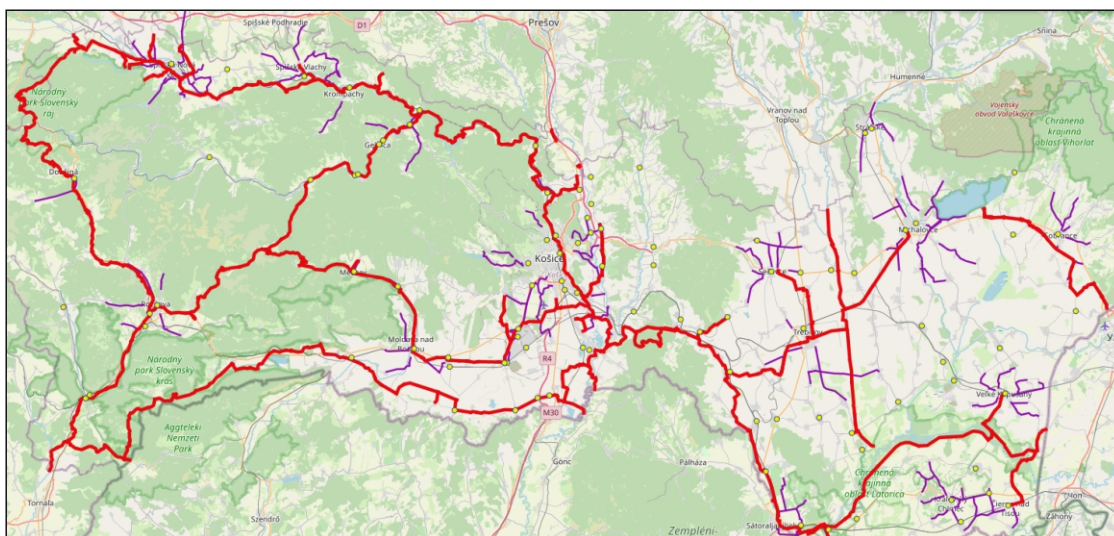


Obstarávateľ:
Košický samosprávny kraj
Nám. Maratónu Mieru 1
042 66 Košice



„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“

Správa o hodnotení strategického dokumentu

Máj 2024

Spracovateľ dokumentácie:

EKOJET, s.r.o.
priemyselná a krajinná ekológia



Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava, Slovenská republika
Tel.:(+421 2) 45 69 05 68
e-mail: info@ekojet.sk
www.ekojet.sk

Obsah

ÚVOD	1
ČASŤ A	2
ZÁKLADNÉ ÚDAJE	2
I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O OBSTARÁVATEĽOVI	2
II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STRATEGICKOM DOKUMENTE	2
1. NÁZOV	2
2. ÚZEMIE (SR, KRAJ, OKRES, OBEC)	2
3. DOTKNUTÉ OBCE	3
4. DOTKNUTÉ ORGÁNY	3
5. SCHVAĽOVACÍ ORGÁN	4
6. OBSAH A HLAVNÉ CIELE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A JEHO VZŤAH K INÝM STRATEGICKÝM DOKUMENTOM	4
III. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA DOTKNUTÉHO ÚZEMIA	11
1. INFORMÁCIE O SÚČASNOM STAVE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA A JEHO PRAVDEPODOBNÝ VÝVOJ, AK SA STRATEGICKÝ DOKUMENT NEBUDE REALIZOVAŤ	11
2. INFORMÁCIA VO VZŤAHU K ENVIRONMENTÁLNE OBZVLÁŠŤ DÔLEŽITÝM OBLASTIAM, AKÝMI SÚ NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU, EURÓPSKA SÚSTAVA CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000), CHRÁNENÉ VODOHOSPODÁRSKE OBLASTI A POD.....	38
3. CHARAKTERISTIKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA VRÁTANE ZDRAVIA V OBLASTIACH, KTORÉ BUDÚ PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNE OVPLYVNEŇ	46
4. ENVIROMENTÁLNE PROBLÉMY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH PROBLÉMOV, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	47
5. ENVIRONMENTÁLNE ASPEKTY VRÁTANE ZDRAVOTNÝCH ASPEKTOV ZISTENÝCH NA MEDZINÁRODNEJ, NÁRODNEJ A INEJ ÚROVNI, KTORÉ SÚ RELEVANTNÉ Z HĽADISKA STRATEGICKÉHO DOKUMENTU, AKO AJ TO, AKO SA ZOHĽADNILI POČAS PRÍPRAVY STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	48
IV. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV STRATEGICKÉHO DOKUMENTU VRÁTANE ZDRAVIA.....	50
1. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A VPLYVY NA ZDRAVIE (PRIMÁRNE, SEKUNDÁRNE, KUMULATÍVNE, SYNERGICKÉ, KRÁTKODOBÉ, STREDNODOBÉ, DLHODOBÉ, TRVALÉ, DOČASNÉ, POZITÍVNE AJ NEGATÍVNE)	50
V. NAVRHOVANÉ OPATRENIA NA PREVENCIU, ELIMINÁCIU, MINIMALIZÁ-CIU A KOMPENZÁCIU VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE A ZDRAVIE	69
1. OPATRENIA NA ODVRÁTENIE, ZNÍŽENIE ALEBO ZMIERNENIE PRÍPADNÝCH VÝZNAMNÝCH NEGATÍVNYCH VPLYVOV NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA, KTORÉ BY MOHLI VYPLYNÚŤ Z REALIZÁCIE STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	69
VI. DÔVODY VÝBERU ZVAŽOVANÝCH ALTERNATÍV ZOHĽADŇUJÚCICH CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU A OPIS TOHO, AKO BOLO VYKONANÉ VYHODNOTENIE VRÁTANE ŤAŽKOSTÍ S POSKYTOVANÍM POTREBNÝCH INFORMÁCIÍ, AKO NAPR. TECHNICKÉ NEDOSTATKY ALEBO NEURČITOSTI.....	73

1. UVAŽOVANÉ VARIANTNÉ RIEŠENIA ZOHLADŇUJÚCE CIELE A GEOGRAFICKÝ ROZMER STRATEGICKÉHO DOKUMENTU	73
2. NEDOSTATKY A NEURČITOSTI V POZNATKOCH, KTORÉ SA VYSKYTLI PRI VYPRACÚVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ	76
VII. NÁVRH MONITOROVANIA ENVIRONMENTÁLNYCH VPLYVOV VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	77
VIII. PRAVDEPODOBNE VÝZNAMNÉ CEZHRANIČNÉ ENVIRONMENTÁLNE VPLYVY VRÁTANE VPLYVOV NA ZDRAVIE	79
IX. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE POSKYTNUTÝCH INFORMÁCIÍ.....	80
1. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE O STRATEGICKOM DOKUMENTE	80
2. NAPLNENIE POŽIADAVIEK ROZSAHU HODNOTENIA	83
X. INFORMÁCIA O EKONOMICKEJ NÁROČNOSTI (AK TO CHARAKTER A ROZSAH STRATEGICKÉHO DOKUMENTU UMOŽŇUJE)	84
ZOZNAM RIEŠITEĽOV A ORGANIZÁCIÍ, KTORÉ SA NA VYPRACOVANÍ SPRÁVY O HODNOTENÍ STRATEGICKÉHO DOKUMENTU PODIELALI, ICH PODPIS (PEČIATKA)	86
DÁTUM A POTVRDENIE SPRÁVNOSTI A ÚPLNOSTI ÚDAJOV PODPISOM (PEČIATKOU) OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU OBSTARÁVATEĽA	87
PRÍLOHY	89

Použité skratky

CHA	Chránený areál
CHKP	Chránený krajinný prvok
CHÚ	Chránené územie
CHVO	Chránená vodohospodárska oblasť
EHS	Európske hospodárske spoločenstvo
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
EK	Európska komisia
EP	Európske spoločenstvo
EŠIF	Európske štrukturálne a investičné fondy
EÚ	Európska únia
EZ	Environmentálna záťaž
GNÚSES	Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability
IDS / IS	Integrovaný dopravný systém / integrovaný systém
IÚS	Integrovaná územná stratégia
KSK	Košický samosprávny kraj
MCHÚ	Maloplošné chránené územia
MPŽPaRR SR	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR
MÚSES	Miestny územný systém ekologickej stability
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Natura 2000	Sústava chránených území členských štátov Európskej únie
NFP	Nenávratný finančný príspevok
NPP	Národná prírodná pamiatka
NPR	Národná prírodná rezervácia
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
OP	Ochranné pásma
OZE	Obnoviteľný zdroj energie
PP	Prírodná pamiatka
PUM	Plán udržateľnej mobility
PSK	Prešovský samosprávny kraj
BSK	Banskobystrický samosprávny kraj
KSK	Košický samosprávny kraj
PR	Prírodná rezervácia
RO	Riadiaci orgán
RÚSES	Regionálny územný systém ekologickej stability
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SR	Slovenská republika
ŠOP SR	Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
UNESCO	Organizácia Spojených národov pre vzdelávanie, vedu a kultúru
ÚSES	Územný systém ekologickej stability
VSN	Východoslovenská nížina
UMR	Udržateľný mestský rozvoj
VÚC	Vyšší územný celok
VÚPOP	Výskumný ústav pôdoznanectva a ochrany pôdy
Z. z.	Zbierka zákonov Slovenskej republiky
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

Úvod

Predmetom tejto Správy o hodnotení je posúdenie strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ (ďalej aj ako „Cyklostratégia KSK“, resp. „strategický dokument“).

Cyklostratégia KSK je strategickým dokumentom s dosahom prevažne na územie VÚC – Košického kraja.

Materiál bol spracovaný na základe strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 – 2030“, koncept 2021, Cycling Planing Studio s.r.o. a Košický samosprávny kraj.

Správa o hodnotení strategického dokumentu je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023).

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030 predstavuje strednodobý strategický dokument, voľnenaväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept Cyklostratégie KSK. Strategický dokument vychádza z aktuálneho poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy del'by prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nerealizovali po celom území Košického kraja. Strategický dokument je prepojený a komplementárny s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK.

Hlavná strategická vízia je orientovaná na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.

Cyklostratégia Košického samosprávneho kraja (KSK) analyzuje konkrétne kroky potrebné na dosiahnutie 6% podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Celá stratégia predstavuje komplexné riešenia smerujúce k udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji, s dôrazom na spoluprácu medzi subjektmi na území kraja, ktorí majú záujem podporiť jej realizáciu formou partnerstiev.

Cyklostratégia KSK je v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na všetkých úrovniach - národnej, regionálnej aj miestnej. Súčasťou cyklostratégie je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji s cieľom zahrnúť do nej všetky mestá podľa Plánu udržateľnej mobility kraja (PUM). Aktualizovaná verzia tejto siete posluží ako podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košického samosprávneho kraja.

ČASŤ A ZÁKLADNÉ ÚDAJE

I. Základné údaje o obstarávateľovi

- 1. Označenie:** Košický samosprávny kraj
IČO: 35 541 016
- 2. Sídlo:** Nám. Maratónu Mieru 68/1, 042 66 Košice
- 3. Meno, priezvisko, adresa, telefónne číslo a iné kontaktné údaje oprávneného zástupcu obstarávateľa, od ktorého možno dostať relevantné informácie o strategickom dokumente, a miesto na konzultácie:**
- JUDr. Boris Bilčak – riaditeľ Úradu KSK
Úrad Košického samosprávneho kraja
Nám. Maratónu Mieru 1
042 66 Košice
email: riaditel@vucke.sk
Tel. číslo: 055 / 7268 141
- Ing. Matej Ovčiarka – vedúci odboru regionálneho rozvoja
Úrad Košického samosprávneho kraja
Nám. Maratónu Mieru 1, 042 66 Košice
email: matej.ovciarka@vucke.sk
Tel. číslo: 055 / 6196 650
- Ing. Angelika Theinerová – vedúca referátu sekretariátu Rady Partnerstva
Úrad Košického samosprávneho kraja
Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice
email: angelika.theinerova@vucke.sk
Tel. číslo: 055 / 6196 692

II. Základné údaje o strategickom dokumente

- 1. Názov**
„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“
- 2. Územie (SR, kraj, okres, obec)**
Navrhovaný strategický dokument (Cyklostratégia KSK) rieši otázky a problémy týkajúce sa cyklodopravy na úrovni dotknutého Košického samosprávneho kraja:
- **Štát:** Slovenská republika
 - **Kraj:** Košický
 - **Okres:** Spišská Nová Ves, Rožňava, Gelnica, Košice-okolie, Košice I, Košice II, Košice III, Košice IV, Trebišov, Michalovce a Sobrance
 - **Obec:** Všetky mestá a obce na území Košického kraja

3. Dotknuté obce

Dotknutými obcami sú jednotlivé obce nachádzajúce sa na území Košického samosprávneho kraja v počte 440 obcí.

4. Dotknuté orgány

Dotknutými orgánmi sú všetky orgány verejnej správy, ktorých vyjadrenie sa vyžaduje pred prijatím alebo schválením strategického dokumentu.

Zoznam dotknutých orgánov:

- Ministerstvo životného prostredia SR, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava,
- Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR, Štefánikova 15, 811 05 Bratislava
- Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, 811 06 Bratislava
- Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, Dobrovičova 12, 812 66 Bratislava,
- Ministerstvo hospodárstva SR, Mlynské nivy 44/a, 827 15 Bratislava,
- Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava,
- Ministerstvo zdravotníctva SR, Limbová 2, 837 52 Bratislava 37
- Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky, Stromová 1 813 30 Bratislava
- Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Špitálska 4, 6, 8, 816 43 Bratislava,
- Štátna ochrana prírody SR, Tajovského 28B, 974 09 Banská Bystrica,
- Slovenský vodohospodársky podnik, š.p., Radničné námestie 8, 969 01 Banská Štiavnica,
- Prešovský samosprávny kraj, Námestie mieru 5043/2, 080 01 Prešov
- Banskobystrický samosprávny kraj, Námestie SNP 23, 974 01 Banská Bystrica,
- Krajský pamiatkový úrad Košice, Hlavná 25, 040 01 Košice
- Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja,
- Okresný úrad Košice, Komenského 52, 041 26 Košice,
- Okresný úrad Košice - okolie, Hroncova 13, 040 01 Košice,
- Okresný úrad Michalovce, Námestie slobody 988/1, 071 01 Michalovce,
- Okresný úrad Sobrance, Tyršova 295, 073 01 Sobrance,
- Okresný úrad Rožňava, Špitálska 2212/3, 048 01 Rožňava,
- Okresný úrad Spišská Nová Ves, Markušovská cesta 1, 052 01 Spišská Nová Ves,
- Okresný úrad Trebišov, M. R. Štefánika 1161, 075 01 Trebišov,
- Okresný úrad Gelnica, Hlavná 102/1, 056 01 Gelnica,
- Mestá a obce Košického samosprávneho kraja.
- Okresný úrad Vranov nad Topľou, Námestie slobody 5, 093 01 Vranov nad Topľou,
- Mestá a obce Košického samosprávneho kraja,
- Železnice Slovenskej republiky, Generálne riaditeľstvo, Klemensova 8, 813 61 Bratislava,
- Správa a údržba ciest KSK, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice.

Vymedzenie zainteresovanej verejnosti vrátane jej združení:

Zainteresovanou verejnosťou sú predovšetkým obyvatelia KSK a každý kto prejaví záujem o strategický dokument. Ďalej sem patria občianske iniciatívy, občianske združenia a mimovládne organizácie, podporujúce ochranu životného prostredia, ktoré prejavia záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania v zmysle ustanovení §24 a §25 zákona č. 24/2006 Z. z.

5. Schvaľovací orgán

Orgánom kompetentným na prijatie strategického dokumentu je Zastupiteľstvo Košického samosprávneho kraja.

6. Obsah a hlavné ciele strategického dokumentu a jeho vzťah k iným strategickým dokumentom

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030 (ďalej Cyklostratégia KSK) predstavuje strednodobý strategický dokument, voľne naväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept novej Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi, predovšetkým: Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK. Časovo je naviazaný na nové programovacie obdobie Slovenskej republiky a Európskej únie. Vychádza z poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy delby prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy nebol systematicky realizovaný po celom území Košického kraja. Strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je do roku 2030 dosiahnutie 50 % - ného nárastu cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK.

Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispejú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja, ktorí prejavia záujem naplňať stratégiu na princípe partnerstva. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility (PUM) kraja.

Dokument obsahuje okrem všeobecných rámcových informácií Cyklostratégie KSK aj vyhodnotenie súčasného stavu pripravenosti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry a návrh aktualizácie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VÚC Košického samosprávneho kraja.

Súčasťou strategického dokumentu sú taktiež metodické usmernenia, ktoré môžu slúžiť ako inšpirácia alebo aj návod ako postupovať pri plánovaní a realizácii cyklotrás na rôznych úrovniach. Princípy plánovania a vedenia cyklistických trás v rôznych typoch prostredí, ako aj návrhy doplnkovej cyklistickej infraštruktúry a použitie materiálov na výstavbu.

Cieľom procesu tvorenia strategického dokumentu bolo pripraviť návrh obsahu, ktorý je určený na prerokovanie najmä s aktérmi územnej spolupráce v zmysle zákona č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja v znení neskorších predpisov. Dôležité bolo najmä zabezpečiť vyššiu mieru integrácie rozvojových aktivít a tým aj ich výsledný dopad na zvýšenie kvality života obyvateľov a zvýšenie kvality životného prostredia.

Hlavná strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.

Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je 6% podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK. Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispievajú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja, ktorí prejavia záujem naplňať stratégiu na princípe partnerstva. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility kraja. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VÚC Košického samosprávneho kraja.

Cyklostratégia KSK je spracovaná tak, aby jej implementácia bola realistická, viazaná na rozpočtové programovanie verejného sektora a reálnu dostupnosť zdrojov.

6.1. Obsah strategického dokumentu

Predmetná správa o hodnotení strategického dokumentu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. vychádza z pracovnej verzie dokumentu Cyklostratégia KSK, koncept/2021. V prípade zmeny uvedeného návrhu sa tieto odrazia v dokumentácii z ďalších krokov procesu posudzovania návrhu Cyklostratégie KSK podľa zákona č. 24/2006 Z. z.

Obsah Cyklostratégie KSK je nasledujúci:

Úvod

1. Analytická časť

- 1.1. Analýza rozvojových a koncepčných dokumentov v oblasti cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji ako aj relevantných dokumentov na národnej úrovni.
- 1.2. Vyhodnotenie súčasného stavu cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v Košickom kraji
- 1.3. Vyhodnotenie súčasného stavu pripravenosti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry
- 1.4. Využívanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry
- 1.5. Vyhodnotenie chýbajúcich prepojení cyklotrás v Kostrovej sieti a sídelných útvarov uvedených v Pláne udržateľnej mobility KSK, aktualizácia Kostrovej siete
- 1.6. Vyhodnotenie plnenia pôvodnej cyklostratégie podľa indikátorov
- 1.7. SWOT analýza cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom kraji

2. Metodická časť

- 2.1. Princípy vedenia cyklistických trás
- 2.2. Princípy navrhovania cyklotrás z pohľadu používateľov
- 2.3. Princípy navrhovania cyklotrás pozdĺž vodných tokov a nádrží
- 2.4. Princípy navrhovania cyklistických trás v chránených územiach
- 2.5. Princípy vedenia cyklotrás v lesnej a poľnohospodárskej krajine
- 2.6. Princípy návrhu vozoviek komunikácií na cyklistických trasách

3. Navrhovaná hierarchia cyklistických trás

- 3.1. Návrh použitia informačného dopravného značenia podľa kategórií
- 3.2. Evidencia a správa cyklotrás
- 3.3. Cyklotrasy kategórie A - cyklodialnice
- 3.4. Cyklistické trasy kategórie B – kostrová sieť cyklistických trás
- 3.5. Cyklistické trasy kategórie C – mestské a miestne cyklotrasy
- 3.7. Bikeparky , tréningové centrá
- 3.8. Prehľad navrhovaných kategórií cyklotrás, ich porovnanie a prienik s existujúcimi kategóriami
- 3.9. Predprojektová a projektová príprava cyklistických trás – metodický postup

4. Návrhová časť

- 4.1. Špecifický cieľ C 1 - Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry
- 4.2. Špecifický cieľ 2. Vybudovanie cyklodestínácií a cykloregiónov
- 4.3. Špecifický cieľ 3 – Zabezpečiť pravidelný zber dát
- 4.4. Špecifický cieľ 4 Management
- 4.5. Návrh cykloproduktov a cyklistických destinácií v Košickom kraji

5. Prílohy

- 5.1. Súvisiaca legislatíva
- 5.2. Kritériá pre posudzovanie a navrhovanie cykloturistických trás
- 5.3. Rozdelenie bicyklov a ich typy
- 5.4. Kostrová sieť cyklistických trás Košického kraja

6.2. Hlavné ciele strategického dokumentu

Motto strategického dokumentu: Kraj kde sa jazdí!

Košický samosprávny kraj si kladie za cieľ celkovo zlepšiť život obyvateľov na svojom území. V rámci Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky špecificky zameriava pozornosť na skvalitnenie podmienok lepšieho fyzického a mentálneho zdravia obyvateľov, zefektívnenie dopravného systému a podpora multimodality a v neposlednej rade aj ekonomický rozvoj a podpora podnikania v oblasti služieb pre cyklistov. V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR ako aj v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2030 dosiahli 50 % - ný nárast cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja.

Hlavné ciele stratégie:

1. Zvýšiť počet cyklistov.
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov.
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou.

Špecifické ciele:

1. Zlepšiť cyklistickú infraštruktúru - budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.
2. Vybudovať cyklodestínácie - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestínácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.
3. Zabezpečiť pravidelný zber dát - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prostredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či zisťovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.
4. Management - dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

Jednotlivé špecifické ciele majú zadefinované opatrenia / akčné plány na splnenie jednotlivých špecifických cieľov, ktoré konkretizujú - definujú výstupy a indikátory pre tieto aktivity a taktiež aj približný časový rámec ich naplnenia. Sú to:

Špecifický cieľ 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás

Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov

Zodpovednosť: Úrad KSK, Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF

Termín: 2022 – 2023

Indikátor: počet vydaných stavebných povolení 16, počet územných rozhodnutí 16, počet dokumentácií pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie 16

Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok

Zodpovednosť: Úrad KSK, Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2025

Indikátor: počet podaných žiadostí o NFP (16)

Termín: 2025 - 2027

Indikátor: počet podaných žiadostí o NFP (5)

Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry

Zodpovednosť: Úrad KSK, Správa ciest KSK, Spolupráca: dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet realizovaných stavieb (cieľ: 16)

Počet vybudovaných kilometrov cyklotrás (cieľ: 44.5 km)

Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestinácií Košického kraja

Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestinácií

Zodpovednosť: Úrad KSK,

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, podnikatelia, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2027

Indikátor: vypracovanie 10 územných koncepcií zameraných na rozvoj infraštruktúry a služieb v plánovaných cyklodestináciách vrátane urbanistického návrhu

Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy

Zodpovednosť: Úrad KSK

Spolupráca: krajská organizácia cestovného ruchu, oblastné organizácie cestovného ruchu, cyklistické kluby a združenia – správcovia cyklotrás, dotknuté samosprávy

Termín: 2022 – 2023

Indikátor: oprava a údržba 97 cykloturistických trás, presmerovanie alebo úplné zrušenie 17 cykloturistických trás - v zmysle výsledkov pasportu 2021

Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Zodpovednosť: Úrad KSK, občianske združenia – správcovia cykloturistických trás, OOCR

Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest

Termín: 2022 – 2027

Indikátor: počet nových cykloturistických trás – 5, dĺžka nových cykloturistických trás 250 km, počet dokumentácií pre legalizáciu cykloturistických trás 5

Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajn manuálu KSK
Zodpovednosť: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR
Spolupráca: dotknuté samosprávy, SVP š.p., Lesy SR, SPF, správa ciest
Termín: 2022 – 2027

Indikátor: počet Bike pointov KSK – 10, počet informačných nových alebo obnovených panelov ku cyklotrasám – 20, počet nových odpočívadiel 20

Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumtracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor
Spolupráca: Úrad KSK, Ministerstvo školstva SR, Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, základné a stredné školy
Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet tréningových a vzdelávacích centier – 5

Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov

Zodpovednosť: samosprávy, občianske združenia, súkromný sektor
Spolupráca: Úrad KSK, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, základné a stredné školy
Termín: 2022 – 2030

Indikátor: počet nových požičovní bicyklov – 5

Špecifický cieľ 3 - Zabezpečiť pravidelný zber dát

Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistických trás a cykloturistickej infraštruktúry
Zodpovednosť: Úrad KSK, Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR
Termín: 2027

Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií

Zodpovednosť: Úrad KSK,
Spolupráca: samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci
Termín: priebežne

Indikátor: počet pasportov 1, odhadovaný rozsah cca 2000 km

Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility

Zodpovednosť: Úrad KSK
Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR, jednotlivci
Termín: 2023 - 2030

Indikátor: počet prieskumov dopravnej mobility 2

Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov

Zodpovednosť: Úrad KSK
Spolupráca: Ministerstvo dopravy SR, Ministerstvo školstva SR, samosprávy, občianske združenia, OOCR, KOOCR
Termín: 2022 - 2030

Indikátor: počet nových osadených automatických sčítačov – 50

Špecifický cieľ 4 - Management

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry
- Cyklokoordinátor pre cyklodestinácie
- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál
- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

Prehľad konkrétnych úsekov aktualizácie kostrovej siete cyklistických trás KSK a ich predpokladaného rozpočtu je súčasťou predmetného strategického dokumentu.

6.3. Vzťah k iným strategickým dokumentom

Vzhľadom k účelu a charakteru dokumentu Cyklostratégie KSK boli zohľadnené nasledovné dokumenty na európskej a národnej úrovni:

Nadradené dokumenty (názov, obstarávateľ dokumentu, časové zameranie, relevantnosť k spracovávanej Cyklostratégii KSK):

- Operačné programy cezhraničnej spolupráce – Interact
- Environmentálna stratégia Slovenskej republiky do roku 2030“
- Národný akčný plán v prevencii obezity na roky 2015-2025
- Plán Obnovy a odolnosti SR
- Program Slovensko – 2021 - 2027
- Regionálna integrovaná územná stratégia (RIUS)
- Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR
- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030
- Národný investičný plán Slovenskej republiky na roky 2018-2030
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Stratégia nízko-uhlíkového rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050
- Envirostratégie SR 2030
- Koncepcia mestského rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030
- Ciele politiky EÚ v programovacom období 2021-2027
- Európska zelená dohoda (European Green Deal)
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu
- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj
- Plán udržateľnej mobility
- Koncepcia podpory pohybových aktivít obyvateľov KSK 2020-2025
- Ostatné sektorové regionálne stratégie v príprave (cestovný ruch)
- Stratégie CLLD (MAS)
- Akčné plány NRO
- Programy rozvoja obcí (PHRSR miest a obcí)
- Komunitné plány miest a obcí
- Územné plány miest a obcí
- Ostatné sektorové stratégie na miestnej úrovni
- Nízkouhlíková stratégia organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti Košického samosprávneho kraja

Memorandá:

V rámci strategického dokumentu boli podpísané memorandá zamerané na spoluprácu v oblasti rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Aj keď z nich nevyplýva žiadny právny záväzok, predstavujú deklaráciu vôle ku spolupráci za určitých podmienok. Pre oblasť rozvoja cyklotransportu a cykloturistiky boli podpísané Memorandá o spolupráci s Lesmi SR, s neštátnymi vlastníkmi lesov, Slovenským pozemkovým fondom a Slovenským vodohospodárskym podnikom:

- MEMO lesy - Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Lesy Slovenskej republiky Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka.
- MEMO Neštátni vlastníci lesov - Memorandum vo veci spolupráce pri rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky medzi Únia regionálnych združení vlastníkov neštátnych lesov Slovenska a Národný cyklokoordinátor Peter Klučka
- MEMO SPF - Memorandum o spolupráci medzi Slovenský pozemkový fond a Národný koordinátor Peter Klučka.
- MEMO SVP š.p. - Memorandum o vzájomnej spolupráci medzi Slovenský vodohospodársky podnik š.p. a Národný koordinátor Peter Klučka.

Súvisiaca národná legislatíva:

- Ústava SR
- Zákon č. 40/1964 Zb. – Občiansky zákonník
- Zákon č. 135/1961 Zb. – Zákon o pozemných komunikáciách (Cestný zákon)
- Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke
- Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení
- Zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (Stavebný zákon)
- Zákon č. 326/2005 Z. z. o lesoch (Lesný zákon), Zákon č. 360/2007 Zb.
- Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny
- Zákon č. 274/2009 Z. z. o poľovníctve
- Zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách (Vodný zákon) v platnom znení
- Zákon č. 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu
- Zákon č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky
- Zákon č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja

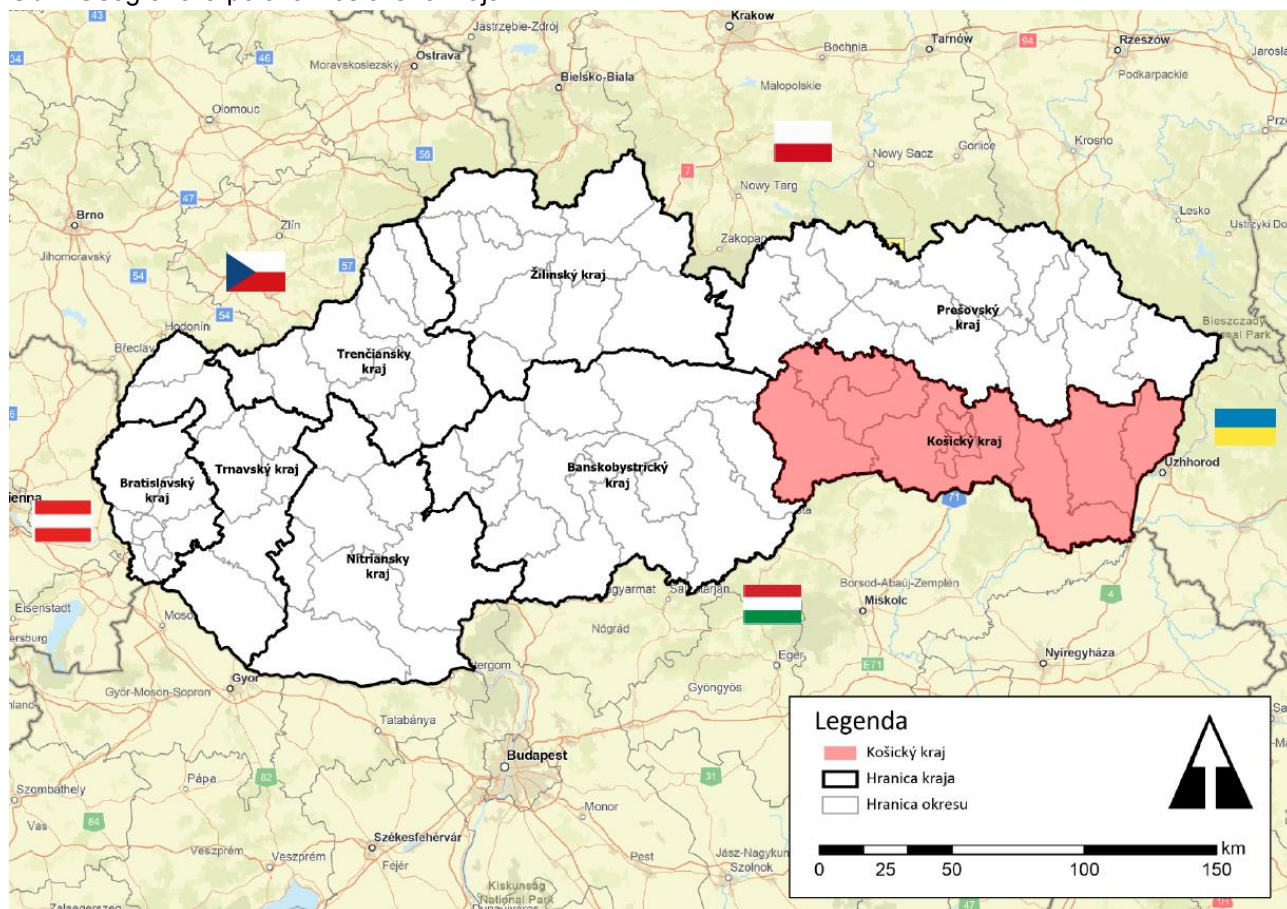
Technické normy a technické podmienky:

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 01 8028 Cykloturistické značenie
- STN 73 6108 Lesná dopravná sieť
- TP 085/2019 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry

III. Základné údaje o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia

Územie Košického samosprávneho kraja sa nachádza v juhovýchodnej časti Slovenskej republiky. Má spoločné hranice s dvoma samostatnými štátmi – Maďarskom a Ukrajinou a dvoma slovenskými kraji – Prešovským a Banskobystrickým samosprávnym krajom. Celková rozloha kraja je 6 753 km², čo predstavuje 13,8 % z celkovej rozlohy Slovenskej republiky. Podľa rozlohy je štvrtým najväčším krajom na Slovensku. Z hľadiska osídlenia Košický kraj s celkovým počtom 780 288 obyvateľov (r. 2021) predstavuje cca 14,4 % podiel z celkového počtu obyvateľov SR.

Obr.: Geografická poloha Košického kraja



(Zdroj: EKOJET, 2024)

Administratívne územie Košického samosprávneho kraja zahŕňa 440 obcí, z toho 17 so štatútom mesta a 11 okresov: Gelnica, Košice I, Košice II, Košice III, Košice IV, Košice-okolie, Michalovce, Rožňava, Sobrance, Spišská Nová Ves a Trebišov.

