

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY PREŠOVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

AKTUALIZÁCIA DOKUMENTU

FÁZA C

NÁVRHOVÁ ČASŤ



Spracovali: Ing. Jan Kašík
Ing. Karel Steiner
Ing. Karel Králíček
Ing. Zdeněk Rogalewicz
Ing. Dávid Jaš

NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.

Obsah

Obsah.....	2
Zoznam obrázkov	6
Zoznam grafov.....	8
Zoznam tabuliek	9
Zoznam príloh.....	10
Zoznam skratiek	11
1 Identifikačné údaje projektu	13
2 Zadanie a ciele projektu	14
2.1 Detaily zadania	14
2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM PSK	14
3 Vízia udržateľnej mobility v PSK	16
3.1 Strategické ciele dopravnej politiky v kraji.....	16
3.2 Konceptcia rozvoja dopravnej infraštruktúry	17
3.3 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja	19
3.4 Trendy dopravných charakteristík územia	20
3.4.1 Budúci vývoj dopravného dopytu.....	20
3.4.2 Priority v rozvoji dopravných subsystémov.....	26
4 Identifikácia špecifických cieľov	27
4.1 Definícia špecifických cieľov	27
4.2 Formulácia špecifických cieľov	27
5 Návrh koncepcie riešenia mobility	29
5.1 Návrh koncepcie riešenia verejnej dopravy	29
5.1.1 Zapracovanie stratégií rezortných koncepčných dokumentov železničnej dopravy.....	29
5.1.2 Návrh novej organizácie železničnej dopravy	30
5.1.2.1 Dopravné modelovanie obnovených regionálnych tratí.....	41
5.1.2.2 Potrebné úpravy železničnej infraštruktúry	41
5.1.2.3 Ďalší rozvoj systému TEŽ	42
5.1.3 Železničná sieť Prešovského kraja v budúcej integrujúcej sa Európe	44
5.1.4 Návrh novej organizácie autobusovej dopravy v kraji	45
5.1.4.1 Návrh novej optimalizovanej siete liniek do roku 2030 (do-all).....	47
5.1.1 Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti do roku 2030 a 2025.....	47
5.1.2 Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti do roku 2030 a 2025.....	48



5.1.2.1	Návrh novej optimalizovanej siete liniek do roku 2050	49
5.1.2.2	Návrh etapy 2040	49
5.1.3	Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti do roku 2050 a 2040.....	49
5.1.4	Základy návrhu autobusovej dopravy v PDO PSK.....	49
5.1.5	Porovnanie návrhu linkového vedenia PAD – PUM PSK vs. PDO PSK	51
5.1.5.1	Medziokresné linky v súlade s návrhom PUM PSK.....	51
5.1.5.2	Medziokresné linky v čiastočnom súlade s návrhom PUM PSK	52
5.1.5.3	Medziokresné spojenia riešené iným konceptom	55
5.1.5.4	Absentujúce priame vedenia liniek, nevyužitá námety	55
5.1.6	Návrh organizácie MHD v kraji	56
5.1.6.1	Mestská hromadná doprava v Prešove	57
5.1.6.2	Mestská hromadná doprava v Poprade	58
5.1.6.3	Mestská hromadná doprava v Humennom.....	59
5.1.6.4	Mestská hromadná doprava v Bardejove	59
5.1.6.5	Mestská hromadná doprava v ďalších mestách Prešovského kraja.....	59
5.1.7	Systémy MHD v Kežmarku, Levoči, Svite, Starej Ľubovni, Vranove nad Topľou a Svine by sa mali do roku 2030 stať integrálnou súčasťou IDS Východ s dôrazom na dodržiavanie štandardov IDS Východ. Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy	59
5.1.7.1	Nároky na cesty	59
5.1.7.2	Nároky na terminály a zastávky.....	59
5.1.7.3	Nároky na informačný systém.....	60
5.1.7.4	Nároky na vozidlový park	60
5.2	Návrh koncepcie integrovanej dopravy	61
5.2.1	Rámec integrácie verejnej osobnej dopravy	61
5.2.2	Geografický rozsah IDS	62
5.2.3	Príprava a organizácia IDS	62
5.2.3.1	Inštitucionálne a organizačné zaistenie systému integrovanej dopravy.....	62
5.2.3.2	Návrh systému zmlúv pre zabezpečenie prevádzky IDS.....	63
5.2.3.3	Technické a prevádzkové štandardy IDS	64
5.2.3.4	Prevádzka IDS	68
5.2.3.4.1	Úlohy Organizátora	70
5.2.3.5	Infraštruktúra pre IDS.....	72
5.2.4	Prestupné uzly a ich väzby.....	72
5.2.4.1	Prestupné uzly najvyššieho významu	73
5.2.4.2	Významné prestupové uzly	74

5.2.4.3	Prestupné uzly v autobusovej doprave	78
5.2.4.4	Prestupné uzly podľa IDS Východ	81
5.3	Návrh koncepcie ciest a cestnej dopravy	81
5.3.1	Diaľnice a rýchlostné cesty	84
5.3.1.1	Do roku 2030	84
5.3.1.2	Do roku 2050	85
5.3.2	Cesty I. triedy	86
5.3.2.1	Do roku 2030	87
5.3.2.2	Do roku 2050	87
5.3.3	Cesty II. a III. triedy	89
5.3.3.1	Cesty II. triedy:	90
5.3.3.1.1	Rekonštrukcie ciest II. triedy	90
5.3.3.1.2	Obchvaty a preložky na cestách II. triedy	91
5.3.3.1.3	Hraničné priechody na cestách II. triedy	92
5.3.3.2	Cesty III. triedy:	92
5.3.3.2.1	Rekonštrukcie ciest III. triedy	93
5.3.3.2.2	Preklasifikovanie na cesty I. a II. triedy	94
5.3.3.2.3	Obchvaty a preložky	94
5.3.3.2.4	Obnovené a nové cesty	95
5.3.3.2.5	Hraničné priechody na cestách III. triedy a účelových cestách	96
5.3.4	Výpočet zaťaženia siete 2050 a etapy 2030	97
5.4	Návrh koncepcie riešenia cyklistickej dopravy	97
5.5	Návrh koncepcie riešenia pešej dopravy	108
5.6	Návrh koncepcie riešenia statickej dopravy	109
5.7	Návrh koncepcie riešenia nákladnej a kombinovanej dopravy	112
5.7.1	Cestná nákladná doprava v Prešovskom kraji	112
5.7.2	Železničná nákladná doprava na Východnom Slovensku	112
5.7.3	Kombinovaná doprava v Prešovskom samosprávnom kraji	112
5.8	Návrhy v oblasti leteckej dopravy a v súvislosti s ňou	113
5.9	Plavba na Domaši	113
5.10	Návrh koncepcie riešenia inteligentných dopravných systémov a služieb	113
5.10.1	Základná architektúra IDS	113
5.10.1.1	Controlling verejné dopravy	114
5.10.2	Základná architektúra ITS	116
5.10.3	Odbavovací a informačný systém	119

5.10.3.1	Elektronický platobný systém.....	119
5.10.3.2	Informačný systém v IDS	121
5.10.3.2.1	Vnútrotný informačný systém	121
5.10.3.2.2	Vonkajší informačný systém.....	122
6	Opatrenia.....	123
6.1	Návrh opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy	123
6.2	Návrh opatrení v oblasti verejnej osobnej dopravy	133
6.3	Návrh opatrení v oblasti železničnej dopravy	157
6.4	Návrhy opatrení v oblasti nemotorovej dopravy	166
6.5	Ostatné návrhy opatrení	169
6.6	Opatrenia v nákladnej doprave	176
6.7	Opatrenia pre vodnú dopravu.....	177
6.8	Opatrenia súvisiace s leteckou dopravou.....	178
6.9	Roztriedenie opatrení podľa cieľov	180
6.10	Analýza závislostí medzi opatreniami a cieľmi	194
7	Varianty a scenáre budúceho rozvoja mobility.....	196
7.1	Analýza prevádzky modelu.....	196
7.1.1	Súčasný stav siete (s odkazom na východiskový rok pre výstavbu a kalibrácie modelu), identifikáciu aktuálnych potrieb, prekážky, atď.....	196
7.1.2	Budúce varianty (pre referenčné časové horizonty + 5, 10, 20, 30 rokov).	197
7.2	Analýzy budúceho vývoja dopravy a dopravnej siete	197
7.3	Analýza súčasnej situácie a trendov.....	197
7.4	Analýzy budúceho vývoja dopytu.....	199
8	Multikriteriálna analýza infraštruktúrnych opatrení.....	207
8.1	Popis metodiky MKA	207
8.1.1	Stanovení váh kritérií MKA.....	208
8.1.2	Hodnotiace kritéria, váhy a hodnotiaca stupnica existujúcej cestnej siete II. a III. triedy 208	
8.1.3	Hodnotenie pomocou MKA.....	209
8.2	Vyhodnotenie cestnej siete II. a III. triedy pomocou MKA.....	210
8.3	Vyhodnotenie špecifických opatrení na cestnej sieti pomocou MKA.....	213
9	Vyhodnotenie návrhovej časti.....	215

Zoznam obrázkov

Obrázok 1	Ukážka návrhového cestovného poriadku Poprad-Tatry – Košice (180)	31
Obrázok 2	Ukážka návrhového cestovného poriadku Košice – Poprad-Tatry (180)	31
Obrázok 3	Ukážka cestovného poriadku na trati Štrba – Štrbské Pleso (182).....	32
Obrázok 4	Ukážka cestovného poriadku pre trať Poprad – Štrbské Pleso (183).....	33
Obrázok 5	Ukážka cestovného poriadku pre trať Štrbské Pleso – Poprad (183).....	33
Obrázok 6	Ukážka cestovného poriadku pre trať Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (184)	33
Obrázok 7	Ukážka cestovného poriadku pre trať Tatranská Lomnica – Starý Smokovec (184)	33
Obrázok 8	Ukážka cestovného poriadku pre vlaky medzi Štrbou a Starou Ľubovňou (185).....	35
Obrázok 9	Ukážka cestovného poriadku pre vlaky medzi Starou Ľubovňou a Štrbou (185).....	35
Obrázok 10	Ukážka cestovného poriadku pre trať Košice – Prešov – Plaveč – Muszyna (188)	36
Obrázok 11	Ukážka cestovného poriadku pre trať Muszyna – Plaveč – Prešov – Košice (188)	37
Obrázok 12	Ukážka cestovného poriadku pre trať Prešov – Bardejov (194).....	38
Obrázok 13	Ukážka cestovného poriadku pre trať Bardejov – Prešov (194).....	38
Obrázok 14	Ukážka cestovného poriadku pre trať Prešov – Humenné (193)	38
Obrázok 15	Ukážka cestovného poriadku pre trať Humenné – Prešov (193)	39
Obrázok 16	Ukážka cestovného poriadku pre trať Michalany – Humenné – Medzilaborce (191) ..	40
Obrázok 17	Ukážka cestovného poriadku pre trať Medzilaborce – Humenné – Michalany (191) ..	40
Obrázok 18	Ukážka cestovného poriadku pre trať Humenné – Stakčín (196).....	41
Obrázok 19	Ukážka cestovného poriadku pre trať Stakčín – Humenné (196).....	41
Obrázok 20	Ukážka zastávkového označníka	65
Obrázok 21	Podoba cestovného poriadku.....	66
Obrázok 22	Návrh zónovej tarify IDS Východ	70
Obrázok 23	Dopravný model – scenár výhľadový stav 2050.....	97
Obrázok 24	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Poprade	102
Obrázok 25	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Kežmarku	102
Obrázok 26	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Levoči.....	103
Obrázok 27	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Sabinove	103
Obrázok 28	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Prešove	104
Obrázok 29	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov vo Vranove nad Topľou	104
Obrázok 30	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Humennom.....	105
Obrázok 31	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov vo Snine	105
Obrázok 32	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Medzilaborciach	106
Obrázok 33	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Stropkove.....	106
Obrázok 34	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Svidníku	107

Obrázok 35	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Bardejove.....	107
Obrázok 36	Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Starej Ľubovni.....	108
Obrázok 37	Koncepcia funkčnosti organizátora IDS Východ	114
Obrázok 38	Controlling verejnej dopravy– základná architektúra telematiky vo verejnej doprave 115	
Obrázok 39	Princípy informačných väzieb v plánovacej úrovni controllingu	116
Obrázok 40	Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu	116
Obrázok 41	Systémový model ITS architektúry IDS Východ	117
Obrázok 42	Princíp informačných väzieb modelu architektúry IDS Východ	118
Obrázok 43	Funkčná architektúra odbavovacieho kartového systému (bezkontaktná čipová karta) 120	
Obrázok 44	Veľmi vysoká a vysoká priorita	213

Zoznam grafov

Graf 1	Predikcia vývoja počtu obyvateľov v Prešovskom kraji.....	20
Graf 2	Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji.....	21
Graf 3	Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji	21
Graf 4	Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji.....	22
Graf 5	Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji.....	23
Graf 6	Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji.....	23
Graf 7	Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji	24
Graf 8	Prognózované koeficienty rastu VÚC PO – Ľahké vozidlá	25
Graf 9	Prognózované koeficienty rastu VÚC PO – Ťažké vozidlá	25
Graf 10	Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch	199
Graf 11	Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji v troch scenároch	200
Graf 12	Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji v troch scenároch.....	201
Graf 13	Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch	202
Graf 14	Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch ..	203
Graf 15	Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch	204
Graf 16	Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch.....	204
Graf 17	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ľahké vozidlá	205
Graf 18	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ťažké vozidlá.....	206

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v strednom scenári	20
Tabuľka 2	Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji	21
Tabuľka 3	Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji	21
Tabuľka 4	Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji	22
Tabuľka 5	Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji	22
Tabuľka 6	Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji	23
Tabuľka 7	Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji	24
Tabuľka 8	Prognózované koeficienty rastu VÚC PO – Ľahké vozidlá	24
Tabuľka 9	Prognózované koeficienty rastu VÚC PO – Ťažké vozidlá	25
Tabuľka 10	Prehľad zmlúv pre zabezpečenie prevádzky IDS	64
Tabuľka 11	Stav kostrovej siete PSK	98
Tabuľka 12	Dôležité projekty pre dopravných cyklistov	100
Tabuľka 13	Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch	199
Tabuľka 14	Predikcia vývoja HDP (mil. EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch	199
Tabuľka 15	Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch	200
Tabuľka 16	Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch ..	201
Tabuľka 17	Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch	202
Tabuľka 18	Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch	203
Tabuľka 19	Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch	204
Tabuľka 20	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ľahké vozidlá	205
Tabuľka 21	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ťažké vozidlá	205
Tabuľka 22	Hodnoty váh kritérií MKA hodnotenia cestnej siete	208

Zoznam príloh

Príloha časti C: Návrh linkového vedenia autobusovej dopravy podľa Plánu udržateľnej mobility z roku 2019

Zoznam skratiek

ASD	Automatický ščítač dopravy
B+R	Bike and ride – označenia parkoviska pre bicykle, odkiaľ cestujúci použije verejnú hromadnú dopravu
CSS	Cestná svetelná signalizácia (semafor)
EU (EÚ)	Európska únia
EUR	Euro (menová jednotka)
GIS	Geografický informačný systém
HDP	Hrubý domáci produkt
hod.	Hodina
IDS	Integrovaný dopravný systém
IS	Informačný systém
ITS	Intelligent transport systems (and services) – inteligentné dopravné systémy (a služby)
IZS	Integrovaný záchranný systém – komplex záchranej zdravotnej služby, hasičov a polície
k. ú.	Katastrálne územie
K+R	Kiss and ride – pobožkaj a choď – miesto pre krátke zastavenie automobilu pre nastúpenie alebo vystúpenie cestujúceho
km	Kilometer
KORDIS JMK	Organizátor integrovaného dopravného systému Juhomoravského kraja
KSK	Košický samosprávny kraj
L (I)	Linka (autobusová)
MHD	Mestská hromadná doprava
MKA	Multikriteriálna analýza
MÚK	Mimoúrovňová križovatka
NDS, a.s.	Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť – vlastník a správca diaľničnej siete na Slovensku
NP	Národný park
OECD	Organizácia pre hospodársku spoluprácu
OP	Opatrenie
OP n CD	Opatrenie č. n v cestnej doprave
OP n ND	Opatrenie č. n v nemotorovej doprave
OP n ON	Opatrenie č. n – ostatné návrhy
OP n VOD	Opatrenie č. n vo verejnej osobnej doprave
OP n ŽD	Opatrenie č. n v železničnej doprave
Os	Osobný vlak

OŽ	Ozubnicová železnica
P+R	Park and ride – označenia parkoviska pre automobily, odkiaľ cestujúci použije verejnú hromadnú dopravu
PL	Poľsko
PR	Poľská republika
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PUM	Plán udržateľnej mobility
REx	Regionálny expres – druh vlaku
RR	Regionálny rýchlik – druh vlaku
RSÚC	Riaditeľstvo Správy a údržby ciest
s.r.o.	Spoločnosť s ručením obmedzeným
SAD	Slovenská autobusová doprava
SEA	Strategické environmentálne hodnotenie
SK	Slovensko
SP	Okres Stropkov
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest – správca ciest prvej triedy
SSÚD	Stredisko správy a údržby diaľnic
SUC PSK	Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja
ŠC	Špecifický cieľ
TANAP	Tatranský národný park
TEN-T	Transeuropean network – transport – transeurópska dopravná sieť
TEŽ	Tatranské elektrické železnice
TP	Technický predpis (Slovenskej správy ciest)
UA	Ukrajina
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization – Organizácia Spojených národov pre vzdelanie, vedu a kultúru
VOD	Verejná osobná doprava
VT	Okres Vranov nad Topľou
VÚC PO	Vyšší územnosprávny celok Prešov (iné označenie pre Prešovský samosprávny kraj)
wi-fi	Bezdrôtová dátová komunikácia
WSA	Weight Sum Approach – metóda váženého súčtu
Zr	Zrýchlený (vlak)
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky – správca železničnej dopravnej cesty na Slovensku

1 Identifikačné údaje projektu

Objednávateľ: Prešovský samosprávny kraj
Námestie mieru 2
080 01 Prešov
Štatutárny orgán: predseda – PaedDr. Milan Majerský
IČO: 37870475, DIČ: 2021626332
Kontaktná osoba: Ing. Peter Hadbavný
Telefón: +421 911 155 730
E-mail: peter.hadbavny@vucpo.sk
Internetová adresa (URL): www.psk.sk

Zhotoviteľ: NDCon s.r.o.
Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1
Štatutárny zástupca: Ing. Robert Michek
IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511
Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028
Kontaktná osoba: Ing. Karel Steiner
Telefón: +420 733 643 067
E-mail: karel.steiner@ndcon.cz
Internetová adresa (URL): www.ndcon.cz

Názov projektu: Aktualizácia Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja

Číslo z Registra zmlúv ÚPSK: 1220/2022/OD

Čas plnenia: 16. augusta 2022 – 16. júna 2023

2 Zadanie a ciele projektu

2.1 Detaily zadania

V aktualizovanom pláne udržateľnej mobility PSK podľa metodiky SUMP 2.0 Fáza C, ktorá rieši návrhovú časť celého diela vychádza z Fázy A, ktorá zhromažďuje dáta, opisuje ďalší postup v spracovaní diela a navrhuje komunikačnú stratégiu ako pre čas vypracovaní PUM PSK, tak aj pre fázu implementácie už schváleného plánu udržateľnej mobility.

Tak ako zadanie aktualizácie hovorí o doplnení problematiky nákladnej dopravy, vodnej dopravy a leteckej dopravy, sú návrhy v týchto oblastiach sformulované na základe uskutočnených zistení a analýz.

Problémy a úzke miesta v doprave boli identifikované ako v pôvodnom spracovaní, tak aj v aktualizácii na základe analýzy súčasného stavu, trendov a výstupov z dopravného modelovania. Nasledujúcim krokom bolo stanovenie špecifických cieľov PUM spolu s príslušnými strategickými a vedľajšími indikátormi, ktoré sa použijú na posudzovanie cieľov PUM a ich naplnenia. Ciele sú definované v súlade s princípmi SMART, čiže musia byť špecifické, merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a termínované.

Nakoľko špecifické ciele sú formulované multimodálne, potrebné opatrenia na dosiahnutie týchto cieľov budú definované nezávisle od jednotlivých dopravných sektorov a obsahujú aj súvisiace prevádzkové, organizačné a legislatívne opatrenia a sú zamerané nielen na opatrenia v oblasti rozvoja infraštruktúry a vozidlového parku, ale takisto na opatrenia v organizačnej a inštitucionálnej sfére organizovania dopravného systému v regiónu.

Pri navrhovaní opatrení sa dbalo na maximalizáciu hospodárnosti a na dosahovanie synergického efektu, výber opatrení z alternatív je založený na kvalitatívnom posúdení. Maximalistický (*do-all*) variant zahŕňa všetky preferované skupiny opatrení a následne je tento variant posúdený dopravným modelom, čo by malo ukázať indikatívnu hodnotu jednotlivých indikátorov.

Niektoré opatrenia sú upravené a doplnené kvôli vývinu situácie od spracovaní a schválení PUM PSK v roku 2020. Zásadné zmeny priniesli najmä spracované dokumenty PDO PSK a PDO Slovenska (riešiaci železničnú dopravu), hoci tento dokument prebral viaceré myšlienky pôvodného PUM PSK.

2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM PSK

Očakávané ciele PUM:

- aktualizácia reálnych trendov dopravných charakteristík,
- vytvorenie základu pre ďalší územný rozvoj z hľadiska dopravy,
- návrh efektívneho a udržateľného dopravného systému.

Určenie hlavných cieľov spracovania PUM

- Cieľom spracovania PUM musí byť predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Prešovského kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov, vrátane fondov EÚ. Úlohou PUM je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledný PUM musí rešpektovať

princípy plánovania udržateľnej mobility (v súlade s dokumentom „Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým EÚ).

- Obstaraním a spracovaním PUM sa taktiež sleduje aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých módov dopravy. Nedeliteľnou súčasťou PUM bude územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.
- Cieľom PUM je systematizovať problematiku dopravy a udržateľnej mobility vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál Kraja.
- Hlavným zámerom dokumentu je riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.
- Do úvahy sa berú aj iné, paralelne prebiehajúce činnosti v oblasti dopravy, ako napr. výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015, Regionálna integrovaná územná stratégia a tiež schválený Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, schválená Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj s cieľom dosiahnuť synergický efekt.
- Dokument rieši aj neskoršie spracované koncepcie – relevantné plány dopravnej obslužnosti, aj keď ako strategický dokument s dlhodobejšou víziou nepreberá vo vzdialenejších horizontoch všetky myšlienky týchto dokumentov.

3 Vízia udržateľnej mobility v PSK

Po dôkladnom zbere dát a spracovaní analytickej časti PUM PSK je na mieste stanoviť cestu, ako dôjsť k naznačenému ideálu – teda udržateľnej mobilite. Treba povedať, že tu netreba začať prácu na zelenej lúke, že veľa dobrého tu bolo v minulosti urobené. Sú tu dobré základy v podobe celkom hustej siete dopravnej infraštruktúry a rozvinutej dopravnej obsluhy prímestskými autobusmi a MHD v niektorých mestách kraja, najmä v krajskej metropole a vo Vysokých Tatrách. V Prešove treba oceniť významný podiel využívania elektrickej trakcie v podobe trolejbusov.

Cestná sieť pokrýva všetky obce kraja, no treba poznamenať, že časť ciest je v nedobrom stavebnotechnickom stave. Prešovský samosprávny kraj zdedil pri svojom vzniku cestnú sieť a spoločne s ňou takisto tento problém, pričom nemá finančné prostriedky na rýchle riešenie tejto situácie.

Hoci je v kraji železničná sieť, na väčšine ktorej zostala zachovaná pravidelná premávka osobných vlakov, pôsobí železnica ako trochu nadbytočný prvok v dopravnom systéme, ktorý je postavený viac na službách autobusov. S tým súvisí takisto malá previazanosť medzi vlakovými a autobusovými spojmi a takmer neexistujúca koordinácia medzi vlakmi a autobusmi. Výnimkou je systém elektrickej železnice vo Vysokých Tatrách (TEŽ + OŽ), ktorý predstavuje veľmi kvalitný dopravný systém s potenciálom rastu. Kvalitnú obsluhu územia ponúka takisto trať Humenné – Snina – Stakčín, kde vlaky premávajú v dvojhodinovom takte s vloženými spojmi v časoch špičiek. Trať má potenciál na okamžité zavedenie hodinového taktu.

Železničná doprava (okrem Vysokých Tatier) nie veľmi zapadá do dopravného systému kraja. Je to spôsobené okrem iných príčin skutočnosťou, že každý subsystém je riadený z iného centra. Celý dopravný systém treba viacej vzájomne previazať, čo predpokladá dôraz na rozvoj moderných informačných technológií v dopravnom prostredí. S tým sa spája riešenie dopravy v centrách miest tak, aby sa centrá nezadusili parkujúcimi a čakajúcimi automobilmi, umožnili plynulý pohyb ľudí a dopravu tovaru do prevádzok obchodov a služieb, ale aj ďalších služieb, ako je odvoz komunálneho odpadu a upratovanie ulíc. Z mnohých dôvodov je potrebné nezabúdať na bezmotorovú dopravu, najmä pešiu a cyklistickú. Bezmotorová doprava by sa mala stať integrálnou a mala by sa stať súčasťou mobility a dopravného systému. Preto musí byť bezpečná, musí mať potrebné podmienky pre svoju premávku.

Strategické a špecifické ciele by mali byť harmonickým akordom. Musia sledovať prehĺbenie previazanosti jednotlivých častí celého systému, vytváranie hardvérových a softvérových predpokladov pre zvládanie budúcich nárokov na dopravný systém a organizáciu pohybu najmä v centrách miest tak, aby v nich bol príjemný život pre ich obyvateľov.

3.1 Strategické ciele dopravnej politiky v kraji

Pre dosiahnutie vízie udržateľnej mobility obyvateľov v Prešovskom kraji sa musí dopravná politika v kraji (a nielen v kraji) zamerať na riešenie najdôležitejších aspektov dopravného systému kraja. Tieto aspekty možno formulovať v niekoľkých základných smeroch pre dosiahnutie udržateľnosti:

Ekologicky udržateľný dopravný systém kraja

Tak ako veľa iných ľudských aktivít aj doprava má dopady na okolité prostredie. Pri koncentrácii sa tieto vplyvy sčítajú a dochádza k negatívnym dopadom na životné prostredie ľudí, ale aj ďalších živých tvorov. Životné prostredie poškodzované exhalátmi (spaliny, pevné častice) alebo inými emisiami (napríklad hlukom) pri dlhodobom pôsobení negatívne ovplyvňuje zdravie obyvateľov. Je teda na mieste hľadať cesty k minimalizácii záťaže okolitého prostredia dopravnými procesmi. Tieto cesty treba

hľadať v technológii vozidiel (najmä ich pohonu), vo stave a konfigurácii infraštruktúry a v organizovaní dopravy. Prešovský samosprávny kraj už na túto problematiku zameriava určité aktivity, napríklad bol spracovaný v rámci schémy Interreg Europe „Akčný plán pre podporu elektromobility v Prešovskom samosprávnom kraji“.

Finančne udržateľný dopravný systém kraja

Doprava je služba. Z určitej časti je prevádzkovaná na komerčnej báze a z určitej časti ide o verejne financované služby, celkovo (sieť ciest II. a III. triedy, ktorá neje spoplatnená, cyklotrasy a cesty pre peších) alebo čiastočne (cesty s poplatkom alebo mýtnym, železničná dopravná cesta, dopravná obslužnosť dotovaná z verejných zdrojov). Preto treba nájsť rovnováhu medzi požadovanými výkonmi a disponibilnými finančnými zdrojmi. Treba spomenúť, že v súčasnosti sú niektoré časti systému financované nedostatočne (cesty, železničná infraštruktúra, vozidlový park na železnici a v sektore MHD).

Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja

Moderný znamená v súčasnosti najmä využívajúci moderné komunikačné a informačné technológie. Zo skúseností z okolitých krajín je zjavné, že tieto technológie vo vhodných kombináciách môžu veľa pomôcť pri organizovaní dopravy – a to aj v reálnom čase – a takisto pri plánovaní dopravy, a to ako pri plánovaní cesty verejnou dopravou zo strany cestujúceho (vrátane možnosti kúpi cestovného lístka elektronicky) tak pri plánovaní dopravnej obslužnosti na základe dát o pohybe cestujúcich. To umožňuje optimalizovať využívanie kapacít a dosahovať vysoké výkony. Dostatok informácií z premávky v reálnom čase umožňuje zvyšovať spoľahlivosť dopravného systému prostredníctvom vzájomne previazaných dispečerských systémov. Moderné technológie v odbavovaní cestujúcich umožňujú optimalizovať uhradené cestovné takisto takmer v reálnom čase.

Bezpečný dopravný systém kraja

Pri viacerých ľudských aktivitách je potrebné dbať na bezpečnosť svoju a svojho okolia tak, aby činnosťou nevznikli vedľajšie, spravidla negatívne, účinky na zdravie a životoch ľudí alebo okolitých veciach v okolí prevádzkovej aktivity. K tomu ešte v prípade dopravy, najmä verejnej, pristupuje ďalší aspekt – ochrana pred protiprávnym konaním osôb z okolia voči účastníkom dopravného procesu, dopravným prostriedkom alebo dopravnej infraštruktúre. Táto ochrana spočíva po prvé v nastavení pravidiel správania (v legislatíve) a po druhé v dohľade bezpečnostných zborov. K tomu patrí ešte spravidla správanie dopravcov voči zákazníkom (zodpovednosť za cestujúcich alebo prepravovaný tovar a práva spotrebiteľa). Je skutočnosťou, že tieto problémy väčšinou spadajú do kompetencií orgánov na národnej úrovni, no je potrebné sa aj týmto zaoberať.

3.2 Konceptia rozvoja dopravnej infraštruktúry

Dopravná infraštruktúra v Prešovskom kraji je veľmi široký pojem, ktorý v sebe zahŕňa železnice a súvisiace stavebné zariadenia, cesty rôznych kategórií, letiská, lanové dráhy, infraštruktúru pre MHD (trolejové vedenie, zastávky, prístrešky, meniarne, vozovne) a v koncepcných materiáloch zvykne aj zahŕňať vozidlový park.

Z tohto stručného prehľadu je zrejmé, že nie všetky elementy môže priamo ovplyvňovať Prešovský kraj. Významná časť dôležitých elementov patrí štátu a je v správe jeho organizácií (ŽSR, SSC, NDS, a.s. a ďalšie), časť je v správe kraja (cesty II. a III. triedy v správe SÚC PSK), časť patrí mestám alebo obciam

(infraštruktúra MHD, miestne komunikácie) alebo súkromným subjektov, najmä dopravcov (autobusové zastávky a stanice).

Možnosti a nástroje kraja sú celkom obmedzené najmä pokiaľ ide o infraštruktúru v rukách štátu. Tu môže kraj vznášať požiadavky a viesť diskusiu o rozvoji tejto časti dopravnej infraštruktúry.

V prípade infraštruktúry v rukách kraja sú limitujúcim faktorom rozpočtové možnosti kraja.

To isté platí pri infraštruktúre v rukách miest a obcí, kde je síce možná podpora zo strany kraja, ale tá naráža na rozpočtové možnosti krajského rozpočtu. Ani tu kraje nemajú v rukách priame rozhodovacie nástroje.

Pokiaľ ide o infraštruktúru a vozidlový park v rukách súkromných dopravcov, nato má kraj takisto len nepriamy vplyv, no mal by pri nastavovaní zmlúv vo verejnom záujme rátať s dostatočnými prostriedkami na obnovu vozidlového parku aj potrebnej infraštruktúry.

Kvalitná dopravná infraštruktúra je dôležitým prostriedkom pre hospodársky, sociálny a kultúrny život obyvateľov kraja. Jej úlohou je umožniť potrebnú mobilitu osôb aj tovaru pri zachovaní náležitej kvality služby a minimalizácii negatívnych dopadov na okolie.

Dopravná infraštruktúra vytvára sieť, ktorej priepustnosť je závislá od priepustnosti svojho najslabšieho článku. Koncepcia rozvoja sa musí zamerať na dosiahnutie potrebných kapacitných a výkonných parametrov jednotlivých kritických prvkov a segmentov, aby spĺňala svoju úlohu. Tam, kde je to potrebné a ekonomicky odôvodnené, mali by sa posilňovať prepojenia vnútri aj vonku kraja. Pri rozhodovaní je potrebné pamätať, že zložité horské terény zväčša predstavujú cenné a často chránené územia, čo je nezanedbateľné bohatstvo Prešovského kraja. Takisto otváranie nových možností hospodárskeho života je potrebné posudzovať pod týmto uhlom pohľadu.

Z pohľadu jednotlivých druhov dopravnej infraštruktúry sa treba zamerať:

- V železničnej infraštruktúre:
 - Vytvárať a posilňovať kapacity železničnej infraštruktúry pre posilňovanie role železnice v dopravnom systéme kraja a tým aj udržateľnej mobility;
 - Vytvoriť podmienky pre využitie predností železničnej dopravy (možnosť relatívne rýchlej prepravy veľkého počtu cestujúcich pri relatívne nízkej spotrebe energie a nízkych jednotkových nákladoch);
 - Požadovať postupne úpravy železničnej infraštruktúry, ktoré umožnia požadované parametre taktovej dopravy pre zvyšovanie kvality služieb;
 - Venovať pozornosť kolíznym miestam a zvyšovať bezpečnosť všetkých účastníkov dopravnej premávky (železničné priecestia a pod.).
- V cestnej infraštruktúre:
 - Dôsledne požadovať od dotknutých štátnych organizácií plnenie ich povinností voči im zverenej cestnej infraštruktúre na území kraja;
 - Žiadať o skoré vybudovanie naplánovaných dôležitých cestných stavieb (R4, obchvaty na cestách prvej triedy), viesť so štátnymi organizáciami diskusiu o potrebných kapacitách tejto infraštruktúry;
 - Pružne podporovať štát tam, kde je to možné a vedie to k dosiahnutiu potrebných opatrení.
- V infraštruktúre pre verejnú dopravu a IDS
 - V tejto oblasti možno povedať, že alfou a omegou je informačný systém, ktorý bude slúžiť pre cestujúcu verejnosť (informácie o spojení, kúpa cestovných dokladov,

- odbaavenie pri cestovaní), ale aj kraju (a jeho orgány) pre riadenie systému, plánovanie dopravy aj operatívne usmerňovanie premávky;
- Ku problematike informačného systému patria nielen elektronické systémy, ale aj označenie zastávok a cestovné poriadky na týchto zastávkach;
 - Dôležitou časťou infraštruktúry pre verejnú dopravu sú zariadenia pre cestujúcich, najmä na rôznych prestupných bodoch. Mali by byť spravené tak, aby cestujúcich neodradzovali od cestovania verejnou dopravou;
 - Integrovaný dopravný systém potrebuje aj svoj dispečerský systém a takisto riadenie premávky na dôležitých dopravných artériách kraja, predstavujú infraštruktúru na ktorú sa treba zamerať.
- V oblasti vozidlového parku:
 - Hoci sa veľa v tejto oblasti urobilo, nie je možné byť stopercentne spokojný s dosiahnutým stavom. Najmä na železnici je ešte veľa práce;
 - Kraj by sa mal zamerať na sformulovanie náročných, no splniteľných štandardov vozidiel pre verejnú dopravu a tieto štandardy požadovať zmluvne od dopravcov, u ktorých bude objednávať výkony v rámci Integrovaného dopravného systému Východ. Na druhej strane treba rátať s dostatočnými finančnými prostriedkami na úhradu týchto služieb.
 - V spojení s tým sa treba zamerať aj na vyhovujúce zázemie pre starostlivosť dopravcov o vozidlový park (hoci väčšia časť požiadaviek v tejto oblasti vychádza zo všeobecnej legislatívy).

3.3 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja

Územie Prešovského kraja je členité a pretkané horskými pásmami. Preto niektoré prepojenia jednoducho neexistujú a ich vybudovanie by bolo technický a najmä finančne neúmerne náročné. Preto je potrebné pristupovať k územnému rozvoju po dôkladnom uvedomení si tejto skutočnosti a zvažovať možnosti, nakoľko je možné tú ktorú oblasť zaťažiť či už priemyslom alebo turistickým ruchom. K tejto skutočnosti pristupuje ešte ďalší aspekt a to je ochrana prírody na rozsiahlych teritóriách národných parkov.

Z tohto pohľadu je viac potrebné zameranie na kvalitatívny územný rozvoj, ako na extenzívny – kvantitatívny územný rozvoj. V rámci vyváženého územného rozvoja je potrebné sa najmä v horských oblastiach zamerať na integrovaný rozvoj sídiel, obnovenie a udržiavanie historických štruktúr, sídelnej identity a foriem osídlenia.

Vzhľadom na rôznorodosť územia Prešovského kraja nie je okrem celkom všeobecných zásad (preferencia verejnej hromadnej dopravy a kapacitná železničná nákladná doprava) jednoduché stanoviť všeobecné zásady územného rozvoja z pohľadu možností dopravného systému. V okolí miest nachádzajúcich sa pri základných dopravných artériách nie je potrebné sa toľko brániť mierne extenzívnemu územnému rozvoju, v horských údoliach je potreba veľmi zvažovať či niektorý zámer nenaruší krehkú rovnováhu územia. Tu je potrebné sa zamerať predovšetkým na kvalitu prostredia.

3.4 Trendy dopravných charakteristík územia

V tejto kapitole je opísaná prognóza budúceho vývoja dopravného dopytu na základe sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a vytvárajú dopravný systém a prepravné správanie obyvateľov v Prešovskom kraji.

3.4.1 Budúci vývoj dopravného dopytu

Analýza budúceho dopravného dopytu bola vykonaná na základe sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a vytvárajú dopravný systém a prepravné správanie obyvateľov v Prešovskom kraji. Tieto faktory boli analyzované v troch možných scenároch – vysoký, stredný, nízky. Ako najpravdepodobnejší je uvažovaný stredný scenár.

Podrobnejšie je problematika opísaná v časti Analýzy v kapitole 6.2. Nakoľko sa najpravdepodobnejšie uvažuje o strednom scenári, sú tu zhrnuté len údaje pre tento scenár, ktoré boli použité aj pre ďalšie úvahy a ako podklad pre dopravné modelovanie v Prešovskom kraji.

- **Demografický vývoj obyvateľstva – Počet obyvateľov**
 - **Stredný scenár** – bol skonštruovaný na základe predošlého vývoja obyvateľstva do roku 2017 v Prešovskom kraji a spracovateľom predikovaného budúceho vývoja na základe sociálno-ekonomických a demografických parametrov.

Demografický vývoj obyvateľstva v Prešovskom kraji					
	2018	2025	2030	2040	2050
Stredný scenár	824760	836084	842218	849735	852868

Tabuľka 1 Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v strednom scenári



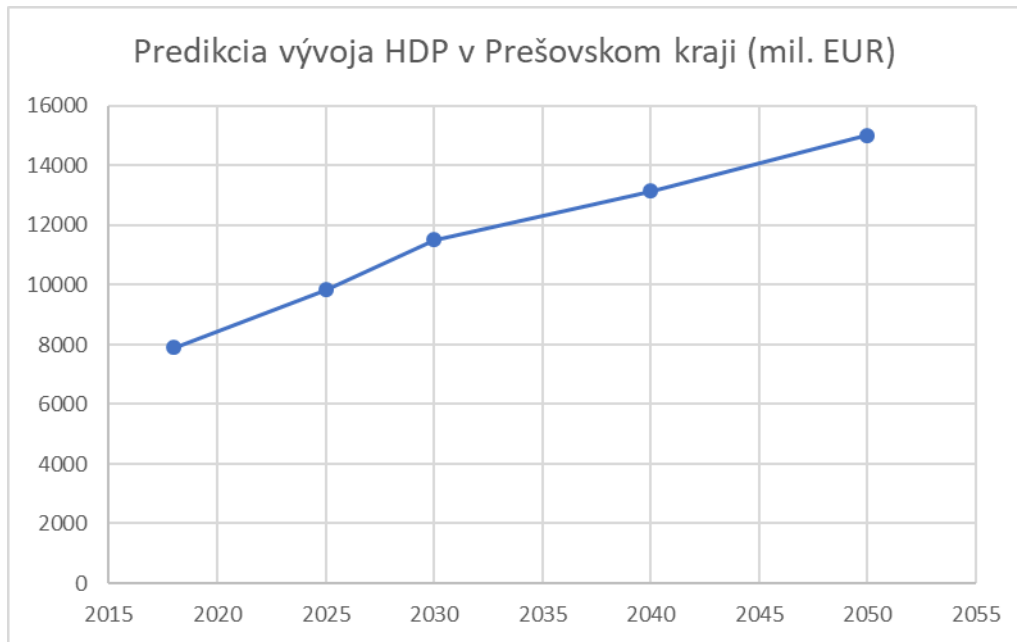
Graf 1 Predikcia vývoja počtu obyvateľov v Prešovskom kraji

- **Hrubý domáci produkt (HDP)**
 - **Stredný scenár** – Dáta týkajúce sa HDP a HDP na obyvateľa boli stanovené pre tento scenár na základe dvoch zdrojov. Prvým zdrojom bolo Ministerstvo financií SR

a predikcia (uverejnená v septembri 2018) vývoja HDP v rokoch 2016 – 2025. Pre obdobie rokov 2026 – 2050 bola potom použitá predikcia vývoja podľa OECD.

Predikcia vývoja HDP (mil. EUR)					
	2018	2025	2030	2040	2050
Stredný scenár	7 894	9 836	11 509	13 143	15 011

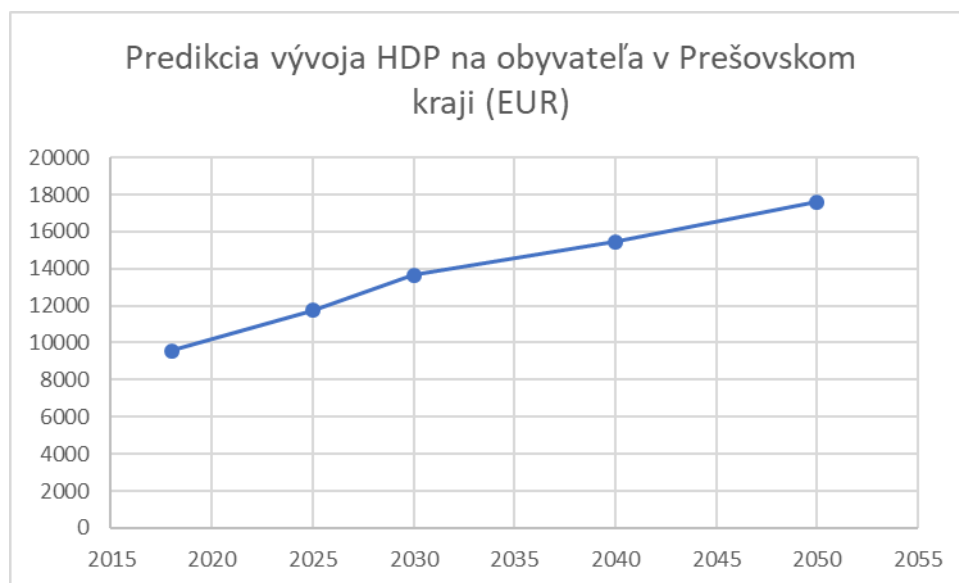
Tabuľka 2 Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji



Graf 2 Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji

Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR)					
	2018	2025	2030	2040	2050
Stredný scenár	9 571	11 764	13 665	15 467	17 600

Tabuľka 3 Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji

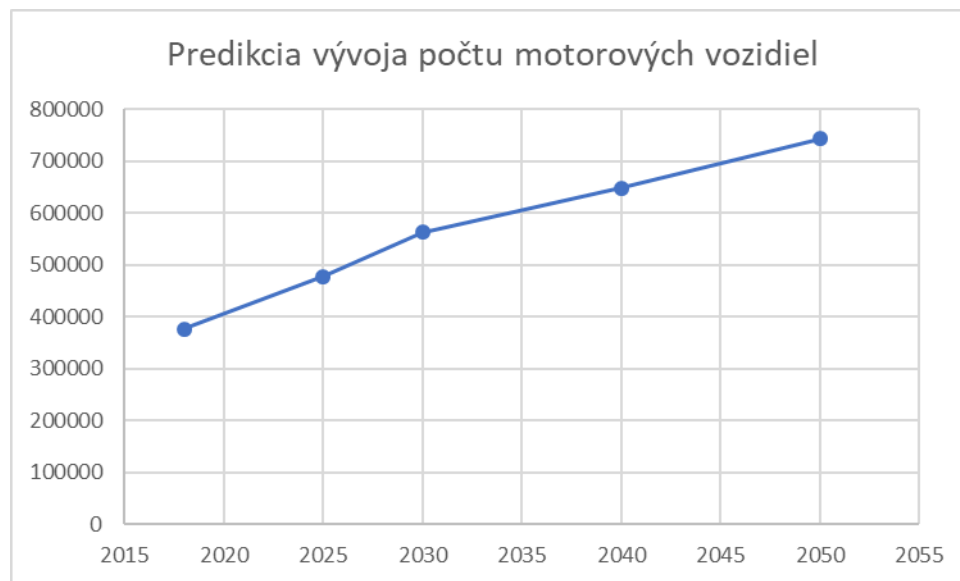


Graf 3 Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji

- **Počet motorových vozidiel a osobných automobilov**
 - **Stredný scenár** – stanovenie dát pre tento scenár prebehlo na základe aktuálnych dát Ministerstva vnútra SR a dát z prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015, dát o predchádzajúcom vývoji až do roku 2018, dát o vývoji obyvateľstva a vývoji HDP v Prešovskom kraji.

Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel					
	2018	2025	2030	2040	2050
Stredný scenár	376 000	477 601	562 460	647 690	742 057

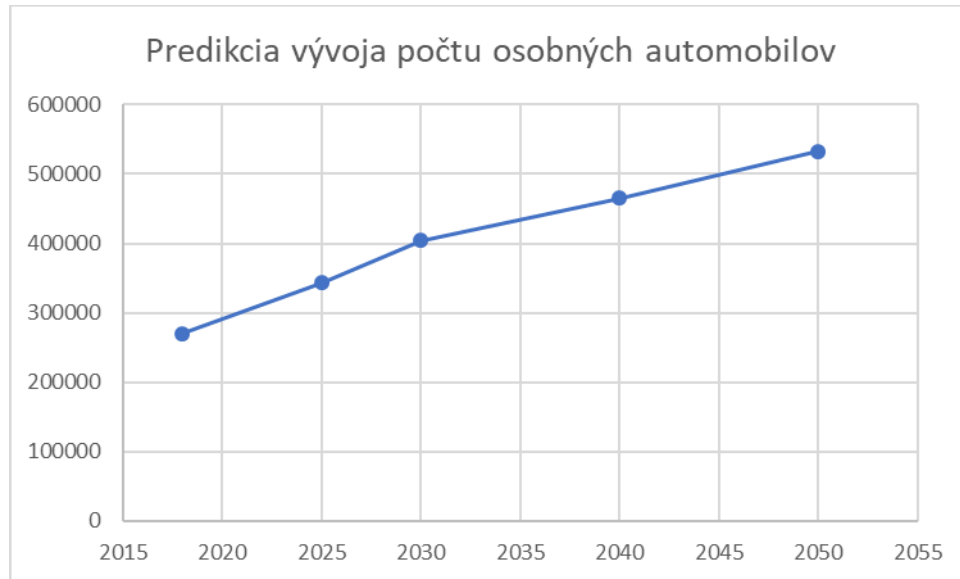
Tabuľka 4 Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji



Graf 4 Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji

Predikcia vývoja počtu osobných automobilov					
	2018	2025	2030	2040	2050
Stredný scenár	270 168	343 171	404 145	465 386	533 191

Tabuľka 5 Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji

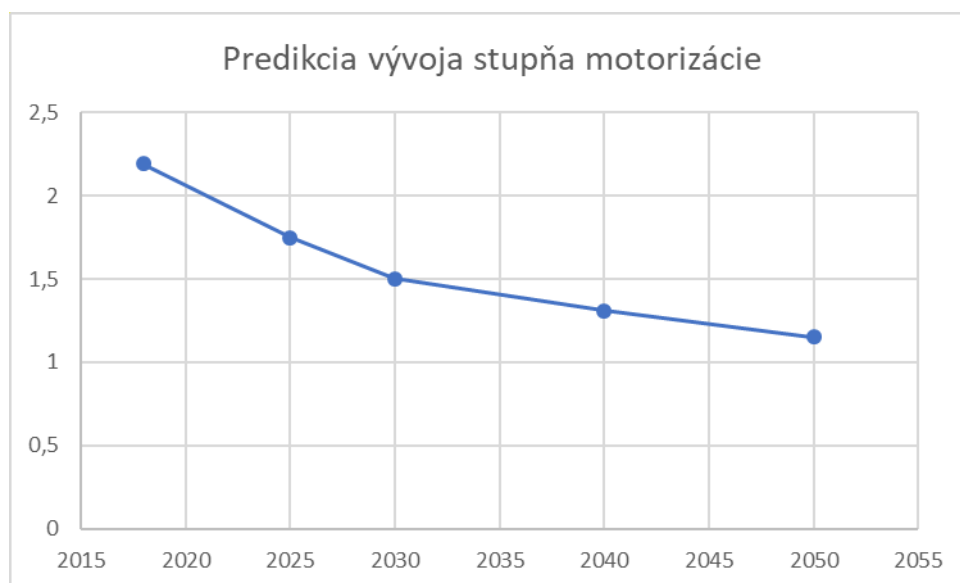


Graf 5 Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji

- **Stupeň motorizácie a automobilizácie**
 - **Stredný scenár** – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov v strednom scenári.

Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji					
	2018	2025	2030	2040	2050
Stredný scenár	2,19	1,75	1,50	1,31	1,15

Tabuľka 6 Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji

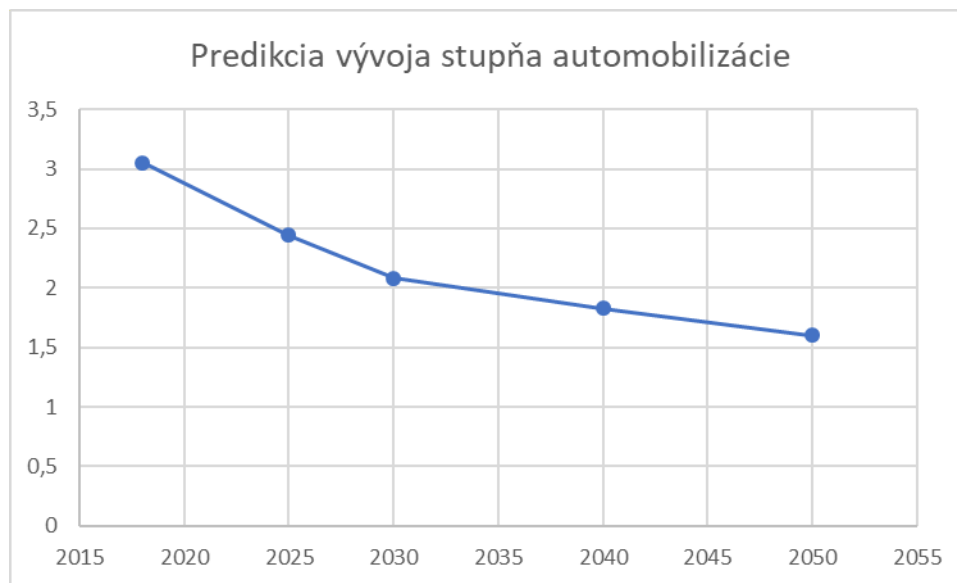


Graf 6 Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji

Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji
--

	2018	2025	2030	2040	2050
Stredný scenár	3,05	2,44	2,08	1,83	1,60

Tabuľka 7 Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji

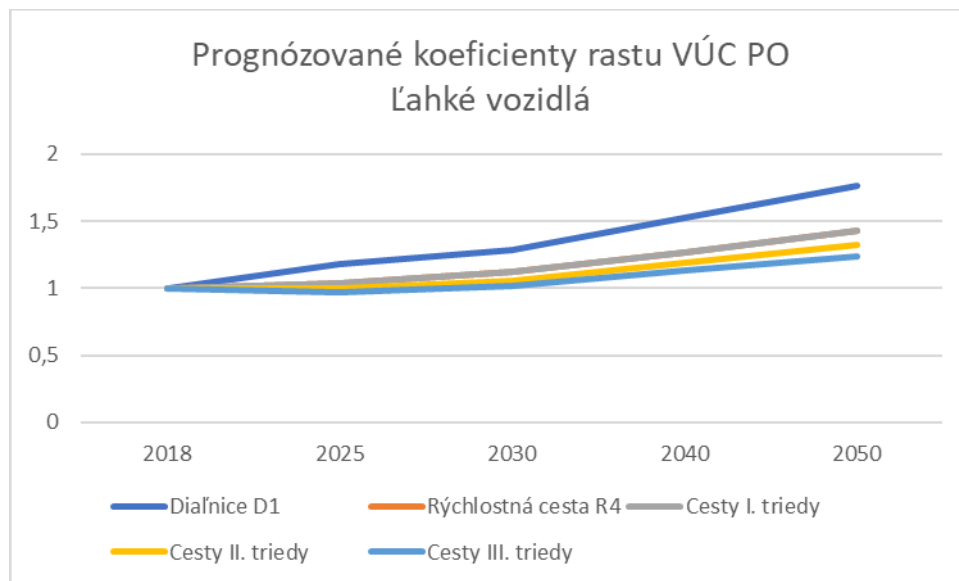


Graf 7 Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji

- **Priemerná intenzita dopravy – koeficienty rastu dopravy**
 - Pre stanovenie predikovaných koeficientov rastu dopravy iba v jednom scenári boli použité existujúce koeficienty rastu z TP 07/2013, ktoré boli extrapolované do roku 2050 a prepočítané na základe vývoja HDP, ktoré má nepriamy vplyv na vývoj dopravy v regióne.

Prognózané koeficienty rastu VÚC PO – Ľahké vozidlá					
	2018	2025	2030	2040	2050
Diaľnice D1	1,00	1,18	1,29	1,52	1,76
Rýchlostná cesta R4	1,00	1,04	1,12	1,27	1,43
Cesty I. triedy	1,00	1,04	1,12	1,27	1,43
Cesty II. triedy	1,00	1,00	1,06	1,19	1,32
Cesty III. triedy	1,00	0,97	1,02	1,13	1,24

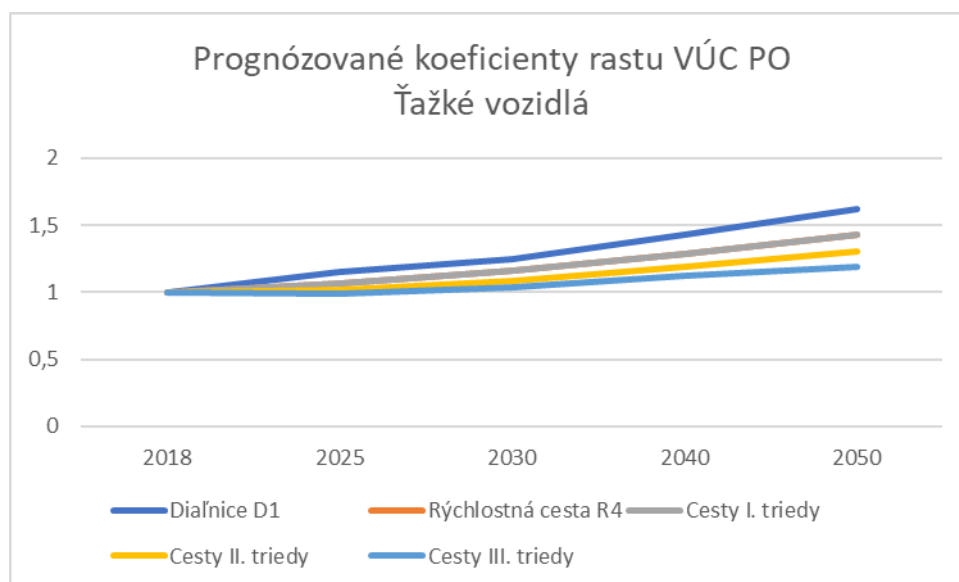
Tabuľka 8 Prognózané koeficienty rastu VÚC PO – Ľahké vozidlá



Graf 8 Prognózané koeficienty rastu VÚC PO – Ľahké vozidlá

Prognózané koeficienty rastu VÚC PO – Ťažké vozidlá					
	2018	2025	2030	2040	2050
Diaľnice D1	1,00	1,15	1,25	1,43	1,62
Rýchlostná cesta R4	1,00	1,07	1,16	1,29	1,43
Cesty I. triedy	1,00	1,07	1,16	1,29	1,43
Cesty II. triedy	1,00	1,02	1,08	1,19	1,30
Cesty III. triedy	1,00	0,99	1,04	1,12	1,19

Tabuľka 9 Prognózané koeficienty rastu VÚC PO – Ťažké vozidlá



Graf 9 Prognózané koeficienty rastu VÚC PO – Ťažké vozidlá

3.4.2 Priority v rozvoji dopravných subsystémov

Cestná sieť:

- Dobudovanie nadradenej siete;
- Obchvaty miest na cestách I. triedy;
- Systém starostlivosti o cesty II. a III. triedy;
- Ostatné cesty

Železnica:

- Zvyšovanie kapacít pre rozvoj mobility obyvateľov kraja;
- Modernizácia vozidlového parku;
- Posilnenie image železníc;

Systém verejnej dopravy:

- Priblíženie systému verejnej dopravy obyvateľom kraja;
- Integrácia dopravy na Východnom Slovensku, dosiahnutie synergií;

Cyklistická doprava:

- Vytváranie a zlepšovanie podmienok pre rozvoj cyklistickej dopravy všeobecne a cyklistickej mobility osobitne;
- Systematická starostlivosť o infraštruktúru vybudovanú pre cyklistov;

Pešia doprava:

- Starostlivosť o bezpečnosť chodcov;
- Systematická starostlivosť o infraštruktúru využívanú pre pešiu dopravu;

Doprava v klude (parkovacia politika):

- Komplexné riešenie parkovania a verejnej dopravy vo veľkých mestách, kde parkovanie vytvára problémy;
- Vytvoriť systémy prívetivé ku užívateľom;
- Podpora obciam pri riešení parkovania pri turistických cieľoch a miestach nástupu na túry do hôr a národných parkov;

Informatika v doprave:

- Vytvoriť kvalitný informačný systém pre cestujúcich;
- Zavádzať moderné systémy pre cestujúcich, úhradu cestovného a odbavovanie pri cestovaní verejnou dopravou;
- Posilniť úlohu informačných technológií pri plánovaní, organizovaní a riadení procesov v doprave;

4 Identifikácia špecifických cieľov

Ak berieme do úvahy vyššie uvedené skutočnosti, zozbierané dáta a vypracované analýzy, navrhuje sa cesta, ako zlepšiť dopravný systém Prešovského samosprávneho kraja.

4.1 Definícia špecifických cieľov

Zber dát a ich analýzy boli zrealizované v detailoch dopravného systému kraja, bral sa do úvahy aj pohľad fungovania systému ako celku. Nájdené nedostatky vo fungovaní dopravného systému kraja sa stali logickým ukazovateľom cesty, ako systém a jeho prácu zlepšiť. Požiadavka, aby špecifické ciele boli merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a termínované vedie k definícii:

Špecifický cieľ opisuje stav, ktorý sa má dosiahnuť v priebehu platnosti existujúceho strategického dokumentu v danej oblasti. Cieľ, ktorý rieši určitú oblasť má byť dosiahnutý čiastkovými alebo postupnými krokmi, ktoré budú opísané v navrhnutých opatreniach.

4.2 Formulácia špecifických cieľov

Na základe analýz, ďalších úvah a diskusií bolo formulovaných päť špecifických cieľov, ktoré obsahujú hlavné úlohy pri vytváraní systému udržateľnej mobility v Prešovskom samosprávnom kraji.

1. Špecifický cieľ

Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy, ktorý je príjemný pre užívateľov. Prostriedkom dosiahnutia tohto cieľa je integrácia dopravného systému do podoby poskytovateľa služieb pre, čo najširšiu mobilitu obyvateľov kraja prostredníctvom spolupracujúcich systémov najmä železničnej a autobusovej verejnej dopravy s prepojením s prevádzkami MHD.

