

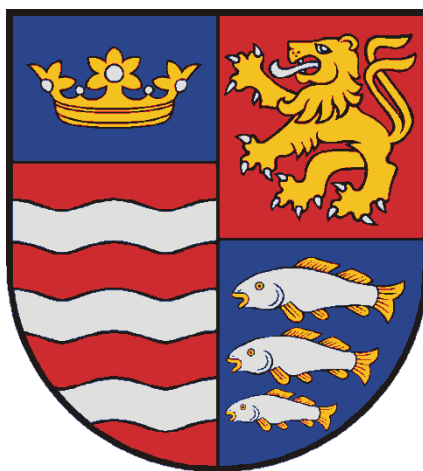


Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



GENEREL DOPRAVNEJ INFRAŠTRUKTÚRY PREŠOVSKÉHO KRAJA

Územná prognóza



KONCEPT NÁVRHU

Koncept návrhu (vrátané odporúčaní)

Máj 2015



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1 d-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Obstarávateľ:

Sídlo:

Štatutárny orgán:

Zastúpený vo veciach technických:

Poverený obstarávateľ:

Prešovský samosprávny kraj

Námestie mieru 2

080 01 Prešov

MUDr. Peter Chudík, predseda PSK

Ing. Jaroslav Lizák

Ing. Jaroslav Lizák, ev. č. 251

Slnečná 20, Ľubica

Spracovateľ:

Sídlo:

Štatutárny orgán:

Zastúpený vo veciach technických:

Číslo osvedčenia:

ENVIO, s.r.o.

Levočská 2

080 01 Prešov

Jozef Andrej, konateľ spoločnosti

Ing. arch. Václav Hochmuth - autorizovaný architekt

1715 AA

Riešiteľský kolektív:

Urbanizmus a sídelná štruktúra:

Ing. arch. Václav Hochmuth

Ing. arch. Jozef Kužma

Doprava:

Ing. Štefan Škoda

Ing. Michal Dúbravský

Demografia:

RNDr. Martin Rosič, PhD.

Rekreácia a cestovný ruch,

kultúrne a historické hodnoty:

Bc. Vladimír Nedelko

Hospodárska základňa:

doc. RNDr. Radoslav Klamár, PhD.

RNDr. Ivana Sovičová

Životné prostredie, ochrana prírody a krajiny:

Ing. Ján Stano

Bc. Vladimír Nedelko

Grafické práce GIS:

Ing. Ján Stano

Ing. arch. Václav Hochmuth

Editorské práce:

Cecília Mihalová



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



OBSAH:

Textová časť

1.	Úvod	4
1.1.	Dôvody obstarania GDI PK	4
1.2.	Metóda spracovania Konceptu návrhu, základné pojmy, skratky, východiskové podklady	4
1.3.	Určenie cieľa územnej prognózy	5
1.4.	Vymedzenie riešeného územia	6
1.5.	Údaje o základnej územnej jednotke, demografia	7
2.	Podmienky rozvoja územia	10
2.1.	Priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia	10
2.1.1.	Európske a republikové súvislosti	10
2.1.2.	Poloha samosprávneho kraja v systéme osídlenia	11
2.1.3.	Regionálne súvislosti väzby na záujmové územia	14
2.2.	Prírodné podmienky, kultúrne a historické hodnoty	17
2.3.	Hospodárska základňa	20
2.4.	Rekreácia a cestovný ruch	24
2.5.	Životné prostredie, ochrana prírody a krajiny	29
2.5.1.	Ochrana prírody a krajiny	29
2.5.2.	Životné prostredie	31
3.	Požiadavky na overenie dlhodobej stratégie rozvoja vybraného územia	41
3.1.	Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie	41
4.	Požiadavky na varianty a alternatívy možností priestorového usporiadania a funkčného využívania územia	42
5.	Súhrnné zhodnotenie konceptu návrhu	42
6.	Odporúčania	43

Prílohy:

Príloha č. 4 Ochranné pásma

Príloha č. 5 Zoznam skratiek a pojmov

Príloha č. 6 Syntéza obcí s výrazným rastom počtu obyvateľov

Príloha č. 7 Návrh sprístupnenia obcí PSK aspoň z dvoch nezávislých smerov
(odstránenie koncových obcí, najmä pri automobilovej doprave)

Grafická časť:

Výkres č. 1 Širšie vzťahy - Variant 1 M 1:500 000

Výkres č. 1 Širšie vzťahy - Variant 2 M 1:500 000

Výkres č. 2 Hlavný výkres - Variant 1 M 1:200 000

Výkres č. 2 Hlavný výkres - Variant 2 M 1:200 000



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1d-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa.



1. Úvod

1.1. Dôvody obstarania GDI PK

Dôvody na vypracovanie Generelu dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, vyplynuli z potrieb Prešovského samosprávneho kraja, ako aj dlhodobej absencie komplexného spracovania dokumentácie tohto druhu pre Prešovský kraj.

Na základe uvedeného, zmluvné strany uzatvorili podľa § 536 zákona FZ ČSFR č. 513/1991 Zb. obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov, dňa 11.03.2015 Zmluvu o dielo č. 1/2015/ARR (a prílohu č. 1, ktorá je jej neoddeliteľnou súčasťou) na spracovanie Generelu dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja. Zmluva bola uzatvorená na základe výsledku verejného obstarávania zákazky, formou súťaže návrhov v oblasti územného plánovania (Generel dopravnej infraštruktúry, ideový návrh pre PSK), podľa zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 158/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o druhoch súťaží návrhov v oblasti architektúry, územného plánovania a stavebného inžinierstva, o obsahu súťažných podmienok a o činnosti poroty.

Predmet zákazky je realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“, ktorý je financovaný z prostriedkov Regionálneho operačného programu, prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel, kód výzvy: „ROP-4.1d-2012/01“ a z vlastných zdrojov obstarávateľa.

1.2. Metóda spracovania Konceptu návrhu, základné pojmy – skratky, východiskové podklady

Koncept návrhu Generelu dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja je spracovaný formou územnej prognózy (ďalej len územná prognóza, GDI PK) podľa § 6 zákona FZ ČSSR č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (ďalej len stavebný zákon). V grafickej časti konceptu návrhu sú zobrazené javy, ktoré sa v použítom merítke dajú zobrazit'.

Základné pojmy - skratky

PSK	Prešovský samosprávny kraj
PK	Prešovský kraj
VÚC	Veľký územný celok
ÚPN	Územný plán
ÚP	Územná prognóza
GDI	Generel dopravnej infraštruktúry
GDI PK	Generel dopravnej infraštruktúry prešovského samosprávneho kraja
PaR	Prieskumy a rozbor
KoN	Koncept návrhu
N	Návrh

Zoznam ďalších použitých skratiek vid' v prílohe č.6.

Východiskové podklady

Východiskovými podkladmi pre spracovanie KoN sú požiadavky na riešenie, ktoré vyplynuli z prieskumov a rozborov, prerokované a odsúhlasené zadanie, prehľad pripomienok z prerokovania zadania poskytnutého obstarávateľom a zmluva o dielo. V KoN sú v primeranej miere zapracované relevantné výstupy zo strategických dokumentov obstarávaných PSK (najmä ÚPN PSK, PHSR PSK, PRV).

Ďalšie východiskové podklady definujúce strategické zámery a legislatívu súvisiacu s európskymi, republikovými a regionálnymi záujmami sú uvedené v prílohe č. 2. Tieto podklady sú taktiež obsiahnuté v Zadaní časť – prípravné práce a zber údajov.



1.3. Určenie cieľa územnej prognózy

Hlavné ciele územnej prognózy:

- stanoviť hlavné zásady rozvoja dopravnej infraštruktúry, zásady jej optimalizácie a priority pre postup skvalitňovania dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji, so zameraním najmä na optimalizáciu cestnej a železničnej dopravy, vrátane ostatných druhov dopravy (leteckej, vodnej a cyklistickej), pri primeranom zohľadnení samosprávnych rozvojových zámerov definovaných v územnoplánovacích dokumentáciách,
- riešiť možnosti podpory dlhodobého funkčného využívania územia samosprávneho kraja verejnou cestnou, železničnou a cyklistickou dopravou, pri zohľadnení mestských aglomerácií a území vykazujúcich vysokú návštevnosť,
- zohľadniť a rozpracovať vybrané časti aktuálnych dopravných dokumentov na úrovni Slovenskej republiky, súvisiacich s Prešovským samosprávnym krajom, napr. so Strategickým plánom rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy na roky 2014 - 2020,
- vytvoriť územnoplánovací podklad, ktorý bude slúžiť pre spracovanie Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja.

Špecifické ciele:

- riešiť vzájomnú dopravnú nadväznosť PSK a jeho obcí, väzby na susediace samosprávne kraje a štáty,
- špecifikovať hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osy na riešenom území,
- definovať každý druh riešenej dopravy zvlášť a ich vzájomné väzby,
- definovať zásady verejného dopravného vybavenia a štruktúry súvisiacej s osídlením, priestorovým usporiadaním a funkčným vyžívaním územia, technickým vybavením, s požiadavkami ochrany prírodných zdrojov, významných krajinných prvkov, starostlivosti o ŽP a chránené územia,
- definovať relevantné zmeny v demografii, identifikovať rozhodujúce požiadavky urbanistického rozvoja a pomenovať dôvody zvyšovania negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie,
- vytvoriť podmienky pre systém integrovanej dopravy so znižovaním podielu individuálnej motorovej dopravy a zvyšovania cyklistickej dopravy, predovšetkým v ťažiskách osídlenia a v územiach preukazujúcich aglomeračné súvislosti a vnútro aglomeračné vzťahy,
- v riešení navrhnúť možné sprístupnenie obcí PSK podľa územnotechnických možností aspoň z dvoch nezávislých smerov (odstránenie koncových obcí najmä pri automobilovej doprave),
- vytvoriť podmienky pre nadväzne spracovanie Koncepcie dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský kraj.

Územná prognóza je podľa § 4 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších zákonov strategickým dokumentom spolufinancovaným Európskou úniou a posúdi sa podľa uvedeného zákona.

1.4. Vymedzenie riešeného územia

Riešeným územím je celý územný obvod Prešovského samosprávneho kraja (PSK), okrem VO Valaškovce. PSK je zároveň samostatným správnym celkom Slovenskej republiky. Bilančným rokom územnej prognózy je rok 2040.

Identifikačné údaje riešeného územia

Rozloha	8 854,17 km ² (18,06% rozlohy SR)
Počet obyvateľov:	817 382 (15 % obyvateľstva SR) - stav k 31. 12. 2012 (zdroj: ŠÚ SR)
Hustota osídlenia:	92 obyvateľov/km ²
Počet okresov:	13
Počet miest:	23
Počet obcí:	664
Sídlo kraja:	Prešov

Identifikácia územia PK, riešené územie

Poloha kraja v rámci SR



Okresy Prešovského samosprávneho kraja

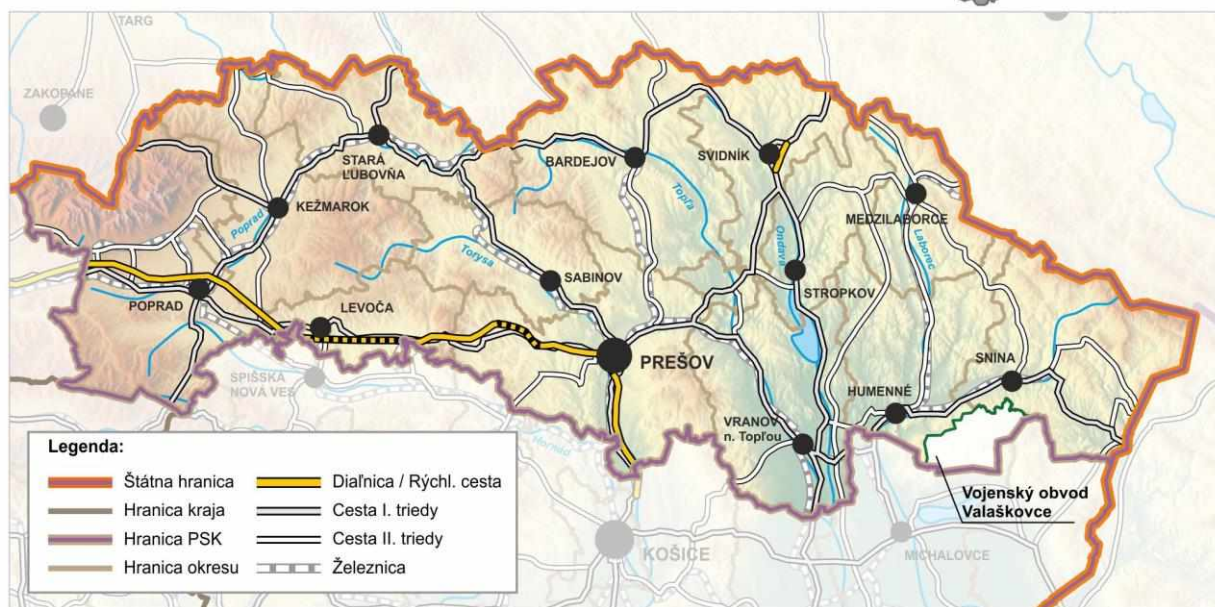


Schéma č.1

Zdroj: vlastný podklad

Na severe je riešené územie vymedzené štátnou hranicou Slovenskej republiky s Poľskou republikou (Malopoľské a Podkarpatské vojvodstvo) v dĺžke asi 360 km, na východe štátnou hranicou s Ukrajinou (Zakarpatská oblasť) v dĺžke asi 38 km, na juhu hranicou Košického kraja (mimo územia VO Valaškovce) a na západe hranicami Banskobystrického a Žilinského kraja.

Hranica bilančného územia GDI PK je totožná so správnou hranicou Prešovského kraja.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



ÚZEMNÁ PROGNOZA

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja - Koncept návrhu

Záujmovým územím sú prihraničné územia Košického, Banskobystrického a Žilinského kraja Slovenskej republiky, Malopoľského a Podkarpatského vojvodstva Poľskej republiky a Zakarpatskej oblasti Ukrajiny.

1.5. Údaje o základnej územnej jednotke, demografia

Demografické a socioekonomické podmienky

Počtom 817 382 obyvateľov k 31. 12. 2012 predstavoval podiel Prešovského kraja na celkovom počte obyvateľov republiky 15,1 %. Hustota osídlenia 91 obyvateľov na km² dosahuje druhú najnižšiu hodnotu po Banskobystrickom kraji a je o pätinu nižšia ako priemerná hustota zaľudnenia v Slovenskej republike. V mestách žije takmer 50% obyvateľov kraja, aj keď v súčasnosti má tento kraj najväčší počet obcí do 500 obyvateľov na Slovensku, čo je problém predovšetkým s cestnou a železničnou dopravou, dostupnosťou do sídelných centier, dochádzkou za prácou a samotnou obslužnosťou týchto obcí (predovšetkým zásobovanie, údržba ciest a miestnych komunikácií). Najviac obyvateľov žije v krajskom meste Prešov.

Vývoj počtu a prognóza obyvateľov v členení podľa krajov SR s indexom rastu

Kraj, SR	Počet obyvateľov			Prognóza 2035	Index rastu		
	k 26.5. 2001	31.12. 2007	31.12. 2012		2035/2001	2035/2007	2035/2012
Bratislavský	599 015	610 850	612 682	650931	108,67	106,56	106,24
Trnavský	551 003	557 151	556 577	582170	105,66	104,49	104,60
Trenčiansky	605 582	599 831	593 159	604569	99,83	100,79	101,92
Nitriansky	713 422	706 758	688 400	701894	98,38	99,31	101,96
Žilinský	692 332	695 698	690 121	719705	103,95	103,45	104,29
Banskobystrický	662 121	654 668	658 490	643957	97,26	98,36	97,79
Prešovský	789 968	801 939	817 382	850280	107,63	106,03	104,02
Košický	766 012	774 103	794 025	796885	104,03	102,94	100,36
SR	5 379 455	5 400 998	5 410 836	5550391	103,18	102,77	102,58

Zdroj: INFOSTAT 2012

Index rastu počtu obyvateľstva v PSK je stúpajúci hlavne z dôvodu nárastu rómskej populácie.

Prognóza vývoja obyvateľstva SR podľa krajov

Kraj, SR	Rok 2012 (stav k 31.12.)	Prognóza rok 2020	Prognóza rok 2025	Prognóza rok 2030	Prognóza rok 2035
Bratislavský	612 682	645386	650084	651821	650931
Trnavský	556 577	577211	581412	582966	582170
Trenčiansky	593 159	599418	603781	605394	604569
Nitriansky	688 400	695915	700980	702853	701894
Žilinský	690 121	713573	718767	720688	719705
Banskobystrický	658 490	638472	643119	644837	643957
Prešovský	817 382	843036	849172	851441	850280
Košický	794 025	790097	795847	797974	796885
SR spolu	5 410 836	5503107	5543161	5557973	5550391

Zdroj: INFOSTAT 2012

Podľa prognózy vývoja obyvateľstva v okresoch SR do roku 2035, spracovanej Prognostickým ústavom SAV, Výskumným demografickým centrom a Katedrou humánnej geografie a demografie Prírodovedeckej



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



fakulty UK v roku 2013, je predpokladaný vývoj počtu obyvateľov v Prešovskom kraji a v jeho okresoch nasledovný:

Prognóza obyvateľstva v okresoch Prešovského kraja

Okres, kraj	Predpokladaný počet obyvateľov						Zmena 2012 – 2040	
	2015	2020	2025	2030	2035	2040	abs.	%
Bardejov	78 143	78 420	78 364	78 162	77 500	76 818	-1 325	-0,44
Humenné	63 975	63 502	62 565	61 359	59 766	58 164	-5 811	-6,77
Kežmarok	72 852	75 169	77 259	79 251	81 045	83 298	10 446	13,53
Levoča	33 905	34 662	35 273	35 842	36 318	36 761	2 856	8,83
Medzilaborce	12 178	11 928	11 638	11 382	11 117	10 864	-1 314	-9,76
Poprad	104 662	104 790	104 159	103 100	101 459	99 683	-4 979	-2,72
Prešov	172 426	175 365	177 286	179 124	180 611	182 634	10 208	5,91
Sabinov	59 574	61 332	62 900	64 448	65 714	66 969	7 395	12,43
Snina	37 755	37 427	36 984	36 409	35 635	34 858	-2 897	-6,03
Stará Ľubovňa	54 192	55 844	57 227	58 527	59 609	60 694	6 502	12,17
Stropkov	20 899	20 975	20 900	20 725	20 436	20 140	-759	-1,86
Svidník	33 232	33 323	33 250	33 066	32 666	32 248	-984	-1,44
Vranov nad Topľou	80 730	81 601	82 116	82 445	82 436	82 337	1 607	2,99
Prešovský kraj	824 523	834 338	839 921	843 840	844 312	845 468	20 945	3,29

Zdroj údajov: Prognostický ústav SAV, Výskumné demografické centrum, Katedra humánnej geografie a demografie
Prírodovedeckej fakulty UK., vlastný

Počet obyvateľstva v PSK je stúpajúci hlavne z dôvodu nárastu rómskej populácie, predovšetkým v okresoch Levoča, Kežmarok, Stará Ľubovňa, Sabinov a Prešov, pričom PSK má viac ako 60 % obyvateľov v produktívnom veku a takmer 23% v predproduktívnom veku. Priemerný vek obyvateľstva predstavuje 34 rokov.

