

This project is implemented through
the **CENTRAL EUROPE** Programme
co-financed by the **ERDF**



Regionálna štúdia dostupnosti regiónu východného Slovenska

Košický samosprávny kraj
Prešovský samosprávny kraj

**Regionálna štúdia
dostupnosti regiónu
východného Slovenska**

Košický samosprávny kraj
Prešovský samosprávny kraj

N Á Z O V

Regionálna štúdia dostupnosti regiónu Východného Slovenska

Košický samosprávny kraj, Prešovský samosprávny kraj

V Y D A V A T E Ľ

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n. o.

A U T O R S K Ý T Í M

Mgr. Ján Dzurdženík

Mgr. Nataša Matulayová

Ing. Ladislav Olexa, PhD.

Ing. Štefan Škoda

Ing. Viera Štupáková

Ing. Zuzana Záborská

Ing. Jaroslav Tešliar, CSc.

G R A F I C K Á Ú P R A V A

Mgr. Svetozár Šomšák

INFORMÁCIA O PROGRAME STREDNÁ EURÓPA

STREDNÁ EURÓPA JE PROGRAMOM EURÓPSKEJ ÚNIE, KTORÝ PODPORUJE SPOLUPRÁCU V KRAJINÁCH STREDNEJ EURÓPY, ČÍM PRISPIEVA K ZLEPŠENIU INOVÁCIÍ, DOSTUPNOSTI (DOPRAVY A INFORMAČNO-KOMUNIKAČNÝCH TECHNOLOGIÍ), ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA A K ZVÝŠENIU KONKURENCIESCHOPNOSTI. OP STREDNÁ EURÓPA POSKYTUJE 231 MIL. EUR NA FINANCOVANIE PROJEKTOV REALIZOVANÝCH V PARTNERSTVE MEDZI NÁRODNÝMI, REGIONÁLNymi A LOKÁLNymi INŠTITÚCIAMI Z RAKÚSKA, ČESKEJ REPUBLIKY, NEMECKA, MAĎARSKA, TALIANSKA, POĽSKA, SLOVENSKEJ REPUBLIKY, SLOVINSKA A UKRAJINY. PROGRAM JE FINANČNE PODPorený z EURÓPSKEHO FONDU REGIONÁLNEHO ROZVOJA ERDF A REALIZUJE SA V PROGRAMOVOM OBDOBÍ 2007-2013. ZÁUJEMCOVIA O PROJEKTOVÉ PARTNERSTVÁ MÔŽU PREDKLADAŤ SVOJE PROJEKTOVÉ ŽIADOSTI V RÁMCI JEDNOTLIVÝCH VÝZIEV NA PREDKLADANIE PROJEKTOV.

Obsah

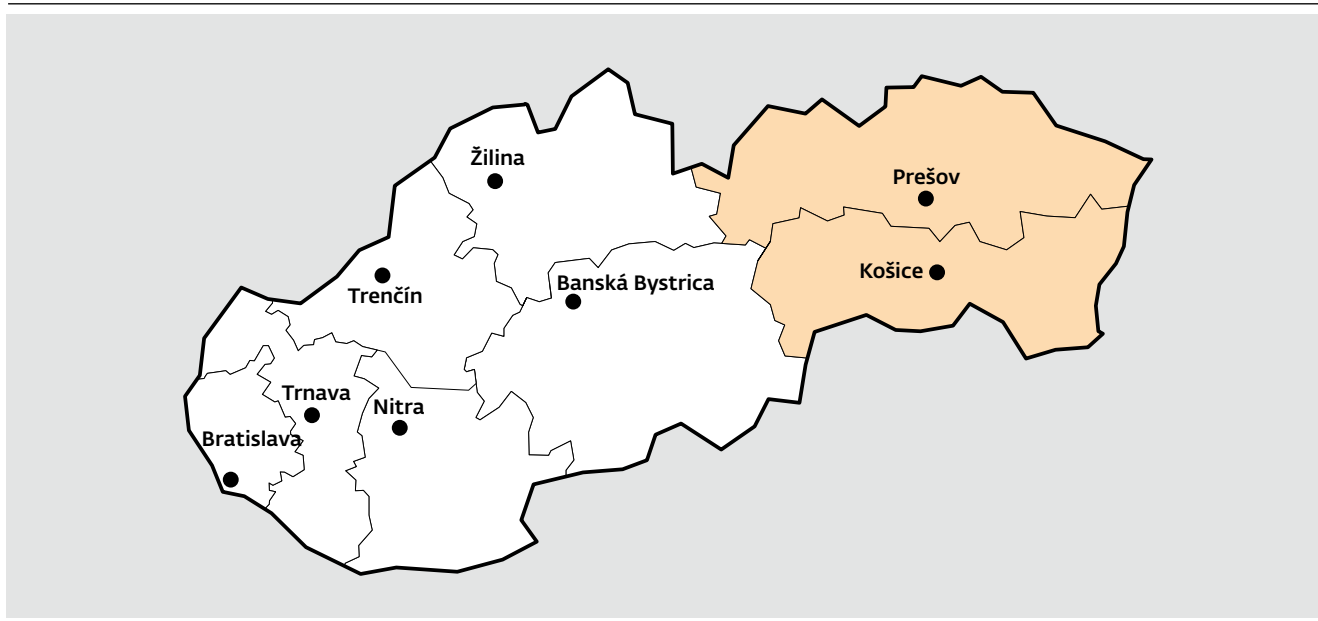
1.	Analýzy.....	4
1.1	Základná územno-správna charakteristika regiónu	4
1.2	Prírodné danosti a vlastností prihraničných oblastí.....	5
1.3	Kultúrno-historické dedičstvo	7
1.4	Dopravná infraštruktúra	8
2.	Syntéza	27
2.1	Zhodnotenie prírodných daností z pohľadu jeho využiteľnosti pre turizmus	27
2.2	Zhodnotenie dopravnej infraštruktúry	27
3.	Návrhy	30
3.1	Návrh na konkrétne riešenia cestnej siete	30
3.2	Návrh na konkrétne riešenia železničnej siete.....	32
3.3	Návrh na konkrétne riešenia siete cyklotrás.....	33
4.	Záver.....	34

1. Analýzy

1.1 Základná územno-správna charakteristika regiónu

Východoslovenský región zaberá približne tretinu (32%) rozlohy Slovenska, kde žije 29% obyvateľstva SR (1,6 milióna obyvateľov).

Hraničí na severe s Poľskom, na východe s Ukrajinou, na juhu s Maďarskom a na západe s Banskobystrickým krajom. Z administratívneho hľadiska regionálnej samosprávy Východoslovenský región pozostáva z dvoch veľkých územných celkov – Prešovský kraj a Košický kraj.



Košický samosprávny kraj	Prešovský samosprávny kraj
Rozloha – 6 753 km ² zaberá 14% územia SR	Rozloha – 8 998 km ² zaberá 18% územia SR
Počet okresov – 11 (Košice I, II, III, IV, Gelnica, Košice-okolie, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Spišská Nová Ves a Trebišov)	Počet okresov – 13 (Prešov, Bardejov, Humenné, Kežmarok, Levoča, Medzilaborce, Poprad, Sabinov, Snina, Stará Ľuboňa, Stropkov, Svidník a Vranov nad Topľou)
Počet obcí 440	Počet obcí 666
Počet obyvateľov 766 000	Počet obyvateľov 791 000
Najväčšie mesto Košice (236 000 obyvateľov)	Najväčšie mesto Prešov (92 700 obyvateľov)

Východoslovenský región tvorí päť historických regiónov: Spiš, Šariš, Gemer, Abov a Zemplín. Každý z nich je svojim spôsobom jedinečný, ešte dodnes si udržiavajú svoje vlastné tradície, zvyky, obyčaje a ľudovú slovesnosť.

1.2 Prírodné danosti a vlastností prihraničných oblastí

1.2.1 Geomorfológia, geológia a pedológia

Územie Východného Slovenska z geomorfologického hľadiska je členité a pestré, nachádzajú sa tu vysokohorské, horské a pahorkatinné a nížinné oblasti. Stretávajú sa tu Západné a Východné Karpaty ktorých deliaca čiara sa tiahne od Lupkovského priesmyku (od štátnej hranice PL – SK) juho-západne k pohoriu Čergov a cez severný okraj Slánskych vrchov východným smerom po úpätí Vihorlatských vrchoch. Reliéf terénu je značne členitý, hornatý a severná časť a aj západná časť východoslovenského regiónu je charakteristická sústavou vrchovín a vrchov popretkávaná kotlinami a dolinami. Na juhovýchode pohoria prudko klesajú do východoslovenskej nížiny, ktorá je severným výbežkom východopanónskej panvy. Výrazný karpatský chrbát na severe bol historicky deliacou hranicou medzi Poľskom a východným Slovenskom. Len niekoľko priesmykov cez karpatský chrbát uľahčovalo migráciu v severojužnom smere a v minulosti boli často využívané.

Horniny určujú aj geomorfologické vlastnosti územia. Východ Slovenska je pomerne pestrým územím. Medzi výrazné útvary patria napríklad:

- Tatry vyformované ľadovcovou činnosťou;
- krasové územia v rámci Slovenského krasu a Slovenského raja s turisticky atraktívnymi krasovými útvarmi, akými sú jaskyne, priepasti, planiny, závrty, škrapy, strmé krasové doliny a vodopády;
- sopečné pohoria Vihorlatu a Slánskych vrchov, hodnotné nie len z hľadiska ťažby stavebných materiálov, ale aj pre zaujímavé útvary vyhasnutých sopiek;
- rovinaté územia Východoslovenskej nížiny a Košickej kotliny;
- vysočinový a hornatinový reliéf Východných Karpát, Slovenského Rudohoria a ďalších pohorí.

Najvýznamnejšou geologickou formáciou v severnej časti Východného Slovenska je flyšové pásmo, ktorého príkrovy sú nasunuté na Karpatský chrbát a striedajú sa s vrstvami morských usadenín ílovitých bridlíc, ílovcov. Svojou zníženou priepustnosťou pre vodu zo zrážok spôsobuje zvýšený koncentrovaný povrchový odtok tejto vody. Tá svojou silou odnáša pôdu, ktorá sa ukladá nižšie po prúde tam, kde prúd vody stráca unášaciu silu. Tieto geologické podmienky vplyvajú na zníženú stabilitu svahov a to je príčinou relatívne častých zosuvov. V severozápadnej časti regiónu vystupujú kryštalické horniny (Vysoké Tatry) a južne od nich sa rozprestiera v rámci vnútorných západných Karpát Slovenské Rudohorie. To je charakteristické metamorfovanými klastickými sedimentmi a vulkanitmi (z tektonického pohľadu ide o príkrovové formácie vnútorných Karpát), výskytom rúd a aj nerudných surovín, ktoré boli človekom oddávna dobývané. Karbonátmi – vápencami a dolomitmi, ktoré výrazným spôsobom určujú morfológiu a vlastnosti podkladu najmä v oblasti Slovenského krasu a Slovenského Raja. Neovulkanity – najmä andezitmi Slánskych vrchov a pohoria Vihorlat. Hlbinnými granitoidnými magmatitmi – v rámci východu Slovenska sa vyskytujú len ostrovčekovito v oblasti Slovenského Rudohoria. Z hydrogeologického hľadiska je severná časť regiónu bohatá na minerálne pramene z ktorých niektoré sa využívajú v kúpeľníctve - Bardejovské kúpele, Ľubovnianske kúpele, Vyšné Ružbachy a niektoré ako minerálne stolové vody (Salvator, Baldovská, Cígellka a iné). V južnej časti regiónu je významným potenciálnym zdrojom obnoviteľnej energie geotermálna energia.

Z hľadiska geológie je predmetné územie možné charakterizovať:

- výskytom geotermálnych vôd najmä v oblasti Košickej kotliny a Levočských vrchov;
- slabšími zásobami podzemných vôd;
- existenciou starých banských štôlní veľkého rozsahu v oblastiach Slovenského Rudohoria; a menšieho rozsahu (ale značnej hodnoty) v Slánskych vrchoch;
- rozsiahlymi plochami náchylnými na svahové pohyby.

Pôdy vo východoslovenskom regióne sú majú veľmi pestré zastúpenie, lebo sa vyvinuli na materských horninách pôdotvornými procesmi a zdedili od materských hornín základné fyzikálne aj chemické vlastnosti. Ak materské horniny obsahujú íl v rôznych jeho formách, tak aj pôdy sú charakteristické výskytom ílovitých minerálov. Organická hmota z odumretého rastlinstva sa na povrchu pôdy rozkladá a významne tak ovplyvňuje jeho chemické aj fyzikálne vlastnosti. Pôdy na Východoslovenskej nížine sú tak charakteristické ílovito-hlinitými pôdami, lebo boli transportované z flyšovej oblasti. Taktiež pôdy kotlinách riek Poprad, Hornád, Torysa, Ondava tvoria prevažne sedimenty z mäkkých flyšových vrstiev a sprášových hĺn. Prevažne hlinité až ílovito - hlinité pôdy sa vyskytujú v Slánskych vrchoch a vo Vihorlate, v Slovenskom rudohorí sú to piesočnato-hlinité a hlinito-piesočnaté pôdy. Zvlášť Piesočnaté pôdy sa vyskytujú v južnej časti Východoslovenskej nížiny ako ostrovčeky medzi ílovitými pôdami. Veľkú plochu zaberajú hnedozeme v Košickej kotline.

