoj energetického priemyslu:

Aby špecializovaná inštitúcia, Ministerstvo Palív a Energetiky na Ukrajine, rozvinulo slubnú schému rozvodovej elektrickej energie v objeme 220 kV a viac so západným energetickým systémom (vrátane Zakarpatského regiónu), aby výsledok organizačných a technických opatrení na zosúladenie grafického systému zataženia energie znížil nedostatok elektrickej energie v regióne. Mal by byť zavedený stabilizovaný a jednotný manažment riadenia energetického systému na Ukrajine. Vzhľadom aj na skutočnosť, že veľa zariadení vodných elektrární je opotrebovaných, je potrebná ich modernizácia.

ОБР. 23: СІЕЇ ПЛЫНОВОДОВ А РОПОВОДОВ



Celková dĺžka plynovodov prechádzajúca regiónom je okolo 1 177.0 km. V regióne sú 4 posilňovacie stanice kompresorov „Holyatyn“ „Rossosh“ „Hust“ a „Užhorod“, ktoré zabezpečujú plynulý chod.

V oblasti s prístupom na územnú hranicu so Slovenskom, Maďarskom, Rumunskom plynovody a ropovody prepravujú plyn do 12 Európskych krajín v prevádzkovom tlaku viac ako 2.5 MPa do 7.5 MPa, vrátane: „Urengoy-Užhorod-Pomary“ Ø 1400 mm (7.5 MPa); „Progress“ Ø 1400 mm (7.5 MPa); „Bratstvo“ (Dolina-Užhorod a štátna hranica) Ø 800 mm (2.5 MPa); „Bratstvo“ (Dolina-Užhorod štátna hranica II) Ø 1400 mm (5.5 MPa); „Union“ Ø 1400 mm (7.5 MPa).



3.3. V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A OCHRANA PRÍRODY

3.3.1. OCHRANA PRÍRODY

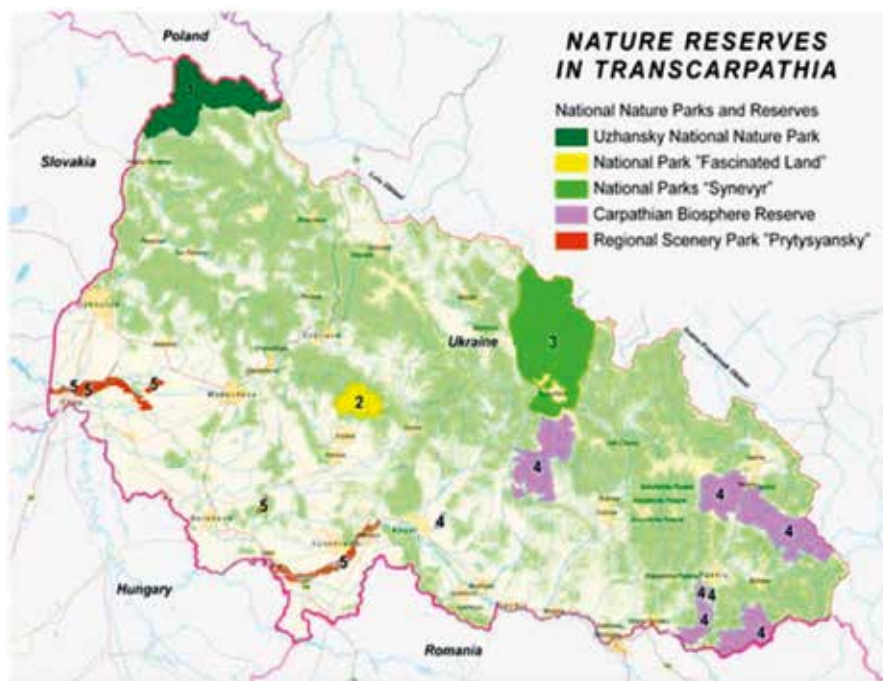
Uzhansky národný park sa nachádza vo Veľkobereznianskom regióne na rozlohe 39 159,3 ha, vrátane udeleného práva na trvalé užívanie 14 904,6 ha. V roku 1999 sa park pripojil k Medzinárodnej biosférickej rezervácii „Východné Karpaty“ a od roku 2009 je tiež členom federácie Euro-park.