Z uvedených informácií je možné predpokladať, že počet obyvateľov na území PSK bude naďalej narastať, ale rastová krivka sa bude znižovať. V roku 2040 bude v PSK podľa vlastnej prognózy 845 500 obyvateľov, čo predstavuje 15,28 % z celkového počtu obyvateľov SR. Podľa Výskumného demografického centra v Prognóze obyvateľstva Slovenskej republiky do roku 2060, bude v bilančnom roku 2040 v Slovenskej republike 5 532 024 obyvateľov.

Dôležitým faktorom pre dimenzovanie cestnej siete bude nárast obyvateľstva v obciach s rómskym obyvateľstvom, ktoré v uvažovanom horizonte roku 2040 predstihne aj dnešné regionálne centrá - vznikne potreba lepšieho dopravného napojenia týchto obcí (predpokladá sa aj nárast stupňa motorizácie tejto skupiny obyvateľstva, ktorý sa tak priblíži priemeru). Prehľad týchto obcí je v prílohe č.5.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Nasledujúce tabuľky zobrazujú ekonomické aktivity obyvateľstva PSK v porovnaní s ostatnými krajinami Slovenska.

Bilancia ekonomickej aktivity obyvateľstva v roku 2014 (podľa Výberového zisťovania pracovných síl)

Kraj, SR	2014		
	Počet pracujúcich		
	spolu (tis. osôb)	podiel na SR v %	index 2014/2013
Bratislavský	315,6	13,4	101,4
Trnavský	261,6	11,1	99,9
Trenčiansky	270,2	11,4	102,5
Nitriansky	306,3	13,0	102,2
Žilinský	292,3	12,4	100,9
Banskobystrický	275,8	11,7	100,5
Prešovský	325,7	13,8	101,7
Košický	315,7	13,4	103,5
SR spolu	2 363,0	100,0	101,4

zdroj: ŠÚ SR

Z uvedeného vyplýva, že v porovnaní k roku 2014, z celkového počtu 819 446 obyvateľov pracuje 325 700 obyvateľov, čo tvorí 39,74% , v porovnaní s Bratislavou z počtu 621 773 obyvateľov je zamestnaných 315 600 obyvateľov, čo tvorí 50,75 %. PSK má najhoršiu bilanciu na Slovensku.

Bilancia ekonomickej aktivity obyvateľstva v roku 2012 (podľa Výberového zisťovania pracovných síl)

Kraj, SR	2012			
	Počet nezamestnaných			Miera nezamestnanosti v %
	spolu (tis. osôb)	podiel na SR v %	index 2014/2013	
Bratislavský	20,0	5,6	93,46	5,96
Trnavský	36,9	10,3	101,37	12,37
Trenčiansky	25,3	7,1	91,67	8,56
Nitriansky	41,2	11,5	90,55	11,86
Žilinský	46,0	12,8	97,46	13,60
Banskobystrický	61,7	17,2	92,64	18,28
Prešovský	69,2	19,3	96,78	17,53
Košický	58,4	16,3	83,43	15,61
SR spolu	377,5	100,0	93,93	13,18

zdroj: ŠÚ SR

Z uvedeného vyplýva, že v porovnaní k roku 2014 je PSK spolu s BBSK, krajinami s najväčšou nezamestnanosťou a tvoria až 35,81 % nezamestnaných na Slovensku. Okrem iných faktorov ide predovšetkým o rómsku komunitu, kde sa neuvažuje so zvýšeným percentom vzdelania, čo má za dôsledok, že z dôvodov nevznikania pracovných príležitostí odchádzajú v prevažnej miere za prácou do zahraničia alebo do západných regiónov Slovenska, resp. veľká časť tejto populácie je nezamestnaná.

Prešovský kraj v ekonomickej výkonnosti a v príjmoch obyvateľstva zaostáva v hospodárskom rozvoji za úrovňou Slovenskej republiky. Na tvorbe celoštátneho hrubého domáceho produktu sa podieľa objemom 9%, čo predstavuje najmenší podiel zo všetkých krajov Slovenska. Regionálny hrubý domáci produkt za posledné roky rastie, aj keď jeho výška je stále pod priemerom EÚ. Najvýznamnejšie odvetvie hospodárstva predstavuje obchodná činnosť. Z tohto dôvodu je potrebné intervenciou štátu zrealizovať na území kraja väčšie investície vo väzbe na zvýšený rast HDP a vyššiu zamestnanosť obyvateľstva (viď investície v automobilovom priemysle v Trnavskom a Žilinskom kraji).

Aglomerácie nad 100000 obyvateľov na území PSK

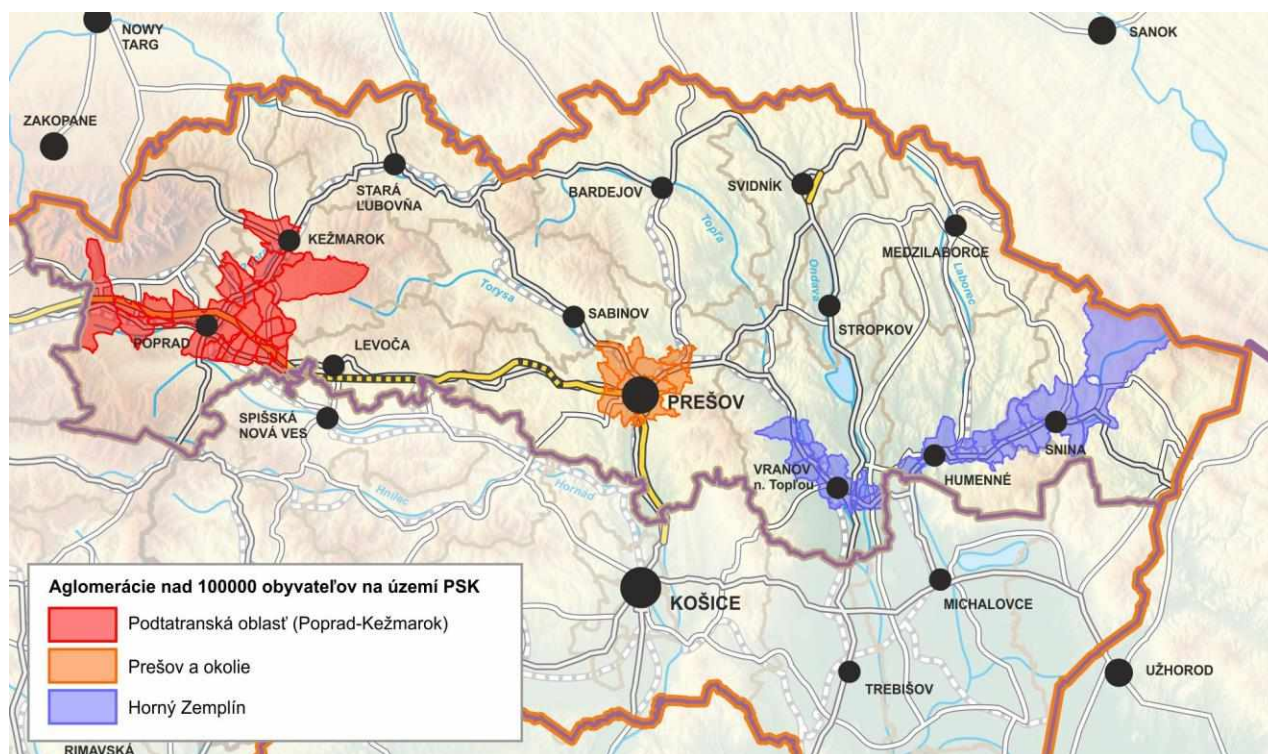


Schéma č.2

Zdroj: VÚC PSK

V časti **Dopravná prognóza kapitola č. 1.** sú zohľadnené demografické a ekonomické predpoklady obyvateľstva, pracovné príležitosti a dopravné napojenie obcí, kde sa predpokladá nadpriemerný nárast obyvateľstva v uvažovanom horizonte roku 2040.

2. Podmienky rozvoja územia

2.1. Priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia

2.1.1. Európske a republikové súvislosti

Princípy európskej územnej spolupráce sú viac rozpracované v Územnej agende Európskej únie. Územná agenda stavia na troch hlavných cieľoch dokumentu Európske-perspektívy územného rozvoja (ESDP). Agenda taktiež vychádza z Riadiacich zásad udržateľného rozvoja európskeho kontinentu Európskej konferencie ministrov, zodpovedných za územné plánovanie a regionálnu politiku (CEMAT), potvrdených Výborom ministrov Rady Európy.

V základnej zmluve medzi Slovenskou republikou a Európskou úniou je medzi iným zakotvená aj otázka politiky súdržnosti. Ekonomická a sociálna súdržnosť s osobitným zameraním na znižovanie nerovnovážneho vývoja medzi regiónmi predstavuje v súlade s Európskou zmluvou jeden zo základných cieľov EÚ. Medzi ciele politiky súdržnosti patrí taktiež Európska územná spolupráca. Cieľom tohto nového nástroja je zvýšiť cezhraničnú, nadnárodnú a medzi oblastnú spoluprácu. Ide o podporu spoločného riešenia problémov, ktoré identifikujú orgány susedných regiónov v takých oblastiach, ako je urbanistický, vidiecky, rozvoj hospodárskych vzťahov a sieťovanie malých a stredných podnikov (MSP). Priamo naväzuje na ciele a priority uvedené v základných dokumentoch zabezpečujúcich politiku súdržnosti Európskej únie v Slovenskej republike a to Národný strategický referenčný rámec 2014 – 2020 a operačné programy realizované v rámci Kohézneho fondu.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-S-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



2.1.2. Poloha samosprávneho kraja v systéme osídlenia

Dôležitým prvkom Slovenskej republiky (ďalej SR) v európskych štruktúrach je aj priestorová integrácia, ktorá v podobe politiky územného rozvoja prispieva konkurencieschopnosti, produktivite a rastu v jednotlivých regiónoch, zabezpečuje budovanie komunikačnej i ostatnej technickej infraštruktúry a ochranu prírodného a kultúrneho dedičstva.

V krajinách Európy sa vytvoril rad koncepcných dokumentov obsahujúcich odporúčania, ktoré upravujú postavenie riešeného priestoru v medzinárodných súvislostiach, pričom priestor Prešovského kraja je mimo dosahu a vplyvu aglomerácii metropolitného celoeurópskeho významu.

Je vytvorený z častí historicky sa formovaných regiónov a to horného a časti stredného Spiša, horného Zemplína a takmer celého Šariša. Osídlenie v týchto regiónoch sa formovalo na základe prírodných daností a ekonomicko-výrobných podmienok, v priamych súvislostiach na európske obchodné trasy prepájajúce balkánske krajiny s pobaltskými.

Historicky sa sídelné štruktúry na tomto území formovali predovšetkým severojužným smerom. Nové krajské administratívne usporiadanie je priečne organizované, takže tieto hlavné severojužné sídelné štruktúry ležia na území Prešovského aj Košického kraja.

Severné a východné územia v nadregionálnych väzbách sú v priamom kontakte s cezhraničnými systémami Poľskej republiky a Ukrajiny, čo má priamy dopad na vývoj štruktúr osídlenia predovšetkým v prihraničných lokalitách..

Vychádzajúc z prírodných a územno-technických podmienok kraja, historicky sformovanej súčasnej urbanistickej štruktúry, formy osídlenia, je formulované aj základné priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia. Geomorfologické danosti okolitého územia aj územia Prešovského kraja poskytujú určité jedinečné výhody, ale tvoria aj bariéry. Väčšina územia kraja je hornatou krajinou s bohatou a špecifickou kultúro – historickou tradíciou a rekreačným potenciálom. Hornatosť kraja je však zároveň nevýhodou, a to najmä z pohľadu medzinárodných aj vnútroštátnych dopravno-komunikačných väzieb. Komunikačné danosti súčasnej i uvažovanej európskej dopravnej siete budú ovplyvňovať ďalší rozvoj sídelných štruktúr v Prešovskom kraji, predovšetkým v koridoroch, ktoré boli už odsúhlasené na medzinárodnej úrovni ako multimodálne koridory, resp. doplnkové trasy európskeho významu, ktoré prechádzajú cez územie Slovenska a tým aj Prešovského kraja, alebo ležia v jeho tesnej blízkosti a budú mať vplyv na rozvoj prihraničných oblastí.

Hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osy, ako aj ďalšie dopravné súvislosti sú vedené **v časti Dopravná prognóza kapitola č. 1.**

Rozvojové osi a medzinárodné súvislosti ťažísk osídlenia

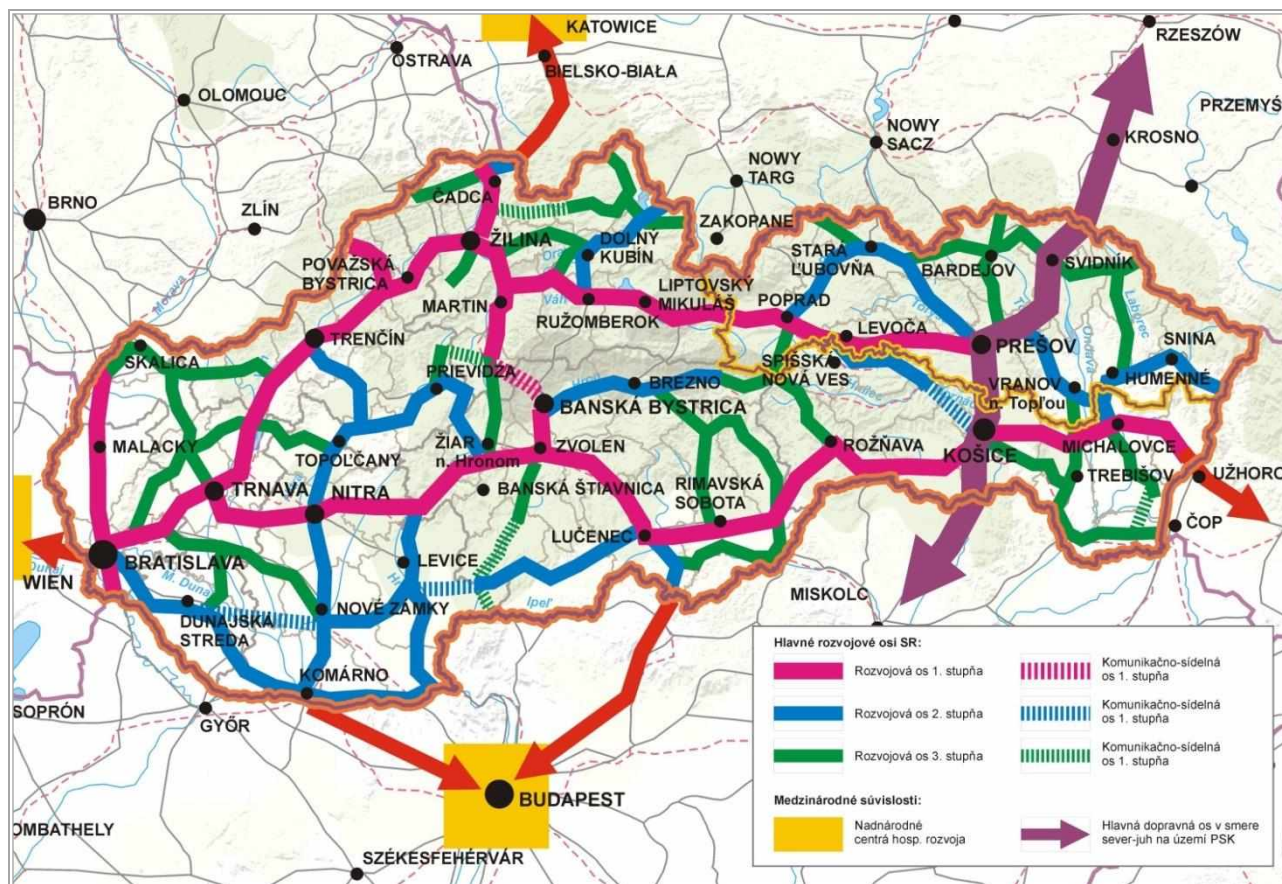


Schéma č.3

Zdroj: KURS 2001

Ide predovšetkým o tieto prepojenia:

- koridory ležiace mimo územia SR, avšak v jej tesnej blízkosti s vplyvom najmä na rozvoj

Prešovského kraja a jeho prihraničných oblastí:

- III: Berlín – Wrocław – Kraków – Lvov – Kyjev,

- V: Terst – Ljubljana – Budapešť – Užhorod – Lvov,

- koridory, ktoré sú v dotyku, resp. prechádzajú územím Slovenska - Prešovského kraja:

- multimodálny koridor Va: Bratislava – Žilina – Košice – Užhorod,

Prepojenia európskeho významu, ktoré Prešovský kraj podporuje v záujme vlastného rozvoja sú:

- severo-južné prepojenie východným Slovenskom v línii Lublin – Rzeszów – Prešov – Košice – Miskolc – Debrecen od severských a pobaltských štátov smerom na Istanbul, čím sa vytvára možnosť vzniku uzla križovania multimodálnych koridorov v priestore prešovsko-košického ťažiska osídlenia.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Prehľad centier osídlenia Prešovského kraja

Okres	Počet obyvateľov k 31.12.2012	Mesto	Počet obyvateľov k 31.12.2012	Správny význam	Charakter centra osídlenia
Bardejov	77841	Bardejov	33451	sídlo okresu	2.skupina, 1.poskupina nadreg. až celošt. a medzinár. význam – turizmus, CR, pamiatky
Humenné	64109	Humenné	34634	sídlo okresu	2.skupina, 1.poskupina, nadreg. až celošt. a medzinár. význam
Kežmarok	71389	Kežmarok	16774	sídlo okresu	2.skupina, 2.poskupina, nadreg. význam
		Spišská Belá	6449	-	4.skupina, reg. význam
		Spišská Stará Ves	2282	-	5.skupina, subreg. význam
Levoča	33372	Levoča	14799	sídlo okresu	2.skupina, 2. podskupina, reg. až nadreg. význam, – urizmus,
		Spišské Podhradie	4070	-	4.skupina, reg. význam
Medzilaborce	12319	Medzilaborce	6747	sídlo okresu	3.skupina, 2.poskupina, reg. až celošt.a medzinár.význam
Poprad	104297	Poprad	52765	sídlo okresu	1.skupina, 2.poskupina, celoštát.význam
		Svit	7620	-	3.skupina, 2.poskupina, reg. význam
		Vysoké Tatry	4203	-	3.skupina, 2.poskupina, reg. až celošt.a medzinár.význam – CR, pamiatky
Prešov	170532	Prešov	91352	sídlo kraja, okresu	1.skupina, 1.poskupina, medzinár. a celošt.význam
		Veľký Šariš	5483	-	5.skupina, subreg. význam
Sabinov	58450	Lipany	6470	-	4.skupina, reg. význam
		Sabinov	12706	sídlo okresu	3.skupina, 2.poskupina, reg. až celoštát. a medzinár. význam
Snina	37920	Snina	20596	sídlo okresu	3.skupina, 1. podskupina reg. až nadreg. význam
Stará Ľubovňa	53140	Podolíne	3268	-	5.skupina subreg. význam
		Stará Ľubovňa	16351	sídlo okresu	2.skupina, 2. podskupina nadreg. význam - turizmus, CR, pamiatky
Stropkov	20824	Stropkov	10866	sídlo okresu	3.skupina, 2.poskupina reg. až celoštát. a medzinár. význam
Svidník	33143	Svidník	11492	sídlo okresu	3.skupina, 1.poskupina, reg. až nadreg. význam
		Giraltovce	4172	-	5. skupina, subreg. významu
Vranov nad Topľou	80046	Hanušovce nad Topľou	3768	-	5.skupina, subreg. význam
		Vranov nad Topľou	23157	sídlo okresu	2.skupina, 2.poskupina, nadreg. význam

Zdroj: Podľa KURS a v súčasnosti platnej ÚPN VÚC Prešovského kraja



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa.