1.2.2 Klimatické pomery

Vďaka geomorfologickým pomerom, do oblasti východného Slovenska zasahujú temer všetky klimatické oblasti definované v rámci Slovenskej republiky:

- **Teplá oblasť** – priemerne 50 a viac letných dní za rok (s denným maximom teploty nad 25°C). Oblasť sa člení na viacero okrskov, v závislosti od úhrnu zrážok a charakteristiky zimného obdobia. Do veľmi suchého okrsku, s miernou zimou patrí oblasť Medzibrodžia a Poondavia južne od Sečoviec. Do mierne suchého okrsku s chladnou zimou patrí Východoslovenská pahorkatina (Michalovce, Vranov n. T.), Zemplínske vrchy a Košická kotlina. Do mierne vlhkého okrsku s chladnou zimou sú zaradené severnejšie časti nív riek Topľa, Ondava, Cirocha, Torysa a podhoria Slanských vrchov a Vihorlatu.
- **Mierne teplá oblasť** – priemerne menej ako 50 letných dní za rok, júlový priemer teploty vzduchu je vyšší ako 16°C. Do mierne vlhkých okrskov sú zaradené oblasti Spiša (Hornádskej kotliny) v okolí Spišskej Novej Vsi, Levoče a Spišského Podhradia, a podhorské časti pohorí Zemplína, Šariša a Abova. Ako vlhké je charakterizované údolie Hnilca a Popradu a všetky pohoria Zemplína, Šariša a Abova. Medzi veľmi vlhké okrsky v rámci mierne teplej oblasti patria Východné Karpaty a severná časť pohoria Vihorlat.
- **Chladná oblasť** – júlový priemer teploty vzduchu je menší ako 16°C, veľa zrážok. Geograficky ide o temer celú oblasť Slovenského Rudohoria, Levočských vrchov, Podtatranskej kotliny, najvyššie polohy Slanských vrchov, Vihorlatu, Popričného a Východných Karpát. Najchladnejšia a najvlhšia klíma je vo vyšších polohách Tatier.

1.2.3 Rastlinstvo a živočíšstvo

Na území Východného Slovenska pôvodnú vegetáciu tvorili prevažne lesy a len miestami boli stepi. Pôvodná vegetácia sa úzko viazala na pôdne a geologické pomery a ako to bolo uvedené aj vyššie, vegetácia potvrdzovala pestrosť geologických podloží a pôdy. Postupne narastajúcim tlakom civilizácie vegetácia bola značne narušená, pôvodné rastlinné spoločenstvá boli odstránené alebo pozmenené. Vegetácia na Východnom Slovensku, najmä v horách a pahorkatinách, si zachovala značnú rôznorodosť a mnohé stanovišťa je možné ešte stále prehlásiť za pôvodu blízke. To je aj dôvodom, že sú tieto rastlinné spoločenstvá chránené (Karpatské bukové pralesy, Kokošovská dubina a iné). Z hľadiska súčasnej vegetácie je možné územie zjednodušene rozdeliť na prevažne lesnaté a prevažne poľnohospodárske. Medzi najlesnatejšie okresy patrí Gelnica, Svidník, Stropkov, Medzilaborce a Snina. Naopak okresy Michalovce a Trebišov majú lesnatosť menšiu ako 15%. Najzdravšie lesy sú vo východnej časti územia (Poloniny, Slanské Vrchy, celé flyšové pásmo). Relatívne poškodené lesy sú v Slovenskom Rudohorí, Levočských vrchoch a v Tatrách. Rôznorodosť rastlinných spoločenstiev charakterizuje nadmorská výška, v ktorej sa nachádza. Podľa tejto kategorizácie na území východného Slovenska sa nachádza rastlinstvo od dubín (najnižšie ležiace stanovišťa) cez bukové, smrekové, kosodrevinové až po alpínske spo-

ločenstvá. **Celkove vo východoslovenskom regióne si rast zachovalo viac ako 1 200 druhov vyšších rastlín, 342 druhov machorastov 210 druhov lišajníkov a 1 207 druhov húb.** Na plochách kde pôvodné alebo pôvodu blízke spoločenstvá boli odstránené a človek ich intenzívne využíva v poľnohospodárstve, alebo v intraviláne miest a obcí, sú rozšírené spoločenstvá burín a ruderálnej vegetácie.

Pestrosť zastúpenia živočíšnych druhov potvrdzuje pestrosť prírodných podmienok, kde sú podmienky pre život. Živočíšne druhy sa neviažu pevne na rastlinné spoločenstvá ale dá sa vo všeobecnosti konštatovať, že živočíchy predsa len sa zokupujú v spoločenstvách listnatého a ihličnatého lesa, na poliach, lúkach, vo vodných tokoch, pozdĺž vodných plôch a ich brehov. Bežne sa tu vyskytujú živočíšne druhy, ktoré inde v Európe už vyhynuli alebo sú na pokraji vyhynutia. Sú to živočíchy stojace na pyramíde potravinového reťazca: medveď hnedý, vlk dravý, rys ostrovid, mačka divá, vydra riečna a iné. Zubor hôrny bol úspešne reintrodukovaný späť do prírody v blízkosti poľských hraníc. Doteraz tu boli zistených viac ako 4 500 druhov bezstavovcov 300 druhov stavovcov - 22 druhov rýb, 15 druhov obojživelníkov 220 druhov vtákov a 60 druhov cicavcov.

1.2.4 Ochrana prírody a krajiny

Región Východného Slovenska je z hľadiska ochrany prírody najvzácnejším územím na Slovensku. Nachádza sa tu **Tatranský národný park (TANAP)**, ktorý je od roku 1993 biosférickou rezerváciou, **Pieninský národný park (PIENAP)**, ktorý je presahuje aj na územie Poľska (cezhraničný), **Národný park Poloniny**, **Národný park Slovenský raj** a **Národný park Slovenský kras**. Zaujímavosťou je, že temer všetky veľkoplošné chránené územia majú svoje pokračovanie za hranicou predmetného územia. Medzi typické cezhraničné národné parky patrí TANAP, PIENAP (smer do Poľska), Poloniny (Poľsko, Ukrajina) a Slovenský Kras (Maďarsko).

Širšie je príroda chránená sieťou chránených krajinných oblastí ako Východné Karpaty, Víhorlat, Latorica. NATURA. Sieť NATURA 2000 tvoria chránené vtáčie územia a sieť území európskeho významu. Okrem plošne rozsiahlych chránených území sa v kraji nachádza aj 310 maloplošných chránených území, národné prírodné rezervácie, prírodné rezervácie, národné prírodné pamiatky, prírodné pamiatky, chránené areály.

1.3 Kultúrno-historické dedičstvo

V zozname **svetového prírodného dedičstva** UNESCO sa nachádza **Národný park Slovenský kras**. Vzácnosťou pre ktoré bolo toto územie zaradené do svetového dedičstva sú unikátne krasové útvary, najmä 13 jaskýň a priepastí, rozšírené o Dobšinskú ľadovú jaskyňu. **Tatranský Národný park spolu aj s jeho poľskou časťou** patrí do siete biosférických rezervácií. V severovýchodnom cípe Východoslovenského regiónu leží **medzinárodná biosférická rezervácia Východné Karpaty a Poloniny**, ktorá bola vyhlásená práve kvôli bohatosti a pestrosti fauny a flóry.

Východoslovenský región svojou geografickou polohou na rozhraní Západných a Východných Karpát, v dotyku s Panónskou nížinou, je priestor multinárodnostne zmiešaný, kde viac ako 15 národností a etnických skupín nachádza svoj domov. Bohatosť takéhoto kultúrneho dedičstva Východného Slovenska netvorí len veľký počet zachovaných ľudových zvyklostí a folklóru, ale aj výsledky práce rúk – stavebné diela, ktoré sú zapísané do **svetového kultúrneho dedičstva** UNESCO. Je to **Spišský hrad spolu s ďalšími pamiatkami z jeho okolia a historické jadro mesta Bardejov a 28 drevených kostolíkov, ktoré sú roztrúsené pozdĺž hraníc s Poľskom a Ukrajinou.**

Krajinu Východného Slovenska možno z pohľadu tradičných spôsobov využívania krajiny zjednodušene opísať týmito tvrdeniami:

- ľudia sa v minulosti venovali najmä poľnohospodárstvu, s čím je spojené tradičné využívanie krajiny horských oblastí (mimo lesov) na pasenie a kosenie. S tým sú spojené aj v súčasnosti viditeľné vlastnosti krajiny;
- významnou črtou bolo v rámci Rudohoria a Slanských vrchov baníctvo. S tým súvisí značný výskyt technických pamiatok spojených s baníctvom;
- pre osídlenie v okolí riek boli charakteristické vodné mlyny, s ktorých sa však nezachovalo temer nič;
- značná časť krajiny teplejších oblastí sa využívala a doteraz sa využíva na produkciu vína, pričom v oblasti východného Slovenska sú vyčlenené tieto vinohradnícke rajóny: moldavský, sobranecký, kráľovskochľmecký a michalovský, pričom osobitné postavenie ma tokajská vinohradnícka oblasť.

1.4 Dopravná infraštruktúra

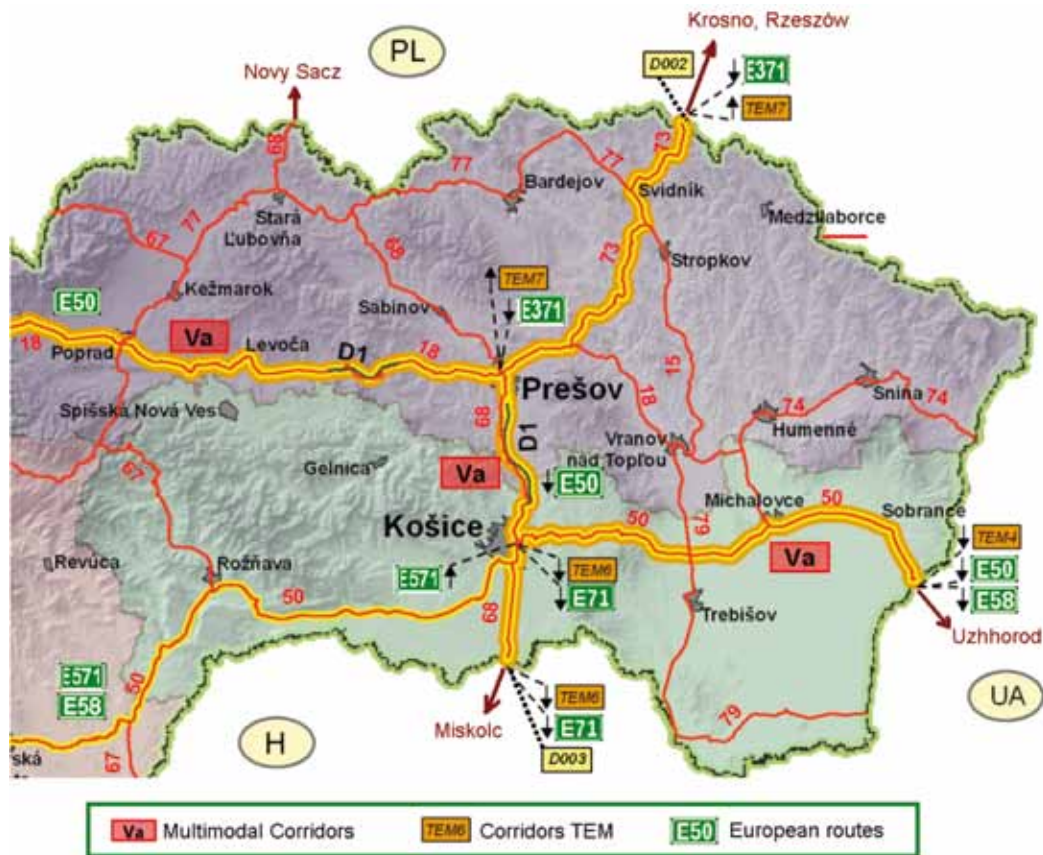
Východoslovenský región bol oddávna križovatkou severo-južného prepojenia v smere Balt – Čierne more a východno-západným prepojením Európy a s pokračovaním až do Ázie. Severo-južné prepojenie vo východoslovenskom regióne dominovalo po stáročia, až pokiaľ nové geopolitické usporiadanie štátov v strednej a juhovýchodnej Európe nevytvorilo nové štátne hranice východno-západným smerom (vznik ČSR). Novým geopolitickým usporiadaním začala výstavba dopravnej siete východo - západným smerom (železnica Bohumín – Košice, cestná sieť Bratislava – Žilina – Prešov - Košice) a severo južné prepojenie prestupom štátnych hraníc a aj zníženou kvalitou dopravnej infraštruktúry postupne upadalo.

Nové hospodárske, sociálne a politické prostredie, ktoré sa vytvorilo rozšírením Európskej únie o 10 štátov bývalého socialistického bloku od Baltu po Čierne more, zrušilo štátne hranice ako bariéru, otvorilo sa pohybu ľudí, tovaru a služieb. Tak po desaťročiach reštrikcií sa znovu otvára staro – nové prepojenie v smere sever – juh a dáva tak priestoru východného Slovenska novú dimenziu pre rozvoj.

1.4.1 Cestná infraštruktúra

V zmysle horeuvedeného úvodu k dopravnej infraštruktúre a z pohľadu doteraz zaužívaných medzinárodných trasovaní cestnej dopravnej siete, región Východného Slovenska „obchádzajú“ hlavné medzinárodné koridory.