Regionálny krajinný park „Prytysianskyi“ - vznikol v roku 2010, zaberá územia v Užhorodskom regióne (4559,47 ha), Berehiv (300,3 ha), Vynohradiv (4839,28 ha) a Mukachevo (631,61 ha). Celková rozloha parku je 10 330,66 ha. Najcharakteristickejšími príkladmi bohatej a rozmanitej flóry parku sú lužné lesy na terasách rieky Borzhava a v nivovej oblasti rieky Tizsa. Park sa spája s viacerými chránenými prírodnými oblasťami v Maďarsku a na Slovensku a spolu s nimi vytvára jedinečný prírodný komplex mokradí s mnohými vzácnymi a ohrozenými druhmi flóry a fauny. Vzhľadom na spojenecké rezervácie v Maďarsku a Slovenska je veľmi dôležitý v rámci medzinárodnej spolupráce tejto cezhraničnej rezervácie. Malebné krajina v nížinách, najmä rieky, jazerá a rybníky sú obľúbenými turistickými atrakciami, ktoré robia z parku obľúbený vodný a ekoturistický cieľ.

Medzi dôležité výzvy v ochrane prírody v prihraničnom území patrí zriadenie resp. zrealizovanie nasledovných aktivít:

- v Užhorode vytvorenie záhradnej rezervácie miestneho významu na rieke Uh a príprava návrhov na zriadenie sezónnej ornitologickej rezervy miestneho významu;
- v regióne Veľkoberezniansky vytvorenie lesných rezervácií „Solyanskyi“ a „Obuch“ o celkovej ploche 37 ha, vytvorenie botanickej rezervácie „Borsuchyy“ na ploche 1,0 ha a vytvorenie hydrologických prírodných pamiatok „Scherbanka“ oblasť 1.5 ha;
- v Perečínskom regióne príprava návrhov na vytvorenie chránených území miestneho významu.

Obr. 25: MAPA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ V ZAKARPATSKEJ OBLASTI



3.3.2. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Hlavným problémom v oblasti životného prostredia je ochrana pred povodňami, znečistenie povrchových vôd, najmä v oblasti povodia Uhu; znečistenie ovzdušia. Oblasti s vysokým rizikom záplav sú oblasť Storozhnytsya, v okrese Užhorod, vrátane oblasti výstupného kanálu rieky Uh na Slovensku. Je potrebná synchronizácia územnoplánovacej dokumentácie týkajúcej sa opatrení, aby sa zabránilo zaplavovaniu oblasti, opatrenia na ochranu prírody.

Obr. 26: ZÁPLAVOVÉ ÚZEMIA V PRIHRANIČNOM ÚZEMÍ ZAKARPATSKEJ OBLASTI



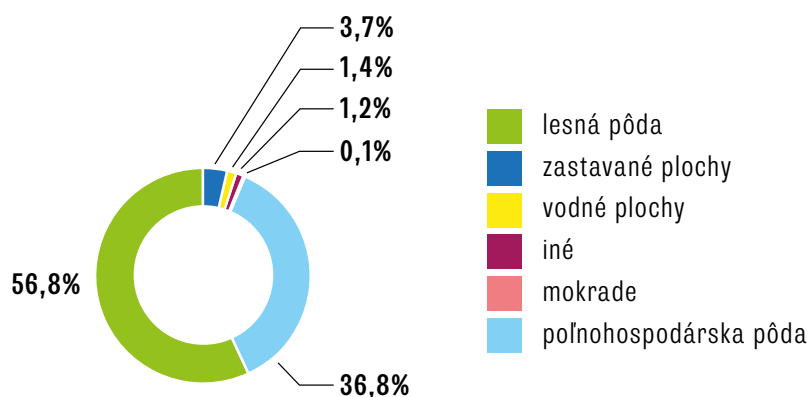
3.4.V OBLASTI POĽNOHOSPODÁRSTVA

Územie regiónu má rozlohu 1 275,3 tisíc ha, čo predstavuje 2,1 % ukrajinského územia. Celková rozloha regiónu tvorí poľnohospodárska pôda 35,4 %, lesy 56,8 %, zastavané oblasti 3,8 %, vodná plocha 1,4 % a ostatné 1,3 %.