Z uvedeného prehľadu je zrejma dominancia mesta Prešov ako centra osídlenia, so sústredením obyvateľstva a ekonomických aktivít a ťažiska osídlenia. Spolu s Košicami svojim významom presahujú hranice Slovenska. Ostatné sídla – okresné mestá sú podstatne menšie až na mesto Poprad a sú regionálneho až nadregionálneho významu.

2.1.3. Regionálne súvislosti väzby na záujmové územia

Väzby na záujmové územia vychádzajú z historických danosti a súčasných možnosti osídlenia, krajinných a územnotechnických podmienok pre rozvoj, vzájomne prepojenej železničnej a cestnej siete, spoločného užívania energetických zariadení a sietí technickej infraštruktúry. Prioritou pre funkčné využívanie územia je realizácia strategických koncepcií Slovenska a prešovského regiónu vo vzťahu k stratégiám, predovšetkým Poľskej republiky, Ukrajiny, Košického, Žilinského a Banskobystrického kraja.

Polohové faktory kraja v strednej Európe vytvorili podmienky pre atraktívny prepájací a rozvojový priestor medzi štátmi Európskej únie a ostatnými krajinami.

Medzi sídelno – priestorové danosti okolitého územia, ktoré môžu pozitívne ovplyvňovať aj rozvoj sídelných štruktúr Prešovského kraja, patrí najmä dominantnosť košicko – prešovskej aglomerácie v karpatskom regióne v juhovýchodnej časti Poľskej a východnej časti Maďarskej republiky a Zakarpatskej Ukrajiny.

Popri týchto dominantných medzinárodných sídelných podmienkach, budú pre ďalší rozvoj osídlenia a sídelných štruktúr kraja dôležité prihraničné sídelné lokality a oblasti, ktoré budú mať najvyššie predpoklady pre cezhraničnú spoluprácu.

Základné funkcie v území sú formulované dlhodobou koncepciou tvorby trvalo udržateľného rozvoja Prešovského kraja, vytvárajúce predpoklady rovnocenných podmienok, v súlade s požiadavkami zabezpečovania funkčnej komplexnosti všetkých subregionálnych celkov. Pritom je kladený dôraz na optimalizáciu ich vzájomného prepojenia ako aj prepojenia na medzinárodné sídelné štruktúry, pri zachovaní ich špecifičnosti a využitia ich vnútorných potenciálov.

Prevažuje funkcia obytného územia mestského a vidieckeho charakteru, s plochami určenými pre bývanie a občianskou vybavenosťou zodpovedajúcou potrebám záujmového územia. Problémové sú sídla v okrajových polohách severnej a severovýchodnej časti regiónu a v územiach s mnoho-početnou rómskou komunitou.

Kvartérne centrá

Druhým najvýznamnejším je v tomto smere Košicko – prešovská aglomerácia, v ktorej sa nachádza asi 20% fakúlt a študentov vysokých škôl Slovenska. Dá sa povedať, že v uvedenej aglomerácii sú predpoklady k tomu, aby sa na jej území rozvíjali kvartérne aktivity rôzneho druhu a významu, ktoré môžu mať celoštátny až medzinárodný význam.

Ťažiská osídlenia

Pri vytváraní polycentrických systémov – sietí miest a aglomerácií, sledovať vytváranie vyššej funkčnej komplexity subregionálnych celkov. Princíp vytvárania polycentrických systémov v záujme zvyšovania komplexity je potrebné uplatňovať aj v cezhraničnom a medzinárodnom meradle (Prešov – Košice – Miškolec).

Vymedzenie ťažísk osídlenia

V sídelnej sieti regiónu sa navrhuje podporovať vytváranie ťažísk osídlenia v niekoľkých úrovniach. Najviac sú rozvinuté sídelné a aglomeračné väzby okolo najväčších miest, ktoré sú v súčasnosti aj administratívnymi centrami kraja. Okolo týchto miest sa vytvárajú priestory sídiel – pásma.

Ťažiská osídlenia, ktoré sú tvorené takýmito aglomerovanými sústavami sídiel, sú zaradené do prvej úrovne.

Ťažiská osídlenia prvej úrovne

V rámci ťažísk prvej úrovne možno na základe ich diferencií a špecifik rozlíšiť niekoľko skupín.

V rámci prvej úrovne - druhej skupiny je zaradené:

- košicko – prešovské ťažisko osídlenia,

ktoré je tvorené intenzívnymi aglomeračnými väzbami sídiel medzi dvoma jadrami tvorenými druhým najväčším mestom Slovenska.

Polycentrický systém ťažísk osídlenia a oblasti cezhraničnej spolupráce

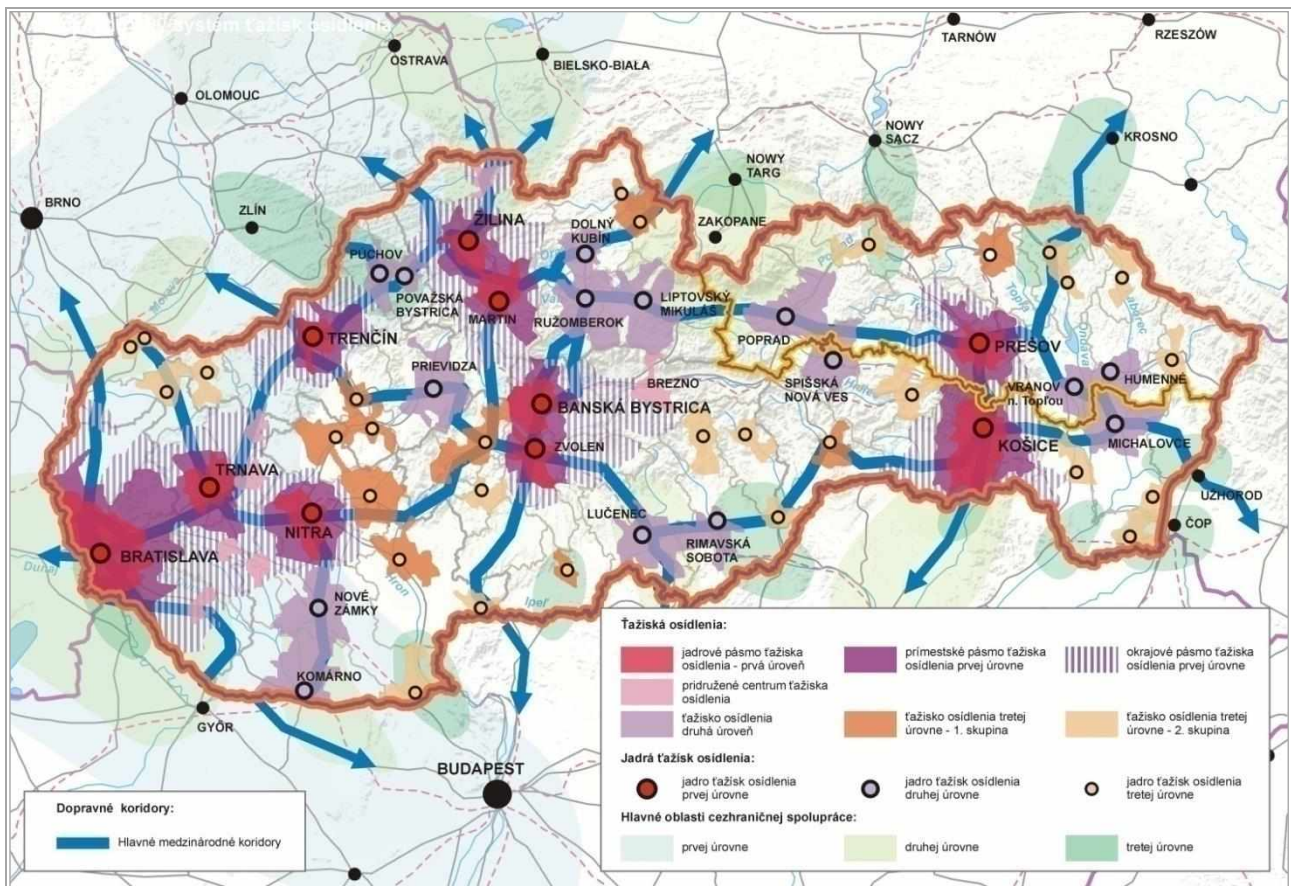


Schéma č.4

Zdroj KURS 2011

Ťažiská osídlenia druhej úrovne

V druhej úrovni sú zaradené ťažiská osídlenia, ktoré sú tvorené okolo stredne veľkých miest (v zásade okolo centier druhej skupiny – vid'. kapitolu Centrá osídlenia), pri ktorých sa v menšej miere prejavujú aglomeračné väzby medzi centrami a voči okolitým obciam prevládajú viac polarizačné (dostredivé) účinky jadier týchto ťažísk osídlenia. Pre ich priestorové vymedzenie platí premenlivosť a pružnosť hraníc.

Ťažiskami osídlenia druhej úrovne sú:

- michalovsko – vranovsko – humenské, popradsko – spišskonovoveské.

Ťažiská osídlenia tretej úrovne

Ťažiská osídlenia tretej úrovne sú zložené z dvoch skupín. V prvej skupine ide o ťažiská osídlenia, ktoré sú vytvorené v zásade na základe dostredivých účinkov jadrového mesta, alebo aglomeračných vzťahov medzi malými mestami (spravidla dvojicami) jadrmi v menšom rozsahu. Založené sú prevažne na úzko orientovaných pracoviskových vzťahoch z predchádzajúceho vývoja. Prvú skupinu tvoria:

- bardejovské ťažisko osídlenia.

K druhej skupine ťažísk osídlenia v tejto úrovni sa radia ťažiská osídlenia menšieho rozsahu, pri ktorých sa prejavuje iba dostredivé pôsobenie centra voči svojmu najbližšiemu okoliu. Sú nimi:

- medzilaborecké ťažisko osídlenia, sninské ťažisko osídlenia, starol'ubovnianske ťažisko osídlenia, svídnícko – stropkovské ťažisko osídlenia.

Rozvojové osi

Na základe komplexného vyhodnotenia rozvoja sídelnej štruktúry, odporúča sa prednostne podporovať územný rozvoj v smere týchto osí:



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Rozvojové osi prvého stupňa:

- žilinsko – podtatranská rozvojová os: Žilina — Martin – Poprad – Prešov,
- košicko – prešovská rozvojová os: Prešov – Košice – Čaňa – hranice MR.

Rozvojové osi druhého stupňa:

- šarišská rozvojová os: Prešov – Bardejov,
- prešovsko – svidnícka rozvojová os: Prešov – Svidník – hranice PR,
- prešovsko – michalovská rozvojová os: Prešov – Hanušovce nad Topľou – Vranov nad Topľou – Strážske s odbočkou na Michalovce / Humenné,
- vihorlatská rozvojová os: Humenné – Snina – hranice UR (návrh vo výhlade).

Rozvojové osi tretieho stupňa:

- kežmarsko – ľubovnianska rozvojová os: Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves,
- sabinovská rozvojová os: Prešov – Sabinov – Lipany – Plaveč,
- ľubovniansko – bardejovská rozvojová os: Stará Ľubovňa – Bardejov,
- ondavská rozvojová os: Bardejov – Svidník – Stropkov,
- laborecká rozvojová os: Stropkov – Medzilaborce – Humenné,
- hornádska rozvojová os: Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Spišský Štvrtok – Krompachy – Košice,
- vranovsko-trebišovská rozvojová os: Vranov nad Topľou – Sečovce – Trebišov,
- horehronská rozvojová os: Telgárt – Vernár – Poprad,
- rožňavská rozvojová os: Rožňava – Dobšiná – Vernár,
- toryskozamagurská rozvojová os, Prešov – Sabinov – Lipany – Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves (Lysá nad Dunajcom) – hranica s Poľskou republikou,
- stropkovsko-domašská rozvojová os, hranica s PR – Svidník – Stropkov - RO Domaša – Vranov nad Topľou – (Trebišov – hranica s MR).

Rozvojové osy sídelnej štruktúry budú riešené komplexne po vyhodnotení všetkých atribútov územného rozvoja PK, čo bude mať vplyv aj na dopravnú infraštruktúru. V kapitole č. 4 sú zdokumentované a premietnuté do riešenia požiadavky vyplývajúce z prerokovania zadania. V návrhu KoN to bude možné rámcovo odporúčať pre zapracovanie v súčasnosti rozpracovanom ÚPN PSK. Aj to bude potrebné zosúladiť s požiadavkami vznesenými k ÚPN PSK.

Týka sa to aj vymedzení ťažísk osídlenia, centier osídlenia a rozvoja vidieka, kde bude potrebné využívať vlastnú metodiku a terminológiu.

Vidiecke osídlenie

Tvorí ho sídelná štruktúra sídiel vidieckeho typu spravidla o veľkosti do 5000 obyvateľov. Index rastu vidieckeho osídlenia je vyrovnaný, resp. vyšší ako u mestského osídlenia. V časti vidieckeho osídlenia, kde dominuje rómska populácia, dochádza k postupnému neudržateľnému nárastu. Vyludňovanie vidieka je predovšetkým v severovýchodnej časti a v okrajových územiach okresov PK.

Priestory mimo ťažísk osídlenia

Osídlenie Prešovského kraja je súčasťou osídlenia východného Slovenska, s ktorým má spoločné základné priestorové a infraštruktúrne prvky. Sú to najmä:

- heterogénna morfológia terénu, pričom na východnom Slovensku sa nachádza najvyššie (Vysoké Tatry) položený bod na území Slovenskej republiky,
- historicky daná prevažne severo-južne orientovaná sieť dopravných ciest (na pôvodných kupeckých cestách, neskôr kráľovskej ceste údolím Torysy z povodia Tisy do Poľska), vznik v súčasnosti najvýznamnejších miest východného Slovenska, Košíc a Prešova, na tzv. východnej trase Jantárovej cesty, ktorá bezprostredne spájala Uhorsko s Poľským kráľovstvom,
- vzhľadom na geografickú polohu v stredoeurópskom priestore má východné Slovensko z hľadiska dopravných ciest výrazne tranzitný charakter,
- nízky stupeň urbanizácie, podiel mestských sídiel (s počtom viac ako 5000 obyvateľov) a podiel veľmi malých sídiel (s počtom menej ako 100 obyvateľov),



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-S-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Okrem uvedeného majú na medzinárodné súvislosti priestorového rozvoja kraja vplyv danosti vyplývajúce z existujúcej sídelnej štruktúry. Na území susediacich štátov je relatívne vysoká koncentrácia ekonomických aktivít najmä v Poľskej republike, predovšetkým v oblasti cestovného ruchu, turizmu a kúpeľníctva. Významným je predovšetkým severo-južná dopravná sídelná os Rzeszów – Prešov, Košice – Miskolc – Debrecen – Oradea, prebiehajúca celým územím východného Slovenska.

Na základe rozboru ekonomicko - sociálnej a demografickej situácie možno kraj rozdeliť na nasledovné priestory:

Ťažiskový priestor (mesto Prešov) s vysokým stupňom urbanizácie, s čiastočnou koncentráciou pracovných síl, nevykryštalizovanou hospodárskou základňou opierajúcou sa o tradičné odvetvia. Hospodársky rozvoj má mesto vytvorený pri dodržaní TUR.

Perspektívne sa rozvíjajúce priestory s menšou koncentráciou obyvateľstva, nižším stupňom urbanizácie, charakterizované miernym rastom populačnej i ekonomickej základne, vyžadujúce si niektoré ozdravné opatrenia. Sú to okresy Poprad, Svidník, Humenné, Stará Ľubovňa, Stropkov a Prešov (najnižšia miera nezamestnanosti).

Rozvojové priestory s výhodnými prírodnými – geografickými podmienkami (cestovný ruch, agroturistika): Bardejov, Levoča.

V riešení KoN je v súvislosti so sídelnou štruktúrou zohľadnené :

- definovanie funkčného využitia územia bývalého VO Javorina s návaznosťami dopravného napojenia na širšie územné súvislosti,
- definovanie dopravných rozvojových osí s prepojením na susediace štáty, v súvislosti s nadradeným dopravným systémom , krajinným potenciálom, zastavaným územím a sieťami technickej infraštruktúry,
- definovanie dopravných napojení obcí s neriadeným demografickým nárastom, vymierajúce obce a obce v suburbárnom pásme miest,
- dopravne definovať problémové priestory – najmä priestory, kde nie je vybudovaná výrobná základňa, kde sa prejavuje úbytok obyvateľov i pracovných síl. Tieto priestory sú v okresoch Kežmarok, Vranov Nad Topľou, Sabinov, Medzilaborce a Snina,
- prehodnotenie ochranných pásiem dopravnej infraštruktúry v území. Prehľad je v prílohe č. 4.
- pri plánovaní funkčného využitia územia s obytnou a rekreačnou funkciou zohľadnenie ich situovania s ohľadom na existujúce liniové zdroje hluku (frekventované pozemné, železničné dráhy a pod.), za účelom splnenia požiadaviek na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami,
- preferovanie vedenia dopravných trás zaťažených intenzívnou dopravou mimo zastavaných území obcí.

2.2. Prírodné podmienky, kultúrne a historické hodnoty

Prírodné podmienky

Na území Prešovského samosprávneho kraja sa nachádzajú dva odlišné geomorfologické typy. Nivný až rovinatý typ, ktorý je vytvorený alúviami vodných tokov, kotlinami a nížinami a typ vysokohorský, horský až pahorkatinový, tvorený horstvami a predhoriami.

Územie je bohaté na historické, kultúrne a prírodné pamiatky, zdroje prírodných liečivých a minerálnych vôd. Prírodné prostredie je relatívne málo narušené najmä v oblastiach s nízkou ekonomickou aktivitou. Ucelené zachovalé časti prírody vymedzujú národné parky (Tatranský národný park, Národný park Nízke Tatry, Národný park Slovenský raj, Pieninský národný park, Národný park Poloniny), chránené krajinné oblasti (CHKO Východné Karpaty, CHKO Vihorlat) a ďalšie územia viazanej krajiny s vlastným režimom. Na základe uvedeného môžeme konštatovať, že v Prešovskom kraji má len asi 10,7 % poľnohospodárskych pôd relatívne dobré produkčné vlastnosti, zatiaľ čo prevažná väčšina poľnohospodárskych pôd (47%) je začlenená do súboru menej a málo produkčných pôd. Do skupiny veľmi málo produkčných pôd patrí až 35,6 % poľnohospodárskych pôd a 6,3 % pôd je málo vhodných a nevhodných pre poľnohospodársku výrobu.