OBRÁZOK 1 Medzinárodné cestné ťahy



Nižšie vymenované medzinárodné cestné ťahy koridory prechádzajú územím Východného Slovenska (Obrázok 1 - medzinárodné cestné ťahy):

Z hľadiska cestných koridorov

Koridory – medzinárodné:

- Pôvodná sieť európskych ciest „E“ (AGR Ženeva 1975) stanovila trasy medzinárodných cestných ťahov (Obrázok 4 - sieť európskych ciest): hlavných, medziľahých a doplnkových (odklonových) spojovacích.
 - **Hlavná európska cesta „A“ E50** (D1, I/50, I/68) v trase: ... hranica Žilinského a Prešovského kraja – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – štátna hranica SR/UA...
 - **Pomocná európska cesta „A“ E71** (I/68) v trase: Košice – Milhošť – št. hranica SR/MR – Budapešť (Doplnková TEN-T 003)
 - **Pomocná európska cesta „A“ E58/E571** (I/50) v trase: hranica VÚC Banskobystrického kraja/VÚC Košického kraja – Rožňava – Košice.
 - **Vedľajšia európska cesta „B“ E371** (I/73) v trase: Prešov – Svidník – št. hranica SR/PR (Doplnková TEN-T 002).
- Východoslovenským regiónom prechádza **doplnková trasa Stredoeurópskeho Multimodálneho koridoru V. siete „TINA“**: Benátky – Koper – Terst – Ľublana – Budapešť – Uzhhorod (Obrázok 2 - multimodálne koridory) ako vetva „V.a.“(5a) (Obrázok 2 a Obrázok 1) v trase: Bratislava... Štrba – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – štátna hranica SR/UA...Uzhhorod (na území kraja zhodná s „TEM4“ a E50)

OBRÁZOK 2 Multimodálne koridory



- Sieť transeurópskych magistrál „TEM“ (Transeuropean Motorway – Rím 1991) na území Slovenskej republiky obsahuje sedem úsekov „E“ ciest zoskupených do ťahov TEM 1 až TEM 7. Územím regiónu prechádzajú trasy (Obrázok 1):
 - **TEM 4** (D1-I/18, I/50) v trase: hranica VÚC Žilinského kraja – Poprad – Prešov Košice – Michalovce – št. hranica SR/UA (na území kraja zhodná s „Va“ a E50).
 - **TEM 6** (I/50, I/68) v trase: Košice – štátna hranica SR/MR.
 - **TEM 7** (I/18, I/73) v trase: Prešov – štátna hranica SR/PR
- Európska Hospodárska Komisia OSN – United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) v máji 2008 uverejnila trasovanie tzv. Východného koridoru – „TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY (TEM) NETWORK/MAY 2008“, čím je zvýraznený význam „TEM 6 a TEM 7“ na území regiónu z hľadiska tranzitu, ale aj jeho prepojenia a prístupnosti (Obrázok 3):
 - severne po Európskej ceste E371 na Multimodálny koridor III./Európsku cestu E40 – v Poľsku na „A4“ – Rzeszów
 - južne po Európskej E71 na Multimodálny koridor V. a IV. v Maďarsku na diaľnicu „M3“ – Miskolc

OBRÁZOK 3 Sieť TEM



OBRÁZOK 4 Sieť európskych ciest



- **Koridory vnútroštátne – Dopravné spojenie regiónu** zabezpečuje 9 cestných ťahov kategórie D a ciest I. až III. triedy
 - D1 – Tatranská Štrba
 - I/18 – Tatranská Štrba – súbeh s D1
 - I/50 – Gemerská Panica
 - I/67 – Pusté Pole – smer Poprad
 - I/67 – Pusté Pole – smer Rožňava
 - II/537 Podbanské
 - II/526 Štítnik
 - III/018142 Štrba
 - III/050150 Gemerská Hôrka

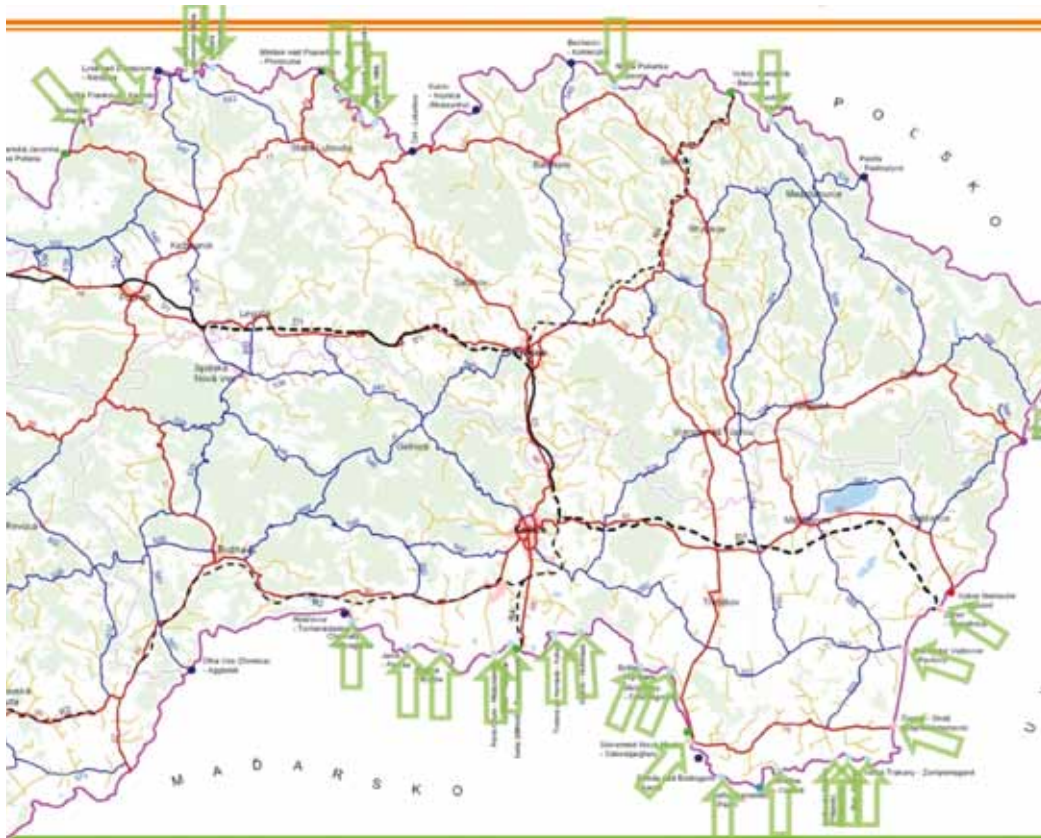
1.4.1.1 Hraničné prechody ich charakteristika

Medzinárodné – v rámci EÚ/Schengenského priestoru

Výstavba cestných hraničných priechodov bola stanovená schválenou Koncepciou rozvoja dopravy a hraničných priechodov (Ministerstvo dopravy, spojov a verejných prác – marec 1993), ktorá sa upresňuje podľa zámerov komunikačnej štruktúry na lokálnej aj regionálnej úrovni v nadväznosti na medzinárodné dopravné trasy.

Pristúpením Slovenskej republiky k Schengenskej zmluve, výrazne sa zmenili podmienky prechodu hraníc vo vnútri Schengenského priestoru vo východoslovenskom regióne (prepojenie sever – juh t.j. na hraniciach s Poľskou a Maďarskou republikou) Štátne hranice z hľadiska pohybu osôb, tovaru a služieb de facto neexistujú, plnia funkciu administratívneho členenia štátov vo vnútri Európskej únie. Je však možné na týchto štátnych hraniciach, ak si to vyžaduje zachovanie verejného poriadku alebo vnútroštátnej bezpečnosti, obnoviť kontrolu na obmedzenú dobu.

OBRÁZOK Medzinárodné hraničné prechody v rámci EÚ



Preto z hľadiska územno-dopravnej funkcie, ale aj stavu prístupových ciest sa rozdeľujú existujúce, ale aj predpokladané hraničné priechody v Schengenskom priestore na:

a) hraničné priechody pre neobmedzený cestovný a tovarový styk

Poľská republika

- Súčasný
 - I/73 Vyšný Komárnik – Barwinek - diaľkový
 - I/67 Tatranská Javorina – Lysá Poľana - diaľkový
- Plánovaný
 - III/O67029 Podspády – Jurgow

Maďarská republika

- Súčasné
 - I/68 Milhošť – Tornyosnémeti – diaľkový
 - I/79A Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely – diaľkový
 - Plánované
 - I/79 Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely – východný obchvat – diaľkový
 - III/553034 Kráľovský Chlmec – Pribeník (TKD Dobrá)

b) hraničné priechody pre neobmedzený cestovný ale obmedzený tovarový styk vozidlami nosnosti do 3,5 ton (vybrané priechody podľa medzinárodnej dohody do 7,5t)

Poľská republika

- Súčasné
 - I/68 Mníšek nad Popradom – Piwniczna
 - I/77A Čirč – Lełuchow (7,5t)
 - II/543 Lysá na Dunajcom – Niedzica
 - II/575 Palota – Radoszyce (7,5t)
 - II/545 Becherov – Konieczna
 - III/544005 Kurov – Krynica (Muszynka) (7,5t)

Maďarská republika

- Súčasné
 - Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely – mesto pri žel. stanici
 - III/050168 Hostovce – Tornanádaska
 - II/587 Domic – Aggtelek

c) hraničné priechody pre miestny, tzv. malý pohraničný styk (budú zriaďovať z iniciatívy a prostriedkov orgánov prihraničných regiónov susedných štátov).

Poľská republika

- Súčasné
 - Červený Kláštor – Sromowce Niżne
- Plánované
 - II/559 Čertižné – Jašítska
 - III/557024 Nižná Polianka – Ożenna
 - Legnava – Mińik
 - Lesnica – Sczawnica
 - Malý Lipník – Andrejówka
 - Sulin – Żiegostow
 - Veľká Franková – Kacwin

Maďarská republika

- Súčasný
 - III/553023 Veľký Kamenec – Pácin
 - III/068021 Skároš – Hollóháza
- Plánované
 - III/050184 Buzica – Büttös.
 - Kechnec – Abaujvár
 - Chorváty – Hidvégdárdó
 - Janík – Percse
 - Perýn/Chým – Hidasnémeti
 - Trstené – Kéked
 - Byšta – Vilyvitány
 - Michaľany – Felsőregmec
 - Streda nad Bodrogom – Karos

- Strážne – Cigánd
- Biel' – Dámóc
- Veľké Trakany – Zemplénagárd

Medzinárodné – z ostatných krajín – UKRAJINA – vonkajšia hranica Európskej únie a Schengenská hranica.

Zostávajú v podstate podľa pôvodnej koncepcie výstavby hraničných priechodov – upresnenie technických podmienok vyplynie z dohôd vyplývajúcich z ochrany vonkajšej hranice Schengenského priestoru.

a) hraničné priechody pre neobmedzený cestovný a tovarový styk

- Súčasný
 - I/50 Vyšné Nemecké – Užhorod - diaľkový
- Plánovaný
 - I/79 Čierna – Stráž (Čop/Solomonovo)
 - D 1 Záhó – Storožnica
 - na ceste I/50 Vyšné Nemecké – Užhorod medzinárodný priechod pre neobmedzený styk v osobnej aj nákladnej doprave. Priechod bol dobudovaný preložkou cesty I/50 mimo obec Vyšné Nemecké aj s cestným terminálom v prihraničnom pásme.
 - výhľadovo na plánovanej diaľnici D 1 Záhó - Storožnica, po realizácii preberie funkciu priechodu z Vyšného Nemeckého, hlavne pre diaľkovú dopravu TIR.
 - pripravovaný na ceste I/79 Čierna - Stráž (Čop) priechod Čierna nad Tisou – Solomonovo pre nákladnú medzinárodnú dopravu TIR s podmienkou použitia terminálu (TKD) Dobrá s nakládkou a vykládkou kamiónov na železnicu. Vyžaduje sa obchvat mimo obec Čierna. Priechod pre osobnú dopravu otvorený v r. 1993 pre malý pohraničný styk je t. č. mimo prevádzku.

b) hraničné priechody pre neobmedzený cestovný ale obmedzený tovarový styk vozidlami nosnosti do 3,5 ton

- Súčasný
 - I/74 Ubl'a – Malyj Bereznyj

c) hraničné priechody pre miestny, tzv. malý pohraničný styk. Tieto sa budú zriaďovať z iniciatívy a prosiedkov orgánov prihraničných regiónov susedných štátov.

- Plánovaný
 - II/552 Maťovské Vojkovce – Pavlovo
 - II/558 Ulič – Velykyj Bereznyj (Zabrod') - navrhovaný na ceste II/552 Maťovské Vojkovce – Pavlovo priechod pre malý pohraničný styk s obmedzením nákladnej dopravy

1.4.1.2 Dopravné zaťaženie vstupov – porovnanie 1995/2000/2005

Dopravné zaťaženie cestnej siete v regióne Východného Slovenska je sledované na vybraných cestách na hraniciach regiónu a ich vývoj je registrovaný v päťročných intervaloch od roku 1995 (t.j. v rokoch 1995, 2000, 2005). V tabuľke č. 1 „Dopravné intenzity vstupov do regiónu / Hraničné priechody“.

Prehľad dopravného zaťaženia na hraničných priechodoch v rokoch 1995 až 2005 sú v tabuľke „Dopravné intenzity vstupov do regiónu / Hraničné priechody“ (Tabuľka 1).

TABUĽKA 1 Dopravné intenzity vstupov do regiónu / Hraničné priechody

Vstup z ciest spolu	Počet skutočných vozidiel/24 hodín									
	N	O	1995	N	O	2000	N	O	2005	Výhľad
Zo Slovenska	3 969	11 711	15 765	4 628	15 684	20 387	7 633	18 821	26 186	38 915
Vstup z krajín spolu	Počet skutočných vozidiel/24 hodín									
Z Poľska	486	2 928	3 429	725	4 024	4 770	1 359	6 091	7 737	12 153
Z Maďarska	1 192	3 639	4 864	986	4 271	5 326	1 885	4 691	6 603	9 947
Z Ukrajiny	458	2 097	2 577	440	1 536	1 994	229	1 108	1 339	2 355

Podrobnejší rozbor cezhraničnej a aj vnútroštátnej dopravy podľa hraničných priechodov a skladby „**Nákladná(N)/osobná(O)**“ je uvedený – vid' Tabuľka 1. Z tabuľky je vidieť nárast dopravnej intenzity a táto skutočnosť núti riešiť zvýšenú záťaž ciest v prihraničných regiónoch Východného Slovenska (oprava ciest resp. dobudovanie cestnej infraštruktúry).

1.4.2 Železničná infraštruktúra

1.4.2.1 Vývoj železničnej dopravy

Priaznivá geografická poloha regiónu bola impulzom pre vybudovanie železnice už v 19. storočí. Po roku 1848 Uhorsko malo záujem:

- pripojiť sa na svetové trhy železničným spojením prístavov na Baltickom mori s prístavmi čiernomorskými a Jadranom
- spojiť priemyselné a banské oblasti Slovenska, bohatých na zásoby železných a iných rúd, s priemyselnými oblasťami Sliezska, s bohatými ložiskami kamenného uhlia
- aktívne pôsobiť pri preprave tovaru z Ruska a Haliče

Preto bolo v pláne vybudovať **železničné spojenie od Tisy na Debrecín, Miškolc a odtiaľ cez Košice, Prešov a Bardejov do Przemysłu**. Výstavba železničnej trate z Miškolca do Košíc bola korunovaná zahájením prevádzky železnice dňa 14.8.1860. V roku 1871 začali stavať trať z Čopu do Košíc s pokračovaním výstavby železnice Michalany – Medzilaborce. Napredovala aj výstavba Košicko-bohumínskej železnice (KBŽ) a dňa 1. septembra 1870 bol daný do prevádzky úsek z Košíc do Kysaku a ďalej do Prešova. Celá železnica bola postavená za necelé tri roky v dĺžke 366 kilometrov.