Tab. 6: Štruktúra pôdneho fondu

Poľnohospodárska pôda, ha							
	Celkom	Orná pôda	Záhrady	Vinice	Ostatné trvalé rastliny	Trávne oblasti	Pastviny
ha	450993,864	200211,323	20639,909	6062,112	574,616	94268,605	129237,301
%	35,37	15,70	1,62	0,48	0,05	7,39	10,13
Nepoľnohospodárska pôda, ha							
	Celkom	Lesná plocha	Vodná plocha	Zastavané oblasti	Iné plochy		
ha	805878,8	723657,0	18246,9	48060,1	15914,8		
%	63,20	56,75	1,43	3,77	1,25		

GRAF



Tab. 7: Existujúca štruktúra oblasti pozemkových zdrojov

	Velkoberezniansky rajón, ha	Perečinský rajón, ha	Užhorodský rajón, ha
Orná pôda	4877,0	5311,0	29521,3
Záhrady	107,8	122,9	2088,1
Vinice	–	–	974,1
Iné trvalé pôdy	–	26,9	46,2
Trávnaté oblasti a pasienky	13307,8	10425,9	16889,6
Celkom	18292,6	15886,7	49519,3
Lesy	57789,6	44482,9	25017,4
Zastavané oblasti	2117,6	1531,8	7133,5

Iná pôda	1897,3	383,3	652,3
Vody	708,8	428,8	1599,0
Celkom, ha	80992,0	63127,0	86976,0

Z celkovej plochy územia Zakarpatskej oblasti, Veľkoberezniansky rajón tvorí 6.35 %, Perečinský rajón 4.95 % a Užhorodský rajón 6.82 %.

Najväčšia časť poľnohospodárskej pôdy Užhorodskom rajóne s podielom 56.9 %, tvorí orná pôda 33.9 %, trvalé trávne porasty 19,42 %, záhrady 2,40 % a vinice 1,12 %. V posledných rokoch, v okrese Užhorod bola založená asociácia farmárov, ktorý sú odhodlaní vysadzovať záhrady (najmä ovocie a orechy).

Vo Veľkobereznianskom rajóne je proporcia poľnohospodárskej pôdy 22.59 % z celkovej rozlohy a v Perečinskom rajóne – 25.17 %. Najväčším bohatstvom regiónu sú lesy, ktoré predstavujú 56.8 % z celkovej rozlohy regiónu a majú rozlohou 723,7 tisíc hektárov. Všetky lesné oblasti sú v štátnom vlastníctve a rozdelené medzi pravidelných užívateľov týchto oblastí. Lesný celok je tvorený veľmi produktívnymi plantážami, kde dominujú druhy ako buk, smrek, jedľa, dub a ďalšie cenné druhy. Z celkovej plochy, v Perečinskom rajóne tvoria lesy 70.47 %, a Užhorodskom rajóne 28.76 %.

Dostupné prírodné, historické, kultúrne a rekreačné možnosti podporujú vidiecky alebo zelený cestovný ruch, agrikultúru a lesníctvo. Stabilizácia v oblasti agrikultúry sa môže uskutočniť prostredníctvom rozvoja vinohradníctva, záhradníctva a pestovania liečivých rastlín.

3.5. V OBLASTI CESTOVNÉHO RUCHU

Podľa štruktúry členenia rekreačných oblastí, časť regiónu je súčasťou Zakarpatského regionálneho rekreačného systému, kde je definovaný funkčný profilový systém, ktorý zahŕňa aktivity ako horské športy, turistika, rekreácia, kúpele a poľovníctvo. Vzhľadom na existujúci potenciál medzinárodného významu v tejto oblasti môžu byť podporené oblasti cestovného ruchu ako vidiecky, vzdelávací, športový, turistický, jazdecký, cyklistika a environmentálny alebo ich kombinácia. Vo všeobecnosti, koncept ekoturistiky je v regióne založený na poznávaní prírodného ekosystému, geologických a geomorfologických pamiatok, historických a kultúrnych pamiatok.

Dôležitou oblasťou hospodárskeho rozvoja Zakarpatského regiónu je rozvoj cestovného ruchu. Región má výrazný potenciál pre rozvoj turizmu vzhľadom na jeho zdroje: historickú, kultúrnu, prírodnú a rekreačnú infraštruktúru. Dôležitým faktorom pre rozvoj tohto potenciálu je zlepšenie podmienok pobytu v turistických centrách – Užhorod, Mukachevo, Berehovo, Rahove a iné.