Klimatické podmienky

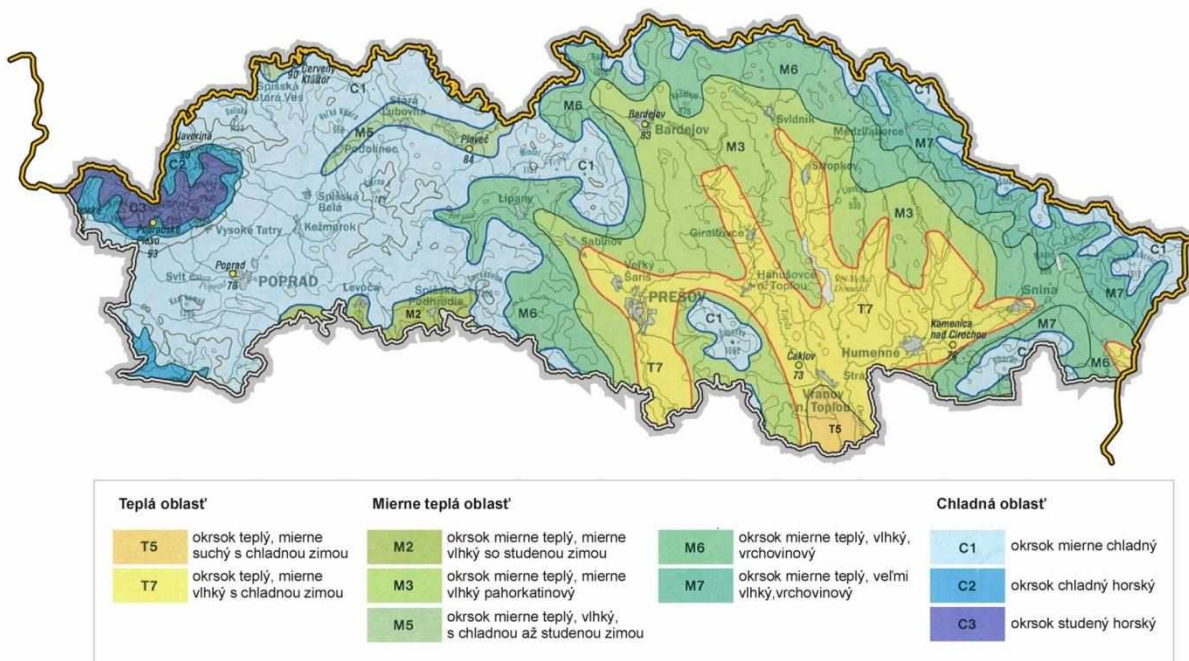


Schéma č.5

Zdroj: Geografický atlas SAV

Klimatické regióny v Prešovskom kraji (Atlas SR SAŽP, 2002 – M. Lapin a kol.):

Okrskok	Charakteristika okrsku	Klimatické znaky
Teplá oblasť – 50 a viac letných dní za rok		
T 7	Teplý, mierne vlhký, s chladnou zimou	Január $\leq -3^{\circ}\text{C}$, $I_z = 0 - 60$
Mierne teplá oblasť - < ako 50 letných dní, júlsový priemer $\geq 16^{\circ}\text{C}$		
M 1	Mierne teplý, mierne vlhký, s miernou zimou, pahorkatinový	Január $\leq -3^{\circ}\text{C}$, júl $\geq 16^{\circ}\text{C}$, LD < 50, $I_z = 0 - 60$ do 500 m. n. m.
M 2	Mierne teplý, mierne vlhký, so studenou zimou, dolinový/kotlinový	Január $\leq -5^{\circ}\text{C}$, júl $\geq 16^{\circ}\text{C}$, LD < 50, $I_z = 0 - 60$
M 3	Mierne teplý, vlhký, pahorkatinový až vrchovinový	júl $\geq 16^{\circ}\text{C}$, LD < 50, $I_z = 0 - 60$, okolo 500 m. n. m.

Veternosť

Veterné pomery kraja podané veternými ružicami jednotlivých staníc ukázali, že pri všeobecne prevládajúcom severozápadnom vetre vietor v dolinách duje prevažne v smere dolín, ktoré ho svojím priebehom usmerňujú. V kraji na väčšine miest prevláda severné prúdenie, ktoré sa vystupňuje najmä v lete. Zimné a jarné mesiace sú veterné, koniec leta a začiatok jesene má pokojné ovzdušie. V lete je výskyt silných vetrov obvykle spojený s výskytom búrok.

Počet dní so snehovou pokrývkou a jej priemerná výška

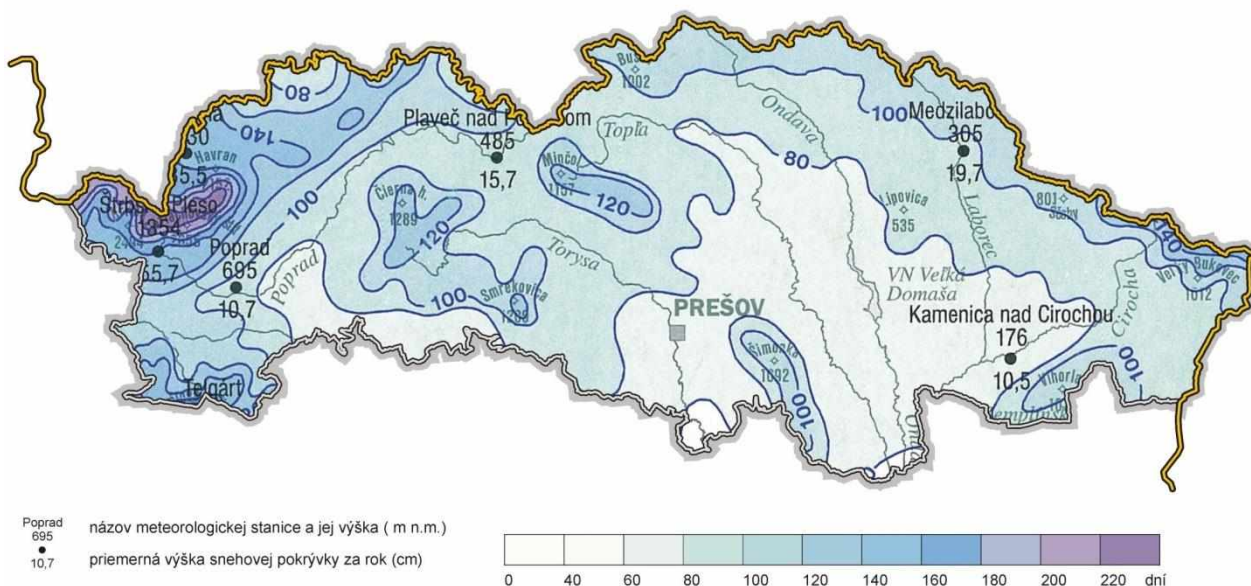


Schéma č. 6

Zdroj: Geografický atlas SAV

Počet dní so snehovou pokrývkou a jej priemerná výška má výrazný dopad na prevádzkovanie komunikácií a na celkovú údržbu. V bilančnom roku 2040 je predpoklad zvyšovania nákladov na udržiavanie súčasného stav, resp. čiastočného vylepšenia. Pozornosť bude potrebné venovať cestám, kde je predpoklad zvýšenia cieľovej a zdrojovej dopravy, predovšetkým v koncovej polohe okresov, t. z. cestám II. a III. triedy.

Kultúrne a historické hodnoty

Región Prešovského kraja, ktorý v zásade pokrýva historické územie stredného a horného Spiša, Šariša a horného Zemplína, je mimoriadne bohatý na kultúrno-historické pamiatky. Na území regiónu sa stretávajú z európskeho hľadiska dve významné oblasti charakterizované určitými kultúrnymi prvkami a to nížinná kultúra, ktorá v ľudovej architektúre predstavuje stavbu hlinenú, príp. kamennú a horská kultúra, ktorá v ľudovej architektúre predstavuje stavbu zrubovú a drevenú.

Pamiatkové rezervácie:

Mestská pamiatková rezervácia:

Bardejov, Kežmarok, Levoča, Poprad – Spišská Sobota, Prešov, Spišské Podhradie – Spišská Kapitula, Podolíneec,

Pamiatková rezervácia ľudovej architektúry Ždiar, Osturňa

Pamiatkové zóny:

Hanušovce nad Topľou, Hniezdne, Stará Ľubovňa, Vysoké Tatry - Tatranská Lomnica, Spišské Podhradie, Sabinov, Nižné Repáše, Torysky, Lipovce – Lačnov, Ľubica, Spišská Belá

Ochranné pásmo pamiatkového územia:

Ochranné pásmo Mestskej pamiatkovej rezervácie:

Bardejov, Podolíneec, Prešov, Levoča

Ochranné pásmo Pamiatkovej zóny Lipovce – Lačnov

Ochranné pásmo Mestskej pamiatkovej zóny:

Stará Ľubovňa, Torysky, Nižné Repáše

Ochranné pásmo Hrad s areálom (Spišský hrad),



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Pamiatkovej rezervácie Spišská Kapitula, Pamiatkovej zóny Spišské Podhradie, národnej kultúrnej pamiatky Kostol rím.- kat. Žehra a ďalších národných kultúrnych pamiatok v ich okolí

V súčasnosti sú spracované návrhy a prebiehajú konania:

Ochranné pásmo Mestskej pamiatkovej rezervácie Poprad – Spišská Sobota

Ochranné pásmo Pamiatkovej rezervácie ľudovej architektúry Osturňa

Ochranné pásmo Mestskej pamiatkovej rezervácie Kežmarok

Ochranné pásmo národnej kultúrnej pamiatky:

V rámci Prešovského kraja sú do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO zapísané tieto lokality:

- spišský hrad a pamiatky jeho okolia (MPR Spišská Kapitula a Levoča, PZ Spišské Podhradie)
- historické jadro mesta Bardejov
- výber najhodnotnejších drevených kostolíkov severovýchodného Slovenska (Hervartov, Kežmarok, Bodružal, Ladomírová)

NKP - Stredoveké nástenné maľby

Skanzeny:

Múzeum ľudovej architektúry v Bardejovských Kúpeľoch

Múzeum ľudovej architektúry v Humennom

Múzeum ľudovej architektúry v Starej Ľubovni

Múzeum ľudovej architektúry vo Svidníku

Najväčšia koncentrácia archeologických nálezísk sa nachádza v okresoch Kežmarok, Poprad, Levoča, Sabinov, Prešov a Vranov nad Topľou.

Samostatnou a špecificky významnou skupinou stavieb kultúrneho dedičstva tohto regiónu sú stavby a pamätné miesta viažuce sa na udalosti prvej a hlavne druhej svetovej vojny. Sú to predovšetkým miesta Karpatsko-duklianskej operácie v Údolí smrti so svojim prírodným múzeom v kat. území Kapišová, pamätníky 1. Čs. armádneho zboru na Dukle a sovietskej armády vo Svidníku. V tejto súvislosti je treba spomenúť aj cintorín nemeckých vojakov v Prešove, Hunkovciach a v Zborove.

Už menej známymi skutočnosťami z oblasti vojenstva je príchod bratříkov do blízkeho Bardejova, prechod ruskej armády do Ruska po bitke pri Slavkove a boje z čias 1. svetovej vojny v Karpatoch, kde pamätníky na tieto dni - cintoríny sú na susediacich územiach v Poľsku, realizovaných podľa návrhov známeho slovenského architekta D. Jurkoviča.

Je potrebné, aby nové cesty I. triedy, rýchlostné komunikácie a diaľnice boli vedené mimo pamiatkových území, národných kultúrnych pamiatok (ďalej aj „NKP“) a ochranných pásiem. V meste Sabinov cestu I/68, ktorá prechádza pamiatkovou zónou je potrebné preložiť mimo centra mesta.

Navrhované riešenie:

- nové cesty I. triedy, rýchlostné komunikácie a diaľnice viesť mimo pamiatkových území, národných kultúrnych pamiatok (ďalej aj „NKP“) a ochranných pásiem,
- cestu I/68, ktorá prechádza pamiatkovou zónou preložiť mimo centra mesta Sabinov,
- pri úpravách a rekonštrukciách jestvujúcich trás vyššie uvedených kategórií ciest, nezasahovať do NKP vrátane ich prostredia,
- vytvoriť dobrú dopravnú dostupnosť k jednotlivým kultúrnym a prírodným atraktívnym lokalitám individuálnou aj hromadnou dopravou s napojením na hlavné dopravné osi regionálne ako aj nadregionálne s napojením na zahraničie.

2.3. Hospodárska základňa

Prešovský kraj v ekonomickej výkonnosti a v príjmoch obyvateľstva zaostáva v hospodárskom rozvoji za úrovňou Slovenskej republiky. Na tvorbe celoštátneho hrubého domáceho produktu (HDP) sa Prešovský kraj podieľa objemom deväť percent, čo predstavuje najmenší podiel zo všetkých ôsmich krajov Slovenska. Regionálny HDP postupne rastie, ale napriek tomu patrí stále k podpriemerným v rámci EÚ.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



ÚZEMNÁ PROGNOZA

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja - Koncept návrhu

Základné ukazovatele ekonomickej výkonnosti (zložky tvoriace HDP) SR a krajov SR

	Hrubý obrat (tis. EUR)		Medzispotreba (tis. EUR)		Pridaná hodnota (tis. EUR)	
	2013	%	2013	%	2013	%
Slovenská republika	72 183 488	100	59 805 108	100	12 378 380	100
Bratislavský kraj	24 759 616	34,30	21 330 883	35,67	3 428 733	27,70
Trnavský kraj	10 763 750	14,91	9 201 988	15,39	1 561 762	12,62
Trenčiansky kraj	7 339 481	10,17	5 462 297	9,13	1 877 184	15,17
Nitriansky kraj	5 016 672	6,95	4 035 488	6,75	981 184	7,93
Žilinský kraj	11 410 437	15,81	9 414 358	15,74	1 996 079	16,13
Banskobystrický kraj	3 149 930	4,36	2 393 980	4,00	755 949	6,11
Košický kraj	6 900 112	9,56	5 654 756	9,46	1 245 356	10,06
Prešovský kraj	2 843 491	3,94	2 311 356	3,86	532 134	4,30

ZDROJ: ŠÚ SR, databáza RegD

Najvýznamnejším odvetvím hospodárstva je obchodná činnosť, ktorej sa v regióne venuje najviac podnikateľských subjektov. K najvýznamnejším hospodárskym odvetviam patrí spracovateľský priemysel, predovšetkým potravinársky, založený na poľnohospodárskej produkcii, odevný, textilný, drevospracujúci, strojársky, ale aj elektrotechnický, chemický a farmaceutický priemysel. V priemysle je zamestnaných približne 34 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Vzhľadom na obrovský potenciál kraja, v oblasti rozvoja cestovného ruchu sa prejavujú aj značné rezervy v poskytovaní ubytovacích a stravovacích služieb. Rozvoj hospodárskej základne je podmienený dostupnosťou dopravnej siete, jej napojením na nadradený dopravný systém, priepustnosťou a na celkovom komforte – kvalite dopravného vybavenia.

V prehľadnej forme sú v hospodárskej základni uvedené najvýznamnejšie priemyselné podniky, priemyselné parky a ďalšie aktivity v území, ktoré vyvolávajú značnú hybnosť, predovšetkým skládky odpadov, kameňolomy a štrkoviská.

Najvýznamnejšie priemyselné podniky (z hľadiska objemu tržieb) v PSK (2009 - 2013)

P. č. 2013	TOP podľa odv.	Názov spoločnosti	Okres	Priemyselné odvetvie	Tržby spolu (v tis. €)		% zmena (tržby)	Priemerný počet zamestnancov		% zmena (počet zam.)
					2013	2012		2013	2012	
1.	5.	Chemosvit a.s. Svit	Poprad	chemický	177180	165082	7,3	2121	2099	-1,05
2.	19.	Tatragagónka a.s. Poprad	Poprad	strojársky	173329	190488	-9	1896	1848	-2,60
3.	24.	Lear Corporation Seating Slovakia s.r.o. Prešov	Prešov	strojársky	160536	144206	11,3	1038	1033	-0,48
4.	38.	GGP Slovakia s.r.o. Poprad	Poprad	strojársky	105086	84963	23,7	n	n	n
5.	13.	Nexis Fibres a.s. Humenné	Humenné	chemický	79616	93858	-15,2	321	324	0,93
6.	12.	Mecom Group s.r.o. Humenné	Humenné	potravinársky	77459	75823	2,2	786	799	1,63
7.	13.	Hydina Slovensko s.r.o. Nová Ľubovňa	St. Ľubovňa	potravinársky	75043	79426	-5,5	197	181	-8,84
8.	14.	Tatranská mliekareň a.s. Kežmarok	Kežmarok	potravinársky	73926	63064	17,2	198	198	0,00
9.	14.	Terichem a.s. Svit	Poprad	chemický	57939	54422	6,5	283	274	-3,28
10.	29.	Draka Comteq Slovakia s.r.o. Prešov	Prešov	elektrotechnický	40529	40599	-0,2	121	119	-1,68
11.	11.	Sanas a.s. Sabinov	Sabinov	drevospracujúci	36556	34536	5,8	465	379	-22,69
12.	12.	Schülle Slovakia s.r.o. Poprad	Poprad	hutnícky	29343	26788	9,5	396	381	-3,94
13.	32.	Prima Poprad s.r.o. Poprad	Poprad	chemický	29111	21159	37,6	122	122	0,00
14.	88.	Konfekcion E – SK s.r.o. Prešov	Prešov	strojársky	27734	23782	16,6	414	379	-9,23
15.	37.	Bukóza Energo a.s. Hencovce	Vranov n T	energetický	27466	23616	16,3	157	149	-5,37
16.	29.	Baliarne Obchodu a.s. Poprad	Poprad	potravinársky	25660	27513	-6,7	247	259	4,63



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



ÚZEMNÁ PROGNOZA

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja - Koncept návrhu

17.	39.	Chemes a.s. Humenné	Humenné	energetický	24364	25435	-4,2	247	318	22,33
18.	10.	Tytext Slovakia s.r.o. Humenné	Humenné	textilný a odevný	22900	22414	2,2	456	409	-11,49
19.	40.	Podtatranská vodárenská prev. Spol. a.s. Poprad	Poprad	energetický	22700	22759	-0,3	531	532	0,19
20.	43.	Scametatra a.s. Poprad	Poprad	chemický	20024	17269	16	97	90	-7,78

ZDROJ: TOP TREND v priemysle 2013

Priemyselné parky

Priemyselné parky Prešovského kraja

P. č.	Priemyselný park	Obec/Mesto	Okres	Rozloha (v ha)	Voľné miesto (v ha)	Typ PP (GF/BF)	Pripojenie PP na komunikáciu	Dostupnosť železnice
1.	Poprad - Matejovce	Matejovce	Poprad	9,1	0,3	GF	I./67 (D1)	áno
2.	Spišský Hrhov	Spiš. Hrhov	Levoča	50	N	GF	I./18 (D1)	nie
3.	Hnedá priemyselná zóna Levoča - juh	Levoča	Levoča	11,9	8,5	BF	II./533 (D1)	áno
4.	Sabinov	Sabinov	Sabinov	N	N	N	I./68	áno
5.	Lipany – PP Za Traťou	Lipany	Sabinov	9	1,8	GF	III./54325 (I./68)	áno
6.	PP Záborské	Záborské	Prešov	30,8	17	GF	III./06811 (D1)	áno
7.	PP Petrovany	Petrovany	Prešov	N	N	GF	III./06810 (D1)	áno
8.	Hnedý PP Stropkov – I. etapa	Stropkov	Stropkov	2,1	0,8	BF	I./15 (R4)	nie
9.	PP Medzilaborce	Medzilaborce	Medzilaborce	4,75	4,75	GF	II./559	áno
10.	Rekonštrukcia výrobných hál - Snina	Snina	Snina	0,5	0	BF	I./74	áno
11.	PP Myslina	Myslina	Humenné	1,83	0	GF	II./558 (I./74)	áno
12.	PP Guttmannovo	Humenné	Humenné	5	1,06	GF	I./74	áno
13.	PP Vranov n. T. - Feroovo	Vranov n. T.	Vranov n. T.	17,98	15,72	GF	I./18	áno

ZDROJ: MH Invest 2014, N - nezistené

Priemyselné parky a významné priemyselné podniky na území PSK majú z väčšej časti priame napojenie účelovými komunikáciami na hlavné dopravné osi, multimodálne koridory (cestná aj železničná doprava). Väčšina z nich má dobré napojenie na súčasnú dopravnú sieť a na sieť, ktorá je v realizácii, alebo je plánovaná v období do roku 2040, (predovšetkým D1a R4) ako aj na železniciu. V prípade PP Petrovany je potrebné prioritne riešiť problémové parametre cesty III/06810 PP Petrovany a jej napojenie na D1. PP Záborské s potrebou napojenia na D1 a PP Stropkov s potrebou napojenia na nadriadený dopravný systém R4.