Merateľnými parametrami je geografický rozsah integrovaného dopravného systému, ktorý bude zavádzaný po krokoch, je potrebné rátať najmenej s desiatimi rokmi, kým IDS Východ obsiahne celú teritóriu obidvoch východoslovenských krajov, a po druhej kvalite systému, ktorá sa zvykne prejavíť nárastom počtu užívateľov (teda cestujúcich) a ich spokojnosťou.

2. Špecifický cieľ

Kvalitná cestná sieť v správe kraja nadväzujúca na modernú a kvalitnú sieť ciest I. triedy, diaľnic a rýchlostných ciest. Sieť krajských ciest v optimalizovanom rozsahu s doplnenými chýbajúcimi spojeniami, ktorých je v kraji veľa, a vhodne kategorizovaná bude spájať nadradené cestné komunikácie s centrami a obcami v kraji aj obce a centrá vzájomne. Potrebné je získať viac prostriedkov na údržbu a obnovu ciest a zaviesť do rutinej prevádzky efektívny systém údržby a obnovy, tak aby bolo možné štandardne obnovovať cesty a mosty s poruchami v cykle 20 rokov a aby bolo možné realizovať aj nové prepojenia v cestnej sieti a modernizačné projekty typu obchvatov a preložiek na frekventovaných cestách II. triedy.

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

3. Špecifický cieľ

Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony verejnej dopravy pre dosiahnutie potrebných kvalitatívnych parametrov dopravných služieb. Pozornosť treba venovať ako špecifickej infraštruktúre pre verejnú a integrovanú dopravu (prestupné terminály, odbavovacie a informačné systémy), tak

aj parametrom všeobecnej infraštruktúry pre dosiahnutie požadovaných kvalitatívnych parametrov (napríklad úpravy železničných tratí a staníc pre dosiahnutie častejšieho taktu premávky vlakov).

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

4. Špecifický cieľ

Kvalitný vozový park pre dopravnú obslužnosť. Hoci sa v tejto oblasti veľa urobilo v posledných rokoch (napríklad ponuka wi-fi pripojenia v prímestských autobusoch a niektorých regionálnych vlakoch), treba problematike venovať trvalú pozornosť. Najmä v regionálnej železničnej doprave a v MHD. V rámci štandardov služieb v integrovanom dopravnom systéme Východ treba nastaviť kvalitatívne parametre, ale tiež je treba rátať s prostriedkami na úhradu dopravných výkonov pre financovanie obnovy vozidlového parku.

Merateľným parametrom je priemerný vek vozidiel zaradených vo vozovom parku.

5. Špecifický cieľ

Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja.

Verejná správa na rôznych úrovniach má v ruke nástroje na riadenie dopravných systémov. Tieto nástroje sú legislatívne a finančné.

Treba dosiahnuť skoordiovanie jednotlivých systémov verejnej dopravy, zabezpečiť premávku verejnej dopravy medzi všeobecnou cestnou premávkou a celý systém urobiť zrozumiteľný, priateľský voči užívateľom a celkovo efektívny.

K tomu je potrebné vybudovať odborné kapacity a celý systém krok za krokom vybaviť kvalitnou informatikou – dopravnou telematikou pre vybudovanie systému plánovania, riadenia a kontroly dopravných procesov, aby každá úroveň alebo zložka riadenia dostávala kvalitné dáta v potrebnom čase a mohla ich využiť pre riadenie a plánovanie práce dopravného systému.

Príkladom môže byť organizátor IDS, ktorý objednáva dopravné výkony a sprostredkováva v mene verejnej správy úhradu straty dopravcov, usmerňuje dopravu a dopravnú premávku (líniové riadenie premávky na vybraných cestných ťahoch, dispečerský dohľad na exponovaných prvkoch dopravnej infraštruktúry – napríklad tunelov).

Merateľným parametrom je doba trvania kongescií.

6. Špecifický cieľ

Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti.

Doprava, ktorá nevytvára emisie je zo svojej podstaty udržateľná. Pre takú dopravu treba vytvárať a zlepšovať podmienky, aj podporiť jej pozitívne vnímanie u verejnosti. Taká doprava sa musí stať súčasťou integrovaného dopravného systému kraja ako súčasť dopravných reťazcov pri dochádzke za prácou, štúdiom alebo ďalšími aktivitami. Tu patrí napríklad budovanie kapacít P+R.

Merateľným parametrom je podiel na celkovej prepravnej práci.

5 Návrh koncepcie riešenia mobility

5.1 Návrh koncepcie riešenia verejnej dopravy

5.1.1 Zapracovanie stratégií rezortných koncepčných dokumentov železničnej dopravy

Viacere strategické dokumenty vypracované rezortom dopravy sa dotýkajú rozvoja železničnej dopravy na úrovni infraštruktúry, ale aj v oblasti organizácie premávky a zlepšovania postavenia železnice na trhu dopravných služieb.

V Stratégii rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 sa hovorí o vytvorení podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál. Explicitne je to formulované v prioritě 14: Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov. Priorita je rozpracovaná do niekoľkých opatrení:

- OP 43 Modernizácia železničnej infraštruktúry pre regionálnu dopravu vrátane zvýšenia úrovne staničných a traťových zabezpečovacích zariadení s cieľom zvýšenia kapacity a skrátenia jazdných dôb;
- OP 44 Prispôsobenie infraštruktúry taktovej doprave (budovanie výhybní, zdvojkolajnenie tratí a pod.);
- OP 45 Znižovanie počtu a rozsahu prechodných a trvalých obmedzení traťovej rýchlosti;
- OP 46 Rekonštrukcia a modernizácia železničných zastávok a staníc a racionalizácia ich polohy.

Z týchto opatrení bolo doteraz na východnom Slovensku realizované iba zanedbateľné množstvo. Plán udržateľnej mobility PSK odporúča do budúca viaceré konkrétne opatrenia, ktoré korešpondujú s túto stratégiou, hoci táto už formálne stratí svoju platnosť.

Taktiež sa v Stratégii rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 hovorí o viacerých strategických cieľoch v oblasti rozvoja železníc, ako sú „Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava“, „Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra“ alebo Ekonomický udržateľná železnica“. Navrhovanými opatreniami sa PUM PSK usiluje naplňať tieto strategické ciele aj v ďalšom období.

Aj Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030 hovorí o posilňovaní úlohy železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy. Rieši železničnú dopravu z pohľadu jej organizovania aj z pohľadu potrieb rozvoja infraštruktúry. Jedno z opatrení je stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej osobnej dopravy). Tu sa hovorí aj o ustanovení centrálného organizátora, hoci táto myšlienka je možno priveľmi centralistická. V znení príslušného opatrenia to zahŕňa aj výstavbu multimodálnych prestupných terminálov na vybraných miestach, vrátane infraštruktúry technicko-hygienickej údržby. Dokument uvádza, že železnica má na mnohých miestach Slovenska potenciál stať sa nosným systémom verejnej dopravy, a to aj bez výrazných investícií do infraštruktúry, za predpokladu obnovy vozového parku, ktorý je v súčasnosti najmä na Východnom Slovensku značne zastaraný.

K organizačným opatreniam patrí tiež opatrenie nazvané „Cieľový grafikon“. Cieľový grafikon 2020 má za cieľ predovšetkým zlepšiť prestupné väzby na železnici a to úpravou časových polôh vlakov taktovej dopravy, najmä však odstránením úzkych hrdiel na železničnej infraštruktúre, brániacich zavedeniu rovnomerného taktového grafikonu. V ďalšom opatrení „Stanovenie a implementácia Cieľového

grafikonu 2030“ sa hovorí o úprave taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku hlavným koridorom v spojení s potrebnými infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach. PUM PSK v svojich návrhoch usporiadania vlakovej dopravy na nadväzujúcich tratiach vychádza z tej istej myšlienky.

Ďalším opatrením Strategického plánu rozvoja dopravy do roku 2030 je revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania. Príjemné prostredie a kvalitné služby pomôžu priviesť cestujúcich do vlakov. Najmä zrealizovanie informačných systémov je v PUM PSK zdôrazňované.

Stratégia ŽSR a jej rámcový investičný plán pre Východné Slovensko ráta s modernizáciou koridorovej železničnej trate Žilina – Poprad – Košice – Čierna nad Tisou, na ktorú je spracovaná štúdia realizovateľnosti. V tejto stratégii sa hovorí ešte o zámeroch elektrifikácie dvoch úsekov železníc – z Bánoviec nad Ondavou do Humenného a z Popradu do Studeného Potoku a Tatranskej Lomnice.

Možno konštatovať, že PUM PSK je v zásade v súlade so strategickými materiálmi MDV SR v oblasti železničnej dopravy.

5.1.2 Návrh novej organizácie železničnej dopravy

Najdôležitejšou zmenou v organizácii železničnej dopravy z pohľadu plánovania udržateľnej mobility v kraji je významné posilnenie role kraja (resp. krajského organizátora integrovaného dopravného systému, ktorý koná v mene kraja, resp. krajov) v rámci objednávaní výkonov v osobnej železničnej doprave. Je otázne, či je nevyhnutná aj zmena financovania zo štátu na kraje. Ale silná pozícia inštitúcie, ktorá objednáva výkony osobnej železničnej dopravy pre územie kraja (resp. Integrovaného dopravného systému Východ) so znalosťou potrieb aj možností je základom úspešného začlenenia železničnej dopravy do integrovaného dopravného systému.

Nevyhnutné je zmeniť postavenie železničnej dopravy v systéme verejnej dopravy na východnom Slovensku, tak, aby mohla byť plnohodnotnou chrbticou dopravného systému, schopnou rýchlo prepravovať veľké množstvá cestujúcich. Na to je nevyhnutné zabezpečiť prevádzku regionálnych vlakov počas dopravnej špičky v pravidelných 30 až 60-minútových intervaloch (v opodstatnených prípadoch v 15-minútových intervaloch), pri zabezpečení atraktívnych jazdných časov.

Autobusová doprava má na tento systém nadväzovať a dopĺňať tak sieť železničných liniek prevádzkovanú vyššie popísaným spôsobom.

Cieľový návrh liniek železničnej dopravy, cestovných poriadkov určuje Plán dopravnej obslužnosti Prešovského kraja, optimalizovaný v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko a koordinovaný s Plánom dopravnej obslužnosti Košického kraja s cieľom vytvorenia kompaktnej a pravidelnej ponuky spojov v rámci spoločného integrovaného dopravného systému na území východného Slovenska. Na nasledujúcich stranách je pre ilustráciu spracovaný jeden z možných variantov novej organizácie železničnej dopravy v Prešovskom kraji. V rámci novej organizácie železničnej dopravy sú zároveň navrhnuté investičné opatrenia na infraštruktúre, ktoré umožnia dosiahnuť navrhnuté parametre dopravy. Tu treba zdôrazniť, že ide len o jedno z možných riešení ako naplniť princípy a ciele PUM PSK, pričom finálne cieľové riešenie určuje na základe podrobnej analýzy prepravných potrieb a nevyhnutných infraštruktúrnych opatrení **Plán dopravnej obslužnosti Prešovského kraja.**

Základnou chrbticou železničnej dopravy na Východnom Slovensku je železničná trať Žilina – Poprad – Kysak – Košice, po ktorej prichádzajú vlaky z Bratislavy a ktorá spája Východné Slovensko s viacerými krajinami Slovenskej Republiky (Žilinský, Trenčiansky, Trnavský a Bratislavský). Nakoľko má železnica spĺňať úlohu celoštátneho systému, na diaľkové rýchliky na tejto trati musia nadväzovať regionálne spoje. Na území Prešovského kraja sú to prestupné body v Štrbe a Poprade, pre dopravu v Prešovskom

kraji je ďalej významný prestupný bod v železničnej stanici Kysak a takisto stanica v Košiciach, kam smerujú vlakové spoje z východu Prešovského kraja (RExy z Humenného).

Po tejto trati by mali v dvojhodinovom takte premávať rýchliky, v medzičasoch by takisto v dvojhodinovom takte mali premávať expresné vlaky. Takisto v hodinovom takte by mali premávať osobné vlaky medzi Popradom a Košicami. Tento koncept by mal v rámci IDS byť zabezpečený najneskôr v roku 2025. V ďalšom časovom horizonte – najneskôr v roku 2030 by mali premávať ešte zrýchlené vlaky takisto v hodinovom takte. Predstavu o prevádzke vlakov na tejto trati ilustruje ukážka cestovného poriadku v oboch smeroch (pozri Obrázok 1 a Obrázok 2).

km	vlak	Ex	Os	Zr	R	Os	Ex	Os	
zo stanice		Bratislava hl.			Bratislava hl.		Bratislava hl.		
141	Poprad - Tatry	15:43		15:47	X	16:04	16:43	16:47	17:43
146	Gánovce			15:52				16:52	17:52
151	Spišský Štiavnik			15:56				16:56	17:56
154	Vydrník			16:00				17:00	18:00
159	Letanovce			16:04				17:04	18:04
160	Spišské Tomášovce			16:07				17:07	18:07
164	Smižany			16:11				17:11	18:11
167	Spišská Nová Ves	O	15:57	16:14		16:20	16:57	17:14	17:57
	Spišská Nová Ves		15:59	16:16		16:21	16:59	17:16	17:59
172	Teplička nad Hornádom			16:21				17:21	18:21
176	Markušovce			16:25				17:25	18:25
179	Matejovce nad Hornádom			16:29				17:29	18:29
182	Chrasť nad Hornádom			16:32				17:32	18:32
183	Vitkovce			16:35				17:35	18:35
185	Olcava			16:38				17:38	18:38
189	Spišské Vlachy			16:42		16:36		17:42	18:42
197	Krompachy			16:48		16:42		17:48	18:48
200	Richnava			16:51				17:51	18:51
202	Kluknava			16:54				17:54	18:54
207	Margecany	O		16:59		16:49	17:21	17:59	18:59
	Margecany			17:01		16:50	17:22	18:01	19:01
209	Margecany zastávka			17:04				18:04	19:04
214	Ružin			17:09				18:09	19:09
216	Malá Lodina			17:13				18:13	19:13
219	Veľká Lodina			17:16				18:16	19:16
226	Kysak	O	16:32	17:21		17:04	17:35	18:21	18:32
	Kysak		16:34	17:23		17:05	17:37	18:23	18:34
228	Trebejov								
233	Kostoľany nad Hornádom			17:30				18:30	19:30
238	Ťahanovce								
242	Košice	O	16:44	17:37	X	17:17	17:47	18:37	18:44
	do stanice								

Obrázok 1 Ukážka návrhového cestovného poriadku Poprad-Tatry – Košice (180)

km	vlak	Os	Zr	Ex	Os	Zr	R	Os	Zr	Ex							
zo stanice																	
0	Košice	X	14:23	X	14:43		15:16	15:23	X	15:43	16:13	X	16:23	X	16:43		17:16
4	Ťahanovce							15:30					16:30				
9	Kostoľany nad Hornádom		14:30														
14	Trebejov																
16	Kysak	O	14:37	14:55		15:26	15:37	15:55	16:23		16:37	16:55					17:26
	Kysak		14:39	14:56		15:28	15:39	15:56	16:25		16:39	16:56					17:28
23	Veľká Lodina		14:44				15:44					16:44					
26	Malá Lodina		14:48				15:48					16:48					
28	Ružin		14:51				15:51					16:51					
33	Margecany zastávka		14:56				15:56					16:56					
35	Margecany	O	14:59	15:10			15:59	16:10	16:38		16:59	17:10					
	Margecany		15:01	15:11			16:01	16:11	16:39		17:01	17:11					
40	Kluknava		15:06				16:06					17:06					
42	Richnava		15:09				16:09					17:09					
45	Krompachy		15:12	15:18			16:12	16:18				17:12	17:18				
53	Spišské Vlachy		15:18	15:24			16:18	16:24				17:18	17:24				
57	Olcava		15:22				16:22					17:22					
59	Vitkovce		15:25				16:25					17:25					
60	Chrasť nad Hornádom		15:28				16:28					17:28					
63	Matejovce nad Hornádom		15:31				16:31					17:31					
66	Markušovce		15:35				16:35					17:35					
70	Teplička nad Hornádom		15:39				16:39					17:39					
75	Spišská Nová Ves	O	15:44	15:38		16:01	16:44	16:38	17:01		17:44	17:38					18:01
	Spišská Nová Ves		15:46	15:39		16:03	16:46	16:39	17:03		17:46	17:39					18:03
78	Smižany		15:49				16:49					17:49					
82	Spišské Tomášovce		15:53				16:53					17:53					
83	Letanovce		15:57				16:57					17:57					
88	Vydrník		16:01				17:01					18:01					
91	Spišský Štiavnik		16:05				17:05					18:05					
96	Gánovce		16:09				17:09					18:09					
101	Poprad - Tatry	O	X	16:13	X	15:56	16:17	17:13	X	16:56	17:17	X	18:13	X	17:56		18:17
	do stanice																

Obrázok 2 Ukážka návrhového cestovného poriadku Košice – Poprad-Tatry (180)

Alternatívnym prístupom (namiesto vedenia zvlášť osobných a zvlášť zrýchlených vlakov) medzi Popradom a Košicami môže byť zavedenie jednej kategórie regionálnych vlakov (REx), kopírujúcich zastávky súčasných Os vlakov s vynechaním vybraných zastávok, a to v 30-minútovom intervale v dopravnej špičke a 60-minútovom intervale v dopravnom sedle.

Oproti existujúcemu stavu je tu navrhnuté skrátenie jazdnej doby medzi Popradom a Kysakom o sedem minút, čo je možné dosiahnuť odstránením pomalých jász medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi.

Zr vlaky by predbiehali osobné vlaky v stanici Malá Lodina v smere do Košíc a v stanici Markušovce v smere do Popradu.

V západnej časti Prešovského kraja nadväzuje na túto chrbticu dopravný systém Spiša a Vysokých Tatier. Zo Štrby vychádza ozubnicová železnica rozchodu 1000 mm, ktorá vedie do stanice Štrbské Pleso. Na tejto železnici zatiaľ nie je možné zaviesť polhodinový takt, no potrebné navýšenie kapacít je možné už teraz zariadiť pomocou vypravenia následných vlakov. Premávka vlakov na ozubnicovej železnici nadväzuje na rýchliky, ktoré v smere do Košíc zastavujú v Štrbe v xx:25; v opačnom smere v xx:35. Ukážku cestovného poriadku na tejto trati ukazujú Obrázok 3.

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice														
0	Štrba	4:42	5:42	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	
2	Tatranský Lieskovec	4:47	5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	
5	Štrbské Pleso	O 4:57	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	
do stanice														
zo stanice														
0	Štrba	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42						
2	Tatranský Lieskovec	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47	21:47	22:47						
5	Štrbské Pleso	O 16:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57						
do stanice														
zo stanice														
0	Štrbské Pleso	5:02	6:02	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	
3	Tatranský Lieskovec	5:14	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	
5	Štrba	O 5:20	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	
do stanice														
zo stanice														
0	Štrbské Pleso	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02						
3	Tatranský Lieskovec	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14						
5	Štrba	O 17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	23:20						
do stanice														

Obrázok 3 Ukážka cestovného poriadku na trati Štrba – Štrbské Pleso (182)

Z Popradu vychádza hlavná vetva Tatranských elektrických železníc Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso. Pri urýchlení križovania je možné prevádzkovať vlaky v polhodinovom takte. Ilustruje to Obrázok 4 a Obrázok 5 s ukážkami cestovného poriadku pre obidva smery.

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Poprad	4:22	4:52	5:22	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52
5	Veľký Slavkov	4:30	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00
8	Nová Lesná	4:35	5:05	5:35	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05
10	Pod Lesom	4:38	5:08	5:38	6:08	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08
11	Dolný Smokovec	4:40	5:10	5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10
13	Starý Smokovec	O 4:45	5:15	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15
14	Starý Smokovec	4:49	5:19	5:49	6:19	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19
14	Nový Smokovec	4:51	5:21	5:51	6:21	6:51	7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21
15	Sibir	4:53	5:23	5:53	6:23	6:53	7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53	10:23
16	Tatranské Zrubby	4:56	5:26	5:56	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26
17	Tatranská Polianka	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30
19	Danielov dom	5:04	5:34	6:04	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34
20	Nová Polianka	5:07	5:37	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	9:37	10:07	10:37
22	Vyšné Hágy	5:15	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45
27	Popradské Pleso	5:25	5:55	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55
29	Štrbské Pleso	O 5:29	5:59	6:29	6:59	7:29	7:59	8:29	8:59	9:29	9:59	10:29	10:59
do stanice													

Obrázok 4 Ukážka cestovného poriadku pre trať Poprad – Štrbské Pleso (183)

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Štrbské Pleso	4:01	4:31	5:01	5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:01	9:31
2	Popradské Pleso	4:05	4:35	5:05	5:35	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	9:35
7	Vyšné Hágy	4:16	4:46	5:16	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46
9	Nová Polianka	4:23	4:53	5:23	5:53	6:23	6:53	7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53
10	Danielov dom	4:25	4:55	5:25	5:55	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:25	9:55
12	Tatranská Polianka	4:30	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00
13	Tatranské Zrubby	4:34	5:04	5:34	6:04	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34	10:04
14	Sibir	4:37	5:07	5:37	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	9:37	10:07
15	Nový Smokovec	4:38	5:08	5:38	6:08	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08
16	Starý Smokovec	O 4:40	5:10	5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10
18	Dolný Smokovec	4:45	5:15	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45	10:15
19	Pod Lesom	4:50	5:20	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20
21	Nová Lesná	4:55	5:25	5:55	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:25	9:55	10:25
24	Veľký Slavkov	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30
29	Poprad	O 5:07	5:37	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	9:37	10:07	10:37
do stanice													

Obrázok 5 Ukážka cestovného poriadku pre trať Štrbské Pleso – Poprad (183)

Na vedľajšej vetve Tatranských elektrických železníc medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou nie je možné v súčasnom stave prevádzkovať vlaky v polhodinovom takte. Preto by bolo potrebné vybudovať v tomto úseku jednu výhybňu, čo je možné odporúčať v dlhšom časovom horizonte po roku 2030. Obrázok 6 a Obrázok 7 ukazuje ako by mohol vyzeráť cestovný poriadok s hodinovým taktom na tejto trati s nadväznosťami v obidvoch koncových staniciach.

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Starý Smokovec	4:47	5:47	6:47	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47
1	Pekná Vyhliadka	4:50	5:50	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50
2	Horný Smokovec	4:51	5:51	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51
3	Tatranská Lesná	4:55	5:55	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55
4	Stará Lesná	4:58	5:58	6:58	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58
6	Tatranská Lomnica	O 5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01
do stanice													

Obrázok 6 Ukážka cestovného poriadku pre trať Starý Smokovec – Tatranská Lomnica (184)

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Tatranská Lomnica	4:29	5:29	6:29	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29
2	Stará Lesná	4:32	5:32	6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32
3	Tatranská Lesná	4:35	5:35	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35
4	Horný Smokovec	4:39	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39
5	Pekná Vyhliadka	4:41	5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41
6	Starý Smokovec	O 4:43	5:43	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43
do stanice													

Obrázok 7 Ukážka cestovného poriadku pre trať Tatranská Lomnica – Starý Smokovec (184)

Železničnou chrbticou severnej časti Spiša je trať Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa s pokračovaním do Plavča a Muszyny v Poľsku. Pravidelná doprava medzi Štrbou, Popradom a Starou Ľubovňou v celkom novej organizácii by sa mala stať chrbticou dopravného systému v tejto oblasti. Navrhujeme premávku osobných vlakov Svit – Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa v hodinovom takte. Takisto v hodinovom takte sa navrhuje prevádzka vlakov Šrba – Poprad-Tatry – Spišská Belá, čo v tomto úseku

vytvára polhodinový takt. Tieto vlaky by v Spišskej Belej zachádzali na novú zastávku Spišská Belá horné nádražie blízko centra mesta. Vlaky do Starej Ľubovne by naďalej zastavovali na existujúcej zastávke. Pre umožnenie takejto premávky sú potrebné opatrenia pre rýchle

križovanie v Matejovciach pri Poprade, Studenom Potoku, Kežmarku a odbočky Spišskej Belej a zabezpečenie odb. Spišská Belá a umožnenie prevádzky osobných vlakov z odbočky Spišská Belá do obnovenej stanice v centre mesta Spišská Belá (momentálne Spišská Belá nákladisko). Na zavedenie týchto liniek je dôležitá modernizácia a následne zvýšenie priepustnej výkonnosti trate Poprad - Studený Potok - Kežmarok - Spišská Belá odb., čo predstavuje aj predĺženie niektorých staníc.

Z tejto trate odbočuje v zastávke Studený Potok krátka trať do Tatranskej Lomnice, kde nadväzuje na trať TEŽ do Starého Smokovca. V budúcnosti sa navrhuje vybudovať duálny rozchod 1000 mm a tak túto trať včleniť do systému TEŽ s bez prestupovou premávkou vlakov zo Studeného Potoku do Starého Smokovca (hoci s úvratou v Tatranskej Lomnici, čo vlaky TEŽ umožňujú).

Táto časť IDS Východ by mala byť v prevádzke najneskôr v roku 2025.

Obrázok 8 a Obrázok 9 ukazujú návrh cestovného poriadku v navrhovanej konfigurácii.

V súčasnosti premávajú osobné vlaky medzi Starou Ľubovňou a Plavčom iba v piatok a v nedeľu (prakticky pre študentov) – jeden pár vlakov v každý z uvedených dní.

ZSSK zaviedla v roku 2019 regionálne rýchliky z Popradu do Muszyny počas víkendov letných prázdnin. V roku 2020 bol tento koncept rozšírený aj o prevádzku vlakov počas zimnej sezóny.

Tento zámer je účelné ďalej rozvíjať. Vlaky je potrebné viesť minimálne v 4-hodinovom (ideálne 2-hodinovom) intervale, a to minimálne v nasledujúcom rozsahu: denne počas letnej a zimnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo turistickej sezóny. Zároveň je účelné predĺžiť trasu týchto vlakov až do Krynice.

V rámci rozvoja týchto turistických cezhraničných železničných spojení sú zavedené aj prípojné vlaky na trase Prešov – Sabinov – Lipany – Plaveč – Stará Ľubovňa, ktoré budú v stanici Plaveč umožňovať prestup na vlaky Poprad – Plaveč – Muszyna (Krynica) a naopak.

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	R	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
	Štrba	4:28					5:28		Bratislava	6:25		6:28	
	Štrba zastávka	4:31					5:31					6:31	
	Lučivná	4:36					5:36					6:36	
	Svit	4:41		5:11			5:41		6:11			6:41	7:11
	Poprad - Tatry	4:46		5:16			5:46		6:16	6:40		6:46	7:16
0	Poprad - Tatry	4:48		5:20			5:48		6:20	6:43		6:48	7:20
1	Spišská Sobota	4:50		5:22			5:50		6:22	Košice		6:50	7:22
4	Matejovce pri Poprade	4:55					5:55					6:55	
8	Studený Potok	5:00		5:29			6:00		6:29	Os		7:00	7:29
0	Studený Potok		5:03			5:33		6:03		6:33		7:03	7:33
3	Veľká Lomnica		5:07			5:37		6:07		6:37		7:07	7:37
5	Tatranská Lomnica zast.		5:10			5:40		6:10		6:40		7:10	7:40
9	Tatranská Lomnica		5:14			5:44		6:14		6:44		7:14	7:44
8	Studený Potok	5:02		5:32			6:02		6:32			7:02	7:32
10	Huncovce												
14	Kežmarok	5:11		5:41			6:11		6:41			7:11	7:41
	Kežmarok	5:14		5:44			6:14		6:44			7:14	7:44
15	Kežmarok zastávka	5:17		5:47			6:17		6:47			7:17	7:47
17	Strážky	5:20		5:50			6:20		6:50			7:20	7:50
19	Strážky zastávka	5:23		5:53			6:23		6:53			7:23	7:53
21	Spišská Belá zastávka	5:31	■	5:57			6:31	■	6:57			7:31	7:57
26	Bušovce												
27	Podhorany pri Kežmarku												
29	Toporec	5:40					6:40					7:40	
31	Podolíneč	5:44					6:44					7:44	
36	Nižné Ružbachy	5:49					6:49					7:49	
40	Forbasy	5:54					6:54					7:54	
44	Stará Ľubovňa	5:59					6:59					7:59	
	Stará Ľubovňa												
48	Chmeľnica												
53	Plavnica												
56	Hromoš												
60	Plaveč												
do stanice													

■ Spišská Belá nz

Obrazok 8 Ukážka cestovného poriadku pre vlaky medzi Štrbou a Starou Ľubovňou (185)

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Plaveč												
4	Hromoš												
7	Plavnica												
12	Chmeľnica												
16	Stará Ľubovňa												
	Stará Ľubovňa		4:01			5:01						6:01	
20	Forbasy		4:06			5:06						6:06	
24	Nižné Ružbachy		4:11			5:11						6:11	
29	Podolíneč		4:16			5:16						6:16	
31	Toporec		4:20			5:20						6:20	
33	Podhorany pri Kežmarku												
34	Bušovce												
39	Spišská Belá zastávka		4:30	■	5:01	5:30	■	6:01				6:30	
41	Strážky zastávka		4:34		5:04	5:34		6:04				6:34	
43	Strážky		4:37		5:07	5:37		6:07				6:37	
45	Kežmarok zastávka		4:40		5:10	5:40		6:10				6:40	
46	Kežmarok		4:43		5:13	5:43		6:13				6:43	
	Kežmarok		4:49		5:19	5:49		6:19				6:49	
50	Huncovce												
52	Studený Potok		4:58		5:28	5:58		6:28				6:58	
0	Tatranská Lomnica	4:46		5:16		5:46		6:16		6:46		7:16	
4	Tatranská Lomnica zast.	4:51		5:21		5:51		6:21		6:51		7:21	
6	Veľká Lomnica	4:54		5:24		5:54		6:24		6:54		7:24	
9	Studený Potok	4:59		5:29		5:59		6:29		6:59		7:29	
52	Studený Potok		5:00		5:30	6:00		6:30		7:00		7:30	
56	Matejovce pri Poprade		5:05	R		6:05				7:05			
59	Spišská Sobota		5:10	Košice	5:37	6:10		6:37		7:10	Košice		
60	Poprad - Tatry		5:12	5:17	5:39	6:12		6:39		7:12	7:17		
	Poprad - Tatry		5:14	5:20	5:44	6:14		6:44		7:14	7:20		
	Svit		5:19		5:49	6:19		6:49		7:19			
	Lučivná		5:24			6:24				7:24			
	Štrba zastávka		5:29			6:29				7:29			
	Štrba		5:32	5:35		6:32				7:32		7:35	
do stanice													

■ Spišská Belá nz

Obrazok 9 Ukážka cestovného poriadku pre vlaky medzi Starou Ľubovňou a Štrbou (185)

Železničnou chrbticou Šariša je trať Košice – Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč – Muszyna. Chrbticou dopravného systému by sa mali stať vlaky medzi Košicami a Lipanmi v polhodinovom takte, pričom medzi Prešovom a Košicami by jeden vlak za hodinu premával ako REX a jeden vlak ako Os. V tejto podobe by premávka na tejto trati mala vyzeráť najneskôr od roku 2025. Ukážku cestovného poriadku

predstavuje Obrázok 10 a Obrázok 11. V rokoch 2040 až 2050 by malo dôjsť k premávke vlakov medzi Košicami a Prešovom v 15 minútovom takte (2x Os a 2x REx).

V súčasnosti premáva medzi Lipanmi a Čirčom jeden pár vlakov v piatok popoludní a jeden pár vlakov v nedeľu popoludní prakticky pre potreby študentov.

Pre posilnenie kontaktov s poľskou stranou možno uvažovať s vlakovým spojením Košice – Prešov – Muszyna – Nowy Sącz – Tarnów. Jazdná doba takého vlakového spoja v podobe regionálneho rýchliku by prekročila 4 hodiny, v prípade vedenia vlaku ako osobného by jazdná doba bola takmer päť a pol hodiny. Dva páry vlakov počas víkendov by mohli byť dobrým počiatkom budúceho prepojenia.

Po dobudovaní prepojenia Nowy Sącz – Limanowa – Kraków sa odporúča zaviesť expresné vlakové spoje (rýchliky) na trase Košice – Prešov – Nowy Sącz – Kraków.

km	vlak	Zr	Os	Zr	Os	Zr	Os	Zr	Os	Zr	Os	Zr	Os
zo stanice													
0	Košice	3:35	4:00	4:35	5:00	5:35	6:00	6:35	7:00	7:35	8:00	8:35	9:00
4	Táhanovce		4:05		5:05		6:05		7:05		8:05		9:05
9	Kostoľany nad Hornádom	3:42	4:09	4:42	5:09	5:42	6:09	6:42	7:09	7:42	8:09	8:42	9:09
14	Trebejov		4:14		5:14		6:14		7:14		8:14		9:14
16	Kysak	3:49	4:16	4:49	5:16	5:49	6:16	6:49	7:16	7:49	8:16	8:49	9:16
19	Obišovce		4:20		5:20		6:20		7:20		8:20		9:20
20	Ličartovce		4:24		5:24		6:24		7:24		8:24		9:24
23	Drienovská Nová Ves obec		4:28		5:28		6:28		7:28		8:28		9:28
24	Drienovská Nová Ves												
26	Kendice		4:34		5:34		6:34		7:34		8:34		9:34
30	Haniska pri Prešove		4:38		5:38		6:38		7:38		8:38		9:38
33	Prešov	4:08	4:42	5:08	5:42	6:08	6:42	7:08	7:42	8:08	8:42	9:08	9:42
35	Prešov mesto	4:16	4:46	5:16	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46
42	Veľký Šariš	4:30	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00
48	Šarišské Michaľany	4:35	5:05	5:35	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05
52	Orkucany	4:39	5:09	5:39	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09	9:39	10:09
54	Sabinov	4:46	5:16	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16
58	Pečovská Nová Ves	4:50	5:20	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20
60	Červenica	4:52	5:22	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22
62	Rožkovany	4:56	5:26	5:56	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26
65	Lipany	4:59	5:29	5:59	6:29	6:59	7:29	7:59	8:29	8:59	9:29	9:59	10:29
68	Lipany												
78	Krivany												
83	Pusté Pole												
85	Ďurková												
88	Lubotín												
88	Plaveč												
90	Plaveč												
94	Orlov												
94	Čirč												
103	Muszyna												
do stanice													

Obrázok 10 Ukážka cestovného poriadku pre trať Košice – Prešov – Plaveč – Muszyna (188)

km	vlak	Os	Zr	Os	Zr	Os	Zr	Os	Zr	Os	Zr	Os	Zr
zo stanice													
0	Muszyna												
9	Čirč												
13	Orlov												
15	Plaveč	O											
Plaveč													
18	Lubotín												
20	Ďurková												
25	Pusté Pole												
35	Krivany												
38	Lipany	O											
Lipany		4:01	4:31	5:01	5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:01	9:31
41	Rožkovany	4:04	4:34	5:04	5:34	6:04	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34
43	Červenica	4:07	4:37	5:07	5:37	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	9:37
45	Pečovská Nová Ves	4:10	4:40	5:10	5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40
49	Sabinov	4:17	4:47	5:17	5:47	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47
51	Orkucany	4:20	4:50	5:20	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50
55	Šarišské Michaľany	4:24	4:54	5:24	5:54	6:24	6:54	7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54
61	Veľký Šariš	4:33	5:03	5:33	6:03	6:33	7:03	7:33	8:03	8:33	9:03	9:33	10:03
68	Prešov mesto	4:40	5:10	5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10
70	Prešov	O	4:44	5:14	5:44	6:14	6:44	7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44
Prešov		4:52	5:18	5:52	6:18	6:52	7:18	7:52	8:18	8:52	9:18	9:52	10:18
73	Haniška pri Prešove		5:22		6:22		7:22		8:22		9:22		10:22
77	Kendice		5:26		6:26		7:26		8:26		9:26		10:26
79	Drienovská Nová Ves												
80	Drienovská Nová Ves obec		5:32		6:32		7:32		8:32		9:32		10:32
83	Ličartovce		5:36		6:36		7:36		8:36		9:36		10:36
84	Obišovce		5:40		6:40		7:40		8:40		9:40		10:40
87	Kysak	O	5:09	5:43	6:09	6:43	7:09	7:43	8:09	8:43	9:09	9:43	10:09
Kysak		5:11	5:44	6:11	6:44	7:11	7:44	8:11	8:44	9:11	9:44	10:11	10:44
89	Trebejov		5:46		6:46		7:46		8:46		9:46		10:46
94	Kostoľany nad Hornádom	5:18	5:51	6:18	6:51		7:51		8:51		9:51		10:51
99	Ťahanovce		5:55		6:55		7:55		8:55		9:55		10:55
103	Košice	O	5:25	6:00	6:25	7:00	7:25	8:00	8:25	9:00	9:25	10:00	10:25
do stanice													

Obrázok 11 Ukážka cestovného poriadku pre trať Muszyna – Plaveč – Prešov – Košice (188)

Dopravne vyťaženy smer z Prešova je spojenie do významného okresného mesta Bardejova, ktoré je atraktívne pre svoje kúpele aj pre mestskú pamiatkovú rezerváciu zapísanú v zozname svetového kultúrneho dedičstva UNESCO.

Navrhuje sa prevádzkovať vlaky medzi Prešovom a Bardejovom v hodinovom takte, čo je možné pri súčasnom stave infraštruktúry s vynechaním zastavovania vlakov v niektorých zastávkach, ktoré budú obslužené efektívnejšie autobusovou dopravou, a s podmienkou modernizácie staničného zabezpečovacieho zariadenia v Šarišských Lúkach, kde by sa križovali protismerné vlaky. Zavedenie prevádzky v tejto podobe je reálne v horizonte do roku 2025. Pre zavedenie polhodinového taktu je potrebné umožniť križovanie medzi Raslavcami a Bardejovom – napríklad obnovením výhybne v Hertníku. Polhodinový takt do Bardejova by mohol byť zavedený do roku 2040. Pre navrhovaný model s polhodinovým taktom do Raslavíc je potrebné zaistiť možnosť križovania v Tulčíku a takisto umožniť spájanie a rozpájanie súprav v Kapušanoch (rozpojenie súpravy do/z Vranova nad Topľou a súpravy do/z Bardejova). Za účelom možnosti spájania a rozpájania súprav v obci Kapušany je potrebné vybudovať novú železničnú zastávku na úrovni ulice Priemyselná. Polhodinový takt v úseku Prešov – Raslavice je reálny v horizonte do roku 2030. Možný cestovný poriadok predstavuje Obrázok 12 a Obrázok 13.

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Prešov	4:18	4:48	5:18	5:48	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48
4	Šarišské Lúky	4:23	4:53	5:23	5:53	6:23	6:53	7:23	7:53	8:23	8:53	9:23	9:53
10	Kapušaný pri Prešove O	4:28	4:58	5:28	5:58	6:28	6:58	7:28	7:58	8:28	8:58	9:28	9:58
Kapušaný pri Prešove													
14	Fulianka	4:38	5:08	5:38	6:08	6:38	7:08	7:38	8:08	8:38	9:08	9:38	10:08
17	Tulčík	4:46	5:16	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16
18	Demjata	4:50	5:20	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20
19	Demjata obec	5:01	5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31
25	Raslavice	5:05	5:35	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35
28	Vaniškovce	5:10	5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40
32	Barťošovce	5:14	5:44	6:14	6:44	7:14	7:44	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44
34	Hertník	5:18	5:48	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	9:48	10:18	10:48
37	Šiba	5:22	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52
40	Kľušov	5:26	5:56	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56
45	Bardejov O	5:29	5:59	6:29	6:59	7:29	7:59	8:29	8:59	9:29	9:59	10:29	10:59
do stanice													

Obrázok 12 Ukážka cestovného poriadku pre trať Prešov – Bardejov (194)

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Bardejov	3:31	4:01	4:31	5:01	5:31	6:01	6:31	7:01	7:31	8:01	8:31	9:01
5	Kľušov	3:36	4:06	4:36	5:06	5:36	6:06	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:06
8	Šiba	3:41	4:11	4:41	5:11	5:41	6:11	6:41	7:11	7:41	8:11	8:41	9:11
11	Hertník	3:46	4:16	4:46	5:16	5:46	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16
13	Barťošovce	3:50	4:20	4:50	5:20	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20
17	Vaniškovce	3:55	4:25	4:55	5:25	5:55	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:25
20	Raslavice	4:03	4:33	5:03	5:33	6:03	6:33	7:03	7:33	8:03	8:33	9:03	9:33
26	Demjata obec	4:10	4:40	5:10	5:40	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	9:40
27	Demjata	4:15	4:45	5:15	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	9:45
28	Tulčík	4:17	4:47	5:17	5:47	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47
31	Fulianka	4:22	4:52	5:22	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52
35	Kapušaný pri Prešove O	4:27	4:57	5:27	5:57	6:27	6:57	7:27	7:57	8:27	8:57	9:27	9:57
Kapušaný pri Prešove													
42	Kapušaný pri Prešove	4:32	5:02	5:32	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	9:32	10:02
41	Šarišské Lúky	4:37	5:07	5:37	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	9:37	10:07
45	Prešov O	4:42	5:12	5:42	6:12	6:42	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12
do stanice													

Obrázok 13 Ukážka cestovného poriadku pre trať Bardejov – Prešov (194)

Významnou spojnicou je relatívne mladá železničná trať z Prešova do východnej časti kraja. Tú sa navrhuje využiť železnicu pre rýchlu prepravu väčšieho počtu cestujúcich a obsluhu menších obcí medzi Kapušami a Vranovom nad Topľou zveriť autobusom. To priblíži Vranov nad Topľou ku Prešovu pod ¼ hodiny a takisto urýchli dostupnosť z východnej časti kraja (Humenné, Snina, Medzilaborce). V súvislosti s túto skutočnosťou sa navrhuje viesť priame vlaky z Prešova cez Humenné až do Sniny a Stakčína. Predpokladá sa zavedenie tejto premávky v roku 2025. Do roku 2040 by mal byť zavedený polhodinový takt vlakov medzi Prešovom a Humenným a do roku 2050 až do Stakčína.

Návrh cestovného poriadku predstavuje Obrázok 14 a Obrázok 15.

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice													
0	Prešov	4:18	5:18	6:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18
4	Šarišské Lúky	4:23	5:23	6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23
10	Kapušaný pri Prešove	4:28	5:28	6:28	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28
Kapušaný pri Prešove													
13	Lada	4:31	5:31	6:31	7:31	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31
17	Lipníky	4:36	5:36	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36
22	Pavlovce	4:41	5:41	6:41	7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41
26	Hanušovec nad Topľou mesto	4:43	5:43	6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43
27	Hanušovec nad Topľou	4:48	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48
29	Bystré	4:53	5:53	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53
32	Čierne nad Topľou	4:58	5:58	6:58	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58
36	Hlinné	5:03	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03
39	Soľ	5:08	6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08
42	Komárany	5:13	6:13	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13
46	Vranov nad Topľou O	4:59	5:59	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59
Vranov nad Topľou													
49	Vranovské Dlhé	5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01
51	Hencovce	5:06	6:06	7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06
53	Nížny Hrabovec	5:09	6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09
61	Strážske O	5:17	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17
Strážske													
65	Brekov	5:19	6:19	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19
70	Humenné O	5:23	6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23
do stanice													

Obrázok 14 Ukážka cestovného poriadku pre trať Prešov – Humenné (193)

km	vlak	Os												
		Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín	Stakčín
0	Humenné	3:30	4:30	5:30	6:30	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	
5	Brekov	3:35	4:35	5:35	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	
9	Strážske	O 3:39	4:39	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	
	Strážske	3:40	4:40	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	
17	Nižný Hrabovec	3:48	4:48	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	
19	Hencovce	3:52	4:52	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	
21	Vranovské Dlhé	3:55	4:55	5:55	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	
24	Vranov nad Topľou	O 3:59	4:59	5:59	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	
	Vranov nad Topľou	4:01	5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	
28	Komárany													
31	Soľ													
34	Hlinné													
38	Čierne nad Topľou													
41	Bystré													
43	Hanušovce nad Topľou													
44	Hanušovce nad Topľou mesto	4:17	5:17	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	
48	Pavlovce													
53	Lipníky													
57	Lada													
60	Kapušany pri Prešove	O 4:29	5:29	6:29	7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	
	Kapušany pri Prešove	4:32	5:32	6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	
66	Šarišské Lúky	4:37	5:37	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	
70	Prešov	O 4:42	5:42	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	
	do stanice													

Obrázok 15 Ukážka cestovného poriadku pre trať Humenné – Prešov (193)

Pre východnú časť Prešovského kraja je dôležité spojenie vlakmi REX z Humenného do Košíc. Táto časť železničného dopravného systému sa navrhuje rozšíriť a prepojiť s osobnými vlakmi do Medzilaboriec. Je potrebné uvažovať o obnovení druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym (ako minimum je automatické hradlo v tomto úseku). Ďalšiu požiadavku predstavuje umožnenie rýchleho križovania v žst. Koškovce a takisto je nevyhnutné skrátenie jazdných časov v úseku Koškovce – Medzilaborce pod 28 minút, čo je realizovateľné v súčasnosti lepšou dynamikou vozidiel. Vlaky Os/REx Medzilaborce – Humenné – Košice by výhľadovo mali premávať v polhodinovom takte. Na úseku Medzilaborce – Sanok (PL) sa odporúča prevádzka pravidelných vlakov počas letnej turistickej sezóny denne a počas víkendov aj mimo letnej turistickej sezóny.

Ukážku cestovného poriadku predstavuje Obrázok 16 a Obrázok 17.

km	vlak	Os	REx	Os	Os	Os	REx	Os	Os	Os	REx	Os	Os
zo stanice		Košice	Prešov	Košice		Košice	Prešov	Košice		Košice	Prešov	Košice	
0	Michaľany	15:10				16:10				17:10			
1	Lastovce	15:13				16:13				17:13			
5	Veľatý	15:18				16:18				17:18			
11	Stanča	15:25				16:25				17:25			
13	Úpor	15:30				16:30				17:30			
20	Trebišov	O 15:37	15:41			16:37	16:41			17:37	17:41		
26	Hrnište		15:42				16:42				17:42		
31	Bánovce nad Ondavou	O											
	Bánovce nad Ondavou												
33	Laškovce												
37	Michalovce zastávka												
40	Michalovce		16:01				17:01				18:01		
46	Petrovce nad Laborcom												
49	Nacina Ves												
52	Pusté Čemerné												
55	Strážske	O	16:11	16:17			17:11	17:17			18:11	18:17	
	Strážske		16:12	16:19			17:12	17:19			18:12	18:19	
	Brekov			16:23				17:23				18:23	
64	Humenné	O	16:22	16:29			17:22	17:29			18:22	18:29	
	Humenné		↳	16:37	→ 16:36		↳	17:37	→ 17:36		↳	18:37	→ 18:36
65	Humenné mesto				16:39				17:39				18:39
69	Kochanovce				16:43				17:43				18:43
70	Udavské				16:46				17:46				18:46
74	Lubiša				16:50				17:50				18:50
77	Hankovce				16:54				17:54				18:54
80	Koškovce				17:01				18:01				19:01
82	Zbudské Dlhé				17:04				18:04				19:04
85	Hrabovec nad Laborcom				17:08				18:08				19:08
90	Radvaň nad Laborcom				17:13				18:13				19:13
92	Volica				17:16				18:16				19:16
94	Nižné Čabiny				17:19				18:19				19:19
96	Vyšné Čabiny				17:22				18:22				19:22
98	Sukov				17:25				18:25				19:25
101	Monastyr				17:28				18:28				19:28
102	Krásny Brod				17:31				18:31				19:31
105	Medzilaborce	O			17:35				18:35				19:35
	Medzilaborce				17:36				18:36				19:36
107	Medzilaborce mesto	O			17:38				18:38				19:38
	Medzilaborce mesto												
123	Lupkôv	O											
do stanice		Medzilab.	Stakčín			Medzilab.	Stakčín			Medzilab.	Stakčín		

Obrázok 16 Ukážka cestovného poriadku pre trať Michaľany – Humenné – Medzilaborce (191)

km	vlak	Os	Os	REx	Os	Os	Os	REx	Os	Os	Os	REx	Os
zo stanice		Stakčín	Medzilab.		Stakčín	Medzilab.		Stakčín	Medzilab.		Stakčín	Medzilab.	
0	Lupkôv												
16	Medzilaborce mesto	O											
	Medzilaborce mesto		14:23			15:23				16:23			
18	Medzilaborce	O	14:25			15:25				16:25			
	Medzilaborce		14:26			15:26				16:26			
21	Krásny Brod		14:30			15:30				16:30			
22	Monastyr		14:33			15:33				16:33			
25	Sukov		14:36			15:36				16:36			
27	Vyšné Čabiny		14:39			15:39				16:39			
29	Nižné Čabiny		14:42			15:42				16:42			
31	Volica		14:45			15:45				16:45			
33	Radvaň nad Laborcom		14:48			15:48				16:48			
38	Hrabovec nad Laborcom		14:53			15:53				16:53			
41	Zbudské Dlhé		14:57			15:57				16:57			
43	Koškovce		15:01			16:01				17:01			
46	Hankovce		15:06			16:06				17:06			
49	Lubiša		15:10			16:10				17:10			
53	Udavské		15:14			16:14				17:14			
54	Kochanovce		15:17			16:17				17:17			
58	Humenné mesto		15:21			16:21				17:21			
59	Humenné	O	15:24	15:25		16:24	16:25			17:24	17:25		
	Humenné		↳	15:30	→ 15:38		↳	16:30	→ 16:38		↳	17:30	→ 17:38
64	Brekov			15:35			16:35			17:35			
68	Strážske	O	15:39	15:48			16:39	16:48			17:39	17:48	
	Strážske		15:40	15:49			16:40	16:49			17:40	17:49	
71	Pusté Čemerné												
74	Nacina Ves												
77	Petrovce nad Laborcom												
83	Michalovce			16:00				17:00			18:00		
86	Michalovce zastávka												
90	Laškovce												
92	Bánovce nad Ondavou	O											
	Bánovce nad Ondavou												
97	Hrnište												
103	Trebišov	O		16:18				17:18			18:18		
	Trebišov			16:19	16:23			17:19	17:23		18:19	18:23	
110	Úpor				16:32				17:32			18:32	
112	Stanča				16:35				17:35			18:35	
118	Veľatý				16:42				17:42			18:42	
122	Lastovce				16:48				17:48			18:48	
123	Michaľany	O			16:51				17:51			18:51	
do stanice		Košice	Prešov	Košice		Košice	Prešov	Košice		Košice	Prešov	Košice	

Obrázok 17 Ukážka cestovného poriadku pre trať Medzilaborce – Humenné – Michaľany (191)

O vedení vlakov z Prešova do Stakčína bolo uvedené vyššie. Obrázok 18 a Obrázok 19 ukazujú možnosť cestovného poriadku pre túto trať.

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice		Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov
0	Humenné	4:37	5:37	6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37		
1	Humenné mesto	4:40	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40		
5	Hažín nad Cirochou	4:45	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45		
7	Kamenica nad Cirochou	4:49	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49		
8	Kamenica nad Cirochou dvor	4:52	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52		
11	Modrá nad Cirochou	4:57	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57		
12	Dlhé nad Cirochou	5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01		
13	Dlhé nad Cirochou obec	5:03	6:03	7:03	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03		
17	Belá nad Cirochou	5:08	6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08		
19	Snina predmestie	5:12	6:12	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12		
21	Snina mesto	5:16	6:16	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16		
23	Snina	5:18	6:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18		
27	Stakčín	5:24	6:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24		
do stanice															

Obrázok 18 Ukážka cestovného poriadku pre trať Humenné – Stakčín (196)

km	vlak	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os	Os
zo stanice		Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov
0	Stakčín	4:36	5:36	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	
4	Snina	4:42	5:42	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	
6	Snina mesto	4:45	5:45	6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	
8	Snina predmestie	4:48	5:48	6:48	7:48	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	
10	Belá nad Cirochou	4:52	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	
14	Dlhé nad Cirochou obec	4:56	5:56	6:56	7:56	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	
15	Dlhé nad Cirochou	5:01	6:01	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	
16	Modrá nad Cirochou	5:05	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	
19	Kamenica nad Cirochou dvor	5:09	6:09	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	
20	Kamenica nad Cirochou	5:14	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	
22	Hažín nad Cirochou	5:17	6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	
26	Humenné mesto	5:23	6:23	7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	
27	Humenné	5:25	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	
do stanice		Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov	Prešov

Obrázok 19 Ukážka cestovného poriadku pre trať Stakčín – Humenné (196)

5.1.2.1 Dopravné modelovanie obnovených regionálnych tratí

Obnovenie pravidelnej prevádzky na vedľajších tratiach sa nenavrhuje, nakoľko dopravné modelovanie bolo zrealizované v priebehu spracovania analytickej časti¹. Ani na jednej trati modelovanie nepreukázalo odôvodnenie opätovného zavedenia pravidelnej osobnej železničnej prevádzky.

Vhodným riešením pre trate so zrušenou alebo minimálnou prevádzkou osobnej dopravy je ich využitie v rámci rozvoja cestovného ruchu – a to buď formou sezónnych, resp. víkendových vlakov, alebo formou prevádzkovania historických vlakov ako turistickej atrakcie.

5.1.2.2 Potrebne úpravy železničnej infraštruktúry

Do all – rok 2025

- Pre skrátenie jazdnej doby medzi Popradom a Kysakom o sedem minút: odstránenie pomalých jázd medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi;
- Pre zabezpečenie prevádzky v polhodinovom takte sú potrebné opatrenia pre rýchle križovanie, najmä v Studenom Potoku, Kežmarku a Spišskej Belej;
- zabezpečenie odb. Spišská Belá a umožnenie osobnej premávky na odbočke do zastávky Spišská Belá horné nádražie pri cintoríne;
- zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku v ½ hodinovom takte;
- Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym, napríklad automatické hradlo;

¹ Kapitola : 5.2.2.8 Analýza prúdov cestujúcich v oblasti tratí so zrušenou premávkou osobnej dopravy

- Vypracovanie štúdie realizovateľnosti predĺženia trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny (do Ždiaru);

Do all – rok 2030

- Doplnenie trate rozchodu 1435 mm Studený Potok – Tatranská Lomnica na duálny rozchod elektrifikovanou traťou o rozchode 1000 mm a tak túto trať včleniť aj do systému TEŽ (možnosť premávky bez prestupu zo Studeného Potoka do Starého Smokovca, prípadne na Štrbské Pleso), trať vybudovať tak, aby umožňovala premávku vlakov v polhodinovom takte;
- Spracovanie štúdie realizovateľnosti na úpravy trate TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad pre budúce zavedenie ¼ hodinového taktu premávky vlakov;
- Vypracovanie štúdií realizovateľnosti na vybudovanie trate TEŽ do Kežmarku a napojenia letiska Poprad-Tatry na systém tratí TEŽ;
- Zvýšenie rýchlosti vlakov na trati Poprad Tatry – Podolíne. Odstránenie obmedzení traťovej rýchlosti v úseku Poprad – Podolíne a zvýšenie traťovej rýchlosti v úseku Podolíne – Plaveč na 100 km/hod v tých častiach, kde to parametre trate umožňujú (trať bola pôvodne na rýchlosť 100 km/hod projektovaná). To umožní urýchlenie dopravy a úsporu obbehov súprav;
- Pre navrhovaný model s polhodinovým taktom do Raslavic je potrebné zaistiť možnosť križovania vlakov v Tulčíku;
- Úpravy na ozubnicovej železnici pre skrátenie jazdnej doby na 13 – 14 minút, umožnenie rýchleho križovania na Štrbskom Plese (nástupište pre druhý vlak);
- Obnovenie druhej koľaje – zriadenie výhybne v zastávke Šarišské Michaľany pre lepšiu možnosť križovania vlakov a tým aj urýchlenie jazdy vlakov medzi Prešovom a Lipanmi.

Do all – rok 2040

- Opatrenie pre umožnenie polhodinového taktu vlakov medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou – zriadenie jednej výhybne v priestore niektorej zo existujúcich zastávok;
- Pre zavedenie polhodinového taktu je potrebné umožniť križovanie medzi Raslavicami a Bardejovom – napríklad obnovením výhybne v Hertníku;
- Obnovenie druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym pre navýšenie železničnej premávky v regióne;
- Zvýšenie kapacity trate Prešov – Strážske pre umožnenie premávky v polhodinovom takte;
- Vybudovanie trate TEŽ do Tatranskej Kotliny (do Ždiaru), ak to štúdia realizovateľnosti odobrí.

Do all – rok 2050

- zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre prevádzku vlakov osobnej dopravy v štvrt hodinovom takte;
- Zvýšenie kapacity trate Humenné – Medzilaborce pre umožnenie premávky v polhodinovom takte;
- Zvýšenie kapacity trate Humenné – Stakčín pre umožnenie premávky v polhodinovom takte;

5.1.2.3 Ďalší rozvoj systému TEŽ

Podľa PDO Slovenska majú vlaky TEŽ premávať v úseku Poprad Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso v polhodinovom takte, čo je reálne na súčasnej infraštruktúre na tejto trati, pre stabilitu premávky sa v tomto dokumentu odporúča zriadenie výhybne v Tatranských Zruboch a skrátenie jazdnej doby v úseku Starý Smokovec – Pod Lesom. Na hrane, pokiaľ ide o dĺžku staničných koľají je iba výhybňa Tatranská Polianka, ktorá má dĺžku staničných koľají 67 m, pričom dve spriahnuté súpravy majú dĺžku

vyše 66 m. Predĺženie staničných koľají by bolo žiadúce urobiť pri budúcej úprave tejto stanice. Výhybňa sa nachádza v intraviláne mestskej časti.

Pre zahustenie premávky na 15' takt budú potrebné viaceré úpravy infraštruktúry. Preto sa odporúča spracovať štúdiu vykonateľnosti, ktorá posúdi viaceré varianty úprav. Okrem nižšie opísaných úprav v jestvujúcej stope trate:

- Bude nevyhnutné vybudovať výhybne, najskôr:
 - Obnovenie výhybne Štôla na pôvodnom mieste. Je otázne, či má byť výhybňa aj zastávkou pre nástup a výstup cestujúcich;
 - Zriadenie výhybne na jestvujúcej zastávke Danielov Dom;
 - Zriadenie výhybne na jestvujúcej zastávke Sibír alebo v Tatranských Zruboch;
- K tomu bude potrebné skrátiť jazdné doby v úsekoch Danielov Dom – Vyšné Hágy a Vyšné Hágy – výhybňa Štôla o dve minúty;
- Na úsekoch Starý Smokovec – Pod Lesom, Pod Lesom – Veľký Slavkov a Veľký Slavkov – Poprad skrátiť jazdné doby o 1 minútu

ešte aj variant s napriamením niektorých oblúkov (vedenie trate po estakáde, ktorá zmenší fragmentáciu krajiny) a prípadne zdvojkolažnenie niektorých úsekov pre zvýšenie rýchlosti premávky a kapacity trate.

V úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica premávajú vlaky v hodinovom takte. Pri skrátení jazdných dôb na 13 minút je reálny aj 30' takt. Pre ďalšie zahustenie na 15' takt už je potrebné podľa štúdie Žilinskej univerzity vybudovať výhybňu v Tatranskej Lesnej. Jej posun o 157 metrov v smere ku Starému Smokovcu vychádza z požiadavky na budovanie nových zastávok v priamom úseku trate, jestvujúca zastávka je v miernom oblúku.

Zámer predĺženia TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny a prípadne do Ždiaru predstavuje v prípade realizácie významný zásah do prírodného prostredia vo vnútri Tatranského národného parku. Preto bola táto otázka podrobne diskutovaná s vedením TANAP ešte pred vlastným zapracovaním zámeru do návrhu aktualizovaného PUM PSK i PUM RVT.