1. Informácie o súčasnom stave životného prostredia vrátane zdravia a jeho pravdepodobný vývoj, ak sa strategický dokument nebude realizovať

1.1 Geologické, geomorfologické pomery a nerastné suroviny

1.1.1. Geologické pomery

Z geologického hľadiska spadá celé územie Košického kraja do pásma Vnútrotných Západných Karpát. Územie KSK je charakteristické výskytom piatich primárnych horninových prostredí. Prvé horninové prostredie predstavuje jednotka gemerikum, ktorá spolu so silicikom a obalovými

útvary budujú pohoria Slovenský kras, Volovské vrchy, Revúcku vrchovinu a Rožňavskú kotlinu. Druhé prostredie je tvorené jednotkami neogénnych sedimentov, ktoré tvoria dve panvy - Košickú kotlinu a Východoslovenskú nížinu, medzi ktorými vystupuje na povrch jednotka neovulkanitov tvoriaca pohorie Slanské vrchy. Východnú časť Košického kraja geologicky tvoria pozdĺž vodných tokov kvartérne horniny nivných sedimentov. Ďalej od alúvií riek sa vyskytujú kvartérne sedimenty v podobe spraší a sprašových hĺn. Podobnú geologickú genézu má aj Košická kotlina, v ktorej nájdeme ešte vystupujúce ostrovy jazerných a riečnych sedimentov. Slanské vrchy a Vihorlatské vrchy tvoria pyroxenické andezity a pyroklastiká andezitov. Na juhu Bodvianska pahorkatina je tvorená sprašmi a sprašovými hlinami. Slovenský kras a Veporské pásmo sa vyznačuje kremencami, pestrými bridlicami resp. bielymi a svetlosivými vápencami. Pestré geologické zloženie majú Volovské vrchy, kde sa striedajú horniny fylitov, pieskovcov, kvarcitov (ordovik) s horninami paleovulkanitov a metaruptív (tufy, porfyroidy, kremenné keratofýry) s ostrovčekmi melafýrov, spilitov ich tufov s fylitmi, kvarcitmi rakovskej série (devón). Stolické vrchy tvoria biotické granodiority a kremenné diority, Revúcka vrchovina sa skladá prevažne z fylitizovaných vápencov s diabazovými tufmi a tufitmi (karbón). Na severe Hornádska kotlina predstavuje najmä flyšové vývoje s premenlivým podielom pieskovcov, ílovcov, a slieňovcov vo vnútrokarpatskom paleogéne, resp. z prevažne pieskovcových vrstiev vnútrokarpatského paleogénu, miestami so zlepenkami.

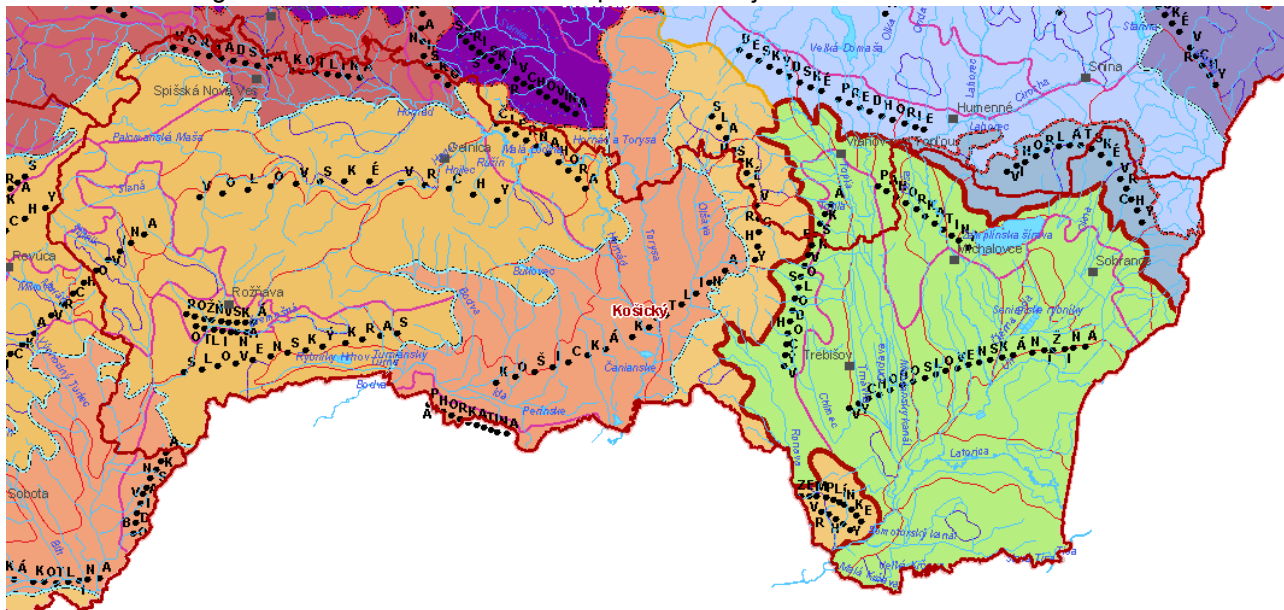
1.1.2. Geomorfologické pomery

Územie Košického kraja zaberá Východoslovenskú nížinu, Zemplínske vrchy, časť Košickej kotliny, Bodvianskej pahorkatiny, Slanských a Vihorlatských vrchov. Stredom kraja sa tiahnu Slanské vrchy. Na západe kraj siaha do celkov Slovenského Rudohoria: Čiernej Hory, Volovských vrchov, Slovenského krasu, Rožňavskej kotliny, Revúckej vrchoviny, Stolických vrchov a Slovenského raja. Na severe preniká do Hornádskej kotliny a Braniska. Najvyšší bod kraja je Stolica (1476 m n. m.). Najnižší bod kraja je Klin nad Bodrogom (94 m n. m.) v okrese Trebišov, ktorý je zároveň najnižšie položeným miestom na Slovensku.

Východná časť kraja – Východoslovenská rovina a Východoslovenská pahorkatina je prevažne nížinná oblasť. Je tvorená eróznou-denudačným reliéfom, predovšetkým reliéfom rovín a nív, zvlhnutých rovín a reliéfom nížinných pahorkatín. Pozdĺž vodných tokov sa nachádzajú proluviálne kužele vysoké, ale aj mokradňové úpätné a medzivalové depresie. Oblasť tvoria výrazne negatívne morfoštruktúry, resp. väčšie celky tvoria aj sprašové tabule. Obdobne Košická kotlina je tvorená pozdĺž vodných tokov reliéfom rovín a nív, severnejšie však reliéfom kotlinových pahorkatín a reliéfom pedimentových podvrchovín a pahorkatín s výraznými negatívnymi morfoštruktúrami.

Západná časť kraja, ktorá je tvorená vysočinovou oblasťou (Volovské vrchy, Čierna hora, Stolické vrchy, Revúcka pahorkatina, majú typ reliéfu hornatinový až vysočinový, podhľadný reliéf. Južnejšie nachádzajúci sa Slovenský kras je tvorený reliéfom krasových planín s pozitívnymi morfoštruktúrami (hraste). Kotliny nachádzajúce sa medzi vysočinovým reliéfom (Rožňavská kotlina), resp. na severe kraja Hornádska kotlina predstavujú kotlinový typ reliéfu s negatívnymi morfoštruktúrami. Vysočinový reliéf majú aj Slanské vrchy a Vihorlatské vrchy s pozitívnymi morfoštruktúrami.

Obr.: Geomorfologické členenie Košického samosprávneho kraja

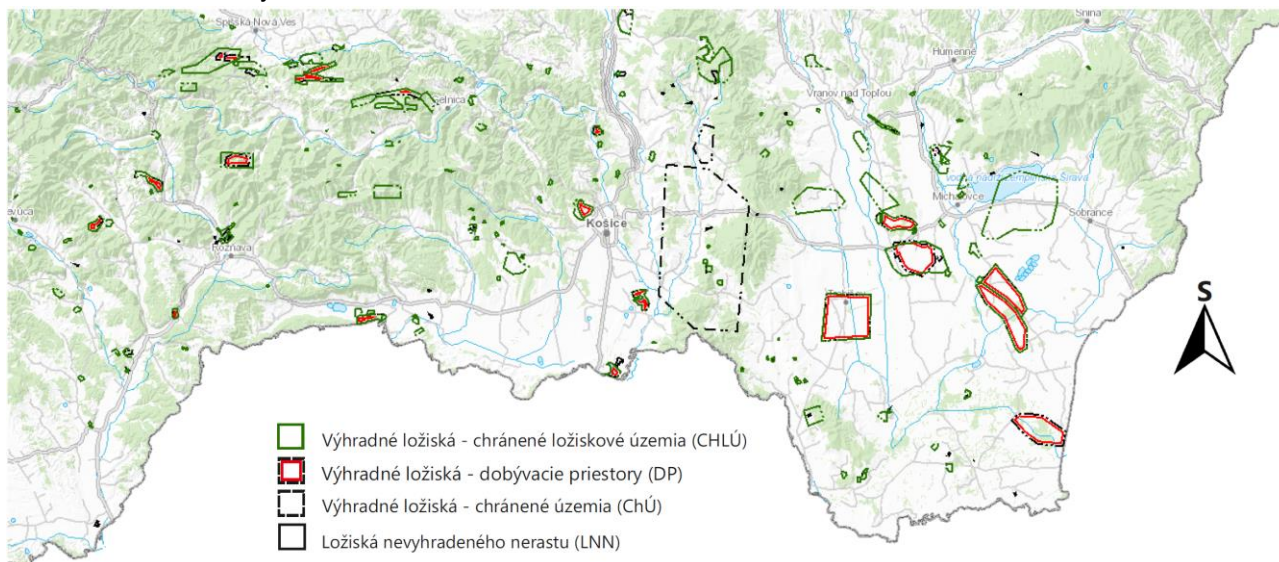


(Zdroj: Atlas krajiny SR)

1.1.3. Nerastné suroviny

Pokiaľ ide o nerastné suroviny územie KSK je bohaté na surovinové zdroje, resp. zásoby rudných surovín. Z výhradných nerastov sa na území KSK ťažia predovšetkým železné a medené rudy. Územie však reprezentuje dôležitú surovinovú základňu zásob energetických aj nerudných surovín a stavebných materiálov, ktoré umožňujú rozvoj stavebného priemyslu. Ku získavaným energetickým surovinám patrí zemný plyn a gazolín. Nerudné suroviny zastupujú prevažne ložiská kremeňa, barytu, bentonitu sadrovca a anhydritu. Ťažba stavebných surovín je významná na celom území KSK – stavebný kameň, tehliarske suroviny, štrkopiesky a piesky.

Obr.: Ložiská nerastných surovín



(Zdroj: geology.sk, 2024)

Implementáciou strategického dokumentu nebudú ovplyvnené existujúce chránené ani výhľadové ložiská nerastných surovín. V prípade realizácie špecifických cieľov / aktivít strategického dokumentu v existujúcich chránených a výhľadových ložiskách nerastných surovín, resp. ich bezprostrednom okolí bude potrebné rešpektovať platnú legislatívu v zmysle zákona č. 44/1988

Zb. o ochrane a využití nerastného bohatstva (banský zákon) v znení neskorších predpisov a zákona č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušninách a o štátnej banskej správe v znení neskorších predpisov.

1.1.4. Geodynamické javy

Na území KSK možno z geodynamických javov identifikovať seizmicitu, eróziu, svahové deformácie a zosuvy.

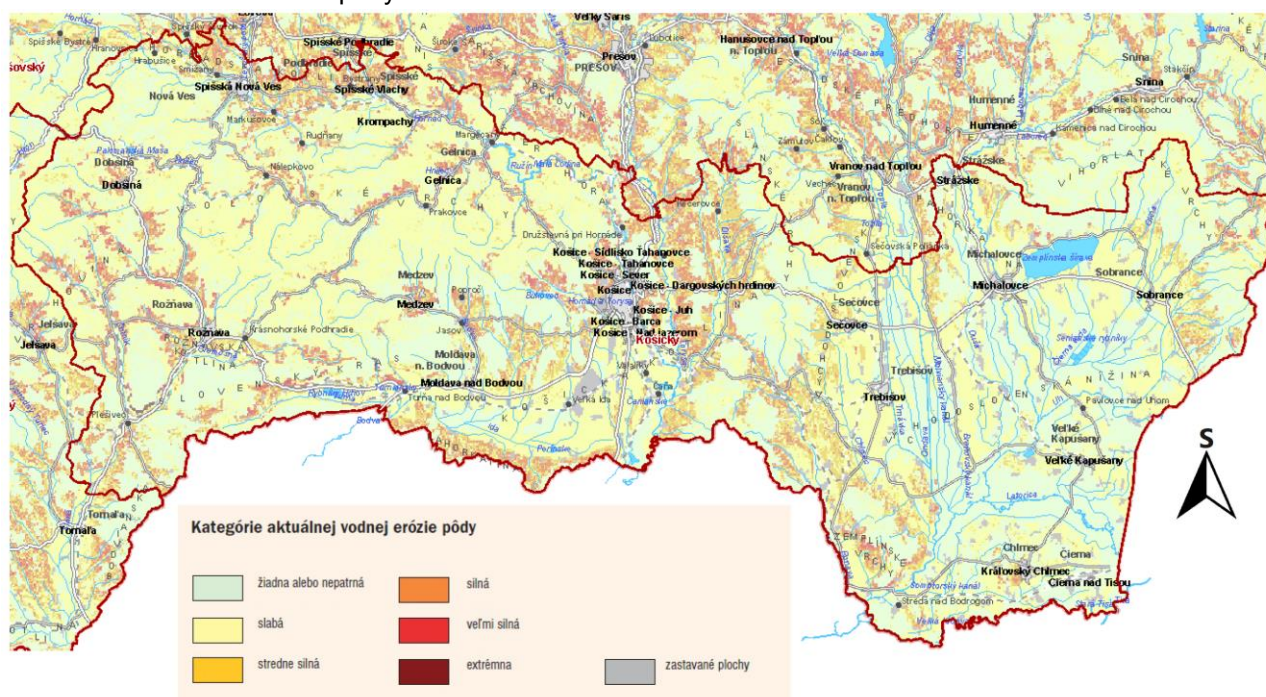
Seizmicita

Seizmické ohrozenie v hodnotách špičkového zrýchlenia je na skalnom podloží v území kraja v závislosti od lokality rôzne. Pohybuje sa v úrovniach od $0,50 \text{ m.s}^{-1}$ v západnej časti KSK v okresoch Rožňava, Gelnica, Košice-okolie až po $1,29 \text{ m.s}^{-1}$ severnej časti okresov Košice-okolie, Trebišov a Michalovce.

Erózia

Erózia poľnohospodárskej pôdy predstavuje úbytok povrchovej najúrodnejšej vrstvy pôdy, úbytok živín, humusu, organickej hmoty, zníženie mikrobiologického života a stratu funkcií pôdy. Najviac sú ňou postihnuté pahorkatiny, kotliny, horské a podhorské oblasti. V roku 2022 bolo v SR aktuálnou vodnou eróziou rôznej intenzity (kategórie erodovanosti od strednej až po extrémnu) ohrozených 233 822,7 ha poľnohospodárskej pôdy čo predstavuje 12,8 % z celkovej výmery poľnohospodárskych pôd evidovaných v registri PPA. Problém vodnej erózie sa dáva do súvisu najmä s vysoko produkčnými pôdami, ako sú černozyne či hnedozeme, hlavne na sprašových pahorkatinách.

Obr.: Aktuálna vodná erózia pôdy



(Zdroj: Atlas krajiny SR)

Tab.: Ohrozenosť pôd KSK vodnou eróziou podľa stupňov eróznej ohrozenosti

Kategória eróznej ohrozenosti v KSK								Výmera poľnohospodárskej pôdy v KSK (ha)
Žiadna až slabá erózia		Stredná erózia		Silná erózia		Extrémna erózia		
ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	
196504,22	59,05	63260,72	19,01	43294,16	13,01	29716,9	8,93	332776

(Zdroj: VUPOP Bratislava, 2019)

Svahové deformácie a zosuvy

Významné prejavy exogénnych geodynamických procesov predstavujú svahové deformácie. Zosuvy sa koncentrujú predovšetkým v oblasti Košickej kotliny, Slanských vrchov a Bodvianskej pahorkatiny, menej v oblasti Vihorlatských vrchov a Popričného v severovýchodnej časti kraja. V ostatných častiach kraja sa zosuvy vyskytujú iba sporadicky a to v dolinách väčších tokov (napr. Hankovský potok, Slaná, Hornád, Bodva, Ondava). V kraji prevládajú potenciálne zosuvy (533) nad stabilizovanými (269) a aktívnymi (92). Z hľadiska tvaru dominujú zosuvy plošné (približne izometrický tvar), menej časté sú zosuvy prúdové (výrazne prevláda dĺžka nad šírkou) a frontálne (výrazne prevláda šírka nad dĺžkou), z hľadiska hĺbky šmykovej plochy majú najväčšie zastúpenie zosuvy stredne hlboké (5 – 10 m), zosuvy plytké (menej než 5 m) a hlboké (viac než 10 m) sa vyskytujú v menšej miere, z hľadiska veku ide takmer výlučne o recentné zosuvy. Prevládajúcim tvarom povrchu zosuvov je zvlnený, členitý a nerovný, menej často stupňovitý reliéf. V telesách zosuvov sa často vyskytujú zamokrené plochy, jazierka a pramene. Z hľadiska sklonu prevládajú svahy v rozmedzí 6° – 12° nad miernejšími (< 6°) a strmšími (> 12°) svahmi. Súčasťou databázy sú aj informácie o využití územia (zastavanosť, trávnatý a lesný porast, úhor, pole, lúka, záhrada, vinica) (Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020).

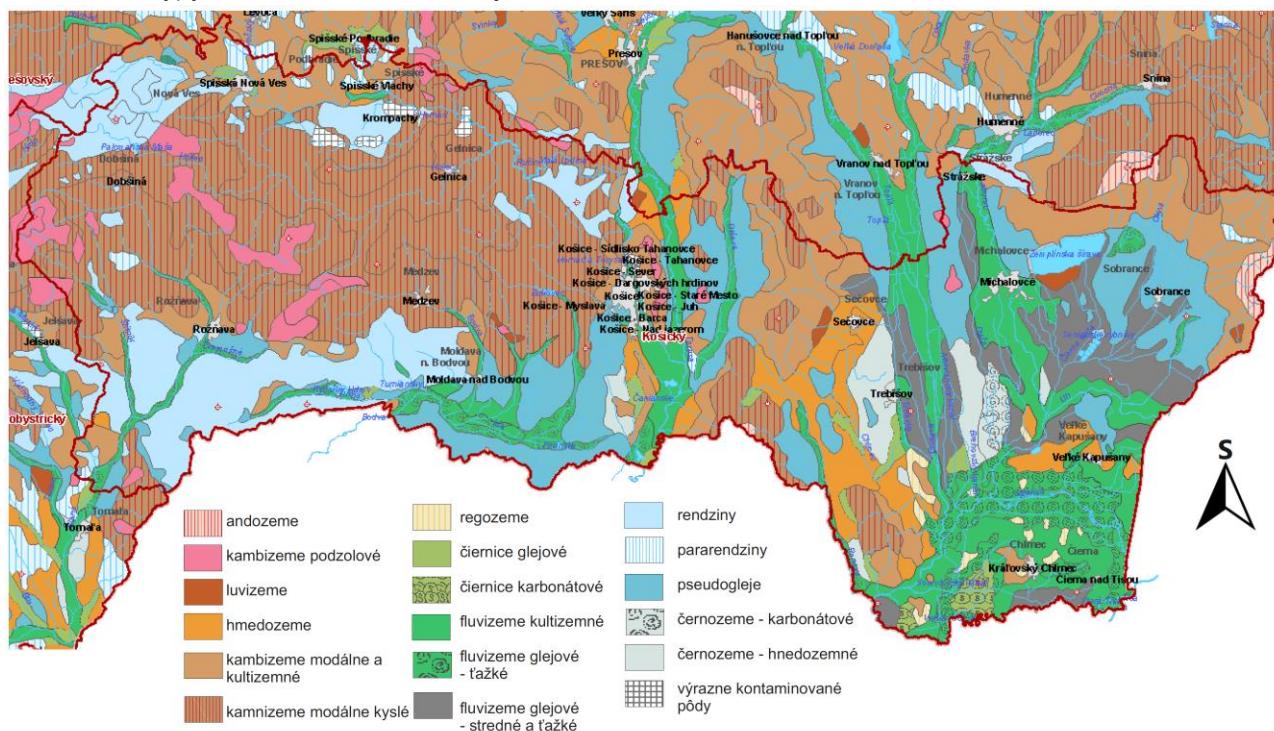
1.2 Pôdne pomery

Na území KSK sa vyskytuje viacero typov pôdy. Ich rozmiestnenie je podmienené predovšetkým výškovou zonálnosťou (nížina / kotlina / pohorie), geologickými a hydrologickými pomermi a pod. Poľnohospodárske pôdy KSK z väčšej časti spadajú do tzv. neogénnej sedimentárnej panvy. Najrozšírenejším pôdnym typom sú fluvizeme (28,89%). Rendziny (3,08%) dominujú v juhozápadnej a severozápadnej časti KSK viazané na geomorfologické jednotky Slovenský kras a Volovské vrchy. V oblastiach Košickej kotliny a Východoslovenskej nížiny prevládajú fluvizeme (28,89%) a pseudogleje (16,86%) pochádzajúce zo sprašových hĺn a svahovín. Aby pôdy poskytovali dobré úrody treba ich predovšetkým vápniť a dostatočne hnojiť. V kraji dominujú pôdy stredne ťažké s vyšším obsahom ílovitej frakcie. Pri lokalitách s výskytom spomínaných ílovitých pôd je nutné venovať zvýšenú pozornosť preventívnym a ochranným opatreniam.

Zastúpenie pôdných typov v KSK													
fluvizem		čiernica		černoziem		regozem		hnedozem		livizem		kambizem	
ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
96139	28,89	8386	2,52	9284,5	2,79	5324,4	1,60	20665,4	6,21	7154,7	2,15	85290,5	25,63
pseudoglej		rendzina		organozem		slanisko		litozem		glej		zrazy	
ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
56106	16,86	10249,5	3,08	33,3	0,01	465,9	0,14	3094,8	0,93	27520,6	8,27	3094,8	0,93
Celková výmera poľnohospodárskej pôdy v KSK								332 776 ha					

(Zdroj: VUPOP Bratislava, 2019)

Obr.: Pôdne typy na území Košického kraja



(Zdroj: Atlas krajiny SR)

1.2.1. Poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo

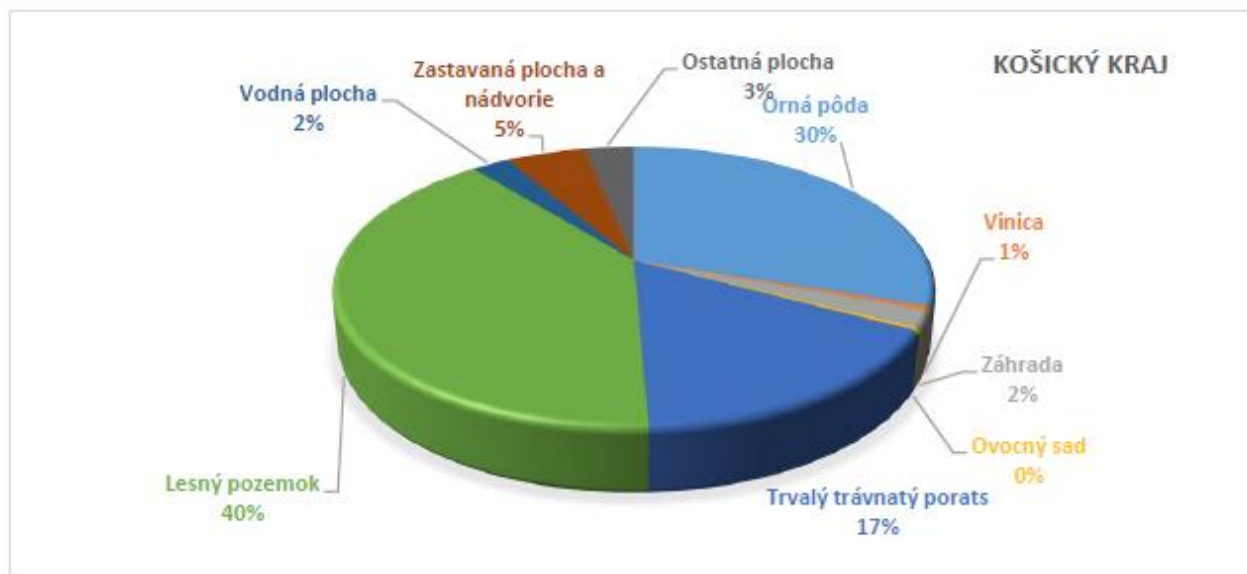
Poľnohospodárstvo

Poľnohospodárstvo zohráva kľúčovú rolu v južnej časti kraja. Úrodná pôda Východoslovenskej nížiny je základňou pre pestovanie obilnín a olejnín. Na hornatejšom severe sa pestujú menej náročné poľnohospodárske plodiny.

V Košickom kraji zaberá poľnohospodárska pôda plochu cca 3 328,5 km² (49,3% z celkovej rozlohy kraja) a kraj sa na rozlohe poľnohospodárskej pôdy SR podieľa 14,0%. V rámci výmery poľnohospodárskej pôdy v Košickom kraji zaberá najvyšší podiel orná pôda (61,2% z poľnohospodárskej pôdy) a trvalé trávne porasty (33,2% z poľnohospodárskej pôdy). Nepoľnohospodárska pôda v Košickom kraji zaberá svojou rozlohou polovicu územia kraja (50,7%), z toho najvyšší podiel tvorí lesný pozemok (78,7% z celkovej výmery nepoľnohospodárskej pôdy).

V rámci KSK možno negatívne hodnotiť prevahu veľkoplošnej ornej pôdy s minimálnym zastúpením ekostabilizačných prvkov v krajinnej štruktúre v rámci územia celej Východoslovenskej nížiny a Košickej kotliny. Z hľadiska geografickej diverzifikácie, najvyšší stupeň ekologickej stability charakterizuje kompaktné územie v západnej časti Košického kraja, obmedzené na územia okresov Gelnica a Rožňava. V protiklade k tomu, územia s najnižším stupňom ekologickej stability sa nachádzajú v južnej a východnej časti kraja, ohraničené územia okresov Trebišov a Michalovce. Nízka ekologická stabilita veľkých plôch poľnohospodárskej pôdy vytvára predpoklady pre vodnú, resp. veternú eróziu.

Obr.: Graf podielu základných typov využitia pozemkov v rámci KSK



(Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020)

Tab.: Členenie poľnohospodárskej pôdy v jednotlivých okresoch KSK podľa druhov pozemkov

Poľnohospodárska pôda spolu (ha)*								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
10816	9017	74834	72135	36487	30158	20660	78670	332776
1,60%	1,34%	11,08%	10,68%	5,40%	4,47%	3,06%	11,65%	49,27%
Orná pôda (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
801	6000	54299	48147	10483	17705	9329	57010	203773
0,24%	1,80%	16,32%	14,47%	3,15%	5,32%	2,80%	17,13%	61,23%
Záhrady (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
305	1201	2733	3067	1332	1091	513	3177	13417
0,09%	0,36%	0,82%	0,92%	0,40%	0,33%	0,15%	0,96%	4,03%
Ovocné sady (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
0	115	452	332	81	304	45	676	2004
0%	0,04%	0,14%	0,1%	0,02%	0,09%	0,01%	0,20%	0,6%
TTP (ha)**								
GL	KE	KS	MI	RV	SO	SN	TV	KRAJ
9710	1700	17292	20263	24444	10417	10773	16009	110608
2,92%	0,51%	5,2%	6,09%	7,35%	3,13%	3,24%	4,81%	33,25%

(Zdroj: Úhrnné hodnoty druhov pozemkov, štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, 2023)

Pozn.: * % z celkovej výmery KSK, ** % z výmery poľnohospodárskej pôdy KSK

Okres Rožňava

Poľnohospodárska pôda (orná pôda 9 % a trávnaté porasty 21 %) má oveľa menšie zastúpenie ako lesné pozemky (62 %). V tomto okrese majú veľké zastúpenie pôdy s veľmi dobrou infiltračnou schopnosťou (43 %), pričom pôdy s malou infiltračnou schopnosťou majú zastúpenie iba 2 %.

Okres Spišská Nová Ves

V okrese majú lesné pozemky (56 %) výraznejšie zastúpenie ako poľnohospodárske pozemky (orná pôda 16 % a trvalé trávne porasty 18 %). Pôdy s malou infiltračnou schopnosťou (11 %) majú menšie zastúpenie oproti pôdam s dobrou infiltračnou schopnosťou (28 %).

Okres Gelnica

V okrese prevládajú lesné pozemky (76 %), orná pôda predstavuje iba 1 % a trvalý trávny porast 17 % z celkovej plochy územia. Zastavané plochy spolu s ostatnými plochami predstavujú 4 % z celkového využitia pozemkov. Takýto pomer využitia pozemkov v kombinácii s piesčito hlinitou pôdou (až 85 %), ktorá má dobré infiltračné schopnosti, predstavuje okres Gelnica (relatívne najbezpečnejší okres z hľadiska tvorby povodní v Košickom kraji).

Okresy Košice I až IV

V okresoch sa vyskytujú pôdy s dobrou infiltračnou schopnosťou (9 %) a strednou infiltračnou schopnosťou (91 %).

Okres Košice - okolie

V okrese je zastúpená prevažne poľnohospodárska pôda (orná pôda 35 % a trávnaté porasty 11 %) a s pomerne hustou infraštruktúrou a zastavanými územiami v okolí Košíc.

Okres Michalovce

V okrese sú zastúpené prevažne poľnohospodárske pozemky (orná pôda 47 % a trávnaté porasty 20 %). Lesy majú v okrese zastúpenie približne 12%.

Okres Trebišov

V okrese prevláda výrazné zastúpenie poľnohospodárskej pôdy (orná pôda 53 %, trávnaté porasty 15 %, vinica 2 %) oproti lesným pozemkom (13 %). Takisto zastavané plochy (6 %) a ostatné plochy (4 %) zaberajú až desatinu územia. Pôdy s malou až veľmi malou infiltračnou schopnosťou zaberajú vyše tretinu územia.

Okres Sobrance

Aj v okrese Sobrance prevláda poľnohospodárska pôda (orná pôda 33 %, trávnaté porasty 19 % a vinica 1 %) nad lesnými pozemkami lokalizovanými najmä v pohorí Vihorlat (35 %).

Lesné hospodárstvo

Celková výmera KSK je 675 433 ha (podľa Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR k 1. januáru 2023, ÚGKaK SR, Bratislava, 2023), pričom poľnohospodárska pôda tvorí 332 561 ha, (49,2 % podiel z celkovej výmery KSK), lesné pozemky sú zastúpené na ploche 269 734 ha (39,9% podiel), zastavaná plocha je na úrovni 34 799 ha, ostatná plocha 21 982 a vodné plochy 16 326 ha.

Tab.: Výmera lesných pozemkov v jednotlivých okresoch kraja (ha)

Okres	Výmera celkom ha	Lesné pozemky ha	Lesnatosť %
Gelnica	58431	44383	76
Košice I	8546	5154	60,3
Košice II	8054	1141	14,2
Košice III	1683	924	54,9
Košice IV	6091	286	4,7
Košice-okolie	153460	65624	42,8
Michalovce	101924	12911	12,7
Rožňava	117335	72495	61,8
Sobrance	53816	19135	35,6
Spišská Nová Ves	58746	33101	56,3
Trebišov	107348	14581	13,6
KSK spolu	675433	269735	39,9

(Zdroj: Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, k 1. januáru 2023)

1.3. Klimatické pomery

Košický kraj je geograficky značne členitý a pestrý. Jeho súčasťou sú nížiny, pahorkatiny, masívy pohorí s rôzne orientovanými chrbtami, kotliny - viac, či menej uzavreté okolitými pohoriami a tiež doliny riek, široké no i úzke a hlboké. Nadmorská výška Východoslovenskej nížiny je okolo 100 m, hrebene najvyšších pohorí akými sú Slanské vrchy a Slovenské Rudohorie presahujú 1000 m. Táto pestrosť reliéfu vplýva na klimatické pomery jednotlivých častí kraja. Územie kraja do nadmorskej výšky asi 400 m n. m. patrí do teplej klimatickej oblasti pričom dobre ventilovaná a na juhu otvorená Východoslovenská nížina patrí do mierne suchého okrsku, zatiaľ čo Košická i Rožňavská kotlina do okrsku mierne vlhkého. Pahorkatiny, pod pohoriami a vyššie položené doliny, zhruba do nadmorskej výšky 800 m n. m. patria do okrsku mierne teplého, ktorý je väčšinou mierne vlhký. Nad touto hranicou začína chladná oblasť, ktorá je vlhovo v priemere veľmi vlhká a zásobuje odtokom nižšie položené oblasti. Územie kraja má väčšiu kontinentalitu, pretože teplé prúdenie od Atlantiku v zime je tu menej časté ako v juhozápadnej časti Slovenska. V dôsledku toho má napr. Trebišov o 2 °C nižšiu priemernú januárovú teplotu oproti Bratislave. Najnižší ročný úhrn zrážok, menej ako 600 mm je v južnej časti Východoslovenskej nížiny, najviac, 700 až 800 mm je v chrbtových polohách pohorí. Východná polovica kraja, je vzhľadom na konfiguráciu pohorí, ležiacich v nej alebo jej tesnom okolí veternejšia.