Nerastné suroviny

Geologická stavba Prešovského kraja priamo ovplyvňuje štruktúru nerastných surovín, preto územie kraja je chudobné na surovinové zdroje, resp., zásoby rudných surovín. Napriek tomu predstavuje významnú surovinovú bázu nerudných surovín a stavebných materiálov, zásoby ktorých umožňujú rozvoj hlavne stavebného priemyslu.

Z energetických surovín sa jedná o oblasti s výskytom ropy a plynu v oblasti vnútrokarpatského paleogénu a bradlového pásma, ktoré je aj recentne aktívne ako hlavný migračný kanál uhl'ovodíkov. Geologický prieskum bol vykonávaný v oblasti Lipany v okrese Sabinov, kde sa okrem metánu zistila aj prítomnosť ľahkej parafinovej ropy a v oblasti Hanušovce v okrese Vranov nad Topľou, kde sa z jemnozrnného silne spevneného, rozpukaného pieskovca zistil prítok metánu.

Rudná surovinová základňa Prešovského kraja je pomerne obmedzená. Známe sú limonitové imregnácie v andezitových tufobrekciách Slanských vrchov. V minulosti tu boli nafárané tri ložné žily, ktoré mali limonitovú výplň v spodnej časti s menejcenným sideritom s obsahom barytu a antimonitu. Ložiská



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



polymetalických rúd a ortuťové ložiská oblasti Merník, Zlatá Baňa, Červenica v súčasnej dobe nespĺňajú a kvalitatívne kritéria, takže za súčasných ekonomických podmienok vydobytie týchto zásob nie je hospodársky účelné.

Prehľad stavu vybraných evidovaných položiek Štátnym geologickým ústavom Dionýza Štúra, Bratislava - Prešovský kraj k roku 2014:

Rudné a nerudné suroviny v dobývacích priestoroch a chránených ložiskových územiach

Rudné suroviny:

- polymetalické rudy v chránenom ložiskovom území „Zlatá Baňa“
- ortuťové rudy v chránenom ložiskovom území „Červenica“

Nerudné suroviny:

- stavebný kameň (dolomitický vápenec, dolomit) v dobývacích priestoroch: Brekov, Sedlice, Sedlice I
- stavebný kameň (andezit) v dobývacích priestoroch: Fintice, Fintice I, Hubošovce, Okružná - Borovník, Vechec, Záhradné, Zemplínske Hámre, Juskova Vôľa
- stavebný kameň (dioritový porfyr) v dobývacích priestoroch: Hubošovce, Vyšná Šebastová
- tehliarske suroviny, keramické íly v dobývacích priestoroch: Bystré, Čemerné, Drieňov, Močarmany, Sabinov, Tisinec a v chránenom ložiskovom území „Gregorovce“
- kamenná soľ v chránených ložiskových územiach: „Prešov - Solivary“, „Poša“ a „Sol“.
- bentonit v chránených ložiskových územiach: Fintice II, Kapušany
- zeolit: v dobývacích priestoroch: Majerovce, Kučín, Nižný Hrabovec a v chránenom ložiskovom území „Kučín-Pusté Čemerné“,
- vápenité sliene: v dobývacom priestore „Skrabské - Starý lom“,
- drahé kamene v chránenom ložiskovom území „Červenica I“ a v dobývacom priestore „Červenica“,
- ostatné suroviny (ryodacit) v dobývacom priestore Čičava,
- štrkopiesky v dobývacom priestore Rožkovany, Plaveč, Orlov.

Problémom je predovšetkým prístup k dobývacím priestorom a skládkam TKO, ktoré sú často vedené po cestách II. a III. triedy a nie sú na extrémnu záťaž nákladnými vozidlami dimenzované. Cesty sú vedené cez zastavané územia obcí, kde dochádza okrem poškodzovania komunikácií aj k narúšaniu statiky existujúcich objektov. Je potrebné realizovať opatrenia na elimináciu negatív z tejto dopravy, predovšetkým úpravou parametrov týchto ciest a ich preložkami. Ide predovšetkým o cestu z lomov Fintice, Vyšná Šebastová, Sedlice a Vechec, kde je prioritná potreba preložky cesty II/576 cez obec Vechec (z dôvodu bezpečnosti obyvateľov obce Vechec od ťažkej nákladnej dopravy, vyvolanej zvýšenou ťažbou stavebného kameňa – andezitu, v množstve 500 000 t /rok, kde dobývanie prebieha denne v čase od 6⁰⁰ – 22⁰⁰ hod. s hybnosťou 156 prejazdov 32 t nákladných áut odvozu kameňa denne).

Navrhované riešenie:

- vytvárať dopravnú dostupnosť významných hospodárskych základní (najmä výroby a obchodu) na území PSK, kde je problémové napojenie na nadradený dopravný systém (predovšetkým, kde prístupové komunikácie nespĺňajú potrebné parametre pre cesty I. a II. triedy),
- PP Záborské a Petrovany – napojenie na D1 a východný obchvat Prešova,
- PP Stropkov – napojenie na R 4,
- preložka cesty II/576 cez obec Vechec (Lom Vechec),

Variantné riešenie

Variant 1

PP Záborské a Petrovany – napojenie na D1 a východný obchvat Prešova,
Lom Vechec – preložka cesty II/576 cez obec Vechec,

Variant 2

PP Záborské a Petrovany – napojenie na D1 a východný obchvat Prešova,
PP Stropkov – napojenie na R 4,
Lom Vechec – preložka cesty II/576 cez obec Vechec,



2.4. Rekreačia a cestovný ruch

Koncepčnými dokumentmi reagujúcimi na tieto skutočnosti na úrovni Slovenska sú predovšetkým: Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 (uznesenie vlády SR č. 379/2013 z 10. júla 2013) a Marketingová stratégia SACR na roky 2014 - 2020.

Podľa dostupných štatistických údajov v Prešovskom kraji bolo ku koncu roka 2012 zo 724 ubytovacích zariadení, z toho 274 hotelov, motelov a penziónov, 61 turistických ubytovní, 7 chatových osád, 163 ostatných hromadných ubytovaní (kempingy a ostatné) a 213 ubytovaní v súkromí. Návštevníci mali k dispozícii 11 381 izieb s 30 553 lôžkami. Dominantnú pozíciu má okres Poprad, s veľkým odstupom nasledovaný okresmi Kežmarok, Bardejov, Prešov a Stará Ľubovňa. Ostatné okresy majú pomerne malé kapacity ubytovacích zariadení. Návštevnosť sa odvíjala od sezónnosti, ubytovacích možností, úrovne poskytovaných služieb i atraktívnosti jednotlivých regiónov. Prešovský kraj, rozlohou ako druhý najväčší na Slovensku, poskytol ubytovanie 664 863 hosťom.

Súčasný stav a možnosti rozvoja rekreačných priestorov

Okres	Rekreačný priestor, rekreačný útvar		Význam ¹⁾	Krajinný a funkčný typ ²⁾	Rozloha (ha)		Denná návštevnosť v hlavnej sezóne	
	Obec, katastrálne územie	Názov			Súč	Návrh	Súčasná	Navrhovaná
Stará Ľubovňa	Halogovce	Halogovce	NR	III.	60	60	1 000	1 000
	Lesnica	Lesnica	M	III.	130	130	200	200
	Vyšné Ružbachy	Vyšné Ružbachy	M	II.	400	450	1 000	1 200
	Nová Ľubovňa	Novoľubovnianske kúpele	NR	II.	140	300	700	1 000
	Nižné Ružbachy	Ružbašská Míľava	NR	II.	170	170	600	800
	Mníšek n/Popradom	Mníšek n/Popradom	R	II.	40	80	50	100
	Andrejovka	Andrejovka	NR	II.	20	25	100	300
Levoča	Závada	Závada	R	III.	25	40	500	1 000
Prešov	Renčišov Lipovce	Renčišov - Búče	NR	III.	140	150	500	1 000
	Lipovce Šindliar	Lipovce - Šindliar	R	III.	380	380	600	600
	Kokošovce Zlatá Baňa	Sigord	R	II.	450	550	1400	3 000
Sabinov	Drienica Olejníkov	Drienica - Lysá	NR	III.	1 500	1 500	2 000	4 000
	Dubovica Rožkovany	Dubovica - Žliabky	NR	III.	110	110	1 000	1 500
	Renčišov Lipovce	Renčišov-Buče	NR	III.	140	140	500	1 000
Bardejov	Bardejov	Bardejovské kúpele	M	II.	420	420	1 500	2 000
	Regetovka	Regetovka	M	III.	165	300	650	1 000
	Nižná Polianka Mikulášová	Makovica	NR	II., III.	150	300	400	800
	Kríže	Kríže	R	III.	125	125	400	700
	Cígeľka	Cígeľka	R	II., III.	137	127	150	300
Svidník	Vyšný Komárnik	Dukla	M	III.	87	87	1 500	1 500
	Šarbov	Šarbov	NR	III.	45	110	150	1 000
	Medvedzie	Medvedzie	R	III.	5	15	100	300
	Nižný Komárnik	Nižný Komárnik	R	III.	32,5	32,5	200	300
Stropkov	Bžany	Valkov	M	I., II.	980	980	2 400	3 000
	Turany n/Ondavou	Turany n/Ondavou	R	I.	100	100	400	600
Vranov nad	Holčíkovce	Domaša - Poľany	NR	I.	75	75	2 500	3 000



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



ÚZEMNÁ PROGNOZA

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja - Koncept návrhu

Topľou	Kvakovce, Dobrá nad Ondavou	Domaša - Dobrá	NR	I.	94	130	1 800	3 400
	Holčíkovce, Veľká Domaša	Domaša - Holčíkovce	M	I.	56	80	1 500	2 500
	Nová Kelča	Domaša - Nová Kelča	NR	I.	78	78	2 000	3 000
Medzilaborce	Medzilaborce, Vydraň	Daňová - Vydraň	M	III.	137	137	500	800
Humenné	Chlmec	Chlmec - Porúbka	R	II.	50	50	2 500	3 500
	Brestov, Gruzovce	Brestov	NR	II.	150	150	800	1 500
Snina	Snina	Rybníky - Snina	NR	II. - III.	88	100	1 500	3 600
	Parihuzovce	Parihuzovce	NR	III.	40	40	500	700
Poprad	Vysoké Tatry	Podbanské	M	III.	240	240	1 500	2 000
		Štrbské Pleso	M	III.	352	352	6 000	6 500
		Popradské Pleso	M	III.	12	12	300	300
		Tatranská Štrba	NR	III.	417	417	1 500	2 000
		Tatranská Lesná	NR	III.				415
		Tatranská Kotlina	M	III.				665
		Tatranská Polianka	NR	III.				610
		Starý Smokovec	M	III.	510	510	7 000	8 000
		Nový Smokovec						
		Horný Smokovec						
		Dolný Smokovec						
		Tatranská Lomnica	M	III.	820	820	5 000	5 000
		Tatranské Matliare	M	III.	50	50	300	400
		Kežmarské Žľaby	NR	III.	28	28	100	100
	Ždiar	Ždiar	M	III.	475	475	1 500	2 000
		Tatranská Javorina	NR	III.	86	86	200	200
	Lučivná Spišská Teplica	Lopušná dolina	R	III.	25	25	2 000	2 200
	Batizovce	Batizovce	NR	II.	85	85	500	3 000
	Gánovce	Gánovce	NR	II.	37,5	45	300	1 000
	Liptovská Teplička	Liptovská Teplička	R	II., III.	30	60	400	600
Kežmarok	Červený Kláštor Lechnica	Červený Kláštor	M	II., III.	137	137	3 000	3 500
	Jezersko Spišské Hanušovce	Jezersko	NR	III.	512	512	2 000	2 500
	Stará Lesná	Stará Lesná	M	III.	85	85	500	600
	Vrbov	Vrbov	NR	II.	67	70	2 500	4 000
	Osturňa	Osturňa	R	II.	100	100	200	600
	Mlynčeky	Mlynčeky	NR	II.	50	70	682	1 000

Zdroj: ÚPN VÚC PK

Poznámka : Kapacity uvádzané v návrhu sú smerné, podrobné riešenie predpokladajú ÚPN obcí, resp. štúdie pre rekreačný priestor.

Vysvetlivky: M - medzinárodný I. - nížinný, pre kúpanie a vodné športy
NR - nadregionálny II. - podhorský, pre rekreáciu a vodné športy
R - regionálny III. - horský, pre rekreáciu, turistiku a zimné športy

V týchto lokalitách je predpoklad zvýšenej turistickej návštevnosti, čo zároveň vytvára aj zvýšené nároky na dynamickú a statickú dopravu. Návrhy riešenia na optimalizáciu dopravy v týchto priestoroch sú uvedené v časti **Dopravná prognóza kapitola č. 1.**

Regióny turizmu

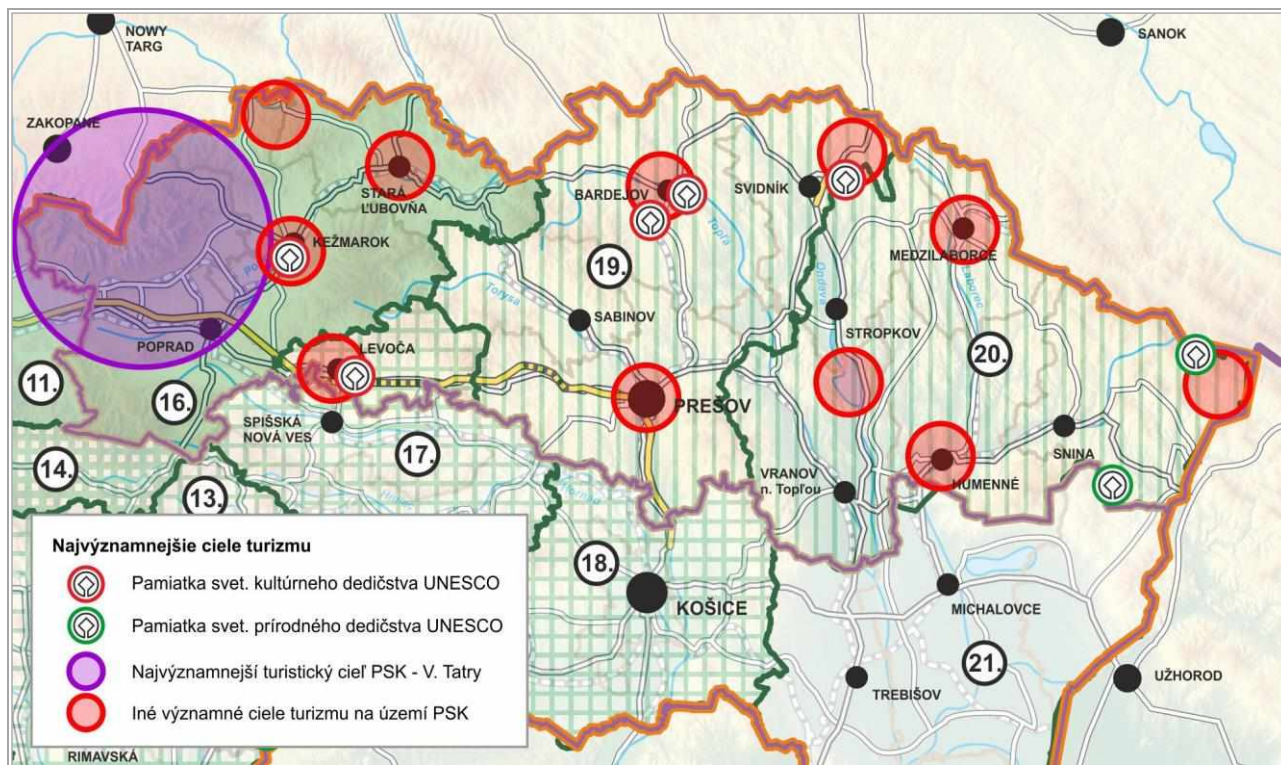


Schéma č.7

Zdroj KURS 2011

Územné regióny cestovného ruchu: 11. Liptovský, 13. Gemerský, 14. Horehronský, 16. Tatranský, 17. Spišský, 18. Košický, 19. Šarišský, 20. Hornozemplínsky, 21. Dolnozemplínsky.

Na základe členenia Regionalizácie cestovného ruchu a turizmu na Slovensku, v PSK je v rozpore s týmto návrhom mesto Prešov, ako jedno z najvýznamnejších lokalít z hľadiska denného poznávacieho turizmu, vo väzbe na turizmus mesta Košice. Jedna z najnavštevovanejších lokalít je MPR Prešov, vrátane technickej pamiatky Solivar. V súčasnosti sa tzv. poznávací turizmus zameriava na skupiny dôchodcov zo Slovenska, Maďarska a Poľska.

Predpokladáme, že zrušením vojenského obvodu Javorina bude možné vytvoriť nový Levočský územný región CR. Patrili by do neho všetky obce a mestá, ktoré majú k.ú. v Levočských vrchoch (časti okresov Sabinov, Stará Ľubovňa, Kežmarok a Levoča (obce riešeného územia UŠ Javorina) + Vrbov, Žakovce, Vlková, Abrahámovce a Vlkovce z Kežmarského okresu a zvyšok okresu Levoča, vrátane Spišského hradu (spoločná pamiatka UNESCO s Levočou), čo bude riešené v súčasnosti rozpracovanom ÚPN PSK. V dokumente ÚPN PSK predpokladáme, že budú zohľadnené aj riešenia, nie len v súvisiacich územiach, ale aj celková urbanizácia PK.

Hlavné rozvojové osi cestovného ruchu

Východozápadná hlavná rozvojová os prebieha severnou časťou Prešovského kraja, organicky a funkčne nadväzuje na Karpatský oblúk, s pokračovaním cez Ukrajinu a Rumunsko smerom na Balkán a do dunajskej delty. Vo západnej časti začína na hranici s Poľskom a prechádza cez Spišskú Starú Ves, Starú Ľubovňu, Bardejov, Svidník, Medzilaborce, Ulič a pokračuje na Ukrajinu. Táto os je nazvaná ako „KARPATSKÁ CESTA“. Od Spišskej Starej Vsi po Nižnú Jablonku je totožná s jestvujúcim cestným koridorom a v priestore NP Poloniny využíva pôvodný dopravný systém formou cykloturistickej trasy. Táto os je priamo napojená na Poľsko v priestoroch Kurov (BJ), Nižná Polianka (BJ), Vyšný Komárnik (SK), Čertižné (ML), Ruské sedlo (SV).



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-6-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Juhovýchodná hlavná rozvojová os nadväzuje na hlavnú rozvojovú os v priestore katastra obce Kolbasov cez Stakčín-Snina-Kamenica n/C-Humenné-Vtáčie údolie s nadväznosťou na rekreačný priestor Zemplínska Širava-Tokaj-MR.

Juhozápadná hlavná rozvojová os prebieha v koridore Žilinský kraj - Poprad-Levoča-Prešov-Košický kraj s napojením na Maďarsko.

Severozápadná hlavná rozvojová os začína v Poprade s pokračovaním cez Kežmarok, Spišskú Belú do Starej Ľubovne, kde sa napája na „Karpatskú cestu“.

Vedľajšie rozvojové osi

Podtatranská vedľajšia rozvojová os sa v Spišskej Belej odpája od Severozápadnej hlavnej rozvojovej osi do priestoru Javorina, Podspády a Poľsko.