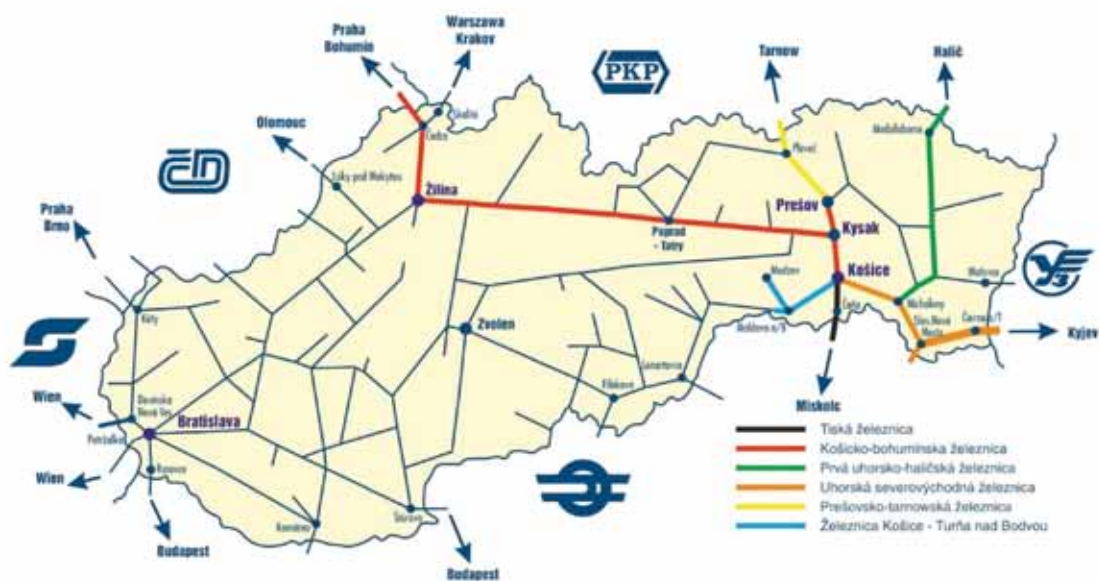
Strategickým cieľom bolo vybudovanie železničného spojenia medzi Uhorskom a Haličom, okrem hospodárskeho, bol vojenský strategický cieľ. Smerovanie trasy bolo určené údolím rieky Laborec a priesmykom cez Karpaty pri Lupkówe do Przemysłu. Prevádzka na železničnej trati Michalany – Humenné bola zahájená dňa 25.12.1871 v auguste 1872 úsek trate z Humenného cez Medzilaborce k Lupkóvskemu tunelu. Lupkóvsky tunel bol daný do prevádzky dňa 31. 5. 1874. Po 1. svetovej vojne došlo v dôsledku geopolitických zmien v regióne rušeniu resp. k obmedzovaniu dopravy na tejto trati a negatívne k tomu prispela aj svetová hospodárska kríza v rokoch 1929 až 1933.

Po 2. svetovej vojne dňa 7. 11. 1946 bol daný do prevádzky opravený Lupkóvsky tunel a trať z Humenného do Poľska. Železničný priechod s pohraničnými stanicami Medzilaborce a Lupków bol otvorený až 13. 6. 1974. Posledný nákladný vlak prepravený do Poľska bol dňa 8. 11. 1988. Od roku 1989 sa železničný pohraničný priechod sa nepoužíval. V roku 1996 po obnovení úseku trate Medzilaborce – Lupków (investícia 170 mil. Sk) začala nákladná preprava opäť. Dňa 27.6.1999 sa zahájila osobná preprava na trati Sanok – Humenné.

V roku 2000 – 2004 bolo vlakové spojenie cez tento priechod zavedené na trase Rzeszow – Košice najmä pre turistov. Od roku 2004 bola prevádzka na trati Humenné – Lupków zavedená len v období od 1.5.2005 do 2.10.2005 a s účinnosťou od 12.6.2005 bolo obmedzené vlakové spojenie v letnom období len na piatok, sobotu a nedeľu.

Vybudovanie **železničnej trate Prešov – Sabinov – Orlov – Tarnow** bolo zrealizované od 1871 do 1873. Prevádzka bola otvorená dňa 1.5.1873 na 55 km úseku.

Obrázok 5 Mapa železničných tratí – vývoj výstavby



1.4.2.2 Vývoj úzkorozchodnej železničnej dopravy

Úzkorozchodné železnice slúžili prevažne na prepravu dreva z lesa k spotrebiteľovi alebo spracovateľovi. Vznikli v prvej polovici 20. storočia a len niekoľko desaťročí boli efektívne využívané. V súčasnosti väčšina z nich bola zrušená a zachované časti patria k významným technickým a kultúrnym pamiatkam. Úzkorozchodným železniciam je venovaná v tejto štúdii pozornosť preto, že zachované a prevádzkované úzkokoľajky sa stávajú významným lákadlom pre turistov, ako aj pre obyvateľov regiónu.

Lesná železnica Kamenica nad Cirochou – Kamienka – vo vihorlatskom kraji bola v prevádzke od 1910 – 1973 o dĺžke 17 km. Dnes ostal iba 1,5 km dlhý úsek medzi stanicou a drevospracujúcim podnikom. Doprava bola zastavená v roku 1991. Hámre – Morské oko – v roku 1906 bola sprevádzkovaná úzkokoľajka s drevenými koľajnicami. Vozíky na dopravu dreva ťahali konské záprahy. V roku 1924 bola dĺžka úzkokoľajky predĺžená na 16 km spopod Vihorlat cez Porubu a Jovsu do Michaloviec. V roku 1939 postavili novú trasu železnice ktorá viedla z Morského oka cez Remetské Hámre do Nižnej Rybnice. Doprava bola zastavená, železnička zlikvidovaná.

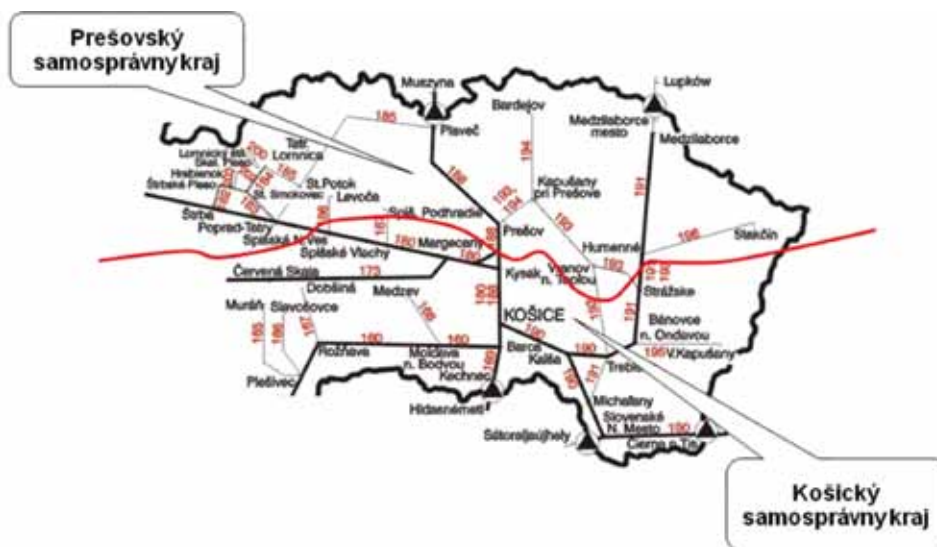
Lesná železnica Prešov – Sigord – Zlatá Baňa – Pusté Pole – bola vybudovaná v rokoch 1916 – 1917. Úzkorozchodná trať viedla zo železničnej stanice Prešov do Solnohradu, Solivaru, Sigordu a na Zlatú Baňu. V roku 1927 bola trať predĺžená zo Zlatej Bane na Dubník a celková dĺžka dosiahla 23 km. V roku 1958 sa začalo s obnovou trate s cieľom sprevádzkovať ako detskú (pioniersku) železnicu o dĺžke 8,2 km, neskôr predĺžená na 11,3 km. Táto železnica bola v roku 1969 zrušená.

Košická Detská železnica – Výstavba sa realizovala v rokoch 1955 – 56 o dĺžke 4,275 km a je sezónne prevádzkovaná dodnes výhradne pre rekreantov.

Bieszczadská lesná železnica – úzkorozchodná železnica z Noweho Lupkówa do Cisny sa začala budovať v rokoch 1890 a 1898 a neskôr bola predĺžená Beskydských hôr (1900 až 1914). V polovici 50. rokov bola obnovená a predĺžená, vybudované nové úseky Smolnik - Rzepedz a Cisna - Wetlina – Moczarne. Celková dĺžka je 73 kilometrov. Dnes ju prevádzkuje nadácia Bieszczadskej Kolejky Lesnej.

Železničnú osobnú dopravu v regiónoch zabezpečuje **Železničná spoločnosť Slovensko a.s.** Nákladnú dopravu prevádzkuje – **Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.** ŽSR podnikajú najmä v oblasti správy a prevádzky železničnej dopravnej cesty na území Slovenskej republiky slúžiacej k preprave tovaru a osôb. Akcionárom je MDPaT SR.

OBRÁZOK 6 Železnice v regióne Východného Slovenska



V regióne sa nachádza 16 železničných tratí o dĺžke 895 km NR z toho 250 km je dvojkolajných tratí a 458 km elektrifikovaných železničných tratí, ŠR 90 km, ÚR 35 km a ozubnicová železnica o dĺžke 5 km. Na **5 jednokolajných tratiach je od 1. 2. 2003 doprava zastavená:**

- Trať č. 166 Plešivec – Slavošovce
- Trať, č.167 Rožňava mesto – Dobšiná
- Trať č. 168 Moldava nad Bodvou – Medzev
- Trať č.1 86 Spišská Nová Ves – Levoča
- Trať č. 192 Trebišov – Vranov nad Topľou

Prehľad železničných tratí v rámci hraníc VÚC:

Región Prešov

- Trať 180 – Košice -Štrba trať: dĺžka trate 120 km - dvojkolajná, elektrifikovaná – 3 kV js pôsobnosť - 75 km vo VÚC Košice po Spišská N. Ves
- Trať č. 182 Štrba – Štrbské Pleso:dĺžka 5 km,ÚR-1000 mm, ozubnicová železnica (jednokolajná, elektrifikovaná - 1500 V js) pôsobnosť - VÚC Prešov
- Trať č. 183 Poprad -Tatry – Štrbské Pleso: dĺžka 29 km,ÚR 1000 mm (jednokolajná, elektrifikovaná - 1500 V js) pôsobnosť - VÚC Prešov
- Trať č. 184 Starý Smokovec – Tatranská Lomnica: dĺžka 6 km, ÚR 1000 mm (jednokolajná, elektrifikovaná – 1500 V js) pôsobnosť - VÚC Prešov
- Trať č.185 – Poprad -Tatry - Plaveč, Poprad -Tatry - Tatr. Lomnica: dĺžka 17 km (jednokolajná, neelektrifikovaná) pôsobnosť - VÚC Prešov
- Trať č. 187 Spišské Vlchy – Spišské Podhradie: dĺžka 9 km (jednokolajná neelektrifikovaná) pôsobnosť - 5 km vo VÚC Košice / 4 km vo VÚC Prešov
- Trať č. 188 Košice – Plaveč: dĺžka 94 km (16 km dvojkolajná - elektrifikovaná 3 kV js, 78 km jednokolajná - elektrifikovaná 3 kV js) pôsobnosť -19 km vo VÚC Košice / 75 km vo VÚC Prešov
- Trať č. 193 Prešov – Humenné: dĺžka 70 km (jednokolajná - neelektrifikovaná) pôsobnosť - 61 km VÚC Prešov / 9 km VÚC

Košice

- Trať č. 194 Prešov – Bardejov: dĺžka 45 km (jednokolajná - neelektrifikovaná) pôsobnosť - VÚC Prešov
- Trať č. 196 Humenné – Stakčín: dĺžka 27 km (jednokolajná, neelektrifikovaná) pôsobnosť - VÚC Prešov

- Región Košice
- Trať č. 160 Košice – Plešivec: dĺžka 84 km (11 km dvojkolaľná - elektrifikovaná 3 kV js / 73 km jednokolaľná - neelektrifikovaná) pôsobnosť - VÚC Košice
- 169- Košice – Hidasnémeti (dĺžka 28 km -jednokolaľná - elektrifikovaná 3 kV js) pôsobnosť VÚC Košice
- 173 - Margecany - Červená trať: dĺžka 93 km (jednokolaľná - neelektrifikovaná) pôsobnosť - 15 km VÚC Banská Bystrica / 78 km VÚC Košice
- Trať č. 190 Košice – Čierna nad Tisou: dĺžka 95 km (dvojkolaľná, elektrifikovaná - 3 kV js) pôsobnosť - VÚC Košice
- Trať č. 191 Michalany – Medzilaborce – Lupkôv: dĺžka 107 km (jednokolaľná, 31 km elektrifikovaná - 3 kV js / 76 km neelektrifikovaná) pôsobnosť - 59 km vo VÚC Košice / 48 km vo VÚC Prešov
- Trať č. 195 Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany: dĺžka 26 km (jednokolaľná, elektrifikovaná - 3 kV js) pôsobnosť - VÚC Košice

1.4.2.3 Prepojenosť železničnej infraštruktúry na medzinárodnú železničnú sieť

Slovenská republika je prepojená na ostatné štáty aj prostredníctvom železnice. Smernice pre rozvoj sú základné medzinárodné dohody AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch), ktoré boli bližšie špecifikované na II. a III. Paneurópskej konferencii na Kréte a v Helsinkách.

Slovenskom prechádzajú tieto multimodálne koridory:

- Koridor č. IV.: Praha - štátna hranica Česko/Slovensko - Kúty - Bratislava - Štúrovo - štátna hranica Slovensko/Maďarsko - Balkán/Orient
- Koridor č. V.: Bratislava - Žilina - Čierna n/T - štátna hranica Slovensko/Ukrajina - Ľvov
- Koridor č. VI.: Balt - Warszawa - Zwardoň - štátna hranica Poľsko/Slovensko - Čadca - Žilina
- Koridor č. IX.: Kraków - štátna hranica Poľsko/Slovensko - Plaveč - Prešov - Košice - Čaňa štátna hranica Slovensko/Maďarsko - Budapešť

Územím Východného Slovenska vedú tieto koridory:

- Koridor č. V. - južná a juhovýchodná Európa, ktorého slovenská vetva vedie: Bratislava – Žilina – Košice - Čierna nad Tisou – Ukrajina,
- Koridor č. IX - štátna hranica PR/SR - Plaveč - Prešov - Košice - štátna hranica SR/MR.