Jestvujúca cesta II/537 s paralelou cyklo cesty znamená podľa Správy TANAP zásadný zásah do bonitných ekologických priestorov, na rozhraniach hydrogeologických glacifluviálnych, polygenetických, glaciálnych a puklinovo-krasových celkov. Tieto na seba viažu špecifické biotické podmienky, spoločenstvá a habitaty, ktoré sú významne ovplyvňované líniovými stavebno-technickými a prevádzkovými zásahmi trvalého charakteru. Z uvedeného geologického rámca vzišli predpoklady očakávanej vysokej náročnosti smerom k investično-technickým predpokladom realizácie násypového telesa zvršku koľajiska TEŽ. Ďalšou relevantnou skutočnosťou je že územie spadá pod európsku sústavu chránených území NATURA 2000, čo významne ovplyvňuje možnosti lokalizácie významných infraštruktúrnych zásahov do predmetného priestoru. Zároveň sa z väčšej časti plánovaného líniového situovania trasy jedná o zasiahnutie Národnej prírodnej rezervácie Mokrina, ktorej stručná charakteristika je nasledovná:

- *Jedna z najvýznamnejších prírodovedných lokalít strednej Európy. Glacifluviálne kužele na flyšovom podloží so vzácnymi zvyškami rašelinnej flóry, ktorá v minulosti lemovala celé úpätie Vysokých Tatier. Výskyt vzácných druhov – všivca žezlovitého, rojovníka močiarneho, reliktné breziny. Národná prírodná rezervácia je súčasťou územia európskeho významu Tatry, ktoré je zaradené do sústavy NATURA 2000.*

Na podklade spolupôsobenia v rokovaní sa došlo k spoločnému záveru, že je potrebné preveriť možnosti ďalšieho postupu v plánovaní predmetného zámeru formou komplexnej štúdie uskutočniteľnosti. Dokument bude mať za cieľ preveriť mieru potreby budovania novej železničnej koľajovej dráhy, vyhodnotiť alternatívne možnosti dopravnej obsluhy na trase v IDS a preveriť objektívne skutočnosti ekologickej, ekonomickej a prevádzkovej udržateľnosti koncepcie. Z uvedeného vyplýva že opatrenie prietahu trate TEŽ z T. Lomnice do T. Kotliny už naďalej nie je uvažované dokumentom PUM RVT v rámci implementačných horizontov. Ako opatrenie v rámci implementačných horizontov ho nahrádza realizácia štúdie uskutočniteľnosti, ktorá v prípade vyhodnotenia realizovateľnosti zdefiniuje možnosti ďalšieho vývoja aj v rámci časových horizontov.

Obdobne bude potrebné posúdiť ešte zámer vybudovania TEŽ do Kežmarku (vede iba cez ochranné pásmo TANAP), aj prípadného napojení medzinárodného letiska Poprad Tatry na TEŽ.

5.1.3 Železničná sieť Prešovského kraja v budúcej integrujúcej sa Európe

Okrem vyššie navrhnutých úprav železničnej prevádzky a nadväzujúcich úprav železničnej infraštruktúry sa ukazuje byť vhodná doba pre širšie koncepčné úvahy o budúcnosti železníc Prešovského kraja, ale aj celého východného Slovenska v kontexte postupujúcej integrácie Európy, rozvoja železničnej infraštruktúry v okolitých krajinách ako aj rozvoja očakávaných posilňujúcich väzieb, ktoré sa už možno objavujú.

Železničná trať Košice – Prešov – Lipany – Plaveč – Muszyna sa stane súčasťou trans-európskej dopravnej siete, čo značí okrem iného dosiahnutí parametrov, ktorým trať v súčasnosti nezodpovedá. Takisto trať Košice – Zvolen je súčasťou siete TEN – T.

Prešov je tretím najväčším mestom Slovenska, ležiacim 30 km od Košíc – druhého najväčšieho mesta Slovenska. 80 km od Košíc leží Miškovec, štvrté najväčšie mesto Maďarska s dobrou dopravnou dostupnosťou do Budapešti. 140 km od Košíc leží druhé najväčšie mesto Maďarska, dvesto tisícový Debrecín. 150 km od Prešova leží Krakov, druhé najväčšie Poľské mesto. Rumunská Kluž, ktorá je tretím najväčším mestom Rumunska leží 275 km od Košíc, Šátmár (Satu Mare), jedno z dvadsiatich najväčších miest Rumunska je vzdialené iba 160 km, len o 40 km ďalej leží oveľa väčší Oradea (Veľký Varadín). Pre porovnanie Bratislava leží 310 km od Košíc (vzdušnou čiarou), Budapešť je o 100 km bližšie. Okolo 230 km je vzdialený aj ukrajinský Lvov.

Z tohto malého prehľadu je zreteľné, aké väzby možno očakávať s koncom vojny na východnej Ukrajine a s očakávaným rastom životnej úrovne obyvateľov Sedmohradska a celého Rumunska. Nárast počtu turistov z Rumunska je už teraz v oblasti Tatier badateľný.

Hoci oblasť východného Slovenska teraz leží mimo plánované trasy vysokorýchlostných tratí, treba sa zamyslieť, či stávajúca konfigurácia železničnej siete východného Slovenska je schopná dostať budúcim výzvam. V najbližšej budúcnosti sa ukazuje ako veľmi dôležité vypracovať ambicióznou štúdiu budúceho rozvoja železničnej siete tohto regiónu, najmä z pohľadu napojenia na očakávané projekty rýchlych aj vysokorýchlostných tratí v Maďarsku a Poľsku.

5.1.4 Návrh novej organizácie autobusovej dopravy v kraji

Cieľový návrh liniek, cestovných poriadkov a obehov vozidiel určuje Plán dopravnej obslužnosti Prešovského kraja, optimalizovaný v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko a koordinovaný s Plánom dopravnej obslužnosti Košického kraja, s cieľom vytvorenia kompaktnej a pravidelnej ponuky spojov v rámci spoločného integrovaného dopravného systému na území východného Slovenska.

Navrhuje sa uplatniť úplne nový prístup k organizácii dopravnej obslužnosti v Prešovskom samosprávnom kraji, resp. na území funkčného regiónu Východné Slovensko. Cieľom tohto prístupu je vytvoriť plnohodnotnú alternatívu k individuálnej automobilovej doprave, najmä v husto osídlených oblastiach, kde hustá cestná premávka spôsobuje zápchy na cestách, najmä v intravilánoch miest, čo spomaľuje premávku, spôsobuje časové straty a zvyšuje exhalácie a zaťaženie životného prostredia pozdĺž dotknutých ciest. Dosiaľ bola obslužnosť organizovaná najmä pre dochádzku do zamestnania, do škôl, k lekárom a na úrady.

Pri tvorbe systému liniek a cestovných poriadkov autobusovej dopravy je potrebné rešpektovať zásady tvorby integrovaných taktových cestovných poriadkov a navrhovať ho v úzkej koordinácii s návrhom grafikonu vlakovej dopravy. Prínosom bude rozšírená ponuka verejnej dopravy, čo znamená vyššiu konkurencieschopnosť verejnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave, najmä v oblastiach veľkých miest, kde hustá cestná premávka spôsobuje najväčšie problémy. Možno teda očakávať zvyšovanie podielu verejnej osobnej dopravy na deľbe prepravnej práce. Pozitívnym dôsledkom bude aj znižovanie emisií a kongescií.

Taktová doprava v spojení so začlenením do integrovaného dopravného systému ponúka možnosť pohybovať sa verejnou dopravou počas dňa v intervaloch primeraných hustote osídlenia v tej-ktorej časti regiónu. Vďaka integrovanému dopravnému systému bude relatívne jednoduché aj vybavenie cestujúceho a nebude potrebné riešiť otázku, ktorý dopravca alebo ktorý dopravný mód poskytne požadovanú dopravnú službu.

Väčšia hustota spojov počas dopravných špičiek má rešpektovať zvýšenú potrebu mobility v dobe ciest do zamestnania a do škôl, ale aj ponúknuť spoje umožňujúce návštevu športových alebo kultúrnych podujatí. Väčšia hustota spojov znamená aj nárast počtu najjazdených kilometrov, čo predstavuje priamy rast nákladov.

Tento prístup teda nebude generovať úspory, najmä v začiatkovej fáze. Naopak, treba rátať s navýšením dotácií. Pri dobrej ponuke (reálnej ponuke služieb ako aj vhodnom marketingu) môže dôjsť k rastu využívania verejnej dopravy, a tým takisto k navyšovaniu tržieb umožňujúc tak znižovanie účasti verejných finančných prostriedkov a prínos ďalších benefitov, ako napríklad zníženie dochádzky individuálnou automobilovou dopravou so všetkými z toho vyplývajúcimi výhodami.

Dopravný systém so zvýšeným využitím železničnej dopravy v oblastiach, kde sú pre to podmienky, umožní efektívny transfer veľkého počtu cestujúcich. V spojení s kvalitným informačným systémom pre cestujúcich aj pre vnútorné sledovanie premávky umožní ďalšie skvalitňovanie dopravných služieb na báze každodennej znalosti o pohybe cestujúcich, čo má potenciál priniesť novú kvalitu ponuky verejnej osobnej dopravy.

Skúsenosti z oblastí v susedných štátoch (Rakúsko, Česká republika) so zavedením integrovaných dopravných systémov s taktovou dopravou sú pozitívne a predstavujú výzvu aj pre Prešovský a Košický samosprávny kraj.

Priame úspory výdavkov verejných rozpočtov na dopravnú obsluhu po reorganizácii systému verejnej dopravy pravdepodobne nevzniknú, ale prínosy sa prejavujú inde. Možno predpokladať, že po niekoľkých rokoch fungovania integrovaného dopravného systému si cestujúci na novú podobu verejnej dopravy zvyknú a systém pritiahne nových používateľov.

Pri trasovaní prímestských autobusových liniek je najmä v intravilánoch miest potrebné o trasovaní uvažovať tak, aby autobusy cestujúcich dopravili do atraktívnej pešej vzdialenosti od centier miest, hlavných rezidenčných zón, pracovných príležitostí a občianskej vybavenosti (nemocnice, úrady a pod.). Tento problém je vypuklý napríklad v Starej Ľubovni, Svidníku, Bardejove alebo v Prešove.

Pre fungovanie spojenia Prešov – Košice je potrebné zaviesť diaľkové linky do Košíc, ktoré majú zabezpečiť rýchle spojenie v tejto relácii. Aj obyvatelia niektorých vzdialenejších oblastí pocítia výhody pripravovaného dopravného systému.

Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja taktiež podporuje zavádzanie cezhraničnej autobusovej dopravy v postupnom uplatňovaní zámerov podľa Plánu dopravnej obsluhy PSK. Jedná sa napríklad o spojenie Bardejov – Krynica, Stará Ľubovňa – Piwniczna (eventuálne Vyšné Ružbachy – Stará Ľubovňa – Piwniczna), Zakopane – Łysa Polana štátna hranica, nadväznej k už existujúcej ponuke dopravných spojení na slovenskej strane, alebo zriadením cezhraničných spojení Nowy Targ – Spišská Stará Ves – Červený Kláštor.

Návrh spracovaný v Pláne udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja v roku 2019 predstavuje výsledok snahy o optimalizáciu v rámci okresov nadväzne na návrh taktovej prevádzky železničnej dopravy, ktorá sa stane chrbticou nového konceptu verejnej dopravy. Návrh je uvedený v Prílohe časti C na str. **Chyba! Záložka nie je definovaná.**

Návrh obsahuje:

- diaľkovú linku na Ukrajinu a celkom sedem liniek do Poľska
- plošnú obsluhu územia ponukou pravidelných autobusových spojov s novým prístupom k tarife a k prestupu medzi spojmi na rôznych linkách
- V návrhu sa uvádzajú štyri typy autobusových liniek:
 - Rýchle linky spájajúce aspoň tri okresné mestá alebo významné centrá. Zastavujú len na významných zastávkach, nemajú charakter obsluhy územia. V prehľadoch sú vyznačené červenou farbou.
 - Obslužné linky spájajúce okresné mestá, významné mestá alebo dopravné uzly. V prehľadoch sú vyznačené modrou farbou.
 - Obslužné prímestské linky sú označené čiernou farbou písma.
 - Prímestské linky v štandarde MHD v okolí Prešova. Ide o úpravu a rozšírenie doterajšieho systému liniek Dopravného podniku mesta Prešova, ktoré jazdia za hranice mesta. Tieto linky musia byť prevádzkované vozidlami kompatibilnými s vozidlami MHD, pre rýchly nástup a výstup cestujúcich a takisto systém odbavenia cestujúcich musí spĺňať rovnaké štandardy. Tieto linky môžu vstúpiť do systému MHD – čiže v Prešove ísť po Hlavnej ulici a priblížiť tak cestujúcim z blízkych relácií dôjsť do samotného centra Prešova. Zvýšenie premávky v Prešove na Hlavnej nie je dramatické, prakticky pribudne jedna takáto linka, ostatné možno budú premávať o čosi častejšie (alebo dochádza k ich predĺženiu za hranicami mesta). Tieto linky sú v prehľade uvádzané fialovou farbou.

Údaj v stĺpci označenom „Takt – počet“ udáva takt vo špičke lomený taktom v sedle alebo počet spojov za deň.

V stĺpci väzby sú uvedené odkazy na linky autobusov alebo na vlaky, prípadne striedanie, ktoré vytvorí v určitej časti linky takt so spojmi druhej linky.

Návrh v plnom znení podľa návrhu PUM PSK z roku 2019 je v Prílohe časti C: Návrh linkového vedenia autobusovej dopravy podľa Plánu udržateľnej mobility z roku 2019. Na základe Plánu návrh z PUM PSK bol na objednávku Prešovského samosprávneho kraja spracovaný Žilinskou univerzitou v roku 2021 Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja. V aktualizácii PUM PSK sa navrhuje zaviesť linkové vedenie podľa PDO PSK v súvislosti s prechodom prímestskej autobusovej dopravy na nové zmluvy vo verejnom záujme po 1.1.2024 s uvažovaním odlišností vychádzajúcich z PDO železničnej dopravy spraveného v roku 2022 MD SR. Základy návrhu PDO PSK sú opísané v kapitole 5.1.4., porovnanie rýchlych liniek a obslužných liniek spájajúcich okresné mestá podľa PUM PSK a PDO PSK je uvedené v kapitole 5.1.5.

Pôvodný návrh z Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja je podrobnejšie opísaný v nasledujúcich kapitolách. Navrhuje sa, aby bol využitý pre vyhodnocovanie prevádzky novo organizovanej linkovej autobusovej dopravy cca v horizonte 2035 v nadväznosti na stave prevádzky železničnej dopravy v tom čase.

5.1.4.1 *Návrh novej optimalizovanej siete liniek do roku 2030 (do-all)*

Návrh pro rok 2030 vychádza z možno trochu optimistického predpokladu dokončenej integrácie IDS Východ na celom území PSK a KSK. Návrh ráta takisto s fungovaním železnice podľa vyššie opísaného návrhu a autobusy sa s vlakmi striedajú alebo nadväzujú.

V oblasti Prešov je nulový počet spojov na linke Prešov – Košice po diaľnici. 4 spoje za hodinu v tejto relácii zaisťujú rýchle autobusové linky zo Starej Ľubovne, Bardejova, Svidníka a Stropkova. Spolu s vlakmi tu vznikne 10 minútový takt rýchlych spojov medzi Prešovom a Košicami (trocha pomalší je osobný zastávkový vlak, ktorý tvorí jeden zo spojov).

V oblasti Sabinov zostala autobusová linka Lipany – Prešov, je ale uvedená takisto s nulovým počtom spojov. Tak ako sa navrhuje polhodinový takt vlakov v tej istej relácii, javí sa taká linka ako nadbytočná.

V oblasti Poprad – Kežmarok – Levoča autobusy linky 102 Poprad – Kežmarok – Spišská Belá spolu s vlakmi vytvoria štvrťhodinový takt pozdĺž tejto osi.

5.1.1 *Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti do roku 2030 a 2025*

Navrhnutá dopravná obslužnosť v časovom horizonte roku 2030 a v etape do roku 2025 predstavuje celkom nový prístup k organizácii dopravnej obslužnosti v Prešovskom samosprávnom kraji. Cieľom tohto prístupu je vytvoriť plnohodnotnú alternatívu k individuálnej automobilovej doprave, najmä v husto osídlených oblastiach, kde hustá cestná premávka spôsobuje zápchy na cestách, najmä v intravilánoch miest, čo spomaľuje premávku, spôsobuje časové straty a zvyšuje exhalácie a zaťaženie životného prostredia pozdĺž dotknutých ciest. Dosaď bola obslužnosť organizovaná najmä pre dochádzku do zamestnania, do škôl, k lekárom a na úrady.

Navrhnutá taktová doprava v spojení s integráciou do integrovaného dopravného systému kraja ponúka možnosť pohybovať sa verejnou dopravou počas dňa v intervaloch primeraných hustote osídlenia v tej-ktorej časti kraja. Vďaka integrovanému dopravnému systému bude relatívne jednoduché aj vybavenie cestujúceho a nebude potrebné riešiť otázku, ktorý dopravca alebo ktorý dopravný mód poskytne požadovanú dopravnú službu. Väčšia hustota spojov počas dopravných špičiek rešpektuje aj zvýšenú potrebu mobility v dobe ciest do zamestnania a do škôl, ale ponúka aj spoje umožňujúce návštevu športových alebo kultúrnych podujatí. Väčšia hustota spojov ale znamená aj nárast počtu najazdených kilometrov, čo predstavuje priamy rast nákladov, v prvej fáze pre

objednávateľa, ktorým je samospráva prostredníctvom organizátora integrovaného dopravného systému.

Tento prístup nebude generovať úspory, najmä v začiatkovej fáze. Naopak treba rátať s navýšením dotácií. Pri dobrej ponuke (reálnej ponuke služieb ako aj vhodnom marketingu) môže dôjsť k rastu využívania verejnej dopravy, a tým takisto k navyšovaniu tržieb umožňujúc tak znižovanie účasti verejných finančných prostriedkov a prínos ďalších benefitov, ako napríklad zníženie dochádzky individuálnou automobilovou dopravou so všetkými z toho vyplývajúcimi výhodami.

Navrhnutý dopravný systém so zvýšeným využitím železničnej dopravy v oblastiach, kde sú pre to podmienky, umožní efektívny transfer veľkého počtu cestujúcich. V spojení s kvalitným informačným systémom ako pre cestujúcich, tak aj pre vnútorné sledovanie premávky umožní ďalšie skvalitňovanie dopravných služieb na báze každodennej znalosti o pohybe cestujúcich, čo má potenciál priniesť novú kvalitu ponuky verejnej osobnej dopravy.

Skúsenosti z oblastí v susedných štátoch (Rakúsko, Česká republika) so zavedením integrovaných dopravných systémov s taktovou dopravou sú pozitívne a predstavujú výzvu aj pre Prešovský a Košický samosprávny kraj.

5.1.2 Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti do roku 2030 a 2025

Navrhnutá dopravná obslužnosť v časovom horizonte roku 2030 a v etape do roku 2025 predstavuje celkom nový prístup k organizácii dopravnej obslužnosti v Prešovskom samosprávnom kraji. Cieľom tohto prístupu je vytvoriť plnohodnotnú alternatívu k individuálnej automobilovej doprave, najmä v husto osídlených oblastiach, kde hustá cestná premávka spôsobuje zápchy na cestách, najmä v intravilánoch miest, čo spomaľuje premávku, spôsobuje časové straty a zvyšuje exhalácie a zaťaženie životného prostredia pozdĺž dotknutých ciest. Dosať bola obslužnosť organizovaná najmä pre dochádzku do zamestnania, do škôl, k lekárom a na úrady.

Navrhnutá taktová doprava v spojení s integráciou do integrovaného dopravného systému kraja ponúka možnosť pohybovať sa verejnou dopravou počas dňa v intervaloch primeraných hustote osídlenia v tej-ktorej časti kraja. Vďaka integrovanému dopravnému systému bude relatívne jednoduché aj vybavenie cestujúceho a nebude potrebné riešiť otázku, ktorý dopravca alebo ktorý dopravný mód poskytne požadovanú dopravnú službu. Väčšia hustota spojov počas dopravných špičiek rešpektuje aj zvýšenú potrebu mobility v dobe ciest do zamestnania a do škôl, ale ponúka aj spoje umožňujúce návštevu športových alebo kultúrnych podujatí. Väčšia hustota spojov ale znamená aj nárast počtu najazdených kilometrov, čo predstavuje priamy rast nákladov, v prvej fáze pre objednávateľa, ktorým je samospráva prostredníctvom organizátora integrovaného dopravného systému.

Tento prístup nebude generovať úspory, najmä v začiatkovej fáze. Naopak treba rátať s navýšením dotácií. Pri dobrej ponuke (reálnej ponuke služieb ako aj vhodnom marketingu) môže dôjsť k rastu využívania verejnej dopravy, a tým takisto k navyšovaniu tržieb umožňujúc tak znižovanie účasti verejných finančných prostriedkov a prínos ďalších benefitov, ako napríklad zníženie dochádzky individuálnou automobilovou dopravou so všetkými z toho vyplývajúcimi výhodami.

Navrhnutý dopravný systém so zvýšeným využitím železničnej dopravy v oblastiach, kde sú pre to podmienky, umožní efektívny transfer veľkého počtu cestujúcich. V spojení s kvalitným informačným systémom ako pre cestujúcich, tak aj pre vnútorné sledovanie premávky umožní ďalšie skvalitňovanie

dopravných služieb na báze každodennej znalosti o pohybe cestujúcich, čo má potenciál priniesť novú kvalitu ponuky verejnej osobnej dopravy.

Skúsenosti z oblastí v susedných štátoch (Rakúsko, Česká republika) so zavedením integrovaných dopravných systémov s taktovou dopravou sú pozitívne a predstavujú výzvu aj pre Prešovský a Košický samosprávny kraj.

5.1.2.1 Návrh novej optimalizovanej siete liniek do roku 2050

V návrhu siete autobusových liniek do roku 2050 nie sú navrhované nové linky, len drobné úpravy na niektorých linkách (ich predĺženie) už v roku 2040 a je navrhnuté aj ďalšie zahustenie spojov na niektorých linkách v lokalitách, kde sa očakáva nárast počtu obyvateľov (najmä okolie Prešova, Popradu a Vranova nad Topľou s Humenným).

Treba podčiarknuť, že ide o ideový návrh, pri ktorom môže dôjsť k zmenám podľa skúseností organizátora integrovanej dopravy.

5.1.2.2 Návrh etapy 2040

Nakoľko je rok 2040 etapou na ceste k horizontu 2050, sú tu uvedené len oblasti, v ktorých dochádza k zmenám medzi rokmi 2040 a 2050. Prístup je opísaný pri návrhu siete pre horizont 2050 a vyššie.

Aj tu treba podčiarknuť, že ide o ideový návrh, pri ktorom môže dôjsť k zmenám podľa skúseností organizátora integrovanej dopravy.

5.1.3 Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti do roku 2050 a 2040

Ako je uvedené vyššie, pre obdobie po roku 2030 sa nenavrhujú žiadne revolučné zmeny v navrhovanej sieti autobusových liniek. Predĺžením dvoch rýchlych autobusových liniek z Prešova do Košíc vznikne desať minútový takt autobusov po diaľnici a postupným prechodom na štyri spoje za hodinu po železnici stráca previazanosť do taktu medzi vlakmi a autobusmi v tejto relácii na význame. Ďalším momentom je navýšenie frekvencie spojov na niektorých linkách v hustejšie osídlených oblastiach.

Prínosom je rozšírená ponuka verejnej dopravy, čo znamená vyššiu konkurencieschopnosť verejnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave, najmä v oblastiach veľkých miest, kde hustá cestná premávka spôsobuje najväčšie problémy. Možno očakávať ďalšie zvyšovanie podielu verejnej osobnej dopravy na celkovej prepravnej práci. Pozitívnym dôsledkom by malo byť znižovanie emisií a kongescií.

Priame úspory výdavkov verejných rozpočtov na dopravnú obslužnosť pravdepodobne nevzniknú, ale prínosy sa prejavia inde. Možno predpokladať, že po desiatich rokoch fungovania integrovaného dopravného systému si cestujúci zvyknú a systém pritiahne ďalších používateľov. Osobný automobil možno prestane byť vecou prestíže, akou je teraz.

5.1.4 Základy návrhu autobusovej dopravy v PDO PSK

Princípom návrhu autobusovej dopravy je zámer navrhovať autobusové linky ak nadväznú na linky železničnej dopravy a ich doplnenie. V smere do Prešova sa navrhuje tiež doplnenie zrýchlenou obsluhou tak, kde nebude túto funkciu plniť železničná doprava.

Základom návrhu dopravnej obsluhy je vertikálna koordinácia medzi diaľkovou a regionálnou dopravou ako aj horizontálna koordinácia so susednými regiónmi.

Štandardom je používanie jednotnej osi symetrie v ktorých sa prechádzajú priestorové uzly pri dosahovaní presných cestovných časoch medzi uzlami. Intervaly medzi spojmi vychádzajú zo základného intervalu 120 min. jeho skracovaním podľa dopytu.

V termináloch a prestupných bodoch sú nadväznosti negarantované alebo garantované, ktoré sú stanovené v služobnej verzii cestovných poriadkov.

Návrh linkového vedenia PDO PSK má tieto hlavné znaky:

- nosné linky, obslužné linky a spojovacia linky,
- eliminácia súbežností so železničnou dopravou,
- definovanie nosného systému liniek,
- integrovaný taktový cestovný poriadok,
- optimalizácia dopravného systému na ponukovom princípe,
- dotváranie systému realizáciou nadväzných projektov a

Linky autobusovej dopravy sú v PDO PSK navrhnuté ako obslužné, ako doplnkové spoje, ako expresné alebo ako linky charakteru MHD (v Prešove a okolí). Návrh PDO PSK navrhuje arbitrárne previesť niektoré linky prevádzkované DP mesta Prešov na prímestské linky IDS Východ s odôvodnením, že to takto navrhuje PUM PSK. V tomto aktualizovanom PUM PSK sú úpravy liniek v štandarde MHD okolo Prešova opísané v kapitole 5.1.6.1., návrh však nebol prerokovaný ani s mestom Prešov ani s dotknutými obcami.

V rámci spracovania PUM RVT bolo navrhnuté doplnenie návrhu podľa PDO PSK o nasledujúce linky:

Posilnenie autobusových liniek:

- existujúca linka Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina v hodinovom takte predĺžená až do Lysej Poľany, v dvojhodinovom intervale predĺžená do Zakopaného
- prestupná väzba v Tatranskej Kotline medzi linkou Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina a linkou Tatranská Kotlina – Lendak – Kežmarok – Spišská Belá
- nová linka Kežmarok – Mlynica – Starý Smokovec v takte 120 min.

Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy:

- nová turistická linka Tatranská Lomnica – Ždiar (cez Bachledovú dolinu) – Podspády – Lysá Poľana – Biálka Tatrzańska v hodinovom takte
- nová linka Liptovský Mikuláš Tatralandia – Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba raz za hodinu od 15.6. do 31.10.
- Cyklobus Liptovský Mikuláš – Ždiar 2 páry spojov denne
- Cyklobus na vybraných spojoch liniek z Popradu a Kežmarku do Vysokých Tatier
- Skibus Bachledova dolina – Ždiar
- Skibus Tatranská Lomnica – lanovka
- Skibus (batériová električka) Štrbské Pleso – Solisko

Kyvadlová doprava:

- Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba v takte 30 minút
- Tatranská Štrba – Štrbské Pleso v takte 30 minút
- Štôla – Vyšné Hágy – Tatranská Polianka – Tatranská Polianka (odstavná infraštruktúra P+R) v takte 30 minút

- Terminál Nová Lesná – Starý Smokovec v takte 30 minút (každý druhý spoj predĺžený k mobility hubu Poprad-Tatry)
- Eurocamp – Tatranská Lomnica (posila vlaku do výsledného taktu 15 minút)
- Letisko Poprad-Tatry – Starý Smokovec – okrem hodinového taktu ďalšie spoje do Starého Smokovca v nadväznosti na prílety a odlety
- Terminál Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica (k posilneným autobusovým linkám prevádzkované posilové spoje do výsledného taktu 15 minút v období špičkového dopytu)

5.1.5 Porovnanie návrhu linkového vedenia PAD – PUM PSK vs. PDO PSK

Pre potreby aktualizácie PUM PSK a návrhu organizácie autobusovej dopravy v kraji je porovnaný pôvodný návrh linkového vedenia PUM PSK s návrhom linkového vedenia PDO PSK najmä z pohľadu trasovania. Porovnávané sú medziokresné linky v pôvodnom návrhu PUM PSK navrhované ako:

- **rýchle linky** spájajúce aspoň tri okresné mestá alebo významné centrá, ktoré zastavujú len na významných zastávkach a nemajú charakter obsluhy územia (v prehľadoch **červenou farbou**)
- **obslužné linky** spájajúce okresné mestá, významné mestá alebo dopravné uzly (v prehľadoch **modrou farbou**)

PDO PSK používa odlišnú kategorizáciu liniek:

- **nosné linky** (príp. aj expresné nosné)
- **obslužné linky**
- **doplňkové spoje**

Kategorizácia liniek v PUM PSK a v PDO PSK si nie vždy vzájomne odpovedajú, niektoré rýchle linky podľa PUM PSK môžu byť podľa PDO PSK obslužnými či doplnkovými apod.

Z porovnania vyplývajú 4 typy výstupov pre dotknuté linky navrhnuté v PDO PSK (detailne popísané v podkapitolách nižšie):

1. spojenia riešené presne v súlade s PUM PSK
2. spojenia riešené takmer v súlade s PUM PSK s čiastočnými rozdielmi v trasovaní alebo zakončení liniek
3. spojenia riešené inak, ako v PUM PSK, zväčša na obdobnej trase alebo pomocou inej linky
4. spojenia absentujúce alebo možné iba s prestupmi bez využitia námetu z PUM PSK

5.1.5.1 Medziokresné linky v súlade s návrhom PUM PSK

Návrh PUM PSK		Návrh PDO PSK	
Č. I.	Trasa linky	Č. I.	Trasa linky
001	Prešov – Košice (diaľnica)	60 69 70 71	linka je v PDO, rovnako ako v PUM zložená z expresných liniek vedených cez Prešov do Košíc z Lipian / Bardejova / Svidníka / Svidníka cez Stropkov
005	Prešov – Haniska – Ličartovce – Lemešany – Budimír – Košice	75	Prešov - Haniska - Kendice - Drienovská Nová Ves - Ličartovce - Lemešany - Janovík - Bretejovce - Budimír - Košice

Návrh PUM PSK		Návrh PDO PSK	
Č. I.	Trasa linky	Č. I.	Trasa linky
105	Poprad – Svit – Tatranská Štrba – Liptovský Mikuláš	1	Poprad - Svit - Štrba, Tatranská Štrba - Važec - Východná - Hybe - Kráľova Lehota (zachádzka do obce) - Lipt. Hrádok - Podtureň - Uhorská Ves (rázc.) - Lipt. Mikuláš (po ceste I/18)
191	Poprad - Hranovnica - Vernár - Dobšiná - Rožňava	11	Poprad - Hranovnica - Vernár - Rožňava - Brzotín ((Rožňava, žel. st.) po ceste I/66)
193	Levoča - Spišský Hrhov - Jamník - Spišská Nová Ves	41	Levoča - Spišský Hrhov - Klčov - Jamník - Spišská Nová Ves
402	Bardejov – Svidník – Stropkov – Medzilaborce	97	Bardejov - Nižná Polianka - Svidník - Stročín - Stropkov - Chotča - Havaj - Bystrá (rázc.) - Malá Poľana - Rokytovce - Krásny Brod - Medzilaborce
403	Bardejov – Prešov	64	Prešov - Ľubotice - Kapušany - Tulčák - Demjata - Raslavice - Kobyly - Bardejov
409	Bardejov – Hertník – Vaniškovce – Raslavice	93	Bardejov - Kľušov (- zachádzka Šiba) - Hertník - Fričkovce - Osikov - Vaniškovce - Raslavice - Lopúchov
501	Svidník – Gíraltovce – Prešov – Košice	70	Svidník - Stročín - Soboš - Gíraltovce - Prešov - Košice (po D1)
502	Stropkov – Gíraltovce – Prešov – Košice	71	Svidník - Stročín - Stropkov, AS - Breznica - Miňovce - Kručov - Fijaš - Gíraltovce - Prešov, AS - Košice, AS
505	Svidník – Stropkov – Medzilaborce ² <i>pozn.: časť úseku totožná s l. č. 402</i>	97	Bardejov - Nižná Polianka - Svidník - Stročín - Stropkov - Chotča - Havaj - Bystrá (rázc.) - Malá Poľana - Rokytovce - Krásny Brod - Medzilaborce
603	Vranov nad Topľou – Rakovec nad Ondavou – Michalovce	134	Vranov n/T - Hencovce (Bukóza) - Nižný Hrabovec - Poša - Nižný Hrušov - Rakovec n/O - Moravany - Trhovište - Pozdišovce - Michalovce
604	Vranov nad Topľou – Trebišov	135	Vranov n/T - Sačurov - Parchovany - Hriadky - Vojčice - Trebišov
607	Humenné – Strážske – Michalovce	153	Humenné - Brekov - Strážske - Nacina Ves - Petrovce n/L - Michalovce

5.1.5.2 Medziokresné linky v čiastočnom súlade s návrhom PUM PSK

Návrh PUM PSK		Návrh PDO PSK	
Č. I.	Trasa linky	Č. I.	Trasa linky
002	Prešov – Široké – Spišské podhradie – Levoča – Poprad <i>v PDO linka predĺžená do Starého Smokovca</i>	54	Prešov - Levoča - Spišské Podhradie - Široké - Poprad - Vysoké Tatry, Starý Smokovec (linka po D1)
004	Vranov nad Topľou – Prešov <i>v PDO linka predĺžená do z Vranova do Michaloviec</i>	66	Prešov - Lipníky - Hanušovce nad Topľou - Vranov nad Topľou - Nižný Hrabovec - Strážske - Nacina Ves - Michalovce
006	Prešov – Petrovany – Drienov – Šarišské Bohdanovce – Kráľovce – Košice	76	Prešov - Petrovany - Drienov - Lemešany - Janovík - Bretejovce - Budimír - Košice

² keďže linka 505 bola v PUM PSK navrhnutá v spoločnom koncepte obsluhy s linkou 506, obe linky sú uvedené na viacerých miestach

Návrh PUM PSK		Návrh PDO PSK	
Č. I.	Trasa linky	Č. I.	Trasa linky
	<p><i>tzv. „východná linka“ riešená v PDO dvomi samostatnými linkami (jedna po trase Záborské-Mirkovce, druhá po trase Kokošovce – Tuhrina)</i></p> <p><i>+ doplnené samostatnou linkou kombinujúcou východnú a západnú trasu</i></p>	78	Prešov - Záborské - Žehňa (Dúbrava) - (- zachádzka Žehňa) - Mirkovce - Brestov - (- zachádzka Varhaňovce) - Šar. Bohdanovce - Nová Polhora - Ploské - Vajkovce - Košice
		80	Prešov - Dulova Ves - Kokošovce - Abranovce - Žehňa - (- zachádzka Lesíček) - Tuhrina - Lúčina - Červenica (nám.) - Opiná - Kecеровský Lipovec - Kecerovce - Čižatice - Rozhanovce - Koš. Oľšany - Košice, AS
102	<p>Poprad – Kežmarok – Spišská Belá</p> <p><i>v PDO dve linky:</i></p> <p><i>- jedna predĺžená do Lendaku a Tatranskej Kotliny</i></p> <p><i>- druhá predĺžená cez Slovenskú Ves do Spišskej Starej Vsi a Lesnice</i></p>	8	Poprad - Kežmarok - Spišská Belá - Slovenská Ves - Výborná - Lendak (- Vysoké Tatry, Tatr. Kotlina)
		18	Poprad - Kežmarok - Spišská Belá - Slovenská Ves - Reľov - Spišské Hanušovce - Spišská Stará Ves - (- zachádzka Lechnica) - Červený Kláštor - Haligovce - Veľký Lipník - Lesnica
203	<p>Stará Ľubovňa – Spišská Belá – Kežmarok</p> <p><i>v PDO vedená až do Popradu</i></p>	17	Poprad - Kežmarok - Stará Ľubovňa
103	<p>Poprad – Levoča – Spišské podhradie</p> <p><i>v PDO predĺžená do Lúčky</i></p>	15	Poprad - Hôrka - Jánovce - Spišský Štvrtok - - Levoča - Spišský Hrhov - Nemešany - Spišské Podhradie - Jablonov (č.d.89) - Lúčka
108	<p>Kežmarok – Ľubica – Vrbov – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves</p> <p><i>v PDO predĺžená cez Spišské Vlchy do Krompách</i></p>	20	Kežmarok - Ľubica - Vrbov - Vlková - Abrahámovce - Jánovce - Spišský Štvrtok - Smižany - Spišská Nová Ves - Jamník - Spišské Vlchy - Krompachy
109	<p>Závada – Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves - Markušovce - Jamník - Spišské Vlchy - Spišské Podhradie</p> <p><i>PDO rieši obsluhu trasy dvomi linkami:</i></p> <p><i>- krátka linka Levoča – Spišská Nová Ves cez Harichovce</i></p> <p><i>- linka zo Závady vedená do S. N. Vsi cez Kurimany a Iliašovce a ďalej predĺžená cez Jamník, Spišské Vlchy a Žehru do Spišského Podhradia</i></p>	42	Levoča (Košická ul.) - Harichovce - Spišská Nová Ves
		43	Levoča, Závada - Levoča - Kurimany - Iliašovce - Smižany - Spišská Nová Ves - Jamník - (- zachádzka Chrašť n/H a Vítkovce) - Spišský Hrušov (- zachádzka Hincovce a Hincovce, Trstány) - Spišské Vlchy - Sp. Vlchy, Dobrá Vôľa - Žehra - (- zachádzka Žehra, Hodkovce) - Granč-Petrovce - Spišské Podhradie
198	<p>Poprad - Kežmarok - Spišská Belá – Zakopané</p> <p><i>PDO rieši obe linky z PUM (č. 198 a 199) jedinou linkou do Zakopaného</i></p>	16	Poprad - Starý Smokovec - Tatr. Lomnica - Ždiar - Tatranská Javorina (- Zakopané)
199	<p>Poprad - Starý Smokovec - Ždiar - Podspády - Jurgov - Bialka Tatrzańska</p> <p><i>PDO rieši obe linky z PUM (č. 198 a 199) jedinou linkou do Zakopaného</i></p>		
204	<p>Stará Ľubovňa – Lipany</p>	28	(Spišská Stará Ves - Červený Kláštor -) - Veľká Lesná - Haligovce - Veľký Lipník - Stráňany - Kamienka - Hniezdne - Stará Ľubovňa - Plavnica - Hromoš (žel. zast.) - Plaveč (most) -

Návrh PUM PSK		Návrh PDO PSK	
Č. I.	Trasa linky	Č. I.	Trasa linky
	<i>v PDO riešené tromi samostatnými linkami – jedna vedená z Lipian ďalej do Dubovice, druhá z Lipian do Ďačova a tretia vedená do Lipian cez Starú Ľubovňu už zo Spišskej Starej Vsi</i>		Ľubotín - Vislanka (rázc.) - Pusté Pole (rázc.) - Kyjov (rázc.) - Kamenica (rázc.) - Lipany
		36	Stará Ľubovňa - Plavnica - Plaveč (most) – Ľubotín - (- zachádzka Ďurková a Vislanka) - Šar. Jastrabie - Kyjov - (- zachádzka Kamenica, kostol) - Lipany - Dubovica
		38	Stará Ľubovňa - (- zachádzka Chmeľnica) - Plavnica - Bajerovce - Krásna Lúka - Šarišské Dravce - (- zachádzka Poloma) - Torysa - (- zachádzka Olšov) - Krivany - Lipany - Ďačov (potraviny)
301	Lipany – Sabinov – Prešov <i>v PDO linka vedená z Lipian ďalej do Tichého Potoka + druhá linka vedená iba do Sabinova po trase Medzany-Ražňany</i>	56	Prešov - Šarišské Michaľany - Sabinov - Lipany, AS - Krivany - Torysa (rázc.) - (- zachádzka Olšov) - Brezovica - Tichý Potok
		57	Prešov - Veľký Šariš - Medzany - Šarišské Michaľany - Ostrovany - Ražňany - (- zachádzka Uzovský Šalgov) - Sabinov, AS
401	Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice <i>v PDO linka vedená až z Bardejova</i>	69	Bardejov - Kobyly - Raslavice - Prešov - Košice (po D1)
404	Bardejov – Stará Ľubovňa <i>v PDO linka predĺžená do Bardejovských kúpeľov</i>	37	Stará Ľubovňa - Plavnica - Ľubotín - (- zachádzka Čirč, potraviny) - Gerlachov - Mokroluh - Bardejov - Bardejovské kúpele
405	Bardejov – Svidník <i>v PDO linka predĺžená zo Svidníka do Kružlovej</i>	98	Bardejov - Andrejová - Šarišské Čierne - Cernina - Hrabovčik - Svidník - Kapišová - Kružlová
406	Bardejov – Kurima – Gíraltovce <i>v PDO linka predĺžená do Prešova</i>	63	Prešov - Kapušany - Lada - Lipníky - Chmeľov (kopec) - Kuková (rázc.) - Lúčka - Kračúnovce - Gíraltovce - Marhaň - Porúbka - Kučín - Kurima - Dubinné - Bardejov
408	Bardejovské Kúpele - Bardejov - Kurov - Muszynka - Tylicz - Krynica Zdrój <i>v PDO linka vedená z Bardejova</i>	88	Bardejov - Mokroluh - Rokytov - Tarnov - Kurov (- Krynica)
509	Svidník - Vyšný Komárnik - Barwinek - Dukla – Krosno <i>v PDO linka vedená už z Vranova nad Topľou cez Stropkov a Svidník do Vyšného Komárnika, ďalej sa nenavrhuje</i>	128	Vranov n/T - Sedliská - Slovenská Kajňa - Nová Kelča - Turany nad Ondavou - Breznica - Stropkov - Stročín - Svidník - Ladomirová - (- zachádzka Krajné Čierne) - Hunkovce - Vyšný Komárnik
602	Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné <i>v PDO linka predĺžená cez Sninu do Stakčína</i>	131	Vranov n/T - Sedliská - Tovarné - Závadka - Humenné - Hažín n/C - Kamenica n/C - Snina - Stakčín
605	Vranov nad Topľou – Sečovce – Košice <i>v PDO linka vedená už z Humenného</i>	143	Humenné - Závadka - Sedliská - Vranov n/T - Sačurov - Parchovany - Hriady - Sečovce - Košice
703	Medzilaborce – Humenné	147	Humenné - Kochanovce - Udavské (žel. st.) - Ľubiša - Hankovce - Koškovce - Jabloň (rázc. Zbudské Dlhé) - Zbudské Dlhé - Hrabovec n/L - Brestov n/L - Radvaň n/L - Volica - Čabiny –

Návrh PUM PSK		Návrh PDO PSK	
Č. I.	Trasa linky	Č. I.	Trasa linky
	<p>v PDO riešená dvomi linkami: - jedna vedená cez Čabiny a Krásny Brod do Medzilaboriec a ďalej predĺžená do Čertižného - druhá vedená cez Rokytov a Čabalovce</p>		Krásny Brod - Medzilaborce - Habura - Čertižné
150		Humenné - Kochanovce - Udavské (žel. st.) - Ľubiša - Hankovce - Koškovce - Jabloň - Rokytov p. Humennom - Zbojné - (- zachádzka Svetlice) - Výrava - (- zachádzka Oľšínkov) - Čabalovce - (- zachádzka Ňagov, č.d.120) - Medzilaborce	

5.1.5.3 Medziokresné spojenia riešené iným konceptom

Návrh PUM PSK		Návrh PDO PSK
Č. I.	Trasa linky	
007	Gíraltovce – Lipníky – Prešov	<p>PUM PSK navrhovalo striedavé vedenie linky Prešov – Lipníky – Gíraltovce / Vranov</p> <p>PDO PSK rieši túto obsluhu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linkou 66 Prešov – Vranov n. T. – Michalovce - linkou 70 Prešov – Gíraltovce – Soboš – Svidník - linkou 71 Prešov – Gíraltovce – Stropkov – Svidník
106	Poprad – Hranovnica – Vernár – Revúca	PDO PSK nenavrhuje, na trase premávajú vybrané spoje liniek z Banskobystrického kraja
503	Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce	<p>PUM PSK navrhol koncept striedavého vedenia liniek</p> <p>PDO PSK rieši obsluhu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spoločnej relácie Svidník – Stropkov tromi linkami 71, 97, 128 - relácie Stropkov – Vranov nad Topľou dvomi linkami 121 a 128 - reláciu do Michaloviec iba s prestupom vo Vranove - reláciu do Humenného a Sniny iba s prestupom vo Vranove alebo v Sedliskách
504	Svidník – Stropkov – Humenné – Snina	
505	Svidník – Stropkov – Medzilaborce	<p>PUM PSK navrhol koncept striedavého vedenia liniek</p> <p>PDO PSK rieši obsluhu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spoločnej relácie Svidník – Stropkov tromi linkami 71, 97, 128 - relácie Svidník – Stropkov – Medzilaborce linkou 97 - relácie Stropkov – Humenné iba s prestupom vo Vranove alebo Sedliskách
506	Svidník – Stropkov – Humenné	
606	Humenné – Snina – Ubl'a	<p>PUM PSK navrhol priame vedenie linky Humenné – Snina - Ubl'a</p> <p>PDO PSK navrhuje priamu linku Snina – Ubl'a – Sobrance (linka č. 158)</p>

5.1.5.4 Absentujúce priame vedenia liniek, nevyužitie námety

Nasledujúci zoznam uvádza linky, ktoré PUM PSK zväčša navrhoval viesť ako priame, pričom PDO tento návrh neprevzalo. Pri cestách po týchto trasách je teda potrebný prestup na iné linky.

Návrh PUM PSK		Možný prestup podľa návrhu PDO PSK
Č. I.	Trasa linky	
101	Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Bardejov	Stará Ľubovňa
104	Poprad – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves	Spišský Štvrtok <i>pozn.: linky orientované viac na dojazd do Levoče a Kežmarku</i>
107	Kežmarok – Ľubica – Vrbov – Spišský Štvrtok – Levoča	Spišský Štvrtok
192	Levoča - Iľiašovce - Spišská Nová Ves - Spišské Vlachy - Krompachy	Spišská Nová Ves
201	Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov – Košice	Lipany
202	Stará Ľubovňa – Bardejov - Bardejovské Kúpele – Svidník – Stropkov	Bardejov
506	Svidník – Stropkov – Humenné	Vranov nad Topľou alebo Sedliská
606	Humenné – Snina – Ubl'a	Snina
701	Medzilaborce – Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov	Humenné a Vranov nad Topľou (2x prestup)
702	Stropkov - Medzilaborce - Snina	Medzilaborce a Humenné (2x prestup)
704	Medzilaborce – Snina	Humenné

Medzi nevyužité námety PUM PSK patrí linka:

509 Svidník – Vyšný Komárnik – Barwinek – Dukla – Krosno

- vyriešené vedenie iba na území Slovenska po Vyšný Komárnik, námet na vedenie linky do Poľska zostáva v PDO PSK nevyužitý. Vhodnou alternatívou je možnosť vedenia autobusovej linky Košice – Prešov – Svidník – Vyšný Komárnik až po hraničný prechod Vyšný Komárnik/Barwinek s vytvorením možnosti pešieho prestupu systém verejnej dopravy Barwinek – Krosno – Rzeszów.

601 Humenné – Snina – Ubl'a – Veľké Berezné – Perečín – Užhorod

- zavedeniu bráni geopolitická situácia, do budúca sa odporúča zaviesť i v rámci regionálnych integračných snáh

5.1.6 Návrh organizácie MHD v kraji

Problematikou MHD sa zaoberali už predchádzajúce časti PUM PSK. V časti Zber údajov a Prieskumy sa hovorí o MHD vo viacerých kapitolách, najmä v podkapitole 4.2.2.3 Mestská hromadná doprava.

V analytickej časti sa problematika rieši v kapitole 5.2.2 Mestská hromadná doprava. Najrozsiahlšie sa tam preberá MHD v metropole kraja – v Prešove.

Za MHD nesú zodpovednosť jednotlivé mestá, ktoré rozhodujú o linkovom vedení a dopravných výkonoch, ktoré si objednávajú. Musia konať v rámci všeobecných zákonov a technických predpisov. Do doby prípravy na začlenenie do IDS by mali sledovať príslušné štandardy IDS a pripravovať sa na ich zvládnutie v okamihu začlenenia do IDS Východ.

Mestá by mali v spolupráci s krajom podporovať MHD ako udržateľný nástroj mobility aj nepriamo, napríklad budovaním parkovísk P+R alebo vhodnou politikou parkovania v centrách exponovaných miest, aby sa MHD stala atraktívnou voľbou pre mobilitu obyvateľov.

Všetky systémy MHD budú postupne integrované do IDS Východ a je vecou jednotlivých miest, ako si nastaví pravidlá spolupráce s organizátorom IDS.

5.1.6.1 Mestská hromadná doprava v Prešove

Linkové vedenie MHD Prešov je opísané v podkapitole 5.2.2.1.5 Trasy liniek MHD v Prešove, v časti Analýzy tak, ako je spomenuté vyššie.

Zásadná zmena, ktorá sa dotýka celého systému MHD je zaradenie všetkých spojov do Integrovaného dopravného systému Východ naraz od zahájenia budovania IDS.

MHD v Prešove má dve základné skupiny liniek. V prvom rade sú to linky, ktoré premávajú vnútri katastrálneho územia mesta a v druhom rade sú to linky, ktoré vychádzajú poza hranice mesta do susediacich obcí alebo aj mesta.

V rámci začlenenia do integrovaného dopravného systému a zlepšenia dopravnej obslužnosti obyvateľov Prešova a jeho najbližšieho okolia, sa navrhujú v spojitosti s návrhmi vedenia liniek prímestskej autobusovej dopravy, úpravy vedenia liniek MHD vychádzajúcich poza hranice mesta a ich včlenenie do systému autobusových liniek.

Linka č. 13:

- Z Vyšnej Šebastovej sa navrhuje predĺžiť do Podhradíka (namiesto linky SAD – v návrhu linka 089)

Linka č. 14:

- Navrhuje sa previesť medzi prímestské linky štandardu MHD a predĺžiť zo Záborského do Brestova cez Dúbravu a Mirkovce (namiesto existujúcej linky SAD – v návrhu linka 084)

Linka č. 18:

- Navrhuje sa zrušiť a nahradiť linkou štandardu MHD predĺženou do Margecian (v návrhu linka 081)

Linka č. 21:

- Navrhuje sa previesť medzi prímestské linky štandardu MHD a predĺžiť z Fintíc do Veľkého Slivníka cez Záhradné, Mošurov a Malý Slivník (namiesto existujúcej linky SAD – v návrhu linka 083)

Linka č. 22:

- Bez zmien v trasovaní – v návrhu ako linka 088.

Linka č. 24:

- Bez zmien v trasovaní – v návrhu ako linka 087.

Linka č. 45:

- Navrhuje sa previesť medzi prímestské linky štandardu MHD, linka by mala byť zvozovou linkou z Veľkého Šariša (v návrhu linka 085).

Linka č. 46:

- Bez zmien v trasovaní – v návrhu ako linka 086.

Nová prímestská linka štandardu MHD:

- Široké – Chminianska Nová Ves – Levočská – Trojica – Solivar – Dulova Ves – Zlatá Baňa (v návrhu linka 082)

Štandard MHD znamená predovšetkým nástup aspoň tromi dverami a rovnaký spôsob odbavovania, aký je vo vozidlách MHD. Je to navrhnuté najmä pre rýchlosť odbavenia v centre mesta (na Hlavnej ulici), kde je veľký obrat cestujúcich a odbavovanie v prímestskom autobuse by bolo zdĺhavé a spôsobovalo by zdržanie a zápchy prostriedkov hromadnej dopravy v centre Prešova, čo nie je žiadúce.

Uvedené návrhy neboli prerokované s mestom Prešov ani s dotknutými obcami. V čase spracovania PUM PSK bolo stanovisko všetkých obcí rovnaké, ponechať linky cv MHD, keďže IDS Východ ešte nebo zavedený a výhody, ktoré integrácia do MHD poskytovala boli veľmi dobre hodnotené, napriek tomu, že výdavky obce na dopravnú obsluhu boli nepríjemne vysoké. Odporúčame pred využitím návrhov z PDO PSK, resp. PUM PSK v spolupráci s IDS Východ prerokovať návrh s mestom Prešov a dotknutými obcami. Podstatné je vyriešiť financovanie prevádzky tak, aby obyvatelia neplatili za MHD vyššiu cenu iba preto, že krajský rozpočet na linky MHD prispieva iba čiastkovo. Princípom musí byť, že obce si môžu priplatiť za nadštandardný počet spojov, nie za zaradenie do MHD. Podstatou problému MHD alebo PAD je prístup mesta Prešova, ktoré nechce púšťať linky PAD na Hlavnú ulicu. Podmienkou pre rokovanie s mestom je, že linky PAD, ktoré by mali prechádzať Hlavnou, budú mať odbavovací systém identický s MHD s nástupom všetkými dverami. Pri rokovaní o vedení liniek PAD centrom mesta Prešova bude potrebné spolupracovať s mestom alternatívne na možnostiach vedenia autobusov ulicami Okružná a Vajanského, čo je podmienené zmenami organizácie dopravy a možno i stavebnými úpravami pre umožnenie všetkých potrebných pohybov. Pre zvýšenie plynulosti verejnej dopravy by bolo potom nutné zaviesť zákaz odbočenia vľavo z okružnej do Požiarnickej a inak nastaviť CSS Levočská – Okružná. Významné je tiež vyhlásenie vedenia mesta vyššieho z volieb v roku 2022, že je treba z Hlavnej vymiestniť všetky linky prevádzkované dieselovými autobusmi.

Trasovanie liniek vnútri mesta zostáva a zostane aj v budúcnosti v kompetencii mesta Prešova. Nenavrhujú sa tu preto žiadne zmeny.

Problematika infraštruktúry je opísaná v materiáli „Stratégia udržateľného rozvoja dopravy v meste Prešove“ spracovanom v roku 2018 a schváleným Mestským zastupiteľstvom mesta Prešova v júni 2019. Spolu s plánovanou ďalšou elektrifikáciou prevádzky MHD sa venuje najmä údržbe a rozvoju napájania systému trolejového vedenia a infraštruktúry pre elektrické autobusy.

5.1.6.2 Mestská hromadná doprava v Poprade

Osem liniek MHD v Poprade prevádzkuje miestny dopravca SAD Poprad. Linkové vedenie je opísané v podkapitole 5.2.2.2 analytickej časti. Všetky linky premávajú vo vnútri katastrálneho územia mesta.

Zásadná zmena, ktorá sa dotýka celého systému MHD v meste Poprad, je zaradenie všetkých spojov do Integrovaného dopravného systému Východ naraz od zahájenia budovania IDS. Trasovanie liniek je v kompetencii mesta a postup v rámci IDS Východ bude predmetom dohody medzi mestom a organizátorom IDS.

Kraj v budúcnosti zastúpený organizátorom IDS by mal dbať na dodržiavanie stanovených štandardov.

5.1.6.3 Mestská hromadná doprava v Humennom

Sedem liniek MHD v Humennom prevádzkuje dopravca DZS-M.K.TRANS, s.r.o. z Michaloviec, v susediacom Košickom kraji. Linkové vedenie je opísané v podkapitole 5.2.2.3 analytickej časti. Všetky linky premávajú vo vnútri katastrálneho územia mesta.

Zásadná zmena, ktorá sa dotýka celého systému MHD v Humennom je zaradenie všetkých spojov do Integrovaného dopravného systému Východ naraz od zahájenia budovania IDS. Trasovanie liniek je v kompetencii mesta a postup v rámci IDS Východ bude predmetom dohody medzi mestom a organizátorom IDS.

Kraj v budúcnosti zastúpený organizátorom IDS by mal dbať na dodržiavanie stanovených štandardov.

5.1.6.4 Mestská hromadná doprava v Bardejove

Šesť liniek MHD v Bardejove prevádzkuje dopravca SAD Prešov zo svojej miestnej prevádzky. Linkové vedenie je opísané v podkapitole 5.2.4.4 analytickej časti. Linka č. 3 vychádza poza hranice mesta do susediacej obce Kľušov, všetky ostatné linky premávajú vo vnútri katastrálneho územia mesta.

Linky MHD v Bardejove sa raz stanú súčasťou Integrovaného dopravného systému Východ, navrhuje sa integrácia mesta Bardejov do IDS Východ v treťom rozširujúcom kroku, ktorý by mal byť zavŕšený v roku 2030.

Mesto by malo v spolupráci s krajom už skôr dbať na dodržiavanie štandardov IDS.

5.1.6.5 Mestská hromadná doprava v ďalších mestách Prešovského kraja

Mestská hromadná doprava premáva ešte v ďalších mestách Prešovského samosprávneho kraja.

Sú to okresné mestá Stará Ľubovňa, Kežmarok, Levoča, Vranov nad Topľou a Snina. MHD prevádzkuje ešte mesto Svit.

S výnimkou Starej Ľubovne a Sniny prevádzkuje MHD najbližší dopravca SAD, čiže v Kežmarku, Levoča a Svite je to SAD Poprad, vo Vranove nad Topľou je to SAD Humenné, odštepny závod Vranov nad Topľou. V Starej Ľubovni je to dopravca DZS-M.K.TRANS s.r.o. z Michaloviec. Vo Snine je to miestny dopravca MOTOCENTRUM SNINA, s. r. o.

5.1.7 Systémy MHD v Kežmarku, Levoči, Svite, Starej Ľubovni, Vranove nad Topľou a Snine by sa mali do roku 2030 stať integrálnou súčasťou IDS Východ s dôrazom na dodržiavanie štandardov IDS Východ. [Infraštruktúra verejnej osobnej dopavy](#)

5.1.7.1 Nároky na cesty

Verejná cestná doprava zvyčajne premáva na cestnej sieti spoločne s ostatnou cestnou dopravou. Môže premávať na všetkých typoch pozemných komunikácií, ktoré sú prispôbené pre premávku vozidiel zodpovedajúcich parametrov, pri dodržaní stanovených obmedzení (hmotnostné obmedzenia na mostoch apod.).

5.1.7.2 Nároky na terminály a zastávky

Terminály a zastávky slúžia pre nástup a výstup cestujúcich vrátane možnosti prestupovania medzi spojmi rôznych liniek. Požiadavky sa dotýkajú najmä označovania zastávok a terminálov, informačného

systemu pre cestujúcich, informačných systémov pre prevádzkovateľa dopravy a štandardov minimálneho komfortu pre cestujúcich.

Terminály, zastávky a najmä prestupné body nie sú pre cestujúcich atraktívne, lebo títo tu strácajú čas. Preto je potrebné k týmto bodom pristupovať tak, aby cestujúcich neodrádzali od cestovania:

- Je potreba aby tieto priestory boli príjemné a pokiaľ je to možné, aj čímsi atraktívne;
- Cestujúci by tu nemali byť nútení tráviť priveľa času (krátky čas na prestupy);
- Cestujúci by tu mali nájsť aspoň minimálny komfort v podobe strechy, sucha a elementárne uprataného priestoru;
- Možnosť prenájmu súkromným subjektom pre poskytovanie vhodných služieb (títo poskytovatelia zaisťujú upratanie a základnú údržbu)

Podrobný popis nárokov, najmä z pohľadu fungovania integrovaného dopravného systému možno nájsť v Technických a prevádzkových štandardoch KORDIS JMK z roku 2016.

5.1.7.3 Nároky na informačný systém

Minimálny nárok je umiestnenie cestovných poriadkov všetkých liniek, ktoré na danej zastávke zastavujú. Na prestupných bodoch je žiadúce postupné inštalovanie elektronických informačných panelov, ktoré informujú o pohybe najbližších vozidiel, možných nadväznostiach a prípadných nepravidelnostiach alebo krízových stavoch. V termináloch by mali byť možnosti získania širokého spektra informácií o prevádzke v celom integrovanom dopravnom systéme, prípadne aj o dôležitých nadväznostiach mimo IDS.

Ďalšia časť tohto okruhu je informačný systém na vozidlách a v ich vnútri. Okrem označenia linky a jej smeru vonku, vo vnútri vozidla je pre cestujúcich dôležitá informácia, kde sa napríklad vozidlo práve nachádza (aktuálna zastávka, budúca zastávka) a ďalšie informácie.

Pre veľmi podrobnú informáciu možno opäť odkázať na Technické a prevádzkové štandardy KORDIS JMK z roku 2016.

5.1.7.4 Nároky na vozidlový park

Okrem všeobecných nárokov (technická spôsobilosť, hygiena, prevádzková bezpečnosť) vznikajú ďalšie požiadavky spojené s premávkou v IDS. Tieto požiadavky sa môžu vzájomne odlišovať podľa miesta a charakteru prevádzky. V mestskej doprave je potrebný plynulý nástup a výstup cestujúcich, a ich rýchle odbavenie (viac dverí vozidla). Na vidieckych linkách, ktorými sa často cestuje dlhšiu dobu, stačí menší počet dverí a je vhodný väčší počet miest na sedenie).