Šarišsko-Podtatranská vedľajšia rozvojová os začína v Prešove s priebehom cez Sabinov, Lipany s napojením na Východozápadnú hlavnú os („Karpatskú cestu“) v Ľubotíne a Plavči. Ďalej pokračuje v hlavnej osi do Starej Ľubovne, kde sa odkloní v smere na Mníšek n/P a Poľsko.

Šarišská vedľajšia rozvojová os prebieha z Prešova cez Čergov do Bardejova, s pokračovaním po Východozápadnej hlavnej osi („Karpatská cesta“) do Zborova, kde sa odkláňa na Regetovku a Becherov a pokračuje do Poľska.

Šarišsko-Hornozemplínska vedľajšia rozvojová os sa odpája z Juhovýchodnej hlavnej osi v Humennom, pokračuje popri Domaši cez Stropkov do Svidníka, kde sa napája na Východozápadnú hlavnú os („Karpatská cesta“).

Hornozemplínska vedľajšia rozvojová os sa vypája z Juhovýchodnej hlavnej rozvojovej osi v Humennom, cez Radvaň nad Laborcom ide do Medzilaboriec, kde sa napája na Východozápadnú hlavnú rozvojovú os („Karpatská cesta“) v pokračovaní na Palotu s Poľsko.

Šarišsko-Dolnozemplínska vedľajšia rozvojová os začína v Širokom a pokračuje cez Klenov, (odpojenie na Margecany, Košický kraj), Bzenov (odpojenie do údolia rieky Svinka, Kysak -Košický kraj), prechodom cez Juhozápadnú hlavnú rozvojovú os pokračuje cez Dubnícke bane (odbočenie na Červenicu a Herľany) do Zamutova a Vranova n/T s napojením na Šarišsko-Hornozemplínsku vedľajšiu rozvojovú os v Sedliskách.

Uličská vedľajšia rozvojová os sa vypája v Ulici z „Karpatskej cesty“ a prechádza Uličskou dolinou cez Novú Sedlicu na Ukrajinu.

Súčasťou funkčných plôch určených pre rekreáciu je využitie jestvujúcej sídelnej štruktúry obcí, predovšetkým pre doplňujúcu rekreačnú funkciu, mimo centier osídlenia. Obce, ktoré sa nachádzajú v urbánnych priestoroch centier osídlenia plnia ich doplnkovú rekreačnú funkciu prímestského charakteru. Nové rekreačné plochy a priestory nadväzujú na rozvojové osi, alebo sa v nich nachádzajú. Prioritou cestovného ruchu Prešovského kraja je horský turizmus, predovšetkým s letnou turistikou (priestor Vysokých a Belianských Tatier (mimo najcennejších častí Belianskych Tatier), vrátane predhoria Tatier, Pienin, Polonín a ďalších území), s kombináciou zimnej horskej turistiky (Vysoké Tatry, Čergov, Bachureň, Levočské vrchy, Vihorlat a iné).

Novou funkciou je vodný turizmus, ktorý dotvára spektrum ponuky letnej turistiky (Domaša, Plaveč, Pieniny, Kežmarok-Vrbov, Lipany, Sečovská Polianka, Nižná Jablonka, Ublánska dolina).

Poznávací turizmus vychádza z historických prameňov v rámci mestského a vidieckeho turizmu. Ide predovšetkým o priestory Levoče, Spišského hradu, Kežmarku, Pienin, severovýchodného Slovenska (drevené kostolíky, skanzeny).

Je predpoklad, že rozvoj nových stredísk turizmu bude orientovaný do podhoria Východných Tatier a Zamaguria – mimo hrebeňových častí a územia Pieninského národného parku, čím sa odbremení centrálna časť Vysokých Tatier.

Rekreačné cesty vo vzťahu k medzinárodným a nadregionálnym väzbám

Špecifikom regiónu sú možnosti, ktoré ponúka jeho územie tranzitnej a cieľovej turistickej doprave, obzvlášť v smere sever – juh. Prírodné a turistické zázemie severovýchodného Slovenska ponúka dostatok aktivít pre tranzitnú a cieľovú turistickú dopravu a prispieva tak výrazne k rozvoju cestovného ruchu na Slovensku. Pre tento účel sú prirodzene vytvorené turistické trasy, využívané pre medzinárodnú individuálnu a hromadnú dopravu s koridorom aj pre železničnú dopravu. Dostupnosť regiónu je



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



podporovaná medzinárodným letiskom Poprad – Tatry na území PSK a aj medzinárodným letiskom Košice, ktoré je mimo regiónu v dobrej dostupnej vzdialenosti, najmä napojením na diaľnicu D1. Ďalšími letiskami sú vnútroštátne letiská Svidník, Kamenica nad Čirochou, Ražňany, Heliport leteckej záchrannéj služby (LZS) v Poprade a vojenské letisko Prešov.

Na tieto hlavné koridory naväzujú ďalšie doplnkové trasy prepájajúce existujúce a aj potencionálne centrá medzinárodného turizmu, lokalizovaných na území kraja.

Hlavnými cestnými komunikáciami turistických koridorov medzinárodnej úrovne sú prepojenia:

- severo–južné prepojenie východným Slovenskom od severských a pobaltských štátov smerom na Balkán,
- TEM 7
- (Kraków – Nowy Targ) Poľská republika – Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava – Tornaľa – Kráľ – Maďarská republika (Budapešť) s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v úseku Podspády – Spišská Belá – Poprad – Rožňava – hranica s MR,
- (Varšava) – Rzeszów – Vyšný Komárnik – Svidník – Stropkov – Domaša – Vranov nad Topľou – Trebišov – hranica s MR.
- prepojenie západno–východné z južnej časti Slovenska, zachytávajúce diagonálne prepojenie naprieč Európou (od juhozápadnej Európy po severovýchodnú Európu) - TEM
- Viedeň - Bratislava (Česká republika) – Žilina – Prešov - Košice – Užhorod – Kyjev.

Doplňujúcimi cestnými komunikáciami nadregionálnych turistických koridorov sú prepojenia:

- Malý tatranský okruh -Vitanová – Oravice – Zuberec – Liptovský Hrádok – Pribylina – Starý Smokovec – Ždiar - Javorina s vylúčením tranzitnej nákladnej dopravy v celom úseku ,
- „Pobaltský koridor“, hranica PR – Palota – Medzilaborce – Humenné – Zemplínska Šírava– Michalovce – Trebišov - hranica MR,
- Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné – Medzilaborce – hranice PR,
- Poprad – Levoča – Prešov – Vranov nad Topľou – Humenné - Snina – Ubl'a – hranica s UR.

Sieť doplňujúcich cestných komunikácií turistických koridorov regiónu tvoria:

- hranica PR - Becherov – Zborov – Bardejov – Prešov,
- Stebnická Huta- hranica PR- Blechnarka-Wysowa,
- hranica PR – Lysá nad Dunajcom – Stará Ľubovňa – (Mníšek nad Popradom –Stará Ľubovňa) – Lipany – Sabinov – Prešov,
- hranica PR – Lysá nad Dunajcom – Spišská Stará Ves – Spišská Belá – Kežmarok - (Poprad – Vernár) – (Vrbov) - Levoča – (Prešov) Spišská Nová Ves – hranica MR.
- Osadné – hranica PR (Balnica).

Medzinárodné a cieľové turistické významné železničné trate sú :

- hranica PR – Čirč – v smere Poprad a v smere Prešov – Kysak – Košice – Čaňa - hranica MR ,
- hranica PR – Palota – Medzilaborce – Humenné – Strážske - Michalovce – hranica UR.

Ďalšie hraničné prechody sú zdokumentované v časti **Dopravná prognóza kapitola č. 1.**

Hierarchia cyklotrás na úrovni PSK (uvedených najmä v Eurovelo, Cykloturistický atlas Slovenska, mapa cykloturistických trás v PSK, situácia cezhraničných cyklotrás PSK a Malopoľského vojvodstva), zohľadňuje strategické dokumenty a to predovšetkým Uznesenie EÚ parlamentu zo dňa 27. septembra 2010 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020, Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku, Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR pre roky 2011 až 2020.

Nemotorová doprava (pešia a cyklistická doprava) je zdokumentovaná v časti **Dopravná prognóza kapitola č. 1.**

Rekreačné cesty regionálneho charakteru

Na sieť medzinárodných a nadregionálnych koridorov cestnej, železničnej, cyklistickej a pešej prepravy naväzujú regionálne a miestne turistické cesty, ktoré zohľadňujú regionálne a miestne podmienky rekreácie. Štruktúra turistických ciest je tvorená :

- automobilovými komunikáciami (predovšetkým cesty III tr.) s možnosťou využívania pre cyklistickú dopravu,
- železničnými traťami regionálneho významu, tatranskou železnicou a lanovkami,



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



- špeciálnymi cyklistickými cestami pre horskú a vidiecku cykloturistiku,
- značkovými turistickými chodníkmi nadväzujúcimi na medzinárodné a celoštátne magistrály.

Špeciálnu sieť tvoria náučné chodníky na atraktívnych územiach prírody, v jaskynných komplexoch a prepájajúcich významné kultúrne a historické pamiatky,

Podľa informácie Klubu slovenských turistov je na území PSK v súčasnosti vyznačovaných 2015 km peších a lyžiarskych TZT (údaj k 1.1.2013).

Kúpeľníctvo

Na základe stanoviska Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky k roku 2014 na území PSK sa nachádzajú kúpeľné územia kúpeľných miest Vysoké Tatry, Lučivná, Vyšné Ružbachy, Bardejov a ochranné pásma I. a II. stupňa prírodných liečivých zdrojov v Bardejove, v Červenom Kláštore a vo Vyšných Ružbachoch. V Prešovskom kraji sú aj ochranné pásma I. a II. stupňa prírodných minerálnych zdrojov v Novej Ľubovni, Starom Smokovci, Baldovciach, Lipovciach, v Sulíne a Cigeličke. Prírodné liečivé zdroje sa na liečebné účely využívajú v prírodných liečebných kúpeľoch v Bardejove, v Červenom Kláštore a vo Vyšných Ružbachoch. Klimatické podmienky vhodné na liečenie sa využívajú v prírodných klimatických kúpeľoch v mestských častiach Horný Smokovec, Nový Smokovec, Tatranská Kotlina mesta Vysoké Tatry, v obci Lučivná a v kúpeľných liečebniach v mestskej časti Tatranská Polianka a Tatranské Zruby mesta Vysoké Tatry. Prírodné minerálne zdroje sú využívané na plnenie do spotrebiteľského obalu vo vybudovaných plniarňach, a to v obci Sulín, v obci Cigelička, v obci Nová Ľubovňa, v obci Baldovce a Lipovce. V Starom Smokovci je vydané povolenie na využívanie prírodného minerálneho zdroja, ale v súčasnosti sa nevyužíva, pretože prebieha výstavba plniarne prírodnej minerálnej vody. V obci Legnava sú uznané zdroje za prírodné minerálne zdroje, ale v súčasnosti nie je vydané povolenie na využívanie prírodnej minerálnej vody a ani tu nie je vybudovaná plniareň prírodnej minerálnej vody.

Navrhované riešenie:

- v lokalitách s predpokladom zvýšenej turistickej návštevnosti je potrebné vytvoriť podmienky pre možnú dynamickú a kapacitne významnú statickú dopravu,
- rešpektovať ochranné pásma existujúcich a navrhovaných území kúpeľov a rozvíjať netradičné druhy dopravy (elektromobily, nemotorovú dopravu a iné),
- rozvíjať rekreačné cesty vytváraním stavebnotechnických podmienok a rezerv plôch pre ďalšie turistické, cykloturistické a netradičné druhy dopravy,
- rešpektovať turistickú dopravnú obsluhu územia (Tatranská Lomnica, Vrbov, Spišská Belá, Tatranská Kotlina).

2.5. Životné prostredie, ochrana prírody a krajiny

2.5.1. Ochrana prírody a krajiny

Chránené územia v kategóriách národný park a chránená krajinná oblasť vyhlásené v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. v Prešovskom kraji podľa okresov (stav k 01.10.2014)

Názov chráneného územia	Rok vyhlásenia /zmeny	Výmera v ha		Výmera v okresoch v ha		Zonácia
		celková	Z toho v kraji			
NP Nízke Tatry	1978/ 1997	72843	5736	Poprad	5 736	
Ochranné pásmo NP Nízke Tatry		110162	1584	Poprad	1 584	
NP PIENAP	1967/ 1996	3749	3749	Kežmarok	438	Schválená r.2004
Ochranné pásmo NP PIENAP		22444	22444	St. Ľubovňa	3 312	
				Kežmarok	22 444	
				St. Ľubovňa	6 181	
NP Poloniny	1997	29 805	29 805	Snina	29 805	
Ochranné pásmo NP Poloniny		10 975	10 975	Snina	10 975	
NP Slovenský raj	1964, 1988	19 763	5 004	Poprad	5 004	Rozpracovaná v r.2014
Ochranné pásmo		13 011	3 883	Poprad	3 383	



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-S-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



ÚZEMNÁ PROGNOZA

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja - Koncept návrhu

NP Slovenský raj						
TANAP	1948, 1987,	73 800	48 818	Poprad	48 818	Rozpracovaná v r.2014
Ochranné pásmo TANAP	2003	30 703	14 352	Poprad	9 197	
				Kežmarok	5 155	
CHKO Vihorlat	1973,1999	17 485	6 577	Snina	2 557	
				Humenné	4 020	
CHKO Východné Karpaty	1977,1997, 2001	25 307	25 307	Snina	1 645	
				Humenné	1 922	
				Medzilaborce	13 673	
				Stropkov	482	
				Svidník	7 584	
Výmera spolu:					178 232	

Zdroj: ŠOP SR

Poznámka: NP – národný park, CHKO – chránená krajinná oblasť

V Prešovskom kraji je k 1.10.2014 vyhlásených 174 maloplošných chránených území národnej siete (okrem jaskýň): 57 národných prírodných rezervácií, 79 prírodných rezervácií, 1 národnú prírodnú pamiatku, 29 prírodných pamiatok, 7 chránených areálov a 1 súkromná prírodná rezervácia.

Za prírodné pamiatky sú považované i jaskyne a prírodné vodopády, ktoré sa od roku 1995 už nevyhlasujú samostatným právnym predpisom, pretože tieto objekty sú chránené priamo zo zákona č.543/2002 Z.z. (predtým zákon č.287/1994 Z.z.) ako prírodné pamiatky. V súčasnosti je v Prešovskom kraji evidovaných 690 jaskýň. Vyhláška MŽP SR č. 24/2003 Z.z. zaraďuje jaskyne aj medzi biotopy európskeho významu Sk8 „Nesprístupnené jaskynné útvary“ (kód Natura 8310, spoločenská hodnota 113,19 €/m²). Z jaskýň nachádzajúcich sa na území Prešovského kraja je jedna jaskyňa prevádzkovaná Štátnou ochranou prírody SR – Správou slovenských jaskýň (SSJ) a sprístupnená širokej verejnosti – NPP Belianska jaskyňa (k.ú. Tatranská Lomnica, miestna časť Tatranská Kotlina). Táto jaskyňa je vyhlásená za národnú prírodnú pamiatku (NPP). Ďalšie jaskyne, ktoré sú národnými prírodnými pamiatkami sú: jaskyňa Javorinka (k.ú. Tatranská Javorina) a jaskyňa Aksamitka (k.ú. Haligovce, okres Stará Ľubovňa) (Vyhláška MŽP SR č.293/1996 Z.z. ač.292/2001 Z.z.). Vyhlásovací predpis k NPP Aksamitka bol pri vyhlásení zón PIENAP zrušený (vyhláška MŽP SR č.319/2004 Z.z., ktorou sa ustanovujú zóny PIENAP). V roku 2008 boli vyhlásené za verejnosti prístupné ďalšie 4 jaskyne, ktoré ale nie sú prevádzkované Štátnou ochranou prírody SR - SSJ. Sú to Hučivá diera (k.ú.Tatranská Lomnica,okres Poprad), Elektrárenská jaskyňa (k.ú. Tatranská Lomnica, okres Poprad), Komín (k.ú. Lipovce, okres Prešov), Jaskyňa v Skalke (k.ú. Toporec, okres Kežmarok), Jaskyňa v Čube (k.ú. Podolíneec, okres Stará Ľubovňa). Sprístupnenou jaskyňou je od roku 1999 jaskyňa Zlá Diera v k.ú. Lipovce (okres. Sabinov). Ďalšie známe jaskyne sú PP Brekovská jaskyňa a Veľká Artajama (obe v k.ú. Brekov, okres Humenné). Pre PP Brekovská jaskyňa, ktorá sa nachádza v blízkosti dobývacieho priestoru, bolo v roku 2006 vyhlásené ochranné pásmo za účelom zabezpečenia ochrany jej okolia.

Bližšia špecifikácia záujmov ochrany prírody je súčasťou Správy o hodnotení strategického dokumentu; spracovanej podľa rozsahu hodnotenia vydaného príslušným orgánom a v súlade s požiadavkami § 9 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a jeho prílohy č. 4, vrátane návrhu kritérií pre hodnotenie vplyvu budúcich navrhovaných zmien strategického dokumentu na životné prostredie.

V týchto lokalitách je taktiež predpoklad zvýšenej turistickej návštevnosti s dopadom na dynamickú a statickú dopravu s potrebou zohľadnenia platnej legislatívy ochrany prírody.