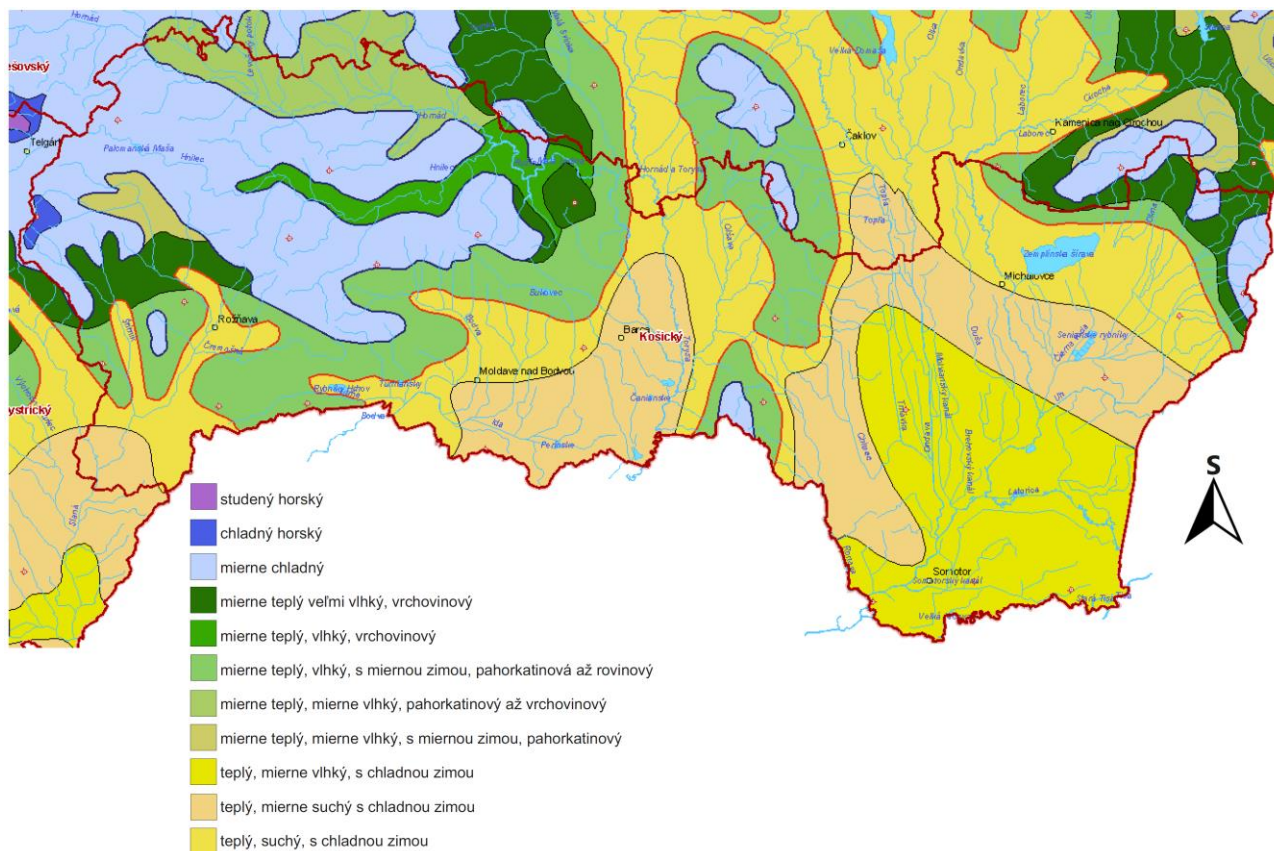
Mesto Košice leží v južnej časti Košickej kotliny v nadmorskej výške okolo 200 m n. m. Podľa Končekovej klimatickej klasifikácie patrí spolu s blízkym okolím do oblasti teplej, s priemerným počtom letných dní 50 a viac v roku, ktorý je vzhľadom na vlhové zabezpečenie a charakter zimy zahrnutý do klimatického okrsku A6, ktorý je mierne vlhký a má chladnú zimu. V jeho okolí patria svahy Slovenského Rudohoria, či Slanských vrchov od výšky 400 m n.m. do klimatického okrsku B5, mierne vlhkého. Uvedené obidva horské masívy ohraničujú v tejto časti zo západu a východu Košickú kotlinu a takto formujú najmä veterné pomery územia. Prevládajúce výškové prúdenie vzduchu z rozmedzia smerov od severozápadu po juhozápad sa v prízemnej vrstve mení na zreteľne vyjadrené severojužné prúdenie s prevahou severného smeru. Veterný režim na Východoslovenskej nížine je, vzhľadom na podobnosť okolitých orografických pomerov, analogický. Podobnosť v orografických pomeroch je nasledovná:

- Severojužná orientácia chrbta Slanských vrchov a okolitých pohorí - západného okraja Slovenského Rudohoria pre Košickú kotlinu, resp. venca Vihorlatských vrchov pre Východoslovenskú nížinu podporujúcich severojužné prúdenie.
- Otvorenosť územia smerom na juh, umožňujúce výmenu vzduchu medzi uvedenými územiami a Veľkou uhorskou nížinou.
- Prítomnosť vonkajšieho karpatského oblúka – masívu Beskýd, ktorý často chráni územie, ležiace južne od neho, pred vpádmi studeného vzduchu z územia Poľska. Keď však studený vzduch zo severu prenikne, spôsobuje silný nárazový severný vietor. Pri južnom prúdení, najmä v chladnom polroku, bariéra Beskýd bráni prenikaniu vzduchu na sever a môžu sa vyskytnúť rozsiahle prízemné teplotné inverzie.
- Uvedené územia majú za málo oblačného počasia dobre vyvinutý denný chod smeru vetra, keď v noci dnom kotliny (aj nížinou) prúdi severný vietor, cez deň zase južný.

Ostatné údolné a kotlinové polohy v kraji sú menej veterné a majú vyššiu početnosť bezvetria. Pohoria v kraji a jeho okolí spôsobujú zníženie zrážkových úhrnov, tzv. zrážkový tieň a to najmä v Spišskej kotline, no najvýraznejšie v južnej časti Východoslovenskej nížiny, kde sú najnižšie úhrny, pod 600 mm za rok. Naopak zvýšenie úhrnov, tzv. náveterný efekt je najvýraznejší na južných svahoch Vihorlatu a Popričného ako aj na priľahlom území Východoslovenskej nížiny, kde

sú ročné úhrny 800 až 1000 mm (Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020).

Obr.: Klimatické oblasti KSK



(Zdroj: Atlas krajiny SR)

1.4. Hydrologické pomery

Podzemné vody

Podzemné vody sú dôležitým zdrojom využívaným na zásobovanie pitnou vodou, v priemyselnej výrobe a poľnohospodárstve. Z hydrogeologického hľadiska môžeme územie KSK klasifikovať ako veľmi rôznorodé z hľadiska produktivity. Najvyššia produktivita v kraji je vo Východoslovenskej nížine, Košickej kotline, v Slanských vrchoch a v Slovenskom krase. Špecifickými lokalitami sú krasové oblasti, ktoré sa vyznačujú špecifickým zvodnením horninového prostredia. Najnižšia hydrogeologická aktivita je zaznamenaná vo Volovských vrchoch.

Do územia kraja zasahuje 6 významných vodohospodárskych oblastí:

- Riečne náplavy Slanej.
- Riečne náplavy Hornádu od Spišských Vlachov po Družstevnú pri Hornáde.
- Riečne náplavy Hornádu od Družstevnej pri Hornáde po štátnu hranicu.
- Riečne náplavy Bodvy a Slovenský kras.
- Riečne náplavy Ondavy od Domaše po Trebišov.
- Medzibodrožie a riečne náplavy Rožňavy.

1.4.1. Povrchové vody

Riečna sieť

Územie KSK odvodňuje hustá riečna sieť. Všetky rieky na území KSK pramenia a tečú južným smerom, patria do povodia Dunaja, k úmoriu Čierneho mora. Najväčšou riekou je Bodrog, ktorý

spolu so sútokmi odvodňuje najvýchodnejšiu časť kraja. Hornádsku a Košickú kotlinu odvodňuje rieka Hornád s prítokmi, západnú časť rieka Slaná a juhovýchodným cípom územia preteká rieka Tisa. K ďalším významným tokom, ktoré odvodňujú územie KSK patria rieky: Hnilec, Bodva, Torysa, Ondava, Topľa, Laborec, Latorica a rieka Uh.

Tab.: Priemerné úhrny zrážok a odtoku v povodiach Slaná, Hornád a Bodrog

Čiastkové povodie	Slaná	Hornád	Bodrog
Plocha povodia (km ²)	3 217	4 414	7 272
Priemerný úhrn zrážok (mm)	837	878	934
Ročný odtok (mm)	232	218	193

(Zdroj: Hydrologická ročenka, Povrchové vody 2020, SHMÚ, Bratislava, 2022)

Vodné plochy / nádrže

Územie kraja nie je bohaté na prírodné jazerá. Na Silickej planine v Slovenskom krase v nadmorskej výške 588 m sa nachádza zanikajúce krasové Jašteričie jazero. Vo Vihorlate je to Morské oko a Vinianske jazero. V južnej Miličskej časti Slanských vrchov je jazero Izra. Z hľadiska hospodárskeho využitia, rekreácie a aktívneho oddychu majú väčší význam umelé vodné nádrže. Medzi najväčšie a najvýznamnejšie nádrže v kraji patrí Zemplínska Šírava (1567 km²), Ružín (1907 km²), Palcmanská Maša (84,5 km²), Bukovec (47,3 km²) a Dobšiná (skladá sa z troch vodných nádrží, slúži ako prevod vody z Hnilca do Slanej). V Košickom kraji sú okrem vodného diela Dobšiná ešte jeden prevod vody, ktorý prevádza vodu z Tople do Manovho kanála (Správa o stave životného prostredia Košického kraja).

Mokrade a vlhké lúky

Tieto typy stojatých alebo pomaly odtekajúcich povrchových vôd majú neobyčajný význam pri zadržiavaní vody v krajine a pri udržiavacej kvality biodiverzity. Väčšinou sa jedná o lokality s relatívne malou výmerou na lesných pozemkoch, v prostredí lúk a pasienkov, zostatky mŕtvych ramien riek, v depresiách pozdĺž ciest a podobne. Osobitnú skupinu chránených území tvoria medzinárodne významné mokrade, tzv. ramsarské lokality. Na území Košického kraja sú vyhlásené 4 ramsarské lokality – Alúvium Tisy, Senné rybníky, Latorica a Domica.

1.4.2. Podzemné vody a vodné zdroje

Pitnú vodu je možné získavať z podzemných a povrchových zdrojov. Z podzemných zdrojov je voda získavaná z prameňov a studní, resp. vrtov. Na vodárenské účely sú využívané aj povrchové zdroje – vodárenské nádrže a povrchové odbery z tokov. Okrem toho sa využívajú odbery vody z tokov a nádrží pre priemyselné účely.

Podzemné vody sú dôležitým zdrojom využívaným na zásobovanie pitnou vodou, v priemyselnej výrobe a poľnohospodárstve. Zisťovanie výskytu a hodnotenie kvantitatívneho stavu podzemných vôd zabezpečuje Ministerstvo životného prostredia SR prostredníctvom Slovenského hydrometeorologického ústavu (SHMÚ), ktorý má na plnenie uvedenej činnosti a získanie odpovedajúcich informácií vybudovanú sieť pozorovacích objektov (sond a prameňov) a prevádzkuje na nich dlhodobé režimové pozorovanie kvantity a kvality podzemných vôd.

Najvyššie využiteľné množstvá podzemných vôd na km² sa v rámci kraja nachádzajú v rajónoch Q125 Kvartér Hornádu v Košickej kotline, Q114 Kvartér dolného toku Roňavy, MQ129 Mezozoikum centrálnej a V časti Slovenského krasu, kde sa vyskytujú čiastkové hydrogeologické rajóny s využiteľnými množstvami podzemných vôd nad 5 ls⁻¹/km². Pomerne vysoké využiteľné množstvá sú identifikované v rámci priestoru Východoslovenskej nížiny a v rajónoch Mezozoikum Slovenského raja a Havraních vrchov s príľahlým paleozoikom a Mezozoikum Galmusu s príľahlým

paleozoikom (Zdroj: Analytické podklady, Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020).

Podzemné vody sú dôležitým zdrojom pitnej vody a zavlažovania. Výskyt podzemných vôd v KSK je ovplyvnený geologickou štruktúrou a hydrogeologickými pomermi. Individuálne hydrogeologické oblasti sa odlišujú hydrofyzikálnymi atribútmi horninového prostredia, ako aj cirkuláciou, režimom a chemickými vlastnosťami podzemných vôd. Podľa hydrogeologickej klasifikácie Slovenskej republiky KSK zasahuje do 26 hydrogeologických rájónov. Hlavné zásoby využiteľných podzemných vôd sa nachádzajú v kvartérnych aluviálnych sedimentoch pri hlavných tokoch a ich väčších prítokoch (s využiteľným objemom nad 9,99 l/s.km²).

1.4.3. Dostupnosť vody a dopyt po vode

Na základe doterajšieho vývoja zmeny klímy môžeme predpokladať, že v budúcnosti môže dochádzať k závažným zmenám v ročnej a sezónnej dostupnosti vody. Môže dochádzať k obmedzeniu vodných zdrojov, naviac sa očakáva, že vyššie teploty spôsobia zvýšený dopyt po vode, zvlášť na zavlažovanie a zásobovanie miest. To povedie k nárastu konkurencie o dostupné zdroje. Okrem toho je možné očakávať zmeny výdatnosti podzemných zdrojov (EEA, 2008).

Podľa plánu rozvoja verejných vodovodov a verejných kanalizácií pre územie Košického kraja na roky 2020-2027, z hodnotenia súčasného stavu zásobovania obyvateľstva pitnou vodou z verejných vodovodov vyplýva, že z celkového počtu 800 434 obyvateľstva na území Košického kraja bolo k 31.12.2018 zásobovaných pitnou vodou 84,39 %.

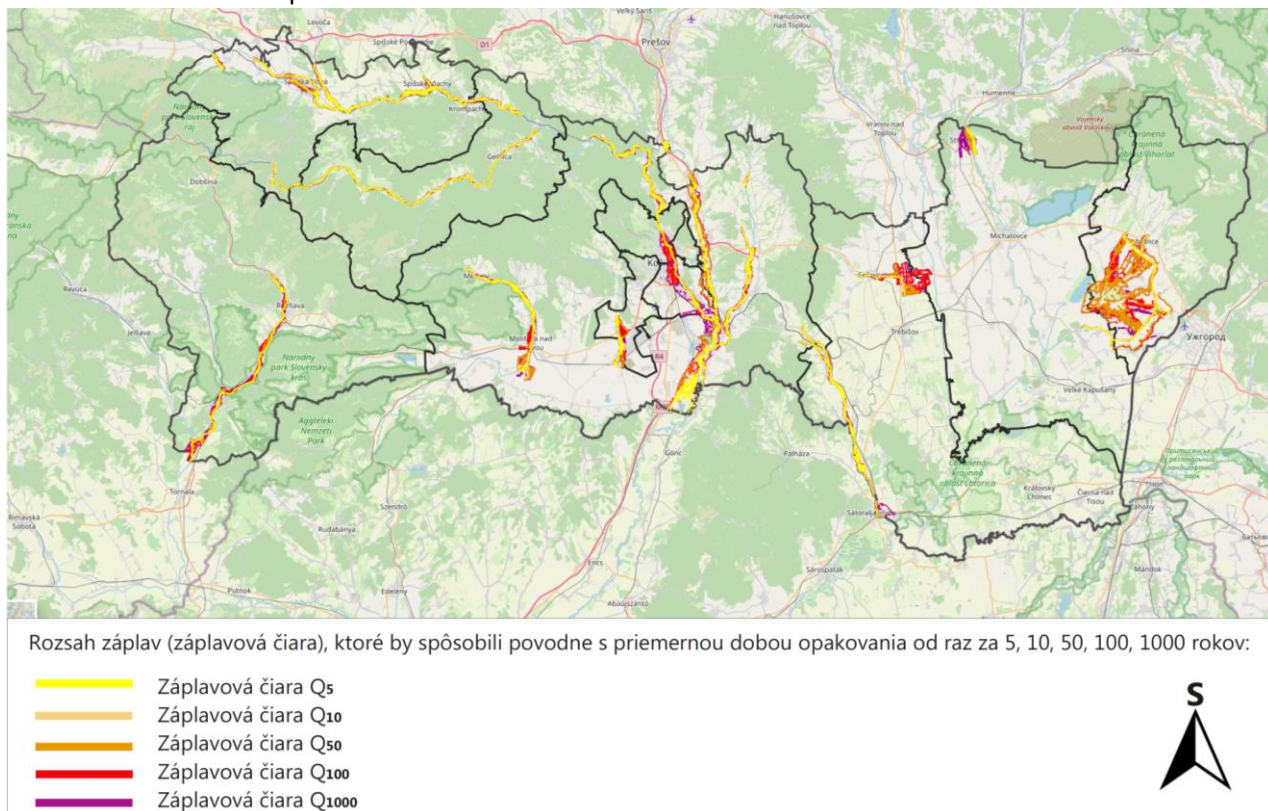
Úroveň zásobovanosti v jednotlivých okresoch Košického kraja je veľmi rozdielna. Okrem krajského mesta Košice, ktoré dosahuje vysoký stupeň zásobovanosti 98,64% je najvyššia zásobovanosť v okrese Michalovce, kde dosahuje krajský priemer (84,39%). Zásobovanosť nad 70% je aj v okresoch Spišská Nová Ves, Sobrance, Trebišov a Rožňava. Najnižší podiel obyvateľov zásobovaných z verejného vodovodu má okres Košice – okolie (67,58%) a Gelnica (64,48%). Priemerne hodnoty pritom vylepšujú všetky okresné mestá. V obciach mimo okresného sídla je podiel zásobovaných obyvateľov dlhodobu podstatne nižší a väčšina obyvateľov je zásobovaná pitnou vodou z domových studní.

K 31.12.2018 bolo v Košickom kraji evidovaných 440 obcí, z nich v 400 obciach bol vybudovaný aspoň v časti sídla verejný vodovod, čo predstavuje 90,93%. Z tohto pohľadu je najpriaznivejšia situácia v okresoch Michalovce, Rožňava, Sobrance, Trebišov. V ostatných okresoch je podiel obcí s vybudovaným verejným vodovodom pod 90%, pričom najnižší je podiel obcí v okrese Gelnica (75,0 %).

1.4.3. Povodne a povodňové riziko v KSK

Príčinou povodní v KSK je zrážková činnosť, intenzívne zrážky, búrkové lejaky, prudký dážď, prietrž mračien, ľadovec, topenie snehu. Povodne majú za následok zaplavenie ciest, odplavenie cestných panelov, domov, garáží, záhrad, zatarasené koryto toku, poškodenia až odplavenie mostov, ihrísk, vytvorenie výmoľov, poškodenie brehov, zaplavenie susedných pozemkov. V oblasti vodného hospodárstva spôsobujú povodne škody na vodohospodárskej infraštruktúre, to znamená priame poškodenie čistiarní odpadových vôd, obmedzenie alebo narušenie funkčnosti ich biologického stupňa, zatopenie lokálnych vodných zdrojov, priame škody na vodných dielach, korytách vodných tokov, poškodenie prahov, poškodenie dopravnej a technickej infraštruktúry.

Obr.: Územia ohrozené povodňami v KSK



(Zdroj: Geoportál, 2024)

Európska únia v roku 2007 ustanovila spoločný rámec na hodnotenie a manažment povodňových rizík (Smernica EU2007/60/ES). Tento dokument bol transformovaný v SR zákonom č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami. Podľa §5 ods. 3 zákona a §11 ods. 4 a 5 zákona sa vykonalo predbežné hodnotenie povodňového rizika na celom území SR s cieľom určiť oblasti s potenciálne významným povodňovým rizikom. V súčasnosti je vypracované Predbežné hodnotenie povodňového rizika v Slovenskej republike – aktualizácia 2018. V zmysle spomínaného dokumentu sú v KSK záplavové územia viazané na vodné toky – Hornád, Torysa, Olsava, Roňava Ida, Hnilec, Bodva a Slaná. Významnými záplavovými územiami s rizikom povodní s pravdepodobnosťou opakovania raz za 10 a viac rokov sú územia s vybudovanými sieťami kanálov. Medzi takéto lokality patrí územie medzi obcami Hriadky-Vojčice-Horovce, okolie obce Strážske a JZ časť okresu Sobrance.

1.4.4. Geotermálne zdroje

Využívanie geotermálnej energie zohráva v súčasnosti nezanedbateľnú úlohu v ekonomike mnohých krajín sveta. Geotermálna energia je prítomná všade pod zemským povrchom. Zemské vnútro je obrovským potenciálom tepelných zásob energie, ktorá môže byť pri vhodných geologických podmienkach využitá. Územie Slovenska má na využívanie tepla z malých hĺbok optimálne podmienky. Väčší geotermický potenciál sa zistil v Podunajskej nížine, v stredoslovenských neovulkanitoch a najmä na Východoslovenskej nížine a v Košickej kotline, kde sa na niektorých miestach zistil najväčší tepelný tok a geotermálny gradient v strednej a východnej Európe. Štruktúry geotermálnej energie predstavujú oblasti vhodné na exploataciu a energetické využívanie a na Slovensku sú zastúpené predovšetkým geotermálnymi vodami. V rámci územia Košického kraja sa nachádza, resp. zasahuje tu 6 štruktúr geotermálnej energie, a to geotermálna oblasť Humenský chrbát, Východoslovenská panva, štruktúra Beša-Čičarovce, Košická kotlina, Levočská panva a Rimavská kotlina.

1.5. Fauna, flóra, vegetácia

Fytogeografické a zoogeografické členenie

Fytogeografické členenie KSK je výsledkom geografického rozdelenia rastlinných spoločenstiev v tomto regióne. Košický kraj sa nachádza v rámci fytogeografickej oblasti Východné Karpaty. V rámci Košického kraja sa vyskytujú rôzne vegetačné typy v rámci horských oblastí, lesných porastov, lúk a polí.

Zoogeografické členenie KSK sa zaoberá geografickým rozdelením živočíšnych spoločenstiev v regióne pričom fauna Košického samosprávneho kraja je pomerne rôznorodá. Je možné nájsť rôzne druhy živočíchov, vrátane zástupcov hôr, lesných oblastí, údolí riek a poľnohospodárskych oblastí.

Západná a juhozápadná časť územia Košického kraja patrí do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Západné Karpaty, centrálny okrskok, podokrskok rudohorský a krasový okrskok a cíp v okolí Zemplínskych vrchov spadá do okrsku sopečného, podokrsku zemplínskeho.

Okrajové časti na severe Košického kraja patria do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Západné Karpaty do podtatranského okrsku. Časť strednej a východná časť územia kraja spadajú do zoogeografického regiónu (provincie) Vnútrokarpatské zníženiiny Panónskej oblasti. Stredná časť (v okolí Košíc) spadá potom do košického okrsku a východná časť (od Trebišova na východ) do potiského okresu, podokresu pahorkatinného a nížinného. Cíp zasahujúci do priestoru medzi strednou a východnou časťou územia zo severu, patrí do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Východné Karpaty, slanský okrskok. Malá časť územia na najvýchodnejšej severnej časti Košického kraja spadá do zoogeografického regiónu (provincie) Karpaty, oblasti Východné Karpaty, do vihorlatského okrsku.

1.6. Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra

Košický kraj pozostáva z 11 okresov, v ktorých sa nachádza 440 obcí, z toho je 17 miest. Rozlohou najväčším okresom je okres Košice-okolie s rozlohou 153 460,1 ha a najmenším je okres Košice III (1 683,2 ha). Z hľadiska počtu obyvateľov je Košický kraj s 779 073 obyvateľmi druhým najľudnatejším krajom na Slovensku. Najviac obyvateľov žije v krajskom meste Košice (227 458), ktoré je zároveň druhým najväčším mestom Slovenska. K najhustejšie osídleným patria štyri okresy ležiace na území mesta Košice a okres Spišská Nová Ves, podstatne redšie je osídlenie v okrese Sobrance, Rožňava a Gelnica.

Prehľad počtu obyvateľov v SR a dotknutom kraji (KSK) v rokoch 2020 až 2023 je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Stav počtu obyvateľstva v SR v rokoch 2020 až 2023

Ukazovateľ	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2020	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2021	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2022	Bývajúce obyvateľstvo Rok 2023
Slovenská republika	5 459 781	5 434 712	5 437 412	5 424 687
Bratislavský kraj	677 024	719 537	723 714	732 757
Trnavský kraj	565 324	566 008	565 296	566 114
Trenčiansky kraj	582 567	577 464	573 699	568 102
Nitriansky kraj	671 508	677 900	673 547	668 301
Žilinský kraj	691 136	691 613	689 525	687 174
Banskobystrický kraj	643 102	625 601	620 986	614 356
Prešovský kraj	827 028	808 931	807 657	808 810
Košický kraj	802 092	782 216	780 288	779 073

(Zdroj: datacube.statistics.sk, stav k 31.12.2020 až k 31.12.2023)

Tab.: Základné kvantitatívne charakteristiky okresov KSK (2023)

Okres	Počet obyvateľov	Rozloha ha	Hustota obyv./km ²
Gelnica	31 721,5	58 432,3	54,29
Košice I	63 186,5	8 545,8	739,38
Košice II	78 562	8 054,3	975,41
Košice III	27 637	1 683,2	1641,95
Košice IV	56 242,5	6 090,4	923,47
Košice-okolie	131 277,5	153 460,1	85,55
Michalovce	108 211,5	101 922,5	106,17
Rožňava	58 558,5	117 334,8	49,91
Sobrance	22 303	53 816	41,44
Spišská Nová Ves	98 519,5	58 746	167,7
Trebišov	103 069,5	107 347,5	96,01

(Zdroj: datacube.statistics.sk, stav k 30.12.2023)

V súlade s vývojom spoločnosti, a najmä úrovni produkčných činností, sa historicky z jednotlivých obcí vyvinuli určité typy obcí. Niektoré z nich špecificky zabezpečovali vybrané činnosti aj pre ostatné obce. Popri vytvorení centier osídlenia sa vyvíjali aj obslužné centrá. V rámci Košického kraja, pôsobí jeho krajské mesto Košice dominantne, ako z ekonomického, tak aj sociálneho hľadiska. Prejavuje sa to sústredením vyššieho počtu obyvateľstva v porovnaní s ostatnými centrami osídlenia v kraji. V tomto kontexte môžeme mesto Košice považovať aj za najvýznamnejšie ťažisko osídlenia v kraji.

Krajina sídiel zahŕňa zastavané plochy vrátane verejných priestorov a plôch verejnej zelene, priemyselných a logistických areálov a rekreačnej zástavby, ale tiež dopravno-technickú infraštruktúru, vodné nádrže a ďalšie ľudskou činnosťou premenené územie. Veľké zastúpenie spevneného územia ovplyvňuje celkovú mikroklimu a spôsobuje prehrievanie povrchu, vyššie teploty vzduchu, zvýšený výpar, prašnosť a rýchly odtok zrážkových vôd.

1.7. Doprava a dopravné plochy

1.7.1. Cestná sieť

Cestná sieť KSK predstavuje dôležitú infraštruktúru, ktorá zabezpečuje plynulú dopravu a spojenie medzi rôznymi obcami a mestami v tomto regióne. Súčasťou cestnej siete sú cesty rôznych kategórií, od diaľnic až po miestne komunikácie. Tieto cesty umožňujú cestujúcim dostupnosť k rôznym cieľom, ako sú pracovné miesta, školy, zdravotnícke zariadenia, obchody a turistické atrakcie. Košický kraj je prepojený s ostatnými regiónmi Slovenska cez dôležité cestné tepny, čo zabezpečuje spojenie medzi miestami na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni. Správa cestnej siete sa snaží udržiavať cesty v dobrom technickom stave a zabezpečiť bezpečnosť cestujúcich. Cestná sieť Košického kraja je neodmysliteľnou súčasťou hospodárskeho a sociálneho rozvoja regiónu a zohráva dôležitú úlohu v podpore mobility a plynulosti dopravy.

Rozsah cestnej siete na území KSK, ktorý je evidovaný v systéme Centrálnej evidencie cestnej siete SR spravovanom SSC predstavuje:

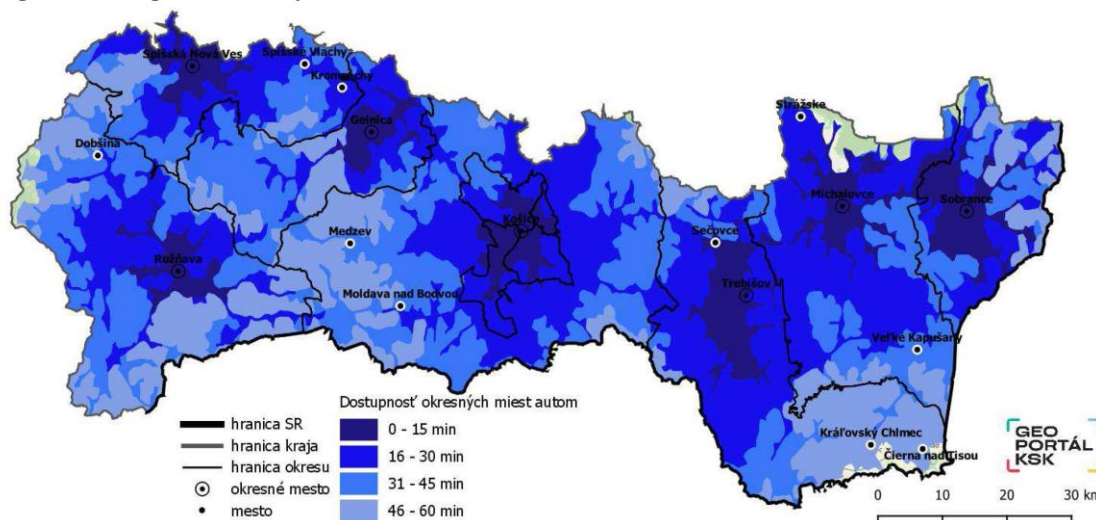
Tab.: Rozsah cestnej siete KSK

Okres	KSK (km)		SR (km)			Celkom
	II. trieda	III. trieda	I. trieda	RC	Diaľnica	
Gelnica	90,417	41,496	-	-	-	131,913
Košice I	16,498	9,443	8,084	-	-	34,025
Košice II	2,891	20,973	11,971	-	-	35,835
Košice III	-	2,549	5,324	-	-	7,873
Košice IV	6,312	4,072	12,302	-	-	22,686

Košice-okolie	104,563	393,540	65,364	14,999	19,280	597,746
Michalovce	114,646	223,397	48,794	-	-	386,837
Rožňava	87,878	138,163	94,616	-	-	320,657
Sobrance	29,693	128,762	21,386	-	-	179,841
Spišská Nová Ves	91,882	117,382	0,443	-	3,001	212,708
Trebišov	38,600	327,694	98,641	-	-	464,935
Celkový súčet	583,380	1 407,471	366,925	14,999	22,281	2 395,056

(Zdroj: SSC, 2023)

Obr.: Dostupnosť okresných miest autom v minútach (stav v roku 2021)



(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

1.7.2. Autobusová doprava

Autobusová doprava zabezpečuje dôležitú a nevyhnutnú súčasť verejnej dopravy v dotknutom regióne. Sieť autobusových liniek spájajú množstvo miest, obcí a sídiel a tým umožňujú cestujúcim pohodlnú a spoľahlivú dopravu. Prevádzkovatelia autobusových liniek sa snažia poskytovať spoje s primeranou frekvenciou a pokrývajú rôzne trasy, aby pokryli potreby cestujúcich z rôznych častí kraja. Autobusová doprava tak hrá dôležitú úlohu v udržiavaní plynulosti mobility v Košickom kraji. V regionálnej verejnej osobnej doprave rozsahom služieb dlhodobo dominuje prímestská autobusová doprava, ktorú zabezpečujú zmluvní autobusoví dopravcovia (eurobus, a.s. a ARRIVA Michalovce, a.s.).

V roku 2019 došlo k zjednoteniu taríf Košického a Prešovského samosprávneho kraja v prímestskej autobusovej doprave a pribudli nové druhy cestovného pre tehotné ženy, držiteľov zlatého Janského plakety a víkendové cestovné. Počet prepravených cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v roku 2020 bol výrazne ovplyvnený celosvetovou pandémiou Covid-19, čo malo negatívny vplyv na využívanie verejnej osobnej dopravy.

Prímestská autobusová doprava je zabezpečená do 440 sídiel Košického kraja v zmysle požiadaviek na základnú dopravnú obsluhu. Vozidlový park dopravcov v Košickom kraji postupne modernizoval, pričom v roku 2020 pozostával zo 456 autobusov, ktorých priemerný vek je 8,3 rokov.

Tab.: Vozidlový park prímestskej autobusovej dopravy v Košickom kraji

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet autobusov	457	456	459	450	451	452	456
Priemerný vek (roky)	5,86	6,59	6,76	7,31	7,95	7,94	8,3

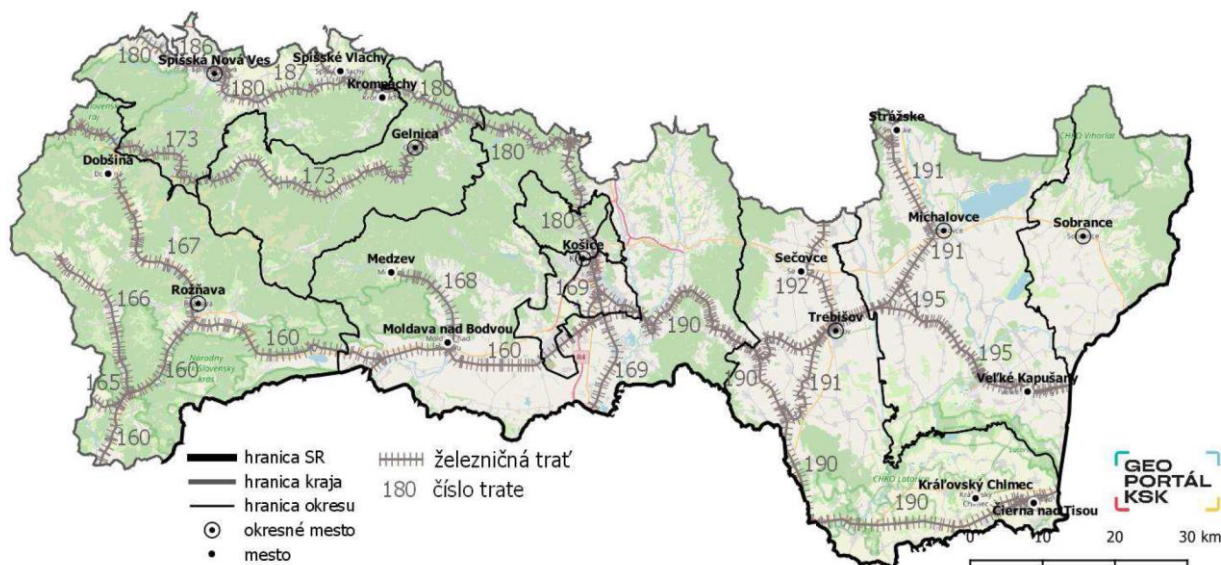
(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

1.7.3. Železničná doprava

V krajskom meste Košice sa nachádza druhý najväčší železničný uzol v SR. Košický kraj má hustú sieť železničných tratí, ktoré ho spájajú s okolitými štátmi EÚ. Prostredníctvom systému Východoslovenských prekladísk a širokorozchodnej trate je napojený na Ukrajinu a Rusko. Na území Košického kraja sa nachádzajú železničné trate v celkovej dĺžke takmer 580 km. Železničná doprava obsluhuje 75 zo 440 obcí v Košickom kraji. V 46 obciach Košického kraja sa nachádzajú železničné stanice a zastávky, ktoré nie sú obsluhované železničnou osobnou dopravou.

Hlavnými železničnými traťami v Košickom kraji sú trať č. 160 Košice – Plešivec (Zvolen), trať č. 180 Košice – Štrba – Žilina, trať č. 190 Košice – Čierna nad Tisou. Medzi hlavné problémy železničnej dopravy patrí: nízka prepravná rýchlosť (veľké množstvo dlhotrvajúcich prechodných obmedzení rýchlosti), zastaraný vozidlový a vozňový park, nevyhovujúci stav železničných zastávok a staníc.