Širokorozchodná trať Ukrajina - Maťovce - areál U.S.Steel Košice je elektrifikovaná slúži na prepravu surovín a tovarov z Ukrajiny priamo do hutníckeho kombinátu bez nutnosti prekládky tovarov.

OBRÁZOK 7 Železničné koridory



1.4.2.4 Charakteristika medzinárodných železničných hraničných priechodov

Režim na hraničných priechodoch sa vykonáva na základe zmlúv v osobnej a nákladnej preprave s Poľskom, Maďarskom a Ukrajinou.

Hraničné železničné priechody Poľsko – Slovensko:

Plaveč – Muszyna: je otvorený pre osobnú a nákladnú dopravu celodenne, je jednokoľajný, elektrifikovaný jednosmernou napäťovou trakčnou sústavou 3000 V. V súčasnosti cez železničný priechod prechádzajú 2 rýchliky z Warszavy – do Budapešti (Keszthely), ktoré majú priame vozne do Burgasu a Varny počas letnej turistickej sezóny. Na trati Plaveč – Muszyna - Krynica sú vedené 2 páry osobných vlakov letnej a zimnej turistickej sezóny.

Medzilaborce – Lupków: železničný hraničný prechod Medzilaborce - Lupków je otvorený pre osobnú dopravu v čase od 07:00 hod do 19:00 hod. len v letnej turistickej sezóne. Pohraničný úsek Medzilaborce -Lupków je jednokoľajný, neelektrifikovaný. V súčasnosti sú vedené 2 páry osobných vlakov v letnej turistickej sezóne počas piatku, soboty a nedele. Na základe informácií z PKP poľská strana uvažuje so zrušením prípojných vlakov zo Zagorza do Lupkówa a späť a o úplnom zastavení osobnej dopravy na tejto trati.

TABUĽKA 2 Prehľad počtu prepravených cestujúcich na/z PKP

PPS	rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Plaveč – Muszyna	Počet cestujúcich	6068	5319	3831	4339	3870	4062	4045	5115	1488
Medzilaborce – Lupków		860	696	642	252	577	664	190	362	293

Maďarsko:

Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely: železničný hraničný priechod je pre osobnú dopravu od roku 2007 zatvorený a nákladná doprava je vykonávaná v denných zmenách. Je jednokoľajný neelektrifikovaný hraničný priechod.

Čaňa – Hidasnémeti: železničný hraničný priechod je otvorený pre osobnú dopravu a nákladnú dopravu celodenne. Je jednokoľajný- elektrifikovaný jednosmernou napäťovou trakčnou sústavou 3000 V. Cez Hidasnémeti sú vedené 2 páry IC vlakov v trase Košice – Budapešť a 1 pár rýchlikov z Warszavy – Keszthely, ktorý má priame vozne do Burgasu a Varny počas letnej turistickej sezóny.

TABUĽKA 3 Počet prepravených cestujúcich cez pohraničný žel. priechody do a z Maďarska

PPS	rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sl. Nové Mesto - Sátoraljaújhely	Počet cestujúcich	681	761	418	484	38	58	134	124	0
Čaňa - Hidasnémeti		16145	18510	16903	17425	21082	22670	22564	21840	24676

Ukrajina:

Čierna nad Tisou – Čop: železničný hraničný priechod je otvorený pre osobnú a nákladnú dopravu celodenne. Pohraničný úsek je jednokolačný - elektrifikovaný jednosmernou napäťovou trakčnou sústavou 3000 V. Cez železničný priechod sú vedené 2 páry osobných vlakov, ktoré zabezpečujú prevoz priamych vozňov na trase Bratislava – Kyjev/Lvov a Moskva – Žilina.

TABUĽKA 4 Počet prepravených cestujúcich cez pohraničný žel. priechody do a z Ukrajiny

PPS	rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Čierna n/T - Čop	Počet cestujúcich	5236	5482	8096	8476	14781	8107	6029

Maťovce – Užhorod: železničný hraničný priechod na širokorozchodnej trati len pre nákladnú prepravu.

1.4.3 Infraštruktúra cyklotrás

V úvode je vhodné stručne zhodnotiť cyklo dopravu v Slovenskej republike. Podľa dostupných údajov sa **podiel bicyklovej dopravy na celkovej prepravnej delbe práce v slovenských mestách pohybuje okolo 6%** (napr. Prešov, Trenčín, Martin). Výška tohto podielu v žiadnom prípade neznamená štandardný priemer. Chýbajú relevantné údaje – najmä pravidelné sčítania cyklistickej dopravy v mestách (križovatky, vjazdy a výjazdy) ale aj využívanie miestnych regionálnych komunikácií medzi obcami. Sčítanie dopravy, ktoré pravidelne realizuje Slovenská správa ciest neobsahuje údaje o nemo-toristických účastníkoch premávky. **Najúspešnejšie krajiny dosahujú v niektorých mestách ako Delfy, Amsterdam, Freiburg alebo Kodaň až 20% podiel bicyklovej dopravy** na celkovej delbe prepravnej práce. Vychádzajúc z vyššie uvedeného, je vidieť relatívne veľký priestor na zlepšenie cyklistickej infraštruktúry, ktorej významným faktorom je aj regionálna dostupnosť najmä pri prácach do zamestnania.

Mestá na Východnom Slovensku neriešia systematicky problematiku cyklistickej dopravy. Svetlou lastovičkou je mesto Prešov kde je cyklistická infraštruktúra na slovenské pomery lepšie riešená a pokusy sú zrejmé aj v Košiciach. Ďalšie mestá sa touto problematikou nezaoberajú. Znamená to veľké medzery pre dostupnosť miest najmä pre obyvateľov blízkych obcí, ktorí väčšinu pracovných príležitostí majú práve v mestách.

Oproti dopravnej cyklistickej infraštruktúre je oveľa viac rozvinutá cykloturistická infraštruktúra, ktorá vytvára dostupnosť do turistických destinácií a je súčasťou turistickej vybavenosti.

1.4.3.1 Uzly rozvoja cyklotrás v prihraničných regiónoch Východného Slovenska

Uzly rozvoja v prihraničných regiónoch Východného Slovenska a ich dostupnosti prostredníctvom cyklistickej infraštruktúry je možné zhodnotiť len v kontexte cestovného ruchu. Ako to bolo uvedené už vyššie (kapitola 1.2.3. Ochrana prírody a krajiny), prihraničný región je vzácny z pohľadu zachovanej a hodnotnej prírody, ktorá je často chránená vysokým stupňom ochrany. Charakteristickým pre tento región je, že nemá rozvinutú dopravnú infraštruktúru. Sú to prevažne koncové napojenia cestnej siete do prihraničnej oblasti. Táto situácia navodzuje dva protiklady. Na jednej strane obmedzuje pohyb tých, ktorí chcú navštíviť tieto odľahlé časti kraja a na druhej strane ich aj chráni lebo „sťažuje“ prístup do „zabudnutého“ regiónu a „obmedzuje“ tak prirodzene záujem pricestovať do „koncových“ regiónov.

V tejto štúdii je analýza zameraná na prihraničný región pozdĺž štátnych hraníc Východoslovenského regiónu s Poľskom, Ukrajinou a Maďarskom. Lokality, ktoré predstavujú uzly rozvoja sú rozčlenené do šiestich skupín podľa v súčasnosti vyhľadávaných turistických destinácií:

1. Tatry – Vysoké Tatry (SK) – Zakopané (PL) – hraničné prechody: Lysá Poľana
2. Pieniny – Červený Kláštor (SK) – Niedzica (PL) – hraničné prechody: Lechnica, Spišská Stará Ves

3. Východné Karpaty – cesta drevených kostolíkov Svidník, Medzilaborce (SK) – Komancza, Sanok (PL)
4. Poloniny – Sninské rybníky (SK) – Cisna a Solina (PL)
5. Vihorlát – Morské oko, Šírava (SK) – Kostryna a Nevická (UA)
6. Slanské Vrchy – Veľká Izra (SK) – Fuzér (HU)
7. Slovenský kras – Rožňava, Domica (SK) – Aggtelék (HU)

Ďalšie uzly predstavujú dostupnosť pre mestský cestovný ruch, ktoré reprezentujú mestá: Nowy Sacz a Krosno v Poľsku, Bardejov, Prešov a Košice na Slovensku, Užhorod na Ukrajine a Miskolc v Maďarsku. Dostupnosť týchto miest je zabezpečená prioritne automobilovou prepravou a železnicami.

Najkomplikovanejšiu dostupnosť pre turistov so záujmom navštíviť ukrajinské mestá Užhorod a Mukačevo súvisí s obtiažným prechodom cez túto Schengenskú hranicu. V praxi obtiaže pri prechode hraníc znamenajú časovo náročné formálne pasové a colné kontroly. Tento fakt komplikuje návštevu susednej krajiny a odrádza turistov, návštevníkov, rovnako motoristov ako aj cyklistov.

OBRÁZOK 8 Diagram jednotlivých uzlov turistických destinácií a ich vzájomné prepojenie



1.4.3.2 Dostupnosť územia prostredníctvom cezhraničných cykloturistických trás

Jednotlivé uzly rozvoja – turistické destinácie – sú v súčasnosti vo väčšine prepojené cykloturistickými trasami, ktoré vedú po existujúcich komunikáciách. Sú vybavené orientačným cykloturistickým značením, ktoré je v jednotlivých krajinách špecifické a teda odlišné a vo väčšine prípadov nevytvára ucelenú sieť v rámci stredoeurópskeho priestoru.

Na druhej strane je zrozumiteľné pre návštevníka – cykloturistu, pretože vždy obsahuje symbol bicykla. Značenie cykloturistických trás podlieha v každej krajine národnej legislatíve a na Slovensku, Poľsku, Maďarsku a Ukrajine sa cykloturistické trasy značia rozličným farebným odlíšením. V iných krajinách Európskej únie cykloturistické značenie je často súčasťou dopravného systému a má preto charakter informačnej dopravnej tabule s prideleným číslom cesty.

V prihraničnom regióne Východného Slovenska sa nachádzajú regionálne a nadregionálne cyklotrasy, ktoré často ponúkajú dostupnosť do zaujímavých turistických destinácií na oboch stranách hranice.

OBRÁZOK 9 Navrhované cezhraničné cyklotrasy



/ — existujúce trasy / — navrhované prepojenia

SLOVENSKO – POĽSKÉ POHRANIČIE

TATRY

V regióne sa nachádzajú 3 cezhraničné cyklotrasy

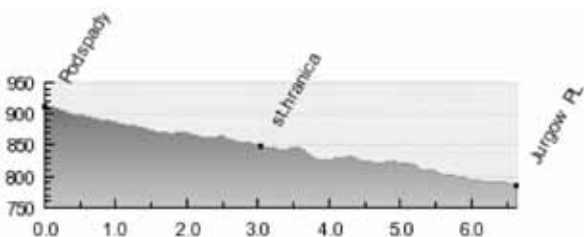
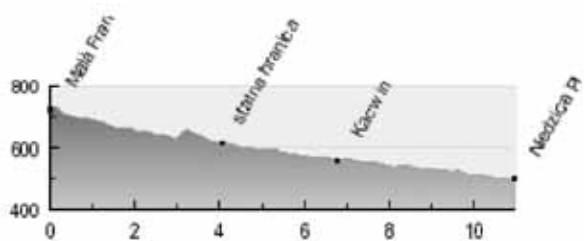
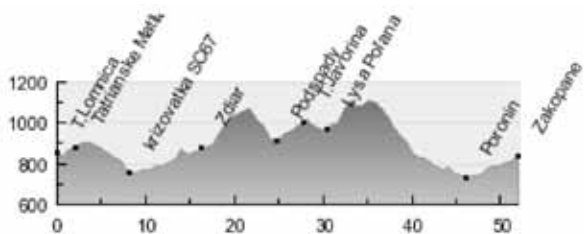
Trasa 01 – červená cyklomagistrála 007 – dĺžka 30,4 km, prevýšenie 725/602, vhodná pre cestné bicykle. Začiatok trasy Veľká Lomnica, koniec trasy na slovenskom území je Lysá Poľana štátna hranica. Trasa je nenáročná, vedie po existujúcich komunikáciách 2 a 3. triedy. Na poľskej strane ďalej nepokračuje značenie trasy. Cyklisti však prirodzene smerujú po tejto trase do Zakopaného, ktoré je turistickým centrom na poľskej strane. Zatiaľ je možné prechádzať len po pomerne frekventovaných cestách, bolo by vhodné usmerniť cyklistov na menej používané existujúce lesné a miestne účelové komunikácie. Výrazne by sa tak zvýšila dostupnosť oboch turistických destinácií. Celková dĺžka trasy 54 km. Mapa trasy v prílohe. **Prechod:** Lysá Poľana

Trasa 02 – žltá cyklotrasa č. 8862 - dĺžka 11 km, celkové prevýšenie 58/165 m. Začiatok tejto malej prepojovacej cyklotrasy začína v obci Mala Franková – Veľká Franková – Kacwin (PL), smeruje na stredisko cestovného ruchu Niedzica, ktoré už patrí viac do Pienin. Na poľskej strane nie je trasa vyznačená. Mapa trasy v prílohe.

Prechod: Veľká Franková – Kacwin

Trasa 03 – žltá cyklotrasa č. 8871 - dĺžka trasy je necelých 7 km. Začína v lokalite Podspády, na rázcestníku s čiernou magistrálou č. 007. Vytvára pre cykloturistu možnosť okruhov. Smeruje do poľského Jurgowa. Mapa trasy v prílohe.