Chránené územia a lokality Svetového prírodného dedičstva (UNESCO)

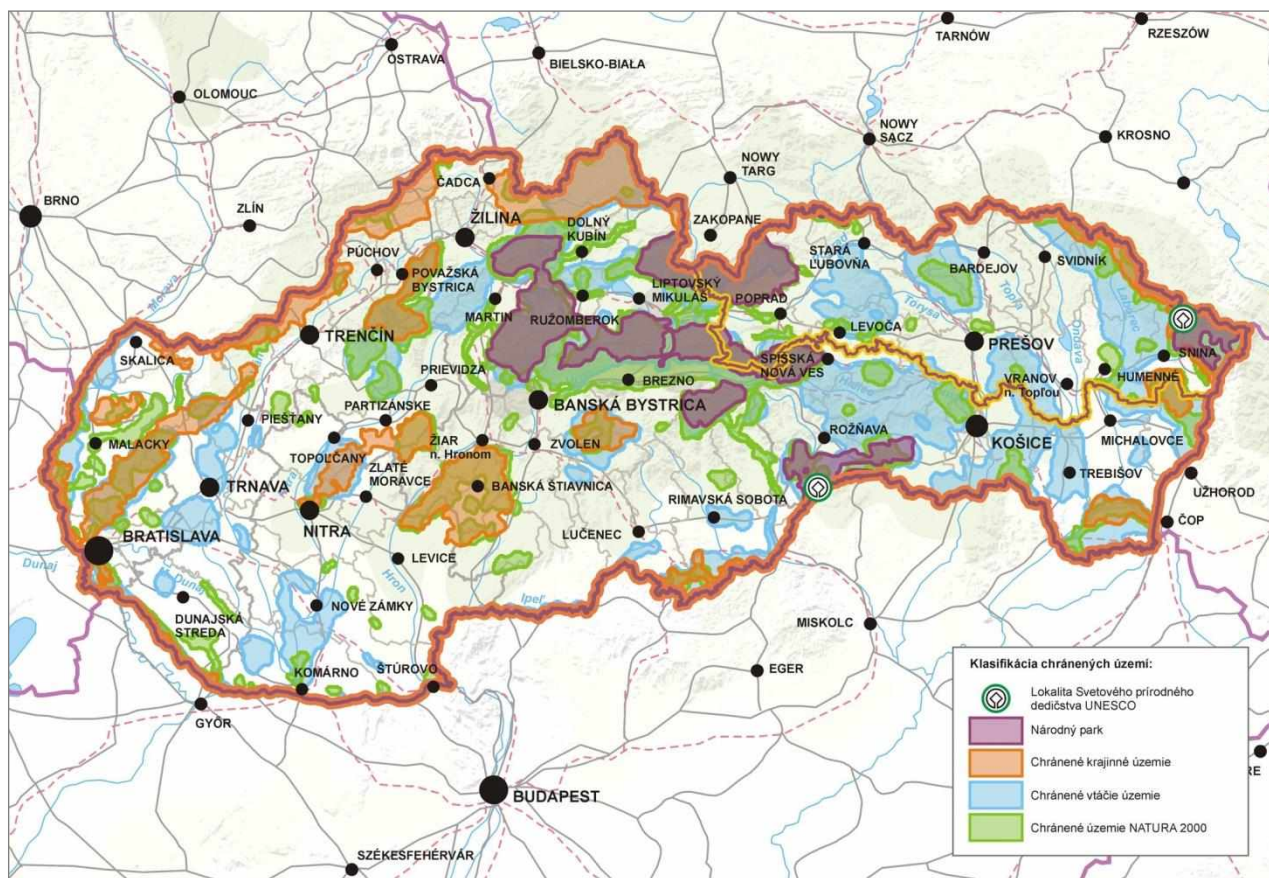


Schéma č.8

Zdroj KURS 2011

V chránených územiach a lokalitách Svetového prírodného dedičstva (UNESCO), najmä kde je predpoklad zvýšenej turistickej návštevnosti, riešiť dopad na dynamickú a statickú dopravu s potrebou zohľadnenia platnej legislatívy ochrany. Vedenie dopravy v chránených územiach je zdokumentované v časti **Dopravná prognóza kapitola č. 1.**

Navrhované riešenie:

- v chránených územiach a lokalitách Svetového prírodného dedičstva (UNESCO), najmä kde je predpoklad zvýšenej turistickej návštevnosti minimalizovať dopad dynamickej a statickej dopravy s potrebou zohľadnenia platnej legislatívy ochrany,
- akceptovať stret trasy rýchlostnej komunikácie R4 s biokoridormi nadregionálneho významu v území obcí Kračúnovce, Stročin, Krajná Poľana.

2.5.2. Životné prostredie

Z hľadiska podielu jednotlivých stupňov poškodenia životného prostredia v Prešovskom kraji je v rámci tohto kraja najmenší súhrnný percentuálny rozsah územia zaradeného do 3. stupňa (prostredie mierne narušené), 4. stupňa (prostredie narušené) a 5. stupňa (prostredie silne narušené) a rovnako najmenší percentuálny rozsah územia zaradeného do 5. stupňa (prostredie silne narušené) v rámci Slovenskej republiky, pričom takto vymedzené územie plošne zasahuje iba do okresov Prešov a Vranov nad Topľou. Negatívnymi vplyvmi dopravy na životné prostredie ako sú najmä emisie, hluk, otrasy, znečistenie pôdy, povrchových a podzemných vôd, k čomu čiastočne prispieva aj technický stav ciest a jej trasovanie.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Zariadení na zhodnocovanie odpadov na území PSK je 74. Zámery na vybudovanie zariadení na zhodnocovanie odpadov do roku 2015 je 28.

Skládky odpadov prevádzkované na území PSK

Okres	Názov skládky	Katastrálne územie	Trieda skládky	Predpokladaný rok ukončenia prevádzky
Prešov	Skládka odpadov Svinia	Svinia	O	2015
Sabinov	Skládka Ražňany	Ražňany	O	2015
Bardejov	Skl. Hertník - Bartošovce	Bartošovce	O	2015
Humenné	Skládka TKO Papín I. kazeta	Papín	O	2030
	Myslina -Lúčky	Myslina	O	2015
Kežmarok	Skládka odpadov Úsvit	Žakovce	N	2022
	Skládka odpadov Úsvit	Žakovce	O	2022
	Skládka odpadov Úsvit	Žakovce	I	2021
	Skl. odpadov Ľubica	Ľubica	O	2023
	Skl.odpadov Spišská Belá	Spišská Belá	O	2033
Snina	Skládka odpadov	Snina	O	2032
Stará Ľubovňa	Skalka	Stará Ľubovňa	O	2015
Svidník	Skládka Šemetkovce I. etapa	Šemetkovce	O	2028
Stropkov	Skl. Stropkov - „Chotča“	Chotča	O	2023
Medzilaborce	Monastýr - I.kazeta	Krásny Brod	O	2015
Vranov n/Topľou	Skl. odpadov Hanušovce - Petrovce	Petrovce	O	2027
	Skládka TKO Holčíkovce	Holčíkovce	O	2030

Zdroj: OÚŽP PO

Vysvetlivky: NNO – nie nebezpečný odpad
NO – nebezpečný odpad
O – ostatný odpad

Zámery na rozšírenie skládok odpadov po roku 2015

Názov zariadenia	Kapacita [m3]	Katastrálne územie a lokalita	Druhy odpadov
Názov investora			
Okres Bardejov Skládka odpadov Ekočergov – rozšírenie skládky odpadov	200 000	Bartošovce	Odpady kategórie „O“
Ekočergov a.s. Bartošovce			
Okres Humenné Skládka odpadov Papín – II. kazeta	92 000	Papín	Odpady kategórie „O“
FÚRA s.r.o., Rozhanovce			
Skládka odpadov Myslina – Lúčky III.etapa	400 000	Myslina, lokalita Lúčky	Odpady kategórie „O“
Ekoservis s.r.o. Humenné			



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Skládka Janov Dol Udavské	21 158	Udavské	Odpady kategórie „O“
CHEMES a.s. Humenné			
Okres Kežmarok Skládka odpadov Úsvit Ťakovce, IV.a V. etapa	335 410	Žakovce	Odpady kategórie „O“
TOS s.r.o., Žakovce	11 000		inertný odpad
Okres Medzilaborce Skládka KO MonastýrI.- II etapa	9 730	Krásny Brod	Odpady kategórie „O“
Mesto Medzilaborce			
Okres Sabinov Skládka Ražňany dobudovanie I. etapy dobudovanie II. etapy vybudovanie IV. etapy	29 558 18 745	Ražňany	Odpady kategórie „O“
Spoločnosť Šariš, a.s., Sabinov	25 392		
Rozšírenie skládky Ražňany v rámci IZNO vybudovanie V. etapy	417 600 Časť A)	Ražňany	Odpady kategórie „O“
Spoločnosť Šariš, a.s., Sabinov	120 000		
Okres Stará Ľubovňa Skládka odpadov Skalka- Vabec	80 000	Stará Ľubovňa	Odpady kategórie „O“
EKOS s.r.o., Stará Ľubovňa			
Okres Vranov n/T. Skládka odpadov III. etapa	575 000	Petrovce	Odpady kategórie "O"
Ozón a.s. Petrovce			

Zdroj: OÚŽP PO

Vysvetlivky: NNO – nie nebezpečný odpad
NO – nebezpečný odpad
O – ostatný odpad

Riešenie požiadaviek na dopravnú dostupnosť skládok s odstránením rizík spojených s prejazdnosťou obcami je uvedené v časti **Dopravná prognóza kapitola č. 1.**

Spaľovne odpadov

Do konca roku 2005 boli v prevádzke dve spaľovne odpadu na zneškodňovanie odpadu zo zdravotnej starostlivosti a to pri NsP Humenné a pri NsP Levoča. Obidve spaľovne ukončili prevádzku z dôvodu nesplnenia požiadaviek platných po 27.12.2005 ustanovených zákonom č. 478/2002 o ochrane ovzdušia a vyhlášky MŕP SR č. 706/2002 Z.z. o zdrojoch znečisťovania a emisných limitoch. Spaľovňa komunálneho odpadu sa v kraji nenachádza ani sa neuvažuje s jej realizáciou. Spaľovňa komunálneho odpadu sa v kraji nenachádza ani sa neuvažuje s jej realizáciou.

V Prešovskom kraji sa nachádza jedna spaľovňa nebezpečného odpadu (D10) FECUPRAL spol. s r. o.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



v Prešove s kapacitou zariadenia 950 t/rok. Je napojená miestnou komunikáciou na cestu 1/68, ktorá predmetnej prevádzke vyhovuje.

Emisie

Produkcia celkových emisií z dopravy v SR

	CO2 celkovo	CO2 celkovo	CO2 celkovo
% rastu			
Rok	optimistický	realistický	pesimistický
2010	36 596	38 020	39 122
2011	38 169	39 655	40 804
2012	39 811	41 360	42 559
2013	41 522	43 139	44 389
2014	43 308	44 994	46 298
2015	45 170	46 929	48 288
2016	47 113	48 946	50 365
2017	49 138	51 051	52 530
2018	51 251	53 246	54 789
2019	53 455	55 536	57 145
2020	55 754	57 924	59 602

Zdroj: Technická univerzita, Košice

Scenáre do roku 2020

Obdobie + scenár	emisie CO2 (tis. t)	prognózovaný rozdiel
výsledky za r. 1990	62 765	
stratégia EÚ na r.2020	50 212	
optimistický scenár 4,30 %	55 754	5 542
realistický scenár 8,36 %	57 924	7 712
pesimistický scenár 11,50 %	59 602	9 390

Zdroj: Technická univerzita, Košice

Po roku 2020 je možné predpokladať, že k bilančnému roku na cestách II. a III. triedy dôjde k nárastu produkcie emisií z dopravy. Na cestách I. triedy, R a D je predpoklad, že aj keď dôjde ku zvýšeniu počtu vozidiel a hybnosti a tým nárastu emisií z dopravy, realizáciou prijatých opatrení nedôjde k výraznému zníženiu kvality ŽP v dotknutých územiach.

Na území Prešovského kraja sa nachádzajú, resp. do územia plošne zasahujú oblasti vyžadujúce osobitnú ochranu ovzdušia:

- oblasť riadenia kvality ovzdušia pre znečisťujúcu látku PM₁₀ Územie mesta Prešov a obce Ľubotice.
- oblasť riadenia kvality ovzdušia pre znečisťujúcu látku PM₁₀ Územie mesta Vranov nad Topľou a obcí Hencovce, Kučín, Majerovce a Nižný Hrabovec,
- Tatranský národný park,
- Národný park Nízke Tatry,
- Pieninský národný park,
- Národný park Slovenský raj,
- Národný park Poloniny,
- Národná krajinná oblasť Vihorlat,
- Chránená krajinná oblasť Východné Karpaty,
- Kúpeľné miesto Vysoké Tatry,
- Kúpeľné miesto Vyšné Ružbachy,



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5.2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



- Kúpeľné miesto Bardejovské kúpele.

Emisie z dopravy

Celkové emisie z dopravy (tis. t) v SR							
	1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
CO	156,743	121,909	108,688	56,256	49,307	47,525	42,666
CO ₂	4 377,590	4 319,280	6 394,860	6 436,167	6 997,699	7 328,872	5 647,738
NO _x	45,452	38,297	41,828	42,240	45,548	46,758	32,218
VOC	34,116	26,145	20,089	8,719	7,758	7,177	7,398
SO ₂	2,490	0,857	0,208	0,235	0,254	0,236	0,049
TPM	2,648	2,374	2,821	1,500	1,571	1,410	0,964
PM ₁₀	.	.	.	.	2,187	2,068	1,447
PM _{2,5}	.	.	.	.	.	1,751	1,214

Zdroj: Monitoring a analýza životného prostredia, VÚD, a.s., Žilina

Pozn.: Údaje do roku 2007 boli vypočítané metodikou COPERT III, rok 2008 - 2012 metodikou COPERT IV, ktorá bola doporučená pre účastníkov Dohovoru EHK OSN o znečisťovaní ovzdušia

Emisie oxidu uhoľnatého (CO) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t) SR								
		1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom		156,743	121,909	108,688	56,257	49,308	47,525	42,666
v tom	Individuálna automobilová doprava *1	139,176	106,388	91,227	45,432	37,874	34,625	33,072
	z toho : osobné automobily	133,475	104,115	88,741	44,030	36,730	33,662	32,053
	Cestná verejná os. doprava *2	1,717	1,402	1,350	0,529	0,513	0,684	0,506
	Cestná nákladná doprava	14,255	12,400	14,545	8,935	9,464	10,973	7,853
	Žel. doprava – motorová trakcia	0,768	0,586	0,401	0,323	0,363	0,284	0,241
	Vodná doprava	0,390	0,429	0,569	0,470	0,499	0,509	0,532
	Letecká doprava	0,436	0,704	0,595	0,568	0,595	0,450	0,462

Zdroj: Monitoring a analýza životného prostredia, VÚD, a.s., Žilina

Pozn.: Údaje do roku 2007 boli vypočítané metodikou COPERT III, rok 2008 - 2012 metodikou COPERT IV, ktorá bola doporučená pre účastníkov Dohovoru EHK OSN o znečisťovaní ovzdušia

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

Emisie oxidu uhličitého (CO ₂) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t) SR								
		1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom		4 377,592	4 319,283	6 394,857	6 436,166	6 997,698	7 328,872	5 647,738
v tom	Individuálna automobilová doprava *1	1 960,422	2 182,483	2 579,770	2 268,617	2 284,566	2 198,534	2 117,949



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



	z toho : osobné automobily	1 933,398	2 171,785	2 567,183	2 259,083	2 275,527	2 188,088	2 106,297
	Cestná verejná osobná doprava *2	435,305	369,925	442,868	368,894	384,394	397,183	297,410
	Cestná nákladná doprava	1 647,121	1 465,370	3 072,358	3 543,499	4 057,646	4 463,465	2 973,101
	Železničná doprava – motorová trakcia	204,070	155,751	106,590	85,905	96,355	83,463	70,657
	Vodná doprava	103,740	113,904	151,170	124,798	132,493	149,338	156,140
	Letecká doprava	26,934	31,850	42,102	44,453	42,244	36,889	32,480

Zdroj: Monitoring a analýza životného prostredia, VÚD, a.s., Žilina

Pozn: Údaje do roku 2007 boli vypočítané metodikou COPERT III, rok 2008 - 2012 metodikou COPERT IV, ktorá bola doporučená pre účastníkov Dohovoru EHK OSN o znečisťovaní ovzdušia

1* individuálna automobilová doprava a motocykle 2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

Emisie NO _x za jednotlivé druhy dopráv (tis. t)SR								
		1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom		45,452	38,298	41,828	42,240	45,548	46,758	32,218
v tom	Individuálna automobilová doprava *1	17,760	14,492	10,443	6,259	5,565	5,323	4,649
	z toho : osobné automobily	17,747	14,485	10,432	6,241	5,543	5,303	4,628
	Cestná verejná osobná doprava *2	6,268	5,143	4,979	3,191	3,143	3,159	2,315
	Cestná nákladná doprava	15,910	13,803	21,684	28,898	32,633	34,290	21,380
	Železničná doprava – motorová trakcia	3,649	2,785	1,906	1,536	1,723	1,393	1,179
	Vodná doprava	1,822	2,001	2,703	2,231	2,369	2,492	2,606
	Letecká doprava	0,043	0,074	0,113	0,125	0,115	0,101	0,089

Zdroj: Monitoring a analýza životného prostredia, VÚD, a.s., Žilina

Pozn: Údaje do roku 2007 boli vypočítané metodikou COPERT III, rok 2008 - 2012 metodikou COPERT IV, ktorá bola doporučená pre účastníkov Dohovoru EHK OSN o znečisťovaní ovzdušia

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1.5-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Emisie prchavých organických látok (VOC) za jednotlivé druhy dopráv (tis. t)SR								
		1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom		34,116	26,144	20,089	8,718	7,760	7,176	7,398
v tom	Individuálna automobilová doprava *1	27,865	21,050	11,446	6,054	4,809	4,338	5,432
	z toho : osobné automobily	25,022	19,978	12,403	5,495	4,431	4,064	5,084
	Cestná verejná osobná doprava *2	0,601	0,493	0,638	0,179	0,169	0,158	0,120
	Cestná nákladná doprava	5,033	4,057	5,494	2,056	2,321	2,257	1,436
	Železničná doprava – motorová trakcia	0,339	0,258	0,178	0,143	0,161	0,128	0,109
	Vodná doprava	0,172	0,189	0,252	0,208	0,221	0,230	0,240
	Letecká doprava	0,106	0,097	0,082	0,078	0,079	0,065	0,061

Zdroj: Monitoring a analýza životného prostredia, VÚD, a.s., Žilina

Pozn: Údaje do roku 2007 boli vypočítané metodikou COPERT III, rok 2008 - 2012 metodikou COPERT IV, ktorá bola doporučená pre účastníkov Dohovoru EHK OSN o znečisťovaní ovzdušia

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

Emisie oxidu siričitého (SO ₂) za jednotlivé druhy dopráv (tis. t) SR								
		1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom		2,490	0,857	0,226	0,234	0,254	0,235	0,049
v tom	Individuálna automobilová doprava *1	0,358	0,214	0,077	0,070	0,071	0,067	0,013
	z toho : osobné automobily	0,357	0,214	0,077	0,070	0,071	0,067	0,013
	Cestná verejná osobná doprava *2	0,388	0,094	0,014	0,011	0,012	0,012	0,002
	Cestná nákladná doprava	1,415	0,360	0,098	0,112	0,129	0,142	0,019
	Železničná doprava – motorová trakcia	0,192	0,039	0,003	0,003	0,003	0,000	0,002
	Vodná doprava	0,130	0,143	0,033	0,027	0,029	0,005	0,005
	Letecká doprava	0,007	0,007	0,011	0,011	0,010	0,009	0,008

Zdroj: Monitoring a analýza životného prostredia, VÚD, a.s., Žilina

Pozn: Údaje do roku 2007 boli vypočítané metodikou COPERT III, rok 2008 - 2012 metodikou COPERT IV, ktorá bola doporučená pre účastníkov Dohovoru EHK OSN o znečisťovaní ovzdušia

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje



Emisie pevných častíc (TPM) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t) SR								
		1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom		2,647	2,373	2,821	1,500	1,571	1,410	0,964
v tom	Individuálna automobilová doprava *1	0,332	0,343	0,397	0,216	0,222	0,222	0,157
	z toho : osobné automobily	0,332	0,343	0,397	0,207	0,216	0,216	0,151
	Cestná verejná osobná doprava *2	0,274	0,225	0,136	0,064	0,058	0,053	0,037
	Cestná nákladná doprava	1,594	1,407	1,856	0,924	0,972	1,015	0,653
	Železničná doprava – motorová trakcia	0,275	0,210	0,145	0,117	0,131	0,040	0,034
	Vodná doprava	0,166	0,182	0,205	0,170	0,180	0,072	0,076
	Letecká doprava	0,006	0,006	0,009	0,009	0,008	0,008	0,007

Zdroj: Monitoring a analýza životného prostredia, VÚD, a.s., Žilina

Pozn: Údaje do roku 2007 boli vypočítané metodikou COPERT III, rok 2008 - 2012 metodikou COPERT IV, ktorá bola doporučená pre účastníkov Dohovoru EHK OSN o znečisťovaní ovzdušia

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

Napriek nárastu počtu dopravných prostriedkov, vďaka zvýšenej kvalite a technickému pokroku v konštrukcii, hlavne osobných a nákladných automobilov, dochádza k znižovaniu emisií. Taktiež dôležitú úlohu v poklese emisií malo zavedenie kvalitnejších palív (bezolovnatý benzín, bezsírna nafta atď.).