Obr.: Železničné trate na území Košického kraja (stav k roku 2021)



(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

Tab.: Zoznam železničných tratí na území Košického kraja (stav v roku 2021)

Trat'	Číslo trate podľa cestovného poriadku	Číslo trate podľa traťových pomerov ŽSR	Dĺžka trate na území kraja (km)	Pravidelná prevádzka osobných vlakov	Rok ukončenia pravidelnej prevádzky
Košice – Čierna nad Tisou – Čop (UŽ)	190	101	95	áno	
Košice – Hidasnémeti (MÁV)	169	109	23	iba diaľková doprava	
Košice – Žilina	180	105	88	áno	

Košice – Plaveč – Muszyna (PKP)	188	107	20	áno	
Margecany – Červená Skala	173	110	78	áno	
Michalany – Medzilaborce – Łupków (PKP)	191	103	59	áno	
Košice – Plešivec – Zvolen	160	109	92	áno	
Moldava nad Bodvou – Medzev	168	111	15	nie	2003
Plešivec – Slavošovce	166	111	23	iba sezónna doprava	2003
Rožňava – Dobšiná	167	111	26	iba sezónna doprava	2003
Spišská Nová Ves – Levoča	186	110	5	nie	2003
Trebišov – Vranov nad Topľou	192	104	15	nie	2003
Plešivec – Muráň	165	111	8	iba sezónna doprava	2011
Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany	195	104	26	nie	2021
Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	187	110	5	iba sezónna doprava	2012
Spolu			578		

(Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030))

1.7.4. Letecká doprava

Dopravný potenciál kraja zvyšuje Letisko Košice – Airport Košice a.s., ktoré patrí do I. kategórie ako verejné letisko s medzinárodným významom. Na území Košického kraja sa nachádza aj verejné vnútroštátne letisko Spišská Nová Ves, dva heliporty pre leteckú záchrannú službu a 16 letísk pre letecké práce v poľnohospodárstve.

V rámci plánovanej výstavby a ďalších aktivít na území KSK je potrebné rešpektovať ochranné pásma a územia letísk / osobitných letísk (podľa predpisov platných od 01.01.2021 sa letiská pre letecké práce v poľnohospodárstve bez platného povolenia na prevádzkovanie považujú za osobitné letiská) a leteckých pozemných zariadení.

1.7.5. Cyklistická doprava

Cyklistika je rozvíjajúci sa druh novodobej dopravy. V súčasnosti sa v podmienkach Slovenska silno rozvíja najmä rekreačná cyklistika, nastupuje však aj obdobie renesancie „dopravnej“ cyklistiky, t. j. každodenného využívania bicykla ako výhodného dopravného prostriedku v mestách a obciach na vzdialenosti do 5 až 10 km. Rozvoj nemotoristickej dopravy je jednou zo základných úloh dopravnej politiky podporovanej Európskou úniou v rámci stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Európske i národné politiky ohľadom klimatických zmien, kvality vzduchu, cestnej bezpečnosti, rozvoja turizmu, ako aj mnohé ďalšie, svorne uvádzajú potrebu rozvoja príležitosti pre rozvoj a propagáciu cyklistiky ako jedného zo základných druhov dopravy najmä v urbanizovaných územiach.

Cykloturistická infraštruktúra predstavuje súbor cykloturistických trás vedených prevažne po existujúcich účelových alebo motoristických komunikáciách, ktoré sú vyznačené orientačným cykloturistickým značením. Do tejto skupiny patrí aj doplnková cykloturistická infraštruktúra, ako sú bikepointy, odpočívadlá, servisné stojany, nabíjacie stanice či požičovne bicyklov alebo verejné bicykle pre návštevníkov cykloturistických destinácií.

Prvý komplexný pasport cykloturistických trás v rámci KSK bol zhotovený v roku 2011 na podnet Košického samosprávneho kraja v rámci medzinárodného projektu BICY. Výsledkom bolo prvé spočítanie a vyhodnotenie cykloturistických trás na úrovni jednotlivých VÚC na Slovensku, ktoré identifikovalo celkovo 1306,9 km trás.

Zoznam bol následne aktualizovaný v roku 2017, kde sa identifikovali výrazné rozdiely v jednotlivých regiónoch KSK. Vo výsledku výrazne prevyšovali cykloturistické trasy na Gemeri a Spiši, v porovnaní so Zemplínom či Abovom. Rozsah cykloturistických trás teda postupne narastá. Na základe posledného sčítania bol v roku 2021 rozsah cykloturistických trás 1841 km. Oproti roku 2011 však pribudli náučné cykloturistické trasy a singletraily v okolí miest Košice a Rožňava v rozsahu 146.4 km. Celkový rozsah cykloturistických trás v Košickom kraji tak v roku 2021 dosiahol dĺžku 1959,25 km.

Podpora cyklistiky je na Slovensku zakotvená v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, schválenej uznesením vlády č. 223/2013 dňa 7. mája 2013. Rozvoj cyklistickej infraštruktúry aj v Košickom kraji, rovnako ako na celom Slovensku nie je konzistentný. Do značnej miery bol závislý od aktivity miestnych iniciatív záujmových združení a mimovládnych organizácií a od prístupu a možností jednotlivých samosprávnych orgánov. Existujúca cyklistická infraštruktúra je veľmi rozmanitá od samostatných cyklistických cestičiek prevažne v zastavanom území obcí a miest po sieť cyklistických trás vedených po rôznych typoch komunikácií, s veľmi rôznou kvalitou, náročnosťou, vybavením a údržbou. V Košickom kraji je cca 1936 km cyklistických trás, ale ich hustota, kvalita a dostupnosť v jednotlivých častiach (regiónoch) je veľmi rozdielna a rozdielna je aj miera ich využitia. Súčasné poznatky jednoznačne ukazujú, že čím je kvalita cyklotrasy nižšia, tým je menšia aj miera jej využívania cyklistami.

Obr.: Kostrová sieť cyklistických trás KSK



V Košickom kraji sa nachádza 24 regionálnych cykloturistických trás v celkovej dĺžke 587 km. Predstavujú kratšie paralely k hlavným cyklomagistrálam a navigujú cykloturistov ku vzdialenejším lokalitám v rámci regiónu. Najväčší počet z nich je v regióne Spiš.

V Košickom kraji bolo identifikovaných 22 zelených cykloturistických trás, ktoré navigujú cyklistu k miestnym cieľom. Ich celková dĺžka je 458 km. Prevažná väčšina je určená pre horské bicykle

s vyšším stupňom náročnosti. Tieto cyklotrasy sú pomerne rovnomerne zastúpené v súčasných regiónoch Zemplína, Gemera, Abova a Spiša.

Žlté cyklotrasy predstavujú krátke napojenie k cyklistickým cieľom alebo prepojky medzi inými, dlhšími cyklotrasami. Aj keď rozsahom 203 km sú najmenšie, logicky ich počet je najvyšší 36 cyklotrás. Väčšina z nich sa nachádza na území Gemera a Spiša, regiónov s najvyšším počtom cykloturistických trás v Košickom kraji.

Náučné cyklotrasy sú zatiaľ zriedkavým javom, väčšina z nich je v Tokajskom regióne. Nie sú ale dostatočne vybavené náučnými tabuľami, preto ich edukatívna zložka nie je aktuálne dostatočne deklarovaná návštevníkovi.

Na území Košického kraja boli s podporou KSK v minulosti postavené trailové bike parky v dvoch lokalitách: Košice – Bankov a Rožňava – Mine trails. Traily sú špeciálne jednosmerné trasy pre horské bicykle, často plno odpružené bicykle, ktoré vedenú prírodným prostredím využívajú topografiu terénu, existujúce prírodné útvary ako skaly, stromy okolo ktorých vedie jednoduchá väčšinou hlinená cestička doplnená o špeciálne klopené zákruty či terénne vlny. Významný rozvoj singletrailov realizovaný v okolí miest Košice a Rožňava bol doteraz zastrešený občianskymi združeniami. Spoluprácou s občianskym sektorom sa tak vytvára ucelená ponuka pre cyklistov centralizovaná v jednej dostupnej rozvojovej lokalite, kde je potenciál rozvíjať aj ďalšie služby (napr. požičovne bicyklov, predajne náhradných dielov, kaviareň, vzdelávacie centrum, atď.).

V roku 2019 bol spracovaný Manuál dobrej cyklocestinácie ako interný dokument Úradu Košického kraja. Dokument uvádza zásady komplexného rozvoja služieb, ale aj zásady manažmentu a marketingu.

Ako pilotný koncept vnímania územia ako cyklocestináciu bola vypracovaná pilotná Koncepcia rozvoja cykloturistiky v cieľovom území Zemplínska šírava a okolie“. Územne sa dotýkala Zemplínskej Šíravy s väzbami na Dolný Zemplín a pohorie Vihorlat. Dokument sa najviac sústredil na rozšírenie ponuky cykloturistických trás, ktoré v okolí Zemplínskej Šíravy takmer úplne absentovali. Na tomto základe bol vypracovaný návrh, ktorý identifikoval sieť nových cykloturistických trás na rozsah takmer 200 km. Tieto trasy boli čiastočne vyznačené v teréne v roku 2021 zo zdrojov Zemplínskej oblastnej organizácie cestovného ruchu. V čase spracovania tohto dokumentu nebola sieť komplexne zrealizovaná.

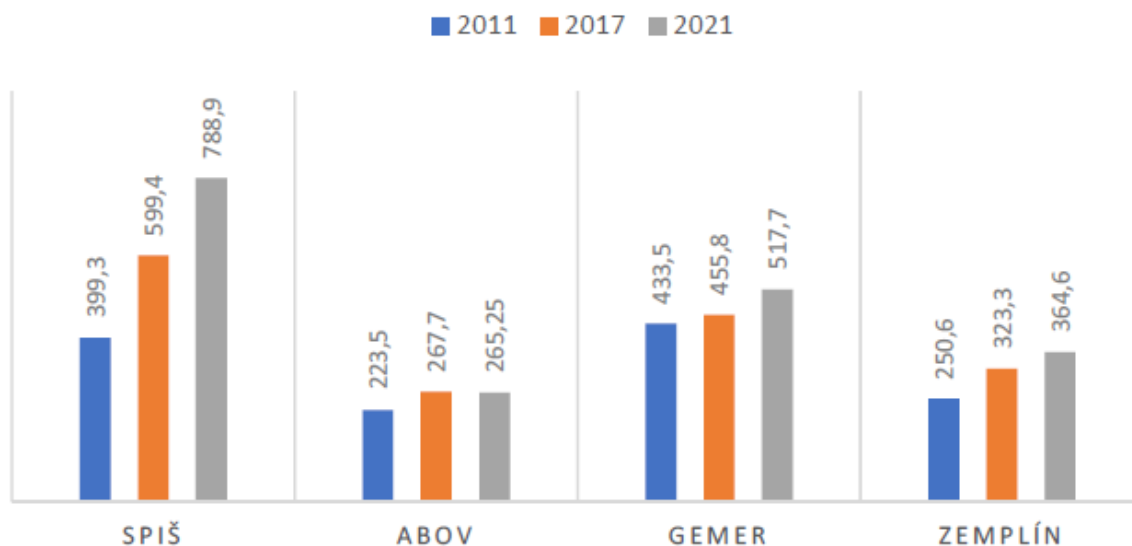
Rozvoj cykloturistických trás v zmysle ich rozsahu postupne narastá. Na základe posledného sčítania bol v roku 2021 rozsah cykloturistických trás 1 818,2 km. Oproti roku 2011 však pribudli náučné cykloturistické trasy a singletraily v okolí miest Košice a Rožňava v rozsahu 118,3 km. Celkový rozsah cykloturistických trás v Košickom kraji tak dosiahol dĺžku 1936,45 km. Pomerne veľký nárast rozvoja cykloturistických trás nastal v období 2011 – 2017, kedy stúpila ich dĺžka o 339,3 km, v období medzi rokmi 2017 – 2021 to bolo 290,3 km. Údaje z roku 2017 boli získané len dopytovaním, nebol vykonaný pasport v teréne. Celkový nárast dĺžky cykloturistických trás za sledované obdobie 2011 – 2021 vzrástol o 32% čo predstavuje 629,55 km. Tento údaj započítava aj singletraily a náučné cyklotrasy (Zdroj: Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 –2030, koncept 2021, Cycling Planing Studio s.r.o. a Košický samosprávny kraj).

V Košickom kraji postupne pribúdajú aj úseky siete cyklistických komunikácií EuroVelo11, ktoré spájajú významné európske destinácie v rámci celého kontinentu. Na cyklotrase alebo v jej

blízkom okolí je množstvo prírodných, historických a kultúrnych zaujímavostí, ktoré priblížia históriu a tradície Košického kraja.

Obr.: Vývoj rozsahu dĺžky cykloturistických trás podľa regiónov a okresov od roku 2011 – 2021

VÝVOJ CYKLOTURISTICKÝCH TRÁS PODĽA REGIÓNOV A ROKOV V KM



(Zdroj: KSK)

1.8 Priemysel a energetika

Oblasti priemyslu a energetiky sú a do budúcnosti budú ohrozené dopadom klimatickej zmeny, ako je zrejme z novo formulovanej klimaticko-energetickej politiky EÚ, tak z koncepcií a programov Slovenskej republiky formulovaných v Integrovanom energetickom a klimatickom pláne na roky 2021–2030.

Priemysel

Košický kraj je jedným z ekonomicky najvýznamnejších regiónov na Slovensku. Jeho ekonomickú základňu tvorí predovšetkým priemysel, ktorý má pestrú štruktúru odvetví. Rozvoj priemyslu v kraji ovplyvnili rôzne faktory, ako sú zdroje nerastných surovín, zachovanie výrobných tradícií, rozhodnutia o umiestnení výroby v minulosti (zdroje železnej rudy na východ od hraníc SR), chemický a energetický sektor a dostupnosť kvalifikovanej pracovnej sily. Problémom však zostáva nedostatočná konečná fáza výroby. Štruktúra priemyselnej základne sa mení v prospech sekundárneho a terciárneho sektora, často z dôvodu vyčerpania zdrojov nerastných surovín.

Priemyselné aktivity sú koncentrované najmä v mestských aglomeráciách ako Košice, Michalovce a Spišská Nová Ves. Košický priemyselný uzol, predovšetkým vďaka dominancii v spracovaní železa, hrá dôležitú úlohu v ekonomike Slovenska. Okrem hutníckeho priemyslu sa v regióne nachádza aj energetika, strojárstvo, elektrotechnika a potravinárstvo.

Energetika

Energetická infraštruktúra je súčasťou tzv. kritickej infraštruktúry, ktorá predstavuje výrobné a nevýrobné služby významné pre bezpečnosť, životy a zdravie obyvateľov, ekonomiku a verejnú správu. Energetická infraštruktúra zahŕňa zásobovanie elektrickou energiou, teplom, plynom a ropou.

Odvetvie energetiky je zastúpenie v okresoch Michalovce (Slovenské elektrárne, a.s. lokalita Vojany; Nafta Východ, a.s. Michalovce; SPP závody vo Veľkých Kapušanoch a Michalovciach), v Spišskej Novej Vsi (Východoslovenská energetika, a.s. Košice, prevádzka v Spišskej Novej Vsi), v Rožňave (SPP, a.s. závod v Jablonove), v Košiciach I. (Východoslovenská energetika, a.s. Košice; Tepelné hospodárstvo, s.r.o.) a v Košiciach IV. (Tepláreň, a.s. Košice; Slovenský plynárenský priemysel, a.s. v oblasti Košíc). Slovenský plynárenský priemysel sa spravuje prevádzku vysokotlakových, strednotlakových a nízkotlakových plynovodov, tranzit zemného plynu a prevádzku kompresorových staníc pre tranzitný plynovod.

Prenos elektrickej energie zabezpečuje Slovenská elektrizačná prenosová sústava a.s. Elektroenergetické zdroje v KSK sú naviazané na systém rozvodní a prenosovej sústavy 400 kV a 220 kV. Územie KSK je zásobované elektrickou energiou z nadriadenej prenosovej sústavy z uzlov Spišská Nová ves 400/110 kV, Lemešany 400/220/110 kV a Voľa 220/110 kV. Rozvod el. energie do centier jednotlivých regiónov sa prevádza vzdušnými elektrickými vedeniami 110 kV.

1.9 Cestovný ruch

V minulosti boli Košice vďaka svojej polohe významnou obchodnou križovatkou a ich geografická poloha hrá významnú rolu v rozvoji kraja, a teda aj cestovného ruchu dodnes. Z hľadiska turizmu sú dôležité národné parky, ktoré sa v kraji nachádzajú. Sú nimi Slovenský raj a Slovenský kras. Košický kraj sa môže ďalej pochváliť 6 prístupnými jaskyňami ako aj Vihorlatským pralesom, Spišským hradom, Spišským Podhradím, kostolom Ducha Svätého v obci Žehra a chrámom Prenesenia ostatkov sv. Mikuláša v Ruskej Bystrej zapísanými na Zozname svetového dedičstva UNESCO. V kraji sú ďalej aj 2 chránené krajinné oblasti – Latorica a Vihorlat, 31 národných prírodných rezervácií, 43 prírodných rezervácií, 23 národných prírodných pamiatok, 25 prírodných pamiatok. Košický kraj ďalej ponúka spolu 3 449 km označených turistických chodníkov a 1 307 km cykloturistických trás.

KSK je atraktívny zvlášť pre domáci turizmus. Na tržbách z aktívneho turizmu (tržby plynúce od zahraničných turistov), sa Košický kraj v roku 2019 podieľal čiastkou 3,75 %. Naopak, KSK je pomerne silný, čo sa týka tržieb z domáceho cestovného ruchu. Slovenský občania v Košickom kraji v roku 2019 minuli za služby a aktivity spojené s organizovaným cestovným ruchom cca 3 milióny EUR, čo predstavuje takmer 16 % z tržieb v rámci celého Slovenska. Košický kraj sa teda umiestňuje na treťom mieste po krajoch, kde sú najväčšími atraktivitami hlavné mesto a Tatry (Stratégia udržateľného rozvoja cestovného ruchu v Košickom samosprávnom kraji do roku 2027).

Na území KSK rozhodujú o rozvoji cestovného ruchu prírodné a spoločenské podmienky. Medzi prírodné podmienky sa zaraďujú klimatické a hydrologické pomery, reliéf krajiny, vegetácia a fauna. Spoločenské podmienky sú dané bohatou históriou územia kraja. Potenciál územia regiónu charakterizujú rozvinuté podmienky pre kúpeľný cestovný ruch, letný pobyt pri vode, horskú turistiku a rekreáciu, vidiecky turizmus. Prvky cestovného ruchu sa sústreďujú v rámci nasledujúcich strategicko - plánovacích regiónov (SPR) a regióny udržateľného mestského rozvoja (UMR):

- Strategicko-plánovacie regióny (SPR): územie okresu Rožňava (SPR Gemer), územie okresu Spišská Nová Ves (SPR Spiš), územie okresu Gelnica (SPR Hnilec), územie okresov Košice I – IV a Košice – okolie (SPR Abov), územie okresu Trebišov (SPR Dolný Zemplín: Trebišovsko) a územie okresov Sobrance a Michalovce (SPR Dolný Zemplín: Sobranecko-Michalovsko);

- Udržateľný mestský rozvoj (UMR): funkčná oblasť mesta Košice – územie mesta Košice a príľahlých obcí (UMR Košice) a funkčná oblasť mesta Michalovce – územie mesta Michalovce a príľahlých obcí (UMR Michalovce).

1.10. Kultúrne pamiatky

V Košickom kraji sa nachádza viac ako 1900 kultúrnych pamiatok, medzi ktoré patria hrady, kaštiele, kúrie, sakrálne stavby a pod. Jedinečnosť prírodných a kultúrnych atraktivít bola potvrdená zapísaním vybraných pamiatok do zoznamov prírodného a kultúrneho dedičstva UNESCO. Medzi prevládajúce formy cestovného ruchu patrí poznávací cestovný ruch, letný a zimný pobytový cestovný ruch a vidiecky cestovný ruch.

Kultúra je dôležitou súčasťou života každého človeka. Kultúrne služby pre obyvateľov kraja a jeho návštevníkov zabezpečuje kultúrna infraštruktúra a prostredníctvom svojej ponuky napĺňa ich kultúrne potreby. Na území kraja sa nachádzajú múzeá, galérie, divadlá, knižnice, osvetové strediská, hrady, kaštiele, pamiatky UNESCO, pamiatkové zóny a pamiatkové rezervácie. Umiestnené sú v mestách, v obciach, ale aj mimo urbánnej krajiny.

Kultúrne pamiatky UNESCO

Na území kraja sa nachádzajú aj historické pamiatky zapísané do Zoznamu svetového dedičstva UNESCO: Kostol Ducha Svätého v obci Žehra, ktorý poskytuje ukážku stredovekej sakrálnej architektúry, drevený gréckokatolícky Kostol sv. Mikuláša – biskupa v Ruskej Bystrej, ktorý je ukážkou dobových vidieckych sakrálnych stavieb cirkví východného obradu a najväčší hrad na Slovensku Spišský hrad a podhradie.

Hrady a kaštiele

Medzi najznámejšie hrady a kaštiele v Košickom kraji patria: Kaštieľ Betliar, Hrad Krásna Hôrka, Hrad Slanec, Hrad Vinné, Hrad Veľký Kamenec, Turnianský hrad, Kaštieľ Markušovce a Kaštieľ v Budimíri.

Pamiatkové zóny a rezervácie

Pamiatková zóna je územie s historickým sídelným usporiadaním, územie kultúrnej krajiny s pamiatkovými hodnotami alebo územie s archeologickými nálezmi a archeologickými náleziskami, ktoré možno topograficky vymedziť. Na území kraja sa nachádzajú nasledovné pamiatkové zóny: Gelnica, Lúčka, Rožňava, Štítňik, Smolník, Veľká Trňa, Vyšný Medzev, Nižný Medzev, Spišská Nová Ves, Spišské Vlchy, Markušovce, Turnianska Nová Ves.

Pamiatková rezervácia je územie s uceleným historickým sídelným usporiadaním a s veľkou koncentráciou nehnuteľných kultúrnych pamiatok alebo územie so skupinami významných archeologických nálezov a archeologických nálezísk, ktoré možno topograficky vymedziť. Na území kraja sa nachádza iba 1 pamiatková rezervácia: Košice - Staré Mesto.

1.11. Súčasný zdravotný stav obyvateľstva a celková kvalita životného prostredia pre človeka

1.11.1. Zdravotný stav obyvateľstva

Na celkovej kvalite životného prostredia a zdravotného stavu obyvateľstva sa podieľajú viaceré zložky pôsobiace v rámci širšieho okolia obytných celkov, ako aj samotného obytného prostredia obyvateľov. Kvalita životného prostredia je jedným z faktorov, ktorý má vplyv na celkový zdravotný stav obyvateľstva. Celkové zhoršenie kvality životného prostredia negatívne vplýva na zdravotný stav obyvateľstva. Škodlivé emisie z dopravy sa podieľajú na vzniku akútnych respiračných

ochorení horných dýchacích ciest, ktoré sú jednou z najčastejších skupín ochorení v detskom veku.

Kvalita životného prostredia v oblastiach výskytu zdrojov znečistenia – priemyselné, ťažobné oblasti, zaťažené oblasti SR a pod. sa nepriaznivo odzrkadľuje na celkovom zdravotnom stave obyvateľstva žijúceho v daných oblastiach.

Základným ukazovateľom úrovne životných podmienok obyvateľov a úmrtnostných pomerov je stredná dĺžka života. Ide o priemerný počet rokov, ktorý pravdepodobne prežije osoba za predpokladu, že sa úmrtnostné pomery v území nezmenia. V poslednom období stredná dĺžka života slovenských mužov a žien stúpa, ale stále nedosahuje priemer obyvateľov Európskej únie.

Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v SR a v dotknutom samosprávnom kraji (KSK) v roku 2023 je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Prirodzený pohyb a stredný stav obyvateľstva v SR a v dotknutom samosprávnom kraji (KSK) v roku 2023

Územie	Rok	Počet obyvateľov	Živonarodení	Zomretí	Prirodzený prírastok (úbytok) obyvateľ.
Slovenská republika	2023	5 426 853	48 627	54 133	- 5 506
Bratislavský kraj		730 568	6 523	6 344	+ 179
Trnavský kraj		565 902	4 636	5 786	- 1 152
Trenčiansky kraj		569 456	4 104	6 253	- 2 149
Nitriansky kraj		669 691	5 119	7 507	- 2 388
Žilinský kraj		687 698	6 177	6 583	- 406
Banskobystrický kraj		616 048	5 063	7 114	- 2 051
Prešovský kraj		808 362	9 099	6 924	+ 2 175
Košický kraj		779 128	7 908	7 622	+ 286

(Zdroj: datacube.statistics.sk)

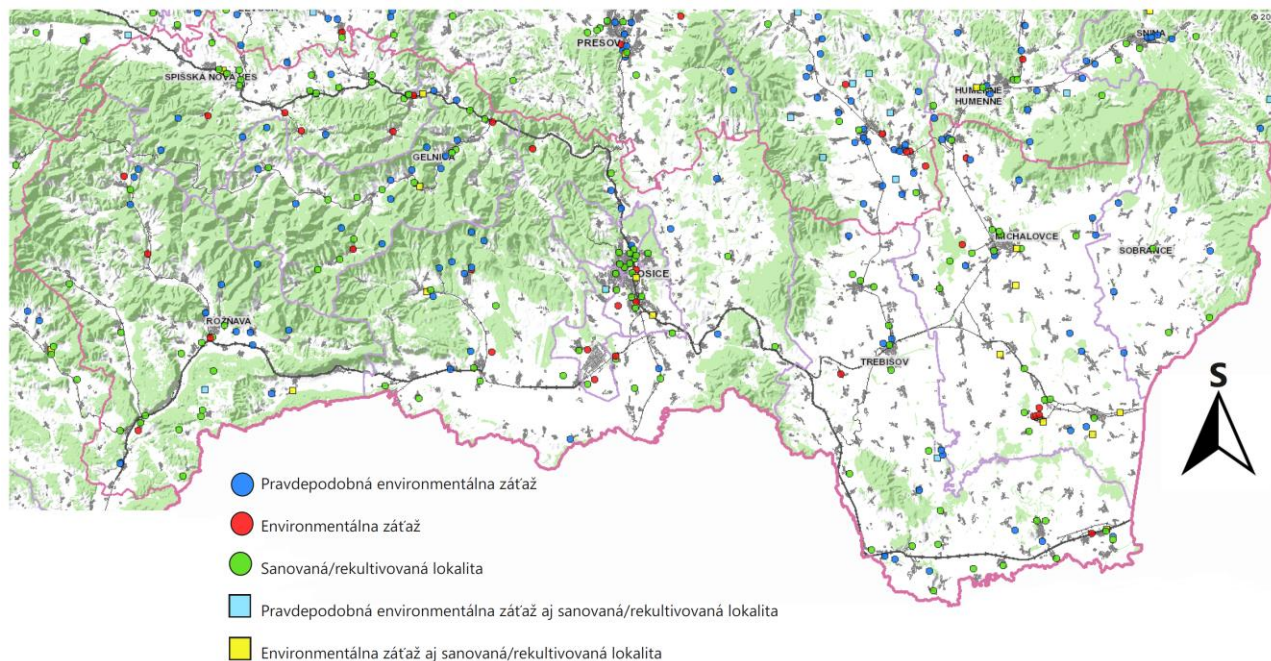
Na území KSK prevládajú z hľadiska najčastejších príčin úmrtia obyvateľstva choroby obehovej sústavy, nádorové ochorenia, choroby tráviacej sústavy, dýchacej sústavy a vonkajšie príčiny chorobnosti a úmrtnosti.

1.11.2. Zaťažené oblasti

Environmentálne záťaž

Podľa Informačného systému o environmentálnych záťažach MŽP SR sa v roku 2021 na území Košického kraja nachádzalo 261 environmentálnych záťaží, z toho 87 pravdepodobných, 42 potvrdených a 132 sanovaných / rekultivovaných environmentálnych záťaží. Silne až extrémne narušené životné prostredie je v Rudniansko – gelnickej, Košicko – prešovskej a Zemplínskej oblasti.

Obr.: Environmentálne záťaž v Košickom kraji



(Zdroj: IS EZ, 2024)

1.11.3 Stav ovzdušia

Znečistenie ovzdušia

Znečistenie ovzdušia predstavuje jedno z najvýznamnejších environmentálnych rizík – najmä z toho dôvodu, že sa vyskytuje predovšetkým v urbanizovaných husto zaľudnených oblastiach. Najvýznamnejšími látkami zapríčínujúcimi znečistenie ovzdušia sú oxidy síry, dusíka, oxid uhoľnatý, tuhé znečisťujúce látky a ťažké kovy.

Kvalitu ovzdušia vo všeobecnosti určuje obsah znečisťujúcich látok vo vonkajšom ovzduší. Hodnotenie kvality ovzdušia sa uskutočňuje v zmysle zákona č. 146/2023 Z. z. o ovzduší. Kritériá kvality ovzdušia (limitné a cieľové hodnoty, medze tolerancie, horné a dolné medze na hodnotenie a ďalšie) sú uvedené vo vyhláske MŽP SR č. 250/2023 Z. z. o kvalite ovzdušia. Môžeme konštatovať, že na znečistenie ovzdušia výraznou mierou vplyvajú veľké a stredné zdroje znečistenia.

Množstvo znečisťujúcich látok emitovaných do ovzdušia v rámci KSK je najvyššie v oblasti mesta Košice a v jeho zázemí. Tu sa dlhodobo produkuje v rámci ostatných oblastí SR najviac emisií základných znečisťujúcich látok, skupiny plyných anorganických znečisťujúcich látok a ťažkých kovov. V oblasti Zemplína okrem základných znečisťujúcich látok zostávajú závažné emisie sírovodíka, chlóru, merkaptánov, organických látok a ďalších látok vplyvom zdrojov situovaných v okrese Michalovce. Rizikové sú aj lokality kde sa na vykurovanie domácností používa nevhodné palivo, poprípade oblasti s veľkým dopravným zaťažením. Na základe meraní SHMÚ sú každoročne vyhlasované oblasti riadenia kvality ovzdušia, pre ktoré sú vypracované a schválené Programy na zlepšenie kvality ovzdušia, ktoré pravidelne odpočítované a aktualizované. V Košickom kraji sú aktuálne vyhlásené dve oblasti riadenia kvality ovzdušia. Ide o aglomeráciu Košice, ktorá zahŕňa územie mesta Košice a obcí Bočiar, Haniska, Sokoľany a Veľká Ida a oblasť riadenia kvality ovzdušia, ktorou je územie mesta Krompachy. Stav v rokoch 2020 – 2022 z hľadiska tvorby emisií v KSK a jednotlivých okresoch je vyjadrený v nasledovnej tabuľke:

Tab.: Množstvo emisií zo stacionárnych zdrojov v okresoch KSK za roky 2020-2022

Okres	Rok	Tuhé znečisťujúce látky	Oxidy síry (SO ₂)	Oxidy dusíka (NO ₂)	Oxid uhoľnatý (CO)	Organické látky – (COÚ)
Gelnica	2020	6,021	0,471	6,691	11,140	1,928
	2021	6,392	0,499	6,974	11,925	2,010
	2022	6,151	0,668	6,334	12,069	2,088
Košice I	2020	1,598	0,216	9,158	3,058	9,547
	2021	2,976	0,289	10,540	3,293	9,630
	2022	4,778	0,352	11,410	4,984	10,171
Košice II	2020	293,680	3284,147	4551,806	67697,416	463,727
	2021	482,646	4096,210	6806,911	104570,260	652,226
	2022	423,384	2537,748	5484,910	81396,630	474,140
Košice III	2020	0,017	0,002	0,334	0,135	2,026
	2021	0,019	0,002	0,363	0,147	2,003
	2022	0,017	0,002	0,336	0,136	2,221
Košice IV	2020	12,941	127,078	361,947	73,616	47,526
	2021	19,659	108,590	360,455	78,613	51,337
	2022	11,734	88,384	345,588	71,581	49,536
Košice-okolie	2020	75,616	48,274	752,457	677,236	278,800
	2021	80,188	49,399	830,216	720,972	273,138
	2022	81,115	33,093	919,434	408,302	241,378
Michalovce	2020	59,184	57,530	276,851	389,158	38,031
	2021	51,771	160,086	314,163	504,945	41,212
	2022	47,240	152,524	225,055	444,309	34,071
Rožňava	2020	14,922	4,013	46,022	36,504	8,636
	2021	18,522	3,471	50,497	28,533	10,235
	2022	11,879	2,916	76,315	28,805	10,477
Sobrance	2020	0,865	5,646	17,852	17,392	33,196
	2021	0,774	5,739	14,506	13,444	29,048
	2022	0,674	4,261	5,321	5,410	14,229
Spišská Nová Ves	2020	12,936	34,762	127,462	1622,112	32,993
	2021	12,346	52,567	100,504	998,156	39,434
	2022	11,076	49,236	78,573	951,786	29,099
Trebišov	2020	12,126	16,216	58,765	45,558	107,821
	2021	10,780	16,292	61,007	44,327	101,500
	2022	9,601	15,721	57,769	45,832	109,454
KSK spolu	2020	489,907	3578,354	6209,346	70573,327	1024,230
	2021	686,074	4493,143	8556,134	106974,616	1211,773
	2022	607,651	2884,906	7211,043	83,369,843	976,865

(Zdroj: NEIS, SHMU)

Stav ovzdušia je taktiež ovplyvňovaný okrem bodových zdrojov znečistenia aj líniovými zdrojmi znečistenia ovzdušia – automobilovou dopravou. Znečisťujúce látky z dopravy sa vyskytujú prevažne v blízkosti najzaťaženejších cestných komunikácií. Množstvo emisií znečisťujúcich látok v cestnej doprave bezprostredne súvisí so spotrebou pohonných látok v cestnej doprave pri realizovaní jazdných výkonov, s prevádzkovaným vozidlovým parkom (jeho rozsahom, štruktúrou, vekom, technickým stavom), ale aj stavom vozoviek, od ktorých sa odrážajú jazdné vlastnosti a rýchlosti, spotreba pohonných látok, ako i s ďalšími rôznymi vplyvmi.

1.11.4. Znečistenie územia hlukom

Hluk v životnom prostredí je v súčasnosti považovaný za jeden z významných environmentálnych problémov väčších sídelných útvarov nielen na území SR, ale aj v Európe. Hluk má priamy vplyv na kvalitu životného prostredia a na zdravotný stav obyvateľov krajiny. Hlukové zaťaženie prostredia je sprievodným javom mnohých aktivít človeka a je produkované najmä v priemyselných prevádzkach, v energetickom, v ťažobnom priemysle a v neposlednom rade aj v doprave (cestné komunikácie – cesty I. triedy, diaľnice, mestské komunikácie, železničné trate) a v polohe existujúcich vzletových, resp. prístávacích dráh letísk.