Pre zabezpečenie možnosti obslúžiť Tatranskou elektrickou železnicou Vysoké Tatry pri obmedzení vjazdu automobilom pro krátkodobé pobyty bude potrebné doplniť vozidlový park električiek.

Pre veľmi podrobné opísanie požadovaných štandardov vozidiel možno opäť odkázať na Technické a prevádzkové štandardy KORDIS JMK z roku 2016.

5.2 Návrh koncepcie integrovanej dopravy

5.2.1 Rámec integrácie verejnej osobnej dopravy

Doprava zabezpečuje pohyb osôb a tovaru už od svojho (pre)historického vzniku. Už na samom počiatku boli využívané rôzne prostriedky pre premiestňovanie ľudí a vecí. Vtedy to boli vlastné nohy, zvieratá a člny. Akonáhle sa niektoré druhy dopravy rozvinuli ako služby, za ktoré bolo potreba platiť a rozvinuli sa rôzne spôsoby úhrady prepravnej služby, stala sa doprava komplikovanou.

Pokiaľ sa zoznámime so situáciou na Východnom Slovensku, uvidíme napriek už zavedenej integrácii železnice s jej slovníkom a spôsobom úhrady cestovného, druhý systém u autobusových dopravcov („sadiék“) a ešte celkom odlišný spôsob v MHD vo veľkých mestách. A všetky tieto systémy žijú do veľkej miery svojím osobitným životom a iba vďaka zavedenému IDS Východ celkom sa začínajú stretávať. Všetky tieto systémy sú spolufinancované z verejných zdrojov a pokračovanie v integrácii dopravy je veľmi žiaduce.

Integrovaný dopravný systém má za úlohu vyriešiť vyššie naznačené problémy:

- Previazanosť medzi jednotlivými subsystémami;
- Zjednotené prevádzkovo prepravné podmienky;
- Využívanie spoločnej infraštruktúry (zastávky, terminály);
- Využitie osobitných predností jednotlivých subsystémov;
- Možnosti jednoduchých prestupov;
- Väzby na okolie systému verejnej dopravy v rámci dopravnej obslužnosti (diaľkové spoje, terminály ostatných druhov dopravy – napríklad letiská);
- Sprehľadnenie tarifných systémov a nadväzností;
- Spoločný informačný systém, ktorý uľahčí orientáciu aj pre ľudí, ktorí dosiaľ nesú „členmi klubu užívateľov verejnej dopravy“;
- Jedno miesto úhrady cestovného pre celú naplánovanú cestu;
- Možnosti zvýhodnenia častých užívateľov;
- Vhodné zapojenie individuálnych druhov dopravy – najmä pešia a cyklistická, ale tiež automobilová tam, kde to nespôsobuje problémy.

V Prešovskom a Košickom samosprávnom kraji bol roku 2019 vytvorený Integrovaného dopravného systému IDS Východ, ktorý bude zahŕňať územie obidvoch východoslovenských krajov – Prešovského a Košického kraja. Tento integrovaný dopravný systém má spájať regionálnu vlakovú dopravu (vlaký kategórií Os, RR, REx), medzimestskú autobusovú dopravu (po zániku diaľkových autobusových spojov, okrem medzinárodných, na Slovensku možno aj rýchle spoje, spájajúce aspoň tri okresné mestá) a systémy MHD vo veľkých mestách obidvoch krajov.

IDS Východ zabezpečuje cestovanie na základe jednej tarify a jedného cestovného dokladu na celú cestu. Na tento účel je zriadený organizátor IDS Východ, s.r.o. ako inštitúcia riešiacia plánovanie, organizovanie a prevádzku celého IDS. Rámec pravidiel pre premávanie stanovia okrem zákonov, podzákonných noriem a technických predpisov platných v Slovenskej republike aj zmluvy stanovujúce pravidlá a štandardy premávky, informačných systémov, odbavenia cestujúcich a vyhlasovania tarifných podmienok.

Vytvorenie Integrovaného dopravného systému Východ bolo dôležitým krokom k dosiahnutiu udržateľnej mobility na Východnom Slovensku. V spojitosti s ďalšími opatreniami (parkovacia politika v centrách väčších miest, zriadenie parkovísk P+R, K+R a B+R, atď.) má potenciál priviesť

dochádzajúcich do práce k väčšiemu využívaniu verejnej dopravy, ktorá je viac udržateľná ako individuálna automobilová doprava.

5.2.2 Geografický rozsah IDS

Cieľovým zámerom je vytvorenie integrovaného dopravného systému na území funkčného regiónu Východného Slovenska, čiže na celom území Prešovského samosprávneho kraja spolu s Košickým samosprávnym krajom. Skúsenosti z iných krajín hovoria o tom, že tak rozsiahla územná integrácia dopravného systému je možná, no nie je možné takýto systém vybudovať zrazu.

Úspešný integrovaný dopravný systém Juhomoravského kraja bol postupne integrovaný počas desiatich rokov. Preto je možné stanoviť si ambiciózny cieľ na dobudovanie IDS Východ do roku 2030.

Na Východnom Slovensku bude vhodné postupovať v integrácii celoplošne podľa naliehavosti problémov a ochoty spolupracovať v prípade miest s MHD.

5.2.3 Príprava a organizácia IDS

Príprava Integrovaného dopravného systému Východ sa začala rozhodnutím Prešovského samosprávneho kraja a Košického samosprávneho kraja spoločne zriadiť organizátora tohto IDS. Svoju činnosť začal organizátor v novembri 2019.

Medzi obidvoma kraji a ich krajskými mestami sa začali diskusie o postupnom zjednotení tarify vo verejnej osobnej doprave. Problémom sú napríklad rôzne zľavy na cestovnom a to ako v ich výške, tak v definícii skupín s právom zľavy využívať.

Dôležitou časťou prípravy je rozhodnutie o tarifných zónach, ktoré by malo rešpektovať užitočne precestovanú vzdialenosť aj vyššiu cenu cestovného v metropolách s hustou premávkou MHD. Takisto nie je vhodné pýtať od cestujúcich, ktorí prichádzajú len na okraj metropoly, cestovné pre územie celého mesta, čiže je potrebné citlivo nastaviť tzv. zóny pre dojazd.

Je nevyhnutné informovať širokú verejnosť, nielen cestujúcich. Zavedenie integrovaného dopravného systému, hoci môže priniesť novú kvalitu pre cestujúcich, nie je vítaný všetkými v čase jeho zavedenia. Tak, ako ľudia väčšinou majú obavy zo zmien, potrebujú určitý čas na to, aby našli a ocenili výhody integrovaného dopravného systému, hoci im na prvý pohľad nepríde celkom prijateľný. Skúsenosť vraví o troch mesiacoch sťažností na novinky, ktoré ľuďom prinesú možno určité nepohodlie, no neskôr ocenia výhody, ktoré nový systém ponúka. Prípravu verejnosti na túto zmenu treba robiť dlhodobo a to je tiež jednou z dôležitých úloh organizátora.

Cieľovým stavom integrovaného dopravného systému (IDS) na východnom Slovensku je moderný zákaznícky atraktívny systém verejnej dopravy, pozostávajúci zo všetkých druhov verejnej dopravy (vlak, autobus, MHD), zahrňujúci celé územie Prešovského a Košického samosprávneho kraja a umožňujúci cestovanie na jeden cestovný doklad (jednorazový alebo časový predplatný) bez ohľadu na prestupy či použité druhy dopravy, pri jednotných prepravných a tarifných podmienkach a vzájomne zosúladených cestovných poriadkoch.

5.2.3.1 Inštitucionálne a organizačné zaistenie systému integrovanej dopravy

Pre organizátora IDS prichádzajú do úvahy tieto právne formy:

- príspevková organizácia zriadená samosprávou
- rozpočtová organizácia zriadená samosprávou

- spoločnosť s ručeným obmedzením
- akciová spoločnosť
- odbor úradu samosprávy

Na základe rozboru a skúseností konzultant odporúča zriadenie organizátora IDS vo forme spoločnosti s ručením obmedzeným, čo sa aj stalo a bola obidvoma kraji spoločne zriadená spoločnosť IDS Východ, s.r.o.

5.2.3.2 Návrh systému zmlúv pre zabezpečenie prevádzky IDS

Integrovaný dopravný systém musí fungovať v medziach zákona a ostatných záväzných právnych predpisov a technických noriem. Niektoré požiadavky na kvalitatívne ukazovatele môžu ísť nad rámec minimálnych štandardov, ktoré spravidla stanovujú všeobecne záväzné predpisy. Takéto záväzky môžu byť stanovené zmluvou z oblasti súkromného práva, čo umožňuje aj právna forma Organizátora ako právnickej osoby zriadenej podľa princípu súkromného práva (hoci je Organizátor sto percentne vlastnený verejným sektorom).

Stručný prehľad základných zmluvných dokumentov je uvedený nižšie:

- Zmluva (memorandum) o zámere spoločne organizovať verejnú dopravu na danom území.
 - Uzatvárajú ju hlavný aktéri, prípadne niektorý z nich:
 - Slovenská republika
 - Prešovský samosprávny kraj
 - Košický samosprávny kraj
 - Mesto Prešov
 - Mesto Košice
 - Rozšírenie zmluvy o ďalšie zmluvné strany nie je možné, ďalšie strany sa prípadne pripoja na základe iného mechanizmu (viď. ďalej).
 - Zmluva (memorandum) rieši zámer integrovať verejnú dopravu a základné kroky k dosiahnutiu tohto zámeru (zriadenie organizátora).
- Mandátna zmluva medzi zakladateľmi (zakladateľom) na strane jednej a Organizátorom na strane druhej o zaistení prevádzky Integrovaného systému verejnej hromadnej dopravy osôb.
 - Rozširovanie zmluvy o ďalších účastníkov nedáva zmysel, prípadne úpravy zmluvy je nutné riešiť klasickým mechanizmom dodatku.
 - Zmluva rieši poverenie Organizátora organizovať IDS (popis povinností Organizátora je uvedený na inom mieste).
- Zmluva o organizačno-prevádzkovom poriadku IDS Východ.
 - Zmluvu uzatvárajú zakladatelia (zakladateľ) a Organizátor.
 - K tejto dohode pristupujú ostatné subjekty na základe Dohody o pristúpení
 - Zmluva rieši štandardy poskytovaných služieb, práva a povinnosti účastníkov a mechanizmy riadenia IDS.
- Dohody o pristúpení k dohode medzi Organizátorom na strane jednej a ďalšími zúčastnenými na strane druhej.
 - Zúčastnenými sú nielen územné samosprávy vstupujúce do IDS, ale aj dopravcovia, ktorí chcú v rámci systému poskytovať služby.

- Touto dohodou sa štandardy stávajú záväznými a zaisťuje sa jednotný prístup v rámci celého územia integrovaného dopravného systému.
- Zmluva o tarife medzi Organizátorom na strane jednej a jednotlivými dopravcami na strane druhej.
 - Uzatvárajú sa jednotlivé zmluvy, prípadné zmeny sa riešia dodatkami k zmluve.
- Zmluva o záväzku verejnej služby v osobnej doprave medzi Organizátorom na strane jednej a jednotlivými dopravcami na strane druhej.
 - Uzatvárajú sa jednotlivé zmluvy, prípadné zmeny sa riešia mechanizmom dodatkov k zmluve.

Celkový prehľad zmlúv uvádza **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov..**

Tabuľka 10 **Prehľad zmlúv pre zabezpečenie prevádzky IDS**

Druh a obsah zmluvy	Hlavná strana	Ďalšie strany	Možnosť rozšírenia počtu zmluvných strán
Mandátna zmluva o zaisťovaní organizovania IDS	Kraj	Koordinátor IDS	Neje
Konvencia o IDS – súbor základných pravidiel a štandardov organizácie a riadenia prevádzky IDS	Kraj	Koordinátor IDS + obce, mestá a dopravcovia	Pristúpenie je možné na základe osobitnej dohody o pristúpení
Dohoda o pristúpení ku konvencii IDS	Koordinátor IDS	Obce, mestá, dopravcovia	Uzatvárajú sa osobitné dohody
Zmluva o zaisťovaní financovaní IDS	Kraj	Obce, mestá	Uzatvárajú sa jednotlivé dohody
Tarifná dohoda	Koordinátor IDS	Dopracovia	Dodatkom k zmluve
Zmluva o doprave vo verejnom záujme v železničnej alebo inej dráhovej doprave	Koordinátor IDS	Dopracovia	Uzatvárajú sa osobitné dohody
Zmluva o doprave vo verejnom záujme v autobusovej doprave	Koordinátor IDS	Dopracovia	Uzatvárajú sa osobitné dohody

5.2.3.3 Technické a prevádzkové štandardy IDS

Technické a prevádzkové štandardy stanovujú Štandardy kvality IDS Východ, ktoré tvoria súbor štandardov vychádzajúcich z doporučení normy STN EN 13 816 (Doprava – Logistika a služby – Verejná doprava osôb – Definícia kvality služby, stanovenie cieľov a meraní) a taktiež v súlade s príslušnými strategickými a koncepcnými dokumentmi za účelom stanovenia jednotnej úrovne kvality poskytovaných služieb vo verejnej doprave.

Zavedením štandardov sa vytvoria podmienky na jednotné sledovanie a vyhodnocovanie plnenia jednotlivých aspektov služby a pomocou ďalších opatrení ich ďalšie zlepšovanie. Kontrolu dodržiavania štandardov vykonáva Objednávateľ a/alebo Organizátor. Metodika hodnotenia bude vypracovaná v priebehu prechodného obdobia, na základe praktických skúseností zo skúšobných meraní. Štandardy kvality môžu byť priebežne aktualizované a môžu smerovať k zjednocovaniu a štandardizácii parametrov verejnej dopravy v rámci SR. Aktualizácia Štandardov kvality môže prebehnúť kedykoľvek

(za podmienky schválenia zo strany objednávateľov v rámci IDS Východ), avšak všetky zmeny musia byť prerokované a oznámené dopravcom vždy v primeranom čase pred ich zavedením do platnosti.

Za príklad toho, čo všetko je riešené v rámci štandardov IDS, môže poslúžiť výťah z Prevádzkových a technických štandardov Integrovaného dopravného systému Juhomoravského kraja.

Zastávky a ich vybavenie

Jednotlivé zastávky sú rozdelené do štyroch kategórií: významný prestupový uzol, zastávka v centre obce, zastávka na okraji obce a málo významná zastávka (rázcestie ciest). Z hľadiska zastavovania sa delia zastávky na stále, na znamenie a občasnú (len v určitom stanovenom období). Všetky zastávkové označníky na území pokrytom IDS sú rovnako vybavené a majú rovnaký vzhľad. Označník sa skladá zo značky, ktorá znázorňuje druh dopravy, ktorý na zastávke zastavuje a z dodatkového tabule, ktorá obsahuje názov zastávky, logo IDS, číslo zóny, číslo linky a jej trasu s cieľovou zastávkou, smerovú šípku a informačný panel. Súčasťou vybavenia zastávky môže byť informačný štítok pre nevidiacich, prístrešok pre cestujúcich, odpadkový kôš, lavička alebo sedadlo, automat na predaj cestovných lístkov, elektronický informačný systém alebo informačno-predajné centrum.



Obrázok 20 Ukážka zastávkového označníka

Podoba cestovných poriadkov

Cestovné poriadky IDS sú na rozdiel od klasických cestovných poriadkov prímestských dopravcov prehľadné a zrozumiteľné. Cestovný poriadok obsahuje číslo linky, trasu, logo IDS, názov dopravcu, časy odchodov jednotlivých spojov z jednotlivých zastávok a jednotlivé garantované prestupové nadväznosti.

Garancia nadväznosti

Dva alebo viac spojov majú medzi sebou vzájomnú väzbu za účelom prestupu cestujúcich. V prípade potreby čakajú na príchod zmeškaného prípojného spoja v rámci stanoveného časového intervalu (maximálna čakacia doba).

Riešenie výlukovej činnosti

Na železnici prebiehajú výluky (plánované a neplánované) alebo iné obmedzenia v doprave. Výluky na cestných komunikáciách mimo krajského mesta sú rozsiahle so značným dopadom na dopravu alebo drobné s obmedzeným dopadom na dopravu, ďalej na cestných komunikáciách môžu byť technické závady alebo iné obmedzenia v doprave. Na území krajského mesta prebiehajú rovnaké druhy výluk ako na cestných komunikáciách mimo krajského mesta.

Cestovné doklady

Jednorazové a prenosné predplatné cestovné lístky kúpené v predpredaji sú opatrené názvom a logom IDS, názvom dopravcu, druhom cestovného, dĺžkou platnosti, výškou zľavy, údajom o tarife, časovým a zónovým rozsahom platnosti, cenou a kontaktnými informáciami organizátora IDS. Vyššie uvedené cestovné lístky kúpené v elektronickom odbavovacom zariadení sú navyše opatrené číslom linky, číslom označovača, kódom a číslom cestovného lístka. Neprenosné predplatné cestovné lístky sa predávajú vo forme poukážky alebo kupónu. Sú opatrené názvom a logom IDS, názvom dopravcu, druhom cestovného, dĺžkou platnosti, výškou zľavy, časovým a zónovým rozsahom platnosti, zoznamom zón platnosti, cenou, kontaktom na organizátora IDS, dátumom a časom vydania, údajmi o držiteľovi (meno, priezvisko, dátum narodenia).

Odbavovanie cestujúcich, predaj cestovných lístkov a infocentrá

Odbavovanie cestujúcich prebieha v MHD krajského mesta pri nástupe do vozidla označením cestovného lístka v označovači, v prímestskej doprave a MHD ostatných miest kraja prebieha ukázaním predplatného lístka vodičovi alebo kúpením si cestovného lístka u neho. V železničnej doprave sa lístky označujú v označovačoch umiestnených na železničných staniciach alebo zastávkach. Do vozidiel MHD v krajskom meste sa nastupuje a vystupuje všetkými dvermi, do vozidiel prímestskej dopravy sa nastupuje prvými dvermi a vystupuje všetkými dvermi. Kúpa cestovných lístkov je možná prostredníctvom informačných a predajných centier, predajných stredísk, predajných miest, automatov na cestovné lístky, internetu alebo u vodiča autobusu alebo sprievodcu vo vlaku. Informačné a predajné centrá predávajú kompletný sortiment cestovných lístkov, podávajú informácie o cestovaní v rámci IDS, poskytujú informačné materiály IDS, informujú o zmenách v doprave, prijímajú pripomienky a sťažnosti od občanov, predávajú doplnkový sortiment a suveníry, zabezpečujú prepravu osôb so zníženou schopnosťou pohybu a v spolupráci s obcami poskytujú turistické informácie.

Štandard dopravných výkonov

K štandardom dopravných výkonov IDS patrí zabezpečenie dopravy podľa cestovného poriadku, presnosť a pristavenie vozidla do zastávky, zabezpečenie nadväznosti spojov, používanie akustického informačného systému (zvukové hlásenie zastávok), vedenie záznamu o prevádzke vozidla, slušné správanie sa pracovníkov dopravcu k cestujúcim, zabezpečenie informačných povinností so strany dopravcu, realizovanie prepravnej kontroly, vybavenie zamestnancov rovnošatou a vyplácanie kompenzácií cestujúcim.

Technické a prevádzkové štandardy IDS JMK sú podrobným manuálom pre všetky vyššie uvedené oblasti fungovania IDS. Súhrnný rozsah tohto manuálu je 78 strán.

5.2.3.4 Prevádzka IDS

V prímestskej autobusovej doprave Košického a Prešovského samosprávneho kraja dôjde k zmene tarify. Súčasnú kilometrickú tarifu nahradí zónová tarifa so zásadne rozšírenou ponukou druhov cestovného. Pribudnú jednorazové prestupné lístky, ako aj denné, mesačné, štvrťročné, polročné a ročné predplatné lístky. Čím bude časová platnosť lístka dlhšia, tým bude jeho cena v prepočte na 1 cestu výhodnejšia.

Cestovné sa už nebude určovať podľa kilometrických pásiem, ako je tomu dnes, ale podľa počtu zón na trase. Benefitom najmä pre pravidelných denných cestujúcich a pre cestujúcich na dlhšie vzdialenosti budú novozavedené výhodné predplatné a prestupné lístky. Zjednodušená a sprehľadnená bude aj štruktúra poskytovaných zliav.

Nárok na polovičnú zľavu budú mať po novom aj seniori od 63 do 70 rokov, ktorí dnes platia plné cestovné. Zároveň dôjde k zjednoteniu a percentuálnemu zvýšeniu zľavy pre všetky kategórie cestujúcich, ktorí majú nárok na tzv. zľavnené cestovné (50% zľava), a to zo súčasných 40 – 45 % na rovných 50 %.

Tarifa IDS Východ by mala byť spustená od začiatku platnosti nových zmlúv s autobusovými dopravcami Prešovského samosprávneho kraja, t.j. od 1. januára 2024. V Košickom samosprávnom kraji začali platiť nové zmluvy s dopravcami 1. apríla 2022.

Základné delenie cestovného z hľadiska poskytovanej zľavy:

- Základné cestovné – plná výška cestovného
- Zľavnené cestovné – zľava 50 %
- Osobitné cestovné – zľava 80 %
- Víkendové cestovné – 1 euro na osobu na spoj, za bližšie určených podmienok

Tarifa IDS Východ by mala byť spustená so začiatkom platnosti nových zmlúv s autobusovými dopravcami Prešovského samosprávneho kraja, t.j. 1. januára 2024. V Košickom samosprávnom kraji začali platiť nové zmluvy s dopravcami 1. apríla 2022.

Nové druhy cestovných lístkov:

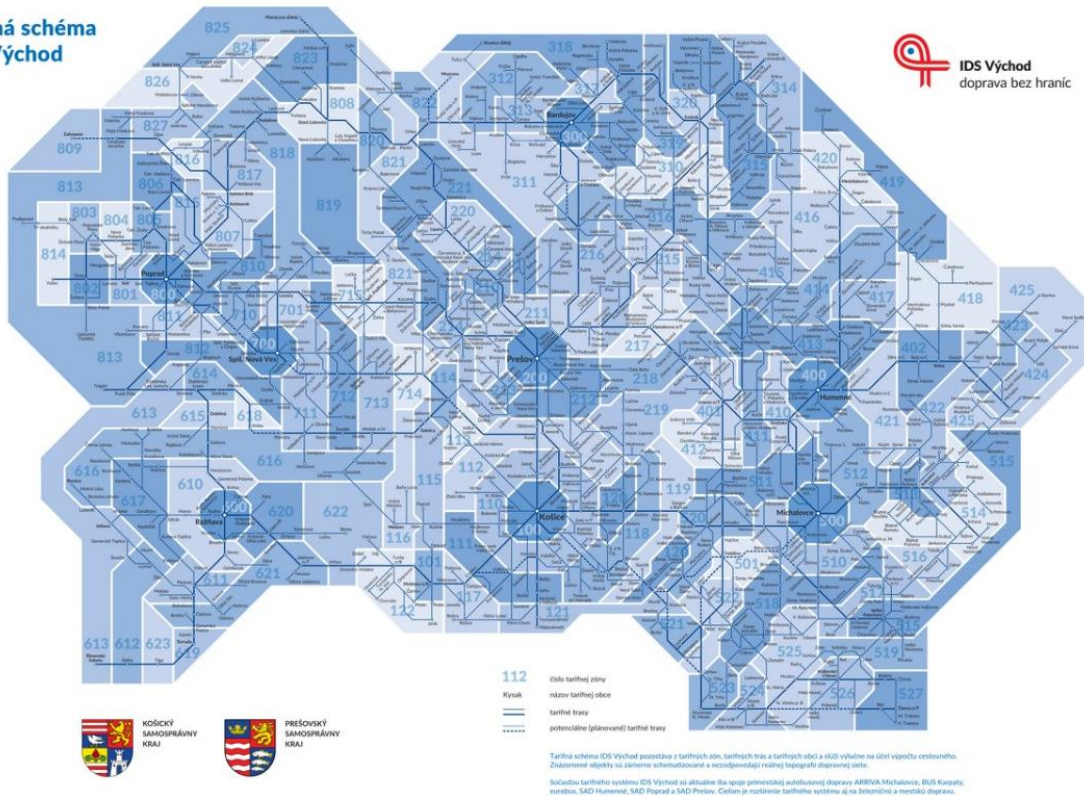
- Jednorazový prestupný lístok:
 - Lístok platný na 2 spoje v rámci cesty (teda vrátane 1 prestupu), pričom cena prestupného lístka na 2 spoje bude výhodnejšia než cena, ktorú by cestujúci zaplatil, ak by si zakúpil lístok na každý spoj zvlášť.
 - *Nákup jednorazových prestupných lístkov bude podmienený platbou z dopravnej karty (fyzickej alebo virtuálnej).*
- Časové predplatné lístky:

- Jednodňový celosieťový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ do konca daného dňa.
- Mesačný zónový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 30 dní.
Mesačný celosieťový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 30 dní.
- Štvrťročný zónový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 90 dní.
Štvrťročný celosieťový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 90 dní.
- Polročný zónový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 180 dní.
Polročný celosieťový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 180 dní.
- Ročný zónový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 365 dní.
Ročný celosieťový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 365 dní.
- *Časové predplatné lístky nebudú k dispozícii v papierovej forme. Nosičom časových predplatných lístkov bude výhradne dopravná karta (fyzická alebo virtuálna).*

Zónová tarifa bude v prvej fáze uplatnená iba v prímestskej autobusovej doprave, následne sa však počíta s jej postupným rozširovaním aj na železničnú dopravu a MHD v jednotlivých mestách Košického a Prešovského samosprávneho kraja. Konečným cieľom je, aby jeden cestovný lístok platil bez obmedzení v autobusovej, železničnej, aj mestskej hromadnej doprave na celom území východného Slovenska.

Spustenie prvej fázy zónovej tarify IDS Východ je naplánované od začiatku platnosti nových zmlúv s autobusovými dopravcami v Prešovskom samosprávnom kraji, t. j. od 1. 1. 2024. V Košickom samosprávnom kraji sú nové zmluvy s autobusovými dopravcami v platnosti od 1. 4. 2022.

Tarifná schéma
IDS Východ



Obrázok 22 Návrh zónovej tarify IDS Východ

5.2.3.4.1 Úlohy Organizátora

Organizátor integrovaného dopravného systému riadi prevádzku IDS a rieši tieto úlohy:

- Organizuje a zaisťuje komplexnú dopravnú obsluhu v oblasti pokrytej IDS;
- Zhromažďuje podklady o potrebách hromadnej dopravy osôb v jednotlivých častiach oblasti pokrytej IDS, vyhodnocuje a predkladá príslušným orgánom verejnej správy a samosprávy návrhy riešení v rámci stanovených štandardov dopravnej obsluhy a príslušných finančných limitov;
- Navrhuje v stanovených termínoch optimalizáciu dopravnej obsluhy v oblasti pokrytej IDS, pričom rešpektuje najmä požiadavky orgánov verejnej správy a samosprávy, pričom je povinný dbať na hospodárnosť systému;
- Realizuje relevantné rozhodnutie orgánov verejnej správy a samosprávy, ktoré zišli zo schválených návrhov na optimalizáciu (konkrétne činnosti spojené s realizáciou schválenej varianty dopravnej obsluhy pre príslušné obdobie);
- Spracováva realizačné plány dopravnej obsluhy oblasti pokrytej IDS;
- Sleduje a vyhodnocuje hospodárnosť systému IDS a dopravnej obsluhy ako celku a vo vzťahu k jednotlivým dopravcom, periodicky spracováva správy pre relevantné orgány verejnej správy a samosprávy;
- Spracováva aktualizácie dopravného riešenia IDS v oblasti pokrytej týmto systémom pre vypisovanie výberových konaní na dopravcov zaisťujúcich prevádzku jednotlivých liniek IDS;
- Pripravuje zadacie podklady a podmienky pre rokovanie výberových komisií vo výberových konaniach na dopravcov, ktorí budú prevádzkovať osobnú dopravu v rámci IDS;

- Podľa stanovených kritérií pripravuje hodnotenie ponúk vo výberových konaniach na dopravcov, ktorí podali ponuku do výberových konaní na prevádzkovanie osobnej dopravy v rámci IDS;
- Spracováva zápisy z rokovaní výberových komisií a pripravuje podklady pre prerokovanie v príslušných orgánoch;
- Spracováva podklady pre uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme medzi príslušnými orgánmi verejnej správy a samosprávy, a jednotlivými dopravcami na prevádzku liniek verejnej linkovej osobnej dopravy prevádzkovaných v rámci IDS;
- Vyhodnocuje fungovanie IDS a spracováva ročné správy o fungovaní IDS a predkladá ich relevantným orgánom verejnej správy a samosprávy;
- Spracováva podklady pre objednávateľa (Ministerstvo dopravy a výstavby), pre vypisovanie výberových konaní na železničných dopravcov, ktorí budú zaisťovať prevádzku na tratiach v rámci oblasti pokrytej IDS a to aj s prípadným presahom na územie mimo túto oblasť;
- Spracováva podklady pre objednávateľa (Ministerstvo dopravy a výstavby), pre uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme medzi relevantnými orgánmi a železničnými dopravcami na prevádzku vlakov osobnej železničnej dopravy;
- Spracováva podklady k materiálom predkladaným na prerokovanie v príslušných orgánoch, vo veciach zmlúv, ktoré sa týkajú príspevkov na prevádzku IDS z verejných prostriedkov;
- Pripravuje tarifu IDS;
- Spracováva vyúčtovanie preukázateľnej straty, ktorá vznikla jednotlivým autobusovým dopravcom prevádzkou autobusových liniek v rámci IDS;
- Spracováva rozúčtovanie výnosov z IDS medzi jednotlivých dopravcov a zaisťuje finančné toky v týchto veciach;
- Pre relevantné orgány verejnej správy a samosprávy spracováva celkové prehľady vynaložených finančných prostriedkov z verejného rozpočtu na prevádzku IDS (pre všetky druhy dopravy);
- Analyzuje zdroje financovania dopravnej obslužnosti a jej rozvoja, ide o štátne zdroje alebo zdroje z fondov Európskej únie;
- Podieľa sa na príprave a realizácii rozvojových projektov IDS, spolufinancovaných Európskou úniou v rámci jednotlivých programov;
- Spracováva cestovné poriadky jednotlivých liniek verejnej linkovej osobnej dopravy zahrnutých do IDS, v dostatočnom predstihu, aby mohli byť predložené príslušným dopravným úradom na schválenie a dopravcom v stanovených termínoch;
- V spolupráci so železničnými dopravcami pripravuje cestovné poriadky vlakov osobnej dopravy na železničných tratiach na území pokrytom IDS vrátane väzieb na susediacom území podľa lehôt stanovených právnymi predpismi;
- Vyhodnocuje pripomienky k zaisteniu dopravnej obslužnosti územia pokrytého IDS, vrátane väzieb na susediacom území. Na základe požiadaviek objednávateľa pripravuje podklady pre odpovede na tieto pripomienky vrátane návrhov úprav cestovných poriadkov;
- Na základe požiadaviek relevantných orgánov vyhodnocuje dopady konkrétnych uzávierok pozemných komunikácií na prevádzku liniek IDS a navrhuje opatrenia pre zaistenie dopravnej obslužnosti;
- Na základe požiadaviek relevantných orgánov vyhodnocuje dopady konkrétnych výluk železničných tratí na prevádzku osobnej železničnej dopravy na území pokrytom IDS a navrhuje prípadné opatrenia pre zaistenie dopravnej obslužnosti;
- Navrhuje, uplatňuje a kontroluje štandardy dopravnej obslužnosti, kontrolné zistenia spolu s podkladmi bez odkladu poskytuje relevantným orgánom;

- Organizuje prepravnú kontrolu v rámci IDS a koordinuje jej činnosť, miesto a čas;
- Prerokúva možnosti zvýšenia kvality prestupových terminálov;
- Spolupracuje s dopravcami na plánovaní dlhodobého investičného rozvoja vozového parku a jeho vybavenia, zastávok a zastávkových stojanov;
- Kontroluje dodržiavanie podmienok prevádzky zo strany dopravcov v rámci IDS a v súvislosti s tým rieši zistené nedostatky a požaduje ich odstránenie;
- Navrhuje a uplatňuje Technické a prevádzkové štandardy IDS. V rámci prijatých štandardov zaisťuje a vykonáva činnosti zverené organizátorovi;
- Na základe požiadaviek relevantných úradov spracováva podklady pre ich vyjadrenie k územne plánovacím podkladom a územne plánovacím dokumentáciám;
- Rozvíja informačné systémy pre cestujúcich, sleduje funkčnosť a účelnosť informačných panelov IDS a periodicky vytvára správy (reporty);
- Rokuje s obcami o pripomienkach k dopravným riešeniam, námetoch na zmeny dopravných riešení a na zmeny cestovných poriadkov;
- Zaisťuje marketingové, propagačné a informačné činnosti v súvislosti s rozvojom a fungovaním integrovaného dopravného systému;
- Podľa poverenia relevantných orgánov vybavuje podnety a sťažnosti občanov týkajúcich sa zabezpečenia dopravnej obsluhy;
- Sleduje odborovo zameranú a súvisiacu legislatívu a zúčastňuje sa jej pripomienkovaní;
- Vykonáva ďalšie činnosti, ktorými relevantné orgány (zriaďovatelia) organizátora poveria.

5.2.3.5 *Infraštruktúra pre IDS*

Integrovaný dopravný systém využíva infraštruktúru jednotlivých druhov dopravy.

Integrovaný dopravný systém tiež využíva niektoré dopravno-telematické aplikácie, ktoré sú popísané v kapitole o architektúre dopravného systému.

Špecifickou infraštruktúrou IDS je dispečing IDS, ktorý zaisťuje kontrolu prevádzky celého integrovaného dopravného systému v reálnom čase. Voči dopravcom, ktorí majú svoj vlastný dispečing (železnice, dopravný podnik, niektorí veľký autobusový dopravcovia) nemá dispečing IDS priame prikazovacie právomoci. Vďaka obojsmernej výmene dát o polohe jednotlivých dopravných prostriedkov medzi dispečingom IDS a ostatnými dispečingami, dispečer na dispečingu IDS môže dohliadať na dodržiavanie nadväznosti, prípadne priamo dávať pokyny dopravným prostriedkom, ktoré nespádajú pod iný dispečing (na základe dohody Organizátora s konkrétnym dopravcom). Dispečing IDS zbiera a uchováva dáta o kvalite poskytovaných dopravných služieb (včasnosť) pre účely následnej kontroly a stanovenia úhrady za poskytnuté výkony dopravcom.

Špecifickou úlohou dispečingu IDS je informovanie cestujúcich o aktuálnych problémoch ak v prevádzke IDS nastanú.

5.2.4 *Prestupné uzly a ich väzby*

Prestupné uzly a prestupné body možno rozdeliť podľa významu do troch základných skupín.

Najvýznamnejšie sú prestupné body s prestupmi aj na diaľkové, prípadne medzinárodné spoje, kde sa stretáva vlaková doprava (diaľková aj regionálna) s autobusovou dopravou, prípadne aj MHD, pokiaľ tá je v danom meste v prevádzke.

Významné dopravné uzly ponúkajú väzby medzi regionálnymi vlakmi a spojmi prímestských autobusových liniek, prípadne aj MHD, pokiaľ na tejto zastávke premáva.

Prestupné uzly v autobusovej doprave umožňujú prestupy medzi prímestskými autobusmi vzájomne prípadne aj so spojmi MHD. V ďalšom texte sú definované existujúce prestupové body a návrhy prestupových bodov tam, kde doposiaľ nie sú zriadené. Tak, ako návrh trasovania liniek je jedným z možných riešení, aj prestupové body môžu byť do budúcnosti definované odlišne od tohto návrhu v súlade s plánom dopravnej obslužnosti, prípadne inými relevantnými dokumentami.

5.2.4.1 Prestupné uzly najvyššieho významu

Prestupné body tejto kategórie dôležité pre verejnú dopravu v Prešovskom samosprávnom kraji sú:

- **Poprad:** Železničná stanica Poprad-Tatry spolu s autobusovou stanicou Poprad, kam zachádzajú aj spoje MHD. Tento prestupný bod zabezpečuje prestupy od diaľkových vlakov (Bratislava – Žilina – Košice) na vlaky v smere Kežmarok – Spišská Belá – Stará Ľubovňa a na vlaky Tatranských elektrických železníc do Starého Smokovca a na Štrbské Pleso. Autobusová stanica zaisťuje spoje do lokalít okresu Poprad, do Levoče a do časti okresu Kežmarok aj do niektorých ďalších lokalít predovšetkým v okresoch Stará Ľubovňa a Spišská Nová Ves. Tento uzol je existujúci, zlepšenia by sa mali odohrať najmä v oblasti informačných systémov pre cestujúcu verejnosť.
- **Tatranská Štrba:** Železničná stanica Štrba zabezpečuje spojenie medzi diaľkovými rýchlikmi a regionálnymi vlakmi s ozubnicovou železnicou na Štrbské Pleso. Autobusová zastávka Tatranská Štrba umožňuje prestupy aj na prímestské autobusy do oblasti Vysokých Tatier a do Svitú a jeho okolia. V tomto bode bude potrebné upraviť ešte zastávky autobusov, aby prestup bol pohodlnejší. Taktiež informačný systém musí byť významne zlepšený.
- **Kysak:** Hoci obec aj železničná stanica Kysak ležia v susednom Košickom kraji, tento uzol má najvyšší význam pre obyvateľov najmä Prešova, ale aj ďalších obyvateľov Šariša. Nadväznosť medzi diaľkovými rýchlikmi (Praha/Bratislava – Žilina – Košice) a vlakmi do Prešova, Sabinova a Lipian má pre dosiahnuteľnosť významnej časti Prešovského kraja zásadný význam. Autobusové spojenie ku železničnej stanici v Kysaku je z Prešova (aj vzdialenejších miest kraja – napríklad Svidníka) celkom zriedkavé, sú to najmä prípoje k vlakom súkromného železničného dopravcu RegioJet. Pretože nadväznosti nie sú celkom najlepšie, často sa z Prešova využíva doprava automobilom alebo taxíkom na železničnú stanicu v Kysaku ku diaľkovým alebo medzinárodným vlakom. V tomto významnom bode treba významne zlepšiť väzby medzi vlakmi a stanicu vybaviť aj dostatočne veľkým parkoviskom P+R, prípadne aj B+R na voľnom pozemku oproti železničnej stanici. Kvalitný informačný systém je takisto nutným atribútom. Všetky investície musí zabezpečiť ŽSR. Vo vzdialenejšom časovom horizonte by bolo vhodné sprístupniť túto stanicu autobusmi z oblasti Bzenova.
- **Košice:** Hoci Košice takisto ležia v susednom Košickom kraji, majú svoj význam pre obyvateľov najmä východnej časti Prešovského kraja ako prestup na vlaky REx vo smeru do/z Humenného a takisto na autobusy v smeroch Humenné, Snina, Medzilaborce. Spádajú sem aj obce z juhu kraja ako Lemešany alebo Šarišské Bohdanovce. Ide o existujúci prestupný terminál, treba doriešiť najmä kvalitnejší informačný systém.
- **Prešov:** Významný prestupný uzol v krajskej metropole. Železničná stanica a autobusová stanica sú tu situované oproti sebe cez širokú Masarykovu ulicu, na ktorej sú v oboch smeroch zastávky viacerých liniek prešovskej MHD vrátane niektorých liniek, ktoré sú vedené aj mimo katastrálnu hranicu krajského mesta. Táto

lokalizácia vytvára dobré predpoklady pre vzájomné harmonizovanie vlakových a autobusových spojov. Treba podotknúť, že zastávky MHD boli v lete roku 2019 modernizované, čo zvýšilo atraktivitu tohto prestupného bodu. Železničná stanica ponúka regionálne vlaky do štyroch smerov: do Košíc, do Lipian, do Bardejova a do Vranova nad Topľou a Humenného. Ponúka takisto tri páry diaľkových vlakov - rýchlik ZSSK „Poľana“ do Bratislavy cez Košice, Rožňavu a Zvolen (jeho prevádzka bola od GVD 2022/2023 pozastavená) a dva rýchliky súkromného dopravcu Leo Express Praha – Prešov – Košice. Autobusová stanica ponúka spoje do okolia Prešova, do viacerých okresných a ďalších významných miest Prešovského kraja, ale aj do Košíc aj ďalších destinácií vrátane zahraničných. Žiadúce je zlepšenie informačného systému, aby cestujúci na železničnej stanici našli informáciu o najbližších odchodoch autobusov a naopak cestujúci na autobusovej stanici o odchodoch najbližších vlakov. Zastávku MHD je nevyhnutné takisto zapojiť do tohto systému.

- **Humenné:** Významný prestupný uzol na východe Prešovského kraja. Železničná stanica ponúka regionálne spoje do štyroch oblastí (Medzilaborce, Stakčín /Snina/, Košice /Michalovce/ a Prešov /Vranov nad Topľou/). Ďalej ponúka tri diaľkové spoje (2x do Prahy a 1x do Bratislavy). Takisto v Humennom je autobusová stanica vedľa železničnej stanice a sú tu tiež trasované linky MHD. Autobusová stanica ponúka spoje do východnej časti Prešovského kraja aj do susediacich okresov Košického kraja. Zlepšenie komfortu prestupov je potrebné podporiť vybudovaním kvalitného informačného systému.

5.2.4.2 Významné prestupové uzly

Ako je uvedené vyššie, významné prestupné uzly ponúkajú prestupy s regionálnymi vlakmi. Niektoré ďalej uvedené uzly sa navrhujú pre fungovanie budúceho integrovaného dopravného systému.

- **Vranov nad Topľou:** Dôležitý prestupný uzol v západnej časti Zemplína. Osobné vlaky odtiaľ premávajú iba do dvoch smerov: do Prešova a do Strážskeho a Humenného. Železničná stanica aj autobusová stanica sú situované vedľa seba, čo umožňuje a v budúcnosti aj umožní ľahký prestup na vlaky. Navrhuje sa zrýchliť vlaky do Prešova vynechaním zastávok okrem Hanušoviec nad Topľou mesta, Kapušian a Šarišských Lúk, pričom pravidelnú obsluhu obcí na trase prevezmú autobusy. Autobusy ponúkajú spoje najmä do oblasti Zemplína, ale takisto do Prešova a ďalších oblastí. Aj obidve linky MHD zastavujú pri autobusovej stanici. Na tomto existujúcom prestupnom uzle je potrebné vybudovať kvalitný informačný systém.
- **Lipany:** Hoci sa nejedná o okresné mesto, je to už dnes veľmi živý prestupný uzol. Poloha železničnej a autobusovej stanice vedľa seba vytvára dobré podmienky pre komfortný prestup. Vlaky z Košíc a Prešova tu končia svoju jazdu a autobusové spoje z okolitých dedín, ktoré jazdia na autobusovú stanicu už dnes vytvárajú zárodok integrovaného dopravného systému. Zlepšenie je potrebné predovšetkým v oblasti informačného systému.
- **Sabinov:** Prestupný bod v okresnom meste v blízkosti krajskej metropoly Prešov. Vzájomná blízkosť obidvoch staníc – železničnej a autobusovej (dochádzka okolo 100 m) vytvára dobré predpoklady pre nadväznosti spojov. Vlaky odtiaľ premávajú do Prešova a Košíc a v opačnom smere do Lipian. Autobusy obsluhujú najmä blízke dediny pod Čergovom a dediny za riekou Torysa. Zlepšenie je potrebné smerovať najmä do informačného systému pre cestujúcich.

- **Bardejov:** Prestupný bod pri meste zapísanom na zozname svetového dedičstva UNESCO. Železničná a autobusová stanica využívajú spoločnú staničnú budovu, čo prináša komfortnú možnosť prestupov. Regionálne vlaky sem prichádzajú z Prešova. Autobusová stanica ponúka spoje do severnej časti okresu Bardejov, ale taktiež do susedných okresných miest (Prešov, Stará Ľubovňa, Svidník a Stropkov). V ponuke je aj prestup na linky bardejovskej MHD. Navrhuje sa aj vedenie autobusových liniek do Poľska. Skvalitniť treba informačný systém.
- **Kežmarok:** Prestupný bod v okresnom meste pod Vysokými Tatrami. Medzi železničnou a autobusovou stanicou je asi dvesto metrov chôdze. Autobusová stanica je na prvý pohľad trochu ukrytá za supermarketom reťazca Lidl. Vlaky odtiaľ premávajú do Popradu a na druhú stranu do Starej Ľubovne. V návrhoch pre novú organizáciu vlakovkej dopravy sa ráta s pravidelnými vlakmi medzi Štrbou a Starou Ľubovňou v hodinovom takte a takisto v hodinovom takte s vlakmi medzi Svitom a Spišskou Belou (vytvorili by polhodinový takt). Autobusová stanica ponúka prímestské spoje do okolitých obcí aj do vzdialenejších oblastí. Linka MHD zachádza na autobusovú stanicu. Do budúca treba uvažovať o prepojení informačných systémov pre cestujúcich.
- **Stará Ľubovňa:** Existujúci prestupný bod v okresnom meste. Železničná a autobusová stanica sú vedľa seba – dvesto metrov chôdze. Vlaky odtiaľ premávajú do Popradu, dva razy za týždeň do Plavča a v letnej sezóne cez víkend do poľskej Muszyny. V návrhu sú pravidelné regionálne vlaky vedené až do Štrby. Autobusová stanica ponúka prímestské linky do celého okresu Stará Ľubovňa a spoje do Bardejova, Prešova a Košíc. Na autobusovú stanicu zachádzajú obidve linky ľubovnianskej MHD. Navrhuje sa aj vedenie autobusovej linky do Poľska. Obnova obidvoch terminálov je žiadúca, existuje tu priestor na zriadenia parkoviska P+R. Takisto je potrebné dobudovať informačný systém pre cestujúcich.
- **Snina:** Okresné mesto na východe Prešovského kraja s vlakovým a autobusovým spojením. V meste premáva aj MHD. Žiaľ železničná a autobusová stanica nie sú situované vo vzájomnej blízkosti. Železničná zastávka Snina mesto leží na severnom okraji mestského centra, autobusová stanica je na južnom okraji centra pri rieke Cirocha. Pešia vzdialenosť je okolo osemsto metrov. MHD premáva cez námestie a okolo autobusovej stanice. Železničná stanica ponúka spojenie do Humenného a vo východnom smere do Stakčína. Autobusová stanica spojenie do celého okresu a do vzdialenejších oblastí. Bolo by vhodné riešiť nadväznosti MHD na vlaky a dôležité autobusové spoje a vybudovať prepojený informačný systém.
- **Medzilaborce:** Okresné mesto na severovýchode Prešovského kraja s vlakovým a autobusovým spojením. Železničná stanica ponúka regionálne vlakové spoje do Humenného, v návrhu je predĺženie týchto spojov do Košíc (z Humenného v kategórii REX). Autobusy smerujú do obcí okresu. Hustota spojov je zodpovedajúca zaľudneniu oblasti, celý okres má okolo 13 tisíc obyvateľov, pričom polovica z nich býva v okresnom meste. Autobusové spoje smerujú ešte do Humenného, Svidníka alebo Stropkova. Úprava obidvoch staníc vrátane parkoviska P+R a B+R je možná a informačný systém potrebný.
- **Radvaň nad Laborcom:** Novo navrhnutý prestupný bod v južnej časti okresu Medzilaborce. Železničná zastávka ponúka spojenie do Medzilaboriec a do Humenného a po ceste II/559 premávajú autobusy v rovnakej relácii. Mali by sa tu realizovať prestupy z novo navrhutej linky Varechovce – Repejov – Oľka – Krivá Oľka – Radvaň nad Laborcom – Zbudská Belá – Valentovce na vlaky a autobusy do

Medzilaboriec alebo Humenného. Autobusy tejto linky budú zachádzať k železničnej zastávke, na autobusy sa bude prestupovať v centre obce. Bude potrebné vybudovať prístrešok a na obidvoch bodoch informačný systém.

- **Veľký Šariš:** Novo navrhnutý prestupný bod pri železničnej stanici. Železničná stanica ponúka vlakové spoje do Sabinova a Lipian v severozápadnom smere a v druhom smere do Prešova a Košíc. Primárnym účelom tohto prestupného bodu je prestup z prímestských autobusov na novo navrhnutú linku štandardu MHD, ktorá bude premávať medzi Veľkým Šarišom a Prešovom po trase Veľký Šariš, železničná stanica – Bikoš – Trojica – Železničná stanica – Škára – Šváby – Delňa. Návoz cestujúcich by mali zaisťovať tri novo navrhnuté autobusové linky:
 - o Uzovský Šalgov – Ražňany – Ostrovany – Medzany – Veľký Šariš;
 - o Šarišské Sokolovce – Uzovce – Gregorovce – Veľký Šariš;
 - o Závadka – Geraltov – Terňa – Gregorovce – Veľký Šariš;

V lokalite je priestor pre zastávky a parkovisko P+R (B+R) a existuje málo využívané zázemie železničnej stanice. Nutné je doplniť informačný systém pre premávku v režime integrovaného dopravného systému.

- **Studený Potok:** Existujúci prestupný bod prakticky len medzi vlakmi na trati Poprad Tatry – Stará Ľubovňa a vlakmi smerujúcimi do Tatranskej Lomnice po odbočujúcej trati. Navrhuje sa zrušiť existujúce koľaje rozchodu 1435 mm a nahradiť ich koľajami rozchodu 1000 mm s elektrifikáciou. Tým by sa trať Studený Potok – Tatranská Lomnica stala súčasťou systému Tatranských elektrických železníc a bolo by možné medzi Studeným potokom a Starým Smokovcom cestovať bez prestupu v Tatranskej Lomnici. V každom prípade bude potrebné zriadiť informačný systém pre cestujúcich.
- **Spišská Belá:** Menšie mesto v strede okresu Kežmarok pri rieke Poprad. Autobusová doprava sa sústreďuje do zastávky Obchodný dom. Neďaleko odtiaľ je za cintorínom nevyužívaná železničná zastávka horné nádražie na odbočke z hlavnej trati, ktorá tú končí. Navrhuje sa, aby vlaky medzi Svitom a Spišskou Belou končili práve na tejto zastávke. Vlaky premávajúce do Starej Ľubovne budú naďalej využívať železničnú zastávku Spišská Belá zastávka, ktorá je umiestnená na okraji mesta. Prímestské autobusy sem smerujú najmä zo severu okresu Poprad (Tatranská Javorina, Ždiar) a od Spišskej Starej Vsi, Osturne a Lendaku. Autobusové spoje premávajú aj do Popradu, Starej Ľubovne a Bardejova. Na obnovenej železničnej zastávke horné nádražie pri cintoríne treba vybudovať prístrešok, parkovacie plochy a informačný systém pre cestujúcich.
- **Raslavice:** Novo navrhovaný prestupný bod. Železničná stanica ponúka spoje do Bardejova a najmä do Prešova. Podľa návrhov by mali premávať vlaky z Prešova do Bardejova v hodinovom takte a do Raslavic v polhodinovom takte. Prestup by mal vzniknúť takisto na autobusové spoje prechádzajúce medzi Prešovom a Bardejovom po ceste druhej triedy č. 545. Cestujúci by tu mali prichádzať od Hertníka a z obcí v smere od Giraltovciev. Potreba vybudovať parkovisko P+R (B+R) a informačný systém.
- **Prešov mesto:** Železničná zastávka situovaná v blízkosti centra krajskej metropoly (10 minút chôdze od radnice). Prestup z frekventovaných liniek MHD je možný iba na na zastávke Duchnovičovo námestie (okolo 350 m chôdze), od roku 2021 je pri železničnej zastávke zriadená zastávka MHD „Malá stanica“ pre linku č. 12 a jeden spoj nočnej linky N1. Do budúca sa navrhuje trasovať linky MHD okolo železničnej zastávky Prešov mesto vo vyššej frekvencii, čo by túto zastávku ešte zatraktívnilo. Na tejto zastávke je potrebné vyriešiť predaj cestovných lístkov, lebo predaj cestovných lístkov

vyše dvesto metrov od nástupišťa (v budove na mieste bývalej zastávky) je dosť nekomfortný. Z pohľadu prevádzky je potrebné riešiť väzbu zabezpečovacieho zariadenia a ovládania závor na Levočskej ulici. Informačný systém pre cestujúcich je ďalšou témou k riešeniu.

- **Šarišské Lúky:** existujúca železničná zastávka s nie celkom príjemným peším prístupom. Treba vyriešiť legálny prístup do priemyselnej zóny Širpo, kam premáva trolejbusová linka a tiež riešiť linku ku zastávke z ulice Armádneho generála Svobodu. Pre parkovisko P+R je dostatok priestoru.
- **Vysoké Tatry – Starý Smokovec:** Existujúci prestupný bod v strednej časti Vysokých Tatier. Ponúka prestup najmä medzi vlakmi obidvoch vetiev TEŽ. Autobusová stanica je 250 metrov od zastávky TEŽ a ponúka spoje do ďalších častí Vysokých Tatier a taktiež diaľkové spoje.
- **Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica:** Existujúci prestupný bod vo východnej časti Vysokých Tatier, v mestskej časti tohto mesta. Ponúka najmä prestup od vlakov zo Studeného Potoka (na trati Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa) na vlaky TEŽ Tatranská Lomnica – Starý Smokovec. Autobusová stanica je 300 metrov od železničnej stanice a ponúka spoje do Popradu, Kežmarku a do niektorých častí mesta Vysoké Tatry. Informačný systém pre cestujúcich poskytujúci aj turistické informácie je v tejto bráne Vysokých Tatier logickou požiadavkou.
- **Štrbské Pleso:** Existujúci prestupný bod vo Vysokých Tatrách. Ponúka najmä prestup od ozubnicovej železnice zo Štrby na vlaky TEŽ smerujúce do Vyšných Hágov, Starého Smokovca a do Popradu. Vedľa železničnej stanice je hlavná autobusová zastávka, ktorá ponúka najmä spoje do Štrby a Svitú. Pekne upravená železničná stanica potrebuje kvalitný informačný systém pre cestujúcich.
- **Demjata:** Novo navrhovaný prestupný bod na železničnej zastávke Demjata obec na vlaky do Prešova a Bardejova alebo na autobusy Bardejov – Prešov a pre novo navrhnutú autobusovú linku Babin Potok – Terňa – Malý Slivník – Demjata. Treba umožniť zastavovanie autobusov pri železničnej zastávke a zabezpečiť príslušný informačný systém.
- **Tulčík:** Novo navrhovaný prestupný bod. Na železničnej zastávke Tulčík na vlaky do Prešova a Bardejova alebo na autobusy Bardejov – Prešov a pre novo navrhnutú autobusovú linku Hradisko – Terňa – Záhradné – Tulčík. Treba umožniť zachádzanie autobusov k železničnej zastávke a zabezpečiť príslušný informačný systém.
- **Prípadne iné prestupové uzly** definované plánom dopravnej obslužnosti alebo iným relevantným dokumentom v budúcnosti.

Mimo Prešovského samosprávneho kraja sú pre verejnú dopravu PSK dôležité ešte tieto uzly:

- **Spišská Nová Ves:** Je najbližšou železničnou stanicou s pravidelnou obsluhou pre okresné mesto Levoča a jeho okolie. Autobusy sem smerujú aj z Kežmarku. Okrem väzieb na regionálne vlaky a prímestské autobusy ponúka takisto spojenie na diaľkové rýchliky (Bratislava – Žilina – Košice) aj na ďalšie diaľkové vlaky, ktoré v Spišskej Novej Vsi zastavujú. Výhodou je blízkosť železničnej a autobusovej stanice. Vylepšiť bude potrebné informačný systém pre cestujúcich.
- **Strážske:** Je uzlovou železničnou stanicou v strede trojuholníka Vranov nad Topľou – Humenné – Michalovce a vedie tadiaľ prirodzená cesta z Vranova nad Topľou do Humenného, ale aj do Michaloviec, čo platí takisto o relácii Humenné – Michalovce.

- **Margecany:** Železničný uzol v okrese Gelnica blízko od hranice Prešovského kraja ponúka väzbu na vlaky na koridorovej železničnej trati Žilina – Poprad – Košice a ešte na železničnej trati na Červenú Skalu. Zachádzajú sem autobusy z Prešova, čo sa má v budúcnosti v súvislosti s integrovaným dopravným systémom posilniť zavedením linky MHD Prešov. Pre obyvateľov príľahlej časti prešovského okresu (Rokycany, Žipov, Bzenov, Sedlice) je toto najbližšia železničná stanica pre dosiahnutie diaľkových vlakových spojov. Existujúci uzol s potrebou vybudovať informačný systém.
- **Prípadne iné prestupové uzly** definované plánom dopravnej obslužnosti alebo iným relevantným dokumentom v budúcnosti.

5.2.4.3 Prestupné uzly v autobusovej doprave

Ďalej sú uvedené prestupné uzly medzi prímestskými a diaľkovými autobusmi vzájomne a taktiež s väzbami na spoje MHD tam, kde takéto spoje premávajú. Sú tu uvedené existujúce prestupné body, ale aj prestupné body novo navrhované, ktoré vychádzajú z racionalizácie niektorých liniek a zavádzania integrovaného dopravného systému.

- **Levoča:** Okresné mesto v južnej časti Spiša. Hoci neďaleko od autobusovej stanice je železničná stanica, pravidelná osobná železničná doprava tu bola zrušená v roku 2003. Ostala len možnosť prestupov medzi autobusmi. Okolo autobusovej stanice premávajú aj autobusy levočskej MHD. Vybavenie informačným systémom pre cestujúcich je do budúcnosti nevyhnutné.
- **Svidník:** Okresné mesto v severnej časti Prešovského kraja. Celý okres je bez železničnej infraštruktúry. Prestupný bod slúži iba pre prestupy medzi autobusmi. Autobusové spoje premávajú do prakticky všetkých obcí okresu a do Bardejova, Prešova, Košíc, Stropkova a ďalších oblastí. Autobusovú stanicu treba vybaviť bezbariérovým prístupom a informačným systémom pre cestujúcich.
- **Stropkov:** Okresné mesto na pomedzí Šariša a Zemplína. Tak ako okres Svidník aj okres Stropkov nemá na svojom území ani kilometer železničnej trate. Autobusová stanica slúži pre prestupy najmä medzi prímestskými autobusmi. Stanicu treba vybaviť čakárňou, bezbariérovým prístupom a informačným systémom pre cestujúcich.
- **Prešov – terminál Levočská:** Pripravovaný prestupný bod na Levočskej ulici. Prestupný bod má umožniť prestup medzi prímestskými autobusmi (SAD) prichádzajúcimi do Prešova po ceste I/18 zo západného smeru a prešovskou MHD. Informačný systém pre cestujúcich v regionálnej autobusovej doprave a taktiež v MHD by mal byť samozrejmosťou.
- **Prešov – terminál Nižná Šebastová:** Navrhovaný prestupný bod na Vranovskej ulici v Nižnej Šebastovej pre prestup z prímestských autobusov, prichádzajúcich po ceste I/18 z východného smeru, na spoje prešovskej MHD. Na tomto prestupovom bode je nutné zriadiť informačný systém pre cestujúcich v oboch druhoch dopravy.
- **Svit:** Priemyselné mesto v okrese Poprad pri koridorovej železničnej trati Žilina – Košice – Čierna nad Tisou. Napriek tomu považujeme Svit za prestupový bod iba pre autobusy. Železničná stanica je celkom mimo centra mesta (asi 650 m peši) a ani tam nejazdí MHD. Autobusy z širokého okolia zabezpečujú dochádzku za prácou do Svitú. Do budúcnosti by bolo vhodné zvážiť úpravu linky MHD k železničnej stanici a vybudovať informačný systém, ktorý bude informovať o vlakoch, autobusoch a MHD.
- **Spišská Stará Ves:** Novo navrhovaný prestupný bod na severozápade okresu Kežmarok. Spoje odtiaľ premávajú do Spišskej Belej a do Starej Ľubovne a navrhuje sa smerovať sem autobusy z koncových obcí Jezersko, Zálesie a Havka. Prestupný bod by

- mal vzniknúť na ulici SNP pro penzióne Diana. Treba vybudovať prístrešok, informačný systém pre cestujúcich a zabezpečiť základné zázemie pre vodičov autobusov.
- **Hanušovce nad Topľou:** Mesto na severozápade okresu Vranov nad Topľou. Hoci sú tu dve železničné zastávky, navrhuje sa tu prestupný bod iba medzi autobusmi. Navrhuje sa skrátenie cestovnej doby vlakov medzi Vranovom na Topľou a Prešovom vynechaním zastávok medzi Vranovom nad Topľou a Kapušanmi okrem železničnej zastávky Hanušovce nad Topľou mesto. Obsluhu medziľahlých obcí preberú autobusy. Prestupový bod sa navrhuje umiestniť pri Kukorelliho ulici. Treba vybudovať prístrešok, zázemie pre vodičov a informačný systém pre cestujúcich.
 - **Spišské Podhradie:** Mesto pod Spišským hradom vo východnej časti okresu Levoča. Mesto je prirodzeným centrom pre svoje okolie a tým prestupným bodom pre autobusy navrhovanej linky medzi Prešovom a Popradom. Prestupný bod pri Palešovom námestí je potrebné vybaviť prístreškom a informačným systémom.
 - **Giraltovce:** Mesto v južnej časti okresu Svidník, prirodzené centrum tejto časti okresu a križovatka autobusových spojov. Autobusy odtiaľ premávajú najmä do Prešova, Košíc, Svidníka, Stropkova, Bardejova a navrhujú sa aj spoje do Raslavič. Autobusový stanica treba do vybaviť čakárňou, bezbariérovým prístupom a informačným systémom pre cestujúcich.
 - **Podolíneec:** Mesto na juhozápade okresu Stará Ľubovňa. Novo navrhovaný prestupný bod medzi autobusmi navádzajúcimi cestujúcich z okolitých dedín na autobusy do Starej Ľubovne, Kežmarku alebo Popradu. Prestup na vlaky nie je komfortný, vzdialenosť medzi obidvoma stanicami je takmer jeden kilometer peši. Na autobusovú stanicu treba dodať informačný systém pre cestujúcich.
 - **Plaveč:** Obec východne od Starej Ľubovne. Novo navrhovaný prestupný bod medzi autobusmi z okolitých dedín a autobusmi do Starej Ľubovne, Bardejova, Lipian alebo Prešova a Košíc. Prestupný bod by mohol vzniknúť pri moste alebo pri Námestí SNP. Potreba prístrešku a informačného systému pre cestujúcich.
 - **Plavnica:** Obec východne od Starej Ľubovne, ktorá je križovatkou ciest od Starej Ľubovne do Ľubotína s cestou od Malého Lipníka do Šarišských Draviec a Lipian. Z toho vychádza aj novo navrhovaný prestupný bod medzi autobusmi premávajúcimi po uvedených cestách. Prestupný bod by mal vzniknúť v centre obce pri základnej škole. Treba ho vybaviť prístreškom a informačnou tabuľou pre cestujúcich.
 - **Bzenov (pri obecnom úrade):** Novo navrhovaný prestupný bod medzi autobusmi novo navrhovanej linky štandardu MHD z Margecian do Prešova a autobusmi novo navrhovanej linky z Kvačian do Bzenova. Neskôr (okolo roku 2040) možno aj autobusovej linky medzi Žipovom a Kysakom. Potreba upraviť umiestnenie zastávok, zriadiť prístrešok a kvalitný informačný systém pre cestujúcich.
 - **Chminianska Nová Ves:** Novo navrhovaný prestupný bod medzi autobusmi novo navrhovanej linky štandardu MHD Široké – Chminianska Nová Ves – Prešov (Trojica, Železničná stanica, Solivar) – Dulova Ves – Zlatá Baňa a nadväzujúcimi linkami prímestských autobusov, ktoré budú navádzať cestujúcich z okolitých dedín. Prestupový bod by mal vzniknúť pri mimoúrovňovej križovatke na ceste I/18. Treba vybaviť prístreškom a informačným systémom.
 - **Ľubovec (číslo domu 36):** V budúcnosti okolo roku 2040) novo navrhovaný vedľajší prestupný bod medzi autobusmi linky štandardu MHD z Margecian do Prešova a autobusmi novo navrhovanej linky medzi Žipovom a Kysakom. Vybavenie zastávky prístreškom a informačným systémom je potrebné.