Neustále rastie počet turistov využívajúcich tieto služby. V roku 2004 navštívilo región 52.6 tisíc turistov a v roku 2008 až 77 000 turistov. Vzhľadom na ekonomickú krízu, v roku 2009 počet turistov mierne klesol na 56 300. Dôležitým trendom je podpora cezhraničného cestovného ruchu.

Rekreačné a turistické komplexy cestovného ruchu si vyžadujú značnú investíciu, najmä v oblasti infraštruktúry cestovného ruchu a celkového materiálneho vybavenia. Zakarpatsko prezentovalo veľké množstvo projektov a z toho najdôležitejšie sú:

- Výstavba turistického komplexu a lyžiarskych vlekov (P. Verkhovina Bystra (trať Klyva) Velykoberznyiyskyy oblasť);
- Výstavba rekreácie a lyžiarskych vlekov“ (Berezovo Khust);
- Turisticko-športový areál „Stoy“ (Svalyava);
- Lyžiarske stredisko Apetska v horskom údolí (Dubove, Tyachiv);
- Rozvoj objektov turistickej infraštruktúry v chránenej krajinskej oblasti „Synevirske jazero“ (Synevyrska Polyana, Synevyr, Nehrovo, Kolochava);
- Obnova historických pamiatok z 15-teho storočia – hrad Chynadiyivskoho „St. Miklos“ a na jeho základe vytvorenie turistického a rekreačného centra (Chynadiyovo, Mukachevo);

V oblasti cykloturistiky

1. Velyka Dobron – Malaya Dobron – Tysaahtelek – Mali Heyivtsi – Velyki Heyivtsi – Chaslivtsi – Korytnyany – Kinchesh – Užhorod (trasa – 28 km. čas jazdy: 4 – 6 hodín)

Stojí za návštevu: Velykodobronskyy zoologická rezervácia, múzeum, reformovaný kostol, štúdio-vá keramika (Velyka Dobron), pomník tých, ktorí zomreli počas svetových vojen, baliaci závod červenej papriky (Mala Dobron), Latoritsa (Tysaahtelek), rezervácia s možnosťou rybolovu (Velki Heyivtsi) prírodná pamiatka – 500 rokov starý dub, rímsko-katolícky kostol (Chaslivtsi), Zakarpatský a Užhorodský hrad a múzeum.

2. Užhorod – Storozhnica – Tarnivtsi – Shyshlivtsi – Haloch – Palad-Komarivtsi – Malé Slemence (trasa – 18 km. čas jazdy- 3 -5 hodín)

Stojí za návštevu: katedrála svätého kríža (Užhorod), St. Cyril and Methodius (Storozhnica), reformovaný kostol (Tarnivtsi), katolícky kostol (Shyshlivtsi), reformovaný kostol (Haloch), reformovaný kostol (St. Palladium-Komarivtsi) „székely brány“ (Malé Slemence). Na Ukrajinskej hranici medzi dedinami Malé Slemence (Ukrajina) a Velké Slemence (Slovensko) môžete vidieť zaujímavú stavbu „székely brány“. Brány sú v polovici prerezané na oboch stranách hranice, čo nám stále pripomína, že pred vojnou bola obec jedna. Pre veľké úsilie od roku 2005, prechod je čiastočne obnovený čím je čiastočne obnovená aj historická spravodlivosť, ktorá dovoľuje občanom sa navzájom navštevovať.

3. Truskavets – Skhidnytsya – Losynets – Velyki Bereznyj – Turyi Remety – Lipovec – hora Polonyna Runa – Lumshory – Perechyn – Nevytske – Užhorod

Táto trasa je veľmi zaujímavá z dvoch hľadísk – spoznávanie Zakarpatského regiónu ale aj cyklistiky ako takej. Na tejto trase je niekoľko prechodov: jeden veľký výstup na horu Rune a technicky ťažký zjazd. Počas cesty je možné vidieť drevené kostoly, typické krásy Karpatských a Zakarpatských zámkov. No najviac fascinujúca je cesta v prírode Karpát. Trasa začína v Truskavets – kúpeľné mesto, ktoré má vlakovú stanicu v lokalite hlavného dopravného ťahu z mesta. Rezort sa pýši minerálnou vodou „NAFTA“, kúpele na začiatku mesta Skhidnytsya, v dedinke Losynets drevený kostol, ktorý je charakteristický pre zakarpatský región – kostol Sv. Dmitryho z XIX. storočia a zvonice z XVIII. Storočia.