1.11.5. Tvorba odpadov

Vyprodukované množstvá všetkých druhov odpadov v samosprávnych krajoch v rámci SR, rok 2020 (t) sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tab.: Vyprodukované množstvá všetkých druhov odpadov v samosprávnych krajoch v rámci SR, rok 2020 (t)

Územie / kraj	Spolu [t]	Zhodnocov. materiálové [t]	Zhodnocov. energetické [t]	Zhodnocov. ostatné [t]	Zneškod. skládkov. [t]	Zneškod. spaľovaním bez energ. využitia [t]	Zneškod. ostatné [t]	Iný spôsob nakladania [t]
BB	1 543 286,07	861236,87	90264,40	60749,49	313838,55	1429,35	19508,48	196258,92
BA	2 101 580,97	1514296,35	148337,80	9749,80	226563,73	3806,63	30715,81	168110,86
KE	1 401 325,62	576549,34	88306,18	2818,38	517470,51	361,08	14083,81	201736,33
NR	776 480,70	412483,48	11998,40	2328,93	244917,36	1349,33	6665,60	96737,60
PO	1 630 477,87	972676,84	22674,64	8218,46	243503,77	712,55	6035,35	376656,25
TN	1 590 303,16	649080,32	67593,06	32158,82	598433,13	1797,12	45167,74	196072,97
TT	1 189 756,97	607593,44	2047,03	1713,74	355875,27	1178,17	26124,85	195224,46
ZA	2 612 652,57	1407605,91	194772,41	4576,01	514673,28	1119,83	40067,85	449837,28
SR	12 845863,93	7001522,54	625993,91	122313,64	3015275,60	11754,04	188369,51	1880634,68

(Zdroj:cms.enviroportal.sk)

Objem komunálneho odpadu ako aj vyprodukovaný komunálny odpad na 1 obyvateľa v Košickom kraji sa každoročne zvyšuje, v rámci krajov SR však Košický kraj dosahuje druhé najnižšie množstvo komunálneho odpadu na obyvateľa. Najväčšie množstvo komunálneho odpadu na obyvateľa produkujú obyvatelia mesta Košice a okresu Spišská Nová Ves, najmenej v okrese Sobrance. Podiel zhodnocovaného komunálneho odpadu z celkového komunálneho odpadu dosahuje druhý najvyšší podiel v rámci krajov SR a presahuje priemer SR o 15%. Najväčší objem zhodnocovaných komunálnych odpadov je v meste Košice, kde dosahuje hodnotu až 98,7% z celkového množstva komunálneho odpadu.

Zhodnocovanie komunálnych odpadov medziročne rastie v závislosti od dopytu po komoditách materiálového zhodnocovania odpadu (kovy, papier, sklo, plasty, pneumatiky, elektroodpad). Zároveň rastie aj miera energetického zhodnotenia komunálnych odpadov. V rámci okresov bol v roku 2020 najväčší objem zhodnocovaných komunálnych odpadov v okresoch mesta Košice (98,7% z celkového množstva komunálneho odpadu) a v okrese Košice – okolie (75,6%). Najmenej zhodnocovaného komunálneho odpadu je v okresoch Sobrance (23,4%) a Rožňava (28,5%).

V Košickom kraji je spolu 17 skládok, z toho 10 skládok odpadov na odpad, ktorý nie je nebezpečný, 4 skládky odpadov na inertný odpad a 3 skládky odpadov na nebezpečný odpad. Väčšia časť skládok, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke, má platné povolenia maximálne do roku 2035, ich plánovaná kapacita by mala byť v danom čase naplnená. Celková kapacita skládok v Košickom kraji bola v roku 2019 spolu 375 090 m³, voľná kapacita dosiahla hodnotu 95 795 m³. Celkovo bolo v roku 2019 na skládkach v Košickom kraji uložených 10 350 ton odpadu (Zdroj: Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030)).

1.11.6. Znečistenie povrchových a podzemných vôd a pôd

Znečistenie povrchových vôd

V roku 2022 boli požiadavky na kvalitu povrchovej vody uvedené v prílohe č. 1 NV SR č. 269/2010 Z. z. splnené vo všetkých hodnotených miestach. Povrchové vody boli hodnotené podľa všeobecných ukazovateľoch (časť A), hydrobiologických a mikrobiologických ukazovateľoch (časť E) a na prítomnosť syntetických (časť B) a nesyntetických znečisťujúcich látok (časť C). Najviac prekročení limitných hodnôt bolo zaznamenaných v ukazovateli dusitanový dusík a adsorbovateľné organicky viazané halogény (AOX) vo všetkých čiastkových povodiach Košického kraja. Nepolárne extrahovateľné látky (NEL_{UV}) boli prekročené v čiastkových povodiach Bodrogu, Hornádu a Bodvy.

Znečistenie podzemných vôd

Sledovanie kvality podzemných vôd predstavuje systematické zhromažďovanie údajov a hodnotenie ich stavu podľa predpisov Ministerstva životného prostredia SR, konkrétne podľa Zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a Vyhlášky MPŽPRR SR č. 418/2010 Z. z., ktoré stanovujú požiadavky na kvalitu vôd. MŽP SR zabezpečuje zisťovanie a hodnotenie stavu podzemných vôd s pomocou Slovenského hydrometeorologického ústavu (SHMÚ). Kvalita niektorých zdrojov vody odráža dlhodobé vplyvy poľnohospodárskej a priemyselnej činnosti. V regiónoch s intenzívnym poľnohospodárstvom, ako je Košický kraj, sa často prekračujú limity dusičnanov, amoniaku a dusitanov. Niektoré zdroje pitnej vody boli už vyňaté z používania, ďalšie sa postupne nahradzujú.

V niektorých oblastiach kraja je voda znečistená priemyselnou činnosťou, najmä v okolí Michaloviec (Strážske) a v alúviu Hornádu, kde sa zistilo výrazné prekračovanie limitných hodnôt síranov, dusičnanov, sírovodíka a v niektorých prípadoch aj chloridov, hliníka a špecifických organických látok. Tieto znečistenia sú výsledkom ľudských aktivít. V okrese Košice - mesto a Košice - okolie je kvalita vôd najviac ovplyvnená mestskými aktivitami, priemyselnou činnosťou a poľnohospodárskou činnosťou.

Informácia vo vzťahu k environmentálne obzvlášť dôležitým oblastiam, akými sú navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu, európska sústava chránených území (Natura 2000), chránené vodohospodárske oblasti a pod.

2.1. Sústava chránených území Natura 2000

2.1.1. Chránené vtáčie územia

Národný zoznam navrhovaných chránených vtáčích území bol schválený Uznesením vlády č. 636/2003 Z. z., zo dňa 9.7. 2003 (zoznam obsahoval 38 CHVÚ). Uznesením vlády SR č. 345 zo dňa 25. mája 2010 bol Národný zoznam CHVÚ zmenený, vylúčené boli z neho 2 územia (Boheľovské rybníky a Trnavské rybníky) a na pokyn Európskej komisie bolo doplnených 5 nových území (Levočské vrchy, Chočské vrchy, Čergov, Slovenský raj a Špačince - Nižná). Zoznam obsahuje v súčasnosti 41 vyhlásených chránených vtáčích území s výmerou 1 284 806 ha, čo predstavuje 26,16 % rozlohy SR.

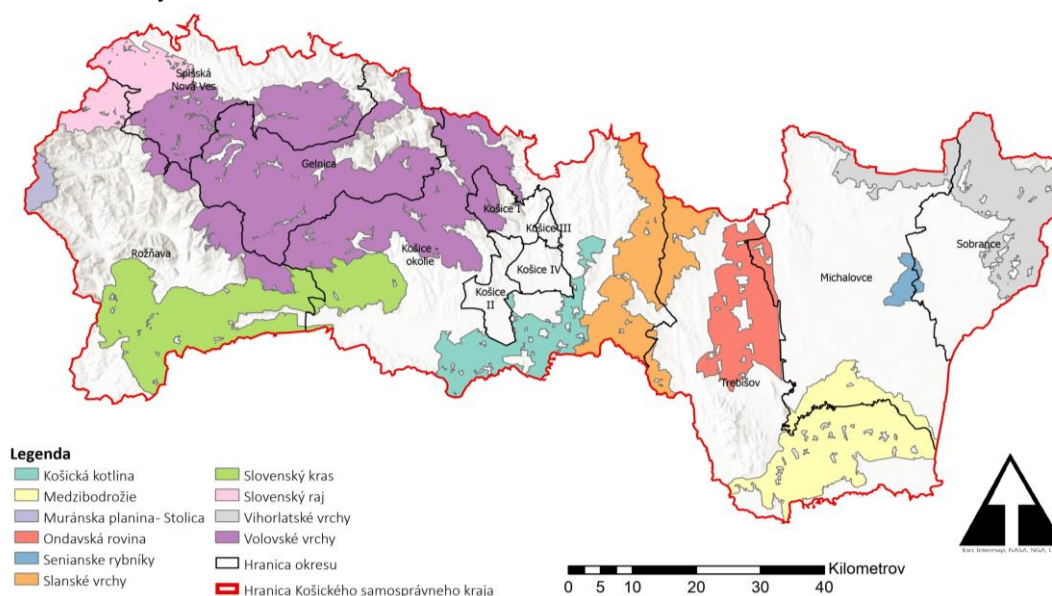
Tab.: Chránené vtáčie územia v KSK

P. č.	Názov CHVÚ	Výskyt v okresoch	Výmera CHVÚ		
			Celková (ha)	v kraji (ha)	v kraji (%)
SKCHVU017	Muránska planina - Stolica	Rožňava	25787,03	2951,85	11,45
SKCHVU037	Ondavská rovina	Trebišov, Michalovce	20473,96	20473,96	100,00
SKCHVU024	Senianske rybníky	Michalovce, Sobrance	2718,13	2718,13	100,00
SKCHVU035	Vihorlatské vrchy	Sobrance, Michalovce	47893,36	32855,61	68,60
SKCHVU036	Volovské vrchy	Spišská Nová Ves, Rožňava, Gelnica, Košice I, Košice okolie	121854,40	119781,13	98,30
SKCHVU027	Slovenský kras	Rožňava, Košice okolie	44794,41	44794,41	100,00
SKCHVU009	Košická kotlina	Košice okolie	17968,53	17968,53	100,00
SKCHVU025	Slanské vrchy	Košice okolie, Trebišov	60381,94	30471,63	50,46
SKCHVU053	Slovenský raj	Spišská Nová Ves, Rožňava	25239,92	16305,42	64,60
SKCHVU015	Medzibodrožie	Michalovce, Trebišov	34426,82	34426,82	100,00

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

V rámci európskej siete chránených území (Natura 2000) sa v Košickom kraji nachádza 10 chránených vtáčích území s celkovou rozlohou 401 538,5 ha.

Obr.: Prehľad chránených vtáčích území v rámci KSK



(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

Programy starostlivosti o CHVÚ sú dokumentáciou ochrany prírody podľa § 54 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, ktorá sa spracúva v horizonte na cca 30 rokov. Programy starostlivosti obsahujú popis územia a hodnotenie stavu

druhov vtáctva, pre ktoré bolo dané CHVÚ vyhlásené. Obsahujú tiež ochranné ciele a opatrenia pre tieto druhy, vrátane určenia zodpovedností, odhadu výšky finančných prostriedkov a predpokladaných zdrojov financovania. Do súčasnosti vláda Slovenskej republiky vypracovala spolu 20 programov starostlivosti o chránené vtáčie územia, ďalšie sú v štádiu prípravy, resp. dopracovania.

2.1.2. Územia európskeho významu

Územia európskeho významu boli navrhnuté za chránené územia na základe kritérií stanovených v smernici Rady č. 92/43 EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín. Národný zoznam týchto území schválila vláda SR uznesením č. 239/2004, dňa 17.3.2004. S účinnosťou od 1.8.2004 bola predbežná ochrana území európskeho významu ustanovená výnosom MŽP č. 3/2004 - 5.1. Územia sa navrhujú z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu a druhov európskeho významu.

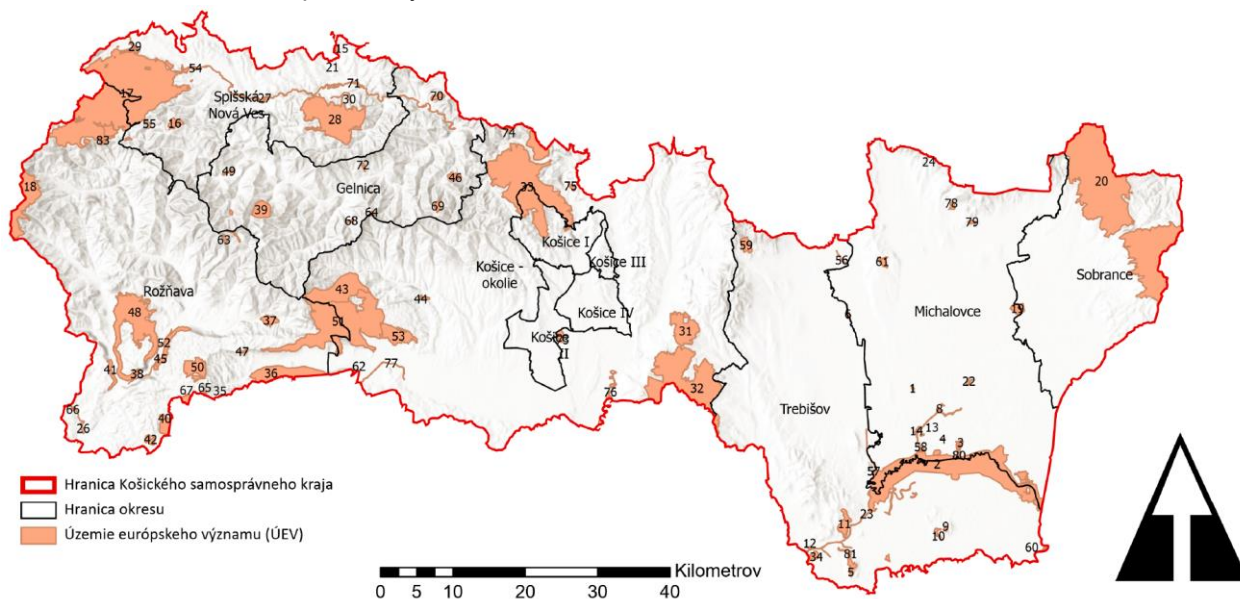
Následne schválením rozhodnutia pre panónsku biogeografickú oblasť (rozhodnutie Komisie 2008/26/ES z 13.11.2007, ktorým sa podľa smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín prijíma zoznam lokalít európskeho významu v Panónskej biogeografickej oblasti) a alpskú biogeografickú oblasť (rozhodnutie Komisie 2008/218/ES z 25. januára 2008, ktorým sa podľa smernice Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín prijíma aktualizovaný zoznam lokalít európskeho významu v alpskom biogeografickom regióne) sa Európskou komisiou pre SR ukončil proces schvaľovania území európskeho významu. V roku 2011 došlo na základe požiadaviek EU v zmysle výsledkov biogeografických seminárov a uznesenia vlády SR č. 577, zo dňa 31.8.2011 k rozšíreniu zoznamu ÚEV s tým, že národný zoznam lokalít európskeho významu bol doplnený o 97 nových lokalít a zároveň došlo k vylúčeniu 6 pôvodných území. V roku 2020 bolo navrhnutých a prerokovaných 30 nových území najmä pre ochranu rýb, čiastočne pre biotopy európskeho významu 6510 a 9110 a iné. V roku 2020 územia európskeho významu dosahovali 12,5 % výmery SR, prekryv so sieťou chránených vtáčích území predstavoval 9,4 % (Správa o stave ŽP SR, 2020, MŽP SR, 2022 a ŠOP SR 2022).

Tab.: Prehľad počtu území európskeho významu (ÚEV) nachádzajúcich sa, resp. zasahujúcich do jednotlivých okresov KSK

Okres	Výmera okresu (km ²)	Počet ÚEV	Výmera ÚEV v rámci okresu	
			(km ²)	(%)
Gelnica	584,32	10	9,96	1,70
Košice I	85,46	1	70,92	82,99
Košice II	80,54	0	-	-
Košice III	16,83	0	-	-
Košice IV	60,90	0	-	-
Košice - okolie	1534,60	14	182,51	11,89
Michalovce	1019,22	19	31,34	3,07
Rožňava	1173,35	22	169,13	14,41
Sobrance	538,16	2	134,11	24,92
Spišská Nová Ves	587,46	12	108,66	18,50
Trebišov	1073,48	15	64,19	5,98

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

Obr.: Prehľad území európskeho významu v rámci KSK



1. Kopčianske slanisko, 2. Latorica, 3. Čičarovský les, 4. Bešiansky polder, 5. Tarbucka, 6. Bisce, 7. Vihorlat, 8. Raškovský luh, 9. Veľký kopec, 10. Horešské lúky, 11. Ladmovské vápence, 12. Boršiansky les, 13. Oborínsky les, 14. Oborínske jamy, 15. Spišskopodhradské travertíny, 16. Muráň, 17. Slovenský raj, 18. Stolica, 19. Senianske rybníky, 20. Morské oko, 21. Jereňáš, 22. Stretavka, 23. Bodrog, 24. Krivošťianka, 25. Teplické stránne, 26. Alúvium Muráňa, 27. Hornádske vápence, 28. Galmus, 29. Horný tok Hornádu, 30. Svätóžský potok, 31. Strahuľka, 32. Milič, 33. Stredné Pohornádie, 34. Kováčske lúky, 35. Český závrť, 36. Dolný vrch, 37. Drieňovec, 38. Plešivské stránne, 39. Starovodské jedliny, 40. Kečovské škrapy, 41. Pod Strážnym hrebeňom, 42. Domické škrapy, 43. Čierna Moldava, 44. Jasovské dubiny, 45. Brzotínske skaly, 46. Folkmarská skala, 47. Hrušovská lesostep, 48. Plešivská planina, 49. Hnilecké rašeliniská, 50. Fabiánka, 51. Horný vrch, 52. Slaná, 53. Palanta, 54. Mašianske sysľovisko, 55. Havrania dolina, 56. Dolný tok Tople, 57. Dolný tok Ondavy, 58. Dolný tok Laborca, 59. Bačovská dolina, 60. Tisa, 61. Pozdišovský chrbát, 62. Dlhý vrch, 63. Volovské bučiny, 64. Kloptaň, 65. Sokolia skala, 66. Meliatsky profil, 67. Bubeník, 68. Zbojnická dolina, 69. Aboď, 70. Prostredná dolina, 71. Stredný tok Hornádu, 72. Helcmanovská bučina, 73. Hanišiansky les, 74. Hornádske lúky, 75. Trebejovské skaly, 76. Hornádske meandre, 77. Stredný tok Bodvy, 78. Viniansky hradný vrch, 79. Vinianska stráň, 80. Čičarovský les, 81. Tarbucka, 82. Spišskopodhradské travertíny, 83. Slovenský raj, 84. Alúvium Muráňa

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

2.2. Chránené územia a ochranné pásma

V súčasnosti je na území SR spolu 1 089 MCHÚ a 23 VCHÚ národnej sústavy klasifikovanej stupňami ochrany (2. – 5. stupňa) s celkovou rozlohou 1 147 582 ha (bez vzájomných prekryvov), čo tvorí 23,4 % rozlohy SR.

Veľkoplošné chránené územia

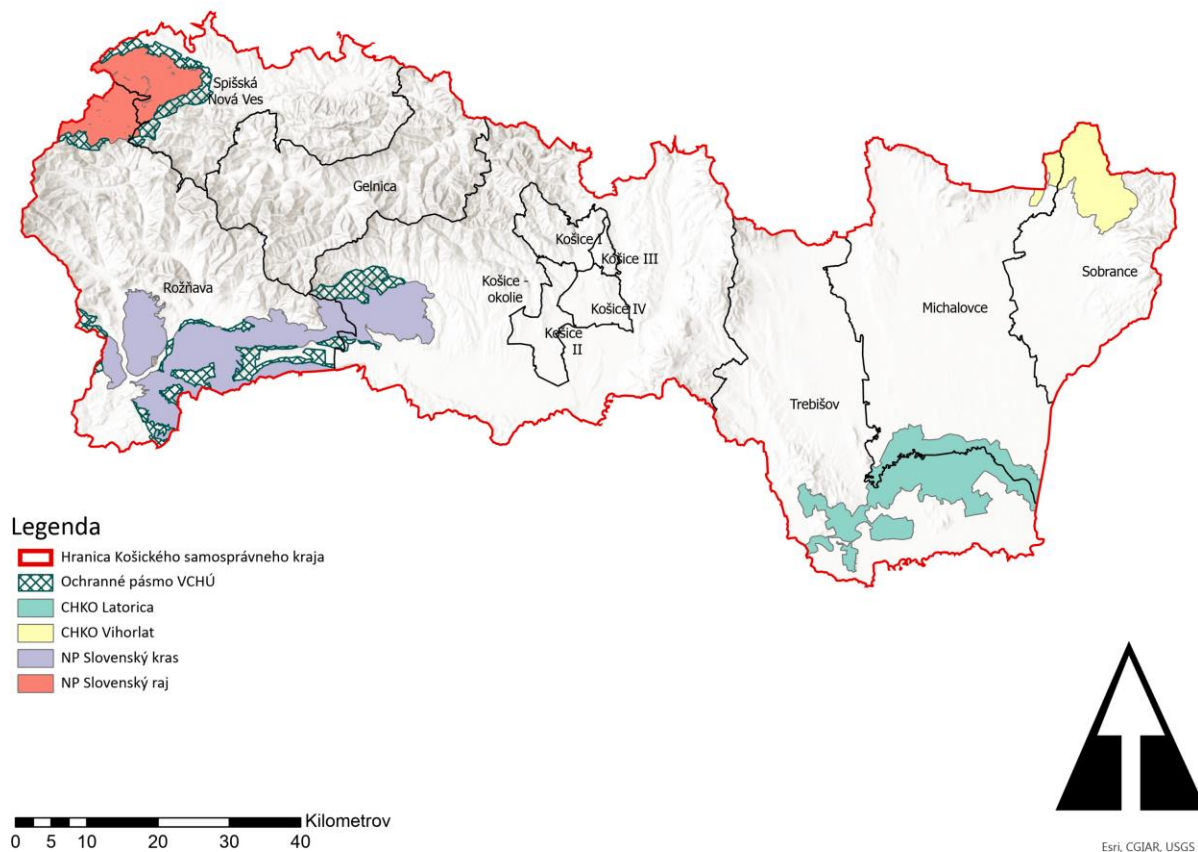
V rámci územia KSK sa nachádza, resp. do neho zasahujú 4 nasledovné veľkoplošné chránené územia: CHKO Vihorlat, CHKO Latorica, NP Slovenský kras a NP Slovenský raj.

Tab.: Údaje o veľkoplošných chránených územiach nachádzajúcich sa v KSK

P. č.	Názov	Výskyt v okresoch	Výmera veľkoplošných chránených území		
			Celková (ha)	v kraji (ha)	v kraji (%)
1	CHKO Latorica	Trebišov, Michalovce	23703,42	23703,42	100,00
2	CHKO Vihorlat	Michalovce, Sobrance	16789,25	10938,13	65,15
3	NP Slovenský raj	Rožňava, Spišská Nová Ves	19329,33	13850,49	71,66
4	NP Slovenský kras	Rožňava, Košice - okolie	34348,09	34348,09	100,00

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2024)

Obr.: Prehľad veľkoplošných chránených území a ochranných pásiem NP v rámci KSK



(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

V rámci prípravnej fázy strategického dokumentu bol vyhodnotený aktuálny stav pôvodnej regionálnej siete. Súčasťou Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky je rekonštrukcia existujúcich komunikácií Kostrovej siete KSK a taktiež aj jej aktualizácia. V rámci aktualizácie sú navrhnuté na doplnenie koridory, ktoré rešpektujú regionálny princíp a presahujú vo svojom trasovaní lokálne záujmy samospráv. Novonavrhované vetvy Kostrovej siete cyklistických komunikácií KSK vo väčšej miere zohľadňujú dopravnú funkciu a budú prepájať viac sídiel na okresné mestá v súlade s Plánom udržateľnej mobility (PUM) Košického kraja. Rozsah cyklistickej siete sa rozšíri o cca 324 km na rozsah cca 852 km.

Viacere existujúce a aj navrhované cyklistické trasy Kostrovej siete KSK prechádzajú rôznymi typmi chránených území. V rámci navrhovaných aktivít strategického dokumentu tak môže dôjsť k možnému zásahu na rôzne dlhých úsekoch týchto území. Prehľad dĺžky existujúcich a navrhovaných trás Kostrovej siete KSK v rámci VCHÚ je uvedený nižšie:

Tab.: Prienik existujúcich cyklotrás kostrovej siete a veľkoplošných chránených území (VCHÚ) na území KSK (údaje sú uvádzané v m).

Názov VCHÚ	Existujúce cyklotrasy		
	Centrálna časť	Ochranné pásmo (OP)	Celkovo
NP Slovenský kras	14 570,19	13 891,63	28 461,82
NP Slovenský raj	17 821,65	9 894,22	27 715,87
CHKO Latorica	59 525,56	0	59 525,56

Tab.: Prienik navrhovaných cyklotrás kostrovej siete a veľkoplošných chránených území (VCHÚ) na území KSK (údaje sú uvádzané v m) a celkový stav kostrovej siete po realizácii a implementácii Cyklostratégie.

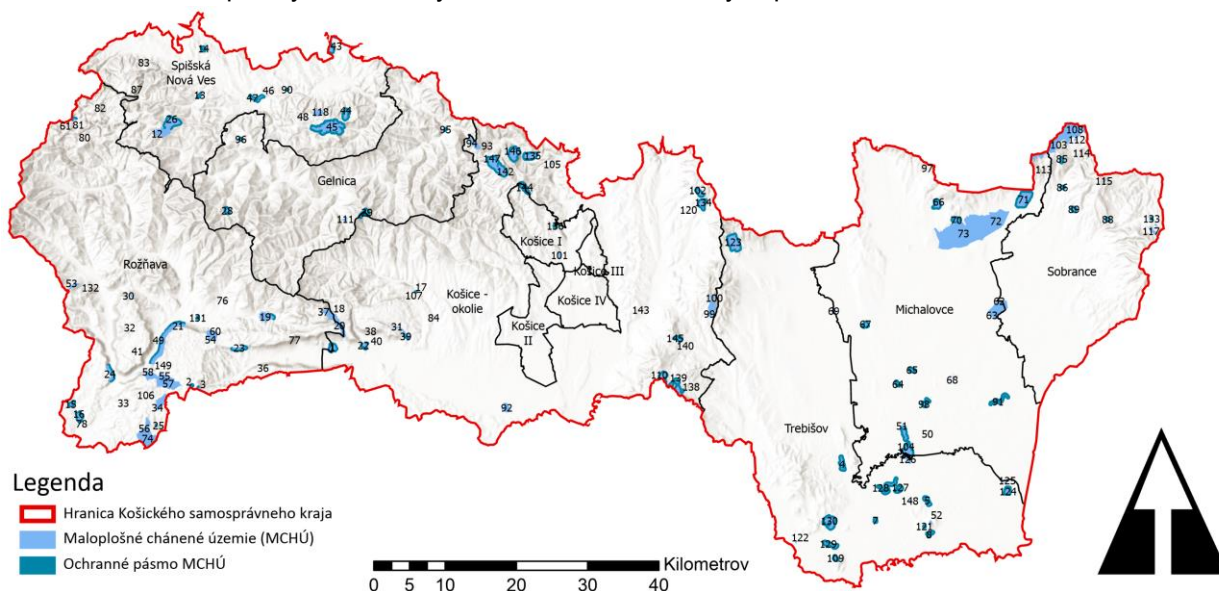
Názov VCHÚ	Navrhované cyklotrasy		
	Centrálna časť	Ochranné pásmo (OP)	Celkovo
NP Slovenský kras	0	0	0
NP Slovenský raj	0	1 378,79	1 378,79
CHKO Latorica	7 590,35	0	7 590,35

Maloplošné chránené územia

V rámci územia KSK sa nachádza, resp. do neho zasahuje 136 maloplošných chránených území (11 x CHA, 23 x NPP, 29 x NPR, 24 x PP, 49 x PR) a 13 ochranných pásiem MCHÚ (1 x OP CHA, 6 x OP NPP, 2 x OP NPR, 1 x OP PP, 3 x OP PR).

Prehľad maloplošných chránených území a ich ochranných pásiem nachádzajúcich sa v KSK zobrazuje nasledujúca tabuľka a obrázok.

Obr.: Prehľad maloplošných chránených území a ich ochranných pásiem v rámci KSK



1. PR Zemné hradisko, 2. PR Pod Fabiankou, 3. PR Sokolia skala, 4. PR Zemplínska jelšina, 5. PR Boľské rašelinisko, 6. PR Veľké jazero, 7. PR Bielé jazero, 8. PR Horešské lúky, 9. PR Kráľova studňa, 10. NPP Spišský hradný vrch, 11. PP Ostrá hora, 12. CHA Knola, 13. PP Hutníanske, 14. PR Čintky, 15. PP Meliatsky profil, 16. PP Prielom Muráňa, 17. NPR Jasovské dubiny, 18. NPR Havrania skala, 19. NPR Drieňovec, 20. NPR Zádielska tiesňava, 21. NPR Brzotínske skaly, 22. NPR Turňiansky hradný vrch, 23. NPR Hrušovská lesostep, 24. NPR Pod Stražným hrebeňom, 25. NPR Kečovské škrapy, 26. PR Muráň, 27. PP Travertínová kopa Sobotisko, 28. PR Polianske rašelinisko, 29. PR Kloptaň, 30. PR Gerlašské skaly, 31. PR Palanta, 32. NPP Zvonivá jama, 33. NPP Ardovska jaskyňa, 34. NPP Milada, 35. NPP Hrušovská jaskyňa, 36. NPP Obrovská priepasť, 37. NPP Snežná diera, 38. NPP Kunia priepasť, 39. NPP Drienovská jaskyňa, 40. NPP Skalitský potok, 41. NPP Diviacia priepasť, 42. NPP Stratenská jaskyňa, 43. NPR Dreveník, 44. NPR Galmušská tšina, 45. NPR Červené skaly, 46. NPP Markušovské steny, 47. PP Markušovská transgresia paleogénu, 48. PP Sarkanova diera, 49. CHA Slaná, 50. CHA Beňiansky polder, 51. CHA Oborínske jamy, 52. CHA Veľký kopec, 53. NPP Ochtinská aragonitová jaskyňa, 54. OP NPP Krásnohorská jaskyňa, 55. OP NPP Gombasecká jaskyňa, 56. OP NPP Domicia, 57. NPP Silická fadnica, 58. NPP Gombasecká jaskyňa, 59. NPR Domicie škrapy, 60. NPP Krásnohorská jaskyňa, 61. NPR Hnilecká jelšina, 62. NPR Senianske rybníky, 63. OP NPR Senianske rybníky, 64. NPR Kopčianske slanisko, 65. PR Slavkovské slanisko, 66. PR Viniansky hradný vrch, 67. PR Oľchov, 68. CHA Stretavka, 69. PR Bisce, 70. PR Vinianska stráň, 71. NPR Jovianska hrabina, 72. CHA Zemplínska šírava, 73. OP CHA Zemplínska šírava, 74. NPP Domicia, 75. PP Malá pivnica, 76. PP Veľká pivnica, 77. PP Oltár, 78. PP Peško, 79. PP Hutníanska jaskyňa, 80. PP Zelená jaskyňa, 81. NPP Dobšinská ľadová jaskyňa, 82. PP Jaskyňa v Havranej skale, 83. PP Biela jaskyňa, 84. PP Hatnícka jaskyňa, 85. PR Lysák, 86. PR Machnatý vrch, 87. PR Medvedia jaskyňa, 88. PR Lysá, 89. PR Drieň, 90. PP Farská skala, 91. PR Ortov, 92. CHA Perínske rybníky, 93. NPR Bujanovská dubina, 94. OP NPR Bujanovská dubina, 95. PP Margecianska línia, 96. PP Závadské skalky, 97. PR Chmeľová skalka, 98. PR Raškovský luh, 99. PR Krčmárka, 100. OP PR Krčmárka, 101. CHA Košická botanická záhrada, 102. PR Rankovské skaly, 103. OP PR Vihorlatský prales, 104. PR Oborínsky luh, 105. OP PP Kysacká jaskyňa, 106. OP NPP Milada, 107. NPP Jasovská jaskyňa, 108. PR Vihorlatský prales, 109. PR Tarbucka, 110. PR Pralesy Slovenska-Marocká hofa, 111. PR Pralesy Slovenska-Zbojnická dolina, 112. PR Pralesy Slovenska-Krivce, 113. PR Pralesy Slovenska-Múr, 114. PR Pralesy Slovenska-Fedkov, 115. PR Pralesy Slovenska-Diel, 116. PR Pralesy Slovenska-Berdo, 117. PR Pralesy Slovenska-Beňatinský les, 118. PR Pralesy Slovenska-Domková, 119. NPP Herlianský gejzír, 120. OP NPP Herlianský gejzír, 121. PR Poniklecová lúčka, 122. CHA Boršiansky les, 123. NPR Bačovská dolina, 124. NPR Bottiansky luh, 125. NPR Latorický luh, 126. PR Zátinský luh, 127. PR Krátke Tice, 128. PR Dlhé Tice, 129. NPR Tajba, 130. NPR Kašvár, 131. PP Jovické rašelinisko, 132. OP NPP Ochtinská aragonitová jaskyňa, 133. PP Beňatinský travertín, 134. PR Malé brdo, 135. NPR Humenec, 136. PP Kavečianska stráň, 137. NPR Malý Milič, 138. PR Malá Izra, 139. PP Miličská skala, 140. PR Slanský hradný vrch, 141. NPR Veľký Milič, 142. NPR Vozárka, 143. CHA Nižná jaskyňa, 144. PR Vysoký vrch, 145. PP Trstinové jazero, 146. NPR Bokšov, 147. NPR Sivec, 148. OP PR Veľké jazero, 149. NPP Brázda

(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

Tab.: Prehľad maloplošných chránených území v kategóriách NPP, PP, NPR, PR, CHA a ich ochranných pásiem nachádzajúcich sa, resp. zasahujúcich KSK podľa okresov

Okres	Kategória chráneného územia					Spolu
	NPP	PP	NPR	PR	CHA	
Gelnica	-	2	1 (*1)	3	-	6 (*1)
Košice I	-	1	-	1	1	3
Košice II	-	-	-	-	-	-
Košice III	-	-	-	-	-	-
Košice IV	-	-	-	-	-	-

Okres	Kategória chráneného územia					Spolu
	NPP	PP	NPR	PR	CHA	
Košice-okolie	5	3 (*1)	10 (*2)	10 (*1)	2	30 (*4)
Michalovce	-	-	3 (*1)	12 (*1)	4 (*1)	19 (*3)
Rožňava	15 (*5)	10	9	5	1	40 (*5)
Sobrance	-	1	1 (*1)	11 (*1)	-	13 (*2)
Spišská Nová Ves	3	7	3	3	1	17
Trebišov	-	-	5	12 (*2)	2	19 (*2)

Pozn.: * - ochranné pásmo MCHÚ
(Zdroj: EKOJET, s.r.o. na základe dát ŠOP SR, 2022)

V rámci navrhovanej a existujúcej siete je taktiež pravdepodobný prekryv s MCHÚ. Prehľad dĺžky existujúcich a navrhovaných trás Kostrovej siete KSK v rámci MCHÚ je uvedený nižšie:

Tab.: Prienik existujúcich cyklotrás kostrovej siete a Maloplošných chránených území (MCHÚ) na území KSK (údaje sú uvádzané v m).