- **Ubl'a:** Obec na východe okresu Snina pri hranici s Ukrajinou, respektíve so Zakarpatskou oblasťou Ukrajiny. Je novo navrhnutým prestupným bodom medzi autobusmi zväzajúcimi cestujúcich z blízkyh dedín pri hranici a autobusmi do okresného mesta Sniny. Prestupný bod by mal byť v centre Uble pri reštaurácii. Potreba prístrešku a informačného systému.
- **Záhradné (námestie):** Novo navrhovaný prestupový bod medzi autobusmi novo navrhovanej linky štandardu MHD (predĺženie existujúcej linky č. 21 MHD Prešov) Veľký Slivník – Malý Slivník – Záhradné – Fintice – Prešov, nemocnica – Čierny Most – Trojica – Telekča – Malý Šariš a novo navrhutej linky Hradisko – Terňa – Záhradné – Tulčík. Treba prístrešok a informačný systém pre cestujúcich.
- **Veľký Slivník (Jednota):** Novo navrhovaný prestupný bod medzi autobusmi novo navrhovanej linky štandardu MHD (predĺženie existujúcej linky č. 21 MHD Prešov) Veľký Slivník – Malý Slivník – Záhradné – Fintice – Prešov, nemocnica – Čierny Most – Trojica – Telekča – Malý Šariš a novo navrhutej linky Babin Potok – Terňa – Malý Slivník – Demjata. Treba prístrešok a informačný systém pre cestujúcich a zázemie pre vodičov autobusov. Prestupný bod by mal vzniknúť pri predajni Jednoty.
- **Svinia (rázcestie, základná škola):** Novo navrhovaný vedľajší prestupný bod medzi autobusmi novo navrhovanej linky štandardu MHD Chminianska Nová Ves – Prešov (Trojica, Železničná stanica, Solivar) – Dulova Ves – Zlatá Baňa a novo navrhnutou linkou Renčišov – Jarovnice – Lažany – Svinia – Malý Šariš – Prešov. Táto možnosť prestupu nie je dôležitá, možno ju vynechať. Prestupný bod by mal byť medzi zastávkami rázcestie a základná škola, možno s upravenou polohou. Treba prístrešok a informačný systém.
- **Pusté Pole (rázcestie Kyjov):** Novo navrhovaný prestupný bod medzi novo navrhnutou linkou Vislanka – Šarišské Jastrabie – Kyjov – Pusté Pole a linkou medzi Starou Ľubovňou a Lipanmi. V lokalite je čerpacia stanica pohonných hmôt, ktorá môže suplovať určité zázemie. Treba informačnú tabuľu s aktuálnymi informáciami pre cestujúcu verejnosť.
- **Vislanka (rázcestie):** Novo navrhnutý prestupný bod medzi tými istými linkami ako v Pustom Poli. V súčasnom stave sú tu dva prístrešky. Pokiaľ by tento bod mal byť zriadený, informačný systém pre cestujúcich tu musí byť do vybavený.
- **Tarnov:** Novo navrhnutý prestupný bod v okrese Bardejov pre prestup na autobusy smerujúce do Bardejova z autobusov z obcí Kríže – Bogliarka – Kružlov, Kurov, Vyšný Tvarožec, Cigeľka a Frička. Prestupný bod by mal vzniknúť pri reštaurácii (existujúca zastávka). Treba vybaviť prístreškom a informačným systémom.
- **Zborov:** Novo navrhnutý prestupný bod v okrese Bardejov pre prestup na autobusy smerujúce do Bardejova z autobusov z obcí Mikulášová a Jedlinka. Prestupný bod by mal vzniknúť na autobusovej zastávke na Hlavnej ulici pri Školskej ulici. Bod treba vybaviť informačným systémom, upraviť priestor pre otáčanie autobusov a zabezpečiť základné zázemie pre vodičov.
- **Široké:** Novo navrhnutý prestupný bod v okrese Prešov, najmä pre prestup medzi autobusmi novo navrhovanej linky štandardu MHD Široké – Chminianska Nová Ves – Prešov (Trojica, Železničná stanica, Solivar) – Dulova Ves – Zlatá Baňa a nadväzujúcimi linkami prímestských autobusov, najmä linky Sabinov – Krompachy. Prestupný bod by mal vzniknúť na autobusovej zastávke pri obecnom úrade. Treba vybudovať prístrešok a informačný systém (elektronické informačné tabule).

- **A ďalšie prestupové uzly** definované plánom dopravnej obslužnosti alebo iným relevantným dokumentom v budúcnosti (napr. Spišské Hanušovce, Haligovce, Veľký Lipník, Toporec žel. zast., Ľubica raz. Tvarožná, Vrbov, Veľká Lomnica, Veľký Slavkov, Tatranská Polianka, Vyšné Hágy, Šuňava, Hranovnica, Spišský Štiavnik, žst. Vydriňák, Spišské Podhradie, Ľubotín, Gerlachov rázc. Snakov, Gerlachov rázc. Kružľov, Sveržov, Nižná Polianka, Roztoky rázc., Šarišské Čierne, Hunkovce, Svidník nemocnica, Bukovce, Havaj, Krásny Brod, Radvaň nad Laborcom, Hankovce, Údavské žst., Zubné, Hostovice, Svetlice rázc., Stropkov časť Sitník, Breznica, Brusnica, Miňovce, Rakovčík, Radoma, Kračúnovce, Kuková rázc., Marhaň, Porúbka (BJ), Koprivnica, Pavlovce časť Podlipníky, Lada, Kľušov rázc. Richvald, Sabinov časť Orkucany, Jarovnice, Bertotovce, Víťaz, Drienov, Žehňa, Vyšný Žipov, Bystré žst., Čaklov, Soľ, Sečovská Polianka, Sačurov, Nižný Hrabovec, Hencovce Bukóza, Vranov nad Topľou Dlhá kopec, Sedliská, Tovarné križovatka, Topoľovka, Košarovce, Belá nad Cirochou, Modra nad Cirochou, Kamenica nad Cirochou, Topoľa, Stakčín rázc. Stakčínska Roztoka, Michajlov, Dúbrava (SV)).

5.2.4.4 Prestupné uzly podľa IDS Východ

Kategorizácia zastávok, staníc a terminálov sa bude do budúcnosti riadiť *Štandardami kvality IDS Východ*. Kategória a s ňou súvisiace minimálne vybavenie staníc a zastávok IDS Východ definuje nasledovne (frekvencie k pracovnému dňu mimo školských prázdnin):

- **kategória A** (stanica/terminál) – frekvencia nad 10 000 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória B** (stanica/terminál) – frekvencia od 3 000 do 9 999 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória C** (stanica/terminál) – frekvencia od 1 000 do 2 999 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória D** (stanica/terminál) – frekvencia do 999 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória E** (zastávka) – frekvencia 100 a viac cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória F** (zastávka) – frekvencia cestujúcich od 20 do 99 cestujúcich za 24 hodín,
- **kategória G** (zastávka) – frekvencia cestujúcich od 0 do 19 cestujúcich za 24 hodín.

5.3 Návrh koncepcie ciest a cestnej dopravy

Návrh riešenia cestnej siete Prešovského samosprávneho kraja vychádza zo záverov analytickej časti, definovaných problémov, výstupov dopravného modelovania a rozhovorov s odborníkmi z Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s., Slovenskej správy ciest a Správy a údržby ciest Prešovského samosprávneho kraja.

Slabé stránky cestnej siete opísané v analytickej časti sú:

- Nízka technická kvalita veľkej časti cestnej siete, ktorá je dedičstvom dlhodobého nedostatku starostlivosti o ňu v minulosti;
- cesty, kde sa nevykonáva žiadna údržba a sú nezjazdné;
- napriek zvyšovaniu rozpočtu nedostatok finančných zdrojov na údržbu;
- chýbajúce cestné prepojenia cez málo osídlené oblasti, vysoký podiel koncových obcí s obmedzenou dostupnosťou a komplikáciami pri obsluhu verejnou dopravou;
- nedostatky v dopravno-technickom usporiadaní niektorých významných ciest II. triedy a ich nepriaznivé účinky na životné prostredie v ich okolí.

Medzi slabými stránkami je v analytickej časti uvedená aj: Chýbajúca strednodobá a jasná krátkodobá stratégia pre údržbu a modernizáciu krajských ciest. To platilo na 100 % pred vypracovaním programov Správou a údržbou ciest Prešovského samosprávneho kraja a jej predložením Komisii dopravy dňa 3.6.2019:

- Program Hraničné priechody
- Program Horské priechody
- Program Meteostanice s kamerami
- Cestný program pre obdobie 2020 – 2025
- Mostný program pre obdobie 2020 – 2025

Vypracované programy poskytujú veľmi dobrý podklad pre zmenu situácie v údržbe ciest k stavu, kedy bude na každej ceste realizovaná údržba najmenej raz za 20 rokov.

Označené hrozby v analýzach, ktoré je potrebné eliminovať sú:

- Málo zdrojov v systéme financovania správy a údržby krajských ciest a mostov;
- žiadne finančné zdroje pre zásadnejšiu modernizáciu cestnej siete;
- ohrozovanie ciest a mostov z titulu prírodných vplyvov a mimoriadnych situácií (výdatná zrážková činnosť a s ňou súvisiace zosuvy).

Návrh investícií je zameraný na:

- Naplnenie požadovaných štandardov medzinárodných trás – Koridoru TEN-T Rýn – Dunaj (diaľnica D1), cesty E50 ako aj na skompletizovanie trasy Via Carpatia (rýchlostná cesta R4), cesty E371 a postupné zlepšovanie parametrov cesty I/18 – I/74 spájajúcej Prešov s hranicou Ukrajiny (skôr uvažovaná cesta R9);
- modernizáciu ciest I. triedy so zlým dopravno-technickým stavom;
- riešenie úsekov a uzlov siete s nedostatočnou kapacitou cestnej siete (viď obrázok 41 analytickej správy):
 - cesta I/18 – prieťah Prešovom a úsek Prešov – Kapušany
 - cesta I/18 – úsek Kapušany – Lipníky
 - cesta I/18 vo Vranove nad Topľou – Čemernom
 - prieťah cesty I/68 cez Prešov
 - úsek cesty I/68 Prešov – Sabinov
 - cesta I/66 z Popradu do miestnej časti Matejovce
 - úsek cesty I/66 z miestnej časti Poprad – Matejovce do Kežmarku
 - úsek cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá
 - výjazd z Popradu po II/534 a úsek Poprad – Nová Lesná
 - napojenie II/533 na I/18 v Levoči
 - napojenie II/536 na I/18 vo Spišskom Štvrtku
 - úsek cesty II/545 Kapušany – Fulianka
 - bodové závady v Bardejove (I/77) a Starej Ľubovni (I/77)
- vybudovanie obchvatov na cestách I. a II. triedy tam, kde sú alebo budú výrazne prekračované hygienické limity pre ochranu pred hlukom a plynnými emisiami
- obchvaty na cestách I. triedy podľa ÚP VÚC PSK a investičného plánu SSC, na cestách II. triedy obchvaty miest a obcí Kapušany, Raslavice, Kobyly a Kľušov, Prešov – Cemjata, Starý Smokovec, Ľubica, Vrbov, Vlková, Kežmarok, Veľká Lomnica, Slovenská Ves, Spišská Stará Ves, Červený Kláštor, Kamienka, Veľký Lipník, Spišské Podhradie, Chotča, Bukovce, Makovce, Havaj, Závadka, Topoľovka, Ražňany, Jarovnice, Hermanovce a Vechec a územné rezervy pre ďalšie obchvaty, na ceste III/3431 obchvat Fintíc;
- stavebné úpravy ciest II. a III. triedy so zlým dopravno – technickým stavom, zahŕňajúce najmä nebezpečné stúpania, klesania, zákruty, prechody cez horské masívy (tabuľka 90 analytickej časti),

investície tohto druhu, ako aj obchvaty na cestách II. triedy sú podmienené navýšením finančnej alokácie pre Prešovský kraj na údržbu ciest;

- vybudovanie nových spojení medzi obcami tam, kde chýbajú napriek silnému prepravnému vzťahu alebo môžu zlepšiť a zlacnieť obsluhu prímestskou autobusovou dopravou, ak je to ekonomicky efektívne, tam kde existujú, je možné využiť existujúce poľné a lesné cesty, miestne komunikácie a majetkovo ich previesť pod správu Prešovského kraja;
- sprevádzkovanie alebo vybudovanie a majetkové vysporiadanie ciest na nové hraničné priechody do Poľska a na Ukrajinu pre nákladnú tranzitnú dopravu aj pre miestne spojenia.

Údržbu bude potrebné zamerať predovšetkým na cesty v havarijnom stave (tabuľka 91 analytickej časti) a na cesty, ktoré boli analyzované v multikriteriálnej analýze v kapitole 8.3 ako najpotrebnejšie pre súvislú údržbu. Súčasne musí prebiehať údržba. Veľmi dobrý základ k plánu údržby dávajú schválené programy údržby ciest a mostov v Prešovskom samosprávnom kraji.

Ďalej uvedené scenáre obsahujú návrh rozvoja cestnej siete ako aj návrh postupu pri údržbe cestnej siete II. a III. triedy v období do roku 2050. Opatrenia, ktoré bude realizovať celoštátny správca podľa svojho plánu sú zaradené do scenárov BAU. Opatrenia, ktoré bude iniciovať alebo realizovať Prešovský kraj, podľa v tejto stratégii opísaných problémov a navrhnutých špecifických cieľov, budú zaradené do scenárov Do all, horizontov 2030 a 2050 a ich etáp 2025 a 2040.

5.3.1 Diaľnice a rýchlostné cesty

Diaľnica D1 v úseku Štrba – Lemešany, ale aj jej budúca trasa smer Michalovce v KSK a budúca rýchlostná cesta R4 budú tvoriť nosnú cestnú sieť kraja v trasách siete TEN-T a jej koridoru Rýn – Dunaj, ako aj koridoru presadzovaným iniciatívou Trojmorja Via Carpatia. Obidve diaľnice a rýchlostná cesta prevezmú funkciu základných komunikačných osí a cesty I. a II. triedy v ich okolí majú alebo budú mať novú funkciu privádzačov, pričom niekedy budú tieto cesty trasované nepriamo smerom k najbližšej diaľnici a nie po najkratšej ceste I. alebo II. triedy. Svoju diaľkovú funkciu tak stratia nielen súbežné cesty I/18, I/20 a I/21, ale aj I/15 a I/79 a čiastočne aj I/18 medzi Michalovcami a Lipníkmi, keď diaľková doprava prejde na rýchlejšiu diaľnicu alebo rýchlostnú cestu.

Ďalej sú uvedené úseky diaľnic a rýchlostných ciest v Prešovskom samosprávnom kraji podľa investičného plánu NDS, a.s pripravované k realizácii do roku 2030 a 2050 s etapami 2025 a 2040 ako scenáre Bau. Tiež sú navrhnuté niektoré ďalšie investície a vylepšenia potrebné k naplnení strategického cieľa „Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja“.

5.3.1.1 Do roku 2030

Návrh scenárov do roku 2030 je rozdelený do etáp Bau 2025 a Bau 2030

Bau 2025

Na území Prešovského kraja bude dokončená diaľnica D1 okrem druhej tunelovej rúry Branisko. Privádzač z križovatky Levoča bude postavený iba ako prepojenie na cestu II/533 v súlade s platným uznesením vlády. Toto riešenie prinesie veľmi vysoké zaťaženie cesty II/533 v Harichovciach, kde dosiahne intenzitu 12 tisíc vozidiel za 24 hodín v roku 2030 a 15 tisíc v roku 2050. Bude tiež dokončený štvorpruhový obchvat Prešova na ceste R4 a jej dočasne dvojpruhový úsek Ladomirová – Hunkovce nadväzujúci na obchvat Svidníka.

- D1 Prešov, západ – Prešov, juh 2021 – 4 pruhy
- R4 Prešov – severný obchvat I. etapa 2023 – 4 pruhy
- R4 Prešov – severný obchvat II. etapa 2024 – 4 pruhy
- D1 Hasičská stanica Prešov – Vydumanec 2024
- R4 Ladomirová – Hunkovce 2023 – 2 pruhy
- R4 SSÚD – vysunuté pracovisko, Veľký Šariš 2022

Bau 2030

Bude dobudovaný tunel Branisko na D1, druhá tunelová rúra, a bude dokončená rýchlostná cesta R4 z Kapušian až na hranicu s Poľskom, od Lipníkov k štátnej hranici. Rýchlostnú cestu R4 sa navrhuje vybudovať od počiatku ako štvorpruhovú bez čiastočného dvojpruhového riešenia. Nakoľko je to zmena investičného plánu NDS, a.s. je realizácia rýchlostnej cesty R4 obsiahnutá ako v scenári Bau 2030 aj v scenári Do all 2030.

- R4 Lipníky – Kapušany
- R4 Giraltovcé – Kuková
- R4 Rakovčik – Radoma
- D1 Beharovce – Branisko – 2. profil 2027
- R4 Radoma – Giraltovcé
- R4 Štátna hranica Slovensko/Poľsko – Hunkovce
- R4 Svidník – Rakovčik 2029
- R4 Kuková – Lipníky 2028

- I/82 Privádzach Spišská Nová Ves – Levoča II. etapa (etapové napojenie na II/533) 2027

Do all 2030

Z dôvodu neprimerane vysokého zaťaženia cesty II/533 v obci Harichovce je navrhnuté vybudovanie privádzacha do Spišskej Novej Vsi v trase priamo napojenej na severný ochvat Spišskej Novej Vsi ako cesta I/82 (s pokračovaním v trase Spišská Nová Ves – Spišský Štvrtok namiesto cesty II/536). Privádzach I/82 sa navrhuje vybudovať ako cesta s tromi jazdnými pruhmi so striedavo umožneným predchádzaním s podmienkou revokácie uznesenia Vlády SR. Rýchlostnú cestu R4 navrhujeme v scenári Do all 2030 vybudovať ako štvorpruhovú v celej dĺžke, nakoľko intenzity dopravy na úseku Lipníky – Giraltovice a Stročín – Svidník budú po dokončení cesty R4 vyššie ako kapacita dvojpruhu. Súčasťou scenára Do all 2030 je aj dobudovanie druhej polovice cesty R4 v úseku Svidník – Hunkovce. Trasu R4 – S17 smerom do Poľska je navyše žiadúce vybudovať ako homogénny štvorpruhový úsek diaľkovej cesty Via Carpatia.

- R4 Giraltovice – Kuková – 4 pruhy
- R4 Rakovčik – Radoma – 4 pruhy
- R4 Radoma – Giraltovice – 4 pruhy
- R4 Štátna hranica Slovensko/Poľsko – Hunkovce – 4 pruhy
- R4 Svidník – Rakovčik – 4 pruhy
- R4 Kuková – Lipníky – 4 pruhy
- R4 druhý jazdný pás obchvatu Svidníka na ceste R4
- R4 druhý jazdný pás úseku Ladomirová – Hunkovce na ceste R4

5.3.1.2 Do roku 2050

V období do roku 2040 sa navrhuje doplnenie križovatky na diaľnici D1 pri Drienovskej Novej Vsi, kde je v blízkosti mesta Prešov 11 km dlhý úsek diaľnice bez križovatky, čo znemožňuje použitie diaľnice pre cesty z Ličartoviec a Drienovskej Novej Vsi do Prešova. Na úseku diaľnice D1 od Prešova do Popradu sa navrhuje vybudovať chýbajúce napojenie cesty I/18 v smere na Poprad na križovatke Chminianska Nová Ves.

Do all 2040:

Rozšírenie na štvorpruh najzaťaženejších úsekov R4 Kuková – Lipníky, Kuková – Giraltovice, Giraltovice – Radoma a Rakovčik – Svidník, kde budú intenzity dopravy po roku 2030 atakovať hranicu kapacity dvojpruhovej komunikácie.

- D1 Križovatka Drienovská Nová Ves s napojením na I/20
- D1 Výjazdová rampa I/18 na D1 pri Chminianskej Novej Vsi

Do all 2050:

Západovýchodnú cestnú os Prešovského kraja tvorí okrem diaľnice D1 aj dnes veľmi frekventovaná cesta I/18 Prešov – Strážske – Michalovce na ktorú v Strážskom nadväzuje cesta I/74 Strážske – Humenné – Snina – hraničný priebeh SK/UA Ubl'a. Táto trasa bola v roku 2010 naplánovaná na prestavbu na rýchlostnú cestu R9. Cesta sa po dokončení východného úseku diaľnice D1 dostane do polohy k nej paralelnej a výhľadová intenzita dopravy tak výrazne nepresiahne dnešné hodnoty. Na ceste I/74 medzi Strážskym a Humenným sa po roku 2050 dosiahne výhľadové zaťaženie vo výške 18 tisíc vozidiel, čo sa blíži kapacite dvojpruhovej cesty I. triedy. V celoštátnej stratégii cestnej dopravy sa

s rýchlostnou cestou R9 od roku 2012 neuvažuje. Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja navrhuje po realizácii čiastkových investícií do ciest I/18 a I/74 zmodernizovanú cestu doplnenú o obchvaty miest a obcí po roku 2040 preveriť a homogenizovať na prioritnú cestu I. triedy s trojpruhovými a štvorpruhovými úsekmi podľa dopytu. Dopyt tiež bude ovplyvnený režimom na hraniciach a mierou integrácie Ukrajiny do štruktúr Európskej Únie.

- Ťah I/18 – I/74 Prioritná cesta I. triedy Lipníky – Ublá v trase skôr uvažovanej R9

5.3.2 Cesty I. triedy

Cesty I. triedy tvoria v Prešovskom kraji základnú medziokresnú sieť a pre potreby návrhu investícií bude vhodné naďalej rozlišovať cesty s diaľkovým významom a cesty s medziokresným významom a cesty paralelné ku diaľniciam, ktoré pre bežné osobné a nákladné automobily majú alebo budú mať význam iba ako prístup na diaľnicu alebo pre krátke cesty medzi obcami.

Cesty I. triedy s diaľkovým významom sú cesty: úsek I/18 Lipníky – Strážske, úsek I/74 Strážske – Ublá, I/66, I/68 a úsek I/77 Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Ľubotín. Tieto cesty dopĺňajú sieť diaľnic a rýchlostných ciest a je potrebné prednostne vyriešiť ich kapacitné, bezpečnostné a environmentálne problémy. Po roku 2040 sa ráta s ďalším skvalitnením cesty I/18 – I/74 Lipníky – Ublá na štandard rýchlostnej cesty.

Cesty I. triedy s medziokresným významom sú: I/15, I/79, úsek I/77 Ľubotín – Svidník. Tieto cesty sú veľmi dôležité a tiež by mali byť dostatočne kapacitné, bezpečné a vybavené obchvatmi, prioritou pri nich je skôr ochrana obyvateľov miest a obcí pred ich negatívnymi účinkami, teda výstavba obchvatov.

Cesty I. triedy paralelné ku diaľniciam: úsek I/18 Štrba – Lipníky, I/20 Prešov, juh – Budimír, I/21 je potrebné udržiavať v kvalitnom stave. V prípade cesty I/20 v Prešove je potrebné aj vyriešiť jej nedostatočnú kapacitu a znížiť negatívne účinky na obyvateľov mesta.

Potreba zvýšiť kapacitu ciest, tzn. navýšiť počet jazdných pruhov alebo vyriešiť bodové kapacitné závady v križovatkách boli identifikované na cestách:

- I/18 v Prešove a na úseku Kapušany – Lipníky – vyrieši štvorpruhový severný obchvat R4
- I/20 v Prešove (Rusínska) – vyrieši výstavba novej trasy cesty I/20: Prešovská – K1 – K3 – Rusínska v kombinácii s novou cestou, ktorá vznikne predĺžením ulice Ku Škáre (SSC zatiaľ neplánuje novú trasu cesty I/20 cez Prešov, bol by potrebný pokyn MDV SR)
- I/66 v Poprade (železničný podjazd), I/66 Poprad – Veľká Lomnica a Kežmarok – Spišská Belá – vyrieši postupná výstavba preložky cesty I/66 so štvorpruhovým úsekom od Popradu po Kežmarok
- I/68 Sabinov – Veľký Šariš – vyrieši skapacitnenie komunikácie pri jej modernizácii a rozšírenie na 4 pruhy a nové križovatky vo Veľkom Šariši a na Dúbrave

5.3.2.1 Do roku 2030

Do roku 2030 budú realizované cesty obsiahnuté v investičnom pláne SSC. Tie sú navrhnuté do scenárov Bau 2025, Bau 2030, Bau 2040 a Bau 2050. Úseky navrhnuté spracovateľom stratégie sú potom zahrnuté v scenároch Do all.

Bau 2025

Podľa investičných možností budú do roku 2025 pripravované a napokon realizované nasledujúce modernizácie vybraných úsekov ciest I. triedy:

- I/15 okr. hranica Vranov nad Topľou/Stropkov – Sitníky
- I/66 Popová – Hranovnica
- I/68 Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa
- I/74 Kamenica nad Cirochou – Stakčín
- I/77 Tarnov – Zborov
- I/79 Vranov nad Topľou – Parchovany

Rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy

- I/15 Stropkov preložka
- Skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade pri modernizácii železničného koridoru (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii železničnej trate č. 180 ako investícia ŽSR v predpokladanom termíne 2026
- I/66 a II/540 Veľká Lomnica, križovatka
- I/68 Plavnica, preložka cesty
- I/68 Sabinov, preložka cesty

Bau 2030:

- I/20 K1 – K3 Prešovská – Rusínska (SSC zatiaľ neplánuje novú trasu cesty I/20 cez Prešov, bol by potrebný pokyn MDV SR)
- I/68 Kamenica – Lipany I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom, preložka, I. etapa
- I/18 Čierne nad Topľou – Vyšný Žipov, rekonštrukcia
- I/21 Giraltovce – Fijaš, rekonštrukcia cesty (je potrebné skoordinať s úsekom R4 Giraltovce – Radoma – poprípadne prehodnotiť rekonštrukciu – intenzita sa významne zníži)
- I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. časť
- I/68 Šarišské Michaľany – Prešov, rekonštrukcia cesty
- I/74 Snina – Kolonica
- I/77 Bardejov – Bardejovské Kúpele, rekonštrukcia. I. etapa
- I/77 Spišská Belá – Bušovce, rekonštrukcia
- I/18 Vranov nad Topľou, križovatka

Do all 2030:

- I/77 Bardejov, Dlhá Lúka – obchvat

5.3.2.2 Do roku 2050

V horizonte 2050 a etape 2040 má Slovenská správa ciest naplánované niektoré investície, ktoré nebude možné realizovať do roku 2030:

Bau 2040

- I/68 Prešov, Bardejovská – Sabinovská, preložka
- prepojenie I/68-I/20 Prešov, Bardejovská – K1 (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MDV SR)

Bau 2050

- I/18 Vranov nad Topľou, južný obchvat
- I/74 Brekov – Humenné

Návrh Plánu udržateľnej mobility do roku 2050 prináša ďalšie námety na stavebné úpravy formou preložiek ciest mimo obytných sídiel v nasledujúcich úsekoch:

Do all 2040

- Privádzač Grófske R4 – I/18 v meste Prešov (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MDV SR)
- Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce
- Medzianky – Hanušovce na Topľou I/18
- Bystré – Čierne and Topľou I/18
- Hlinné – Soľ – Čaklov I/18
- Hranovnica I/66
- Lipany I/68
- Kamenica – Červenica pri Sabinove – Pečovská Nová Ves – Sabinov – I/68
- Skvalitnenie cesty I/74 v úseku Strážske – Ublá (zvyšné obchvaty) za podmienky rastu intenzity
 - Humenné – Kamenica nad Cirochou I/74
 - Dlhé nad Cirochou – Belá nad Cirochou – Snina I/74
 - Kolonica I/74
- Podolíneč I/77
- Hniezdne I/77

Do all 2050

- Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66
- Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077
- Zborov I/77
- Ľubotín – Nižná Polianka I/77 (obchvaty)
- Malcov – Gerlachov I/77
- Mokroluh I/77
- Vranov nad Topľou – obchvat I/79
- Levoča: kruhový objazd pri Košickej bráne na ceste I/18
- napojenie privádzača Spišská Nová Ves I/82 na obchvat Harichoviec (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MDV SR)

Skutočný rozsah rekonštruovaných a preložených úsekov bude závisieť od disponibilných finančných prostriedkov Slovenskej správy ciest.

5.3.3 Cesty II. a III. triedy

V správe Prešovského kraja je 520,5 km ciest II. triedy a 1 916,1 km ciest III. triedy. Vzhľadom na to, že cesty boli Prešovskému kraju odovzdané do správy kraja prevažne vo veľmi zlom stavebnom stave a pridelené financie na údržbu ciest nestačili na úplnú nápravu tohto stavu, je hlavnou úlohou Správy a údržby ciest Prešovského samosprávneho kraja realizovať postupnú obnovu ciest formou rekonštrukcií. 170 km (33 %) ciest II. triedy a 532 km (28 %) ciest III. triedy je v stavebné nevyhovujúcom stave, podiel ciest v nevyhovujúcom stave medziročne sústavne klesá. Ďalej je potrebné vyriešiť problémy vzniknuté zosuvmi a uviesť do prevádzky úseky, na ktorých bola už premávka vplyvom nedostatočnej údržby zastavená.

Cieľom údržby cestnej siete musí byť zrealizovať celkovú rekonštrukciu cesty jedenkrát za cca 20 rokov. Preto musí Prešovský samosprávny kraj každý rok rekonštruovať najmenej 26 km ciest II. triedy a 81 km ciest III. triedy formou súvislej rekonštrukcie obrusných vrstiev, rekonštrukcie objektov pred koncom životnosti a ak je to potrebné aj rekonštrukciu spodnej stavby komunikácie. Okrem tohto musia prebiehať bežné opravy škôd na cestách a ich letná a zimná údržba.

Financie na údržbu cestnej siete ako aj nutné úpravy bude potrebné navýšiť formou vyššieho prídelu z daňového určenia od štátu.

Na údržbu ciest II. a III. triedy vynaloží Prešovský kraj 19 miliónov € (2017), t.j. približne 1 € na 1 m². Z toho zimná údržba činila 6,3 mil. €, stavebná údržba bola vo výške 12,7 mil. €, t.j. 0,67 €/m² plochy komunikácií ročne, t.j. cca 0,33 % obstarávacích nákladov.

Podľa SSC dosahujú celkové náklady na údržbu na cestách I. triedy 1 € na m², mala by však dosiahnuť hodnotu 1,7 €/m², v Českej republike dosahuje 2,6 €/m² (Svetová banka uvádza hodnoty v rozvinutých štátoch až 7,5 € na 1 m²). Podľa analógie s výpočtom urobeným Inštitútom stratégie pri MDV SR pre SSC v roku 2016, by optimálna hodnota zdrojov na údržbu v Prešovskom kraji mala v roku 2017 dosahovať 24 mil. €.

Výdavky Prešovského kraja na stavebnú dokumentáciu a realizáciu stavieb sa v rokoch 2010 – 2017 pohybovali medzi 2,7 a 17,2 miliónmi EUR ročne. Za predpokladu potreby stavebnej činnosti na rekonštrukciách ciest v celkovej dĺžke 107 km ročne, náklady na rekonštrukcie by nemali klesnúť pod 15 mil. € ročne, optimálna výška pre zabezpečenie aj ťažších foriem údržby by bola 25 mil. € ročne.

Pre rozvoj cestnej siete formou preložiek a obchvatov by bolo potrebných najmenej 20 mil. € ročne navyše. V obmedzenej miere bude možné tieto modernizačné stavby realizovať z položky na rekonštrukcie, ale až po zlepšení stavu ciest, keď už nebudú žiadne nevyhovujúce ani havarijné, tzn. niekedy po roku 2050.

Celkové optimálne zdroje by mali dosiahnuť čiastku 69 mil. € ročne pri dnešných cenách.

Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja predstavila v roku 2019 päť programov, ktoré poskytujú skôr dlho chýbajúce strednodobé plány údržby a rozvoja cestnej siete Prešovského kraja. Plány obsahujú argumentovaný plán údržby a rekonštrukcie ciest pre obdobie do roku 2025. Táto stratégia sa stotožňuje so spracovanými plánmi a preberá ju ako scenár Bau 2025 a navrhuje nadväzne ďalšie stavby, predovšetkým ako modernizačné kroky ku zlepšeniu dopravnotechnického stavu cestnej siete, predovšetkým ciest II. triedy. Údržba ciest bude pokračovať podľa plánov Správy a údržby ciest Prešovského samosprávneho kraja s prihliadnutím k výsledkom multikriteriálnej analýzy. Sú navrhnuté aj potrebné stavby diaľnic a rýchlostných ciest a na sieti ciest I. triedy.

Programy pre Správu a údržbu ciest Prešovského samosprávneho kraja:

- Program rozvoja okresu Snina
- Program Hraničné priechody
- Program Horské priechody
- Program Meteostanice s kamerami
- Cestný program pre obdobie 2020 – 2025 resp. 2022 – 2026 (po roku 2027 – ODSTRÁNIŤ havarijné stavy ciest a minimalizovať počet kilometrov ciest v nevyhovujúcom stave do max 10% z celkového počtu kilometrov ciest v PSK)
- Mostný program pre obdobie 2020 – 2025, resp. 2022 – 2026 (po roku 2027 – ODSTRÁNIŤ STS 7 A MOSTY V STUPNI STS 6 A 5 ZNÍŽIŤ O 50%)

Podľa Výsledkov MKA budú mať v nasledujúcom období prioritu pri určovaní poradí stavebnej údržby – rekonštrukcie, cesty s veľmi vysokou alebo vysokou prioritou. Celý zoznam ako výsledok multikriteriálnej analýzy je uvedený v kapitole 8.

Nielen stavebný stav, ale aj dopravno-technický stav niektorých ciest je zlý a nezodpovedá intenzitám dopravy. Týka sa to predovšetkým frekventovaných ciest II. triedy, ktoré plnia tiež nosnú úlohu a sú v niektorých spracovaných genereloch navrhované k preklasifikovaniu na cesty I. triedy. Považujeme za vhodnejšie ponechať ich správu Prešovskému kraju, ale adekvátne navýšiť prostriedky pre rozvoj nosných ciest II. triedy. Ide predovšetkým o cesty II/534 Poprad – Starý Smokovec, II/537 Starý Smokovec – Tatranská Kotlina, II/536 Arnutovce – Kežmarok, II/533 Levoča – Harichovce, II/545 Kapušany – Bardejov, II/556 Fijaš – Kručov a II/558 Vranov nad Topľou – Humenné. Podrobne sú nedostatky v dopravno-technickom stave opísané v kapitole 5.3.10.2. časť Analýzy.

5.3.3.1 Cesty II. triedy:

Cesty II. triedy dopĺňajú riedku sieť diaľnic a rýchlostných ciest a celkom hustú sieť ciest I. triedy, tvoria 16 % dĺžky cestnej siete kraja a v mnohých prípadoch majú naozaj nosný charakter a pripájajú aj okresné a ďalšie významné mesta (tatranská magistrála a príjazdy na ňu, Bardejov, Medzilaborce, Spišská Stará Ves), umožňujú spojenie na južný Spiš a tvoria funkčné obchvaty miest (Vranov nad Topľou). Na cestách II. triedy bude potrebné realizovať zásadné rekonštrukcie v zhode s výsledkami multikriteriálnej analýzy a tiež pripraviť a vybudovať najpotrebnejšie obchvaty sídiel. Cesty II. a III. triedy budú vždy väčšinou prechádzať cez obce aj mestá, ale v niektorých prípadoch je najmä na významných cestách II. triedy žiaduce plánovanie a v územných plánoch predpokladané obchvaty postupne realizovať. Zmodernizované cesty II. triedy by však nemali konkurovať cestám I. triedy alebo diaľniciam a rýchlostným cestám.

5.3.3.1.1 Rekonštrukcie ciest II. triedy

Bau 2025

Rekonštrukcie ciest II. triedy

- II/538 Tatranská Štrba – Štrbské Pleso
- II/576, Banské – hr. kraja KSK
- II/554, Ondavské Matiašovce – Košarovce
- II/543 Kamienska – hr. SK/PL
- II/545 Kapušany
- II/575 Palota – hr. SK/PL
- II/558 Stakčín – Ulič
- II/533 Levoča - hr. kraja PSK/KSK
- II/575 Stropkov - Malá Poľana

- II/536 Spišský Štvrtok – hr. kraja PSK/KSK

Bau 2030

- II/537 Cesta slobody, úsek od hranice Žilinského kraja po križovatku s cestou I/66 – komplexná rekonštrukcia
- II/567, Hostovice – Pčoliné
- Mostné objekty na cestách II. triedy (Mostný Program SÚC PSK)

Do all 2030

Rekonštrukcie ciest II. triedy

- II/539 Mengusovce - Vyšné Hágy
-
- II/545 Kľušov – Bardejov

Do all 2040

Rekonštrukcie ciest II. triedy

- II/543 Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa
- Cesty II/533, II/536, II/537, II/540, II/545, II/554, II/556, II/558, II/559
- II/554 Ruská Kajňa – Košarovce
- II/567 Nižná Jablonka – Hostovice

Horizont Do all 2050 nie je pre rekonštrukcie špecifikovaný, lebo v tejto dobe bude potrebné opäť rekonštruovať cesty, ktoré budú opravené do roku 2025, bude sa vychádzať z aktuálnych strednodobých plánov. V horizonte 2050 je ponechaná iba rekonštrukcia:

- II/537 – križovatka s cestou II/534, Starý Smokovec

5.3.3.1.2 Obchvaty a preložky na cestách II. triedy

Do all 2030

Obchvaty a preložky na cestách II. triedy:

- II/545 obchvat obce Kapušany
- II/540 obchvat obce Veľká Lomnica
- Juhovýchodný obchvat mesta Prešov, cesta II. triedy
- Humenné II/559 (v prípade realizácie obchvatu I/74)
- Zbudské Dlhé II/559
- Hankovce II/559
- II/536 – obchvat Spišského Štvrtku podľa Územného plánu Spišského Štvrtku (nie nové napojenie na D1 podľa ÚP VÚC)
- II/545 – obchvat Kobyl
- II/545 – obchvat Kľušova
- II/547 obchvat Spišské Podhradie
- II/546 vyriešenie prejazdu cez Prešov-Cemjatu

- II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu
- II/536 Juhozápadný obchvat mesta Kežmarok
-

Do all 2050

Obchvaty:

- II/545 Obchvat obce Raslavice
- II/542 obchvat Slovenskej Vsi
- II/576 obchvat Vechca
- II/576 obchvat Vranov nad Topľou, Čemerné
- II/546 obchvat Rokycany
- II/537 obchvat Starého Smokovca (podmienkou posúdenie vplyvov na životné prostredie a zmena Územného plánu mesta Vysoké Tatry)
- Riešenie cesty II/558 Stakčín – Ulič pozdĺž hrádze vodnej nádrže Starina;
-

5.3.3.1.3 Hraničné priechody na cestách II. triedy

Do all 2030

- II/559 Čertižné – Jašílka

Do all 2050

- II/556 Ulič – Zabrid'

5.3.3.2 Cesty III. triedy:

Cesty III. triedy tvoria väčšinu cestnej siete Prešovského kraja, 60 % jej dĺžky, ale na cestách III. triedy sa odohráva len malá časť dopravných výkonov. Zabezpečujú prístup do všetkých obcí a osád kraja, sú zásadné pre prevádzku verejnej dopravy a nemajú žiadnu ďalšiu alternatívu pre prístup. Cesty III. triedy boli v minulosti opatrené spevneným povrchom, niektoré veľmi málo využívané trasy trpia však nedostatkom údržby, čo pri technológii asfaltobetonového povrchu viedlo skoro k nezjazdnosti. Navrhuje sa preto účelové cesty a niektoré cesty III. triedy spravovať ako zvláštnu kategóriu IIIb. s možnosťou využívať asfaltovú penetráciu alebo aj nespevnený povrch s jeho riadnou údržbou. Vzhľadom na morfológiu územia Prešovského kraja je veľká časť ciest koncová, či už pri riekach, v horských údoliach alebo pri hraniciach Poľska a Ukrajiny. Keď budeme uvažovať aj o cestách prechádzajúcich do susedných krajov ako o koncových, je takmer polovica obcí v kraji na koncových úsekoch. V Prešovskom kraji je preto stále aktuálne dopĺňať nie celkom dokončenú cestnú sieť o nové spojenia susedných obcí tam, kde je to realizovateľné a potrebné najmä pre verejnú dopravu. Nesmú pritom vznikáť paralelné spojenia s cestami vyšších tried a zbytočné prechody cez obce. Dopravno-technický stav ciest III. triedy vychádza z ich historického trasovania, až na výnimky nie je účelné ani možné dopravo-technický stav zlepšovať alebo vybudovať obchvaty obcí. V niektorých prípadoch bude vhodné cesty III. triedy zmodernizovať a preklasifikovať na cesty II. triedy.

Vzhľadom na stavebný stav ciest III. triedy a ich potrebnú údržbu sa navrhuje realizovať na nich tieto činnosti:

- pravidelnú údržbu celistvosti povrchov, okrajov, objektov a pridružených priestorov,
- opravy a rekonštrukcie v intervale cca 20 rokov podľa cestného programu s prioritou ciest definovaných multikriteriálnou analýzou,

- preklasifikovanie na cesty II. triedy,
- prevzatie účelových ciest do správy,
- znovu sprevádzkovanie neudržiavaných ciest III. triedy,
- nové spojenia (obvykle s využitím lesných, poľných alebo účelových ciest),
- vo výnimočných prípadoch obchvaty,
- vytvoriť novú kategóriu ciest nižšej ako III. triedy (IIIb.) pre málo frekventované prepojenia, zobrať ich do správy kraja (napr. priechod cez Levočské vrchy, Brezov – Kalnište, Myslina – Gruzovce, Michalok – Kvakovce – Dobrá),
- riešiť zvýšenie kapacity dopravných napojení novovzniknutých satelitných zástavieb v súvislosti s individuálnou bytovou výstavbou v okolí väčších aglomerácií.

Údržbu je na cestách III. triedy potrebné realizovať priebežne podľa potreby.

Rekonštrukciu si vyžadujú všetky cesty III. triedy a objekty na nich raz za cca 20 rokov s rôznou dôkladnosťou podľa potreby a podľa plánov v strednodobom cestnom a mostnom programe SÚC PSK.

SÚC PSK eviduje veľký počet neudržiavaných ciest III. triedy, tie je navrhnuté sprevádzkovať popri prípade prehodnotiť ich potrebnosť a preradiť ich do novej kategórie IIIb. alebo do účelových ciest. Tam, kde je ich očakávané využitie minimálne. Môže byť vhodnejšie ich trvalé vyradenie z cestnej siete. Je tiež navrhnuté prevziať niektoré účelové cesty do správy kraja a ponechať ich ako účelové, prevziať do správy Prešovského kraja ako cesty III. triedy (alebo cesty novej kategórie IIIb. s obmedzenou údržbou) niektoré cesty, ktoré sú dnes spravované ako miestne komunikácie, lesné či poľné cesty alebo nemajú zrejmeho majiteľa a správcu, sú navrhnuté aj niektoré celom nové prepojenia. Zoznam nie je úplný, ich potreba môže vzniknúť aj v priebehu času, napríklad s rozvojom systému integrovanej verejnej dopravy. Pri zriaďovaní nových prepojení je potrebné brať do úvahy nielen predikované využitie z dopravného modelu, ale veľmi dôležitý je aj aspekt optimalizácie liniek autobusovej dopravy, kde slepé zakončenia cestnej siete spravidla veľmi komplikujú nastavenie atraktívnej a udržateľnej obsluhy.

5.3.3.2.1 Rekonštrukcie ciest III. triedy

Navrhuje sa realizovať rekonštrukcie ciest III. triedy v súlade s prioritami MKA:

V skoršie spracovaných materiáloch sú zmieňované potrebné rekonštrukcie napríklad pre cesty III/3535 Okružle – Šapinec – Kožany a III/3581 Stropkov – Radoma.

Podľa výsledkov multikriteriálnej analýzy majú vysokú prioritu cesty (vrátane ich objektov ako ich súčasť):

- III/3535 Okružle – Šapinec – Kožany
- III/3581 Stropkov – Radoma
- III/3862 Oľka – Radvaň nad Laborcom
- III/3445 Prešov – Petrovany
- III/3350 Varhaňovce – Bunetice
- III/3078 Lysá Poľana – Podspády
- III/3491 Hertník - Kľušovská Zábava
- III/3541 Lodomírová – Vagrinec
- III/3586 Vagrinec - Chotča
- III/3550 Svidník - Vyšná Jedľová
- III/3537 Kapišová – Vápeník
- III/3138 Plavnica – Malý Lipník – Legnava
- III/3142 Malý Lipník – Sulín

- III/3074 Spišské Bystré – Hranovnica
- III/3495 Vaniškovce - Raslavice
- III/3573 Piskorovce – Mrázovce
- III/3460 Bzenov – Ľubovec
- III/3462 Ľubovec – Sedlice
- III/3227 Spišský Štvrtok – Hrabušice
- III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná
- III/3093 Mlynica – II/534
- III/3440 Solivarská ulica, Prešov
- III/3621 Dlhé Klčovo - Nižný Hrušov
- III/3443 Dulova Ves – Záborské
- III/3500 Lukavice - Vyšná Voľa - Nižná Voľa
- III/3182 Sabinov – Červená Voda
- III/3144 Sabinov – Bertotovce
- III/3485 Sveržov – Gaboltov
- III/3452 Gregorovce – Terňa - Demjata
- III/3444 Kokošovce – Abranovce - Terňa
- III/3075 Spišské Bystré - Hranovnica
- III/3074 Liptovská Teplička – Vikartovce – Kravany – Spišské Bystré
- III/3061 Liptovská Teplička – Šuňava
- III/3507 Bardejov – Bardejov-Mihaľov
- III/3500 Bardejov – Lukavica
- III/3533 Bardejov – Bardejovská Nová Ves
- III/3517 Bardejov – Andrejová
- III/3504 Bardejov – Bardejovské Kúpele
- Mostné objekty na cestách III. triedy (Mostný Program SÚC PSK)

5.3.3.2.2 Preklasifikovanie na cesty I. a II. triedy

Preklasifikovanie na cesty II. triedy bude vhodné realizovať postupnou modernizáciou ciest v týchto prípadoch:

Do all 2025

- III/3078 Podspády – Lysá Poľana – majetkový prevod so štátom a rekonštrukcia cesty

Do all 2050

- III/3483 - preklasifikovanie na cestu II. triedy v spojení na poľskú cestu č. 75, zmena obmedzení pre nákladnú dopravu – 2040 Sabinov – priame napojenie mesta a okresu na diaľnicu D1, preklasifikovanie III/3177 Hermanovce – Jarovnice – Ražňany – Sabinov na cestu II. triedy
- III/3216 úsek Bijacovce – Nižný Slavkov – zmena na cestu II. triedy
- III/3083 a II/540 (zámena) v Tatranskej Lomnici a rekonštrukcia cesty III/3083 do normových parametrov cesty II. triedy

5.3.3.2.3 Obchvaty a preložky

Obchvaty a preložky sú skôr výnimočné, navrhujú sa napríklad v týchto prípadoch:

Do all 2030

- III/3617 Severovýchodný obchvat mesta Vranov nad Topľou
- Podjazd Svit na III/3064 – 2025, investícia ŽSR
- III/3431 Fintice – obchvat

Do all 2050

- III/3222 – III/3261 obchvat Beharoviec a Granča – Petrovci (ak sa nepodarí presadiť realizáciu cesty I/83)
- III/3445 napojenie na D1 a I/20 pri Ličartovciach
- III/3427 prepojenie Kojatice – Rokycany
- III/3533 obchvat Bardejov, časť Bardejovská Nová Ves

5.3.3.2.4 Obnovené a nové cesty

Do all 2030

Prebraté účelové cesty do údržby kraja

- Prevziať do údržby účelové cesty a vyradené cesty III. triedy z cestnej siete PSK, ktoré budú prekategORIZOVANÉ NA účelové cesty, plniace strategické kultúrno – spoločenské ciele kraja, na základe rozhodnutia Zastupiteľstva Prešovského samosprávneho kraja

Obnova zjazdnosti ciest III. triedy

- Znovu obnoviť do údržby a obnoviť zjazdnosť neudržiavaných úsekov
 - III/3183 Olejníkov, časť Majdan – Livov,
 - III/3105 Bušovce – Slovenská Ves,
 - III/3862 Oľka – Radvaň, kvôli autobusovej linke 705403,
 - III/3429 Župčany – Medzany

Nové prepojenia – nové cesty, prevzatie účelových alebo lesných poľných ciest do majetku kraja a ich rekonštrukcia alebo vybudovanie celkom nových spojení

- Severný (malý) obchvat Vranova nad Topľou I/18 - Budovateľská (cesta III. triedy, v prípade pokračovania s napojením na I/15 – prečíslovanie na cestu II. triedy)
- mesto Svit: nová cesta III. triedy do Spišskej Teplice
- mostné prepojenie Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov (cesta III. triedy)
- Čukalovce – Parihuzovce – kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu
- III/3335 Varhaňovce – Bunetice (KSK)
- Kendice – Petrovany (frekventovaná miestna komunikácia)
- Medzibrodie – Závodie (III/3158)
- predĺženie cesty III/3172 v k. ú. Poloma.
- Šarišská Poruba – Nemcovce – kvôli priamej autobusovej doprave – v koordinácii s R4
- Babie – Kračúnovce – kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu: Gíraltovce – Babie – Hanušovce nad Topľou
- Dulova Ves – Prešov, Šváby (investícia mesta Prešov)
- III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66
- III/3158 Medzibrodie – Závodie
- Osturňa – Ždiar prevzatie do správy kraja
- Davidov – Cabov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu)

- Teriakovce – Vyšná Šebastová (prepojenie ciest III/3442 – III/3443)
- Ulič – Ruská Volová – prepojenie vyradené z cestnej siete PSK, alternatíva v podobe cyklocesty pre cyklistov (výnimočne pre motorové vozidlá a obsluhu) s prepojením na obec Brezovec a zaradením tohto úseku do okruhu „Poloniny Trail“.
- Kamenica - Lúčka prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu)
- Jakubovany – Šarišské Sokolovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu)
- Šiba - Hervartov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu)
- Medzianky prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu)

Do all 2050

Nové prepojenia – nové cesty, prevzatie účelových alebo lesných poľných ciest do majetku kraja a ich rekonštrukcia alebo vybudovanie celkom nových spojení

- nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504)
- nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice
- prepojenie Kalnište – Brezov – prevzatie cesty do III. triedy
- prepojenie Roztoky – Kečkovce v kategórii IIIb.
- Veľkrop - Makovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu)
- Roztoky – Kečkovce
- Karná – Víťazovce (III/3824)
- prepojenie Šemetkovce – Oľšavka v kategórii IIIb.
- prepojenie Medvedie – Krajná Bystrá – Nižný Komárnik v kategórii IIIb.
- prepojenie Dlhé Stráže – Vlčkovce

5.3.3.2.5 Hraničné priechody na cestách III. triedy a účelových cestách

Do all 2030:

Hraničné priechody:

- Sulín (časť Závodie) – Zubrzyk
- Sulín – Sulinka (Poľsko) – nový most cez rieku Poprad, záujem poľskej strany
- Havranec – Ciechania (gmina Krempna)
- Stebnícka Huta (časť Hutisko) – Blechnarka
- Frička – Izby (aktuálne poľná cesta prakticky po rovine)
- Cigeľka – Wysowa Zdrój

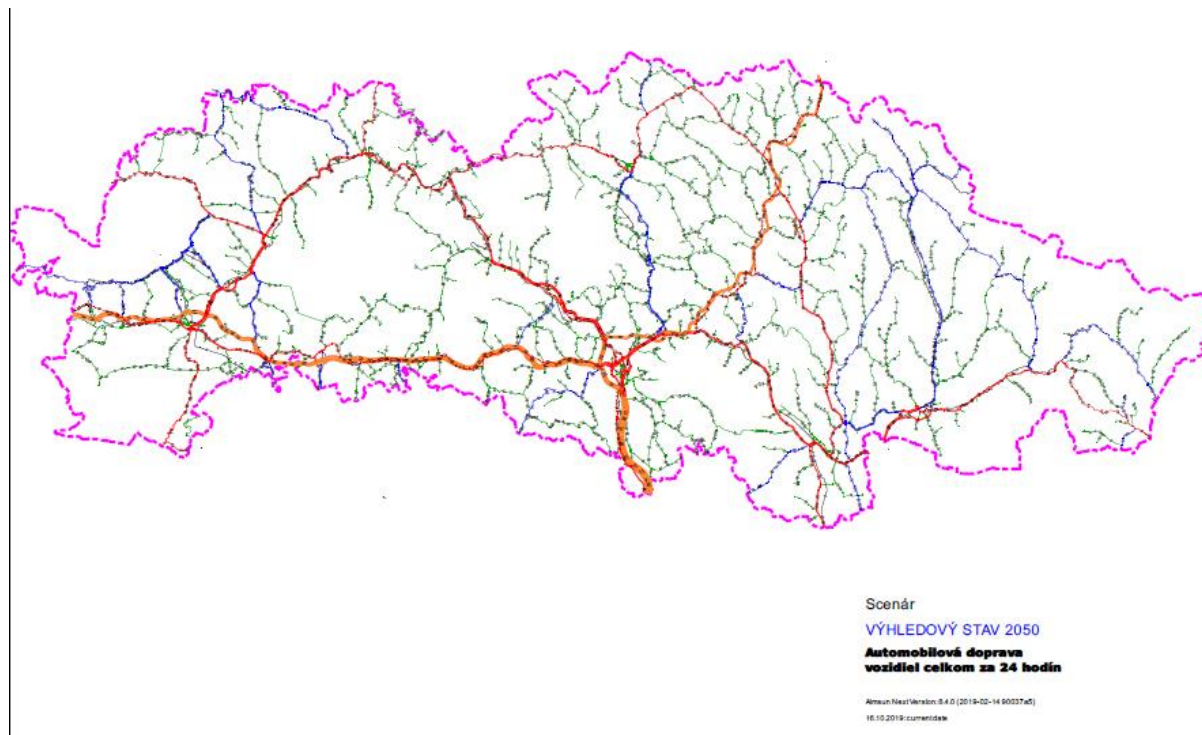
Do all 2050:

Hraničné priechody:

- Legnava – Muszyna (aktuálne poľná cesta prakticky po rovine) – iba pre cyklistov v parametroch umožňujúcich aj premávku miestnej automobilovej dopravy do 3,5 tony
- III/3138 Legnava – Milik

5.3.4 Výpočet zaťaženia siete 2050 a etapy 2030

Bol spracovaný kartogram zaťaženia cestnej siete pre rok 2050



Obrázok 23 Dopravný model – scenár výhľadový stav 2050

5.4 Návrh koncepcie riešenia cyklistickej dopravy

Hlavným výstupom návrhovej časti dokumentu Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja a rovnako celého projektu je na základe predchádzajúcich častí (Prieskumy a zber dát, Analytická časť a kapitoly v tejto Návrhovej časti), navrhnutie základných cyklistických projektov pre **dopravných cyklistov**. Z predošlých zistení je možné konštatovať, že pre dopravného cyklistu je krajská cyklistická doprava využívaná skôr k cykloturistickým účelom, nie k dopravným a to najmä vzhľadom na zistené vzdialenosti dochádzky dopravných cyklistov.

V tejto kapitole je opísaný návrh, ako by mal Prešovský kraj rozvíjať cyklistickú sieť, aby čo najlepšie slúžila **dopravnej obsluhu**. Cykloturistická doprava je riešená v samostatnom materiáli „Stratégia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji“ vypracovanom v roku 2019. Ďalším strategickým materiálom je „Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji (spracovaná v decembri 2018 a schválená zastupiteľstvom v roku 2019)“. PUM PSK oba tieto materiály plne rešpektuje a návrhy cyklistických opatrení v PUM sú v súlade s týmito materiálmi.

Stratégia rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky v Prešovskom kraji definuje návrhové parametre cyklistických komunikácií v zmysle platnej legislatívy a zároveň vytvára hierarchiu a postavenie jednotlivých typov cyklistických komunikácií. Navrhovaná hierarchia slúži na navrhovanie cyklistickej infraštruktúry v rámci Kostrovej siete cyklistických komunikácií v PSK. Navrhovaná hierarchia cyklistických trás je prílohou tejto správy.

Najzásadnejšie pre krajskú dopravnú cyklistiku sú napojenia veľkých sídiel na okolité obce a cykloopatrenia v samotných sídlach. Kompaktná kostrová sieť bude plniť parametre pre bezpečný a komfortný pohyb cyklistov a umožní napojenie susedných krajov.

Dostupnosť cyklotrás krajského významu z vyššie uvádzaných miest je z hľadiska vzdialenosti a času väčšinou dostačujúca. Nedostatky možno sledovať najmä v realizácii cykloopatrení priamo v samotných sídlach. Cyklotrasy spájajúce samotné okresné mestá majú viac rekreačný ako dopravný charakter. Spojnice medzi jednotlivými okresnými mestami sú často nespojité a sú vedené po komunikáciách s vyššími intenzitami automobilovej dopravy.