4. NÁVRHY A ODPORÚČANIA NA ZLEPŠENIE STAVU PLÁNOVANIA PRIHRANIČNÉHO ÚZEMIA SK/UA

4.1. NÁVRHY A ODPORÚČANIA V OBLASTI TECHNICKEJ A DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Prihraničné územie SK

Podporovať rozvoj širších nadregionálnych väzieb vo vzťahu k Ukrajine najmä:

- Riešiť **dopravné väzby multimodálneho koridoru č. Va** a zosúladiť napojenie cestných a železničných koridorov na regionálnu sieť. Prepojenie na Lvov (V. koridor) bude mať rozhodujúci význam pre využitie potenciálu tohto cestného ťahu a to najmä diaľnicou D1 (Košice – Záhор – Sorožnica), ktorý preberie funkciu diaľkovej medzinárodnej cestnej dopravy (osobnej a TIR) a cestné ťahy I. triedy (cez Ublu a Vyšné Nemecké) pre rozvoj turizmu a obchodných aktivít Ukrajiny a SR.
- **Osobitne riešiť** priestorové podmienky, ale najmä **polohu navrhovaného hraničného priechodu na diaľnici D1** vzhľadom na námietky Ukrajinskej strany k súčasne dohodnutému prechodu „Záhор“ neakceptujúce podmienky rozvoja mesta Užhorod a dohodnúť podmienky ostatných navrhovaných hraničných prechodov.
- Riešiť dopravnú obslužnosť prihraničných regiónov **dobudovaním siete ciest II. a III. triedy s infraštruktúrou hraničných priechodov**, znížiť environmentálnu záťaž existujúcich hraničných priechodov zlepšením dopravných a vybavenostných podmienok.
- Uplatňovať **opatrenia na zlepšovanie atraktivity cykloturistiky** v SR pre našich a zahraničných turistov, zriadenie prechodov pre peších a cyklistov prispeje cezhraničnému rozvoju s využitím prírodného a kultúrno-historického potenciálu tohto územia.
- Riešiť efektívne **využitie dopravných kapacít železničnej a kombinovanej dopravy** v priestore Maťovce, Dobrá, Čierna nad Tisou, Čop, aj s využitím prepravných potrieb zo severovýchodu MR a riešiť modernizáciu ŠRT železničnej trate Maťovce – Haniska pri Košiciach.

Prihraničné územie UA

- Zakarpatský región by mal efektívne využívať svoju výhodnú dopravnú a geografickú polohu na križovatke existujúcich a vznikajúcich medzinárodných železničných a cestných trás, najmä „Európa-Ázia“ a „Kréta №5“. Výstavba a rozvoj regionálnej siete medzinárodných **dopravných koridorov** ako súčasť systému transeurópskych koridorov a infraštruktúry je dôležitým faktorom, ktorý prispeje k ďalšiemu rozvoju Zakarpatskej oblasti.
- Integrovat **železničnú sieť** do medzinárodného dopravného systému, železnice nespĺňajú potrebné súčasné európske štandardy, preto je potrebná ich modernizácia.
- Rekonštrukcie a výstavby **hraničných priechodov**, hraničných priechodov a ich zosúladenie s európskymi štandardmi pre dopravnú infraštruktúru s využívaním inovatívnych technológií.