Prechod: MPS – Jurgow



PIENINY

Trasa 04 – červená cyklomagistrála č. 014 - Celková dĺžka je 70 km, prevýšenie 1296/960. Absolvovanie celej magistrály patrí medzi náročnejšie cyklotrasy. Prepája Horný Spiš a jej najkrajšie a historicky najzaujímavejšie lokality. Začína v Lesnici a vedie cestou okolo Dunajca, smer Szczawnica, kde je zároveň aj hraničný prechod do Poľska, ktorý slúži len pre nemotoristov. Pokračuje ďalej cez Červený Kláštor – Kežmarok – Hradisko pri Levoči. V tomto mieste vchádza do lokality Levočských vrchov odkiaľ pokračuje ako modrá MTB trasa č. 2856 v smere Levočská dolina. Mapa trasy v prílohe. **Prechod:** Lechnica

Trasa 05 – žltá cyklotrasa č. 8868 – dĺžka 6,5 km, prevýšenie 177/129m. Krátka prepojovacia trasy ku štátnej hranici smeruje ku jazeram Czorzstynskie zo Spišskej Starej Vsi. **Prechod:** Lysá nad Dunajcom. Mapa trasy v prílohe.

VÝCHODNÉ KARPATY

Trasa 06 – červená cyklomagistrála č. 015 - Celková dĺžka tejto časti je 97 km, prevýšenie 1352/1189 m. Táto diaľková cyklomagistrála je súčasťou medzinárodnej trasy Karpatská cyklistická cesta, ktorá prechádza Slovenskom, Poľskom, Ukrajinou, Rumunskom a Maďarsko. Úsek trasy začína v Prešove, pokračuje smerom na Bardejov a Svidník. Do Poľska vchádza na hraničnom prechode Vyšný Komárnik – Barwinek PL. Cyklotrasa je vyznačená aj na poľskom území. Späť na Slovensko vchádza na Ruskom sedle. Mapa trasy v prílohe. **Prechod:** Vyšný Komárnik - Barwinek

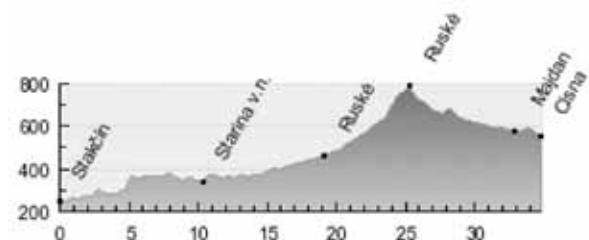
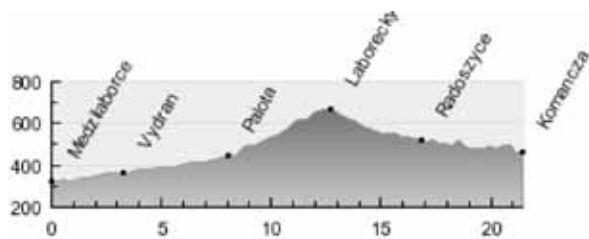
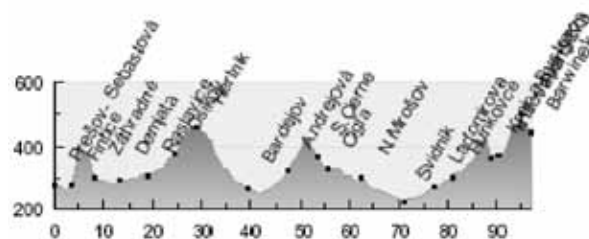
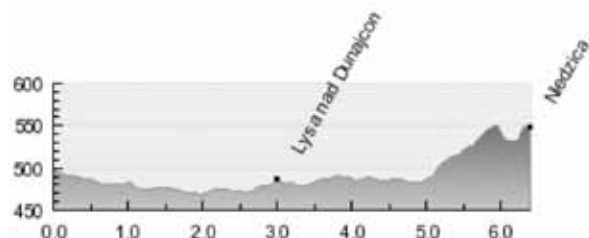
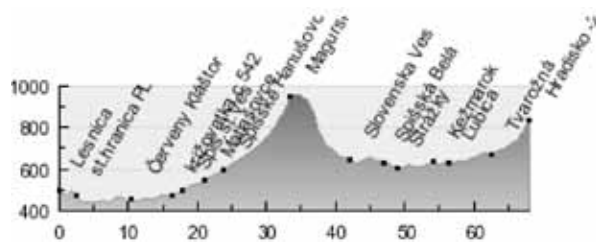
Trasa 07 – Cezhraničná cyklotrasa - dĺžka 21,5 km, 534/397 prevýšenie. Trasa v súčasnosti nie je značená, ale cykloturistami hojne využívaná. Na hranici sa napája na tzv. Szlak Svejka, systém cyklotrás veľmi v Poľsku populárnych. Začína v Medzilaborciach a vedie do Komancze smer Sanok (PL). Značená je len na poľskej strane. Mapa trasy v prílohe. **Prechod:** Palota – Radoszyce

POLONINY

Trasa 08 – Zelený bicykel – zelená cyklotrasa č. 5871 - dĺžka 26 km na slovenskom území, prevýšenie 950/411. Náročná trasa vhodná pre trekkingové a horské bicykle. Je súčasťou cezhraničnej cyklotrasy, ktorá tvorí okruh medzi Slovenskom, Poľskom a Ukrajinou. Úsek začína v Stakčine, pokračuje do Ruského sedla okolo vodnej nádrže Starina. Tu prechádza štátnu hranicu a pokračuje do Cisnej (Poľsko) známej východiskovej destinácie do Polonín. Celkom trasa Stakčín – Cisna 35 km, prevýšenie 979/672 m. Mapa trasy v prílohe. **Prechod:** MPS – Ruské sedlo Rostoki Gorne

Doporučené nové cyklotrasy

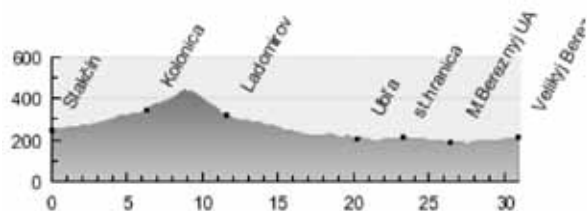
- SK-PL-No1 prepojenie regiónu Vysokých Tatier a Zakopaného alternatívnou trasou mimo hlavných ciest napr. Bielovodska dolina SK – Dolina Rostoki PL
- Lysa Polana hraničný prechod – po lesných cestách do Chlabowka Wyznie
- Mníšek nad Popradom - Piwniczna Zdroj – prepojenie na poľské trasy s možnosťou riešiť sieť cyklotrás SCR –Stara Lubovna – Litmanova, okolo rieky Poprad



SLOVENSKO – UKRAJINSKÉ POHRANIČIE

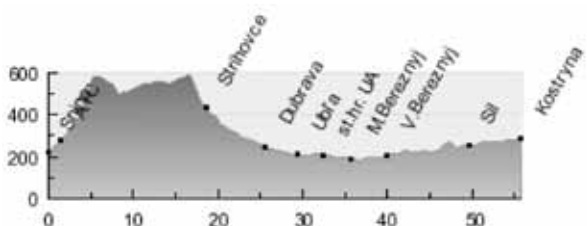
POLONINY

Trasa 09 – Zelený bicykel č.5871 – cezhraničná cyklotrasa, v smere na Ukrajinu v dĺžke 20,5 km po štátnu hranicu. Je súčasťou cezhraničnej cyklotrasy, ktorá tvorí okruh medzi Slovenskom, Poľskom a Ukrajinou. Úsek začína v Stakčine, pokračuje po hlavnej ceste smer Kolonica do Uble, kde prekračuje štátnu hranicu v smere do Veľkého Berezného. Celková dĺžka je 31 km, celkové prevýšenie 376/416 m. Trasa vhodná pre trekkingové ale aj cestné bicykle. Mapa trasy v prílohe. **Prechod:** Ubl'a – M.Bereznyj



VIHORLAT

Trasa 10 – červená cyklomagistrála č.016 – pokračovanie ďalšej vetvy Karpatskej cyklistickej cesty v smere na Ukrajinu. Úsek začína v rekreačnej oblasti Sninské rybníky s pokračovaním Strihovec – Ubl'a. Celková dĺžka trasy je 32,5 km 707/724 prevýšenie. Na hraničnom prechode pokračuje v smere na M. Bereznyj - Kostryňa - Koločava a cez celú Zakarpatskú Ukrajinu smerom na Černivec ku prechodu na rumunskú hranicu. Aj napriek rôznym pokusom trasa nie je na ukrajinskej strane vyznačená. Mapa trasy v prílohe. Celkom 55,5 km do Kostryny 939/877 prevýšenie **Prechod:** Ubl'a – M.Bereznyj



Doporučené nové cyklotrasy

V súčasnosti je jediný funkčný prechod cez Ubl'u. Zriadenie novej vetvy smerom na Užhorod je možné len za predpokladu zjednodušeného vybavovania cyklistov. Dnes je bežnou praxou komplikované prípadne úplne zamietnutý prechod pre nemotorových účastníkov premávky. Chýba tak prepojenie na zaujímavé lokality Mukačevo a hrad Nevické. Z tohto dôvodu nie je možné navrhovať nové cyklotrasy v predstihu bez zriadenia nových hraničných prechodov pre nemotoristov prípadne upravenia režimu na existujúcich hraničných prechodoch.

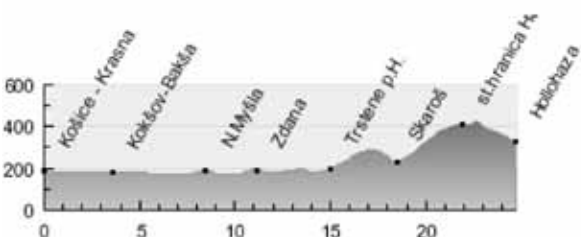
SLOVENSKO – MAĎARSKÉ POHRANIČIE

ZEMPLÍNSKE VRCHY

V súčasnosti v tomto území nie sú cezhraničné cyklotrasy. Sú len v návrhu a stave riešenia. Navrhovaná trasa je z Michalían do maďarskej Mikoházy. Cyklotrasa je vybudovaná len na maďarskej strane. Na slovenskej strane chýba akákoľvek orientačná smerovka umožňujúca cyklistom lepšie sa zorientovať v teréne. V priestore bývalého hraničného prechodu je vybudované informačné centrum v súčasnosti nefunkčné. Ďalšia cyklotrasa, ktorá by výrazne spojila maďarsko-slovenské pohraničie dopravnou a rekreačnou funkciou je zámer obce Čerhov v smere do obce Alsoregmece. Jedná sa o investičný zámer, v súčasnosti bez akejkoľvek technickej dokumentácie. **Prechod:** Michal'any

SLÁNSKE VRCHY

Trasa 11 – cyklomagistrála Hornád č.039 - celková dĺžka na slovenskej strane je 22 km, 357/136 m celkové prevýšenie. Trasa začína v Košiciach a končí v Skároši, odkiaľ pokračuje smer Holoháza v Maďarsku. Celá cezhraničná trasa meria 25 km, v Maďarsku sa napája na sieť regionálnych trás. Mapa trasy v prílohe.



Ďalšie prepojenie v regióne je navrhované z Veľkej Izry, kde končia respektíve začínajú dve významné východoslovenské cyklomagistrály – MTB Alžbeta a Dolnozemplínska cyklomagistrála. Prepojovací úsek na hranicu po lesnej ceste je zhruba 2 km, za hranicou sa začína sieť miestnych cykloturistických trás značených zelenou farbou. Trasa je určená výhradne pre horské bicykle. **Prechod:** Skároš

SLOVENSKÝ KRAS

Na slovensko-maďarskom pohraničí je cykloturistická infraštruktúra lepšia na maďarskej strane. Z tohto dôvodu ako prvé sú uvedené regionálne trasy v Maďarsku, ktoré by bolo vhodné prepojiť na slovenskú stranu cez hraničný prechod Buzica.

Trasa 12 – regionálna cyklotrasa - (nezistené evidenčné číslo) začína v obci Hernadvecse a pokračuje po málo frekventovaných miestnych komunikáciách smerom ku hraničnému prechodu Buzica cez hrebeň, v dĺžke 15,5 km

Trasa 13 – plánovaná cyklotrasa - z mesta Moldava nad Bodvou smer Mokrance a Buzica v dĺžke 14 km, s pokračovaním smer Rakacza (HU). -18 km 33/135 prevýšenie trasa popri hrebeni a hranici. Prechod: Buzica

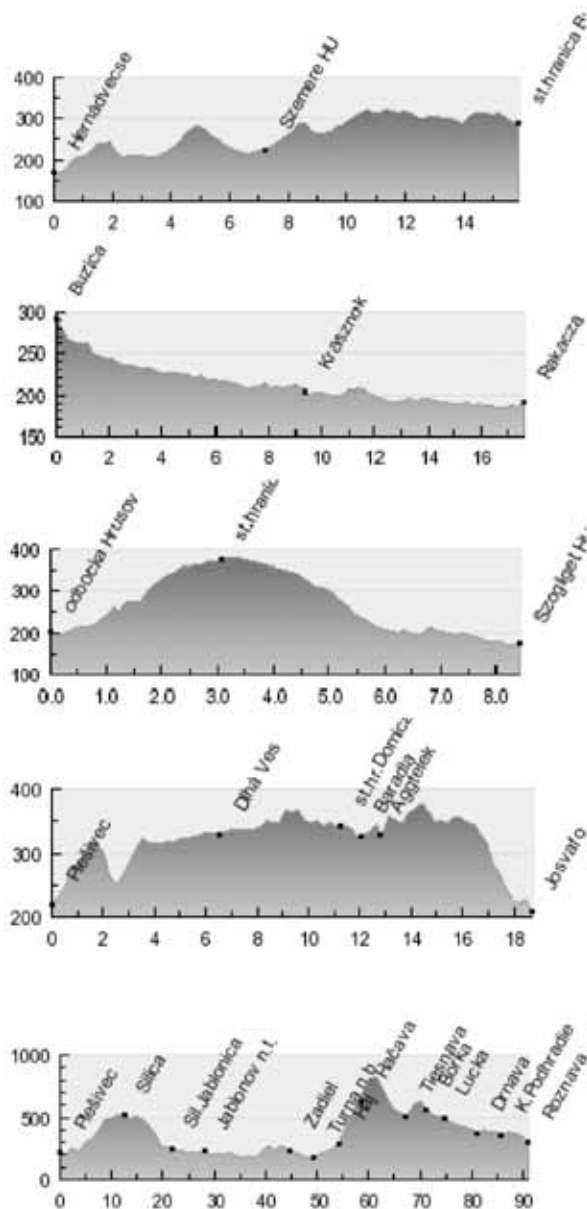
Trasa 14 – žltá cykloturistická trasa - začína ako odbočka z červenej cyklomagistrály 2 km za obcou Hrušov. Vede po spevnenej lesnej ceste v smere na Szoglit (HU). Na slovenskej strane je úsek dlhý po hranicu 3 km od odbočky, 230/56 prevýšenie, celkom 8,5 km 307/338 celkové prevýšenie. Mapa trasy v prílohe.