V sídlach a medzi sídlami vo vzdialenosti do 6 km (vzdialenosť, ktorú sú ochotní dopravní cyklisti cestovať) by cieľom stratégie mala byť vybudovaná dostatočná a kompaktná sieť cyklo dopravných trás, ktorá vytvorí podmienky pre lepšiu mobilitu obyvateľov v konkrétnych územiach. S tým súvisí prepojenie miest s významným priemyselným potenciálom.

Hlavnými prioritami výstavby kostrovej siete cyklistických komunikácií na území Prešovského kraja je výstavba cyklistických komunikácií medzinárodného významu, ktorými sú EuroVelo 11 a Veľký tatranský cyklistický okruh.

Nižšie je uvedený zoznam projektov, ktoré by mali tvoriť základnú kostrovú sieť, priniesť zlepšenie prístupnosti blízkych okolitých obcí na sídla a zvýšenie bezpečnosti na trasách vedených po frekventovaných cestách.

Tabuľka 11 Stav kostrovej siete PSK

Projekt	Popis
EV 11 – EuroVelo 11 Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa - Prešov – Seniakovce	Stav: Realizované: Prešov – Pečovská Nová Ves 30,47km, Stará Ľubovňa – Chmeľnica, 1,92km, Legnava 1,9km, Malý Lipník Mníšek nad Popradom 17,25km SPOLU: 51,54km zo 143 km, Dokončenosť 36%. Príprava: úsek Mníšek – Plavnica v príprave PD, úsek Nová Ľubovňa – Šambron v štádiu prípravy výberu zhotoviteľa PD, úsek Bajerovce – Krivany má vypracovanú PD bez vydaného územného a stavebného povolenia, úsek Haniska – Seniakovce v štádiu prípravy výberu zhotoviteľa PD.
P1 – Vysoké Tatry Podbanské – Tatranská Kotlina - Ždiar /Osturňa/	Stav: rozostavaný úsek Tatranská Kotlina - Ždiar/Monkova dolina, využiteľný je existujúci úsek od rázcestia Osturňa na ceste I/66 do obce Osturňa Projekt: úprava existujúceho združeného chodníka vedúceho pozdĺž Cesty slobody tak, aby po ňom bola možná premávka cyklistov, vrátane samostatných cyklistických trás v zastavaných častiach Smokoviec a Tatranskej Lomnice. Realizovať úsek Tatranská Polianka - Štrbské Pleso.
P2 - Tatry – Pieniny Štrba – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá /odbočenie Tatranská Kotlina/ - Podolíneec – Červený Kláštor Kláštor – napojenie na Starú Ľubovňu a na EuroVelo 11	Stav: vybudované úseky Poprad - Svit/Lopušná dolina, Kežmarok – Strážky a Spišská Belá - Tatranská Kotlina, pred realizáciou
P3 – Levočská	Kežmarok - Tvarožná - Levoča - Spišské Podhradie - Vyšný Slavkov – Lipany

P4 – Čergovská	Čirč - Bardejov - Svidník
P5 – Vranovská	Prešov - Hanušovce nad Topľou - Vranov nad Topľou
P6 – Šarišská	Prešov – Bardejov
P7 – Dukla – Domaša	Vyšný Komárnik – Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou – Nižný Hrušov
P8 – Bukovská	Krajná Poľana – Medzilaborce – Snina
P9 – Zemplín – Poloniny	Humenné – Snina – Stakčín – Ruské sedlo PL, napojenie na UA – Sninské rybníky – Strihovce – Ubľa – UA

Napojenie okolitých obcí na sídla vo vzdialenosti 6km a výstavba cyklistickej infraštruktúry v samotných sídlach	Pre dopravných cyklistov je veľmi dôležité napojenie cyklistov na miesta zamestnania, škôl a služieb z okolitých obcí na vzdialenosť max. 6km. Nutnosť koordinácie s miestnymi samosprávami, tak aby boli realizované zmysluplné cestičky a trasy.
Pretrasovanie tras vedených po frekventovaných cestných komunikáciách	Pretrasovanie na najbližšie poľné a lesné cesty, prípadne viesť ako samostatné oddelené trasy
Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov	Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov najmä na úrovni sídiel (posledný generel na úrovni PSK je z roku 2015)

Návrhy v oblasti rozvoja cyklistickej dopravy vychádzajú najmä zo strategického cieľa nazvaného „Ekologicky udržateľný dopravný systém kraja“. Nemotorová doprava je ekologicky udržateľná už zo svojho samotného princípu, lebo pri absencii motora vytvára minimálne emisie.

Tento cieľ v sebe zahŕňa znižovanie emisií, zlepšovanie zdravia ľudí, znižovanie znečistenia ovzdušia aj znižovanie uhlíkovej stopy.

V rámci rozvoja integrovanej dopravnej infraštruktúry, najmä v záujme zlepšovania dostupnosti zastávok VOD, je žiadúce zriaďovať zariadenia B+R.

B+R (bike and ride) je forma kombinovanej prepravy s nadväznosťou cyklistickej dopravy na verejnú hromadnú dopravu. Súčasťou B+R sú miesta a zariadenie k bezpečnému odkladaniu bicyklov v blízkosti stanice, staníc metra a iných terminálov alebo zastávok verejnej dopravy.

B+R v rôznych rozsahov, teda od obyčajného "U-čkového" stojana, o ktorý je možné bicykel oprieť a uzamknúť, cez rôzne typy prístreškov, až po finančne nákladné riešenia typu cykloveža apod., zriaďovať pri čo možno najväčšom počte nástupných bodov VOD, predovšetkým však v blízkosti tých nástupných bodov, ktoré sú lokalizované v pešej vzdialenosti nie viac ako 500 metrov od rozhodujúcich zdrojov alebo cieľov dennej dochádzky, resp. tam, kde citeľnou mierou prispievajú k zatraktívneniu VOD z hľadiska denne dochádzajúcich občanov. Dôležitá je adekvátnosť a udržateľnosť daného riešenia vo vzťahu k danému nástupnému bodu VOD.

V konkrétnom smerovaní vychádzajú návrhy z troch špecifických cieľov:

Hlavným z nich je špecifický cieľ 6:

Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti.

Doprava, ktorá nevytvára emisie je zo svojej podstaty udržateľná. Pre takú dopravu treba vytvárať a zlepšovať podmienky, aj podporiť jej pozitívne vnímanie u verejnosti. Taká doprava sa musí stať súčasťou integrovaného dopravného systému kraja ako súčasť dopravných reťazcov pri dochádzke za prácou, štúdiom alebo ďalšími aktivitami. Napríklad budovaním kapacít parkovísk P+R.

Merateľným parametrom je podiel nemotorovej dopravy na celkovej prepravnej práci.

A čiastočne špecifický cieľ 2:

Kvalitná cestná sieť v správe kraja nadväzujúca na modernú a kvalitnú sieť ciest I. triedy, diaľnic a rýchlostných ciest. Sieť krajských ciest v optimalizovanom rozsahu s doplnenými chýbajúcimi spojeniami, ktorých je v kraji veľa. Vhodne kategorizovaná bude spájať nadradené cestné komunikácie s centrami a obcami v kraji aj obce a centrá navzájom.

A čiastočne špecifický cieľ 5:

Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja.

Verejná správa na rôznych úrovniach má v ruke nástroje na riadenie dopravných systémov. Tieto nástroje sú legislatívne a finančné.

Nižšie sú popísané opatrenia, ktoré reagujú na zistené problémy v sektore cyklistickej a pešej dopravy na území Prešovského kraja a naplňajú jednotlivé špecifické ciele:

- Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás ako infraštruktúrne opatrenie
- Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov ako systémové opatrenie
- Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby ako organizačné opatrenie
- Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke
- Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami
- Zriaďovanie B+R parkovísk pri nástupných bodoch VOD

Pre dopravných cyklistov sú dôležité najmä spojenia medzi blízkymi sídlami, kde je možné očakávať pohyb ľudí za prácou a službami. Nižšie uvádzané projekty predstavujú takéto spojenia, kde v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy je možno očakávať nárast užívateľov cyklistickej siete.

Tabuľka 12 Dôležité projekty pre dopravných cyklistov

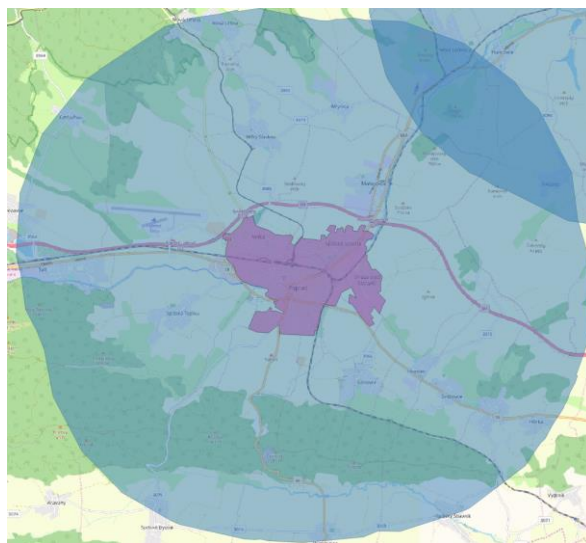
Číslo projektu	Trasa	Charakteristika/ odôvodnenie
1	Eurovelo 11	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
2	Svit – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
3	Levoča – Spišská Nová Ves	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
4	Kapušany – Prešov	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
5	Humenné – Strážske	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
6	Strážske – Vranov n. T.	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
7	Prešov – Kapušany	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
8	Poprad – Hozelec	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás Úsek Gánovce – Spišský Štiavnik PD v štádiu rozpracovania

Číslo projektu	Trasa	Charakteristika/ odôvodnenie
9	Napojenie okolitých obcí na sídla v vzdialenosti 6 km a výstavba cyklistickej infraštruktúry v samotných sídlach	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
10	Pretrasovanie tras vedených po frekventovaných cestných komunikáciách	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
11	Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás
12	Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov pre peších a cestujúcich	Procesné/ organizačné/ systémové/ administratívne opatrenia ako aj infraštruktúrne opatrenia - Bezbariérové prepojenia a infraštruktúra pre peších
13	Zlepšovanie podmienok priečného pohybu chodcov cez komunikácie a s tým súvisiace znižovanie rizika nehôd na cestách II. a III. tried	Výstavba chodníkov a infraštruktúry pre peších

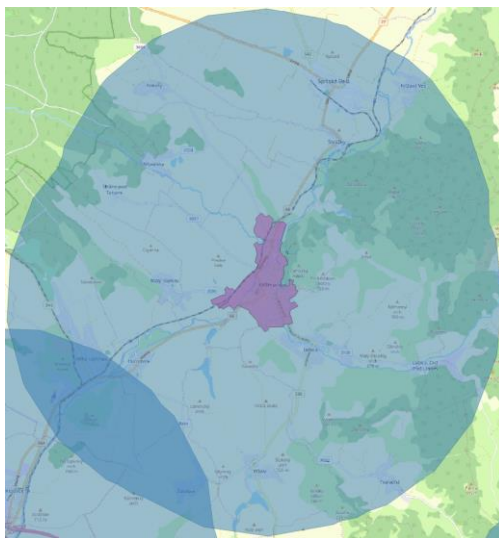
Cezhraničné cyklistické body v PSK:

- Ulič – Zabrid'
- Topoľa – býv. obec Ruské – Ruské sedlo – Liszna
- Stebnicka Huta, Hutisko – Blechnarka (pôvodne odporúčaný na realizáciu s obmedzením automobilov do 3,5 t)
- Osadné – Balnica
- Čertižné – Czeremcha
- Legnava – Borysów – Muszyna (úsek Muszyna – Plavnica sa začína projektovať PD v rámci EV11, úsek Muszyna – Mnišek je v štádiu prípravy výberu projektanta PD)
- Legnava – Milik (detto ako vyššie uvedené)
- Mnišek nad Popradom (Medzibrodie) – Zubrzyk
- Sulín (Závodie) – Zubrzyk
- Lesnica – Szczawnica
- Veľká Franková – Łapszanka
- Osturňa – Kacwin

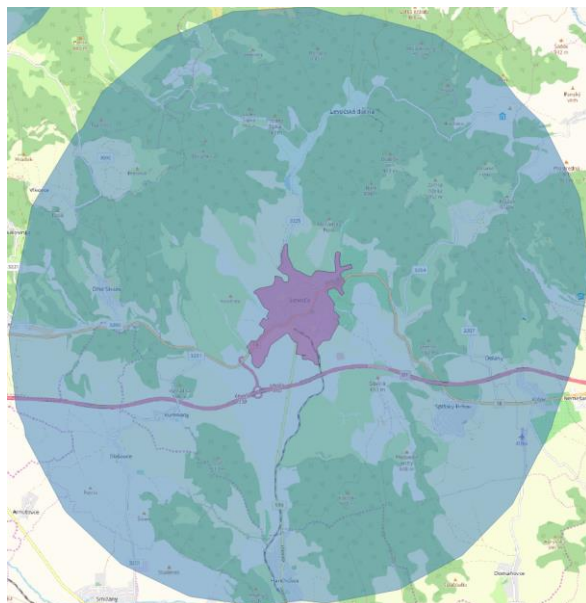
Nasledujúce obrázky ilustrujú potencionálne možnosti cyklo-dochádzky pre dopravných cyklistov vo vzťahu k okresným mestám.



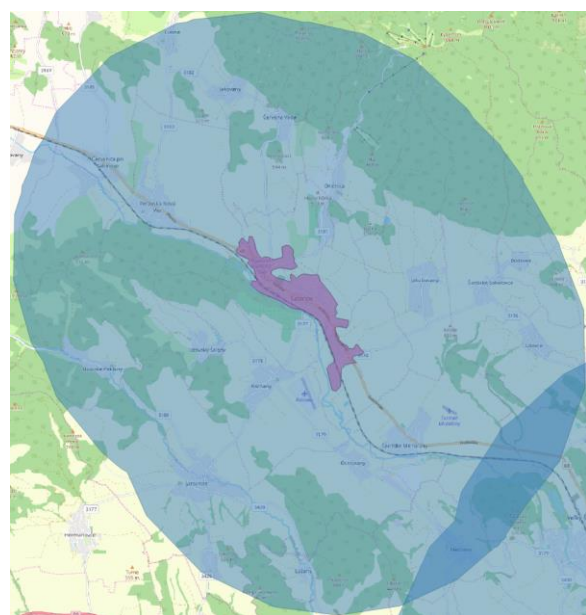
Obrázok 24 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Poprade



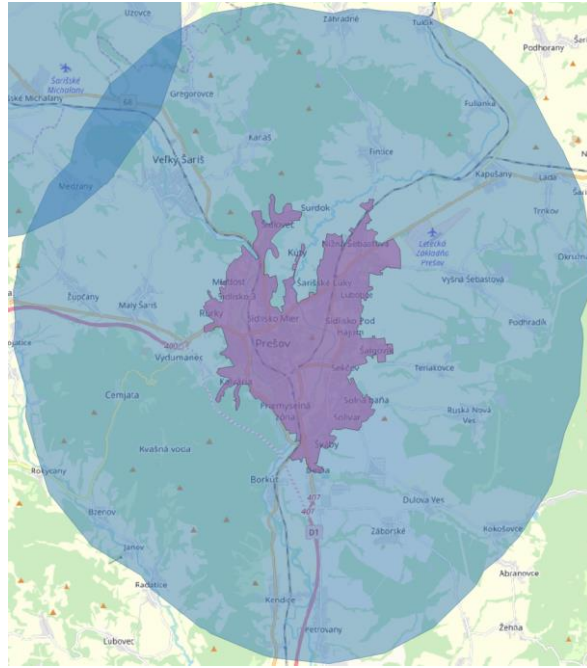
Obrázok 25 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Kežmarku



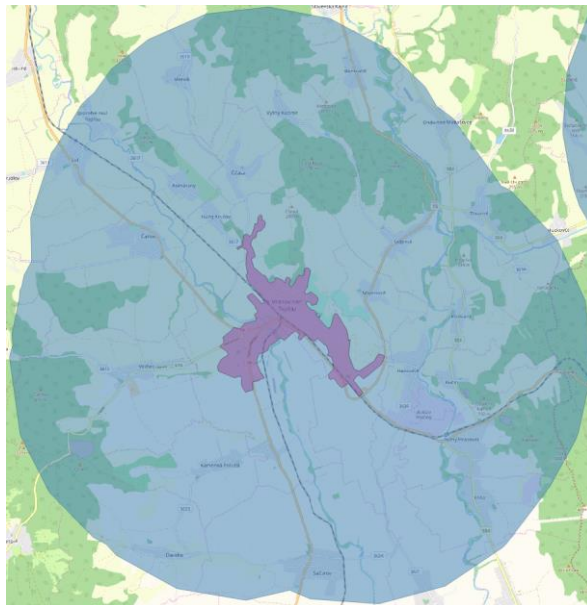
Obrázok 26 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Levoči



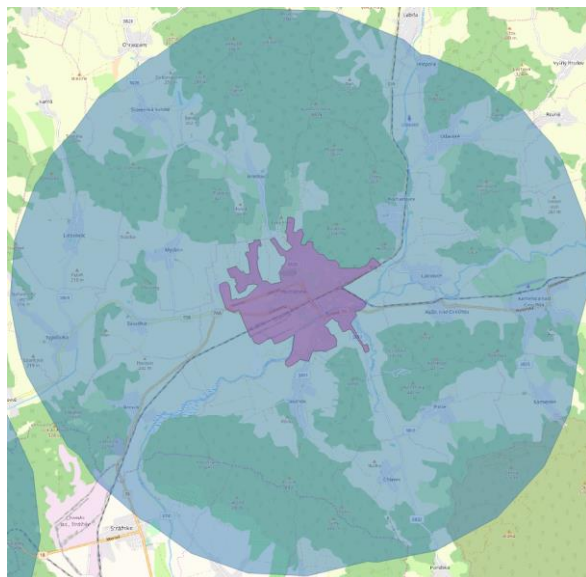
Obrázok 27 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Sabinove



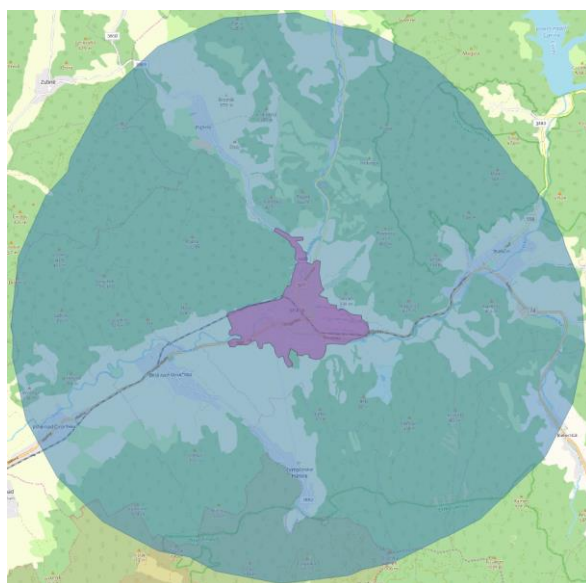
Obrázok 28 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Prešove



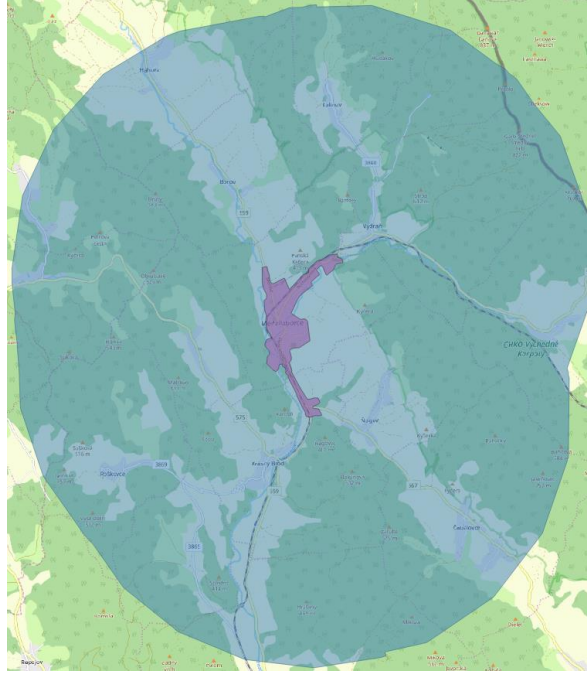
Obrázok 29 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov vo Vranove nad Topľou



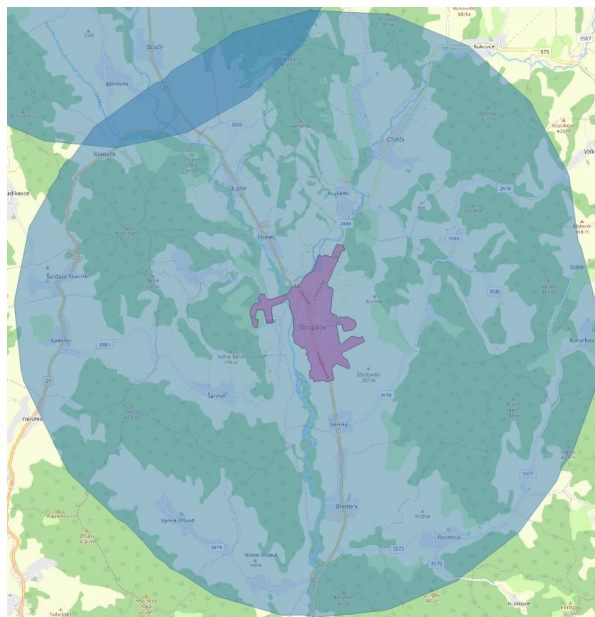
Obrázok 30 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Humennom



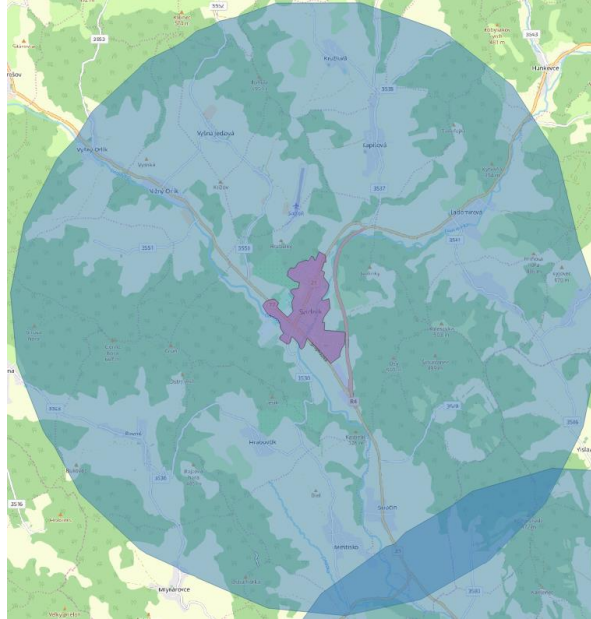
Obrázok 31 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov vo Snine



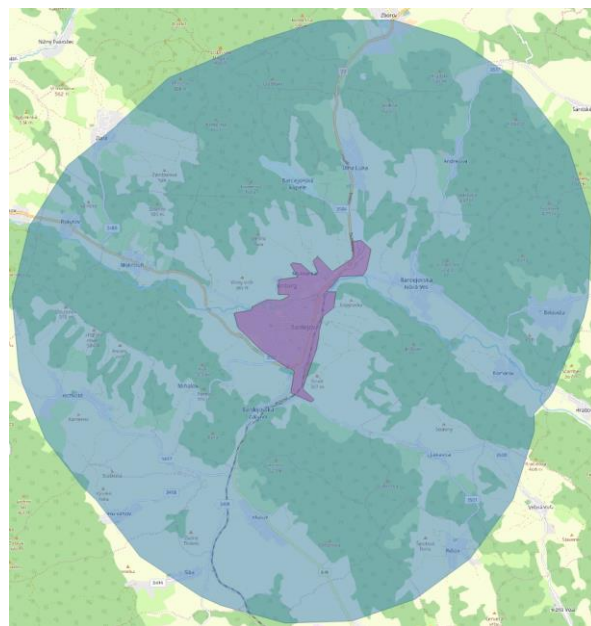
Obrázok 32 Isochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Medzilaborciach



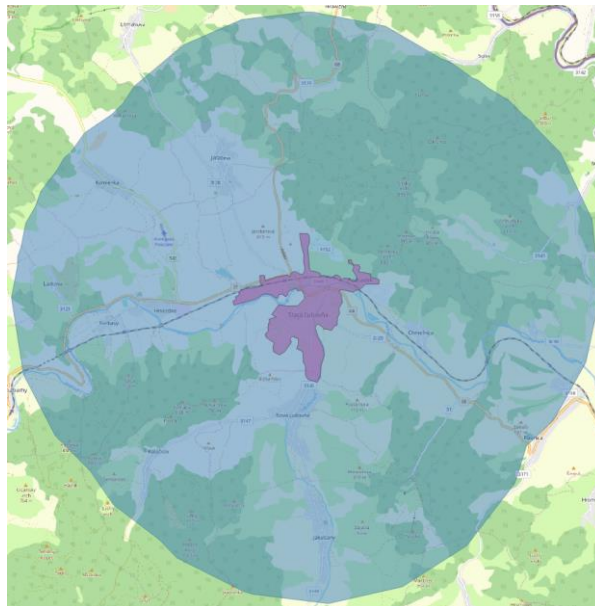
Obrázok 33 Isochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Stropkove



Obrázok 34 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Svidníku



Obrázok 35 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Bardejove



Obrázok 36 Izochrona vo vzdialenosti 6 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov v Staréj Ľubovni

5.5 Návrh koncepcie riešenia pešej dopravy

Ako už bolo uvedené v časti Analýzy, pešia doprava nie je v rámci krajskej dopravy prakticky vôbec využívaná. Pešou dopravou sú najviac vykonávané cesty, ktoré sa uskutočňujú v rámci sídiel, prípadne ako dochádzka od verejných dopravných prostriedkov. V rámci kraja je možné riešiť najmä oblasť bezpečnosti peších vo vzťahu ku krajským komunikáciám.

Samotné projekty na krajskej úrovni by mali vznikať najmä na základe úzkej spolupráce s miestnymi samosprávami, od ktorých by mali prichádzať podnety a návrhy.

Všeobecne možno na krajskej úrovni zlepšovať podmienky priečného pohybu chodcov a zníženie rizika nehôd na cestnom prieťahu. Najčastejšie sa používajú vložené stredové ochranné ostrovčeky a vysunuté chodníkové plochy v križovatke aj v medzi križovatkovým priestore, ktoré umožňujú pohodlný a bezpečný priečny pohyb chodcov cez upokojuvanú komunikáciu. Vložené ostrovčeky v medzi križovatkovým úseku cestného prieťahu sa umiestňujú do ťažiska trás priečných cieľových a zdrojových pohybov chodcov v danej oblasti. Nevhodné umiestnenie ostrovčeka znižuje bezpečnosť cestnej premávky a jeho funkčné a prevádzkové využitie.

5.6 Návrh koncepcie riešenia statickej dopravy

Úlohou záchytných parkovísk P+R je možnosť odstavenia automobilu v mieste, odkiaľ je kvalitné spojenie verejnou dopravou do väčšieho centrá, kde nie je žiadúce zvyšovanie hustoty cestnej premávky ani ďalšie obsadzovanie často obsadených parkovacích miest. Záchytné parkoviská môžu byť priamo na okrajoch veľkých miest pri koncových staniciach kapacitnej MHD ako veľmi kapacitné parkoviská alebo ako oveľa menšie parkoviská pri nácestných zastávkach vlakov a autobusových uzloch. Vhodným spôsobom zapája do udržateľnej mobility ako individuálnu automobilovú dopravu, tak najmä verejnú dopravu.

V ďalšej časti je uvedený prehľad miest, kde je pre udržateľnú mobilitu v Prešovskom kraji dôležité zriadenie parkoviska P+R.

Nepochybne je to Kysak, ktorý leží v Košickom kraji, ale pri tom predstavuje veľmi dôležitý prestupný bod najmä od diaľkových vlakov na regionálne spoje do oblasti Šariša. Význam železničnej stanice mimoriadne prevyšuje význam samotnej obce Kysak. Železničná stanica okrem prestupu medzi vlakmi neponúka žiaden komfort v ďalších nadväznostiach. Živelné parkovanie áut medzi ktorými sa preplietajú autobusy, ktoré predstavujú nadväznosť na vlaky súkromného dopravcu RegioJet do Prešova a ďalších lokalít v kraji, nepredstavuje dôstojnú bránu do tretieho najväčšieho miesta na Slovensku. Parkovisko (asi v podobe parkovacieho domu z dôvodu obmedzeného priestoru) by malo byť zriadené z úrovne samosprávneho kraja alebo štát. Taká investícia prekráča možnosti relatívne malej obce (a nebude slúžiť primárne jej obyvateľom). Zároveň treba vyriešiť možnosť nástupu a výstupu z autobusov (navrhuje sa pravidelná linka) a ich otáčanie a parkovanie zamestnancov priemyselnej prevádzky, dopravy materiálov a výrobkov pre túto prevádzku.

Menej typickým, ale napriek tomu dôležitým prípadom je zriadenie parkoviska P+R pri železničnej stanici v Prešove, v Poprade a Humennom. Hoci tieto stanice sú v intraviláne miesta, sú dostupné a pre určitú skupinu nepochybne zaujímavé pre možnosť dôjsť na stanicu automobilom a ďalej už pokračovať vlakom.

Tak ako je potrebné nezvyšovať dochádzku autami do najväčších miest na Slovensku, mali by byť zriadené parkoviská P+R pri železničných zastávkach medzi Kysakom a Prešovom:

- Drienovská Nová Ves obec – zriadenie P+R pre 20 áut by malo byť možné.
- Kendice – zriadenie P+R pre 12 áut by nemalo byť problém.
- Haniska – priestor pre zriadenie P+R pre najmenej 40 áut je k dispozícii (je otázne či majetkovo), za cenu väčších zemných prác.
- V Drienovskej Novej Vsi sa plánuje zrušiť zastavovanie vlakov a v Ličartovciach nie je vhodný priestor pre P+R v blízkosti zastávky.

Z tých istých dôvodov je potrebné riešiť parkoviská P+R pozdĺž železničnej trate medzi Prešovom a Lipanmi:

- Veľký Šariš – pri železničnej stanici sa navrhuje prestupný uzol najmä pre prestup z prímestských autobusov na autobusy štandardu MHD. Prestup na vlaky do Prešova a Košíc bude takisto možný. Časť priestoru pri železničnej stanici možno využiť pre parkovisko P+R pre cestujúcich autobusovej linky štandardu MHD, ale aj vlakových spojov.
- Šarišské Michaľany – pri zastávke za železničným priecestím je priestor pre P+R pre 10 – 15 áut (už v existujúcom stave je to možnosť pre cca 6 áut).

- Orkucany – v blízkosti zastávky nie je priestor pre riadne parkovisko, niekoľko áut môže zaparkovať pri príjazdovej ceste.
- Sabinov – v priestore pred železničnou stanicou je priestor, kde môžu byť zriadené parkoviská P+R a K+R.
- Pečovská Nová Ves – v priestore medzi zastávkou a ihriskom je dostatočná plocha, ktorú možno upraviť na parkovisko pre 20 automobilov.
- Červenica – priestor na zriadenie P+R parkoviska pre najmenej 20 áut je za železničným priecestím.
- Rožkovany – v bezprostrednej blízkosti nie je vhodná plocha pre parkovisko, možno za cestou I/68 (pri prístrešku autobusovej zastávky).
- Lipany – v okolí železničnej a autobusovej stanice sú plochy pre zriadenie parkovísk P+R a K+R.

Taktiež pri trati z Bardejova by bolo vhodné riešiť problematiku parkovísk P+R.

- Bardejov – pri stanici existuje parkovisko, možno navýšiť kapacitu vhodnejším usporiadaním.
- Kľušov – navrhuje sa nevyužívať túto železničnú zastávku pre zastavovanie vlakov a obsluhu prenechať autobusom. Priestor pre parkovanie tu existuje.
- Šiba – takisto v prípade tejto železničnej zastávky sa navrhuje nevyužívať túto zastávku pre zastavovanie vlakov a obsluhu prenechať autobusom. Priestor pre parkovanie neje.
- Hertník – navrhuje sa obnovenie výhybne pre budúci polhodinový takt vlakov do Bardejova. Rozšírenie existujúcich parkovacích možností sa javí ako možné.
- Bartošovce – možno zriadiť parkovanie pre 10 – 15 áut.
- Vaniškovce – zatiaľ neje možnosť parkovania, možno uvažovať o úprave terénu pre parkovanie šiestich áut.
- Raslavice – priestor pre parkovanie pri železničnej stanici je. Navrhuje sa zvýšiť význam tejto stanice tým že sa navrhuje viesť vlaky z Prešova do Raslavic v polhodinovom takte (ďalej do Bardejova iba v hodinovom.) a taktiež v Raslaviciach zriadiť prestupný bod pre autobusy z okolitých dedín.
- Demjata obec – bezprostredne pri železničnej zastávke nie sú plochy pre parkovanie. Zastávka má umožniť prestup z novo navrhovanej autobusovej linky z Babinho Potoka a Malého Slivníka.
- Demjata – navrhuje sa zrušiť zastavovanie vlakov.
- Tulčák – železničná zastávka má v budúcnosti umožniť prestup z novo navrhovanej autobusovej linky z Hradiska a Záhradného. V blízkosti zastávky neje možnosť zriadiť parkovisko P+R.
- Fulianka – možnosti parkovania v súčasnosti nie sú, plochy, ktoré by sa dali upraviť sú.
- Kapušany pri Prešove – plochy pre parkovanie áut sú k dispozícii, rozšírenie je možné obmedzením plôch pre nakládku a vykládku.
- Šarišské Lúky – zastávka v katastri obce Ľubotice, prakticky v samotnom Prešove. V rámci strategických dokumentov mesta Prešova sa navrhuje zlepšiť dostupnosť tejto zastávky najmä do priemyselnej zóny Širpo a takisto jej napojenie na MHD. Plochy pre možné parkovanie vrátane P+R sú tu k dispozícii.

Veľkým mestom Slovenska v Prešovskom kraji je Poprad. Ani v Poprade nie je žiadúce zvyšovanie počtu prichádzajúcich osobných áut. Preto je potrebné zriadiť parkoviská P+R pri staniciach a zastávkách na trati medzi Štrbou a Starou Ľubovňou.

- Štrba – pre účely parkovania možno zväziť priestor bývalej nakládky a vykládky.
- Štrba zastávka – možno zväčšiť existujúcu spevnenú plochu a získať priestor pre parkovanie 15 áut.
- Lučivná – možnosť úpravy plochy pre získanie desiatich parkovacích miest bude síce náročnejšia, ale technicky možná.
- Svit – okolo železničnej stanice sú dostačujúce plochy pre parkovanie.
- Matejovce pri Poprade – možnosť úpravy okolitých plôch na parkoviská existuje, nie je potrebná vysoká kapacita.
- Studený Potok – voľné plochy sú tu k dispozícii, P+R je možné zriadiť.
- Huncovce – zriadenie parkoviska sa nejaví ako nevyhnutné.
- Kežmarok – pri železničnej stanici je dostatočný priestor pre parkovanie, možno by bolo vhodné plochu označiť vodorovným dopravným značením, pre jej lepšie využitie.
- Kežmarok zastávka – možno rozšíriť a upraviť existujúcu plochu.
- Kežmarok pradiareň – nie je priestor pre zriadenia parkoviska, parkovanie niekoľkých áut je možné pozdĺž príjazdovej cesty k železničnej zastávke.
- Spišská Belá zastávka – nie je veľký priestor, parkovanie do päť áut je možné.
- Spišská Belá nová zastávka horné nádražie – okolo tejto navrhovanej železničnej zastávky je dostatok plôch pre parkovanie.
- Bušovce – dostatok plôch pre možné parkovisko.
- Podhorany pri Kežmarku – nie je vhodná plocha pre zriadenie P+R.
- Toporec – parkovanie niekoľkých áut je možné za cestou I/77.
- Podolíneec – časť priestoru nakládky a vykládky možno určiť pre zriadenie parkoviska P+R.
- Nižné Ružbachy – v súčasnosti je možné parkovanie okolo 20 áut s možnosťou rozšírenia plôch.
- Forbasy – existuje dostatok plôch pre zriadenie parkoviska P+R.
- Stará Ľubovňa – existuje priestor pre parkovisko pri železničnej stanici.

Pri tratiach do Humenného dáva zmysel uvažovať o parkoviskách P+R iba tam, kde je možná dochádzka z ďalších obcí, čo nie je všade, lebo trate tu zväčša vedú úzkym údolím a dochádzka na železničnú stanicu z iných obcí tu neprichádza do úvahy.

- Belá nad Cirochou – po úpravách je možnosť nájsť plochu pre parkovanie do desať áut.
- Radvaň nad Laborcom – dostatok plôch, ktoré je možno využiť pre parkovanie P+R.
- Hankovce – pri samotnej železničnej zastávke je možné parkovanie do päť áut.
- Udavské – pri železničnej zastávke sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovisko P+R.
- Nižný Hrabovec – pri železničnej stanici sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovanie P+R;
- Strážske – pri stanici sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovanie.

V ďalších sídlach môžu mať svoje miesto parkoviská P+R pri autobusových staniciach, z ktorých odchádzajú diaľkové linky, čo je vo významnejších centrách ako Levoča, Svidník alebo Stropkov. Parkoviská P+R pri autobusových zastávkach a staniciach pre účely dennej dochádzky budú navrhnuté podľa Plánu dopravnej obslužnosti PSK.

Trocha modifikovaný variant P+R môže mať svoje miesto pre návštevníkov a rekreatívov vo Vysokých Tatrách. Parkovisko vybudované mimo územia jednotlivých mestských častí s rozvozom do jednotlivých hotelov, penziónov a ďalších obdobných zariadení môže uľahčiť život vnútri mestských častí Vysokých Tatier ako pre obyvateľov, tak pre rekreatívov. Pokiaľ by sa podarilo využiť elektrický pohon týchto vozidiel, ako to navrhuje Akčný plán pre podporu elektromobility v Prešovskom

samosprávnom kraji, šlo by o celkom dobrý príklad pre ekologické správanie sa v rekreačne hodnotnom území. Mesto Vysoké Tatry má úvahy o zriadení takéhoto parkovacieho domu pri Starom Smokovci.

Osobitnú časť problematiky statickej dopravy predstavuje parkovanie pri turistických cieľoch, čo nie je len parkovanie pri hradoch a zámkoch, ale takisto pri miestach, kde sa vychádza na túry do hôr alebo do národných parkov. Keďže taký nástup je v malej koncovej obci (príkladom môžu slúžiť lokality v Národnom parku Poloniny), riešenie, hoci nemusí byť náročné, môže byť pre obec celkom zložité. Vybavení takého parkovani by malo predstavovať základné hygienické zariadenie, možnosť odloženia odpadkov a základné informácie. Rozumné spoplatnenie takejto služby je spravodlivé a okrem pokrytia vzniknutých nákladov môže aj priniesť príspevok do rozpočtu obce. Pre obce, pre ktoré je toto obťažné by mal kraj vytvoriť program podpory (metodickej a možno aj finančnej) a pomôcť týmto obciam prostredníctvom SÚC PSK pro úpravách vhodných plôch.

5.7 Návrh koncepcie riešenia nákladnej a kombinovanej dopravy

5.7.1 Cestná nákladná doprava v Prešovskom kraji

Na základe analýz sú v cestnej nákladnej doprave v Prešovskom kraji dva zásadné problémy.

Keďže na teritóriu PSK je dobudovaná diaľnica D1, je potrebné urýchlene dobudovať cestu R4 v celej dĺžke a v plnom profile od štátnej hranice pri Vyšnom Komárniku až k napojeniu na diaľnicu D1 na Vydumanci pri Prešove. (Východoslovenský diaľničný kríž je medzi Prešovom a Budimírom vedený po diaľnici D1.)

Druhým problémom je nepriechodnosť slovensko-poľskej hranice pre ťažkú nákladnú dopravu bez obmedzení. Po uzatvorení priechodu v Tatranskej Javorine (kvôli ochrane Tatranského národného parku) je taký priechod iba jeden pri Vyšnom Komárniku. Na úseku hranice medzi Vysokými Tatrami a Vyšným Komárnikom treba nájsť ešte jeden priechod pre nákladnú dopravu bez obmedzenia, a to najmä pre lokálne potreby. Tranzitná doprava bude využívať najmä rýchlostnú komunikáciu R4.

Navrhnuté opatrenia odzrkadľujú riešenie týchto problémov. Dobudovanie siete nadradenej infraštruktúry je základnou podmienkou ďalšieho rozvoja kraja i celej krajiny. V opatreniach je navrhnutý postup riešenia od vyhladania po realizáciu.

5.7.2 Železničná nákladná doprava na Východnom Slovensku

Keďže železničná doprava vrátane nákladnej je v gescii ministerstva dopravy a kraj tu nemá nijaké ingerencie, sú v návrhoch iba všeobecnejšie opatrenia v smere dohľadu na potreby nákladnej dopravy pri úpravách a modernizáciách železničnej infraštruktúry – potreba, aby infraštruktúra po úprave alebo modernizácii spĺňala aspoň minimálne požiadavky pre nákladnú dopravu (najmä nápravové tlaky, dĺžka koľají v staniciach a výhybniach).

5.7.3 Kombinovaná doprava v Prešovskom samosprávnom kraji

V analýzach je spomenuté, že v Prešovskom samosprávnom kraji nie je žiaden terminál kombinovanej dopravy. Spomína sa tu aj to, že pri súčasnej premávke hospodárskej činnosti v kraji nie je dopyt na vybudovanie takej infraštruktúry, pretože požiadavky pokrývajú terminály v susedných krajoch, najmä v Haniske pri Košiciach. Ani známe výhľady a budúce zámery zatiaľ nenapovedajú na vznik takého

dopytu, ktorý by vyvolal potrebu budovania ďalšieho terminálu kombinovanej dopravy v Prešovskom kraji.

5.8 Návrhy v oblasti leteckej dopravy a v súvislosti s ňou

Letisko Poprad Tatry je zaradené do siete letísk TEN-T, čo znamená pre štát povinnosť toto letisko udržiavať pri určitom štandarde vybavenia a obsluhy. Keďže je štát majoritným vlastníkom letiska, je táto úloha na jeho bedrách. To je spomenuté aj v návrhoch opatrení. Kraj by mal vstúpiť do užšej spolupráce na téme využívania letiska, pretože pre obyvateľov (časti) Prešovského kraja by toto letisko malo slúžiť, aj keď najmä pri cestovaní na dovolenku. Ďalšia časť je vstupný bod pre prichádzajúcich turistov, ktorí budú konzumovať služby v regióne.

V súvislosti s rozvojom ponuky spojov bude vhodné rozvíjať aj napojenie letiska na verejnú dopravu a posilniť aj parkovacie kapacity, čo taktiež návrhy opatrení riešia.

Pre zlepšenie hospodárenia letiska sa javí ako vhodné vybudovať aspoň základné kapacity pre dopravu leteckého carga, čo je takisto navrhnuté v opatreniach.

V rámci funkcie letiska pre región Vysoké Tatry bude tiež vhodné letisko napojiť na infraštruktúru pre nemotorovú dopravu. Táto problematika je z pohľadu kraja detailom, bližšie je riešená v PUM regiónu Vysoké Tatry, kde sa navrhujú príslušné opatrenia.

5.9 Plavba na Domaši

Jediným miestom v Prešovskom kraji, kde sa sezónne prevádzkuje vodná doprava, je vodná nádrž Domaša. Keďže táto nádrž má dôležité vodohospodárske úlohy, nie je možné tu garantovať po celý rok takú úroveň vodnej hladiny, aby bolo možné celoročne prevádzkovať pravidelnú dopravu. Preto sa odporúča zachovať režim turistickej dopravy a tú ako dopravnú atrakciu aj podporovať, čo sa uvádza aj v návrhoch opatrení.

5.10 Návrh koncepcie riešenia inteligentných dopravných systémov a služieb

Základný návrh architektúry IDS a požiadaviek na prvky ITS vychádza z nasledujúceho zadania zadávateľa: “Štúdia by mala identifikovať základnú architektúru a požiadavky na inteligentné dopravné systémy, ktoré podporia ciele a politiku kraja a budú vhodné pre udržateľnú mobilitu, či už vo verejnej doprave (AVL – užívateľský informačný systém, integrovaný a technologicky pokročilý systém predaja cestovných lístkov, atď.), alebo aj v cestnej premávke a pri parkovaní (TMS, VMS, PMS, atď.) s osobitým zreteľom pre informácie užívateľov (pred a počas jazdy) a ochranu/bezpečnosť zabezpečujúcu dobrú úroveň služieb a efektívnosť pre celú dopravnú sieť.”

5.10.1 Základná architektúra IDS

Zo skúsenosti zahraničných a domácich integrovaných dopravných systémov vyplýva, že **najvyššia miera atraktivity integrovaného dopravného systému je určená kvalitou služieb**. Atraktivita IDS a úroveň poskytovaných služieb môže byť napĺňaná kvantitatívnymi parametrami (veľkosť a rozsah IDS, počet integrovaných liniek, dopravcov, počet spojov na jednotlivých linkách, atď.) a kvalitatívnymi parametrami (tarifa, odbavovací systém, prestupné väzby, dostupnosť informácií, presnosť dopravy, čistota dopravných prostriedkov, dodržiavanie štandardov kvality, bezpečnosť a pod.).

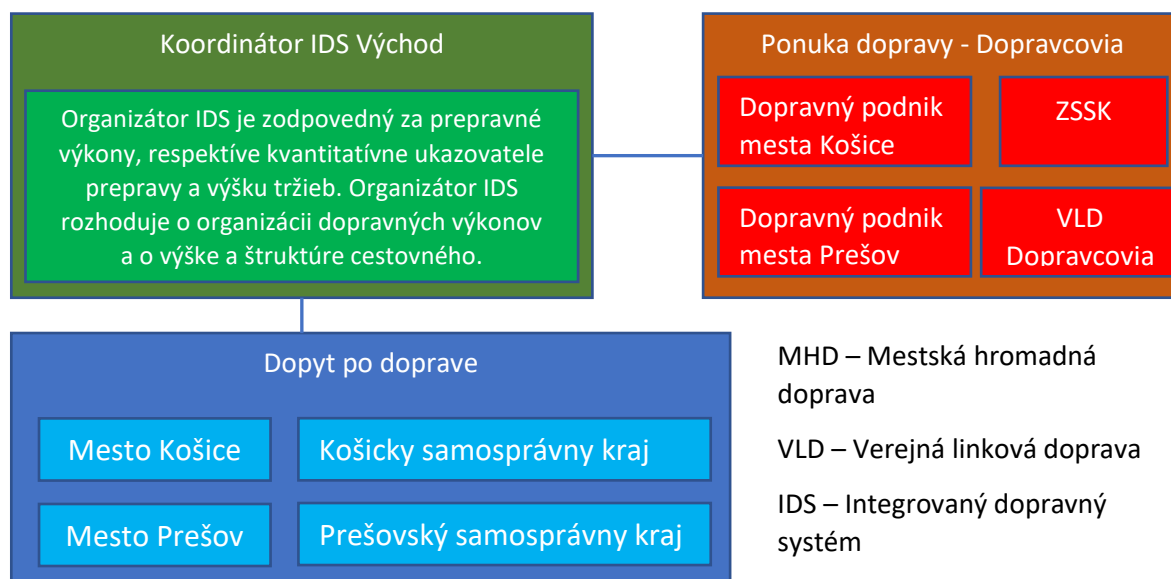
Integrované dopravné systémy sú rozvíjané predovšetkým v rámci mestských aglomerácií. Pre podporu dopravnej obslužnosti veľkých území sú služby integrovaných dopravných systémov verejnej dopravy spravidla riadené činnosťou organizátora IDS.

Funkciou organizátora je napĺňanie strategických cieľov v rovine kvalitatívnych a kvantitatívnych parametrov, pre riadenie IDS je nevyhnutne nutná jeho silná pozícia. Organizátor by mal úplne jednoznačne určovať stratégiu rozvoja IDS, určovať rozsah výkonov v rámci IDS, garantovať jednotnú tarifu a zaisťovať dostatok dostupných informácií o IDS. V záujme organizátora je takisto zaisťovanie kontroly v rámci IDS.

Celý rozsah kvalitatívnych parametrov IDS však organizátor nezaistuje priamo, pretože sú bezprostredne závislé na úrovni služieb zúčastnených dopravcov (napr. presnosť dopravy, garancia prestupných väzieb, čistota dopravných prostriedkov, štandardy kvality a bezpečnosť). Vo väčšine IDS je jediným nástrojom organizátora pre zaistenie týchto parametrov špecifikácia kvalitatívnych parametrov a prípadných sankcií vo zmluve s dopravcom.

Garancia a skutočné dodržiavanie prestupných väzieb je jedným z kvalitatívnych parametrov IDS. Táto činnosť je, ale v internej kompetencii dopravcov a ich dispečingov. V materiáloch organizátora budú definované povinnosti pracovníkov jednotlivých dopravcov vo vzťahu k zaisteniu garancie nadväznosti jednotlivých liniek v prestupných uzloch. Takto definované parametre budú základnými atribútmi riadenia IDS a dispečing organizátora bude slúžiť predovšetkým pre dohľad ich dodržiavania, vrátane ich sankcionovania a k riešeniu prípadných sporných situácií v oblasti prestupov medzi jednotlivými dopravcami.

Navrhovanú koncepciu funkčnosti organizátora IDS Východ znázorňuje principiálny Obrázok 37.



Obrázok 37 Koncepcia funkčnosti organizátora IDS Východ

5.10.1.1 Controlling verejnej dopravy

Nástrojom udržateľného rozvoja dopravy je plánovanie a riadenie rozvoja systému verejnej dopravy stálym rozširovaním systému IDS. V tejto oblasti sa používa pojem „Controlling verejnej dopravy“.

Vlastný controlling má tri základné úrovne:

- Plánovacia – spravidla je súčasťou rozvojových územných plánov, vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o plánovanie jednotlivých liniek, tak aby boli obslužené významné centrá regiónu, priemyselné zóny, spoločenské a turistické centrá, atď. Dôležitou požiadavkou tejto úrovne je tiež optimalizácia, modernizácia výstavby dopravnej infraštruktúry, dopravných terminálov a prestupných uzlov.
- Organizačná – je podporou praktickej realizácie dopravy, môžeme ju prirovnať k osádzaniu dopravných značiek pri cestách. Vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o podporu plánovania jednotlivých spojov, liniek rôznych dopravcov a dopravných odborov, plánov cestovných poriadkov, respektíve grafikonov. Ide tiež o organizáciu platieb v IDS, tvorbu zmlúv s dopravcami, kontrolu plnenia, atď.
- Operatívna – praktická realizácia riadenia dopravy v IDS. Vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o sledovanie:
 - plnenia grafikonov, respektíve cestovných poriadkov,
 - obsadenosti jednotlivých spojov,
 - tržieb a nákladov
 - atď.

Ďalej ide o poskytovanie aktuálnych informácií cestujúcej verejnosti. Typickým príkladom riešenia „operatívy“ je riešenie vplyvu dopadov nepriaznivých situácií, ako sú napríklad dopravné zápchy, nezjazdnosť ciest, nehody a ďalšie mimoriadne situácie ovplyvňujúce plynulosť dopravy.

Úrovne controllingu verejnej dopravy zobrazuje Obrázok 38.

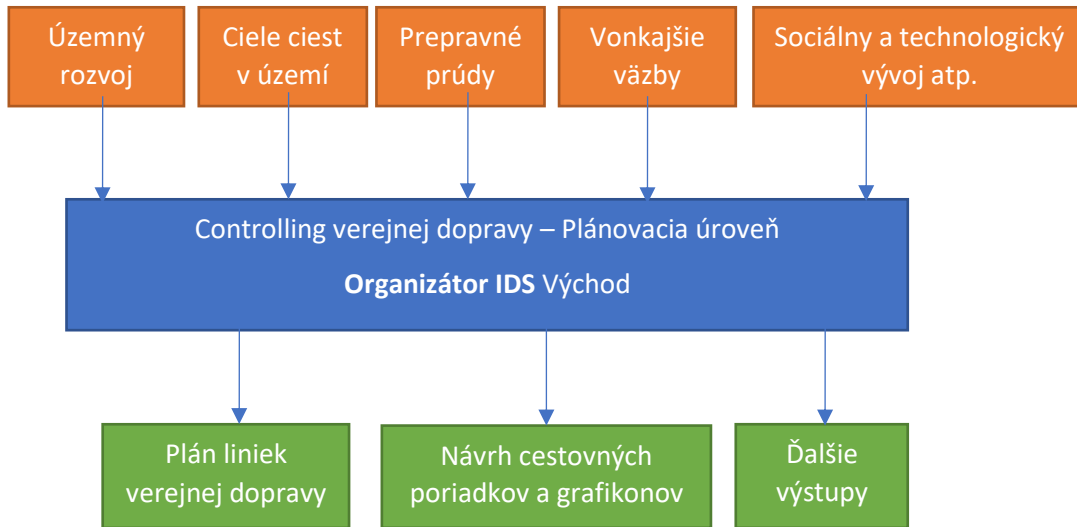


Obrázok 38 Controlling verejnej dopravy– základná architektúra telematiky vo verejnej doprave

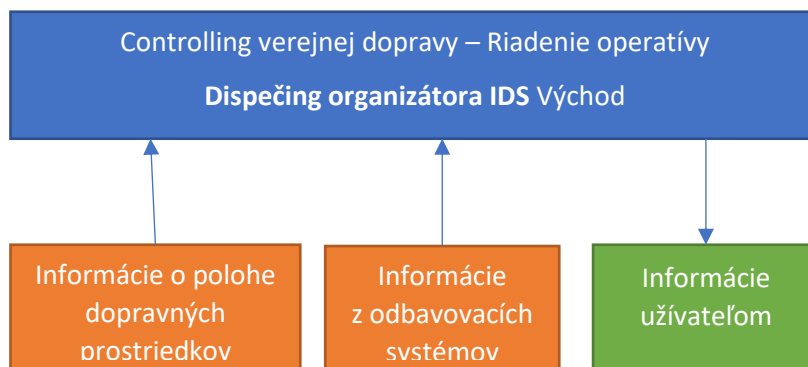
Každá z týchto úrovní je podporovaná aplikáciami dopravnej telematiky. Nástrojmi vlastnej realizácie regionálnej dopravnej politiky sú a budú investície do dopravnej infraštruktúry, infraštruktúry terminálov, technických systémov dopravných ciest, ale tiež dotačná politika dopravcom pre zabezpečenie garantovanej dopravnej obslužnosti sledovaním zavedených štandardov kvality.

Verejná doprava je dnes podporovaná rôznymi stupňami štátnej správy, územnej samosprávy a ich rozpočtami. Rozklad požiadaviek jednotlivých úrovní controllingu verejnej dopravy a ich technických nástrojov je základom koncepčného a efektívneho riešenia rozvoja dopravy a dopravnej infraštruktúry v regiónoch.

Následne je uvedená principiálna architektúra controllingu verejnej dopravy jednotlivých úrovní s uvedením väzieb, ktoré by mal budúci systém zahŕňať.



Obrázok 39 Princípy informačných väzieb v plánovacej úrovni controllingu



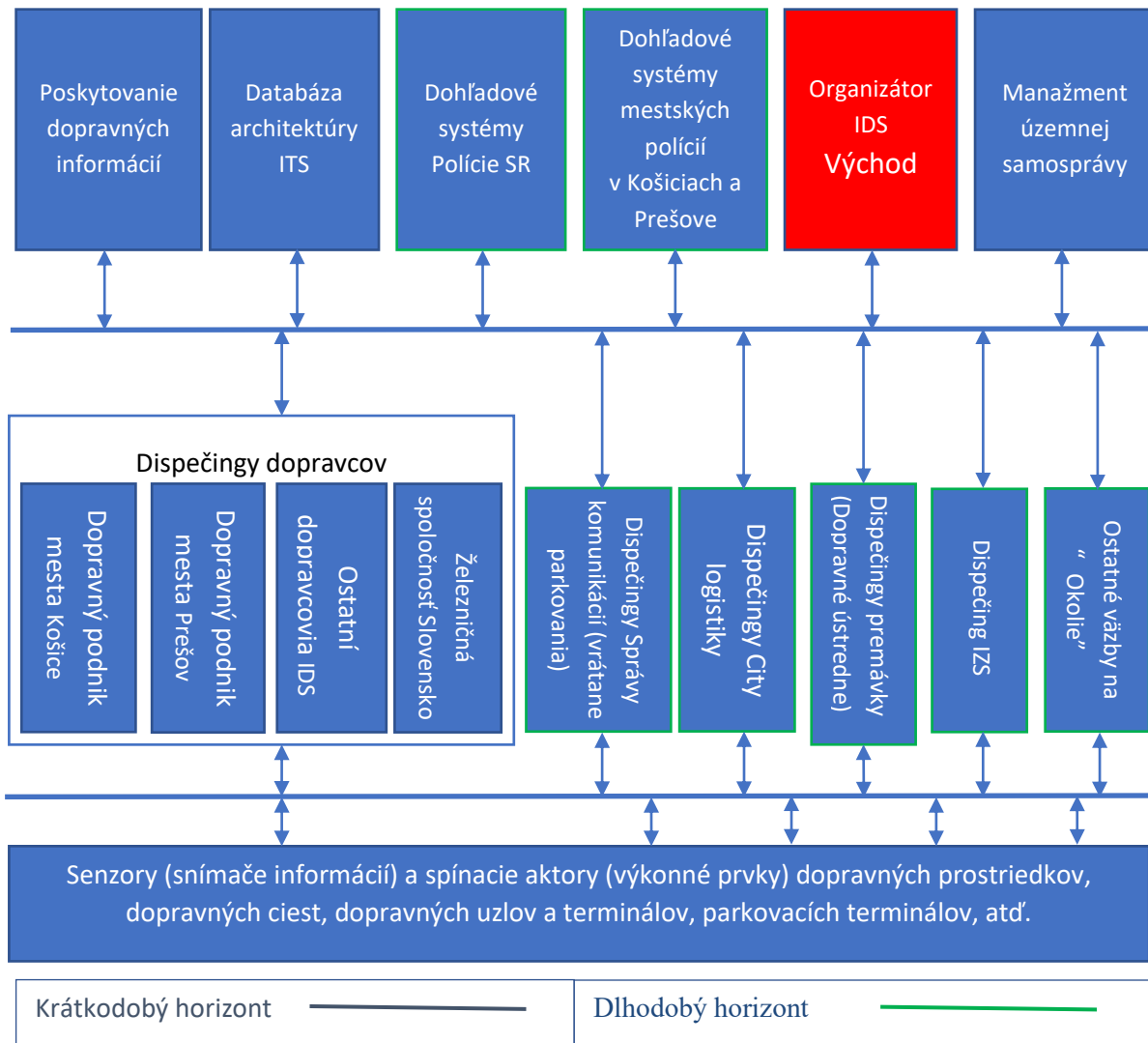
Obrázok 40 Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu

5.10.2 Základná architektúra ITS

Spracovanie modelu architektúry ITS, oblasti alebo dopravného systému (IDS) je komplexným problémom. Pre spracovanie je treba definovať a určiť východiskové parametre. Je potrebné presne vymedziť model z užívateľského hľadiska a k nemu priradiť väzby na „okolie“. Z pohľadu architektúry ITS zahŕňuje pojem „okolie“ množinu systémov, subsystémov a aplikácií s organizáciami priamo alebo nepriamo spätých s dopravným systémom riešenej oblasti.