Názov MCHÚ	Existujúce cyklotrasy		
	Centrálna časť	Ochranné pásmo (OP)	Celkovo
CHA Zemplínska šírava	78,29	3337,39	3415,68
CHA Boršiansky les	129,57	0	129,57
NPP Milada	0	1131,88	1131,88
NPP Dmica	0	3980,39	3980,39
PR Raškovský luh	231,43	0	231,43
PR Ortov	0	0	0
PP Margecianska línia	0	0	0

Tab.: Prienik navrhovaných cyklotrás kostrovej siete a Maloplošných chránených území (MCHÚ) na území KSK (údaje sú uvádzané v m) a celkový stav kostrovej siete po realizácii a implementácii Cyklostratégie.

Názov MCHÚ	Navrhované cyklotrasy		
	Centrálna časť	Ochranné pásmo (OP)	Celkovo
CHA Zemplínska šírava	0	207,26	207,26
CHA Boršiansky les	0	0	0
NPP Milada	0	0	0
NPP Dmica	0	0	0
PR Raškovský luh	0	0	0
PR Ortov	198,59	0	198,59
PP Margecianska línia	147,96	0	147,96

Pozn.: V projektových dokumentáciách jednotlivých navrhovaných projektových aktivít / zámerov dôjde k bližšej špecifikácii umiestnenia cyklotrás na základe geodetického zamerania a spresneniu prekryvu s chránenými územiami národnej, ale aj európskej sústavy (Natura 2000). Rámcové ovplyvnenie strategickým dokumentom na úrovni aktivít / zámerov na sústavu území Natura 2000 je vyhodnotené v rámci primeraného hodnotenia (viď prílohy Správy o hodnotení strategického dokumentu). Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

2.3. Územný systém ekologickej stability

Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov definuje územný systém ekologickej stability (ÚSES) ako celopriestorovú štruktúru navzájom prepojených ekosystémov, ich zložiek a prvkov, ktorá zabezpečuje rozmanitosť podmienok a foriem života v krajine. Základ tohto systému predstavujú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho alebo miestneho významu.

Pod pojmom biocentrum rozumieme ekosystém alebo skupinu ekosystémov, ktorá vytvára trvalé podmienky na rozmnožovanie, úkryt a výživu živých organizmov a na zachovanie a prirodzený vývoj ich spoločenstiev. Biokoridor je priestorovo prepojený súbor ekosystémov, ktorý spája biocentrá a umožňuje migráciu a výmenu genetických informácií živých organizmov a ich spoločenstiev, na ktorý priestorovo nadväzujú interakčné prvky. Pojmom interakčný prvok označujeme určitý ekosystém, jeho prvok alebo skupinu ekosystémov, najmä trvalá trávna plocha, močiar, porast, jazero, prepojený na biocentrá a biokoridory, ktorý zabezpečuje ich priaznivé pôsobenie na okolité časti krajiny pozmenenej alebo narušenej človekom.

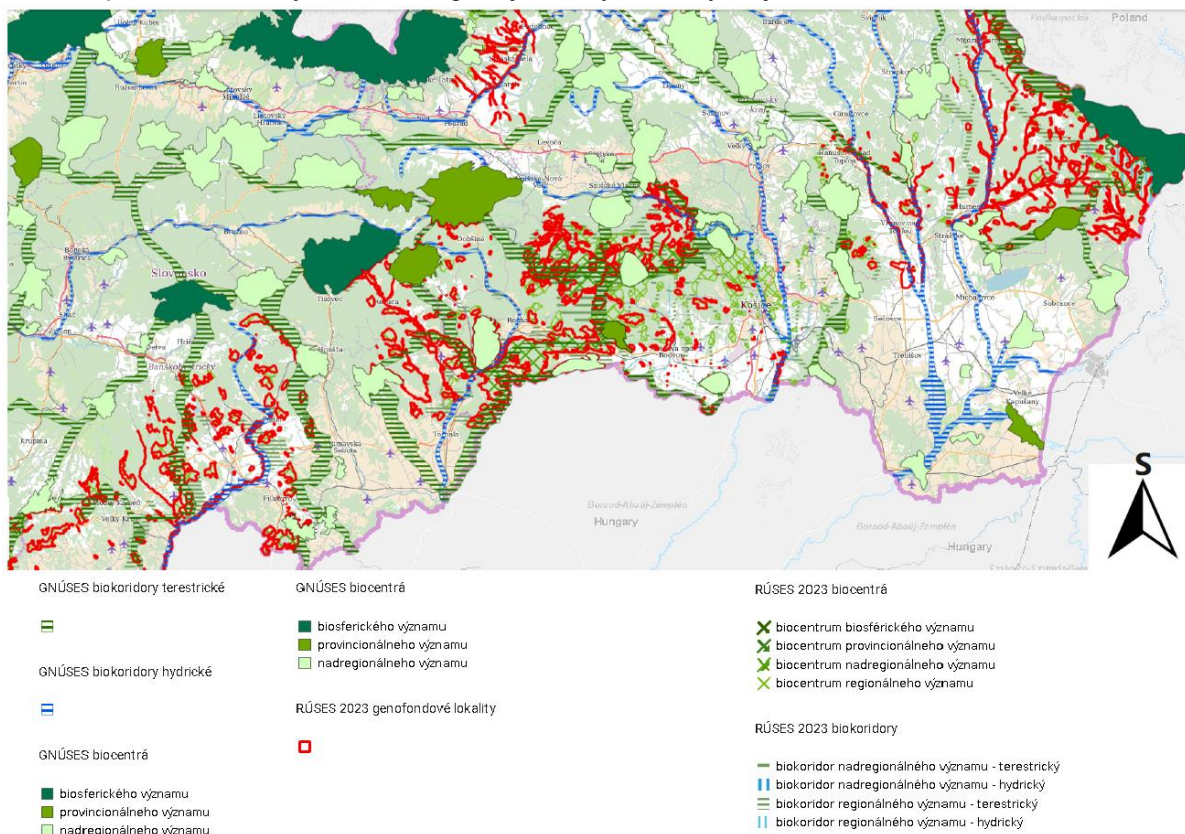
Na zabezpečenie územného systému ekologickej stability sa vyhotovuje:

- Generel nadregionálneho územného systému ekologickej stability Slovenskej republiky (GNÚSES) ako dokument určený na stratégiu ochrany rozmanitosti podmienok a foriem života v štáte. Predstavuje priestorové usporiadanie ekologicky najvýznamnejších zachovalých prírodných území (najmä lesov, mokradí, brál, sprievodných porastov vodných tokov a pod.) a vyjadruje vzťah a postavenie ekologicky stabilných území Slovenska v prepojení na európsky systém ekologicky stabilných území, čím vytvára významný dokument pre stratégiu ochrany ekologickej stability, biodiverzity a genofondu Slovenskej republiky.
- Dokument regionálneho územného systému ekologickej stability (RÚSES) ako dokument určený na ochranu rozmanitosti podmienok a foriem života v určitom regióne. Dokument RÚSES v zmysle zákona obstaráva a schvaľuje Okresný úrad. Dokument RÚSES ako dokumentáciu ochrany prírody a krajiny vyhotovuje organizácia ochrany prírody alebo fyzická osoba alebo právnická osoba zapísaná ministerstvom v osobitnom zozname (odborne spôsobilá osoba).
- Dokument miestneho územného systému ekologickej stability (MÚSES) ako dokument určený na ochranu rozmanitosti podmienok a foriem života na miestnej úrovni. Dokument v zmysle zákona obstaráva a schvaľuje obec. Územné systémy ekologickej stability lokálnej úrovne sa riešia v SR v dvoch procesoch a to v rámci územného plánovania a v rámci projektov pozemkových úprav.

Vzhľadom na rozsiahlosť dotknutého územia KSK sa na území dotknutého kraja nachádzajú biocentrá, biokoridory a interakčné prvky nadregionálneho, regionálneho, ako aj miestneho významu navrhnuté v rámci schválenej dokumentácie GNÚSES (Slovenská republika) a jednotlivých dotknutých dokumentácií RÚSES (regióny / okresy) a MÚSES (Obce).

Územné plánovanie v KSK a dotknutých obciach zohľadňuje zistenia z dokumentácií ÚSES a zabezpečuje, aby pri rozvoji územia boli dodržané environmentálne aspekty a ochrana prírody. To môže zahŕňať obmedzenia výstavby alebo iných ľudských aktivít v oblastiach s vysokou ekologickou stabilitou.

Obr.: Mapa Územného systému ekologickej stability, Košický kraj



(Zdroj: Geoportal, 2024)

2.4. Vodohospodárske oblasti a pásma hygienickej ochrany podzemných vôd

Na území Slovenska sa nachádza 12 chránených vodohospodárskych oblastí (CHVO). Chránená vodohospodárska oblasť (alebo chránená oblasť prirodzenej akumulácie vôd) je územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd. V CHVO možno plánovať a vykonávať činnosť, len ak sa zabezpečí všestranná ochrana povrchových vôd a podzemných vôd a ochrana podmienok ich tvorby, výskytu, prirodzenej akumulácie vôd a obnovy ich zásob, čo musí byť zohľadňované pri všetkých výrobných, dopravných a iných záujmoch. CHVO vyhlasuje vláda nariadením (sú súčasťou registra chránených území podľa zákona o vodách).

Do územia KSK zasahujú štyri chránené vodohospodárske oblasti. Ide o CHVO Horné povodie Hnilca, CHVO Slovenský kras – Plešivská planina, CHVO Slovenský kras – Planina Horného vrchu a CHVO Vihorlat.

Podzemné a povrchové vodárenské zdroje na území KSK určené na zásobovanie pitnou vodou majú vyhlásené ochranné pásma I., II. a III. stupňa.

3. Charakteristika životného prostredia vrátane zdravia v oblastiach, ktoré budú pravdepodobne významne ovplyvnené

Informácie o stave životného prostredia Slovenskej republiky sú uvedené v časti III./1.

Pri realizácii investičných zámerov vyplývajúcich z implementácie jednotlivých špecifických cieľov je určité riziko negatívneho zásahu do životného prostredia, toto však bude eliminované dôsledným posudzovaním zámerov stavieb a činností na životné prostredie podľa zákona

č. 24/2006 Z.z. a následnou realizáciou navrhnutých opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia a dotknuté obyvateľstvo. Realizáciou opatrení v premietnutí cez príslušné k nim priradené rámcové aktivity nedôjde k významnému negatívnemu ovplyvneniu jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.

Súčasťou Cyklostratégie KSK, a jej špecifických cieľov, ako aj súčasťou predkladanej správy o hodnotení sú navrhované súbory opatrení, pričom ich implementáciou možno predpokladať prioritne priame pozitívne vplyvy, ale i možné nepriame pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo, dopad ktorých bude závislý priamo od charakteru a rozsahu implementovaných návrhov aktivít a opatrení. Významné negatívne vplyvy strategického dokumentu sa nepredpokladajú.

Všetky relevantné informácie o stave životného prostredia KSK sú uvedené v časti III./1.

4. Enviromentálne problémy vrátane zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu

4.1 Významné environmentálne problémy vrátane zdravotných problémov

Cyklostratégia KSK má za cieľ významným spôsobom prispieť k udržateľnému environmentálnemu rozvoju a rozvoju zdravia KSK a tým aj skvalitneniu kvality života jeho obyvateľov. KSK ako aj celé Slovensko má problémy so zahustenou dopravou v mestách, kvalitou ovzdušia, zlým zdravotným stavom obyvateľstva ale aj starostlivosťou o krajinu a nízkym environmentálnym vedomím obyvateľstva, pričom environmentálne problémy majú pritom stále väčší vplyv na ekonomiku, zamestnanosť, ale aj komfort života či zdravie obyvateľstva.

V procese tvorby dokumentu „Stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ existuje niekoľko environmentálnych a zdravotných problémov, ktoré sú relevantné z hľadiska cyklo dopravy.

Cyklisti sú vystavení emisiám z motorových vozidiel a iných zdrojov znečistenia ovzdušia na cestách, čo môže spôsobovať viaceré respiračné problémy, ako sú astma, bronchitída a ďalšie ochorenia dýchacích ciest. Cyklisti sú tiež vystavení riziku dopravných nehôd, najmä v mestských oblastiach s hustou premávkou, čo môže mať značný vplyv na ich zdravie a bezpečnosť. Intenzívna premávka a nebezpečné podmienky na cestách môžu spôsobiť stres a úzkosť u cyklistov a negatívne ovplyvniť ich psychické zdravie. Nedostatočná infraštruktúra pre cyklistov, vrátane nedostatku cyklistických trás a parkovacích miest pre bicykle, bráni ľuďom v intenzívnejšom využívaní cyklo dopravy. Taktiež, zlé kvality ciest a chodníkov môžu viesť k nebezpečným podmienkam pre cyklistov a hlukové znečistenie z hluku premávajúcich vozidiel môže spôsobiť nepohodlie a negatívne ovplyvňovanie kvality života.

Zlepšenie kvality životného prostredia a udržateľného rozvoja môže mať priaznivý vplyv na zdravie obyvateľstva, vrátane znižovania emisií skleníkových plynov.

Košický kraj má výnimočný potenciál na viacerých úrovniach, ktoré je dôležité rozvíjať a využívať. Jeho poloha v rámci košicko-prešovskej aglomerácie mu poskytuje strategické postavenie ako centra regionálneho hospodárstva a kultúry. Súčasne má KSK veľký populačný potenciál a rozmanitú demografickú štruktúru, čo poskytuje základ pre rôznorodé ekonomické a sociálne aktivity.

Turistický potenciál Košického kraja je jeho dôležitým aspektom. Prírodné scenérie, historické pamiatky a bohaté kultúrne dedičstvo priťahujú mnoho návštevníkov z domova aj zo zahraničia. Rozvoj turizmu môže nielen podporiť miestne hospodárstvo, ale aj zvýšiť povedomie o regióne a jeho atrakciách. Taktiež, voľné kapacity pre výstavbu sú ďalším potenciálom Košického kraja, ktoré umožňujú rozšírenie existujúcich infraštruktúr a vytvorenie nových priestorov pre obytné, komerčné a rekreačné účely. Tieto kapacity predstavujú príležitosť pre ďalší rozvoj regiónu a investície do modernizácie cyklistickej infraštruktúry a rozvoj cestovného ruchu.

Cyklostratégia nadväzuje na existujúcu sieť cyklistickej infraštruktúry, ktorá je ďalším významným aktívom Košického kraja. Rozvoj a zdokonaľovanie tejto siete môže viesť k posilneniu dopravy na bicykloch ako udržateľnej a zdravej formy mobility. Zlepšená cyklistická infraštruktúra môže tiež prispieť k zvýšeniu atraktivity regiónu pre turistov a obyvateľov, ako aj k podpore ekologickejších spôsobov cestovania.

Cyklistická doprava taktiež podporuje fyzickú aktivitu, čo má pozitívny vplyv na zdravie jednotlivca. Nedostatok bezpečných cyklistických ciest a infraštruktúry môže odrádzať ľudí od cyklistiky a znížené množstvo pohybu môže mať negatívny vplyv na celkové zdravie populácie.

Pri realizácii investičných zámerov vyplývajúcich z implementácie jednotlivých špecifických cieľov a opatrení strategického dokumentu je určité riziko negatívneho zásahu do životného prostredia, toto však bude eliminované dôsledným posudzovaním zámerov stavieb a činností na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. a následnou realizáciou navrhnutých opatrení na jednotlivé zložky životného prostredia a dotknuté obyvateľstvo. Realizáciou príslušných opatrení v premietnutí cez príslušné k nim priradené rámcové aktivity nedôjde k významnému negatívne ovplyvneniu jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.

5. Environmentálne aspekty vrátane zdravotných aspektov zistených na medzinárodnej, národnej a inej úrovni, ktoré sú relevantné z hľadiska strategického dokumentu, ako aj to, ako sa zohľadnili počas prípravy strategického dokumentu

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030 predstavuje strednodobý strategický dokument, voľnenaväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. vychádza z poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Prieskumy del'by prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy nebol systematicky realizovaný po celom území Košického kraja. Strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je do roku 2030 dosiahnutie 50 % - ného nárastu cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK. Koncept novej Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu aj jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VÚC Košice.

Časovo je naviazaný na nové programovacie obdobie Slovenskej republiky a Európskej únie do roku 2030. Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispievajú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických

dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility kraja.

Vzhľadom k účelu a charakteru dokumentu Cyklostratégie KSK boli zohľadnené všetky relevantné dokumenty, na medzinárodnej, európskej, národnej a krajskej úrovni uvedené v časti II. / 6.3. Vzťah k iným strategickým dokumentom.

IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch strategického dokumentu vrátane zdravia

1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne)

Vzhľadom na charakter predkladaného strategického dokumentu je možné predpokladať priame a nepriame vplyvy na obyvateľstvo, prírodné prostredie (vplyvy na horninové prostredie, geologické pomery, podzemné a povrchové vody, pôdu, genofond, biodiverzitu, infraštruktúru...), krajinu a na urbánny komplex, využívanie krajiny a prvky pamiatkového zúčujmu.

Pre zhodnotenie pravdepodobne významných environmentálnych vplyvov na životné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva sú v nasledujúcej tabuľke uvedené / definované jednotlivé zložky životného prostredia. Hodnotenie vplyvov bolo vykonané primerane vzhľadom na charakter a rozsah strategického dokumentu na úrovni jeho špecifických cieľov a opatrení, ktoré boli kritériom pre výber konkrétnych projektových zámerov na ďalšie spracovanie. Ich zoznam je súčasťou príloh strategického dokumentu Cyklostratégie KSK.

Stupnica vyhodnotenia vplyvov

- 3 významný negatívny vplyv
- 2 významný negatívny vplyv, zmierniteľný príslušnými opatreniami
- 1 mierne negatívny vplyv
- 0 nulový alebo zanedbateľný vplyv
- +1 mierne pozitívny vplyv
- +2 pozitívny vplyv
- +3 významný pozitívny vplyv

Tab.: Hodnotenie pravdepodobne významných environmentálnych vplyvov na životné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p>Špecifický cieľ 1 - Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov</i></p> <p><i>Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok</i></p>	+3	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	0	

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p>Špecifický cieľ 2 - Vybudovanie cyklodestínácií a cykloregiónov</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestínácií</i></p> <p><i>Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy</i></p>	+3	0	+2	+1	-1	-1	0	+2	0	+3	+3	0	+1	
<p><i>Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu</i></p>	+3	0	+2	+1	0	-1	0	+2	0	+3	+3	0	+1	

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p>Špecifický cieľ 2 - Vybudovanie cyklodestinácií a cykloregiónov</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajnu manuálu KSK</i></p>	+2	0	+2	+1	0	0	0	+2	0	+3	+3	0	+1	
<p><i>Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská</i></p>	+3	0	+1	+1	0	0	0	+2	0	+2	+3	0	0	
<p><i>Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov</i></p>	+2	0	0	0	0	0	0	+1	0	+1	+3	0	0	

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p>Špecifický cieľ 3 - Zabezpečiť pravidelný zber dát</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p><i>Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistických trás a cykloturistickej infraštruktúry</i></p>	+2	0	0	0	0	0	0	0	0	+2	+2	0	+1	
<p><i>Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií</i></p>	+2	0	0	0	0	0	0	0	0	+2	+2	0	+1	
<p><i>Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility</i></p>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	
<p><i>Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov</i></p>	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	0	0	0	

<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“</p> <p>Špecifický cieľ 4 - Management</p>	Obyvateľstvo (zdravie, vzdelávanie), rozvoj sídel	Geológia a geomorfológia	Ovzdušie / miestna klíma	Hlukové pomery	Voda / vodné hospodárstvo	Pôda / poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo	Biodiverzita / fauna / flóra / vegetácia	Sídlné prostredie a štruktúra krajiny	Natura 2000 / ochrana prírody / ÚSES	Doprava	Rekreácia / cestovný ruch, šport, sociálne služby	Priemysel a energetika, veda a výskum, odpadové hospodárstvo	Kultúrne pamiatky, dedičstvo UNESCO	Odporúčania/ komentáre
<p>Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry - Cyklokoordinátor pre cyklodestiny - Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál - Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu 	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	+1	+1	0	0	
<p>Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK</p>	+3	0	0	+1	0	0	0	+2	0	+3	+2	0	+1	

V záujme riešenia potrieb a dosiahnutia cieľov stanovených v strategickom dokumente vo vzťahu k zabezpečeniu environmentálnej udržateľnosti bude potrebné podporovať iba projekty šetrné k životnému prostrediu, ktoré minimalizujú negatívny dopad na životné prostredie vo vzťahu k využívaniu jednotlivých zložiek životného prostredia (zdrojov). Neefektívne projekty, nešetrné voči životnému prostrediu by nemali byť podporované.

V súvislosti s jednotlivými projektmi, ktoré sa plánujú s dôrazom na dosiahnutie cieľov a priorit tohto strategického dokumentu je potrebné:

- ❖ Dodržiavať požiadavky zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov a zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov.
- ❖ Dôsledne dodržiavať výsledky procesov posudzovaní vplyvov na životné prostredie a z nich vyplývajúcich opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ako aj požadovaný rozsah poprojektovej analýzy (obdobne to platí aj pre zmeny projektov a už posúdené projekty).
- ❖ Pri realizácii opatrení nachádzajúcich sa v lokalitách Natura 2000, resp. v územiach s inak zvýšenou druhovou či územnou ochranou, je potrebné zohľadniť predmet ochrany daného územia / lokality.

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na obyvateľstvo a zdravie a jednotlivé zložky životného prostredia do takej podrobnosti, akú strategický dokument vzťahujúcim sa na územie KSK poskytuje.

Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho špecifických cieľov a opatrení boli identifikované primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu uvedené v kap. 1.1 a kap.1.2. Konštatujeme že významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Z uvedeného vyplýva, že v prípade projektov alebo ich zmien, ktoré naplňajú požiadavky procesnosti posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, resp. požiadaviek EÚ smerníc, budú ich vplyvy riešené v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie osobitne.

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na obyvateľstvo a zdravie a jednotlivé zložky životného prostredia do takej podrobnosti, akú strategický dokument vzťahujúci sa na územie KSK poskytuje. Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho priorit, špecifických cieľov a opatrení boli identifikované primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu uvedené v kap. 1.1 a kap.1.2. Konštatujeme že významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

1.1. Primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu

V nasledujúcom prehľade sú vyhodnotené primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy navrhovaného strategického dokumentu.

Primárne vplyvy	<p>Predpokladáme, že schválenie a následná implementácia a realizácia strategického dokumentu bude prispievať k zlepšeniu stavu jednotlivých zložiek životného prostredia vrátane zdravia obyvateľstva.</p> <p><u>Primárne pravdepodobné vplyvy schválenia strategického dokumentu a jeho implementácia predstavujú predovšetkým:</u></p> <ul style="list-style-type: none">○ ochranu ľudského zdravia,○ rozvoj / modernizácia cyklickej dopravnej infraštruktúry a optimalizácia dopravnej obslužnosti,○ zvýšenie energetickej hospodárnosti a efektívne využívanie prírodných zdrojov,○ posilnenie rastu a konkurencie schopnosti podnikateľských subjektov pôsobiacich na území kraja,○ skvalitnenie digitalizácie cyklickej infraštruktúry využívaním SMART nástrojov. <p>Všetky budúce aktivity vyplývajúce z napĺňania cieľov a opatrení tohto strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR.</p> <p>Z pohľadu strategického dokumentu neboli identifikované významné negatívne primárne vplyvy, navrhovaný strategický dokument je prijateľný.</p>
Sekundárne vplyvy	<p>Z pohľadu strategického dokumentu môžeme očakávať sekundárne vplyvy predovšetkým na obyvateľstvo, sídelné prostredie a štruktúru krajiny, dopravu, cestovný ruch a kultúrne pamiatky (pamiatky UNESCO), na biodiverzitu / faunu / flóru, územia Natura 2000 / ochranu prírody / prvky ÚSES.</p> <p>Sekundárne pravdepodobné pozitívne vplyvy schválenia strategického dokumentu a jeho implementácia predstavujú predovšetkým predpoklad ďalšieho rozvoja cyklickej infraštruktúry, služieb s tým spojenými, zvyšovanie zamestnanosti, ochrany zdravia obyvateľstva, zvýšenú bezpečnosť na cestách, zvyšovanie environmentálneho povedomia vo vzťahu k chráneným územiám (vzdelávanie vo forme informačných tabúl a bannerov propagujúcich ochranu prírody).</p> <p>Sekundárne pravdepodobné negatívne vplyvy strategického dokumentu a jeho implementácia (identifikované hlavne v etape výstavby) predstavujú predovšetkým:</p> <ul style="list-style-type: none">- záber biotopov, biotopov chránených a vzácných druhov rastlín a živočíchov,- výrub drevín a lesných porastov,- záber poľnohospodárskej a lesnej pôdy,- vplyvy spojené s výstavbou (hluk, emisie, vibrácie, zásah do horninového prostredia).

<p>Kumulatívne a synergické vplyvy,</p>	<p>Kumulatívne pravdepodobné vplyvy v súvislosti s navrhovaným strategickým dokumentom je možno očakávať v dôsledku pôsobenia vplyvu uplatňovania navrhovaného strategického dokumentu, ak je tento vplyv vo vzájomnej funkčnej a časovej súvislosti s vplyvom všetkých doterajších, súčasných a plánovaných aktivít (činnosti, plány a programy na lokálnej, regionálnej, národnej a medzinárodnej úrovni), čo bude predstavovať kumuláciu viacerých vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia, pričom sa predovšetkým prejavia pozitívne kumulatívne pravdepodobné vplyvy na zlepšení kvality cyklistickej infraštruktúry, ponuky cyklocestníc s rozvinutými službami a zdravia obyvateľstva následkom rozvoja a propagácie zdravého životného štýlu.</p> <p>Synergické pravdepodobné vplyvy predstavujú znásobovanie účinku vplyvov na životné prostredie, tzn. že navrhovaný strategický dokument zakladá kvalitatívne lepšie podmienky pre vzájomné synergické pôsobenie jednotlivých cieľov strategického dokumentu. Pri realizácii všetkých alebo väčšiny navrhovaných opatrení strategického dokumentu by sa mal prejavíť pozitívny synergický vplyv, ktorý bude viesť k celkovému zlepšeniu kvality životného prostredia, zdravia obyvateľstva v priaznivom životnom prostredí, čo sa následne odrzkadí na stave životného prostredia a zdraví obyvateľstva dotknutého kraja, avšak ich intenzita a významnosť budú závisieť od citlivosti dotknutých území vo vzťahu ku jednotlivým zložkám životného prostredia a vzhľadom na aktivity v rámci KSK, ktoré sú už realizované v tom ktorom území, resp. sa predpokladá /navrhuje ich realizácia.</p> <p>K dosiahnutiu čo najlepších výsledkov je optimálna kumulácia a synergická realizácia čo najväčšieho počtu opatrení navrhovaných v rámci jednotlivých špecifických cieľov strategického dokumentu.</p> <p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ je vypracovaný v súlade s cieľmi a prioritami ustanovenými v národnej stratégii (Vízia a stratégia rozvoja Slovenska do roku 2030) a je zároveň vypracovaný podľa záväznej časti územnoplánovacej dokumentácie regiónu (Územný plán Košického samosprávneho kraja). Cyklostratégia KSK reflektuje všetky relevantné nadnárodné, národné, ako aj regionálne strategické a koncepčné dokumenty (ako je najmä Agenda 2030, národné sektorové stratégie, Plán udržateľnej mobility KSK a pod.), pričom zároveň zohľadňuje výstupy z prebiehajúcich aj už zrealizovaných projektov a iniciatív s relevanciou k rozvoju územia kraja (napr. Iniciatíva Catching-up Regions).</p> <p>Podobne ako v prípade hodnoteného dokumentu, všetky relevantné rozvojové zámery susedných krajov v SR (aktuálny stav, ale aj prebiehajúce procesy aktualizácie strategických dokumentov) sú regionálnym zovšeobecnením záujmov a aktivít národnej úrovne. Vzhľadom na uvedené, môžeme konštatovať, že špecifické ciele a jednotlivé opatrenia navrhované v Cyklostratégii KSK korešpondujú s opatreniami navrhovanými v rozvojových zámeroch susedných krajov. Zhoda medzi cieľmi Cyklostratégie KSK a zámermi susedných krajov môže vytvoriť priestor pre spoluprácu a synergické úsilie v rámci regiónu. Toto zosúladenie umožňuje využitie osvedčených postupov a koordináciu pri implementácii špecifických cieľov a opatrení, čo môže zvýšiť účinnosť a dosah týchto opatrení. Spolupráca medzi Košickým krajom a susednými krajinami môže zahŕňať výmenu informácií, spoločné projekty a vzájomnú podporu pri dosahovaní jednotlivých špecifických cieľov strategického dokumentu.</p>
--	---

Kumulatívne a synergické vplyvy	<p>Z negatívnych pravdepodobných kumulatívnych a synergických vplyvov možno spomenúť realizovanie viacerých stavieb konkrétnych projektov v tom istom časovom horizonte a s nimi spojených charakteristických vplyvov na jednotlivé zložky životného prostredia (zásah do pôdy a jej záber, znečisťovanie ovzdušia, výrubu drevín, likvidácia rastlinnej pokrývky a biotopov /resp. ich fragmentácia, zásahy do prvkov a funkčnosti ÚSES, riziko šírenia invázných druhov, atď.) a na obyvateľstvo (znečisťovanie ovzdušia, produkcia odpadov, nárast emisií hluku, zvýšenie intenzity dopravy, dočasné dopravné obmedzenia, narušenie pohody a kvality života, ovplyvnenie krajinného rázu, a pod.). K negatívnym pravdepodobným kumulatívnym a synergickým vplyvom môže dochádzať aj vplyvom nekontrolovateľného a neplánovaného rozvoja lokalít, čím by mohli vznikajú nové environmentálne problémy, ktoré sa doposiaľ v území nenachádzali (nekontrolovaný rozvoj turistických destinácií).</p> <p>Kumulatívne a synergické vplyvy jednotlivých projektov, ktoré podliehajú posudzovaniu vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, budú bližšie identifikované a posúdené v územnej a technickej podrobnosti konkrétnych projektov.</p>
Krátkodobé vplyvy	<p>Po schválení strategického dokumentu MŽP SR sa v krátkodobom horizonte prejavujú pravdepodobné vplyvy na úrovni projektov, ktoré naplňujú špecifické ciele Cyklostratégie KSK, pričom je predpoklad zintenzívnenia prípravy takých projektov, ktoré by mohli spĺňať priority a strategické ciele strategického dokumentu a na druhej strane spomaliť také projekty, ktorých realizácia sa predpokladá až v následnom slede, resp. v strednodobom a dlhodobom horizonte.</p> <p>Krátkodobé pravdepodobné vplyvy strategického dokumentu sa môžu prejavovať aj počas samotnej výstavby konkrétnych projektov strategického dokumentu. Negatívne krátkodobé vplyvy počas výstavby projektov budú eliminované štandardným dodržiavaním platných technických, technologických, organizačných a bezpečnostných predpisov súvisiacich s navrhovaným druhom činností, platnej legislatívy a príslušných STN.</p> <p>Konštatujeme, že krátkodobé / strednodobé / dlhodobé vplyvy Cyklostratégie KSK sa budú dať presnejšie určiť a vyhodnotiť až neskôr v implementačnej fáze jednotlivých projektov. Ich účinok a krátkodobé vplyvy budú závisieť od ich konkrétnej implementácie a úspešnosti. Je potrebné sledovať realizáciu týchto opatrení, monitorovať ich vplyv a vyhodnocovať ich účinnosť vzhľadom na stanovené ciele. Len na základe tejto hodnotiacej činnosti bude možné presnejšie identifikovať a zhodnotiť krátkodobé vplyvy Cyklostratégie KSK na zdravie ľudí a životné prostredie.</p>
Strednodobé vplyvy	<p>„Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ predstavuje strednodobý strategický dokument, voľne naväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK.</p> <p>Strategický dokument vychádza z aktuálneho poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy delby prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nere realizovali po celom území Košického kraja.</p> <p>Hlavná strategická vízia je orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu</p>

	<p>cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.</p> <p>Cyklostratégia KSK v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na všetkých úrovniach - národnej, regionálnej aj miestnej. Súčasťou tejto stratégie je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji s cieľom zahrnúť do nej všetky mestá podľa Plánu udržateľnej mobility kraja (PUM). Aktualizovaná verzia tejto siete takisto poslúži ako podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košice.</p> <p>Naplnením cieľov navrhovaného strategického dokumentu sa predpokladá v strednodobom horizonte pravdepodobne <u>pozitívny vplyv</u> strategického dokumentu na rozvoj zdravia obyvateľstva zvýšenie ekonomickej výkonnosti kraja, zlepšenia dopravnej a technickej cyklistickej infraštruktúry jej rozšírením a modernizáciou, atď.</p>
Dlhodobé vplyvy	<p>V dlhodobom horizonte predstavuje strategický dokument pozitívny smer v problematike riešenia rozvoja KSK s cieľom zlepšenia kvality života a zdravia jeho obyvateľov, ekonomiky a dopravnej cyklistickej infraštruktúry.</p> <p>Navrhovaný strategický dokument podporuje vykonávanie európskych smerníc, ako aj platnej legislatívy na národnej úrovni SR.</p>
Trvalé vplyvy	<p>Po realizácii a naplnení stanovených cieľov navrhovaného strategického dokumentu dôjde v preferovaných oblastiach k trvalým vplyvom na zvýšenie kvality cyklistickej infraštruktúry v kraji, zdravia ľudí, zlepšenia a udržateľnosti prostredia, na zvýšení kvality životnej úrovne obyvateľov a kvality poskytovaných služieb v kraji, atď. nielen pre súčasné, ale aj budúce obyvateľstvo KSK.</p>
Dočasné vplyvy	<p>Za pravdepodobne dočasné vplyvy navrhovaného strategického dokumentu možno považovať také vplyvy, ktoré boli identifikované v častiach predpokladané primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, pozitívne a negatívne vplyvy a nie sú medzi vplyvmi trvalými. Patria sem aj vplyvy, ktoré sú spojené s negatívnymi vplyvmi realizácie výstavby konkrétnych projektov (zásah do pôdy a jej záber, znečisťovanie ovzdušia, výrubu, plašenie živočíchov, likvidácia rastlinnej pokrývky a biotopov (resp. ich fragmentácia), produkcia odpadov, nárast emisií hluku, zvýšenie intenzity dopravy, dočasné dopravné obmedzenia, narušenie pohody a kvality života).</p> <p>Pri dodržaní platných zákonom stanovených hygienických limitov a uplatnením príslušných opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo, <u>nebudú</u> dočasné negatívne vplyvy počas výstavby projektov predstavovať významné zdravotné riziká pre dotknuté obyvateľstvo.</p>
Pozitívne vplyvy	<p><u>Pozitívne vplyvy strategického dokumentu je možné očakávať v rámci naplnenia špecifických cieľov Cyklostratégie KSK:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Zlepšenie zdravia obyvateľov, zvýšenie ich bezpečnosti, zdravšia občianska spoločnosť. Pozitívne vplyvy sa budú prejavovať v rozšírení spektra možnosti pre pohybové aktivity a zdravý životný štýl každej vekovej skupiny obyvateľstva, v zabezpečení dostupnosti kvalitných služieb a posilnenia komunitných väzieb a sociálnej interakcie medzi obyvateľmi využívajúcimi cyklistickú dopravu. - Nulové emisie: Cyklistika neprodukuje žiadne emisie CO₂, ani žiadne ďalšie škodlivé látky, čo znižuje celkovú uhlíkovú stopu a pomáha bojovať proti klimatickým zmenám. - Menej hluku: Cyklistická doprava je omnoho tichšia ako motorové vozidlá, čo vedie k zníženiu intenzity hluku a zlepšuje kvalitu života v mestách.