4.2. NÁVRHY A ODPORÚČANIA V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A OCHRANA PRÍRODY

- **Protipovodňové opatrenia a kvalita povrchových vôd** v zmysle Dohody medzi vládou SR a vládou Ukrajiny o vodohospodárskych otázkach na hraničných vodách. Ochrana pred povodňami je potrebné koordinovane riešiť na obidvoch stranách konkrétnymi opatreniami v povodí všetkých hraničných tokov. Bez kombinácie zvyšovania prietokovej kapacity a hrádzi s výstavbou retenčných priestorov (poldrov, nádrží) sa požadovaný stupeň ochrany nedosiahne. Presadzovaním záujmov SR na základe Dohody bola na hraničných vodách zriadená slovensko-ukrajinská komisia pre hraničné vody. Jednou z jej činností je aj spolupráca v oblasti ochrany čistoty vôd, vykonávajú sa spoločné odbery vody z hraničných tokov.
- **Dobudovanie vodovodov a kanalizácií** v obciach s potenciálom rozvoja cestovného ruchu. Napojenosť obcí na verejný vodovod je veľmi nízka. Počet obcí s nevybudovanou kanalizáciou kopíruje nepriaznivý stav obcí bez vodovodu. Bez vybudovanej infraštruktúry v obciach s potenciálom na rozvoj cestovného ruchu viazaným na prírodný a kultúrnohistorický potenciál prihraničného územia, nebude možné rozvíjať cestovný ruch a aj malé a stredné podnikanie bude problémové z dôvodu, že zámery s prípadnými navrhovanými činnosťami neprejdú environmentálnym posudzovaním na životné prostredie v územiach bez vybudovanej infraštruktúry.
- V oblasti **ochrany prírody** je potrebné vytvoriť podmienky pre vznik ďalších bilaterálnych cezhraničných chránených území. V kontakte so spoločnou slovensko-ukrajinskou štátnou hranicou je vyhlásená Medzinárodná biosférická rezervácia Východné Karpaty (1993). Sú vytvorené možnosti pre vzájomné plošné prepojenia a vzájomnú spoluprácu ďalšieho cezhraničného územia ochrany prírody – existujúcej Chránenej krajinej oblasti Latorica/Ramsarskej lokality Alúvium Tiszy a Pritisianskeho regionálneho krajinného parku

4.3. NÁVRHY A ODPORÚČANIA V OBLASTI POĽNOHOSPODÁRSTVA A LESNÉHO HOSPODÁRSTVA

- Opätovné naštartovanie dynamiky rozvoja prihraničného územia založené na **využívaní domácich prírodných zdrojov** najmä pre rozvoj lesného hospodárstva, poľnohospodárskej produkcie, osobitne vinárstva.
- **Diverzifikácia v poľnohospodárstve** by sa mala realizovať spôsobom odstránenia nevýhod trhovej škrupiny, t. j. zamerať sa na rozšírenie svojich výrobných činností (napr. cestovný ruch spojený s farmou), pridanou hodnotou ku konvenčným aktivitám, ale taktiež aj rozvojom nekonvenčných aktivít.

4.4. NÁVRHY A ODPORÚČANIA V OBLASTI CESTOVNÉHO RUCHU

- Napriek tomu, že ide o územie, ktoré má dobré predpoklady pre rozvoj vidieckej turistiky a agroturistiky vo väzbe na regionálne špecifické atraktivity (severná časť územia so zachovalou podhor-skou krajinou s ľudovou kultúrou a drevenými kostolíkmi, južná časť územia s typickým vinohradníctvom, folklórom a ľudovými zvyklosťami), výrazným limitom je, že ide o územie s ekonomicky upadajúcimi sídlami a nedostatočne vybudovanou infraštruktúrou a s nízkym záujmom o poskytovanie služieb vo vidieckom turizme. Preto veľkou výzvou je práve **podnietenie záujmu miestnych obyvateľov a poskytovanie služieb** vo vidieckom cestovnom ruchu. Vidiecky cestovný ruch sa môže prostredníctvom diferencovaného vývoja stať ďalším zdrojom príjmov, ako pre obyvateľstvo, tak pre región.
- **Dobudovanie infraštruktúry cestovného ruchu** jednak už v existujúcich rekreačných strediskách a vytváranie podmienok pre rozvoj vidieckeho cestovného ruchu dobudovaním technickej infraštruktúry v zastavaných sídlach.
- Finančná podpora malého a stredného podnikania zo strany štátu so zameraním sa na rozvoj vidieckeho cestovného ruchu v prihraničnom území.



Agentúra
na podporu
regionálneho
rozvoja Košice,
n. o.



KRI



TECHNICKÁ
UNIVERZITA
V KOŠICIACH



APP "ЗАКАРПАТТЯ"



HØGSKOLEN I OSLO
OG AKERSHUS



Sør-Varanger
kommune



KOŠICKÝ
SAMOSPRÁVNY
KRAJ