Na nasledujúcom obrázku je uvedený navrhnutý systémový model ITS architektúry IDS Východ. Model je navrhnutý optimálne s ohľadom pre potreby daných regiónov krajov a rovnako pre potreby dotknutých miest. Vzhľadom ku komplexnosti návrhu je realizácia rozdelená do dvoch horizontov:

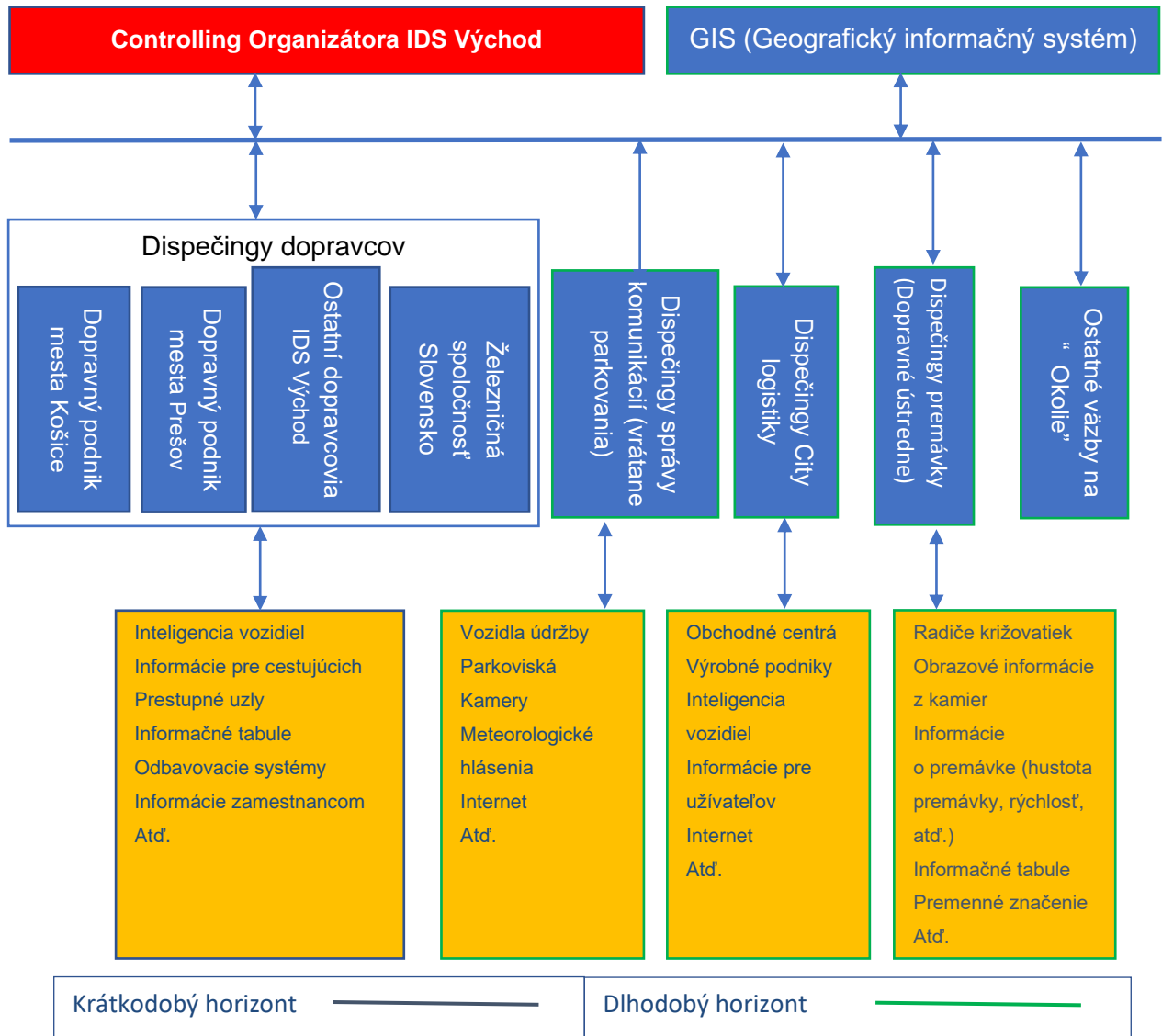
- krátkodobý – predpokladaná realizácia do 3 rokov
- strednodobý – predpokladaná realizácia 3 – 5 rokov



Obrázok 41 Systémový model ITS architektúry IDS Východ

Ostatné väzby na „Okolie“ môžu tvoriť napr. väzby na Elektro dispečingy a dispečingy meniarňí dotknutých miest vnútri IDS Východ, atď.

Nasledujúci Obrázok 42 vyjadruje postavenie dispečingov jednotlivých dopravcov integrovaných v systéme IDS Východ.



Obrázok 42 Princíp informačných väzieb modelu architektúry IDS Východ

Služby dopravnej telematiky možno definovať ako prácu s informáciami, ktorých nositeľmi sú jednotlivé aplikácie, subsystemy a systémy ITS, ktoré podporujú činnosť celého dopravného reťazca³. Doprava však významne zasahuje a ovplyvňuje pozitívne alebo negatívne život celej spoločnosti. Preto sa od architektúry ITS dopravného reťazca očakáva zabezpečenie väzieb na priamych užívateľov dopravných procesov, ako sú napríklad vodiči, cestujúci a „okolie“ dopravného procesu.

Z vyššie uvedeného obrázku je zrejmé, že v oblasti informačných väzieb je návrh IDS pomerne komplexným problémom. Aby bol systém IDS dostatočne veľký a efektívny, je treba ďalej v dlhodobom horizonte zaistiť aj uvedené informačné väzby na:

³ Objekt prepravy, mobilný prostriedok, dopravná cesta, dopravný terminál.

- Dopravné ústredne⁴, ktoré zaisťujú dohľad nad dopravnou situáciou v reálnom čase, zaisťujú riadenie dopravy (napr. pomocou riadenia CSS⁵) a rovnako zaisťujú zber dát a poskytovaných informácií.
- Dispečingy správy komunikácií, ktoré majú za účel spravovať, udržiavať a opravovať prevádzkovanú dopravnú cestnú infraštruktúru, ktorá zahŕňa predovšetkým cesty II. a III. triedy, miestne a vybrané účelové komunikácie na území miest a obcí vnútri IDS. Súčasťou tejto infraštruktúry je aj doprava v klude. Predmetom činnosti je napr. poskytovanie informácií pre užívateľov ITS služieb ako sú informácie o voľných parkovacích miestach, informácie o hustote premávky na vybraných úsekoch ciest, atď.
- Ostatné väzby na „Okolie“, ktoré môžu zahŕňať väzby na správcu železničnej dopravnej infraštruktúry vnútri IDS, správcu siete diaľnic a rýchlостných ciest a siete ciest I. triedy, ale aj väzbu na telematiku diaľničných tunelov vnútri IDS (tunely na D1, Bôrik, Šibenik, Branisko, realizovaný Prešov, na R4 výhľadové Bikoš a Okruhliak), atď.
- Dispečing City Logistiky, jeho cieľom je minimalizácia frekvencie pohybu zásobovacích vozidiel v centre mesta a tým aj minimalizácia ekologickej záťaže. Nástrojom City Logistiky je najmä konsolidácia zásielok v mieste prekladiska a rozvoz konsolidovaných zásielok podľa zmluvných časových plánov.

5.10.3 Odbavovací a informačný systém

Základným atribútom tvorby IDS okrem jednotnej tarify a jednotného cestovného poriadku je jednotný cestovný doklad. Štandardizovaný elektronický cestovný doklad predstavuje veľmi vhodný nástroj, ktorý prispeje k naplneniu skutočnej podstaty integrovaného dopravného systému. V rámci IDS je nutné integrovať platobné systémy jednotlivých dopravcov, aby cestujúci nemusel používať niekoľko kariet rôznych dopravcov, ale stačil mu jediný platobný nástroj.

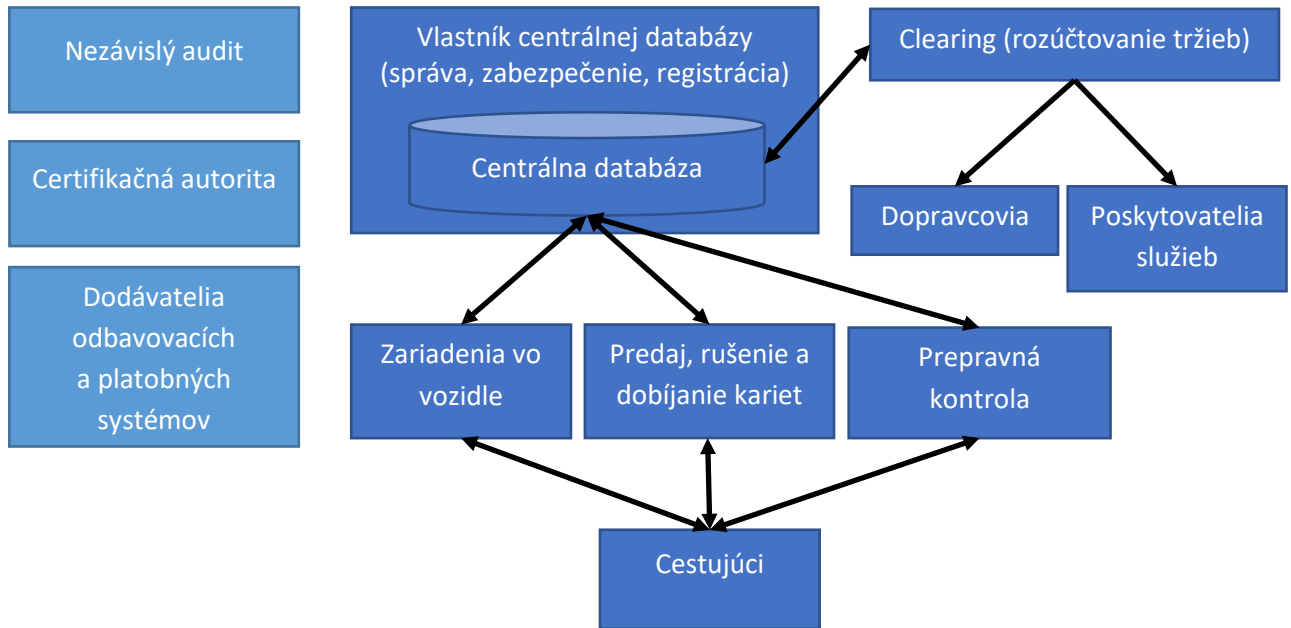
Papierové cestovné doklady sú postupne nahrádzané novými technológiami. Stále častejšie sa začínajú využívať nové systémy platobných kariet, ktoré zároveň umožňujú sledovať obsadenosť dopravných prostriedkov, spojov alebo liniek. Cestovné je odčítané pri vstupe alebo výstupe z dopravných prostriedkov a údaj je zároveň spracovaný pre vyúčtovanie cestovného dopravcovi, prípadne pre ďalšie výpočty. V regionálnych integrovaných systémoch možno zlúčiť elektronické platby cestovného jednotlivých dopravcov do jediného systému alebo pri rozšírení funkcie karty aj platby pri ostatných službách.

5.10.3.1 Elektronický platobný systém

Základným stavebným kameňom systému je centrálna databáza, ktorá rieši problematiku platobných nástrojov v priebehu celého životného cyklu, od vydania kariet, cez prevádzanie transakcií a dobíjanie až po blokovanie karty pri strate alebo odcudzení. Tento základný systém musí zaisťovať prácu všetkých predplatných miest a ukladať údaje do centralizovanej databázy v reálnom čase. Do tejto databázy prichádzajú aj údaje z vozidiel o platobných transakciách a ich spracovanie prebieha v pravidelných intervaloch. Funkčná architektúra systému je znázornená na Obrázok 43.

⁴ Týka sa to predovšetkým veľkých miest vnútri IDS ako napr. Košice, Prešov, prípadne ďalších.

⁵ Cestná svetelná signalizácia „semafor“.



Obrázok 43 Funkčná architektúra odbavovacieho kartového systému (bezkontaktná čipová karta)

Spôsob spracovania je závislý na type karty (základná, študentská, atď.) a tarife (čas, zóna, prejdená vzdialenosť, atď.) Pri spracovaní možno takisto zaviesť rôzne zvýhodňujúce programy, ktoré sú známe napr. z obchodných reťazcov. Výsledkom je kvalitný marketingový nástroj, ktorý má potenciál prilákať cestujúcich do verejnej osobnej dopravy.

Integráciu verejnej osobnej dopravy je nutné riešiť na úrovni mestskej, prímestskej a medzimestskej dopravy, vo všetkých používaných druhoch dopravy. K tomu je treba vytvoriť systém zberu potrebných dát z jednotlivých vozidiel všetkých dopravcov a predajných miest v dopravných a ostatných subjektoch a centrálne ich spracovať. Pre jednotlivých dopravcov a ďalších poskytovateľov služieb v jednotnom platobnom systéme je nutné vytvárať podklady pre clearing tržieb. Zároveň možno spracovať štatistiky transakcií, ktoré znázorňujú dopravné výkony alebo platby z jednotlivých kariet. Bezpečnosť systému musí byť na vysokej úrovni, aby konkrétne dáta boli dostupné len pre poverených užívateľov. Kvalita spracovania nesmie byť v rozpore s účtovnými pravidlami a ohrozovať konkurenčné prostredie na dopravnom trhu v rámci integrovaného dopravného systému. Dôveru v správnosť celého systému pre všetky zúčastnené subjekty môže zaistiť len nezávislý audit na všetkých úrovniach transakcií.

Následne sú zhrnuté základné požiadavky na funkčné vlastnosti navrhovaného platobného systému odbavovacieho systému IDS Východ. Platobný systém musí umožniť tieto funkcionality:

- Nákup jednotlivých elektronických cestovných lístkov prostredníctvom akýchkoľvek kreditných a debetných bezkontaktných čipových kariet, prípadne bezkontaktné čipové karty vydávané IDS Východ⁶, respektíve jednotlivými dopravcami. Všetky odbavovacie terminály musia akceptovať bankové karty aj karty IDS Východ. Tieto odbavovacie terminály nebudú vydávať papierové cestovné lístky a cestujúci bude preukazovať nákup cestovného bezkontaktnou čipovou kartou.

⁶ Čipové karty IDS Východ pre dlhodobé cestovné doklady je možné nahradiť, prípadne doplniť o mobilnú aplikáciu, ktorá bude slúžiť k obstaraniu cestovného dokladu, evidencií tohto cestovného dokladu a takisto ku sledovaniu platnosti tohto cestovného dokladu.

- Dokúpenie elektronických cestovných lístkov, cestujúci so svojou kartou IDS Východ bude môcť pre spolucestujúceho, batožinu alebo zvierá dokúpiť elektronický samostatný cestovný lístok.
- Nákup dlhodobých časových cestovných lístkov, ku karte IDS Východ bude možné zakúpiť elektronický kupón pre akékoľvek tarifné zóny v rámci IDS Východ. Elektronické kupóny, s platnou zónou v mieste nástupu, zakúpené ku karte nebude nutné prikladať pri nástupe do vozidla k odbavovaciemu terminálu.
- Funkcia Check-in – Priloženie bezkontaktnéj čipovej karty pri nástupe ku čítačke odbavovacieho terminálu.
- Funkcia Check-out – Priloženie bezkontaktnéj čipovej karty pri výstupe ku čítačke odbavovacieho terminálu.
- Bezkontaktná čipová karta IDS Východ musí byť vzájomne uznávaná všetkými dopravcami IDS Východ.
- Možnosť obstarania elektronického cestovného lístka prostredníctvom odbavovacieho terminálu vo vozidle.
- Funkcia elektronickej peňaženky pri čipovej karte IDS Východ – elektronickej peňaženke je platobný nástroj, ktorý je prepojený s bankovou platobnou kartou cestujúceho. Vďaka elektronickej peňaženke sa obchodník nedozvie detailné údaje o klientovi. Najznámejšou svetovou elektronicou peňaženkou je Pay Pal.
- Vkladanie peňazí do elektronickej peňaženky bude umožnené prostredníctvom eshopu vydavateľa karty, na predajných miestach časových cestovných lístkov a vo vozidlách dopravcov, prípadne aj inak.
- Funkcia automatického počítania cestovného: cestujúci nebude musieť poznať tarifu ani cenu cestovného dopredu. Pri nástupe priloží kartu povinne (check-in), pri výstupe (check-out) nepovinne a odbavovací systém pre neho spočíta optimálne cestovné z pohľadu cestujúceho (optimalizácia ceny cestovného dokladu podľa uskutočnených prestupov, atď.).
- Funkcia tzv. Capping – obmedzenie denného cestovného. Cestujúci vďaka tomu nikdy nezaplatí viac ako je cena denného cestovného lístka. Systém pre cestujúceho vypočíta vždy najvýhodnejšie cestovné a pokiaľ by cestujúci počas služobného dňa (03:00 – 02:59 ďalšieho dňa) prejazdil v súčte viac ako je hodnota denného cestovného lístka, budú jazdy presahujúce túto cenu vždy zadarmo.

5.10.3.2 Informačný systém v IDS

Základným princípom IDS je nielen jednotný regionálny dopravný systém založený na preferencii nosnej koľajovej dopravy a jednotný prepravný-tarifný systém, ale aj jednotný informačný systém pre cestujúcich. Nižšie je uvedené funkčné rozdelenie používaných informačných systémov.

5.10.3.2.1 Vnútorň informálny systém

Slúži k:

- príprave a tvorbe cestovných poriadkov, t. j. grafikonu, zastávkových cestovných poriadkov, vozidlových cestovných poriadkov, dispečerských cestovných poriadkov, atď.
- riadenie dopravy – t. j. poskytovanie podpory dispečerskému riadeniu dopravcu, sledovanie výkonov vozidiel, zabezpečovanie kontrolnej a riadiacej činnosti, atď.
- kontrola a vyhodnocovanie prevádzky, t. j. sledovanie plnenia stanovených výkonných parametrov, atď.

5.10.3.2.2 Vonkajší informačný systém

Služi pre cestujúcich a potencionálnych cestujúcich a má poskytovať informácie pred plánovanou cestou a v priebehu cesty a sú to napr.:

- zastávkové cestovné poriadky, vývesky, letáky,
- knižné cestovné poriadky,
- vydávanie vreckových cestovných poriadkov,
- plány, schémy,
- ostatné materiály,
- elektronické informácie,
- internet (WiFi v dopravných prostriedkoch a dopravných termináloch),
- mobilná aplikácia umožňujúca vyhľadávanie spojení a sledovanie aktuálnych informácií o príjazde, atď. (napr. pripravovaný projekt OPEN DATA),
- ZIS (zastávkový informačný systém),
- virtuálne tabule na zastávkach,
- osobné informácie,
- informačné strediská,
- infolinka, dopravný personál,
- atď.

6 Opatrenia

Z analýz, navrhnutých cieľov a návrhov jednotlivých segmentov dopravného systému sú sformulované opatrenia. Tie už sú zväčša obsiahnuté v kapitole 5 v jednotlivých podkapitolách, ktoré opisujú jednotlivé sektory dopravného systému aj prierezové atribúty. V tejto časti sú prehľadne spracované.

6.1 Návrh opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy

OP 1 CD	Rýchlostný obchvat Prešova, D1, R4	
Bude realizovaná I. etapa rýchlostného obchvatu Prešova R4 v úseku Prešov-západ – Prešov-sever Vytvorí sa nové SSÚD Veľký Šariš.		
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 1-A CD	Rýchlostný obchvat Prešova, D1, R4	
II etapa štvorpruhového obchvatu Prešova (R4)		
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 2 CD	Rýchlostná cesta R4	
Rýchlostná cesta R4 bude vybudovaná v celej dĺžke v štvorpruhu (má byť dokončené v roku 2032)		
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 3 CD	Privádzač Levoča – Spišská Nová Ves	
Bude vybudovaná druhá etapa privádzača I/82 D1 – Harichovce.		
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 3-A CD	Tunel Branisko	
Bude skompletizovaný štvorpruhový tunel Branisko na D1; Bude tiež upravená cesta I/18 pri križovatke D1 Chminianska Nová Ves a križovatka D1 Drienovská Nová Ves		
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 4 CD	Modernizácia, rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy	
<p>Investičný program Slovenskej správy do roku 2030 ciest dáva dobrý základ pre prispôsobenie siete ciest I. triedy potrebám Prešovského kraja.</p> <p>Bau 2025</p> <p>Podľa investičných možností budú do roku 2025 pripravované a napokon realizované nasledujúce modernizácie vybraných úsekov ciest I. triedy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I/15 okr. hranica Vranov nad Topľou/Stropkov – Sitník • I/66 Popová – Hranovnica • I/68 Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa • I/74 Kamenica nad Cirochou – Stakčín • I/77 Tarnov – Zborov • I/79 Vranov nad Topľou – Parchovany <p>Rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy</p> <ul style="list-style-type: none"> • I/15 Stropkov preložka • Skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade pri modernizácii železničného koridoru (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii železničnej trate č. 180 ako investícia ŽSR v predpokladanom termíne 2026 • I/66 a II/540 Veľká Lomnica, križovatka • I/68 Plavnica, preložka cesty • I/68 Sabinov, preložka cesty 		
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 5 CD	Rekonštrukcie, modernizácie a preložky ciest I. triedy	
<p>Bau 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I/20 K1 – K3 Prešovská – Rusínska (SSC zatiaľ neplánuje novú trasu cesty I/20 cez Prešov, bol by potrebný pokyn MDV SR) • I/68 Kamenica – Lipany I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom, preložka, I. etapa • I/18 Čierne nad Topľou – Vyšný Žipov, rekonštrukcia • I/21 Giraltovec – Fijaš, rekonštrukcia cesty (je potrebné skoordinať s úsekou R4 Giraltovec – Radoma – poprípade prehodnotiť rekonštrukciu – intenzita sa významne zníži) • I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. časť • I/68 Šarišské Michaľany – Prešov, rekonštrukcia cesty • I/74 Snina – Kolonica • I/77 Bardejov – Bardejovské Kúpele, rekonštrukcia. I. etapa • I/77 Spišská Belá – Bušovce, rekonštrukcia • I/18 Vranov nad Topľou, križovatka <p>Do all 2030:</p> <p>I/77 Bardejov, Dlhá Lúka – obchvat</p>		
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 6 CD	Rekonštrukcie, modernizácie a preložky siete ciest I. triedy		
Bau 2040			
<ul style="list-style-type: none"> • I/68 Prešov, Bardejovská – Sabinovská, preložka • prepojenie I/68-I/20 Prešov, Bardejovská – K1 (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MD SR) 			
Do all 2040			
<ul style="list-style-type: none"> • Privádzač Grófske R4 – I/18 v meste Prešov (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MD SR) • Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce • Medzianky – Hanušovce na Topľou I/18 • Bystré – Čierne and Topľou I/18 • Hlinné – Soľ – Čaklov I/18 • Hranovnica I/66 • Lipany I/68 • Kamenica – Červenica pri Sabinove – Pečovská Nová Ves – Sabinov – I/68 • Skvalitnenie cesty I/74 v úseku Strážske – Ublá (zvyšné obchvaty) za podmienky rastu intenzity <ul style="list-style-type: none"> • Humenné – Kamenica nad Cirochou I/74 • Dlhé nad Cirochou – Belá nad Cirochou – Snina I/74 • Kolonica I/74 • Podolíneč I/77 • Hniezdne I/77 			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 7 CD	Rekonštrukcie a preložky siete ciest I. triedy		
Bau 2050			
<ul style="list-style-type: none"> • I/18 Vranov nad Topľou, južný obchvat • I/74 Brekov – Humenné 			
Do all 2050			
<ul style="list-style-type: none"> • Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66 • Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077 • Zborov I/77 • Ľubotín – Nižná Polianka I/77 (obchvaty) • Malcov – Gerlachov I/77 • Mokroluh I/77 • Vranov nad Topľou – obchvat I/79 • Levoča: kruhový objazd pri Košickej bráne na ceste I/18 • napojenie privádzača Spišská Nová Ves I/82 na obchvat Harichoviec (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MDV SR) 			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 8 CD	Rekonštrukcie ciest II. triedy		
<p>Všetky silne zaťažené cesty II. triedy je potrebné udržiavať v dobrom stavebnom stave, čo nie je vždy realitou. Rekonštrukcie ciest je potrebné realizovať podľa Cestného programu SÚC PSK, podľa výsledkov multikriteriálnej analýzy SSC a podľa zisteného stavu na mieste. Zoznam úsekov navrhnutých k rekonštrukcii je v kapitole 5.3.3.1.1.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 9 CD	Rekonštrukcie ciest II. triedy		
<p>Všetky silne zaťažené cesty II. triedy je potrebné udržiavať v dobrom stavebnom stave, čo nie je vždy realitou. Rekonštrukcie ciest je potrebné realizovať podľa Cestného programu SÚC PSK, podľa výsledkov multikriteriálnej analýzy SSC a podľa zisteného stavu na mies. Zoznam úsekov navrhnutých k rekonštrukcii je v kapitole 5.3.3.1.1.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 10 CD	Rekonštrukcie ciest II. triedy	
<p>Všetky silne zaťažené cesty II. triedy je potrebné udržiavať v dobrom stavebnom stave, čo nie je vždy realitou. Rekonštrukcie ciest je potrebné realizovať podľa Cestného programu SÚC PSK, podľa výsledkov multikriteriálnej analýzy SSC a podľa zisteného stavu na mies. Zoznam úsekov navrhnutých k rekonštrukcii je v kapitole 5.3.3.1.1.</p>		
Časový horizont:	2040 (2050)	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 11 CD	Preložky a obchvaty na cestách II. triedy	
<ul style="list-style-type: none"> • II/545 obchvat obce Kapušany • II/540 obchvat obce Veľká Lomnica • Juhovýchodný obchvat mesta Prešov, cesta II. triedy • Humenné II/559 (v prípade realizácie obchvatu I/74) -2025 • Zbudské Dlhé II/559 • Hankovce II/559 – 2040 • II/536 – obchvat Spišského Štvrtku podľa Územného plánu Spišského Štvrtku (nie nové napojenie na D1 podľa ÚP VÚC) – 2040 • II/545 – obchvat Kobýl – 2040 • II/545 – obchvat Kľušova – 2040 • II/547 obchvat Spišské Podhradie- 2040 • II/546 vyriešenie prejazdu cez Prešov-Cemjatu • II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu • II/536 Juhozápadný obchvat mesta Kežmarok • 		
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 12 CD	Preložky a obchvaty na cestách II. triedy	
<ul style="list-style-type: none"> • II/545 obchvat obce Raslavice – 2040 • II/542 obchvat Slovenskej Vsi • II/576 obchvat Vechca • II/576 obchvat Vranov nad Topľou, Čemerné • II/546 obchvat Rokycany • II/537 obchvat Starého Smokovca (podmienkou posúdenie vplyvov na životné prostredie a zmena Územného plánu mesta Vysoké Tatry) • Riešenie cesty II/558 Stakčín – Ulič pozdĺž hrádze vodnej nádrže Starina; 		
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja		

OP 13 CD		Rekonštrukcie ciest III. triedy	
Rekonštrukcie si vyžadujú všetky cesty III. triedy a objekty na nich raz za cca 20 rokov s rôznou dôkladnosťou podľa potreby a podľa plánov v strednodobom cestom a mostnom programe SÚC PSK. Zoznam úsekov je v kapitole 5.3.3.2.1.			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 14 CD		Zmena kategórie ciest	
Prevod na cesty II. triedy bude vhodné realizovať postupnou modernizáciou ciest v týchto prípadoch:			
Horizont 2025:			
<ul style="list-style-type: none"> • III/3078 Podspády – Lysá Poľana – majetkový prevod so štátom a rekonštrukcia cesty– 			
Horizont 2050:			
<ul style="list-style-type: none"> • III/3483 - preklasifikovanie na cestu I. triedy spojení na poľskú cestu č. 75 – 2040 • Sabinov – priame napojenie mesta a okresu na diaľnicu D1, preklasifikovanie III/3177 Hermanovce – Jarovnice – Ražňany – Sabinov na cestu II. triedy • III/3216 úsek Bijacovce – Nižný Slavkov – zmena na cestu II. triedy • III/3083 a II/540 (zámena) v Tatranskej Lomnici a rekonštrukcia cesty III/3083 do normových parametrov cesty II. triedy 			
Časový horizont:	2025, 2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 15 CD		Obchvaty a preložky na cestách III. triedy	
<ul style="list-style-type: none"> • III/3617 Severovýchodný obchvat mesta Vranov nad Topľou - 2025 • Podjazd Svit na III/3064 – 2025, investícia ŽSR • III/3431 Fintice – obchvat – 2040 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 16 CD		Obchvaty a preložky na cestách III. triedy	
<ul style="list-style-type: none"> • III/3222 – III/3261 obchvat Beharoviec a Granča – Petroviec (ak sa nepodarí presadiť realizáciu cesty I/83) • III/3445 napojenie na D1 a I/20 pri Ličartovciach • III/3427 prepojenie Kojatice – Rokycany • III/3533 obchvat Bardejov, časť Bardejovská Nová Ves 			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 17 CD Prebraté účelové cesty do správy kraja – opatrenie bolo vypustené

OP 18 CD		Znovu sprevádzkované cesty III. triedy	
Obnoviť zásadným spôsobom prevádzkovú spôsobilosť neudržiavaných úsekov:			
<ul style="list-style-type: none"> • III/3183 Olejníkov, časť Majdan – Livov, • III/3105 Bušovce – Slovenská Ves, • III/3862 Oľka – Radvaň, kvôli autobusovej linke 705403, • III/3429 Župčany – Medzany, • 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 19 CD	Nové prepojenia		
<p>Nové prepojenia - prevedenie účelových alebo lesných poľných ciest do majetku kraja a ich rekonštrukcia alebo vybudovanie celkom nových spojení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Severný (malý) obchvat Vranova nad Topľou I/18 - Budovateľská (cesta III. triedy, v prípade pokračovania s napojením na I/15 – prečíslovanie na cestu II. triedy) - 2025 • mesto Svit: nová cesta III. triedy do Spišskej Teplice • mostné prepojenie Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov (cesta III. triedy) • III/3335 Varhaňovce – Bunetice (KSK) – 2025 • Kendice – Petrovany (frekventovaná miestna komunikácia) • predĺženie cesty III/3172 v k. ú. Poloma – 2040 • Šarišská Poruba – Nemcovce – kvôli priamej autobusovej doprave – v koordinácii s R4 • Babie – Kračúnovce – kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu: Giraltovce – Babie – Hanušovce nad Topľou • Dulova Ves – Prešov, Šváby (investícia mesta Prešov) • III/3158 Medzibrodie – Závodie - 2040 • Osturňa – Ždiar prevzatie do správy kraja • Davidov – Cabov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) • Teriakovce – Vyšná Šebastová (prepojenie ciest III/3442 – III/3443) • Ulič – Ruská Volová – prepojenie vyradené z cestnej siete PSK, alternatíva v podobe cyklocesty pre cyklistov (výnimočne pre motorové vozidlá a obsluhu) s prepojením na obec Brezovec a zaradením tohto úseku do okruhu „Poloniny Trail“. • Kamenica - Lúčka prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) • Jakubovany – Šarišské Sokolovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) • Šiba - Hervartov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) • Medzianky prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) • III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66 • 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 20 CD		Nové prepojenia	
<p>Nové prepojenia - zaradenie účelových alebo lesných poľných ciest do majetku kraja a ich rekonštrukcia alebo vybudovanie celkom nových spojení:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504) • nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice • prepojenie Kalnište – Brezov – prevzatie cesty do III. triedy • prepojenie Roztoky – Kečkovce v kategórii IIIb. • Veľkrop - Makovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) • Roztoky – Kečkovce • Karná – Víťazovce (III/3824) • prepojenie Šemetkovce – Oľšavka v kategórii IIIb. • prepojenie Medvedie – Krajná Bystrá – Nižný Komárnik v kategórii IIIb. • prepojenie Dlhé Stráže – Vlkovce 			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 21 CD		Hraničné priechody	
<p>Dobudovať nové cestné prepojenia na poľskú a ukrajinskú hranicu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • II/559 Čertižné – Jašliska • Sulín (časť Závodie) – Zubrzyk • Sulín – Sulinka (Poľsko) – nový most cez rieku Poprad, záujem poľskej strany • Havranec – Ciechania (gmina Krempna) • Stebnícka Huta (časť Hutisko) – Blechnarka • Frička – Izby (aktuálne poľná cesta prakticky po rovine) • Cigeľka – Wysowa Zdrój 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 22 CD		Hraničné priechody	
<p>Dobudovať nové cestné prepojenia na poľskú a ukrajinskú hranicu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • II/556 Ulič – Zabrid': spojenie pre cyklistov v horizonte 2030 vybudované s budúcou možnosťou povolenia vjazdu automobilov do 3,5 tony k roku 2050 • Legnava – Muszyna (aktuálne poľná cesta prakticky po rovine) – iba pre cyklistov v parametroch umožňujúcich aj premávku miestnej automobilovej dopravy do 3,5 tony • III/3138 Legnava – Milik 			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

6.2 Návrh opatrení v oblasti verejnej osobnej dopravy

OP 1-A VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč – Muszyna		
<p>V nadväznosti na diaľkové rýchliky aj na osobné vlaky na trati 180 (Žilina – Košice) budú v dvojhodinovom takte vedené vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa; v špičke sú doplnené vlaky do hodinového taktu;</p> <p>V úseku Poprad – Stará Ľubovňa vlaky nezastavujú na vybraných zastávkach za účelom zvýšenia atraktivity spojenia Popradu a Starej Ľubovni.</p> <p>Celoročne v dvojhodinovom takte vedené vlaky z Popradu do Tatranskej Lomnice (bez zastavenia medzi Popradom a Studeným Potokom) a v dvojhodinovom takte vedené vlaky z Tatranskej Lomnice do Studeného Potoka.</p> <p>Zavedenie priamych vlakov z Popradu do Muszyny až Krynice. Vlaky je potrebné viesť minimálne v štvorhodinovom intervale, a to minimálne v nasledujúcom rozsahu: denne počas letnej a zimnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo turistickej sezóny. Zároveň je účelné predĺžiť trasu týchto vlakov až do Krynice.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 1 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč – Muszyna		
<p>V nadväznosti na diaľkové rýchliky aj na osobné vlaky na trati 180 (Žilina – Košice) budú v hodinovom takte vedené vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa;</p> <p>Takisto v hodinovom takte budú vedené vlaky Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Spišská Belá horné nádražie, vlaky budú vedené tak, že by v úseku Svit – Kežmarok (– Strážky zastávka) boli vedené v polhodinovom takte;</p> <p>Celoročne v polhodinovom takte vedené vlaky z Tatranskej Lomnice do Studeného Potoka.</p> <p>Zavedenie priamych vlakov z Popradu do Muszyny a Krynice. Vlaky je potrebné viesť minimálne v 2-hodinovom intervale, a to minimálne v nasledujúcom rozsahu: denne počas letnej a zimnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo turistickej sezóny.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 2 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč a Studený Potok – Tatranská Lomnica		
<p>Oproti organizácii železničnej dopravy v roku 2030 sa navrhujú zmeny:</p> <p>V trase Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa dôjde k urýchleniu dopravy a k úspore súprav;</p> <p>Celoročne v hodinovom takte vedené vlaky z Popradu do Tatranskej Lomnice (bez zastavenia Poprad-Spišská Sobota a Matejovce pri Poprade).</p> <p>Úsek trate Studený Potok – Tatranské Lomnica bude prevedený do duálneho rozchodu t.j. vrátane systému TEŽ a bude zabezpečený polhodinový zložený takt.</p> <p>Zavedenie priamych vlakov z Popradu do Muszyny a Krynice v celoročnej prevádzke.</p>			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 3 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách		
<p>Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso – premávka v hodinovom takte, prípadné operatívne zvýšenie kapacity sa robí vypravením následného vlaku;</p> <p>Trať TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry: premávka v polhodinovom takte;</p> <p>Trať TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – premávka v hodinovom takte;</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 4 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách		
<p>Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso – premávka v polhodinovom takte;</p> <p>Trať TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry: premávka v štvrt hodinovom takte;</p> <p>Trať TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok: premávka v hodinovom takte, v úseku Tatranská Lomnica – Studený Potok vložené vlaky vytvárajú polhodinový takt.</p>			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 5 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách		
<p>Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso – premávka v polhodinovom takte;</p> <p>Trať TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry: premávka v štvrťhodinovom takte;</p> <p>Trať TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok: premávka v hodinovom takte.</p> <p>Preloženie s vlakmi Poprad -Studený Potok – Tatranská Lomnica vytvára polhodinový takt v úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica.</p> <p>Definovanie potrieb prevádzky pre nové trate TEŽ a ich realizácia v praxi. Minimálny navrhovaný takt na nových tratiach je 1 hodina. Podľa prevádzkových potrieb a obsluhy jadrového územia regiónu Vysoké Tatry sa odporúča takt aspoň ½ hodiny.</p>			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 6 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice		
<p>Na trati premávajú v dvojhodinovom takte rýchliky Bratislava – Žilina – Poprad-Tatry – Košice;</p> <p>Takisto v dvojhodinovom takte premávajú expresy na tej istej trase – vo vloženej polohe;</p> <p>Z Popradu-Tatier premávajú v hodinovom takte zrýchlené vlaky do Košíc, tieto osobné vlaky vynechávajú vybrané zastávky medzi Popradom a Margecanmi a všetky medzi Margecanmi a Košicami okrem zástavky v Kysaku. Vynechávanie zastávok medzi Margecanmi a Košicami je podmienené zavedením novej vrstvy osobných vlakov v relácii Margecany – Kysak – Košice.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 7 VOD – vypúšťa sa

OP 8-A VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna		
<p>Pravidelné vlaky REX premávajú z Košíc do Lipian v hodinovom takte (medzi Prešovom a Lipanmi ako zastávkové vlaky) v špičke sú doplnené vlaky medzi Prešovom a Lipanmi do polhodinového taktu;</p> <p>Pravidelné Os vlaky z Košíc do Prešova premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak približne polhodinový takt;</p> <p>V nadväznosti na rozvoj turistického cezhraničného železničného spojenia Poprad – Muszyna (Krynica) je vhodné zaviesť aj prípojné vlaky na trase Prešov – Sabinov – Lipany – Plaveč – Stará Ľubovňa, ktoré budú v stanici Plaveč umožňovať prestup na vlaky Poprad – Plaveč – Muszyna (Krynica) a naopak.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 8 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna		
<p>Pravidelné osobné vlaky premávajú z Košíc do Lipian v hodinovom takte;</p> <p>Pravidelné vlaky REX z Košíc do Prešova s pokračovaním do Lipian premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak približne polhodinový takt;</p> <p>Postupné zavádzanie rýchlikov v trase Košice – Prešov – Muszyna – Nowy Sacz (– Kraków).</p> <p>V nadväznosti na rozvoj turistického spojenia viesť sezónne vlaky Prešov – Sabinov – Lipany – Plaveč – Stará Ľubovňa.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 9 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna		
<p>Pravidelné osobné vlaky premávajú z Košíc do Lipian v hodinovom takte;</p> <p>Pravidelné osobné vlaky z Košíc do Prešova premávajú v hodinovom takte a vytvárajú tak polhodinový takt osobných vlakov</p> <p>Pravidelné vlaky REX z Košíc do Prešova s pokračovaním do Lipian premávajú takisto v hodinovom takte;</p> <p>Pravidelné vlaky REX z Košíc do Prešova premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak polhodinový takt vlakov REX;</p> <p>Dokopy spoje vytvárajú približne štvrt hodinový takt medzi Košicami a Prešovom;</p> <p>Podľa stavu rozvoja koľajovej infraštruktúry v Poľsku sa rozvíja diaľkové medzinárodné spojenie (Budapešť) – Košice – Prešov – Muszyna – Krakov (– Warszawa)</p>			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 10-A VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov		
<p>Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v dvojhodinovom takte;</p> <p>V špičke pracovného dňa sú doplnené vlaky v úseku Prešov – Raslavice v dvojhodinovom takte, čo vytvára hodinový takt medzi Prešovom a Raslavicami.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 10 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov		
<p>Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v hodinovom takte;</p> <p>Vlaky v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian;</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 11 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov		
Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v hodinovom takte; Osobné vlaky medzi Prešovom a Raslavicami premávajú v hodinovom takte, medzi Prešovom a Raslavicami vzniká polhodinový takt; Vlaky v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian;			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 12 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov		
Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v polhodinovom takte; Vlaky v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian;			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 13-A VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Prešov – Humenné – Medzilaborce		
Vlaky medzi Prešovom, Humenným a Medzilaborcami premávajú v dvojhodinovom takte, v špičkách pracovného dňa sú v úseku Prešov – Humenné – Koškovce doplnené na hodinový takt. V úseku Prešov – Vranov nad Topľou vlaky nezastavujú na vybraných zastávkach za účelom zvýšenia atraktivity spojenia Prešovom a Humenným. Vlaky v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian, v Humennom na vlaky do Stakčína a Košíc Z Medzilaboriec na územie Poľska sa odporúča prevádzka pravidelných vlakov denne počas letnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo letnej turistickej sezóny.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 13 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín		
<p>Podľa skúseností z premávky bude posúdené, či sa má zachovať prevádzkový koncept zavedený PDO Slovenska pre železnice alebo sa zavedie systém navrhnutý v PUM PSK:</p> <p>Vlaky pre urýchlenie vynechávajú vybrané zastávky medzi Prešovom a Vranovom nad Topľou. Premávajú v hodinovom takte;</p> <p>Vlaky premávajú spojené s vlakmi do Bardejova medzi Prešovom a Kapušanmi, v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian, v Humennom na vlaky Medzilaborce – Košice</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 14 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín		
<p>Vlaky pre urýchlenie vynechávajú vybrané zastávky medzi Kapušanmi a Vranovom nad Topľou okrem Hanušoviec nad Topľou mesta a v ďalšom pokračujú ako osobné vlaky do Humenného. Premávajú v polhodinovom takte, z Humenného do Stakčina sa premáva v hodinovom takte.</p> <p>Vlaky premávajú spojené s vlakmi do Bardejova medzi Prešovom a Kapušanmi, v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian, v Humennom na vlaky Medzilaborce – Košice</p>			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 15 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín		
<p>Vlaky pre urýchlenie vynechávajú vybrané zastávky medzi Kapušanmi a Vranovom nad Topľou okrem Hanušoviec nad Topľou mesta a v ďalšom pokračujú ako osobné vlaky do Humenného a Stakčina. Premávajú v polhodinovom takte;</p> <p>Vlaky premávajú spojené s vlakmi do Bardejova medzi Prešovom a Kapušanmi, v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian, v Humennom na vlaky Medzilaborce – Košice</p>			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 16-A VOD	Organizácia vlakovej dopravy na trase Košice – Humenné – Stakčín		
Vlaky REx z Košíc do Humenného premávajú v dvojhodinovom takte, v špičkách pracovného dňa sú spoje doplnené do hodinového taktu. Osobné vlaky medzi Humenným a Stakčínom premávajú v hodinovom takte			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 16 VOD	Organizácia vlakovej dopravy na trase Košice – Humenné – Medzilaborce – Lupkóv		
Vlaky REx z Košíc do Humenného premávajú v hodinovom takte a pokračujú ako osobné vlaky do Medzilaboriec mesta Z Medzilaboriec na územie Poľska sa odporúča prevádzka pravidelných vlakov denne počas letnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo letnej turistickej sezóny.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 17 VOD	Organizácia vlakovej dopravy na trase Medzilaborce – Humenné – Košice		
Vlaky REx z Košíc do Humenného premávajú v polhodinovom takte a pokračujú ako osobné vlaky do Medzilaboriec mesta takisto v polhodinovom takte;			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 18 VOD	Integrácia MHD Prešov do IDS Východ		
Tarifná a organizačná integrácia celej siete liniek MHD vnútri mesta; Integrácia liniek prekráčajúcich hranice mesta:			
<ul style="list-style-type: none"> - Jestvujúca linka č. 13 sa navrhuje predĺžiť do Podhradíku pod navrhovaným číslom 089; - Jestvujúca linka č. 14 z Kanaša sa navrhuje predĺžiť zo Záborského do Brestova cez Dúbravu a Mirkovce pod navrhovaným číslom 084; - Jestvujúca linka č. 18 sa navrhuje nahradiť novou linkou predĺženou do Margecian pod navrhovaným číslom 081; 			

<ul style="list-style-type: none"> - Jestvujúca linka č. 21 sa navrhuje predĺžiť z Fintíc do Veľkého Slivníku cez Záhradné, Mošurov a Malý Slivník pod navrhovaným číslom 083; - Jestvujúca linka č. 22 bez zmien v trasovaní pod navrhovaným číslom 088; - Jestvujúca linka č. 24 bez zmien v trasovaní pod navrhovaným číslom 087; - Jestvujúca linka č. 45 by sa mala stať zvozovou linkou z Veľkého Šariša (od železničnej stanice) pod navrhovaným číslom 085; - Jestvujúca linka č. 46 bez zmien v trasovaní pod navrhovaným číslom 086; - Novo navrhnutá linka č. 082 v trase Široké – Chminianska Nová Ves – Levočská – Trojica – Solivar – Dulova Ves – Zlatá Baňa 			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 19 VOD	Integrácia systémov MHD do IDS Východ		
Systémy MHD sa stanú integrálnou časťou IDS Východ:			
<ul style="list-style-type: none"> - Systém MHD v Poprade; - Systém MHD v Humennom; - Systém MHD v Kežmarku; - Systém MHD v Levoči; - Systém MHD vo Svite; - Systém MHD v Bardejove - Systém MHD v Starej Ľubovni; - Systém MHD v Snine. 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 21 VOD	Zavedenie nového linkového vedenia prímestskej autobusovej dopravy podľa PDO PSK		
Zavedenie nového linkového vedenia autobusovej verejnej dopravy v nadväznosti na železničnú dopravu podľa spracovaného Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 22 VOD	Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek nad rozsah PDO PSK		
<ul style="list-style-type: none"> - diaľková linka Svidník – Vyšný Komárnik – Barwinek – Dukla – Krosno 			

- diaľková linka Humenné – Snina – Ubl'a – Veľké Berezné – Perečín – Užhorod (podmienená znížením rizík spojených s ruskou vojnou)			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 23VOD	Zavedenie autobusových liniek nad rozsah PDO PSK pre zlepšenie obsluhy Vysokých Tatier		
<p>Posilnenie autobusových liniek (2025):</p> <ul style="list-style-type: none"> existujúca linka Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina v hodinovom takte predĺžená až do Lysej Poľany, v dvojhodinovom intervale predĺžená do Zakopaného prestupná väzba v Tatranskej Kotline medzi linkou Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina a linkou Tatranská Kotlina – Lendak – Kežmarok – Spišská Belá nová linka Kežmarok – Mlynica – Starý Smokovec v takte 120 min. <p>Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy (2030):</p> <ul style="list-style-type: none"> nová turistická linka Tatranská Lomnica – Ždiar (cez Bachledovú dolinu) – Podspády – Lysá Poľana – Bialka Tatrzańska v hodinovom takte nová linka Liptovský Mikuláš Tartralandia – Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba raz za hodinu od 15.6. do 31.10. Cyklobus Liptovský Mikuláš – Ždiar 2 páry spojov denne Cyklobus na vybraných spojoch liniek z Popradu a Kežmarku do Vysokých Tatier Skibus Bachledova dolina – Ždiar Skibus Tatranská Lomnica – lanovka Skibus (batériová električka) Štrbské Pleso – Solisko <p>Kyvadlová doprava (2030):</p> <ul style="list-style-type: none"> Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba v takte 30 minút Tatranská Štrba – Štrbské Pleso v takte 30 minút Štôla – Vyšné Hágy – Tatranská Polianka – Tatranská Polianka (odstavná infraštruktúra P+R) v takte 30 minút Terminál Nová Lesná – Starý Smokovec v takte 30 minút (každý druhý spoj predĺžený k mobility hubu Poprad-Tatry) Eurocamp – Tatranská Lomnica (posila vlaku do výsledného taktu 15 minút) Letisko Poprad-Tatry – Starý Smokovec – okrem hodinového taktu ďalšie spoje do Starého Smokovca v nadväznosti na prílety a odlety Terminál Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica (k posilneným autobusovým linkám prevádzkované posilové spoje do výsledného taktu 15 minút v období špičkového dopytu) 			
Časový horizont:	2025, 2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 24 VOD	Vyhodnotenie a úpravy linkového vedenia verejnej autobusovej dopravy		
Po vyhodnotení dlhodobej prevádzky verejnej autobusovej dopravy podľa PDO PSK vyhodnotiť naplňovanie aktuálneho dopytu a naplánovať úpravy s využitím návrhu z PUM PSK z roku 2019			
Časový horizont:	2035	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

Opatrenia OP 25 VOD až OP 34 VOD sa vypúšťajú.

OP 35 VOD	Infraštruktúra najvýznamnejších prestupových bodov		
Vybavenie najvýznamnejších prestupových bodov, ktoré núkajú prestupy medzi diaľkovými a regionálnymi vlakmi, diaľkovými a prímestskými autobusmi a prípadne spojmi MHD musí byť najvyššou prioritou, nielen preto, že sú branou do kraja.			
Pre PSK majú túto dôležitosť tieto prestupové body:			
<ul style="list-style-type: none"> - Poprad - Tatranská Štrba - Prešov - Humenné - Kysak (je dôležitý, hoci leží v susediacom Košickom kraji) - Košice (sú dôležité, hoci leží v susediacom Košickom kraji) 			
Spoločnou požiadavkou pre všetky tieto body je kvalitný informačný systém pre cestujúcich, ktorý nesie informácie o všetkých dostupných druhoch verejnej dopravy v danom bode;			
Podľa možností by mal byť dostup aj individuálnou dopravou, čiže najmenej kapacity K+R, možnosti P+R a B+R sú takisto žiadúce;			
Vybavenie pre zodpovedajúcu starostlivosť o cestujúcich je potrebné;			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 36 VOD	Infraštruktúra významných prestupových uzlov na Spiši a Vysokých Tatrách		
<p>Významné prestupové body núkajú prestupy medzi regionálnymi vlakmi a prímestskými autobusy, prípadne MHD, pokiaľ v mieste premáva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kežmarok - Stará Ľubovňa - Studený Potok - Spišská Belá - Vysoké Tatry – Starý Smokovec - Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica - Štrbské Pleso - Spišská Nová Ves (leží v Košickom kraji) - Margecany (leží v Košickom kraji) <p>Dôležitou požiadavkou je kvalitný systém pre cestujúcich, ktorý poskytuje aktuálne informácie o všetkých druhoch dopravy, ktoré v danom bode premávajú;</p> <p>Pre všetky body je nutný prístup aj individuálnou dopravou a preto je potrebné venovať pozornosť kapacitám K+R a parkoviskám P+R aj K+R;</p> <p>Doplnenie vhodnými službami pre cestujúcich je žiadúce;</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 37 VOD	Infraštruktúra významných prestupových uzlov na Šariši		
<p>Významné prestupové body núkajú prestupy medzi regionálnymi vlakmi a prímestskými autobusy, prípadne MHD, pokiaľ v mieste premáva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lipany - Sabinov - Bardejov - Veľký Šariš - Raslavice - Prešov Mesto - Šarišské Lúky - Demjata - Tulčík <p>Dôležitou požiadavkou je kvalitný systém pre cestujúcich, ktorý poskytuje aktuálne informácie o všetkých druhoch dopravy, ktoré v danom bode premávajú;</p> <p>Pre všetky body je nutný prístup aj individuálnou dopravou a preto je potrebné venovať pozornosť kapacitám K+R a parkoviskám P+R aj K+R;</p> <p>Doplnenie vhodnými službami pre cestujúcich je žiadúce;</p> <p>V Prešove meste pristupuje ešte požiadavka riešenia predaja cestovných lístkov (stávajúce riešenie nie je vyhovujúce a ešte požiadavka riešenia väzieb zabezpečovacieho zariadenia pre odchody vlakov v Smere do Lipian a zátvor na priecestiu na Levočskej ulice;</p> <p>U prestupových bodov v Demjate a Tulčíku asi nie je udržateľné budovať doplnkové služby pre cestujúcich.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 38 VOD	Infraštruktúra významných prestupových uzlov na Zemplíne		
<p>Významné prestupové body núkajú prestupy medzi regionálnymi vlakmi a prímestskými autobusy, prípadne MHD, pokiaľ v mieste premáva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vranov nad Topľou - Snina - Medzilaborce - Radvaň nad Laborcom - Strážske (leží v Košickom kraji) <p>Dôležitou požiadavkou je kvalitný systém pre cestujúcich, ktorý poskytuje aktuálne informácie o všetkých druhoch dopravy, ktoré v danom bode premávajú;</p> <p>Pre všetky body je nutný prístup aj individuálnou dopravou a preto je potrebné venovať pozornosť kapacitám K+R a parkoviskám P+R aj K+R;</p> <p>Doplnenie vhodnými službami pre cestujúcich je žiadúce, zrejme okrem prestupového bodu v Radvani nad Laborcom;</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 39 VOD	Infraštruktúra prestupových bodov v autobusovej doprave v mestách Spiša		
<p>Tieto prestupové body núkajú prestupy medzi autobusovými spojmi a prípadne spojmi MHD:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Levoča - Svit - Spišská Stará Ves - Spišské Podhradie - Podolíneec <p>Nevyhnutné je na všetkých prestupových bodoch zriadiť kvalitný informačný systém pre cestujúcich, ktorý zabezpečí aktuálne informácie o všetkých relevantných spojoch;</p> <p>Treba riešiť nadväznosti individuálnej dopravy – teda kapacity K+R a B+R;</p> <p>V Levoči a Podolíneci možno riešiť aj doplnkové služby pre cestujúcich na autobusových staniciach;</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 40 VOD	Infraštruktúra prestupových bodov v autobusovej doprave v mestách Šariša a Zemplína		
<p>Tieto prestupové body núkajú prestupy medzi autobusovými spojmi a prípadne spojmi MHD:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Svidník - Prešov – terminál Levočská - Prešov – terminál Nižná Šebastová; - Hanušovce nad Topľou; - Giraltovcce - Stropkov <p>Nevyhnutné je na všetkých prestupových bodoch zriadiť kvalitný informačný systém pre cestujúcich, ktorý zabezpečí aktuálne informácie o všetkých relevantných spojoch;</p> <p>Treba riešiť nadväznosti individuálnej dopravy – teda kapacity K+R (okrem terminálov v Prešove) a B+R (okrem terminálov v Prešove a prestupového bodu v Hanušovciach nad Topľou);</p> <p>V Svidníku, Stropkove a Giraltovciach možno riešiť aj doplnkové služby pre cestujúcich na autobusových staniciach;</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 41 VOD	Infraštruktúra vidieckych prestupových bodov v autobusovej doprave		
<p>Tieto prestupové body núkajú prestupy medzi autobusovými spojmi a prípadne spojmi MHD:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plaveč - Plavnica - Bzenov u obecného úradu - Chminianska Nová Ves - Ľubovec č. d. 36 - Záhradné (námestie) - Veľký Slivník (Jednota); - Svinia (rázcestie/ZŠ); - Pusté Pole, rázcestie Kyjov - Vislanka rázcestie; - Tarnov - Zborov - Široké - Ubl'a <p>Nevyhnutné je na všetkých prestupových bodoch zriadiť kvalitný informačný systém pre cestujúcich, ktorý zabezpečí aktuálne informácie o všetkých relevantných spojoch;</p> <p>Treba riešiť prístrešky, najmä tam, kde nie je možné využiť inú infraštruktúru pre ochranu pred poveternostnými vplyvmi;</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 42 VOD	Komplexné riešenie prestupového uzlu Kysak		
<p>Opatrenia potrebné pre to, aby sa Kysak stal dôstojnou bránou do krajskej metropoly a veľkej časti Prešovského kraja ležia mimo investičné možnosti obce a mimo oblasť záujmu Košického kraja, lebo jeho obyvateľom tento uzol slúži len v obmedzenej miere. Preto o financovaní treba rokovať s inštitúciami na národnej úrovni.</p> <p>Treba tu zbudovať parkovací dom na pozemkoch oproti stanici, vyriešiť autobusové zastávky (hoci tu autobusových spojov nezachádza zatiaľ veľa), treba riešiť problematiku nástupísk (úzke peróny spomaľujú nástup a výstup cestujúcich a vytvárajú rizikové situácie), takisto kapacity B+R a K+R treba zriadiť.</p> <p>Kolo roku 2040 by sa malo uvažovať o autobusovom prepojení s Bzenovom (v súčasnosti novo opravená cesta neumožňuje premávku autobusov).</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 43-A VOD		Zriadenie programu financovania parkovísk P+R pri železničných staniách a zastávkach	
<p>Zriaďovanie parkovísk P+R nie je priveľmi nákladným opatrením, ale stretáva sa rôznymi problémami. Pozemky môžu byť v držaní rôznych vlastníkov (ŽSR, obce, iní). Preto sa odporúča vytvorenie národného programu financovania potrebných úprav P+R parkovísk v záujme podpory udržateľnej mobility.</p> <p>Program by mal umožniť financovanie alebo aspoň podporu financovania úprav parkovacích plôch pre rôznych vlastníkov dotknutých pozemkov.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Zriadenie programu
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 43 VOD		Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom	
<p>Zriaďovanie parkovísk P+R má napomôcť zníženiu dochádzky autami do centier väčších miest. Dochádzajúcim treba ponúknuť pokiaľ možno pohodlnú alternatívu cesty osobným autom. V najbližšom horizonte je vhodné využiť na zriadenie P+R existujúce plochy, bez väčších nárokov na záber cudzích pozemkov (mimo vlastníctva štátu a samospráv), a to nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drienovská Nová Ves obec – zriadenie P+R pre 20 áut by malo byť možné. - Kendice – zriadenie P+R pre 12 áut by nemalo byť problémom. - Haniska – priestor pre zriadenie P+R pre najmenej 40 áut je k dispozícii (je otázne či takisto majetkovo), no za cenu väčších zemných prác. - V Drienovskej Novej Vsi sa plánuje zrušiť zastavovanie vlakov a v Ličartovciach nie je vhodný priestor pre P+R v blízkosti zastávky 			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 44 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Prešovom a Lipanmi		
<p>Zriaďovanie parkovísk P+R má napomôcť zníženiu dochádzky autami do centier väčších miest. Dochádzajúcim treba ponúknuť pokiaľ možno pohodlnú alternatívu cesty osobným autom. V najbližšom horizonte je vhodné využiť na zriadenie P+R existujúce plochy, bez väčších nárokov na záber cudzích pozemkov (mimo vlastníctva štátu a samospráv), a to nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veľký Šariš – možno využiť časť priestoru pri železničnej stanici možno využiť pre parkovisko P+R pre prestup na verejnú dopravu; - Šarišské Michaľany – pri zastávke poza priecestím je priestor pre P+R pre 10 – 15 áut (už v stávajúcom stave je to možnosť pre cca 6 áut); - Orkucany – v blízkosti zastávky nie je priestor pre riadne parkovisko, niekoľko áut môže zaparkovať pri príjazdovej ceste. - Sabinov – v priestore pred železničnou stanicou je priestor, kde môžu byť zriadené parkoviská P+R a K+R; - Pečovská Nová Ves – v priestore medzi zastávkou a ihriskom je dostatočná plocha, ktorú možno upraviť na parkovisko pre 20 automobilov; - Červenica – priestor na zriadenie P+R parkoviska pre najmenej 20 áut je poza priecestím; - Rožkovany – v bezprostrednej blízkosti nie je vhodná plocha pre parkovisko, možno poza cestou I/68 (pri prístrešku autobusovej zastávky); - Lipany – v okolí vlakovej i (autobusovej) stanice sú plochy pre zriadenia parkovísk P+R i K+R. 			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 45 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Bardejovom a Prešovom		
<p>Zriaďovanie parkovísk P+R má napomôcť zníženiu dochádzky autami do centier väčších miest. Dochádzajúcim treba ponúknuť pokiaľ možno pohodlnú alternatívu cesty osobným autom. V najbližšom horizonte je vhodné využiť na zriadenie P+R existujúce plochy, bez väčších nárokov na záber cudzích pozemkov (mimo vlastníctva štátu a samospráv), a to nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bardejov – pri stanici je možnosť parkovania, navýšiť kapacitu je možné vhodnejším usporiadaním; - Kľušov – hoci sa nenavrhuje naďalej využívať zastávku pre zastavovanie vlakov, parkovanie pre 10 aut je tu možné zriadiť pre neďalekú autobusovú zastávku; - Hertník – navrhuje sa obnovenie výhybne pre budúci polhodinový takt vlakov do Bardejova. Rozšírenia stávajúcich parkovacích možností sa javí ako možné; - Bartošovce – možno zriadiť parkovanie pro 10 – 15 áut; - Vaniškovce – zatiaľ nie je možnosť parkovania, možno uvažovať o úprave terénu pre parkovanie šiestich áut; - Raslavice – nakoľko sa ráta so zvýšením významu tejto zastávky, treba upraviť dostupné plochy pre P+R; - Fulianka – možnosti parkovania tu v súčasnosti nie sú, no plochy, ktoré by sa dali upraviť tu sú; - Kapušany pri Prešove – plochy pre parkovanie áut sú k dispozícii, rozšírenie je možné obmedzením plôch pre nakládku a vykládku; - Šarišské Lúky – zastávka na katastri obce Ľubotice, plochy pre možné parkovania vrátane P+R sú tu k dispozícii; 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 46 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou	
<p>Zriaďovanie parkovísk P+R má napomôcť zníženiu dochádzky autami do centier väčších miest. Dochádzajúcim treba ponúknuť pokiaľ možno pohodlnú alternatívu cesty osobným autom. V najbližšom horizonte je vhodné využiť na zriadenie P+R existujúce plochy, bez väčších nárokov na záber cudzích pozemkov (mimo vlastníctva štátu a samospráv), a to nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Štrba – pre účely parkovania možno zvážiť priestor bývalej nakládky a vykládky; - Štrba zastávka – možno zväčšiť stávajúcu spevnenú plochu a získať priestor pre parkovanie 15 áut; - Lučivná – možnosť úpravy plochy pre získanie desiatich parkovacích miest bude síce náročnejšia, ale technicky možná; - Svit – okolo stanice sú dostačujúce plochy pre parkovanie; - Matejovce pri Poprade – možnosť úpravy okolitých plôch na parkoviská jestvuje, neje potrebná pri vysoká kapacita; - Studený Potok – voľné priestory sú tu k dispozícii, P+R je možné zriadiť; - Kežmarok – pro vlakovej stanici je dostatočný priestor pre parkovanie, možno by bolo vhodné plochu označiť vodorovným dopravným značením, pre jej lepšie využitie; - Kežmarok zastávka – možno rozšíriť a upraviť stávajúcu plochu; - Spišská Belá zastávka – neje veľký priestor, parkovanie do piatich áut je možné; - Spišská Belá horné nádražie – okolo tejto navrhovanej zastávky je dostatok plôch pre parkovanie; - Bušovce – dostatok plôch pre možné parkovisko; - Toporec – parkovanie niekoľkých áut je možné poza cestou I/77; - Podolíneec – časť priestoru nakládky a vykládky možno určiť pre zriadenie parkoviska P+R; - Nižné Ružbachy – v stávajúcom stave je možné parkovanie okolo 20 áut s možnosťou rozšírenia plôch; - Forbasy – jestvuje dostatok plôch pre zriadenie parkoviska P+R; - Stará Ľubovňa – jestvuje priestorom parkovisko pri železničnej stanici; 		
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:
Súvislosť so špecifickými cieľmi:		
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>		

OP 47 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri tratiach smerujúcich do Humenného		
<p>Zriaďovanie parkovísk P+R má napomôcť zníženiu dochádzky autami do centier väčších miest. Dochádzajúcim treba ponúknuť pokiaľ možno pohodlnú alternatívu cesty osobným autom. Pri tratiach do Humenného dáva zmysel uvažovať o parkoviskách P+R iba tam, kde je možná dochádzka z ďalších obcí, čo neje všade, lebo trate tu zväčši vedú úzkym údolím, a dochádzka na stanicu z iných obcí ta neprichádza do úvahy. V najbližšom horizonte je vhodné využiť na zriadenie P+R existujúce plochy, bez väčších nárokov na záber cudzích pozemkov (mimo vlastníctva štátu a samospráv), a to nasledovne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belá nad Cirochou – je tu po úpravách možnosť nájsť plochu pre parkovanie do desiatich áut; - Radvaň nad Laborcom – tu je dostatok plôch, ktoré je možno využiť pre parkovanie P+R; - Hankovce – pri samotnej zastávke je možné parkovanie do piatich áut; - Udavské – pri zastávke sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovisko P+R; - Nižný Hrabovec – pri stanici sú plochy, ktoré je množné využiť pre parkovanie P+R; - Strážske – pri stanici sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovanie; 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 48 VOD	Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v oblasti Vysokých Tatier		
<p>Zriadením parkovísk alebo parkovacích domov typu P+R pri vhodných zastávkach verejnej dopravy spolu s riešením rozvozu klientov do hotelov a penziónov (čo možno vykonávať ekologickými druhmi dopravy) možno obmedziť počet ciest individuálnou automobilovou dopravou v rámci oblasti Vysokých Tatier a znížiť tak tlak na parkovacie miesta. Umiestnenie parkovísk bude riešené takým spôsobom, aby nekolidovalo s ochranou prírody.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 50 VOD	Integrácia verejnej dopravy		
<p>Postupne budovať Integrovaného dopravného systému v jeho zložkách dopravnej, fyzickej, prevádzkovej, informačnej a tarifnej integrácie</p>			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

Opatrenia OP 51 VOD až OP 56 VOD sa vypúšťajú.