Hluk

Nadmerné zaťažovanie obyvateľstva hlukom má výrazný podiel na ovplyvňovaní zdravotného stavu obyvateľov v území. Celkový podiel populácie vystavenej nadmernému účinku hluku na území kraja nie je známy, pretože sledovacia analýza nebola vykonaná plošne, ale vždy iba vo väzbe na bodové lokality v intravilánoch niektorých sídiel.

Z hľadiska navrhovaných rozvojových investícií v území, môžeme považovať za budúci možný zdroj hluku dopravné komunikácie a to dopravné tepny cestnej a železničnej dopravy. V prípade realizácie týchto investícií v zmysle príslušných zákonných nariadení budú musieť orgány štátnej správy posúdiť a vyhodnotiť, resp. nariadiť opatrenia pre zamedzenie emisií hluku do okolia účinnými technickými alebo organizačnými systémami.

Na území kraja sa jedná hlavne o navrhované trasy nadradenej kapacitnej siete rýchlostných cestných komunikácií a to najmä v území, kde sú vedené v blízkosti zastavaných území alebo území s najvyšším stupňom ochrany prírody. V týchto prípadoch je treba počítať už pri príprave technickej dokumentácie s opatreniami na ochranu proti hluku.

Strategická hluková mapa SR

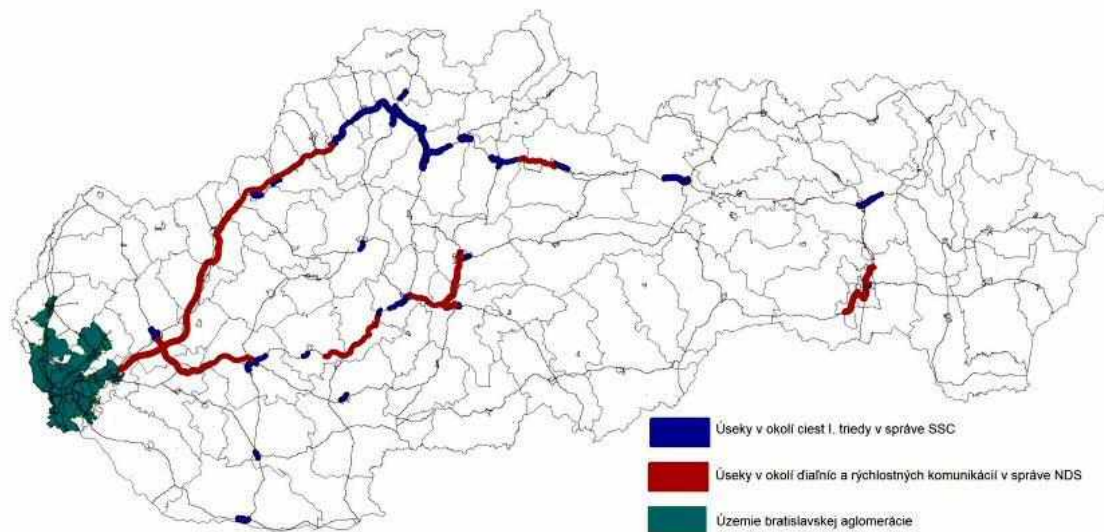


Schéma č. 9

Zdroj: © EUROAKUSTIK, s.r.o.

Na území Prešovského samosprávneho kraja boli spracované strategické hlukové mapy na zobrazených úsekoch ciest I. triedy.

Strategická hluková mapa SR ciest I. triedy.

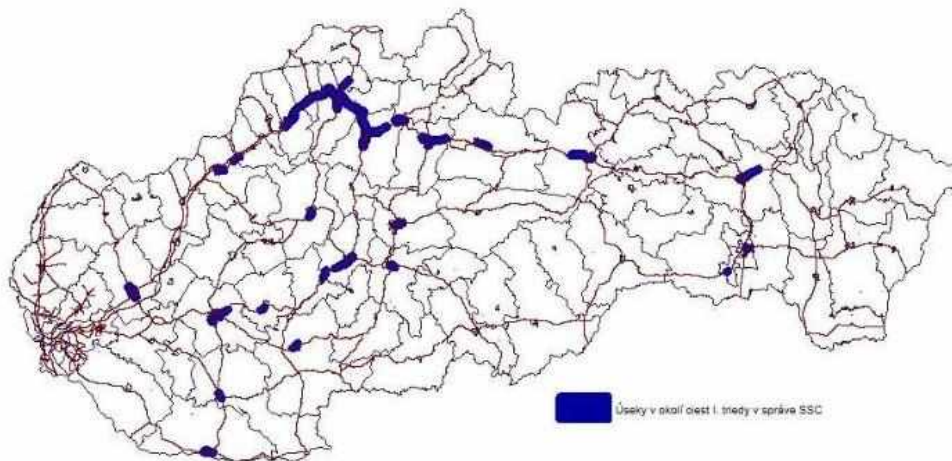


Schéma č. 10

Zdroj: © EUROAKUSTIK, s.r.o.

Úseky ciest I. triedy s prekročenými hodnotami povolených hlukových limitov na území PSK

Č. úseku	IVSC	Úsek	Dĺžka [km]	Plocha [km ²]
19	Košice	Poprad, cesty I/18 a 67	13,0	17,3
20	Košice	Prešov, cesta I/18	10,48	14,2

Úsek cesty I/18 a I/67 Poprad, číslo úseku 19

Dĺžka hodnotených ciest: 13,0 km

Plocha úseku: 17,3 km²

Počet dotknutých obyvateľov: 34 182

Protihlukové opatrenia: žiadne

Úsek pokrýva asi 90 % územia Svitu a približne 80 % mesta Poprad. Úsekom prechádza cesta I/18, ktorú v Poprade pretína cesta I/67. V blízkosti uvedených ciest je železničná trať.

Úsek cesty I/18 Prešov, číslo úseku 20

Dĺžka hodnotených ciest: 10,48 km

Plocha úseku: 14,2 km²

Počet obyvateľov: 20 190

Protihlukové opatrenia: žiadne

Hodnotený úsek pokrýva asi 40 % mesta Prešov. Výrazne zasahuje do územia obcí Ľubotice, Nižná Šebestová a Kapušany. Prechádza nim cesta I/18, na ktorú sa hlavne v meste Prešov pripájajú ďalšie cesty. Úsek dva krát križuje železničná trať.

V grafickej časti KN sú vyznačené vymedzené sídelné aglomerácie atakované nadmerným hlukom z dopravne zaťažených území.

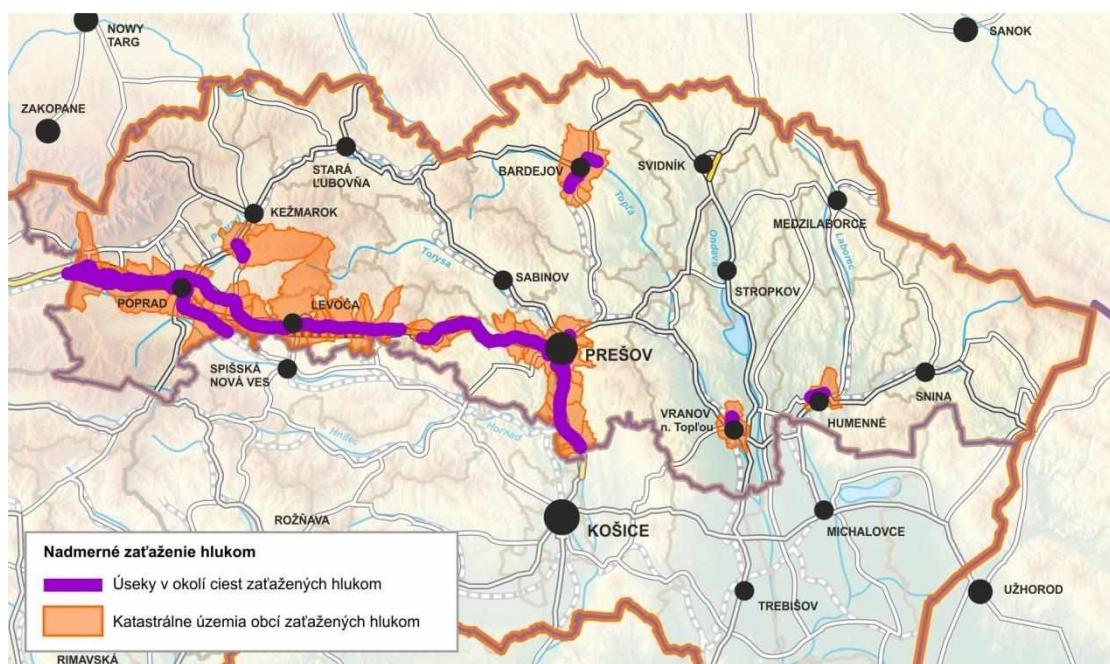
Nadmerné zaťaženie hlukom - PSK

Schéma č.11

Zdroj: VÚC PSK

V zastavaných územiach obcí, vyznačených na schéme, v koridore ciest D 1, I/18 a železnice riešiť protihlukové opatrenia.

Navrhované riešenie:

- vytvoriť podmienky pre dopracovanie strategických hlukových máp zaťažených aglomerácií, pri zohľadnení hluku vytváraného predovšetkým cestnou, železničnou a leteckou dopravou,



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1-S-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



- na jednotlivých úsekoch cestnej a železničnej dopravy vytvoriť podmienky na realizáciu protihlukových opatrení na území PSK, so zameraním na obytné, rekreačné, chránené a kúpeľné územia,
- realizovať kvalitné prístupové komunikácie k územiám, kde sa nachádzajú predovšetkým zariadenia na zhodnocovanie odpadov a cieľová, resp. zdrojová doprava súvisiaca s hospodárskou základňou,
- účinne riešiť dopravu negatívne neovplyvňujúcu kvalitu pôdy, povrchových a podpovrchových vôd,
- vyhlásiť legislatívnym spôsobom na úrovni PSK aglomerácie na ochranu pred hlukom z dopravy.

Zdravotný stav obyvateľstva

Dostupný zdroj informácií nezohľadňuje územnosprávnú jednotku na úrovni kraja a okresu a tým nekonkretizuje požadované výstupy, uplatniteľné pri spracovaní problematiky.

Stredná dĺžka života pri narodení (očakávané dožitie pri narodení) u mužov v 70. - 80. rokoch stagnovala na úrovni 66,7 roka, u žien 73,22 roka. Rozdiel SDŽ u mužov a žien bol 6,52 roka.

Od roku 2001 na území Prešovského samosprávneho kraja stúpila priemerná dĺžka života u mužov z 69, 68 o 3,30 roka na súčasných 72,98 roka, u žien z 77,62 o 2,41 roka na súčasných 80,03. Rozdiel medzi mužmi a ženami v roku 2013 je 7,05 roka. Priemernú dĺžku života skresľuje rómska populácia.

Rizikovými faktormi vplývajúcimi na zdravotný stav obyvateľstva a dĺžku života má aj doprava a to najmä tam, kde sú prekročené prípustné limity. Ide o predovšetkým o úseky ciest I. a II. triedy. Ich výkonnosť a intenzita (hustota) je uvedená v **prílohe č. 3**.

Navrhované riešenie:

- zohľadniť pri plánovaní funkčného využitia územia s obytnou a rekreačnou funkciou ich situovanie s ohľadom na existujúce líniové zdroje hluku (frekventované pozemné cestné a železničné dráhy a pod.) za účelom splnenia požiadaviek na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami,
- preferovať vedenie cestných trás zaťažených intenzívnou dopravou mimo zastavaných území obcí.

3. Požiadavky na overenie dlhodobej stratégie rozvoja vybraného územia

3.1. Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie

Základným legislatívnym dokumentom súvisiacim s riešeným územím je ÚPN VÚC PSK a KURS, kde je záväzne definovaná doprava v rámci PSK a SR. Záväzná časť ÚPN VÚC PSK a KURS sú uvedené v **prílohe č. 1**.

Z Koncepcie územného rozvoja Slovenska, z časti dopravy súvisiacej s riešeným územím je možné zohľadniť predovšetkým medzinárodné a republikové súvislosti. V územnej prognóze sú riešené nadregionálne súvislosti, ale predovšetkým s regionálnymi požiadavkami pre bilančné obdobie 2040 a potom, čo je uvedené v **časti Dopravná prognóza kapitola č. 1**.



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1 d-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



4. Požiadavky na varianty možností priestorového usporiadania a funkčného využívania územia

Varianty vyplynuli z požiadavky na rozsah riešenia KoN, z prerokovacieho procesu zadania a z riešenia územnej prognózy, po zhodnotení všetkých súvislostí.

Varianty priamo súvisia s možnosťami priestorového usporiadania a funkčného využívania územia PSK, prognóz vývoja vnútroregionálnych a mimoregionálnych dopravných súvislostí všetkých druhov na medzinárodných, republikových, nadregionálnych a regionálnych úrovniach. Tvoria záverečné časti jednotlivých kapitol.

4.1. Hospodárska základňa

Variant 1

PP Záborské a Petrovany – napojenie na D1 a východný obchvat Prešova,
Lom Vehec – preložka cesty II/576 cez obec Vehec,

Variant 2

PP Záborské a Petrovany – napojenie na D1 a východný obchvat Prešova,
PP Stropkov – napojenie na R 4,
Lom Vehec – preložka cesty II/576 cez obec Vehec,

5. Súhrnné zhodnotenie konceptu návrhu

Podkladom pre spracovanie konceptu návrhu GDI PK sú prípravné práce (podklady od dotknutých orgánov a organizácií), prieskumy a rozbor (spracované a vyhodnotené podklady) a odsúhlasené zadanie, ktoré spresňuje obsah a požiadavky na rozsah a spôsob spracovania textovej časti a grafickej časti územnej prognózy.

Koncept návrhu je spracovaný v dvoch variantoch, v rozsahu vyplývajúcom zo zmluvy o dielo č. 1/2015/AAR. Vo variantných riešeniach sú zapracované aj požiadavky a pripomienky z prerokovacieho procesu Zadania územnej prognózy GDI PK.

Varianty sú zamerané predovšetkým na riešenie námetov v cestnej doprave (medzinárodné komunikácie – D1, R4, nadregionálne – cesty I. triedy a regionálne komunikácie – cesty II. a III. triedy), železničnej doprave (rozšírenie TEŽ, rozšírenie tratí v hornošarišskom regióne), cyklistickej doprave (napojenie medzinárodných a nadregionálnych cyklotrás na EUROVELO 11). Súčasťou riešenia sú aj prepojenia častí koncových obcí.

Samostatnú časť Konceptu návrhu tvoria Správa o hodnotení strategického dokumentu na ŽP a zdravie ľudí, odporúčania a podklad pre spracovanie Súborného stanoviska. Tieto dokumenty vytvárajú dostatočný priestor pre spracovanie Návrhu Územnej prognózy GDI PK, ako územnoplánovacieho podkladu pre spracovanie UPN PSK.



6. Odporúčania

Odporúčania Konceptu návrhu vyplynuli z riešenia a záverov Konceptu (syntetická časť) a Konceptu dopravná prognóza (návrhová časť).

Zohľadňujú požiadavky vznesené v prerokovacom procese zadania. Sú jedným z podkladov pre spracovanie súborného stanoviska. Vytvárajú optimálne podmienky pre ďalší postup prác – návrhu územnej prognózy GDI PK.

1. Prírodné podmienky, kultúrne a historické hodnoty

- 1.1. nové cesty I. triedy, rýchlostné komunikácie a diaľnice viesť mimo pamiatkových území, národných kultúrnych pamiatok (ďalej aj „NKP“) a ochranných pásiem,
- 1.2. cestu I/68, ktorá prechádza pamiatkovou zónou preložiť mimo centra mesta Sabinov,
- 1.3. pri úpravách a rekonštrukciách jestvujúcich trás vyššie uvedených kategórií ciest nezasahovať do NKP vrátane ich prostredia,
- 1.4. vytvoriť dobrú dopravnú dostupnosť k jednotlivým kultúrnym a prírodným atraktívnym lokalitám individuálnou aj hromadnou dopravou s napojením na hlavné dopravné osi regionálne ako aj nadregionálne s napojením na zahraničie.

2. Hospodárska základňa

- 2.1. vytvárať dopravnú dostupnosť významných hospodárskych základní (najmä výroby a obchodu) na území PSK, kde je problémové napojenie na nadradený dopravný systém (predovšetkým, kde prístupové komunikácie nespĺňajú potrebné parametre pre cesty I. a II. triedy),
- 2.2. PP Záborské a Petrovany – napojenie na D1 a východný obchvat Prešova,
- 2.3. PP Stropkov – napojenie na R 4,
- 2.4. preložka cesty II/576 cez obec Veheč (Lom Veheč).

3. Rekreačia a cestovný ruch

- 3.1. v lokalitách s predpokladom zvýšenej turistickej návštevnosti vytvoriť podmienky pre možnú dynamickú a kapacitne významnú statickú dopravu,
- 3.2. rešpektovať ochranné pásma existujúcich a navrhovaných území kúpeľov a rozvíjať netradičné druhy dopravy (elektromobily, nemotorovú dopravu a iné),
- 3.3. rozvíjať rekreačné cesty vytváraním stavebnotechnických podmienok a rezerv plôch pre ďalšie turistické, cykloturistické a netradičné druhy dopravy,
- 3.4. rešpektovať turistickú dopravnú obsluhu územia (Tatranská Lomnica, Vrbov, Spišská Belá, Tatranská Kotlina).

4. Životné prostredie, ochrana prírody a krajiny

- 4.1. v chránených územiach a lokalitách Svetového prírodného dedičstva (UNESCO), najmä kde je predpoklad zvýšenej turistickej návštevnosti, minimalizovať dopad dynamickej a statickej dopravy s potrebou zohľadnenia platnej legislatívy ochrany,
- 4.2. akceptovať stret trasy rýchlostnej komunikácie R4 s biokoridormi nadregionálneho významu v území obcí Kračúnovce, Stročín, Krajná Pol'ana,
- 4.3. vytvoriť podmienky pre dopracovanie strategických hlukových máp zaťažených aglomerácií, pri zohľadnení hluku vytváraného predovšetkým cestnou, železničnou a leteckou dopravou,
- 4.4. na jednotlivých úsekoch cestnej a železničnej dopravy vytvoriť podmienky na realizáciu protihlukových opatrení na území PSK so zameraním na obytné, rekreačné, chránené a kúpeľné územia,
- 4.5. realizovať kvalitné prístupové komunikácie k územiám, kde sa nachádzajú predovšetkým zariadenia na zhodnocovanie odpadov a cieľová, resp. zdrojová doprava súvisiaca s hospodárskou základňou,
- 4.6. účinne riešiť dopravu negatívne neovplyvňujúcu kvalitu pôdy, povrchových a podpovrchových vôd,
- 4.7. zohľadniť pri plánovaní funkčného využitia územia s obytnou a rekreačnou funkciou ich situovanie s ohľadom na existujúce líniové zdroje hluku (frekventované pozemné cestné a železničné dráhy a



Realizácia projektu: „Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja“
je financovaná z prostriedkov Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: „ROP-4.1 d-2012/01“
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



- pod.), za účelom splnenia požiadaviek na ochranu obyvateľstva pred hlukom a vibráciami,
- 4.8. preferovať vedenie cestných trás zaťažených intenzívnou dopravou mimo zastavaných území obcí,
- 4.9. vyhlásiť legislatívnym spôsobom na úrovni PSK aglomerácie na ochranu pred hlukom z dopravy.

Pokračovanie odporúčaní (doprava) je v časti Dopravná prognóza (návrhová časť) s návrhom prerozdelenia dopravných/prepravných výkonov (vrátane syntetickej časti).