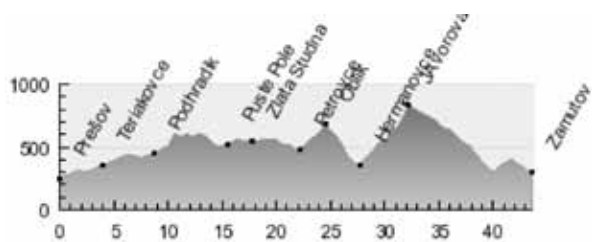
Trasa 15 – červená cyklomagistrála č.029 - trasa začína v Plešivci, pokračuje smerom na Domicu št. hr. v dĺžke 11,5 km, celkové prevýšenie je 304/181. Trasa pokračuje ďalej smer Aggtelek Josvafo, celkom 19 km, 481/490. Tento úsek je zároveň časťou diaľkovej medzinárodnej Karpatskej cyklistickej cesty. Cyklotrasa vedie po existujúcich dopravných komunikáciách, je zjazdná pre všetky typy bicyklov. Mapa trasy v prílohe. **Prechod:** Domicia - Aggtelek

Trasa 16 – červená cyklomagistrála č. 029 - pokračuje z Plešivca smerom na Turňu nad Bodvou, Hačavu, Zádielskú tiesňavu, Lúčku do Rožňavy v dĺžke 91 km, 20179/2091 prevýšenie. Jedná sa o náročnú cyklotrasu, ktorú si väčšina cyklistov rozdelí na dva úseky. Doporučuje sa horský bicykel, pretože časti trasy vedú po nespevných lesných a poľných cestách.

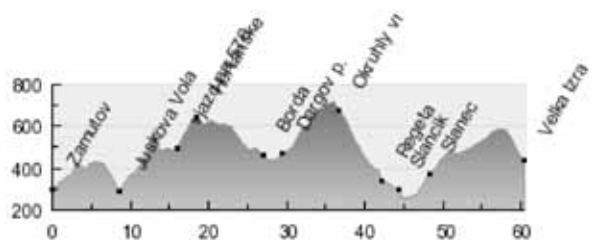
Na záver spomeniem trasu ktorá prepája uceleným spôsobom východoslovenský región cez pohorie Slánske vrchy. Červená cyklomagistrála MTB Alžbeta č.023 začína v Prešove a končí pri jazere Veľká Izra v Košickom kraji. Je to v súčasnosti jediná cyklomagistrála, ktorá kontinuálne prechádza cez oba kraje – Prešovský a Košický. Trasa je navrhnutá ako produkt na predĺžený víkend.

Trasa 17 – červená cyklomagistrála č. 023 - časť 1. Úsek Prešov – Zmutov celková dĺžka 44 km, 1766 m prevýšenie. Trasa je pomerne náročná





na prevýšenie a terén a preto je vhodná len pre horské bicykle. Vede po lesných spevnených a nespevnených cestách, na krátkych úsekoch aj po štátnych, málo frekventovaných cestách 3. Triedy. Mapa trasy v prílohe.



Trasa 17 – červená cyklomagistrála č. 023, časť 2 - úsek - Zámotov - Veľká Izra 70 km 1701/1516 m celkové prevýšenie. Trasa je pomerne náročná na prevýšenie a terén a preto je vhodná len pre horské bicykle. Vede po lesných spevnených a nespevnených cestách, na krátkych úsekoch aj po štátnych, málo frekventovaných cestách 3. Triedy. Mapa trasy v prílohe.

2. Syntéza

2.1 Zhodnotenie prírodných daností z pohľadu jeho využiteľnosti pre turizmus

Z hľadiska priestorového rozloženia, najvýznamnejšie územia ochrany prírody sú prevažne v blízkosti hraníc regiónu, či už na severe, východe, juhu severe alebo západe regiónu čoho dôkazom je aj cezhraničné národné parky (NP Vysoké Tatry, Pieninský NP, NP Slovenský kras alebo trilaterálny NP Paolioniny). Ako to už bolo vyššie povedané, geomorfologické danosti územia často predurčovali štátne hranice a tie často obmedzovali komunikáciu cez hranice, obmedzovali aj hospodársku činnosť človeka. Obmedzenia boli a aj sú spôsobované z dôvodu zvýšenej vzdialenosti od hospodárskych centier, končiacich sa dopravných a komunikačných sietí, keď prístup do regiónu bol a je sťažený.

2.2 Zhodnotenie dopravnej infraštruktúry

Východoslovenský región bol oddávna križovatkou severo južného prepojenia v smere Balt – Čierne more a východo - západným prepojením Európy a s pokračovaním až do Ázie. Severo južné prepojenie vo východoslovenskom regióne dominovalo po stáročia, až pokiaľ nové geopolitické usporiadanie štátov v strednej a juhovýchodnej Európe nevytvorilo nové štátne hranice východo - západným smerom (vznik ČSR). Novým geopolitickým usporiadaním začala výstavba dopravnej siete východo - západným smerom (železnica Bohumín – Košice, cestná sieť Bratislava – Žilina – Prešov - Košice) a severo južné prepojenie prestupom štátnych hraníc a aj zníženou kvalitou dopravnej infraštruktúry postupne upadalo.

Nové hospodárske, sociálne a politické prostredie, ktoré sa vytvorilo rozšírením Európskej únie o 10 štátov bývalého socialistického bloku od Baltu po Čierne more, zrušilo štátne hranice ako bariéru, otvorilo sa pohybu ľudí, tovaru a služieb. Tak po desaťročiach reštrikcií sa znovu otvára staro – nové prepojenie v smere sever – juh a dáva tak priestoru východného Slovenska novú dimenziu pre rozvoj.

2.2.1 Zhodnotenie cestnej infraštruktúry

Na základe analytickej časti štúdie (1.4.1.) je zrejmé, že okrem hlavného – nosného „Multimodálneho koridoru V. a“ (východo – západné prepojenie), **prepojenie regiónu na medzinárodnú cestnú sieť je výhodné smerom severným na koridor III. a smerom južným na koridor V. a IV.** (Obrázok 2 - multimodálne koridory, Obrázok 3 - sieť TEM).

Východné prepojenie týchto koridorov podľa upresnenia „**TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY (TEM) NETWORK/MAY 2008**“ je práve cez územie východoslovenského regiónu.

Porovnanie a dĺžky jednotlivých trás v koridoroch ktoré sú odlišné v smerovaní **Bialistok** – Poľská republika po **Edirne** (hranica Tureckej republiky). Sú na Obrázok 2 – multimodálne koridory:

Koridor:

- A: Białystok – Warszawa – Český Těšín – Brno – Bratislava – Budapešť –.... – Erdine - dĺžka **2.872 km**,
- B: Białystok – Warszawa – Zwardoń – Bratislava – Budapešť –.... – Erdine - dĺžka **2.410 km** (kratšia o 462 km),
- C: Białystok – Lublin – Rzeszów – Prešov – Košice – Miskolc – Arad –.... – Erdine dĺžka **2.047 km** (kratšia o 825 km/ resp. 353 km).

Z vyššie uvedeného je zrejme, že z pohľadu prepojenia východných krajín Európskej únie je trasa C najvýhodnejšia a z hľadiska možnosti rozvoja a začlenenia regiónu Východného Slovenska do európskej dopravnej siete mimoriadne dôležitá.

2.2.1.1 Zhodnotenie nárastu záťaže cestnej siete (porovnanie 1995/2000/2005)

Aj keď štatistické údaje získané sčítaním dopravných prostriedkov na vybraných úsekoch cestnej siete v regióne Východného Slovenska sú zozbierané za relatívne krátke časové obdobie (roky 1995, 2000 a 2005), neodškriepiteľný je nárast dopravnej intenzity v oboch smeroch - v smere **sever – juh a aj v smere západ – východ. Najmä nárast v severo – južnom prepojení je alarmujúci a vyžaduje si relatívne rýchlo túto situáciu riešiť.** Táto skutočnosť vyvoláva nároky na údržbu resp. zlepšenie technického stavu ciest najmä v prihraničných oblastiach resp. v hlavných dopravných koridoroch, ktorými dopravné prostriedky prechádzajú územím regiónu.

Potvrďuje to i porovnanie sčítaní dopravy z rokov 1995, 2000 a 2005, kde predpokladaný nárast dopravy bol prekročený až o 30 až 40%. Táto skutočnosť je zrejme aj dôsledkom vstupu Slovenska do Európskej únie. V tom však nie je ešte zohľadnená realita otvorenia Schengenského priestoru a preto veľmi dôležitým bude sčítanie dopravy v roku 2010.

Do nárastu záťaže cestnej siete zasiahne aj spoplatnenie určitých ciest v rámci zavedenia elektronického mýta s SR, čo bude mať vplyv na odkláňanie dopravy zo spoplatnených úsekov na nespoplatnené. Nedotiahnutím legislatívnych opatrení ako predísť presunu dopravy na cesty, ktoré svojou konštrukciou nie sú dimenzované najmä pre nákladnú dopravu, je hrozbou pre zhoršenie stavu ciest v regióne.

Tieto tendencie potvrdzuje realita odklonu dopravy z trasy V. Komárnik – Prešov – Košice – Milhošť do trasy V. Komárnik – Vranov – Trebišov – Slovenské Nové Mesto, **kde v niektorých úsekoch stúpila doprava nákladných vozidiel až o 175% a súčasne ubudla na prechode Milhošť.** Podobne stúpila dopravná intenzita oproti výhľadu o viac ako 50% na priechode III/050168 Hostovce – Tornanádaska. Podrobnejšie to možno vidieť z pohľadu v časti „Dopravné zaťaženie vstupov“.

2.2.2 Zhodnotenie železničnej infraštruktúry

Z prehľadu vývoja počtu prepravených cestujúcich je vidieť **výrazný pokles prepravovaných osôb na trati Plaveč – Muszyna.** Od roku 2001 došlo k výraznému poklesu za 6 068 prepravovaných osôb na 1488 osôb v roku 2009. **Výrazný pokles je aj na trati Medzilaborce – Lupków** z počtu prepravených osôb 860 v roku 2001 na 293 v roku 2009. To je aj príčinou prijatých opatrení, ktoré väčšinou končia buď obmedzením prevádzky tratí, alebo ich uzatvorením.

Na trati Čaña – Hidasnémeti došlo k nárastu prepravovaných osôb keď v roku 2001 bolo prepravených 16 145 pasažierov a v roku 2009 to bolo už 24 676 pasažierov.

Negatívny trend v počte prepravených osôb medzi Poľskom a Slovenskom je znepokojujúci a je vážne ohrozená prevádzka týchto tratí. Ako vyplýva zo zhodnotenia

využitia cestnej siete, v cestnej doprave je zaznamenaný výrazný nárast dopravnej záťaže, železnice naopak sa blížia ku kolapsu.

Železničná trať v smere na Ukrajinu (východ – západ) za hodnotené roky (2003 – 2009) **mierny nárast pasažierov z 5236 pasažierov** v roku 2003 na 6029 pasažierov v roku 2009.

V súvislosti s tranzitnou polohou Slovenska v strednej Európe, je potrebné brať v úvahu, že na území susedných štátov: v smere západ – východ existujú dobre rozvinuté dopravné trasy v Maďarsku a Poľsku a aj v smere sever juh v susednej Českej republike.

V súčasnosti po prekonaní globálnej krízy, ktorá postihla najmä transformujúce sa ekonomiky, dochádza postupne k opätovnému oživeniu priemyselnej výroby. Slovensko a spolu s ním aj susedné krajiny, ktoré sú súčasťou Európskej únie, môže očakávať okrem ďalšieho nárastu medzinárodnej nákladnej dopravy, aj zvýšenie záujmu zahraničných turistov o Slovensko, ako krajiny bezpečnej, ktorá má čo ponúknuť.

Východné Slovensko tak má pomerne veľký potenciál využiť svoju polohu a slúžiť na tranzit ľudí, tovaru a služieb.

2.2.3 Zhodnotenie infraštruktúry cyklotrás

V tejto štúdii je sústredená pozornosť výlučne na cykloturistické trasy v prihraničných regiónoch Východného Slovenska pozdĺž štátnych hraníc Východoslovenského regiónu s Poľskom, Ukrajinou a Maďarskom. Pozornosť je sústredená na cyklotrasy, ktoré môžu spájať strediská cestovného ruchu umiestnené v blízkosti hranice.

V súčasnosti sú vo väčšine prípadov prepojené cykloturistickými trasami centrá turizmu na oboch stranách hraníc. Vedú väčšinou po existujúcich komunikáciách nižších tried. Sú vybavené orientačným cykloturistickým značením, ktoré je v jednotlivých krajinách špecifické a teda odlišné. Na druhej strane sú zrozumiteľné pre návštevníka - cykloturistu.

V prihraničnom regióne Východného Slovenska, ktoré je obtiažne dostupné použitím cestnej siete alebo železničnej siete, sieť existujúcich regionálnych a nadregionálnych cyklotrás ponúka dostupnosť a je tak vhodnou alternatívou pre aktívny turizmus na oboch stranách hranice.

3. Návrhy

3.1 Návrh na konkrétne riešenia cestnej siete

Cestná sieť danej požiadavke vyhovuje len z časti (diaľnica D1 Prešov – Košice) a výhľadovo len po kompletizácii rýchlostného ťahu R4.

V smere západ – východ – hranica UA pri predpokladanom náraste dopravy na Ukrajinu (po súčasnom útlme), je žiaduce zlepšiť podmienky pre pomocný hraničný priechod Ubl'a, ktorého dopravná vzdialenosť cca 40 km od koridoru **V.a.** (obdobne skrakuje prepojenie z **R4**) – vytvára podmienky pre alternáciu a rozdelenie dopravnej záťaže na Ukrajinu. Jeho dôležitosť bude rásť do doby vybudovania hraničného priechodu D1 (diaľničný prechod).