Pozitívne vplyvy	<ul style="list-style-type: none">– Menšia spotreba zdrojov: Na výrobu a prevádzku bicyklov je potrebné menej zdrojov v porovnaní s automobilmi, čo znižuje tlak na ťažbu surovín a obmedzuje využívanie limitovaných prírodných zdrojov.– Menej miest na parkovanie: Cyklisti nepotrebujú veľké parkovacie plochy ako autá, čo umožňuje zmenšiť urbanizáciu a zachovať viac zelene v mestách.– Podpora biodiverzity: Cyklisti majú tendenciu viac vnímať okolitú prírodu a môžu prispievať k zachovaniu biodiverzity tým, že podporujú tvorbu a udržiavanie cyklistických trás cez zelenejšie oblasti.– Zdravšie životné prostredie: Podporou cyklo dopravy sa znižuje závislosť od fosílnych palív a vyprodukované znečisťujúcich látok, čo prispieva k čistejšiemu a zdravšiemu životnému prostrediu pre všetkých obyvateľov.– Podpora trvalej mobility: Cyklo doprava je súčasťou udržateľnej mobility, ktorá podporuje rovnaký prístup k doprave pre všetkých obyvateľov bez ohľadu na socioekonomický status a zároveň minimalizuje negatívny vplyv na životné prostredie.– Zníženie dopravných zápch: Cyklisti nepodliehajú dopravným zápcham, čo znižuje množstvo motorových vozidiel na cestách a prispieva k plynulejšej premávke a nižšiemu plytvaniu palivom.– Ľahšia údržba infraštruktúry: Cyklo doprava nevyžaduje rozsiahlu infraštruktúru, ako napríklad cesty pre motorové vozidlá. To znižuje náklady na údržbu ciest a výstavbu nových infraštruktúrnych projektov.– Menej odpadu: V porovnaní s automobilmi majú bicykle jednoduchšiu konštrukciu a menej sú náchylné na poruchy. To môže viesť k dlhšej životnosti a zníženiu množstva odpadu vyprodukovaného počas ich životného cyklu.– Podpora lokálneho hospodárstva: Cyklisti majú tendenciu viac nakupovať v miestnych obchodoch a podnikoch, keďže sú viac zameraní na svoje okolie. To môže podporiť miestnych podnikateľov a znižovať potrebu pre dlhé dopravné trasy pre distribúciu tovaru.– Zvýšená bezpečnosť pre peších: S menším počtom vozidiel na cestách a väčšou pozornosťou vodičov k cyklistom môže používanie cyklo dopravy prispievať k bezpečnejším podmienkam pre peších, ktorí majú menej rizika stretu s motorovými vozidlami.– Podpora aktívneho životného štýlu: Cyklo doprava podporuje aktívny životný štýl a fyzickú aktivitu, čo môže mať pozitívny vplyv na zdravie jednotlivcov a znížiť náklady na zdravotnú starostlivosť spojené s sedavým spôsobom života.– Zlepšená kvalita ovzdušia: S menším množstvom motorových vozidiel na cestách sa zlepšuje kvalita ovzdušia v mestách, čo má priaznivý vplyv na zdravie obyvateľstva a minimalizuje riziko pre zdravotné problémy spojené s pľúcnymi ochoreniami..– Podpora ekoturizmu: Cyklisti majú tendenciu cestovať na dlhšie vzdialenosti, čo môže podporiť ekoturizmus a zvyšovať povedomie o ochrane životného prostredia v rôznych oblastiach.
-------------------------	--

Pozitívne vplyvy	<ul style="list-style-type: none">- Podpora rozvoja cestovného ruchu a kultúry s využitím vysokého endogénneho potenciálu kraja. Pozitívnym vplyvom je modernizácia existujúcej infraštruktúry cestovného ruchu, kvalitnejšia ponuka trvalo udržateľného cestovného ruchu (zamerať sa nie na kvantitu, ale na kvalitu poskytovaných služieb, využitie potenciálu rozmanitej lokálnej kultúry ako tradičná kuchyňa, jedlá, lokálne výrobky a služby).- Zvýšenie ekonomickej výkonnosti kraja s dôrazom na rozšírenie záberu podnikateľského prostredia s dôrazom na cestovný ruch.
Negatívne vplyvy	<p>Negatívne vplyvy vyplývajú s realizácie samotných projektov a sú charakteristické pre každú výstavbu v krajine, pričom ich významnosť sa od projektu k projektu môže líšiť. Pri hodnotení vychádzame z predpokladov, že budú dodržané opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie a všeobecne záväzné právne predpisy na národnej a medzinárodnej úrovni a ostatné relevantné národné a medzinárodné strategické dokumenty.</p> <p>Všetky budúce aktivity vyplývajúce z naplňovania cieľov a opatrení tohto strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich technických parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR. Realizácia aktivít v lokalitách Natura 2000, resp. v územiach chránených podľa osobitných predpisov je možná za podmienky vykonania preventívnych, zmierňujúcich a kompenzačných opatrení, ktorými sa eliminujú možné negatívne vplyvy jednotlivých aktivít na chránené územia.</p> <p>V súvislosti s uplatnením strategického dokumentu sa významné negatívne vplyvy <u>nepredpokladajú</u>.</p>

1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na jednotlivé zložky a faktory životného prostredia do podrobnosti akú strategický dokument vzťahujúcim sa na územie KSK poskytuje.

Identifikované boli pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu z pohľadu jeho charakteru, priorít, strategických a špecifických cieľov a opatrení, pričom významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov.

1.2.1. Predpokladané vplyvy na geomorfologické pomery a horninové prostredie

Realizácia a implementácia navrhovaného strategického dokumentu môže mať pozitívny i čiastočne negatívny vplyv na horninové prostredie a geomorfologické pomery v území. Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich z posudzovaného strategického dokumentu budú závisieť od spôsobu a technického riešenia realizácie samotných stavieb / projektov.

Každá konkrétna stavba bude mať vypracovanú projektovú dokumentáciu a v prípade naplnenia požiadaviek zákona o posudzovaní bude pre ňu vykonaný proces posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z., pričom všetky zásahy do horninového prostredia by mali byť dôsledne vykonávané na základe výsledkov podrobných inžiniersko-geologických a hydrogeologických prieskumov pre konkrétne projekty.

Realizáciou strategického dokumentu, vzhľadom na jeho charakter, navrhované špecifické ciele a opatrenia sa nepredpokladá závažný zásah do horninového prostredia ani významné negatívne ovplyvnenie geomorfologických pomerov daného územia.

1.2.2. Predpokladané vplyvy na poľnohospodársku a lesnú pôdu

Za negatívne vplyvy strategického dokumentu na pôdu možno považovať trvalé a dočasné zábery poľnohospodárskych/lesných pôd v súvislosti s rozvojom cyklistickej dopravy a cyklistickej infraštruktúry a to hlavne na poľnohospodárskej pôde vysokej bonity alebo na lesných pozemkoch. Samotné zábery pôd (trvalý/dočasný) budú spresnené v rámci projektových dokumentácií projektov, resp. v rámci posudzovania konkrétnych stavieb podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Z pohľadu jednotlivých aktivít strategického dokumentu je potrebné realizovať projekty s minimálnymi zábermi významne produkčných poľnohospodárskych plôch, resp. chránených pôd s vysokou bonitou a lesných pozemkov v územiach so zvýšeným stupňom ochrany.

Významné negatívne vplyvy strategického dokumentu na poľnohospodárske a lesné pôdy neboli identifikované.

1.2.3. Predpokladané vplyvy na vody / vodné pomery

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu nepredstavuje implementácia strategického dokumentu významný zásah ani negatívne ovplyvnenie vodných pomerov v dotknutom kraji. Očakávaná je ochrana vodných tokov počas prevádzky činností zadefinovaných v strategickom dokumente hlavne pred znečistením únikom olejov, palív a chemických látok, v dôsledku preferovania cyklo dopravy pred automobilovou dopravou, čo môže pozitívne ovplyvniť ekosystémy vodných tokov a ich biodiverzitu, ako aj prispieť k podpore ochrany vodných zdrojov v regióne.

Priamy vplyv na vody sa predpokladá pri realizácii konkrétnych projektov, preto počas realizácie stavebných prác bude potrebné pomocou organizačno – bezpečnostných opatrení realizovať stavebné práce tak, aby nedošlo k úniku nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov (napr. nechlórované minerálne hydraulické oleje, nechlórované minerálne motorové, prevodové a mazacie oleje, ropné látky a pod.) do podlažia a následne do podzemnej vody. Dodržaním stavebno – technických, organizačných a bezpečnostných opatrení počas realizácie konkrétnych projektov strategického dokumentu nie je predpoklad nepriaznivého ovplyvnenia režimu podzemných vôd ani hydrologických pomerov v danom území.

Pri vhodnom výbere alternatív projektov na samotnú realizáciu a dodržaní príslušných opatrení sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie a implementovania navrhovaného strategického dokumentu na vodné pomery.

1.2.4. Predpokladané vplyvy na klimatické pomery a ovzdušie

Implementácia Cyklostratégie v Košickom samosprávnom kraji môže mať významné pozitívne vplyvy na klimatické pomery a kvalitu ovzdušia v regióne. V rámci dosahovania cieľov klimatického plánu môže častejšie využívanie cyklo dopravy zohrávať kľúčovú úlohu. Cyklistika je z hľadiska

emisií najčistejšou formou dopravy. V porovnaní s motorovými vozidlami alebo hromadnou dopravou nevypúšťa žiadne emisie CO₂ a ani ďalšie škodlivé látky. Zvýšené využívanie bicyklov môže viesť k redukcii emisií skleníkových plynov a lokálnych znečisťujúcich látok, čo prispieva k zmäkčeniu dopadov globálneho otepľovania, zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách a ich okolí a celkovému pozitívnemu vplyvu na zdravie ľudí.

Okrem toho by rozšírenie cyklo dopravy, podporou projektov s vyššou pridanou hodnotou, mohlo dopomôcť aktivitám ako je výsadba stromov a zvýšenie environmentálneho povedomia (informačné tabule na cyklotrasách, tematické bannery, atď.), čo by mohlo mať ďalší pozitívny vplyv na miestne klimatické podmienky. Nižšia závislosť na motorových vozidlách prispeje k zníženiu lokálnych dopravných zápch a lepšej plynulosť dopravy, čo sekundárne vedie k nižším emisiám a lepšej kvalite ovzdušia.

Úspech implementácie Cyklostratégie KSK bude závisieť od mnohých faktorov, vrátane podpory verejnosti, účinného plánovania a dostatočných investícií do infraštruktúry a podpory cyklo dopravy.

Realizácia konkrétnych projektov, resp. príslušnej cykloinfraštruktúry bude vyžadovať zábery pôd, zvýšenie množstva zastavaných plôch, resp. ostatných plôch, teda môže dôjsť k zníženiu výmer infiltrácie zrážok, k výrubu drevín a lesných porastov, k zabratiu rastlinného pokryvu, resp. biotopov, zásahom do brehových porastov a pod.

Výstavba konkrétnych projektov, resp. príslušnej infraštruktúry bude spojená so zvýšenou produkciou látok znečisťujúcich ovzdušie. Počas výstavby projektov môže dochádzať k znečisťovaniu ovzdušia prachom a emisiami výfukových plynov v dôsledku stavebnej činnosti – prevádzkou stavebnej techniky a stavebných mechanizmov, pôjde o vplyvy dočasné s lokálnym charakterom, ktorých rozsah je možné zmierniť technickými, technologickými a organizačnými opatreniami.

Vplyv strategického dokumentu na klimatické pomery (mikroklimu) a ovzdušie v dotknutých geografických oblastiach bude lokálneho, resp. miestneho charakteru, pričom sa nepredpokladajú významné negatívne vplyvy na klimatické pomery a kvalitu ovzdušia. Pozitívne vplyvy sa prejavujú vo forme vplyvu na zdravie ľudí, zníženia znečistenia ovzdušia na lokálnej a vyššej úrovni a sekundárne na všetky zložky životného prostredia.

1.2.5. Predpokladané vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Napĺňanie cieľov a priorít strategického dokumentu bude súvisieť s realizáciou konkrétnych projektov, ktoré môžu mať pozitívny, ale i negatívny vplyv na faunu, flóru a ich biotopy. Priamy negatívny vplyv realizácie navrhovaných konkrétnych projektov na faunu, flóru a biotopy predstavuje:

- priamy zásah do biotopov (strata stanovišť rastlinných a živočíšnych druhov počas výstavby),
- výrub drevín a lesných porastov,
- vyrušovanie živočíchov z dôvodu zvýšeného pohybu stavebných mechanizmov a pracovníkov stavby,
- fragmentácia a zmeny biotopov pôvodných druhov fauny a flóry (hlavne vo vzťahu ku biotopom európskeho a národného významu),
- strata potravných biotopov, oddychových miest pre živočíchy, úkrytových možností,
- narušenie regeneračnej schopnosti ekosystémov,
- znižovanie lokálnej biologickej rozmanitosti druhového zloženia rastlinných a živočíšnych druhov, a pod.

Medzi pozitívne vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy možno zaradiť využívanie cyklo dopravy, ktorá v menšej miere zaťažuje životné prostredie a kladie nižšie požiadavky na budovanie a údržbu infraštruktúry. Implementácia cyklostratégie v kombinácii s možnou propagáciou ochrany prírody bude mať v konečnom dôsledku pozitívny vplyv na biologickú rozmanitosť druhového zloženia rastlinných a živočíšnych druhov (hlavne vo vzťahu ku chráneným druhom a druhom európskeho a národného významu) smerom k rozvoju populácií druhov.

Pri projektovaní a realizácii realizovaných činností je kľúčové dôkladne poznávať druhové zloženie a početnosť dotknutých populácií živočíchov a rastlín, ako aj ich biotopy, ale aj dôsledne vyhodnotiť možný vplyv na ne, pričom uvedené sa netýka iba priamo dotknutých živočíšnych a rastlinných druhov a ich biotopov, ale treba brať do úvahy aj možné sekundárne a nepriame vplyvy na populácie a biotopy vyskytujúce sa v širšom území so zreteľom na možné vplyvy v rámci potravinového reťazca. Predpokladom minimalizácie uvedených vplyvov je dôsledná realizácia navrhovaných opatrení na minimalizáciu, resp. elimináciu negatívnych vplyvov alebo realizovanie kompenzačných opatrení a to vo vzťahu ku požiadavkám orgánov ochrany prírody a krajiny a za dôsledného dodržiavania všeobecne záväzných právnych predpisov týkajúcich sa ochrany prírody a krajiny v Slovenskej republike, resp. vyplývajúcich z medzinárodných záväzkov a v neposlednom rade posúdiť vplyv konkrétnych projektov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z.

Pri vhodnom výbere alternatívy projektu na samotnú realizáciu a dodržaní príslušných opatrení sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie a implementovania navrhovaného strategického dokumentu na faunu, flóru a ich biotopy.

1.2.6. Predpokladané vplyvy na chránené územia a sústavu Natura 2000

Viacere existujúce a aj navrhované cyklokomunikácie / koridory Kostrovej siete KSK prechádzajú rôznymi chránenými územiami (MCHÚ, VCHÚ, Natura 2000). V rámci navrhovaných aktivít strategického dokumentu tak môže dôjsť k možnému zásahu do chránených území. V projektových dokumentáciách jednotlivých navrhovaných projektových aktivít / zámerov dôjde k ich bližšej špecifikácii lokalizácie na základe geodetického zamerania a špecifikácii technického riešenia konkrétneho projektu, čím dôjde k spresneniu možného prekryvu, resp. zásahu do chránených území národnej, ale aj európskej sústavy (Natura 2000).

Rámcové ovplyvnenie strategickým dokumentom na úrovni aktivít / zámerov na sústavu území Natura 2000 je vyhodnotené v rámci primeraného posúdenia. Primerané hodnotenie vplyvov strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ na sústavy Natura 2000 je vypracované na základe špecifickej požiadavky vyplývajúcej z vydaného rozsahu hodnotenia (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023), hodnotenie je súčasťou príloh predloženej správy o hodnotení strategického dokumentu.

Spôsob spracovania primeraného posúdenia zodpovedá charakteru hodnoteného dokumentu (ide o materiál vytvárajúci rámec pre navrhované projekty a taktiež výzvy pre samosprávy, fyzické osoby a ďalšie subjekty na území KSK), pričom predstavuje isté prípravné hodnotenie s cieľom popísať riziká ďalších aktivít a činností vyplývajúcich z priorit a cieľov strategického dokumentu vo vzťahu k územiám sústavy Natura 2000 a ich predmetom ochrany.

V zmysle záverov primeraného posúdenia konštatujeme, že na základe hodnotenia strategického dokumentu ako celku, hodnotenia jeho cieľov, aktivít a navrhovaného rozšírenia siete cyklistických

komunikácií / koridorov konštatujeme, že **nebol identifikovaný významný negatívny vplyv na územia sústavy Natura 2000.**

Z pohľadu predpokladaných vplyvov navrhovaného strategického dokumentu na chránené územia bude potrebné realizovať také projekty, ktoré nebudú mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného územia, resp. ktoré by mali za následok zhoršovanie biodiverzity / predmetu ochrany. Konštatujeme, že „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ predstavuje taktiež aj koncepčný dokument a východisko pre ďalšie plánovanie a konkretizáciu aktivít a projektov, ktoré budú následne hodnotené individuálne v zmysle § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, pričom všetky budúce aktivity vyplývajúce z napĺňania cieľov a opatrení tohto strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich technických parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR. Realizácia aktivít v lokalitách Natura 2000, resp. v územiach chránených podľa osobitných predpisov je možná za podmienky vykonania preventívnych, zmierňujúcich a kompenzačných opatrení, ktorými sa eliminujú možné negatívne vplyvy jednotlivých aktivít na chránené územia, pričom v rámci konkretizácie územnej lokalizácie na úrovni navrhovaných projektov / zámerov je vhodné zvážiť aj alternatívny variant bez zásahu do chránených území.

1.2.7. Predpokladané vplyvy na krajinu, krajinný obraz, urbánny komplex, doprava, prvky ÚSES

Priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia sa v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja komplexne rieši územnými plánmi, prostredníctvom ktorých sa určujú zásady, vecná a časová koordinácia činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu krajiny, kultúrnohistorické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorba krajiny. Oproti súčasnému stavu sa v dosahu vplyvu navrhovaného strategického dokumentu predpokladá čiastočná zmena súčasnej štruktúry a využívania krajiny. Pôjde o umiestnenie nových stavebných objektov a modernizovanej cyklistickej infraštruktúry (udržateľná a ekologická mobilita) na poľnohospodárskej pôde, lesných pozemkoch, na zastavaných plochách, resp. ostatných plochách a to v zastavaných územiach, ale aj mimo zastavaných území dotknutých sídiel.

V prípade prvkov ÚSES sa predpokladá v určitých prípadoch, že dôjde k zásahom do nich, resp. k určitým zásahom do ich funkčnosti. Významný zásah do migračných trás živočíchov ani znefunkčnenie či zánik ekologických väzieb vodných tokov v nadväznosti na prvky ÚSES v jednotlivých dotknutých geografických oblastiach KSK sa realizáciou strategického dokumentu nepredpokladá.

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu, resp. projektov / aktivít, ktoré majú zabezpečiť napĺňanie špecifických cieľov strategického dokumentu je predpoklad, že ich realizáciou, resp. implementáciou nedôjde k významnej zmene krajinej štruktúry, krajinného obrazu a scenérie krajiny a zásahom do kostry ÚSES, vplyv navrhovaného strategického dokumentu na krajinu, krajinný obraz a urbánny komplex, dopravné systémy v dotknutých geografických oblastiach KSK bude prijateľný, únosný a realizovateľný.

V rámci realizácie jednotlivých projektov / aktivít strategického dokumentu budú rešpektované dokumentácie ÚSES na regionálnej a miestnej úrovni. Realizáciou strategického dokumentu nie je predpoklad znefunkčnenia väzieb medzi jednotlivými prvkami kostry územného systému ekologickej stability.

1.2.8. Predpokladané vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, kultúrne a prírodné dedičstvo UNESCO, archeologické náleziská a cestovných ruch

Výstavba konkrétnych projektov, resp. príslušnej infraštruktúry v rámci cieľov navrhovaného strategického dokumentu sa môžu dotknúť pamiatkovej ochrany kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO, resp. kultúrnych pamiatok, pamätihodností, archeologických nálezov, atď.

Predpokladá sa, že realizácia projektov / aktivít vyplývajúcich z priorit a cieľov Cyklostratégie KSK nebude mať negatívny vplyv na kultúrne pamiatky, historické pamiatky, resp. kultúrne a prírodné dedičstvo UNESCO (Vihorlatský prales, Dobšinská ľadová jaskyňa, Jasovská jaskyňa, Gombasecká jaskyňa, jaskyňa Domica, Krásnohorská jaskyňa, Ochtinská aragonitová jaskyňa, Spišský hrad, Žehra, Spišské podhradie, Ruská Bystrá) a realizácia týchto činností/aktivít negatívne neovplyvní štruktúru dotknutých sídelných útvarov, ich pamiatkové zóny, resp. prvkov prírodného dedičstva. Podmienkou realizácie projektov / aktivít je stanovisko / vyjadrenie príslušného pamiatkového úradu, ktorý vyhodnotí možnosť stretu záujmov projektov / aktivít v danom území s pamiatkovými záujmami dotknutého orgánu.

Pred začatím výkopových prác je potrebné preveriť, či sú na lokalite výstavby evidované objekty alebo predmety, ktoré by spadali do podmienok pamiatkovej starostlivosti, resp. či dotknutá lokalita sa nenachádza v pamiatkových zónach či rezerváciách v zmysle zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu.

Realizácia strategického dokumentu nebude mať negatívny vplyv na archeologické náleziská a kultúrne pamiatky, nakoľko v rámci konkrétnych projektov a aktivít bude zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov rešpektovaný.

Investície do rozvoja cyklo dopravy môžu mať významný priamy pozitívny vplyv na cestovný ruch z viacerých hľadísk. Investície do cyklochodníkov, cyklistických trás a zlepšenie bezpečnosti cyklistov na cestách zvyšujú atraktivitu miest pre cyklistov. Tým sa podnecuje cestovný ruch, najmä medzi ľuďmi, ktorí preferujú aktívny spôsob dopravy. V rámci rozvoja turistickej ponuky cyklistické trasy a cyklochodníky prepájajú atraktívne miesta, prírodné parky, historické pamiatky a ďalšie turistické atrakcie. To rozširuje ponuku a vytvára nové príležitosti pre cykloturistiku a turistov, ktorí hľadajú aktívne zážitky v prírode či v historických lokalitách. Rozvoj cyklo dopravy môže priniesť pozitívne vplyvy v prospech miestnych podnikov. Cykloturisti využívajú služby, ako sú ubytovacie zariadenia, reštaurácie, obchody so športovým a outdoorovým vybavením a pod. Taktiež, podpora cyklo dopravy môže prispieť k zvýšeniu pohybovej aktivity medzi obyvateľstvom aj návštevníkmi. Cyklistika je zdravým spôsobom, ako preskúmať lokálne kúpeľné a wellness destinácie a zároveň si udržať zdravie a kondíciu, čo môže byť atraktívne pre špecifický typ turistov. V neposlednom rade, z ekologického aspektu je cyklo doprava šetrnejšia k životnému prostrediu ako osobné automobily či iné motorizované dopravné prostriedky. Zlepšenie cyklo dopravy môže podporiť ekologické iniciatívy a pritiahnúť turistov, ktorí sú zaujatí udržateľným cestovným ruchom.

Celkovo môžu investície do cyklo dopravy a rozvoja cyklo dopravy pozitívne ovplyvniť cestovný ruch tým, že podporujú udržateľný, aktívny a zážitkový spôsob cestovania, ktorý je atraktívny pre širokú škálu turistov.

V rámci implementácie jednotlivých cieľov strategického dokumentu dôjde k podpore rozvoja cestovného ruchu a kultúry využitím endogénneho potenciálu kraja, čo hodnotíme ako pozitívny vplyv strategického dokumentu na rekreáciu a cestovných ruch.

1.2.9. Predpokladané vplyvy na obyvateľstvo, jeho zdravotný stav a aktivity

Primárnym pravdepodobným vplyvom navrhovaného strategického dokumentu je zvýšenie mobility na území Košického samosprávneho kraja s využitím cyklistickej dopravy a tým aj podpora zdravého životného štýlu a zvýšená celková kvalita života na individuálnej a kolektívnej úrovni.

Jedným z hlavných prínosov je podpora fyzickej aktivity. Bicyklovanie ako spôsob dopravy podnecuje ľudí k pravidelnej cvičebnej aktivite, čo prispieva k celkovému fyzickému zdraviu. Využívaním cyklistickej dopravy na prepravu do práce, do školy alebo pri bežných denných aktivitách môžu dosiahnuť denný pohybový cieľ bez ďalších samostatných cvičebných rutín a podporuje sa teda aktívny spôsob života, čo môže viesť k celkovému zlepšeniu zdravia.

Ďalším významným faktorom je psychické zdravie. Pohybová aktivita významne vplýva na hormonálnu aktivitu a teda vylučovanie hormónov (endorfíny), ktoré zlepšujú náladu a pomáhajú znižovať stres a úzkosť. Tento aspekt je dôležitý v dobe zvýšenej psychickej záťaže a stresu. Taktiež, menej znečisťovania ovzdušia z dôvodu menšieho používania motorových vozidiel znamená lepšiu kvalitu ovzdušia, čo má priaznivý vplyv na dýchacie systémy obyvateľstva a znižuje riziko s tým spojených zdravotných problémov. V neposlednom rade, cyklodoprava môže prispieť k boju proti obezite a súvisiacim chorobám. Pravidelná cyklodoprava je účinnou formou cvičenia, ktorá pomáha s nadváhou a posilňuje svaly, čím znižuje riziko vzniku chorôb ako je cukrovka, ochorenia srdca a vysoký krvný tlak.

Celkovo môžu investície do cyklodopravy a rozvoja cyklodopravy viesť k zlepšeniu zdravia obyvateľstva tým, že podporujú aktívny životný štýl, znižujú znečisťovanie ovzdušia a stres, a zlepšujú psychickú pohodu.

Pri realizácii opatrení a pri dodržiavaní platných hygienických limitov v zmysle platnej legislatívy sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie strategického dokumentu na dotknuté obyvateľstvo a jeho zdravotný stav. Počas prevádzky konkrétnych projektov / aktivít vyplývajúcich z cieľov Cyklostratégie KSK sa nepredpokladá vznik takých látok, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na zdravotný stav obyvateľstva a životné prostredie.

Nepriame vplyvy strategického dokumentu sa môžu prejaviť počas samotnej výstavby projektov, kontrétnych činností vyplývajúcich z priorít a cieľov Cyklostratégie KSK, ktoré môžu v zastavaných obytných častiach dočasne spôsobiť zvýšenie hlukového zaťaženia staveniskovou dopravou, zvýšenie prašnosti, vibrácií, zvýšením produkcie odpadov a pod. Pôjde o vplyvy dočasné, s časovo a priestorovo premenlivým charakterom.

Realizáciou / prijatím strategického dokumentu dôjde k vytvoreniu podmienok pre vyvážený územný rozvoj kraja spojených so zvyšovaním využitia cyklistickej dopravy a teda aj kvality života a zdravia jeho obyvateľov. Vplyv strategického dokumentu na obyvateľstvo bude pozitívny, významné negatívne vplyvy neboli identifikované.

1.3. Prijateľnosť činností pre dotknuté sídla

Oznámenie o strategickom dokumente s názvom „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“, (03/2023) bolo predložené príslušným dotknutým subjektom. Ich pripomienky boli zapracované do tejto správy o hodnotení.

Vyhodnotenie pripomienok k Oznámeniu o strategickom dokumente (03/2023) vyplývajúcich zo stanovísk účastníkov procesu posudzovania je prehľadne riešené v prílohe č.2 správy o hodnotení strategického dokumentu.

V. Navrhované opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie

1. Opatrenia na odvrátenie, zníženie alebo zmiernenie prípadných významných negatívnych vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia, ktoré by mohli vyplývať z realizácie strategického dokumentu

Realizáciou, resp. uplatňovaním cieľov Cyklostratégie KSK predpokladáme pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo vrátane zdravia. Konkrétne opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie budú súčasťou jednotlivých konkrétnych projektov v rámci procesu EIA a bližšie špecifikovaných technických a plošných parametrov stavieb / činností.

1.1. Opatrenia vyplývajúce z plnenia / uplatňovania špecifických cieľov strategického dokumentu na úrovni projektov

Medzi opatrenia identifikované v tomto stupni prípravy strategického dokumentu patria:

- Zabezpečiť plánované stavebné činnosti v súlade s ochranou životného prostredia (znižovanie energetickej náročnosti stavebných procesov, nakladanie s odpadom v zmysle platnej legislatívy, zavádzanie inovatívnych stavebnotechnických postupov a opatrení).
- Minimalizovať potrebu výrubov drevín pri výstavbe, v prípade realizácie výrubov v nevyhnutnom rozsahu postupovať v zmysle platnej legislatívy.
- V súvislosti s plnením aktivít vzťahujúcich sa k životnému prostrediu zabezpečiť aby implementácia Cyklostratégie KSK bola v súlade s požiadavkami príslušnej environmentálnej legislatívy EÚ, predovšetkým s rámcovou smernicou Rady o vode 2000/60/ES, smernicou Rady o biotopoch 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a smernicou Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúceho vtáctva, ako aj príslušnou národnou legislatívou, najmä zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
- Zabezpečiť dôslednú realizáciu posudzovania vplyvov na životné prostredie na úrovni jednotlivých aktivít / projektov v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z. tak, aby bola zabezpečená optimalizácia zvolených riešení a ich lokalizácie, výberu environmentálnych opatrení, časovej a vecnej následnosti jednotlivých realizačných krokov, ako aj vyváženosť environmentálnych, sociálnych a ekonomických aspektov realizovaných projektov; osobitnú pozornosť venovať projektom umiestňovaným v citlivých lokalitách akými sú napr. územia patriace do sústavy Natura 2000, územia so zvýšeným stupňom územnej ochrany prírody a krajiny (MCHÚ, VCHÚ), vymedzené prvky v rámci dokumentácií ÚSES a pod.
- Predmetom posudzovania, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, budú aj ich zmeny činností podľa prílohy 8a zákona.
- Pri realizácii a prevádzke aktivít / projektov dodržiavať platnú legislatívu.

V rámci procesu posudzovania bude uplatnený princíp predchádzania prípadných predpokladaných vplyvov pomocou formulácie podmienok a limitov k jednotlivým dotknutým opatreniam. Významným hľadiskom bude dôsledný výber predkladaných projektov a riadna priebežná i záverečná kontrola pri realizácii jednotlivých opatrení. Nezanedbateľné je aj možné súbežné pôsobenie niekoľkých realizovaných opatrení v rámci jedného, či na seba nadväzujúcich území.

Opatrenia z pohľadu územného plánovania a realizácie projektov / stavieb:

- V prípade budovania nových aktivít stavebného charakteru je potrebné ich umiestnenie a realizáciu riešiť v zmysle stavebného zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení zmien a doplnkov zákona a prislúchajúcimi vykonávajúcimi vyhláškami.
- Navrhované aktivity musia byť umiestnené v súlade s územným plánom dotknutého sídelného útvaru, resp. s plánom hospodárskeho rozvoja dotknutého sídelného útvaru.
- Pri realizácii cieľov, opatrení a aktivít vyplývajúcich z Cyklostratégie KSK rešpektovať obmedzenia a zákazy vyplývajúce z ochranných pásiem letísk, osobitných letísk, heliportov a leteckých pozemných zariadení. Taktiež vziať do úvahy požiadavky na voľnosť prekážkových rovín a plôch letísk a heliportov bez určených ochranných pásiem na území KSK, ktoré sú zapracované v textovej aj výkresovej časti platného Územného plánu KSK.
- Pri realizácii cieľov, opatrení a aktivít Cyklostratégie rešpektovať ochranné pásma existujúcich dráh v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov a zabezpečiť prejazdnosť (obslužnosť) jednotlivých železničných tratí alebo núdzovej prevádzky tratí s využitím obchádzkových tratí.
- Pri realizácii cieľov, opatrení a aktivít vyplývajúcich z Cyklostratégie KSK zohľadňovať a rešpektovať ustanovenia zákona č. 538/2005 Z. z. o prírodných liečivých vodách, prírodných liečebných kúpeľoch, kúpeľných miestach a prírodných minerálnych vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
- Zabezpečiť plánované stavebné činnosti v súlade s ochranou životného prostredia (znižovanie energetickej náročnosti stavebných procesov, nakladanie s odpadom v zmysle platnej legislatívy, zavádzanie inovatívnych stavebnotechnických postupov a opatrení).
- Počas realizácie aktivít / projektov stavebného charakteru je potrebné prijať a realizovať nasledovné opatrenia:
 - zvlhčovanie dopravných ciest, čistenie prístupovej miestnej komunikácie od nánosov zeminy pri presune stavebných mechanizmov, racionálnym využívaním stavebných mechanizmov, z dôvodu eliminácie produkcie spalínových plynov,
 - poučenie pracovníkov stavby o predpisoch bezpečnosti a ochrany pri práci,
 - dodržiavanie príslušných STN v zmysle platnej legislatívy,
 - kontrola technického stavu stavebných mechanizmov a stavebnej techniky pred ich využitím na stavebné práce,
 - oplotenie areálu stavby pre zabránenie prístupu nepovolaným osobám,
 - dodržiavanie zásad na zabránenie znečistenia povrchových a podzemných vôd.
 - stavebné práce v blízkosti drevín navrhujeme vykonať citlivo, poškodené dreviny ošetriť a výkopy v blízkosti koreňového systému čo najskôr zasypať,
 - pred začiatkom výkopových prác spojených s realizáciou navrhovaných aktivít vytýčiť a overiť všetky existujúce podzemné siete technickej infraštruktúry. Akékoľvek zemné práce musia byť vykonávané so zvýšenou opatrnosťou, aby nedošlo k porušeniu sietí a ich izolácie.