Ostatná cestná sieť v prihraničných oblastiach v zásade vyhovuje predpokladaným záťažiam (materiál neposudzuje technický stav vozoviek).

K prekročeniu kapacity cestnej siete do roku 2010 dochádza (ako je to zdokumentované v analytickej časti štúdie) a je žiaduce situáciu riešiť:

- **v koridore D1** v úsekoch:
 - Poprad – Prešov (riešený v rámci druhého balíka PPP);
 - Košické Olšany – Sečovce;
 - hranica okresov (Trebíšov – Michalovce) – križ. I/50 s III/050234 (cesta I/50 v úseku mesta Michalovce).
- **v koridore R4** v úseku:
 - I/18 Prešov - Chmeľov.

Požiadavky na „vyšší štandard“ určitých vybraných ciest na území Východoslovenského regiónu môžu byť v blízkej budúcnosti prehodnocované, kvôli perspektívnym väčším projektovým zámerom v cestovnom ruchu (napr. Vtáčie údolie, príp. ďalšie).

PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA HRANIČNÝCH PRIECHODOV

Medzinárodné – v rámci EÚ/Schengenského priestoru

a) hraničné priechody pre neobmedzený cestovný a tovarový styk

Poľská republika

- III/067029 Podspády – Jurgow

b) hraničné priechody pre miestny, tzv. malý pohraničný styk (budú zriaďovať z iniciatívy a prostriedkov orgánov prihraničných regiónov susedných štátov).

Poľská republika

- II/559 Čertižné – Jašíška
- III/557024 Nižná Polianka – Oženna
- Červený Kláštor – Sromowce Nižne
- Legnava – Miłik
- Lesnica – Sczawnica
- Malý Lipník – Andrejówka
- Sulin – Żiegostow
- Veľká Franková – Kacwin

Maďarská republika

- III/068021 Skároš – Hollóháza
- III/050184 Buzica – Büttös.
- Kechnec – Abaujvár
- Chorváty – Hidvégdó
- Janík – Percse
- Perýn/Chým – Hidasnémeti
- Trstené – Kéked
- Byšta – Vilyvitány
- Michaľany – Felsőregmec
- Streda nad Bodrogom – Karos
- Strážne – Cigánd
- Biel – Dámóc
- Velké Trakany – Zemplénagárd

Medzinárodné – z ostatných krajín

UKRAJINA - vonkajšia hranica Európskej únie a Schengenská hranica. Sú plánované výstavby nových resp. rekonštrukcie existujúcich hraničných priechodov podľa zoznamu nižšie.

a) hraničné priechody pre neobmedzený cestovný a tovarový styk

- I/79 Čierna – Stráž (Čop/Solomonovo)
- D 1 Záhor – Storožnica
- pripravovaný na ceste I/79 Čierna - Stráž (Čop) priechod Čierna nad Tisou – Solomonovo pre nákladnú medzinárodnú dopravu TIR s podmienkou použitia terminálu (TKD) Dobrá s nakládkou a vykládkou kamiónov na železnicu. Vyžaduje sa obchvat mimo obec Čierna. Priechod pre osobnú dopravu otvorený v r. 1993 pre malý pohraničný styk je t.č. mimo prevádzku.
- výhľadovo na plánovanej diaľnici D 1 Záhor - Storožnica, po realizácii preberie funkciu priechodu z Vyšného Nemeckého, hlavne pre diaľkovú dopravu TIR.

b) hraničné priechody pre miestny, tzv. malý pohraničný styk. Tieto sa budú zriaďovať z iniciatívy a prostriedkov orgánov prihraničných regiónov susedných štátov

- II/552 Maťovské Vojkovce – Pavlovo
- II/558 Ulič – Velykyj Bereznij (Zabrod')
- navrhovaný na ceste II/552 Maťovské Vojkovce – Pavlovo priechod pre malý pohraničný styk s obmedzením nákladnej dopravy.

Dopravné zaťaženie hlavných koridorov a existujúcich hraničných priechodov ešte v zása-
de vyhovuje súčasnej intenzite, ale pre predpokladaný nárast je potrebné brať v úvahu pri
plánovaní vylepšovania cestnej siete.

Návrh opatrení pri predpokladanom náraste záťaže cestnej siete (vyplývajúce z porovnania 1995/2000/2005)

Vychádzajúc z analýz a aj syntéz, komunikácie v prihraničných oblastiach aj keď v súčas-
nosti ešte vyhovujú z hľadiska technického, pri predpokladanom náraste záťaže cestnej
siete je nutné reagovať na potrebu príhraničnej komunikácie Schengenského priestoru
čo možno v najdlhšej trase (cesty II/555 a II/566) **Kráľovský Chlmec – Velké Kapušany –
Sobrance – Ublá – Ulič.**

Dopravné zaťaženie hlavných koridorov a existujúcich hraničných priechodov je zrejmé z analýz, ale je nutné pripravovať realizáciu stavieb plánovaných v hlavných koridoroch „TEM4“ a „TEM6/7“, pre reálne predpokladaný nárast dopravy celého ťahu s smere sever – juh.

V prihraničnom priestore s krajinami EÚ a pri vybudovaní plánovaných priechodov (ich technickom dovybavení), komunikácie nižšej triedy v súčasnosti vyhovujú pre malý príhraničný styk. V súčasnosti sa nepredpokladá vyššia intenzita ťažkých vozidiel a súčasný stav môže vyhovovať pre obsluhu územia.

3.2 Návrh na konkrétne riešenia železničnej siete

V zmysle Národného referenčného strategického rámca, v Operačnom programe doprava sú plánované investície na rozvoj aj železničnej dopravy. V rámci Východného Slovenska, je to predovšetkým budovanie **V. a IX. koridoru**.

V súčasnosti sa pripravuje projektová dokumentácia na výstavbu **V. koridoru** od Košíc s pokračovaním cez Kysak – Spišskú Novú Ves a Poprad do Žiliny, s napojením sa na už vybudovaný úsek z Bratislavy do Nového Mesta nad Váhom a Trenčína.

Začiatkom roka 2010 začalo rokovanie o výstavbe **IX. koridoru** z Poľska do Slovenskej republiky a Maďarska. Cieľom rokovania bolo posúdiť možnosti zapojiť sa spoločným projektom do Operačného programu pre strednú Európu v oblasti výstavby a rekonštrukcie železničných prepojení v rámci koridoru TEN T v strednej Európe. Operačný program pre strednú Európu je program pre krajiny strednej Európy (Poľsko, Slovensko, Maďarsko, Česko, Slovinsko, Taliansko, časť Nemecka), z ktorého je možné čerpať finančné prostriedky na realizáciu spoločných projektov na roky 2007 – 2013 v nasledujúcich prioritách:

1. podpora inovácií na území strednej Európy,
2. **zlepšenie vonkajšej a vnútornej dostupnosti území strednej Európy,**
3. vhodné využitie životného prostredia,
4. zvýšenie konkurencieschopnosti a atraktívnosti miest a regiónov.

Návrh poľskej strany je vypracovať spoločnú štúdiu uskutočniteľnosti projektu **výstavby a rekonštrukcie Pan-európskeho dopravného železničného koridoru spájajúceho Poľsko, Slovensko a Maďarsko**. Financovanie (vrátane 15% spolufinancovania) sa predpokladá z fondov Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF) v rámci Operačného programu stredná Európa, programu spolufinancovaného z ERDF na podporu projektov nadnárodnej spolupráce v rámci oblastí strednej Európy. V štúdiu by išlo o posúdenie možností modernizácie a zdvojkolajnenia severojužného magistralného ťahu železničnej trate na rýchlosť 120 km/h v úseku hranica s Poľskom - Plaveč – Prešov – Kysak. Tieto návrhy sú už aj zapracované Územnom pláne Prešovského samosprávneho kraja a schválené VZN č. 17 z roku 2009.

Pre rozvoj železničnej dopravy je vypracovaný zámer na spracovanie projektu Výstavby integrovaného dopravného systému Košíc (IDS K), ktorý je určený pre nosný koľajový dopravný systém. IDS Košíc zabezpečuje dopravnú obsluhu mesta Košice a jeho prepojenie na regióny východného Slovenska s využitím rovnakého rozchodu koľají MHD a ŽSR, čo môže umožniť využitie prechodu vozidiel typu T-T bez prestupu cestujúcich. Spracovanie štúdie bolo ukončené v mesiaci september v 2009.

Štúdiá obsahuje 6 stavieb:

1. Elektrifikácia trate Haniska pri K. – Veľká Ida – Moldava n/Bodvou mesto; RN cca 34 mil EUR
2. Terminál Sever - Integrovaná koľajová doprava s napojením na trať ŽSR o RN cca 47 mil EUR, pričom v tejto stavbe sú zahrnuté aj náklady na rekonštrukciu koridorovej trate v úseku Košice – Ťahanovce na rýchlosť 160 km/h o RN 19 EUR.
3. Koľajová trať z Terminálu Sever na Staničné námestie na rekonštruovaných koľajových tratiach MHD s napojením na trať ŽSR o RN 32 mil EUR.
4. Koľajová trať z Terminálu Sever na sídlisko Ťahanovce o RN 31 mil EUR
5. Koľajová trať napojenie PZ Bočiar a PP Kechnec na súčasnú železničnú trať zást. Hutníky a žst. Veľká Ida o RN 70 mil EUR
6. Koľajová trať zo Staničného námestia na PP Pereš a letisko Košice o RN 63 mil EUR

3.3 Návrh na konkrétne riešenia siete cyklotrás

Návrh konkrétnych cyklotrás, ktorých vybudovanie a sprevádzkovanie podstatnou mierou zvýši dostupnosť odľahlých regiónov pre návštevníkov, zvýši ich informovanosť.

V REGIÓNE NA SLOVENSKO – POĽSKÉHO POHRANIČIA

Doporučené nové cyklotrasy

SK-PL-No1 **prepojenie regiónu Vysokých Tatier a Zakopaného** alternatívnou trasou mimo hlavných ciest napr. Bielovodska dolina SK – Dolina Roztoki PL
Lysa Polana hraničný prechod – po lesných cestách do Chlabowka Wyznie

Mníšek nad Popradom - Piwniczna Zdroj – prepojenie na poľské trasy s možnosťou riešiť sieť cyklotras SCR –Stará Ľubovňa – Litmanová, okolo rieky Poprad.

V REGIÓNE NA SLOVENSKO – UKRAJINSKÉHO POHRANIČIA

Doporučené nové cyklotrasy

V súčasnosti je jediný funkčný prechod pre prechod cyklistov cez Ubl'u. **Zriadenie novej vetvy smerom na Užhorod s pokračovaním na ďalšie zaujímavé lokality Mukačevo** a hrad Nevické a iné. Ďalšie nové cyklotrasy bude možné navrhovať ak sa budú postupne otvárať nové hraničné priechody (v kapitole cestná infraštruktúra), alebo ak existujúce hraničné priechody upravia svoj režim a umožnia prechod cyklistom.

V REGIÓNE NA SLOVENSKO – MAĎARSKÉHO POHRANIČIA

Doporučené nové cyklotrasy

Navrhovaná trasa je z **Michalian do maďarskej Mikoházy**. Cyklotrasa je vybudovaná len na maďarskej strane. V priestore bývalého hraničného prechodu je vybudované informačné centrum v súčasnosti nefunkčné. Na slovenskej strane je potrebná minimálne orientačná smerovka umožňujúca cyklistom prejsť na cyklotrasu pri Mikoháze.

Ďalšia cyklotrasa, ktorá by výrazne spojila maďarsko-slovenské pohraničie dopravnou a rekreačnou funkciou je zámer **obce Čerhov v smere do obce Alsoregmec**.

4. Záver

Východ Slovenska možno charakterizovať ako turisticky neobjavený región, ktorý však môže návštevníkom ponúknuť prírodné krásy, aj atraktivity z oblasti histórie a kultúry. Tu sú sumárne údaje o kultúrnom dedičstve regiónu východné Slovensko:

- Väčšina z pamiatok, ktoré boli zaradené medzi svetové kultúrne a prírodné dedičstvo sa v rámci Slovenska nachádza práve v jeho východnej časti. Konkrétne ide o Bardejov, Levoču, drevené kostolíky východných Karpát, lesy východných Karpát a jaskyne Slovenského Krasu.
- Nachádzajú sa tu zachované územia stredovekých miest a zachovaných pôvodných dedín, ktoré sú dnes vyhlásené ako pamiatkové rezervácie, konkrétne v Košiciach, Prešove, Bardejove, Spišskej Kapitule, Levoči, Spišskej Sobotě, Kežmarku, Podolínci, Ždiari a Osturni.
- Bývalé šľachtické sídla dnes sčasti slúžia ako múzea, iné na svoje zmysluplné využitie len čakajú. Zaujímavé kaštiele možno nájsť v Betliari, Budimíre, Markušovciach, Michalovciach, Trebišove, Humennom, Moravanoch, Fričovciach, Strážkach, Kežmarku, Betlanovciach a inde.
- Najznámejšie a najatraktívnejšie hrady sú Spišský Hrad a hrad Krásna Hôrka. Na území je aj väčší počet zrúcanín hradov.
- Veľký význam majú sakrálne pamiatky – chrámy a kláštory na týchto miestach: Košice, Jasov Levoča, Bardejov, Žehra, Spišská Sobotka, Kežmarok, Červený kláštor, drevené kostolíky východných Karpát, Svinica, Čečejevce, Leles ap.
- Miestami, kde boli uchované príklady ľudovej architektúry sú skanzeny v Bardejove (múzeum Šarišskej dediny), v Humennom (Expozícia ľudovej architektúry a bývania), v Starej Ľubovni (Múzeum Zamagurskej dediny) a vo Svidníku (Múzeum ukrajinsko-rusínskej kultúry).
- Medzi významnejšie technické pamiatky regiónu patria objekty v týchto obciach: Solivar, Zlatá Baňa, Dubník, Medzev, Vlachovo, Nižná Slaná, Rožňava
- Okrem týchto zaujímavosti sú podstatnými inštitúciami zaoberajúcimi sa kultúrnym dedičstvom aj múzeá a galérie vo významnejších kaštieloch, hradoch a v každom väčšom meste.