Opatrenia z pohľadu sídelného prostredia a štruktúry krajiny:

- Pri realizovaní navrhovaných aktivít v sídelnom prostredí je nutné dodržiavať príslušné hygienické limity stanovené v zmysle platnej legislatívy.

Opatrenia z pohľadu hydrologických pomerov / vodného hospodárstva:

- Pri umiestňovaní cyklotrás na/pri objektoch s charakterom vodnej stavby, musia byť dodržané a zohľadnené podmienky príslušného správcu povodia, resp. dotknutého

vodného toku, ktorý určí špecifické podmienky pre výstavbu takéhoto zariadenia v lokalite, kde bude stavba takéhoto charakteru umiestnená.

- Neumiestňovať a neuskladňovať stavebný materiál v blízkosti vodného toku, kedy by pri zvýšených prietokoch mohlo dôjsť k strhnutiu stavebných materiálov do vodného toku a tým k vytvoreniu prekážok obmedzujúcich plynulý odtok vody.
- Pre prípad havárií použiť plán havarijných opatrení na likvidáciu škôd.

Opatrenia pohľadu vplyvov na lesy / lesné hospodárstvo a pôdne pomery:

- Z pohľadu jednotlivých aktivít strategického dokumentu je potrebné realizovať projekty s minimálnymi zábermi významne produkčných poľnohospodárskych plôch, resp. chránených pôd s vysokou bonitou.

Opatrenia z pohľadu archeológie / ochrany kultúrnych pamiatok a prírodného dedičstva UNESCO:

- V prípade, že počas realizácie projektov bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok navrhovateľ a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.
- Pri realizácii navrhovaných projektov / aktivít v zónach pamiatkovej ochrany, resp. priamo na objektoch ochrany a v ich okolí je potrebné vyžiadať a rešpektovať stanovisko príslušného pamiatkového úradu.
- Navrhované projekty / aktivity strategického dokumentu uplatňovať s ohľadom na pamiatkovú ochranu kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO a súvisiacu legislatívu.

Opatrenia z pohľadu biodiverzity / fauny / flóry a území Natura 2000 / ochranu prírody / ÚSES:

- Minimalizovať potrebu výrubov drevín, v prípade realizácie výrubov v nevyhnutnom rozsahu postupovať v zmysle platnej legislatívy.
- Rešpektovať opatrenia zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody. Pri navrhovaných výsadbách nepoužiť invázne druhy.
- V súvislosti s plnením aktivít vzťahujúcich sa k životnému prostrediu zabezpečiť aby implementácia Cyklostratégie KSK bola v súlade s požiadavkami príslušnej environmentálnej legislatívy EÚ, predovšetkým s rámcovou smernicou Rady o vode 2000/60/ES, smernicou Rady o biotopoch 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín a smernicou Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúceho vtáctva, ako aj príslušnou národnou legislatívou, najmä zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
- Všetky budúce aktivity vyplývajúce z napĺňania cieľov strategického dokumentu by v prípade umiestnenia v územiach s vyšším stupňom ochrany, resp. v územiach sústavy Natura 2000 alebo v ich blízkosti mali byť po upresnení ich parametrov, lokalizácie a rozsahu prekonzultované a odsúhlasené Štátnou ochranou prírody SR.
- V prípade zásahov do území sústavy Natura 2000 vykonať primerané hodnotenie vplyvu na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre konkrétny projekt / plán.
- Realizovať primerané hodnotenie vplyvu plánu na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre konkrétny projekt / plán v prípade zasahovania do území sústavy Natura 2000, do domovských okrskov predmetov ochrany CHVÚ a ÚEV a vyhodnotiť zábery potravných biotopov a ovplyvnenie potravných a migračných podmienok.
- Pri zásahoch do vodných tokov, ktoré sú súčasťou ÚEV alebo ich časť je súčasťou ÚEV a predmety ochrany sú priamo závislé od tohto vodného toku, odporúčame vykonať primerané hodnotenie vplyvu na dotknuté územia sústavy Natura 2000 pre konkrétny

- projekt / plán bez ohľadu na vzdialenosť od hranice od ÚEV, hlavne ak má opatrenie predstavuje riziko havárie.
- V prípade realizácie činností ovplyvňujúcich hydrologické pomery detailne a odborne zhodnotiť a štúdiami podložiť ovplyvnenie hydrologických pomerov v najbližšie sa nachádzajúcich územiach sústavy Natura 2000.

VI. Dôvody výberu zvažovaných alternatív zohľadňujúcich ciele a geografický rozmer strategického dokumentu a opis toho, ako bolo vykonané vyhodnotenie vrátane ťažkostí s poskytovaním potrebných informácií, ako napr. technické nedostatky alebo neurčitosti

1. Uvažované variantné riešenia zohľadňujúce ciele a geografický rozmer strategického dokumentu

1.1. Tvorba súboru kritérií a určenie ich dôležitosti pre výber optimálneho variantu

Správa o hodnotení strategického dokumentu je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023).

Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvov navrhovaného strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“ sa určuje zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument neschválil) aj uvažovaného riešenia strategického dokumentu.

Predložená správa o hodnotení strategického dokumentu je posudzovaná v jednom variante a vo variante nulovom, tie je možné charakterizovať nasledovne:

Nulový variant – stav, ktorý by nastal, ak by sa strategický dokument nerealizoval.

Navrhovaný variant – posudzovaný v tejto správe o hodnotení.

Pre výber optimálneho variantu strategického dokumentu sme stanovili nasledovné kritéria:

- vplyvy na obyvateľstvo (zdravie),
- vplyvy na horninové prostredie / geodynamické javy,
- vplyvy na ovzdušie / miestna klíma,
- vplyvy na hlukové pomery,
- vplyvy na hydrologické pomery / vodné hospodárstvo,
- vplyvy na pôdu / poľnohospodárstvo,
- vplyvy na lesy / lesné hospodárstvo,
- vplyvy na biodiverzitu / faunu / flóru / biotopy,
- vplyvy na sídelné prostredie a štruktúra krajiny,
- vplyvy na územia Natura 2000 / ochranu prírody / ÚSES,
- vplyvy na dopravu,
- vplyvy na priemysel a energetiku,
- vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch,
- vplyvy na archeológiu / kultúrne pamiatky a pamiatky / prírodné dedičstvo UNESCO.

Uvedené kritéria považujeme za rovnako dôležité.

1.2. Porovnanie variantov

Nulový variant

V prípade nerealizácie strategického dokumentu môžeme očakávať nasledujúce dopady:

- Nedôjde k implementácii projektov a naplneniu špecifických cieľov posudzovaného strategického dokumentu.
- Nedôjde k vykonávaniu monitoringu strategického dokumentu.
- V súvislosti s nedostatkom finančných prostriedkov nedôjde k podpore rozvoja cyklistickej infraštruktúry, cestovného ruchu na území kraja.
- Nedôjde k zlepšeniu životných podmienok kraja v podobe zlepšenia zdravia obyvateľov a zvýšenia ich bezpečnosti.
- Nedôjde k podpore rozvoja cestovného ruchu a kultúry s využitím potenciálu kraja.
- Nedôjde k rozšíreniu a modernizácii existujúcej cyklistickej infraštruktúry a cestovného ruchu a taktiež k rozširovania ponuky cestovného ruchu.

Navrhovaný variant

Hlavné ciele stratégie:

1. Zvýšiť počet cyklistov
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou

Špecifické ciele:

1. Zlepšiť cyklistickú infraštruktúru - je budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.
2. Vybudovať cyklodestinácie - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestinácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.
3. Zabezpečiť pravidelný zber dát - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prostredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či zisťovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny základ pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.
4. Management - dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

Opatrenia zadefinované v rámci jednotlivých Špecifických cieľov:

Špecifický cieľ 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás

Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov

Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok

Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry

Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestinácií Košického kraja

Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestinácií

Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy

Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajn manuálu KSK

Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov

Špecifický cieľ 3 - Zabezpečiť pravidelný zber dát

Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistickej trasy cykloturistickej infraštruktúry

Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií

Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility

Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov

Špecifický cieľ 4 - Management

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry
- Cyklokoordinátor pre cyklodestiny
- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál
- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

Realizáciou strategického dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ dôjde oproti nulovému variantu k vytvoreniu podmienok pre vyvážený rozvoj kraja, budovanie novej kvalitnej infraštruktúry a zvyšovanie kvality života a zdravia jeho obyvateľov definovaných v rámci implementácie špecifických cieľov a opatrení Cyklostratégie KSK.

Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho špecifických cieľov opatrení boli identifikované pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu vrátane návrhu opatrení, pričom významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Konštatujeme, že realizáciou, resp. uplatňovaním jednotlivých špecifických cieľov Cyklostratégie KSK predpokladáme pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo vrátane zdravia. Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov.

Hodnotenie pravdepodobne významných environmentálnych vplyvov na životné prostredie a vplyvov na zdravie obyvateľstva strategického dokumentu je súčasťou časti IV./kap. 1. Pravdepodobne významné environmentálne vplyvy na životné prostredie a vplyvy na zdravie (primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne aj negatívne) a kap. 1.2. Hodnotenie predpokladaných vplyvov strategického dokumentu na zložky, faktory životného prostredia a zdravie obyvateľstva.

Pri realizácii opatrení a pri dodržiavaní platných hygienických limitov v zmysle platnej legislatívy sa nepredpokladá významný negatívny vplyv realizácie strategického dokumentu na dotknuté obyvateľstvo, jeho zdravotný stav a na jednotlivé zložky životného prostredia.

Na základe komplexného posúdenia vplyvov činnosti na životné prostredie z pohľadu strategického dokumentu považujeme navrhovaný variant strategického dokumentu za environmentálne prijateľný a realizovateľný.

Navrhujeme strategický dokument schváliť a realizovať.

2. Nedostatky a neurčitosti v poznatkoch, ktoré sa vyskytli pri vypracúvaní správy o hodnotení

Vo vzťahu k stupňu a charakteru posudzovaného strategického dokumentu Cyklostratégie KSK sa v procese posudzovania vyskytujú neurčitosti, najmä z dôvodu nedostatku vstupných informácií súvisiacich s očakávanými vplyvmi na životné prostredie, ktoré budú v ďalších etapách prípravy konkrétnych projektových aktivít riešené v rámci hodnotenia vplyvov navrhovaných činností, resp. zmeny činnosti podľa prílohy č. 8a zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

V tomto zmysle túto správu o hodnotení strategického dokumentu je potrebné považovať ako dostatočný východiskový podklad pre ďalšie stupne posudzovania vplyvov na životné prostredie konkrétnych projektov / činností, ktoré sa budú realizovať a ktoré podliehajú posudzovaniu podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v platnom znení, ako i pre vypracovanie ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

Primerane charakteru strategického dokumentu a jeho špecifických cieľov a výhľadových projektových aktivít boli v kap. IV komplexne vyhodnotené primárne, sekundárne, kumulatívne, synergické, krátkodobé, strednodobé, dlhodobé, trvalé, dočasné, pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu.

Z hľadiska výsledkov environmentálneho hodnotenia komplexných vplyvov strategického dokumentu konštatujeme, že nie sú nám známe zásadné problémy, o ktorých by neexistovali potrebné informácie a prijateľné návrhy na ich riešenie.

VII. Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

Systém monitorovania a hodnotenia slúži pre účely hodnotenia implementácie strategického dokumentu, a to na základe vyhodnotenia zvolených ukazovateľov plnenia zadaných cieľov stratégie. Využíva sa pri tom systém ukazovateľov k jednotlivým cieľom, ktoré majú určené cieľové hodnoty a kritérium času na dosiahnutie očakávaných cieľových hodnôt. Predmetom monitorovania sú najmä ukazovatele pokroku implementácie stratégie. Proces monitoringu sa opiera o systém zberu a spracovania dát, ktorý bol základom aj pre analytickú fázu tvorby Cyklostratégie KSK a výber ukazovateľov.

Účelom monitorovacieho systému je monitorovať, či sú dosahované stanovené výstupy a či sa plnia výsledkové zadané ukazovatele. Komplexný a efektívny monitorovací systém je dôležitý nielen pre sledovanie procesu vykonávania a implementácie cyklostratégie, ale je aj základom pre úspešné hodnotenie.

Cyklostratégia KSK má stanovený ako hlavný očakávaný výsledok 6% podiel cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK.

Návrh monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie

Vzhľadom na charakter strategického dokumentu a naplnenie jeho špecifických cieľov je systém opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie orientovaný na zabezpečenie optimalizácie realizácie jednotlivých aktivít strategického dokumentu:

- Základom monitoringu vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie bude na úrovni jednotlivých činností / projektov napĺňanie podmienok vyplývajúcich zo záverečných stanovísk environmentálneho posudzovania vplyvov projektov na životné prostredie tzv. EIA procesu (Environmental Impact Assessment), ktoré vydáva MŽP SR v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Monitoring je tak naviazaný na výsledky procesu EIA, kde sú zadané povinnosti, ktoré vyplývajú pre realizátora činnosti (projektu) a sú závislé od charakteru projektu a jeho vplyvu na životné prostredie.
- V rámci monitoringu životného prostredia je potrebné zabezpečiť pravidelné sledovanie vplyvov v rôznych štádiách prípravy konkrétnych stavieb, ich realizácie a samotnej prevádzky na vybraných zložkách životného prostredia vo vymedzených lokalitách, pričom úlohou analýzy výsledkov monitoringu je vyhodnotenie vplyvov stavieb s následným vyvodením dôsledkov a prijatím opatrení na elimináciu tých vplyvov, ktoré budú nepriaznivé na životné prostredie. Úspešnosť spomínaných krokov a zabezpečenie objektívnosti výstupov je závislé na výbere sledovaných vplyvov, zložiek a parametrov životného prostredia a výbere lokalít na ich sledovanie.
- Osobitnú pozornosť je potrebné venovať projektom vo vzťahu k ich potenciálnym negatívnym dopadom na lokálne kvalitatívne parametre životného prostredia, ochranu biotopov, životného prostredia a zdravia obyvateľstva.

- Pri rozhodovaní o výbere projektov dôsledne sledovať aspekt udržateľnosti podporovanej aktivity po ukončení spolufinancovaného projektu a vyváženosť krátkodobých a dlhodobých efektov.
- Pri rozhodovaní o výbere projektov sledovať vyváženosť lokálnych, regionálnych a nadregionálnych efektov s cieľom preferencie kumulatívnych a synergických efektov na nadmiestnej úrovni.

Konkrétne návrhy monitorovania environmentálnych vplyvov vrátane vplyvov na zdravie budú súčasťou jednotlivých konkrétnych projektov v rámci procesu EIA.

VIII. Pravdepodobne významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie

Realizáciou „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ vzhľadom na charakter a ciele posudzovaného strategického dokumentu sa významné cezhraničné environmentálne vplyvy vrátane vplyvov na zdravie nepredpokladajú.

Ďalšie stupne rozpracovania a konkretizácie strategického dokumentu v rámci konkrétnych projektov budú následne posudzované podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, vrátane vplyvov presahujúcich štátne hranice.

IX. Netechnické zhrnutie poskytnutých informácií

1. Základné informácie o strategickom dokumente

Predmetom tejto Správy o hodnotení je posúdenie strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ (ďalej aj ako „Cyklostratégia KSK“, resp. „strategický dokument“).

Cyklostratégia KSK je strategickým dokumentom s dosahom prevažne na územie VÚC – Košického kraja. Materiál bol spracovaný na základe strategického dokumentu: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 – 2030“, koncept 2021, Cycling Planing Studio s.r.o. a Košický samosprávny kraj.

Správa o hodnotení strategického dokumentu je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Košice, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023).

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 – 2030 predstavuje strednodobý strategický dokument, voľnenaväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept Cyklostratégie KSK.

Strategický dokument vychádza z aktuálneho poznania stavu v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy del'by prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nere realizovali po celom území Košického kraja. Strategický dokument je prepojený a komplementárny s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK.

Hlavná strategická vízia je orientovaná na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry.

Cyklostratégia Košického samosprávneho kraja (KSK) analyzuje konkrétne kroky potrebné na dosiahnutie 6% podielu cyklistickej dopravy na celkovej del'be prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Celá stratégia predstavuje komplexné riešenia smerujúce k udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy a cykloturistiky v kraji, s dôrazom na spoluprácu medzi subjektmi na území kraja, ktorí majú záujem podporiť jej realizáciu formou partnerstiev.

Cyklostratégia KSK v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na všetkých úrovniach - národnej, regionálnej aj miestnej. Súčasťou cyklostratégie je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji s cieľom zahrnúť do nej všetky mestá podľa Plánu udržateľnej mobility kraja (PUM). Aktualizovaná verzia tejto siete posluží ako podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košice.

Hlavný cieľ Cyklostratégie KSK:

Motto strategického dokumentu: Kraj kde sa jazdí!

Košický samosprávny kraj si kladie za cieľ celkovo zlepšiť život obyvateľov na svojom území. V rámci Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky špecificky zameriava pozornosť na skvalitnenie podmienok lepšieho fyzického a mentálneho zdravia obyvateľov, zefektívnenie

dopravného systému a podpora multimodality a v neposlednej rade aj ekonomický rozvoj a podpora podnikania v oblasti služieb pre cyklistov. V súlade so základnou víziou Cyklostratégie SR ako aj v snahe priblížiť sa okolitým európskym krajinám je potrebné urobiť všetko potrebné pre to, aby sme do roku 2030 dosiahli 50 % - ný nárast cyklistov na cyklistických komunikáciách Košického kraja.

Hlavné ciele stratégie:

1. Zvýšiť počet cyklistov
2. Zvýšiť bezpečnosť cyklistov
3. Zlepšiť prepojenie s verejnou dopravou, najmä železničnou dopravou

Špecifické ciele:

1. Zlepšiť cyklistickú infraštruktúru - je budovanie bezpečných a atraktívnych segregovaných cyklistických cestičiek v zmysle Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja. Prepojenie cyklistických komunikácií a cykloturistických trás na terminály verejnej dopravy, najmä vlakovej dopravy.
2. Vybudovať cyklodestínácie - realizácia cykloturistických trás, doplnkovej cykloturistickej vybavenosti (siete Bike Pointov KSK) a rozvoj služieb vhodných pre cyklistov. Cyklodestínácie budú slúžiť aj ako tréningové centrá, kde si cyklisti budú zlepšovať svoje zručnosti jazdy na bicykli a aktívnym oddychom celkovo svoj zdravotný stav.
3. Zabezpečiť pravidelný zber dát - systematický zber údajov o počte cyklistov predovšetkým prostredníctvom automatických cyklosčítačov, údaje o nehodovosti cyklistov, či zisťovanie stavu kvality cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry sú silný nástroj pre vyhodnotenie úspešnosti hlavných cieľov CykloStratégie. Zároveň objektívne údaje tvoria solídny podklad pre zlepšovanie plánovania a tiež aj informovanie odbornej a laickej verejnosti.
4. Management - dostatočné personálne a odborné obsadenie Cyklotímu poverené implementáciou stratégie je nevyhnutným predpokladom dobrých výsledkov. Manažment implementácie cyklostratégie je rozdelený medzi Úrad KSK a Správu ciest KSK.

Jednotlivé špecifické ciele majú zadané opatrenia / akčné plány na splnenie jednotlivých ŠC, ktoré konkretizujú - definujú výstupy a indikátory pre tieto aktivity a taktiež aj približný časový rámec ich naplnenia. Sú to:

Špecifický cieľ 1 – Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry – 45 km nových cyklistických trás

Opatrenie 1.1. Realizácia projektovej prípravy, vrátane vysporiadania majetkovo právnych vzťahov

Opatrenie 1.2. Vypracovanie žiadostí o nenávratný finančný príspevok

Opatrenie 1.3. Realizácia cyklistickej infraštruktúry

Špecifický cieľ 2 – Vybudovanie cyklodestínácií Košického kraja

Opatrenie 2.1. Vypracovanie koncepcií cyklodestínácií

Opatrenie 2.2. Skvalitnenie cykloturistickej infraštruktúry – cykloturistické trasy

Opatrenie 2.3. Realizácia nových cykloturistických trás –v rozsahu 300 km vrátane projektovej prípravy a legislatívneho procesu

Opatrenie 2.4. Realizácia doplnkovej cykloturistickej vybavenosti – Bike Pointy vrátane servisných miest, informačné panely s mapami, odpočívadlá a servisné miesta v zmysle dizajn manuálu KSK

Opatrenie 2.5. Vybudovanie tréningových a vzdelávacích centier pre cyklistov – tréningové lokality so zabezpečením výučby zdravého pohybu na bicykli – pumptracky, singletraily, cvičné dráhy, výukové centrá, dopravné ihriská

Opatrenie 2.6. Podpora vybudovania a zriadenia požičovní bicyklov

Špecifický cieľ 3 - Zabezpečiť pravidelný zber dát

Opatrenie 3.1. Realizácia pasportu cykloturistickej trasy cykloturistickej infraštruktúry

Opatrenie 3.2. Realizácia cykloportálu KSK a zber dát prostredníctvom jeho aplikácií

Opatrenie 3.3. Realizácia prieskumu dopravnej mobility

Opatrenie 3.4. Osadenie automatických sčítačov cyklistov

Špecifický cieľ 4 - Management

Zabezpečiť adekvátne personálne obsadenie pre riešenie cyklistickej problematiky:

- Cyklokoordinátor pre realizáciu cyklistickej infraštruktúry

- Cyklokoordinátor pre cyklodestinácie

- Cyklokoordinátor pre zber dát a web portál

- Cyklokoordinátor pre komunikáciu a koordináciu

Zabezpečiť údržbu cyklistických komunikácií a cykloturistických trás vo vlastníctve kraja pod gesciou Správy ciest KSK

V etape prípravy a spracovania správy o hodnotení pre navrhovaný strategický dokument bolo možné identifikovať predpokladané vplyvy navrhovaného strategického dokumentu na obyvateľstvo a zdravie a jednotlivé zložky životného prostredia do takej podrobnosti, akú strategický dokument vzťahujúcim sa na územie KSK poskytuje. Primerane charakteru strategického dokumentu, jeho špecifických cieľov a opatrení boli identifikované pozitívne a negatívne vplyvy strategického dokumentu vrátane návrhu opatrení, pričom významné negatívne vplyvy na obyvateľstvo (zdravie) a jednotlivé zložky životného prostredia neboli identifikované.

Konštatujeme, že realizáciu, resp. uplatňovaním jednotlivých priorít a cieľov Cyklostratégie KSK predpokladáme pozitívne vplyvy na životné prostredie a obyvateľstvo vrátane zdravia. Vplyvy konkrétnych projektov vyplývajúcich zo strategického dokumentu v územnej podrobnosti budú bližšie špecifikované a posudzované samostatne podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, s adekvátnym zohľadnením všetkých aspektov.

V záujme riešenia potrieb a dosiahnutia cieľov stanovených v strategickom dokumente vo vzťahu k zabezpečeniu environmentálnej udržateľnosti bude potrebné podporovať iba projekty šetrné k životnému prostrediu, ktoré minimalizujú negatívny dopad na životné prostredie vo vzťahu k využívaniu jednotlivých zložiek životného prostredia (zdrojov). Neefektívne projekty, nešetrné voči životnému prostrediu by nemali byť podporované.

Záverečné zhodnotenie

Na základe vykonaného posúdenia neboli identifikované významné negatívne vplyvy, ktoré by znemožnili prijať predložený strategický dokument.

Navrhovaný strategický dokument „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“ z hľadiska vplyvu na životné prostredie je prijateľný a odporúča sa schvaľujúcemu orgánu jeho schválenie v predloženom znení po zohľadnení pripomienok a požiadaviek účastníkov procesu posudzovania vrátane verejnosti vyplývajúcich z ich písomných stanovísk a záverov verejného prerokovania.

2. Naplnenie požiadaviek rozsahu hodnotenia

Zo stanovísk doručených k Oznámeniu o strategickom dokumente: „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030“, (03/2023), vyplynula potreba rozpracovať v správe o hodnotení príslušné požiadavky súvisiace s navrhovaným strategickým dokumentom.

Naplnenie týchto požiadaviek je obsahom príslušných kapitol tejto správy o hodnotení, podľa Rozsahu hodnotenia, ktorý vydal Okresný úrad Košice, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (č. OU-KE-OSZP1-2023/022735, zo dňa 23.06.2023), ako aj prílohy č.1 správy o hodnotení strategického dokumentu.

X. Informácia o ekonomickej náročnosti (ak to charakter a rozsah strategického dokumentu umožňuje)

Pre všetky aktivity navrhované v rámci strategického dokumentu platí, že najefektívnejším spôsobom ich financovania je ich priame začlenenie do politík jednotlivých sektorov. ďalším pravidlom pri financovaní je zohľadnenie pozitívnych synergických efektov medzi sektormi a spojenie viacerých finančných zdrojov na realizáciu rozsiahlejších opatrení a projektov, napríklad na miestnej, obecnej, okresnej či krajskej a regionálnej úrovni.

V rámci strategických cieľov Cyklostratégie KSK sa počíta s využívaním nasledovných zdrojov financovania:

- z vlastných zdrojov,
- zo štátneho rozpočtu,
- z rozpočtov samospráv,
- zo zdrojov EÚ a iných zdrojov.

Prepojenia na možnosti financovania Cyklostratégie KSK z európskych zdrojov:

- Program Slovensko 2021 – 2027
- Plán obnovy a odolnosti SR
- Plán obnovy a udržateľnosti SR
- Interreg VI-A HUSK 2021 – 2027
- Program rozvoja vidieka 2023 -2027
- Program LIFE 2021-2027 – finančný nástroj Európskej únie pre oblasť životného prostredia a ochrany klímy

Je predpoklad, že implementácia Cyklostratégie KSK bude vyžadovať aj zvýšenie kapacít na úrovni riadenia, resp. manažmentu pri implementácii. Tento program kladie nároky na kvalifikačné, organizačné a riadiace kapacity ľudských zdrojov samosprávy a štátnej správy na všetkých hierarchických úrovniach. K napĺňaniu cieľov strategického dokumentu bude potrebný efektívny manažment a dobrá spolupráca so všetkými zainteresovanými stranami, ale najmä s kľúčovými aktérmi.

Tab.: Realizácia stavieb ako pokračovanie iniciatív a projektov KSK

Projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2030						
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav pripravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Cyklotrasa Michalovce - V. Nemecké (Projekt MOBI)	25.000	7.000	0.280	technická štúdia	vybratý a odsúhlasený koridor vedenia cyklotrasy	2030
Cyklotrasa Rožňava - Betliar (Gemerská vetva)	4.253	1.191	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Rožňava - Brzotín	6.000	1.680	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Brzotín - Slavec	7.781	1.556	0.200	zámer	CURI ako príležitosť	2030
Cyklotrasa Slavec - Plešivec	5.785	1.620	0.280	zámer	CURI ako príležitosť	2030
SPOLU	48.819	13.047				

Zdroj: Úrad KSK

Tab.: Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027

Realizácia stavieb a projektová príprava - plánovacie obdobie 2022 - 2027						
Názov projektu	Dĺžka cyklotrasy (km)	Odhadované náklady (mil. €)	Jednotkové náklady (mil. €/ 1 km)	Stav pripravenosti (zámer, DUR, UR, DSP, SP, PD spracovávaná, PD vyhotovená)	poznámka	realizácia rok
Družstevná p.Hornáde (Eurovelo)	1.000	0.780	0.780	DSP	prebieha stavebné konanie a príprava VO	2022
Časť A.1 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Kokšov - Bakša a napojenie centra obce na hlavný koridor EuroVelo 11	1.000	0.285	0.285	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Časť A.2 – Úsek EuroVelo 11 v katastri obce Nižná Myšľa	8.100	2.700	0.330	DUR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EuroVelo 11 v katastri obce Ždaňa	0.600	0.200	0.330	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2027
EUROVELO 11 - Cyklotrasa Trstené p.H. - Čaňa	3.000	0.485	0.162	ÚR	príprava DSP, vyhotovenie geometrických plánov pre MPV	2025
Eurovelo 11 Družstevná pri Hornáde - Budimír	4.000	0.600	0.150	zámer	príprava DUR a DSP	2023
Obišovce (Eurovelo)				zámer	príprava PD	2027
Zalužice-Lúčky (Zemplínska vetva)	5.400	1.250	0.230	DSP	prebieha stavebné konanie	2022
Kaluža (Zemplínska vetva)	1.600	0.300	0.190	DSP	prebieha stavebné konanie	2023
Klokočov (Zemplínska vetva)	2.800	0.530	0.190	DSP		2023
Vinné - lávka ponad nápuštný kanál (Zemplínska vetva)	0.120	1.500		DÚR		2027
Vinné (Zemplínska vetva)	9.000	2.430	0.270	DÚR	potreba prehodnotiť smerové vedenie trasy vzhľadom na MPV	2027
Margecany (Hornádska magistrála)	1.200	0.600	0.500	SP	prípravené na realizáciu	2022
SNV - Levoča	2.600	0.780	0.300	zámer	čiastočne realizované 2021- obec Harichovce	2025
Hrabušice - Podlesok (Spojenie V. Tatry - Slovenský raj)	4.000	0.800	0.200	zámer	Príprava PD	2027
Lávka a jej napojenie na cyklotrasu Nižná Myšľa - Vyšná Myšľa - Skároš	0.030	0.050		zámer	projektová príprava pre DSP	2022
SPOLU	44.450	13.290				

Zdroj: Úrad KSK

Zoznam riešiteľov a organizácií, ktoré sa na vypracovaní správy o hodnotení strategického dokumentu podieľali, ich podpis (pečiatka)

1. Meno spracovateľa Správy o hodnotení

Spracovateľom Správy o hodnotení je firma EKOJET, s.r.o., Staré Grunty 9A, 841 04 Bratislava

2. Zoznam riešiteľov

Zodpovedný riešiteľ:

Mgr. Tomáš Šembera
Mgr. Ľubomír Modrík

Spoluriešitelia:

Mgr. Ivan Stolárik
Ing. Ján Schvarcz
Bc. Annamária Meszárosová

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....
Mgr. Tomáš Šembera
za spracovateľa správy o hodnotení
strategického dokumentu

V Bratislave, 15.05.2024

Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov podpísom (pečiatkou) oprávneného zástupcu obstarávateľa

Potvrdzujem správnosť údajov.

.....
JUDr. Boris Bilčak,
Riaditeľ úradu Košického samosprávneho kraja,
Úrad Košického samosprávneho kraja,
oprávnený zástupca obstarávateľa

V Košiciach, 15.05.2024

Zoznam doplňujúcich analytických správ a štúdií, ktoré boli podkladom pre vypracovanie správy o hodnotení

1. Zoznam textovej a grafickej dokumentácie

- Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj
- Atlas krajiny Slovenskej republiky. MŽP SR, Bratislava, 2002, Esprit spol. s r.o. Banská Štiavnica, 2002
- Adaptačná stratégia na dôsledky zmeny klímy v Košickom kraji, 2020
- Environmentálna databáza firmy EKOJET, s.r.o. a jej dokumentácie hodnotenia vplyvov činností na životné prostredie – Zámery alebo Správy E.I.A., S.E.A.
- Hodnotenie kvality životného prostredia, J. Stredanský, SPU v Nitre, 2010
- Hydrologická ročenka, Povrchové vody 2020, SHMÚ, Bratislava, 2022
- Integrovaná územná stratégia Košického kraja 2022 - 2030
- Konceptia rozvoja sociálnych služieb v Košickom samosprávnom kraji na roky 2024 – 2026
- Národné priority Implementácie Agendy 2030
- Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050
- Program Slovensko 2021-2027
- Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja na roky 2023-2027 (s výhľadom do roku 2030)
- Plán obnovy a odolnosti SR
- Plán obnovy a udržateľnosti SR
- Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja, NDCon s.r.o.
- Program rozvoja vidieka 2023 -2027
- Program cezhraničnej spolupráce Interreg Poľsko-Slovensko 2021-2027
- Program LIFE 2021-2027 – finančný nástroj Európskej únie pre oblasť životného prostredia a ochrany klímy
- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2020-2024
- Regionálna inovačná stratégia KSK
- Správy o stave životného prostredia Slovenskej republiky, MŽP SR, SAŽP
- Stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 - 2027 - 2030, 2021
- Štatistická ročenka o pôdnom fonde v SR, 2023
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Územný plán mesta Košice – Stav zmien a doplnkov – október 2018
- Zdravotnícka ročenka Slovenskej republiky 2022, Národné centrum zdravotníckych informácií, Bratislava 2023
- Zelenšie Slovensko – Stratégia environmentálnej politiky Slovenskej republiky
- www.vucke.sk, www.statistics.sk, www.sopsr.sk, www.shmu.sk, www.enviroportal.sk,
www.geoportal.sk, www.data.gov.sk, www.vupop.sk, www.vuvh.sk, www.forestportal.sk,
www.climateadapt.eea.europa.eu, www.cms.enviroportal.sk.

PRÍLOHY

V prílohe tejto Správy o hodnotení strategického dokumentu sa nachádzajú:

Textová dokumentácia

- Príloha č. 1: Vyhodnotenia splnenia jednotlivých bodov rozsahu hodnotenia strategického dokumentu.
- Príloha č. 2: Vyhodnotenie pripomienok k oznámeniu o strategickom dokumente „Stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“, (03/2023).
- Príloha č. 3: Primerané hodnotenie vplyvu plánu na dotknuté územia sústavy Natura 2000.
- Príloha č. 4: „Stratégia rozvoja cyklickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022-2027-2030“.

(Dokument Cyklostratégie KSK je zverejnený na: <https://web.vucke.sk/files/sk/kompetencie/regionalny-rozvoj/aktuality/cyklostrategia-2022-2030.pdf>)