OP 57 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v autobusovej doprave		
Doteraz kraj uzavrel zmluvy s autobusovými dopravcami na určitý objem výkonov a dorovnal im straty, ktoré vznikli v prevádzke. Nabudúce bude kraj prostredníctvom organizátora integrovanej dopravy Východ objednávať dopravných výkonov v presne stanovenej štruktúre a štandardu a bude uhrádzať tieto výkony ako zákazník. Cestovné bude vyberať organizátor IDS a spolu s dotáciou budú vybrané prostriedky použité na úhradu dopravných výkonov.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 58 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v MHD		
Po zaintegrovaní MHD do IDS sa obdobne ako u autobusov zmení prístup kraja ku príslušnému poskytovateľovi dopravných výkonov – dopravnému podniku. Organizátor IDS bude financovať výkony a kontrolovať správne platenie cestovného.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 59 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v železničnej doprave		
Výkony v železničnej doprave objednáva štát prostredníctvom ministerstva dopravy a výstavby. Kraje nemajú žiadnu veľkú ingerenciu a preto vlaky s autobusmi neveľmi korešponujú. Nabudúce je zásadne potrebné, aby kraje a nimi zriadený organizátor mali možnosť aktívne ovplyvňovať prevádzku železničnej dopravy – predovšetkým, čo sa týka objednávaní výkonov. Len tak môže dôjsť k účinnej koordinácii medzi regionálnou vlakovou a prímestskou autobusovou dopravou a nadväznosťami v oboch smeroch.			
Časový horizont:	2035	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 62 VOD		Riešenie pre trate so zrušenou alebo minimálnou prevádzkou osobnej dopravy	
Vhodným riešením pre trate so zrušenou alebo minimálnou prevádzkou osobnej dopravy je ich využitie v rámci rozvoja cestovného ruchu – a to buď formou sezónnych, resp. víkendových vlakov, alebo formou prevádzkovania historických vlakov ako turistickej atrakcie.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Prevádzka turistických vlakov
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 63 VOD		Optimalizácia linkovej obsluhy prímestskej autobusovej dopravy prostredníctvom úsekov nových ciest III. triedy	
V záujme možnosti efektívne optimalizovať linkovú obsluhu dotknutých území prímestskou autobusovou dopravou je vhodným riešením pre optimalizáciu autobusovej dopravy prevzatie a rekonštrukcia existujúcich spevnených ciest do správy SÚC PSK. Na území Prešovského samosprávneho kraja sú to napríklad prepojenia: Davidov – Cabov, Kečkovce – Roztoky, Veľkrop – Makovce, Kamenica – Lúčka, Jakubovany – Šarišské Sokolovce, Šiba – Hervartov, Medzianky a iné.			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

6.3 Návrh opatrení v oblasti železničnéj dopravy

OP 1 ŽD	Skrátenie jazdnej doby rýchlikov medzi Popradom a Kysakom		
Pre dosiahnutie systémových časov pre prestupy z diaľkových rýchlikov v Poprade a Kysaku treba skrátiť jazdnú dobu rýchlikov medzi Popradom a Kysakom najmenej o sedem minút. Toto možno dosiahnuť odstránením pomalých jazd medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi a zlepšenou organizáciou dopravy. Ďalšou témou je vybudovanie dostatočne širokých nástupísk pre urýchlenie nástupu a výstupu veľkých frekvencií cestujúcich, najmä v Kysaku, Margecanoch alebo Spišskej Novej Vsi.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Jazdná doba 51 min.
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 2 ŽD	Úpravy trate Poprad – Spišská Belá pre premávku v polhodinovom takte		
Pre zabezpečenie prevádzky v polhodinovom takte sú potrebné opatrenia pre rýchle križovanie, najmä v Matejovciach pri Poprade, Studenom Potoku, Kežmarku a Spišskej Belej; Prípadne ďalšie opatrenia;			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 3 ŽD	Nová zastávka Spišská Belá horné nádražie		
Pre vlaky končiacie v Spišskej Belej sa javí ako vhodný bod výstupu a nástupu cestujúcich obnovená zastávka Spišská Belá horné nádražie, ktorá je situovaná bližšie k centru mesta; Tu je potrebné zriadiť nástupište, vhodne zabezpečiť železničné priestieň a dorobiť potrebné pre prevádzku zastávky a pre pohyb cestujúcich; Pre jazdu vlakov na horné nádražie je potrebné zabezpečiť možnosť jazdy na odb. Spišská Belá v tomto smere, je potrebné riešiť zabezpečovacie zariadenie vrátane ovládania závor pri zastávke horné nádražie;			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Premávka zastávky
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 4 ŽD		Rekonštrukcia a zvýšenie priepustnosti trate Prešov – Kysak	
<p>Úpravy na trati Prešov – Kysak potrebné pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zrýchlených vlakov v polhodinovom intervale, • osobných vlakov v polhodinovom intervale, • nákladných vlakov v požadovanom rozsahu, medzinárodných rýchlikov Košice – Prešov – Plaveč – Nowy Sącz – Kraków v pravidelnom intervale. <p>Spoločne s týmito opatreniami treba riešiť priepustnosť a zabezpečovacie zariadenie železničnej stanice Košice</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 4 A ŽD		Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč	
<p>Modernizácia a zvýšenie priepustnej výkonnosti traťového úseku Prešov – Lipany – Plaveč pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - osobných vlakov v polhodinovom intervale Prešov – Lipany, - REx vlakov v polhodinovom intervale Košice – Prešov – Lipany, - nákladných vlakov v požadovanom rozsahu, - medzinárodných rýchlikov Košice – Prešov – Plaveč – Nowy Sącz – Kraków v pravidelnom intervale. 			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v požadovanom rozsahu
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 4 B ŽD	Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč – Nowy Sącz		
<p>Modernizácia a zvýšenie priepustnej výkonnosti traťového úseku Plaveč – Muszyna pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - osobných vlakov v požadovanom intervale, - nákladných vlakov v požadovanom rozsahu, - medzinárodných rýchlikov Košice – Prešov – Plaveč – Nowy Sącz – Kraków v pravidelnom intervale, - pre vedenie vlakov je možné uvažovať aj s vybudovaním prepojenia Plaveč – Stará Ľubovňa – Piwniczna – Nowy Sącz ako plynulé napojenie na trať Nowy Sącz – Kraków 			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	Premávka v požadovanom rozsahu
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 5 ŽD	Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym		
<p>V súčasnosti 9 km dlhý jednokoľajný úsek trate slúži pre prevádzku vlakov do viacerých smerov (Medzilaborce, Stakčín, Vranov nad Topľou, Michalovce), aj pre premávku dvoch párov osobných vlakov za hodinu a pre potreby nákladnej dopravy predstavuje úzke miesto. Preto by bolo vhodné zvýšiť kapacitu tohto úseku aspoň prostredníctvom lepšieho zabezpečovacieho zariadenia (napríklad automatické hradlo);</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Skrátenie jazdnej doby
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 6 ŽD	Úprava trate Studený Potok – Tatranská Lomnica		
<p>Opatrenie spočíva vo vybudovaní duálneho rozchodu 1000 mm (doplnenie elektrifikovanou traťou) popri rozchode 1435 mm na trati Studený Potok – Tatranská Lomnica a jej včlenenie do systému TEŽ. Opatrením sa zabezpečí možnosť prevádzky vlakov bez prestupu zo Studeného Potoka do Starého Smokovca, prípadne na Štrbské Pleso. Trať je potrebné upraviť tak, aby umožňovala premávku vlakov v polhodinovom takte.</p>			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Nová trať
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 7 ŽD	Prispôsobenie úseku trate Kapušany – Raslavice pre ½ hodinový takt		
Pre navrhovaný model premávky vlakov v ½ hodinovom takte do Raslavíc je potrebné zaistiť možnosť križovania vlakov v Tulčíku alebo v Demjate.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 8 ŽD	Skrátenie jazdných dôb vlakov na trati Poprad – Plaveč		
Odstránenie rýchlostných obmedzení v úseku Poprad Tatry – Podolíneč; Úpravy najvyššej traťovej rýchlosti do 100 km/hod v úseku Podolíneč – Plaveč v miestach, kde to umožňujú parametre trate, ktorá bola pôvodne na túto rýchlosť projektovaná; Tým sa dosiahne urýchlenie dopravy a úspory v obehu vlakových súprav.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Skrátenie jazdných dôb
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			

OP 9 ŽD	Výhybňa Šarišské Michaľany		
Obnovenie druhej koľaje – zriadenie výhybne v zastávke Šarišské Michaľany pre lepšiu možnosť križovania vlakov a tým aj urýchlenie jazdy vlakov medzi Prešovom a Lipanmi			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Premávka výhybne
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 10 ŽD	½ hodinový takt Starý Smokovec – Tatranská Lomnica		
Opatrenie pre umožnenie polhodinového taktu vlakov medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou – zriadenie jednej výhybne v priestore Tatranskej Lesnej.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 10 A ŽD	½ hodinový takt Štrba – Štrbské Pleso		
Opatrenie pre umožnenie polhodinového taktu vlakov medzi Štrbou a Štrbským Plesom. Zriadenie nástupišťa pre druhý vlak na Štrbskom plese (pre rýchle križovanie) a opatrenia pre skrátenie jazdnej doby na 13 – 14 minút.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 10 B ŽD	¼ hodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad		
Pre ďalšie zvýšenie kapacity TEŽ aj zvýšenie rýchlosti premávky vlakov medzi Štrbským Plesom, Starým Smokovcom a Popradom sa navrhuje spracovať štúdiu realizovateľnosti, ktorá posúdi viaceré varianty zvýšenia parametrov tejto trate, aj prínosov a dopadov jednotlivých variantných riešení. Štúdia by mala posúdiť zhruba tieto varianty:			
<ul style="list-style-type: none"> • Nerobiť nič; • Úpravy v existujúcej trase TEŽ (výhybne, skvalitnenie trate); • Na niektorých miestach napriamit' trať výstavbou estakád a prípadne aj niektoré úseky navrhnuť ako dvojkolažné; 			
Štúdia by mala brať do úvahy aj zámery na prípravu odbočky trate k letisku Poprad-Tatry.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Vypracovaná štúdia
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 10 C ŽD	¼ hodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad		
Uskutočnenie úprav trati podľa výsledkov štúdie vykonateľnosti podľa opatrení OP 10 B ŽD. Štvrťhodinový takt by mal spolu s kapacitnými vozidlami vytvoriť naozaj výkonnú a kapacitnú chrbticu verejnej dopravy v regióne.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ¼ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 11 ŽD	Úprava trate Prešov – Bardejov		
<p>Úprava trate za účelom dosiahnutia systémového jazdného času Prešov – Bardejov maximálne 60 minút.</p> <p>V zmysle požadovaných úprav je nutné zaviesť diaľkové riadenie dopravy na trati, vrátane modernizácie zabezpečovacieho zariadenia a odstránenia prepádov traťových rýchlostí.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Skrátenie jazdných dôb
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 11-A ŽD	Úprava úseku trate Raslavice – Bardejov pre premávku v ½ hod. takte		
<p>Pre zavedenie premávky vlakov v ½ hodinovom takte je potrebné umožniť križovanie vlakov medzi Raslavicami a Bardejovom – napríklad obnovením výhybne v Hertníku.</p>			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 12 ŽD	Úprava trate Prešov – Strážske		
<p>Úprava trate za účelom dosiahnutia systémového jazdného času Prešov – Vranov nad Topľou maximálne 50 minút.</p> <p>V zmysle požadovaných úprav je nutné zaviesť diaľkové riadenie dopravy na trati, vrátane modernizácie zabezpečovacieho zariadenia a odstránenia prepádov traťových rýchlostí.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Skrátenie jazdných dôb
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 12-A ŽD	Úprava trate Prešov – Strážske pre premávku v ½ hodinovom takte		
Zvýšenie kapacity trate Prešov – Strážske pre premávku v polhodinovom takte, zvýšenie rýchlosti, riešenie križovania vlakov.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 13 ŽD	Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym		
Obnovenie druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym pre navýšenie železničnej premávky v regióne.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Obnovená druhá koľaj
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 15 ŽD	Polhodinový takt medzi Medzilaborcami a Humenným		
Zvýšenie kapacity trate Humenné – Medzilaborce pre umožnenie premávky v polhodinovom takte			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 16 ŽD	Polhodinový takt medzi Stakčínom a Humenným		
Zvýšenie kapacity trate Humenné – Stakčín pre umožnenie premávky v polhodinovom takte			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka v ½ hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 17 ŽD	Štúdia uskutočniteľnosti predĺženia trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny		
Zadanie a vypracovanie štúdie uskutočniteľnosti zámeru predĺženia TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny (prípadne do Ždiaru). Štúdia by mala poskytnúť odpovede predovšetkým na tieto otázky: <ul style="list-style-type: none"> • podrobný zásah trasy budúcej trate do krajiny vnútri TANAP (topografia, dopady); • prínosy oproti doterajším riešeniam (stavu bez tohto projektu), teda uskutočneniu dopravných služieb po Ceste slobody; • hospodárnosť takého projektu; 			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Vyhotovená štúdia
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 17 A ŽD	Predĺženie trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny		
Ak štúdia uskutočniteľnosti odôvodní a všetky nevyhnutné posúdenia umožní vybudovanie ďalšieho úseku TEŽ: <ul style="list-style-type: none"> • Príprava a schválenie príslušné úpravy územného plánu; • Spracovanie projektovej dokumentácie pre uskutočnení stavby; • Vybudovanie a sprevádzkovanie nového úseku TEŽ; Trať by výhľadovo mala umožniť aspoň polhodinový takt premávky vlakov.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Premávka hodinom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 18 ŽD	Nová Trať TEŽ spájajúca Tatranskú Lomnicu a Kežmarok		
Prieskum a štúdia vykonateľnosti; EIA projektu; Ekonomické posúdenie; Vybudovanie trate v prípade, že štúdie potvrdia ekonomickú opodstatnenosť. Trať by mala umožniť premávku v hodinovom takte, v ďalšom výhľade polhodinový takt.			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	Premávka v hodinovom takte
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 19 ŽD	Výhľadové napojenie letiska Poprad Tatry na systém TEŽ		
<p>Prieskum a štúdia vykonateľnosti napojenia letiska na systém tratí TEŽ a to ako v smere od letiska do Popradu, tak aj v smere do Starého Smokovca;</p> <p>EIA projektu;</p> <p>Ekonomické posúdenie;</p> <p>Vybudovanie trate v prípade, že štúdie potvrdia ekonomickú opodstatnenosť.</p> <p>Trať by mala umožniť premávku aspoň v polhodinovom takte.</p>			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	Vybudované napojenie TEŽ
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 20 ŽD	Štúdia výhľadového rozvoja železničnej siete východného Slovenska		
<p>Štúdia má podrobne analyzovať stav a kapacity jestvujúcej železničnej siete z pohľadu napojení dôležitých centier na Slovensku ale najmä v okolitých krajinách v súvislosti s výzvami, ktoré nastaví narastajúca integrácia Európy a narastajúca hospodárska a kultúrna spolupráca v dotknutom regióne po roku 2040. Región a jeho metropoly by mali byť napojené na okolité dôležité centrá kvalitnou železnicou, riešenou priateľsky k jej užívateľom.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Vypracovaná štúdia
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

6.4 Návrhy opatrení v oblasti nemotorovej dopravy

OP 1 ND	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej dopravy		
<p>V miestach, kde sa chodci stretávajú s pohybujúcimi dopravnými prostriedkami vznikajú rizikové situácie. Tým je najlepšie predchádzať dobre stanovenými pravidlami premávky ale aj infraštruktúrnymi opatreniami, čo sú najmä priechody a ich vybavenie svetelnou signalizáciou, prípadne aj ostrovčekmi v prostred komunikácie.</p> <p>Pozornosť potreba venovať miestam, kde zastavujú prostriedky verejnej dopravy, pretože v ich blízkosti sa zhoršujú rozhľadové pomery a zvyšuje riziko kolízie chodca s pohybujúcimi sa dopravnými prostriedkami.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti</p>			

OP 2 ND	Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov		
<p>Pre osoby, ktoré sa nachádzajú v určitých situáciách, ktoré im bránia v nerušenom pohybe (osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie), ale aj napríklad rodičia s detským kočíkom, cestujúci s ťažkou batožinou, zdravotne znevýhodnené osoby resp. osoby s telesným zdravotným postihnutím sú dôležité úpravy komunikácií tak, aby sa na nich nachádzali bezbariérové prvky.</p>			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti</p>			

OP 3 ND	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás		
<p>Návrhy projektov, ktoré sú v súlade s platnými dokumentami kraja v tejto oblasti sú opísané v kapitole 5.4.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja</p> <p>ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti</p>			

OP 4 ND	Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov		
Tak ako aj ostatné strategické materiály treba prerábať po uplynutí doby ich platnosti, aj cyklogenerely bude potreba aktualizovať a stanoviť postupy pre riešenie problémov v ďalšom období.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			

OP 5 ND	Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby		
Tak ako aj ostatná dopravná infraštruktúra potrebuje aj cyklistická infraštruktúra mať svojho správcu, ktorý disponuje rozpočtom a kapacitami pre udržiavanie tejto infraštruktúry. V prípade krajských cyklosteziak by tieto mali byť začlenené pod SÚC PSK aj s príslušným prídelením finančných prostriedkov. Navrhuje sa to preto, že táto organizácia má prostriedky pre udržiavanie veľmi podobnej infraštruktúry cestnej. V prípade miestnych cyklistických komunikácií by správcom mala byť príslušná obec.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			

OP 6 ND	Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke		
Pre zvyšovanie bezpečnosti cyklistov je najvhodnejším riešením oddelenie cyklistov od hustej cestnej premávky. Preto tam, kde je to možné je vhodné hľadať trasy mimo cesty vyšších tried a nájst a prípadne upraviť poľné lebo lesné cesty pre využitie cyklistickou dopravou.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			

OP 7 ND	Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami		
Pre umožnenie dochádzky na bicykli do škôl lebo zamestnania alebo za službami treba hľadať možnosti vhodných trás z okolitých obcí do vzdialenosti maximálne 6km, čo je vzdialenosť ktorú cyklisti považujú za možnú pre dochádzku. Tu je potreba v koordinácii s miestnymi samosprávami, vytipovať a realizovať zmysluplné cestičky a trasy.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			

OP 8 ND	Realizácia B+R a doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov		
Realizácia B+R v rôznych rozsahoch, teda od obyčajného "U-čkového" stojana, o ktorý je možné bicykel oprieť a uzamknúť, cez rôzne typy prístreškov, až po finančne nákladné riešenia typu cykloveža a pod., zriaďovať pri čo možno najväčšom počte nástupných bodov VOD, predovšetkým však v blízkosti tých nástupných bodov, ktoré sú lokalizované v pešej vzdialenosti viac než 500 metrov od rozhodujúcich zdrojov alebo cieľov dennej dochádzky.			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			

6.5 Ostatné návrhy opatrení

OP 1 ON	Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku		
<p>Tak ako sa pripravuje integrovaný dopravný systém pre celé Východné Slovensko, tak treba v tom istom meradle riešiť aj systém controllingu – teda zberu dát, ich spracovaní a generovanie výstupov pre všetky úrovne plánovania a riadenia verejnej dopravy aj dopravnej premávky na dôležitých cestách. Stanovenie architektúry a potrebných parametrov je predpokladom vybudovania funkčného informačného systému pre riadenie dopravy aj poskytovanie informácií cestujúcim aj ďalším užívateľom dopravného systému.</p> <p>Spracovaná a schválená architektúra by mala toto pri svojom naplnení zabezpečiť.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Spracovaná koncepcia
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 2 ON	Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko		
<p>Dispečing nielen ako pracovisko, no najmä jeho technické zázemie zberu a spracovania dát z premávky nielen verejnej dopravy je základom informačného systému v jeho celku, čiže tak ako zdroj informácií pre cestujúcu verejnosť tak aj pre operatívne riadenie dopravnej prevádzky ale aj plánovania a rozhodovania o konfigurácii liniek a spojov.</p> <p>Jedným zo základných predpokladov je prepojenie s dispečingy jednotlivých dopravcov fungujúcich v IDS.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci dispečing
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 3 ON	Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť		
<p>V systéme dopravy fungujú (môžu fungovať) alebo môžu do systému dopravy zasahovať ďalšie dispečingy, ktoré by mali byť svojimi výstupmi integrované v dopravnej ústredni, kde by sa mali riešiť komplexné problémy vzniknuté na dopravnej sieti. Sú to dispečingy riadiace pozemné komunikácie, cesty, diaľnice lebo tunely a dispečingy sledujúce cestnú premávku. Dispečing Integrovaného záchranného systému neriadi priamo dopravu, ale jeho previazanosť a dispečingom IDs lebo dopravnou ústredňou je nevyhnutná pre obidve strany.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci dispečing
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>			

OP 4 ON	Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich		
Na základe schváleného systému taríf v rámci IDS Východ treba navrhnuť a realizovať systém odbavenia a to ak hardware, tak aj software, ktorý zaisťí pohodlné a užívateľsky priateľské odbavenie cestujúcich od nákupu cestovného dokladu po jeho validáciu a kontrolu.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci systém
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			

OP 5 ON	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS)		
Informačný systém nepredstavujú len elektronické informačné tabule na zastávkach a staniach alebo prenos informácií o doprave do mobilných telefónov, ale takisto všetky označenia staníc, nástupísk, zastávok a ďalších prvkov dopravného systému (vozidlá...) ale aj cestovné poriadky na zastávkach a informovanie verejnosti v masmédiách.			
Takýto komplexný systém je dôležitou súčasťou kvality poskytovaných dopravných služieb.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci systém
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			

OP 6 ON	Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach		
Železničné priecestia predstavujú rizikové body cestnej aj železničnej infraštruktúry.			
Nakoľko je to možné, je treba znižovať ich počet a nahrádzať ich mimoúrovňovým križovaním tam, kde je to možné;			
Kde to možné nie je, tam pristúpiť k najvyššiemu možnému štandardu zabezpečenia s ohľadom na komfort premávky obidvoch systémov;			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 7 ON	Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému		
Pre naplnenie ŠC 5 treba posilniť odborné kapacity na stávajúcich riadiacich orgánoch aj možno zriadiť špeciálne inštitúcie. Jasným opatrením je vznik organizátora IDS Východ, s.r.o. No možno aj v ďalších oblastiach sa ukáže taká potreba.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 8 ON	Riešenie parkovacej politiky v centrách veľkých miest v kraji		
Toto opatrenie treba riešiť na úrovni jednotlivých miest, ktorých sa problém dotýka. Parkovací systém by mal podporiť využívanie verejnej dopravy najmä pre pravidelnú dochádzku. Mal by ale takisto zaistiť prístupnosť mestských centier a umožniť najmä krátkodobé parkovanie pre návštevníkov a vhodne riešiť parkovanie pre rezidentov.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Vyriešené parkovanie
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 9 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave		
Cieľom v tejto oblasti by malo byť využívanie moderných vozidiel s nízkymi emisiami. Kraj má dva hlavné nástroje v tejto veci. Jedným nástrojom je stanovenie a pravidelné vynucovanie štandardov vozidiel a druhým nástrojom by mala byť pravidelná finančná podpora obnovy a rozvoju vozidlového parku. Rozvoj by mal spočívať najmä v bezbariérovosti vozidiel a podpore elektrickej (lebo inej ekologickejšej) trakcie.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 10 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave		
Cieľom v tejto oblasti by malo byť využívanie moderných vozidiel s nízkymi emisiami s preferenciou elektrickej (alebo inej ekologickej) trakcie. Kraj by mal toto riešiť prostredníctvom stanovenia a pravidelného vynucovania štandardov vozidiel a stanoviť úhradu dopravných výkonov tak, že by pokrývali aj rozvoj vozidlového parku. Rozvoj by mal naďalej spočívať v bezbariérovosti vozidiel.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 11 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave		
V rámci IDS východ má kraj prostredníctvom organizátora hlavný nástroj v stanovení štandardov vozidiel a ich pravidelnej kontrole dodržiavania. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov.			
Ceny dopravných výkonov treba stanoviť tak, že by pokrývali náklady na rozvoj vozidlového parku.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 12 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave		
V rámci IDS východ má kraj prostredníctvom organizátora hlavný nástroj v stanovení štandardov vozidiel a ich pravidelnej kontrole dodržiavania. Po roku 2030 by sa mal zvyšovať tlak na využívanie ekologickejších vozidiel. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov. Ceny dopravných výkonov treba stanoviť tak, že by pokrývali náklady na rozvoj vozidlového parku.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 13 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave		
<p>Z pohľadu kraja je problémom, že na túto oblasť nemá priamy vplyv. Železničnú dopravu financuje štát centrálné a to takisto platí o vozidlovom parku. Treba pamätať na cestujúcich s hendikepmi a aspoň časť vozidiel tomu prispôbiť.</p> <p>Treba vyjednávať aby do roku 2025 boli nahradené alebo aspoň významne modernizované vozne z čias Československých štátnych dráh.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 14 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave		
<p>V období 2025 – 2030 by sa malo presadiť využívanie ľahkých no výkonných vlakových jednotiek, ktoré umožnia rýchlu akceleráciu a tým aj skracovanie jazdných dôb najmä u osobných vlakov. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov.</p>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 15 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave		
<p>Malo by dôjsť ku elektrifikácii ďalších tratí a tak by sa malo rozšíriť využívanie elektrických trakčných vozidiel a elektrických jednotiek, prípadne s čiastočne akumulátorovými pohonmi. To by mal kraj podporovať najmä v rekreačne cenných oblastiach. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov.</p>			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>			

OP 16 ON	Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami		
<p>Dopravný systém Prešovského kraja funguje v prostredí obecnej zákonnosti stráženej kompetentnými štátnymi orgánmi Slovenskej republiky. Okrem tohto okruhu sú špecifické problémy dopravy, napríklad problematika bezpečnosti cestnej premávky, ktorú stráži špecializovaná zložka Polície SR – dopravná polícia. Doprava využíva infraštruktúru, ktorá v niektorých segmentoch patrí do kategórie kritickej infraštruktúry, ktorú treba osobitne chrániť pred úmyselným poškodením protiprávnym skutkom. Takisto vzťahy medzi aktérmi v dopravnom systéme treba monitorovať napríklad v oblasti bezpečnosti cestujúcich lebo prepravovaného tovaru lebo korektné správanie pri výbere cestovného lebo prepravného.</p> <p>Hoci tieto úlohy väčšmi nespádajú medzi kompetencie krajov, treba im venovať priebežnú pozornosť.</p>			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p>			

OP 17 ON	Vybudovanie robustného telematického systému kraja pre cestné hospodárstvo kraja a riešenie manažmentu dopravy a turistiky v exponovaných miestach		
<p>Vybudovanie robustného systému zberu dát a organizovania prevádzkovania cestnej siete v kraji spolu s dohľadom na dodržiavanie rôznych stanovených obmedzení. Systém vybudovaný na SÚC PSK musí byť previazaný so systémami (aj budúcimi) ďalších zložiek v doprave (správcovia celoštátnej infraštruktúry, dopravcovia, IDC Východ, dopravná polícia, ďalšie zložky IZS...)</p> <p>Spracovanie štúdie vykonateľnosti; postupné budovanie systému spolu s riešením previazaností a stanovení príslušných oprávnení.</p>			
Časový horizont:	2030 a priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
<p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom</p>			

OP 18 ON	Podpora a pomoc kraja obciam pri riešení parkovania pri turistických cieľoch		
<p>Parkovanie pri rôznych turistických cieľoch môže byť problémom, ktorý najmä v malých obciach (za často sú to koncové obce) prináša problémy a príriv turistov predstavuje náklady, ktoré obce nesú a oproti tomu nie sú prínosy. Vo viacerých prípadoch ide o nástup do hor alebo národných parkov. Na takých miestach treba vytvoriť možnosť parkovania s aspoň základným zázemím (WC, kontajner na odpadky,...). Rozumným spoplatnením tohto parkovania môže obec uhrádzať vzniknuté náklady a ešte získať určitý prínos do svojho rozpočtu.</p> <p>PSK by mal takým obciam pomôcť jednak metodicky a jednak možno aj finančnou podporou a prostredníctvom svojej organizácie – SÚC PSK podporiť riešenie tohto problému.</p>			
Časový horizont:	2030 a priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			

6.6 Opatrenia v nákladnej doprave

OP 1 CARGO	Dobudovania východoslovenského diaľničného kríža		
Usilovať sa o urýchlené dobudovanie „východoslovenského diaľničného kríža“, teda ciest D1 a R4 v plnom profile a v celej dĺžke. V Prešovskom kraji by malo byť hotové v roku 2032.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 Kvalitná sieť v správe kraja nadväzujúca na kvalitnú nadriadenú cestnú sieť			

OP 2 CARGO	Nájsť spoločne s poľskou stranou nové cestné prepojenie do Poľska pre nákladnú dopravu bez obmedzení		
Nájsť spoločne s poľskou stranou nové cestné prepojenie do Poľska pre nákladnú dopravu bez obmedzení v priestore medzi Vysokými Tatrami a Vyšným Komáromom. Úprava niektorého stávajúceho prepojenia (Piwniczna – Mnišek nad Popradom, Leluchow – Čirč) alebo posúdiť možnosť úpravy trasy medzi Spišskou Belou a Nedzicou (cesta II/542, II/543, 1639K, W/969) smer Nový Targ) – toto prepojenie neprechádza územím žiadneho národného parku a v prípade tunela pod hrebeňom Spišskej Magury by malo aj celkom prijateľný výškový profil. Na slovenskej strane bude táto cesta nadväzovať na obchvaty Kežmarku a Spišskej Belej.			
Spracovať technickú štúdiu a štúdiu vykonateľnosti všetkých variantov.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 Kvalitná sieť v správe kraja nadväzujúca na kvalitnú nadriadenú cestnú sieť			

OP 3 CARGO	Zriadenie cestného hraničného priechodu do Poľska bez obmedzení tonáže najmä pre lokálnu nákladnú dopravu		
Na základe posúdení a vypracovaných štúdií			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 Kvalitná sieť v správe kraja nadväzujúca na kvalitnú nadriadenú cestnú sieť			

OP 4 CARGO	Napojovalie priemyselných zón na železničnú sieť		
Pri výstavbe priemyselných zón je nutné preferovať možnosti napojenia na železniciu tam, kde je to možné. V prípade situácie kde to nie je možné, je dôležité využívanie existujúcich blízkyh železničných vlečiek a prekladísk.			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 3 Kvalitná infraštruktúra zaisťujúca potrebný výkon a štandardy verejnej dopravy;			

OP 5 CARGO		Železničná infraštruktúra pre nákladnú dopravu	
<p>Pri rekonštrukciách a modernizáciách jednotlivých železničných tratí je dôležité trate prispôbiť na požadované parametre a zabezpečiť priepustnosť aj pre nákladnú železničnú dopravu.</p> <p>Dôležitá je taktiež rekonštrukcia a obnova existujúcich vlečiek a prekladísk, čím dôjde k následnému zvýšeniu atraktivity prepravy prostredníctvom systému železničnej nákladnej dopravy a posilnenia postavenia kombinovanej prepravy.</p>			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 3 Kvalitná infraštruktúra zaisťujúca potrebný výkon a štandardy verejnej dopravy;			

6.7 Opatrenia pre vodnú dopravu

OP 1 VODA		Rekreačná plavba na Domaši	
<p>Na vodnej nádrži Domaša podporovať vnútrozemskú plavbu pre rekreačné účely ako turistickú atrakciu.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja;			

6.8 Opatrenia súvisiace s leteckou dopravou

OP 1 LD	Uvedenie letiska do normového stavu		
Oprava vzletovej a pristávacej dráhy + update súvisiacich technológií.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 3 Kvalitná infraštruktúra zaisťujúca potrebný výkon a štandardy verejnej dopravy;			

OP 2 LD	Využitie letiska – model spolupráce		
Nájsť vhodný model spolupráce kraja s letiskom + podpora turistického ruchu, najmä v incomingovej oblasti.			
Časový horizont:	2030 a priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy príjemný pre užívateľov;			

OP 3 LD	Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou		
Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) zriadiť linku MHD medzi autobusovou stanicou a letiskom Poprad Tatry.			
Časový horizont:	Podľa potreby	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy príjemný pre užívateľov;			

OP 4 LD	Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou		
Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) zriadiť autobusovú linku medzi letiskom Poprad Tatry a Starým Smokovcom.			
Časový horizont:	Podľa potreby	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy príjemný pre užívateľov;			

OP 5 LD	Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou		
Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) trasovať vybrané autobusové spoje medzi Liptovským Mikulášom a Popradom trasovať cez letisko Poprad Tatry a Poprad-Veľkú.			
Časový horizont:	Podľa potreby	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy príjemný pre užívateľov;			

OP 6 LD		Zvýšenie parkovacích kapacít pri letisku	
Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) využiť voľné pozemky pre rozšírenie parkovacích kapacít pri letisku.			
Časový horizont:	Podľa potreby	Naplnenie opatrenia:	Zriadené parkovacie kapacity
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy príjemný pre užívateľov;			

OP 7 LD		Kapacity pre leteckú cargo-dopravu	
Posúdenie možnosti vybudovania cargo terminálu na letisku a zriadení multimodálneho logistického centra najmä pre potreby severného Slovenska a PSK.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Štúdia vykonateľnosti ako podklad pre rozhodnutie.
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 3 Kvalitná infraštruktúra zaisťujúca potrebný výkon a štandardy verejnej dopravy;			

OP 8 LD		Kapacity pre leteckú cargo-dopravu	
Ak štúdia vykonateľnosti preukáže rentabilitu tohto zámeru, vyriešení financovania a vybudovanie vyprojektovaných kapacít pre leteckú cargo dopravu.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Vybudované kapacity
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 3 Kvalitná infraštruktúra zaisťujúca potrebný výkon a štandardy verejnej dopravy;			

6.9 Roztriedenie opatrení podľa cieľov

Nakoľko v predchádzajúcich kapitolách sú sformulované jednotlivé opatrenia a je u nich aj uvedené, ktoré špecifické ciele napĺňajú, v ďalšom prehľade sú naopak opatrenia zhromaždené pod jednotlivými špecifickými cieľmi (čo značí, že väčšmi sú tu jednotlivé opatrenia uvedené viacnásobne).

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
Špecifický cieľ 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom			
ŠC 1	OP 1 A VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč – Muszyna	2025
ŠC 1	OP 1 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč	2030
ŠC 1	OP 2 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč	2040
ŠC 1	OP 3 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2025
ŠC 1	OP 4 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2030
ŠC 1	OP 5 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2040
ŠC 1	OP 6 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice	2025
ŠC 1	OP 8 A VOD	Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna	2025
ŠC 1	OP 8 VOD	Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna	2030
ŠC 1	OP 9 VOD	Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna	2050
ŠC 1	OP 10 A VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2025
ŠC 1	OP 10 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2030
ŠC 1	OP 11 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2040
ŠC 1	OP 12 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2050
ŠC 1	OP 13 A VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Medzilaborce	2025
ŠC 1	OP 13 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2030
ŠC 1	OP 14 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2040
ŠC 1	OP 15 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2050
ŠC 1	OP 16 VOD	Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice	2025
ŠC 1	OP 16 VOD	Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice	2050
ŠC 1	OP 18 VOD	Integrácia MHD Prešov do IDS Východ	2025
ŠC 1	OP 19 VOD	Integrácia systémov MHD do IDS Východ	2025

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 1	OP 21 VOD	Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá	2025
ŠC 1	OP 22 VOD	Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá	2030
ŠC 1	OP 23VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v obl. Prešova	2025
ŠC 1	OP 24 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v obl. Sabinova	2025
ŠC 1	OP 35 VOD	Infraštruktúra najvýznamnejších prestupných bodov	2030
ŠC 1	OP 36 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Spiši a Vysokých Tatrách	2030
ŠC 1	OP 37 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Šariši	2030
ŠC 1	OP 38 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Zemplíne	2030
ŠC 1	OP 39 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Spiša	2030
ŠC 1	OP 40 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Šariša a Zemplína	2030
ŠC 1	OP 41 VOD	Infraštruktúra vidieckych prestupných bodov v autobusovej doprave	2030
ŠC 1	OP 42 VOD	Komplexné riešenie prestupného uzlu Kysak	2030
ŠC 1	OP 43 A VOD	Zriadenie programu financovania parkovísk P+R pri železničných staniciach a zastávkach	2025
ŠC 1	OP 43 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom	2025
ŠC 1	OP 44 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Prešovom a Lipanmi	2025
ŠC 1	OP 45 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Bardejovom a Prešovom	2030
ŠC 1	OP 46 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou	2030
ŠC 1	OP 47 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri tratiach smerujúcich do Humenného	2030
ŠC 1	OP 48 VOD	Znižovanie IAD v Meste Vysoké Tatry	2030
ŠC 1	OP 49 VOD	Zriadenie organizátora IDS Východ, s.r.o.	2019
ŠC 1	OP 50 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Prešov – Košice (2021)	2025
ŠC 1	OP 57 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v autobusovej doprave	2025

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 1	OP 58 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v MHD	2025
ŠC 1	OP 59 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v železničnej doprave	2025
ŠC 1	OP 61 VOD	Úpravy novej organizácie autobusovej dopravy po roku 2040	2050
ŠC 1	OP 62 VOD	Úpravy novej organizácie autobusovej dopravy po roku 2040	2050
ŠC 1	OP 1 ŽD	Skrátenie jazdnej doby rýchlikov medzi Popradom a Kysakom	2025
ŠC 1	OP 2 ŽD	Úpravy trate Poprad – Spišská Belá pre premávku v polhodinovom takte	2025
ŠC 1	OP 3 ŽD	Nová zastávka Spišská Belá horné nádražie	2025
ŠC 1	OP 4 ŽD	Úpravy trate Prešov – Kysak pre premávku v ½ hodinovom takte	2025
ŠC 1	OP 5 ŽD	Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym	2025
ŠC 1	OP 6 ŽD	Prebudovanie trate Studený potok – Tatranská Lomnica	2030
ŠC 1	OP 7 ŽD	Prispôsobenie úseku Kapušany – Raslavice pre ½ hodinový takt	2030
ŠC 1	OP 8 ŽD	Skrátenie jazdných dôb vlakov na trati Poprad – Plaveč	2030
ŠC 1	OP 9 ŽD	Výhybňa Šarišské Michaľany	2030
ŠC 1	OP 10 ŽD	½ hodinový takt Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	2040
ŠC 1	OP 10 A ŽD	½ hodinový takt Štrba – Štrbské Pleso	2040
ŠC 1	OP 11 ŽD	Úprava úseku Raslavice – Bardejov pre premávku v ½ hod. takte	2040
ŠC 1	OP 12 ŽD	Úprava trate Prešov – Strážske pre premávku v ½ hod. takte	2040
ŠC 1	OP 13 ŽD	Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym	2040
ŠC 1	OP 14 ŽD	Zvýšenie kapacity Prešov – Kysak pre premávku v ¼ hod. takte	2050
ŠC 1	OP 14 A ŽD	Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč	2030
ŠC 1	OP 14 A ŽD	Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč	2050
ŠC 1	OP 15 ŽD	Polhodinový takt medzi Medzilaborcami a Humenným	2050
ŠC 1	OP 16 ŽD	Polhodinový takt medzi Stakčínom a Humenným	2050
ŠC 1	OP 2 ON	Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko	2025
ŠC 1	OP 3 ON	Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť	2025
ŠC 1	OP 4 ON	Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich	2025

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 1	OP 5 ON	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (najmä v IDS)	2025
ŠC 1	OP 7 ON	Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému	2025
ŠC 1	OP 16 ON	Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami	2025 2030 2040 2050
ŠC 1	OP 2 LD	Využitie letiska – model spolupráce	2030
ŠC 1	OP 3 LD	Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou	P.P.
ŠC 1	OP 4 LD	Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou	P.P.
ŠC 1	OP 5 LD	Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou	P.P.
ŠC 1	OP 6 LD	Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou	P.P.
ŠC 1	OP 7 LD	Zvýšenie parkovacích kapacít pri letisku	P.P.
Špecifický cieľ 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 2	OP 1 CD	Rýchlostný obchvat Prešova, D1, R4	2025
ŠC 2	OP 1 A CD	Rýchlostný obchvat Prešova, D1, R4	2030
ŠC 2	OP 2 CD	Rýchlostná cesta R4	2030
ŠC 2	OP 3 CD	Tunel Branisko a privádzač Levoča – Spišská Nová Ves	2030
ŠC 2	OP 4 CD	Modernizácia, rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy	2025
ŠC 2	OP 5 CD	Rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy	2030
ŠC 2	OP 6 CD	Rekonštrukcie a preložky siete ciest I. triedy	2040
ŠC 2	OP 7 CD	Rekonštrukcie a preložky siete ciest I. triedy	2050
ŠC 2	OP 8 CD	Rekonštrukcie ciest II. triedy	2025
ŠC 2	OP 9 CD	Rekonštrukcie ciest II. triedy	2030
ŠC 2	OP 10 CD	Rekonštrukcie ciest II. triedy	2040
ŠC 2	OP 11 CD	Preložky a obchvaty na cestách II. triedy	2030
ŠC 2	OP 12 CD	Preložky a obchvaty na cestách II. triedy	2050
ŠC 2	OP 13 CD	Rekonštrukcie ciest III. triedy	2025 2030 2040 2050
ŠC 2	OP 14 CD	Zmena kategorizácie ciest	2025
ŠC 2	OP 15 CD	Obchvaty a preložky na cestách III. triedy	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 2	OP 16 CD	Obchvaty a preložky na cestách III. triedy	2050
ŠC 2	OP 18 CD	Znovu sprevádzkované cesty III. triedy	2030
ŠC 2	OP 19 CD	Nové prepojenia	2030
ŠC 2	OP 20 CD	Nové prepojenia	2050
ŠC 2	OP 21 CD	Hraničné priechody	2030
ŠC 2	OP 22 CD	Hraničné priechody	2050
ŠC 2	OP 1 ND	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej dopravy	2030
ŠC 2	OP 2 ND	Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi	2025 2030 2040 2050
ŠC 2	OP 3 ND	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	2030
ŠC 2	OP 4 ND	Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov	2030
ŠC 2	OP 5 ND	Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby	2025
ŠC 2	OP 6 ND	Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke	2025
ŠC 2	OP 7 ND	Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami	2025
ŠC 2	OP 6 ON	Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach	2030
ŠC 2	OP 8 ON	Riešenie parkovacej politiky v centrách veľkých miest v kraji	2030
ŠC 2	OP 1 CARGO	Dobudovania východoslovenského diaľničného križa	2040
ŠC 2	OP 2 CARGO	Nájsť spoločne s poľskou stranou nové cestné prepojenie do Poľska pre nákladnú dopravu bez obmedzení	2030
ŠC 2	OP 3 CARGO	Zriadenie cestného hraničného priechodu do Poľska bez obmedzení tonáže najmä pre lokálnu nákladnú dopravu	2040
Špecifický cieľ 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			
ŠC 3	OP 35 VOD	Infraštruktúra najvýznamnejších prestupných bodov	2030
ŠC 3	OP 36 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Spiši a Vysokých Tatrách	2030
ŠC 3	OP 37 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Šariši	2030
ŠC 3	OP 38 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Zemplíne	2030
ŠC 3	OP 39 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Spiša	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 3	OP 40 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Šariša a Zemplína	2030
ŠC 3	OP 41 VOD	Infraštruktúra vidieckych prestupných bodov v autobusovej doprave	2030
ŠC 3	OP 42 VOD	Komplexné riešenie prestupného uzlu Kysak	2030
ŠC 3	OP 43 A VOD	Zriadenie programu financovania parkovísk P+R pri železničných staniciach a zastávkach	2025
ŠC 3	OP 43 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom	2025
ŠC 3	OP 44 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Prešovom a Lipanmi	2025
ŠC 3	OP 45 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Bardejovom a Prešovom	2030
ŠC 3	OP 46 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou	2030
ŠC 3	OP 47 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri tratiach smerujúcich do Humenného	2030
ŠC 3	OP 48 VOD	Znižovanie IAD v Meste Vysoké Tatry	2030
ŠC 3	OP 1 ŽD	Skrátenie jazdnej doby rýchlikov medzi Popradom a Kysakom	2025
ŠC 3	OP 2 ŽD	Úpravy trate Poprad – Spišská Belá pre premávku v polhodinovom takte	2025
ŠC 3	OP 3 ŽD	Nová zastávka Spišská Belá horné nádražie	2025
ŠC 3	OP 4 ŽD	Úpravy trate Prešov – Kysak pre premávku v ½ hodinovom takte	2025
ŠC 3	OP 5 ŽD	Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym	2025
ŠC 3	OP 6 ŽD	Prebudovanie trate Studený potok – Tatranská Lomnica	2030
ŠC 3	OP 7 ŽD	Prispôsobenie úseku Kapušany – Raslavice pre ½ hodinový takt	2030
ŠC 3	OP 8 ŽD	Skrátenie jazdných dôb vlakov na trati Poprad – Plaveč	2030
ŠC 3	OP 9 ŽD	Výhybňa Šarišské Michaľany	2030
ŠC 3	OP 10 ŽD	½ hodinový takt Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	2040
ŠC 3	OP 10 A ŽD	½ hodinový takt Štrba – Štrbské Pleso	2040
ŠC 3	OP 10 B ŽD	¼ hodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad (štúdia)	2030
ŠC 3	OP 10 C ŽD	¼ hodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad (realizácia podľa štúdie)	2040
ŠC 3	OP 11 ŽD	Úprava úseku Raslavice – Bardejov pre premávku v ½ hod. takte	2040

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 3	OP 12 ŽD	Úprava trate Prešov – Strážske pre premávku v ½ hod. takte	2040
ŠC 3	OP 13 ŽD	Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym	2040
ŠC 3	OP 14 ŽD	Zvýšenie kapacity Prešov – Kysak pre premávku v ¼ hod. takte	2050
ŠC 3	OP 15 ŽD	Polhodinový takt medzi Medzilaborcami a Humenným	2050
ŠC 3	OP 16 ŽD	Polhodinový takt medzi Stakčínom a Humenným	2050
ŠC 3	OP 17 ŽD	Predĺženie trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny	2040
ŠC 3	OP 18 ŽD	Nová Trať TEŽ spájajúca Tatranskú Lomnicu a Kežmarok	2050
ŠC 3	OP 1 ND	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej dopravy	2030
ŠC 3	OP 2 ND	Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi	2025 2030 2040 2050
ŠC 3	OP 1 ON	Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku	2025
ŠC 3	OP 2 ON	Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko	2025
ŠC 3	OP 3 ON	Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť	2025
ŠC 3	OP 6 ON	Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach	2030
ŠC 3	OP 7 ON	Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému	2030
ŠC 3	OP 4 CARGO	Napojovanie priemyselných zón na železničnú sieť	priebežne
ŠC 3	OP 5 CARGO	Železničná infraštruktúra pre Cargo dopravu	priebežne
ŠC 3	OP 1 LD	Uvedenie letiska do normového stavu	2030
ŠC 3	OP 8 LD	Kapacity pre leteckú cargo-dopravu	2025
ŠC 3	OP 9 LD	Kapacity pre leteckú cargo-dopravu	2030
Špecifický cieľ 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu			
ŠC 4	OP 9 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave	2030
ŠC 4	OP 10 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave	2040
ŠC 4	OP 11 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 4	OP 12 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2040
ŠC 4	OP 13 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2025
ŠC 4	OP 14 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2030
ŠC 4	OP 15 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2040
Špecifický cieľ 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 5	OP 1 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč	2025
ŠC 5	OP 2 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč	2030
ŠC 5	OP 3 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2025
ŠC 5	OP 4 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2030
ŠC 5	OP 5 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2040
ŠC 5	OP 6 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice	2025
ŠC 5	OP 7 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice	2030
ŠC 5	OP 8 VOD	Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna	2025
ŠC 5	OP 9 VOD	Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna	2050
ŠC 5	OP 10 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2025
ŠC 5	OP 11 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2030
ŠC 5	OP 12 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2040
ŠC 5	OP 13 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2025
ŠC 5	OP 14 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2040
ŠC 5	OP 15 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2050
ŠC 5	OP 16 VOD	Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice	2025
ŠC 5	OP 16 VOD	Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice	2050
ŠC 5	OP 18 VOD	Integrácia MHD Prešov do IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 19 VOD	Integrácia systémov MHD do IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 20 VOD	Integrácia systémov MHD do IDS Východ	2030
ŠC 5	OP 21 VOD	Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá	2025
ŠC 5	OP 22 VOD	Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá	2030
ŠC 5	OP 23VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v obl. Prešova	2025

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 24 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v obl. Sabinova	2025
ŠC 5	OP 25 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Spiša (Poprad – Kežmarok – Levoča)	2025
ŠC 5	OP 26 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Zemplína (Vranov nad Topľou – Humenné)	2025
ŠC 5	OP 27 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Starej Ľubovne	2030
ŠC 5	OP 28 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Bardejova	2030
ŠC 5	OP 29 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Svidníka a Stropkova	2030
ŠC 5	OP 30 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Medzilaboriec	2030
ŠC 5	OP 31 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Sniny	2030
ŠC 5	OP 32 VOD	Úpravy novej organizácie autobusovej dopravy po roku 2030	2040
ŠC 5	OP 33 VOD	Úpravy novej organizácie autobusovej dopravy po roku 2030	2040
ŠC 5	OP 34 VOD	Úpravy novej organizácie autobusovej dopravy po roku 2030	2040
ŠC 5	OP 35 VOD	Infraštruktúra najvýznamnejších prestupných bodov	2030
ŠC 5	OP 36 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Spiši a Vysokých Tatrách	2030
ŠC 5	OP 37 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Šariši	2030
ŠC 5	OP 38 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Zemplíne	2030
ŠC 5	OP 39 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Spiša	2030
ŠC 5	OP 40 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Šariša a Zemplína	2030
ŠC 5	OP 41 VOD	Infraštruktúra vidieckych prestupných bodov v autobusovej doprave	2030
ŠC 5	OP 42 VOD	Komplexné riešenie prestupného uzlu Kysak	2030
ŠC 5	OP 43 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom	2025
ŠC 5	OP 44 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Prešovom a Lipanmi	2025
ŠC 5	OP 45 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Bardejovom a Prešovom	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 46 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou	2030
ŠC 5	OP 47 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri tratiach smerujúcich do Humenného	2030
ŠC 5	OP 48 VOD	Znižovanie IAD v Meste Vysoké Tatry	2030
ŠC 5	OP 49 VOD	Zriadenie organizátora IDS Východ, s.r.o.	2019
ŠC 5	OP 50 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Prešov – Košice (2021)	2025
ŠC 5	OP 51 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Poprad – Kežmarok – Spišská Nová Ves – Levoča (2021)	2025
ŠC 5	OP 52 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Humenné – Michalovce – Vranov nad Topľou (2021)	2025
ŠC 5	OP 53 VOD	Prvý krok rozvoja IDS Východ (2025)	2025
ŠC 5	OP 54 VOD	Druhý krok rozvoja IDS Východ (2027)	2030
ŠC 5	OP 55 VOD	Tretí krok rozvoja IDS Východ (2030)	2030
ŠC 5	OP 56 VOD	Štvrtý krok rozvoja IDS Východ (2032)	2040
ŠC 5	OP 57 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v autobusovej doprave	2025
ŠC 5	OP 58 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v MHD	2025
ŠC 5	OP 59 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v železničnej doprave	2025
ŠC 5	OP 60 VOD	Vytvorenie tarifného systému IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 61 VOD	Úpravy novej organizácie autobusovej dopravy po roku 2040	2050
ŠC 5	OP 62 VOD	Úpravy novej organizácie autobusovej dopravy po roku 2040	2050
ŠC 5	OP 1 ON	Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku	2025
ŠC 5	OP 2 ON	Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko	2025
ŠC 5	OP 3 ON	Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť	2025
ŠC 5	OP 4 ON	Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich	2025
ŠC 5	OP 5 ON	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS)	2025
ŠC 5	OP 7 ON	Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému	2025
ŠC 5	OP 8 ON	Riešenie parkovacej politiky v centrách veľkých miest v kraji	2030
ŠC 5	OP 9 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave	2030
ŠC 5	OP 10 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave	2040

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 11 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2030
ŠC 5	OP 12 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2040
ŠC 5	OP 13 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2025
ŠC 5	OP 14 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2030
ŠC 5	OP 15 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2040
ŠC 5	OP 16 ON	Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami	2025 2030 2040 2050
ŠC 5	OP 17 ON	Vybudovanie robustného telematického systému kraja pre cestné hospodárstvo kraja a riešenie manažmentu dopravy a turistiky v exponovaných miestach	2030 + priebežne
ŠC 5	OP 1 VODA	Rekreačná plavba na Domaše	2025
Špecifický cieľ 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			
ŠC 6	OP 1 ND	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej dopravy	2030
ŠC 6	OP 2 ND	Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi	2025 2030 2040 2050
ŠC 6	OP 3 ND	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	2030
ŠC 6	OP 4 ND	Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov	2030
ŠC 6	OP 5 ND	Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby	2025
ŠC 6	OP 6 ND	Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke	2025
ŠC 6	OP 7 ND	Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami	2025
ŠC 4	OP 11 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2030
ŠC 4	OP 12 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2040
ŠC 4	OP 13 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2025
ŠC 4	OP 14 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2030
ŠC 4	OP 15 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2040
Špecifický cieľ 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 5	OP 1 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč	2025

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 2 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč	2030
ŠC 5	OP 3 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2025
ŠC 5	OP 4 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2030
ŠC 5	OP 5 VOD	Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách	2040
ŠC 5	OP 6 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice	2025
ŠC 5	OP 7 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice	2030
ŠC 5	OP 8 VOD	Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna	2025
ŠC 5	OP 9 VOD	Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna	2050
ŠC 5	OP 10 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2025
ŠC 5	OP 11 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2030
ŠC 5	OP 12 VOD	Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov	2040
ŠC 5	OP 13 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2025
ŠC 5	OP 14 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2040
ŠC 5	OP 15 VOD	Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín	2050
ŠC 5	OP 16 VOD	Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice	2025
ŠC 5	OP 16 VOD	Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice	2050
ŠC 5	OP 18 VOD	Integrácia MHD Prešov do IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 19 VOD	Integrácia systémov MHD do IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 20 VOD	Integrácia systémov MHD do IDS Východ	2030
ŠC 5	OP 21 VOD	Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá	2025
ŠC 5	OP 22 VOD	Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá	2030
ŠC 5	OP 23VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v obl. Prešova	2025
ŠC 5	OP 24 VOD	Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v obl. Sabinova	2025
ŠC 5	OP 35 VOD	Infraštruktúra najvýznamnejších prestupných bodov	2030
ŠC 5	OP 36 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Spiši a Vysokých Tatrách	2030
ŠC 5	OP 37 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Šariši	2030
ŠC 5	OP 38 VOD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov na Zemplíne	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 39 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Spiša	2030
ŠC 5	OP 40 VOD	Infraštruktúra prestupných bodov v autobusovej doprave v mestách Šariša a Zemplína	2030
ŠC 5	OP 41 VOD	Infraštruktúra vidieckych prestupných bodov v autobusovej doprave	2030
ŠC 5	OP 42 VOD	Komplexné riešenie prestupného uzlu Kysak	2030
ŠC 5	OP 43 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom	2025
ŠC 5	OP 44 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Prešovom a Lipanmi	2025
ŠC 5	OP 45 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Bardejovom a Prešovom	2030
ŠC 5	OP 46 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou	2030
ŠC 5	OP 47 VOD	Zriadenie parkovísk P+R pri tratiach smerujúcich do Humenného	2030
ŠC 5	OP 48 VOD	Znižovanie IAD v Meste Vysoké Tatry	2030
ŠC 5	OP 50 VOD	Postupné budovanie Integrovaného dopravného systému v jeho zložkách: dopravnej, fyzickej, prevádzkovej, informačnej a tarifnej integrácie	2025
ŠC 5	OP 57 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v autobusovej doprave	2025
ŠC 5	OP 58 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v MHD	2025
ŠC 5	OP 59 VOD	Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v železničnej doprave	2025
ŠC 5	OP 62 VOD	Vhodným riešením pre trate so zrušenou alebo minimálnou prevádzkou osobnej dopravy je ich využitie v rámci rozvoja cestovného ruchu – a to buď formou sezónnych, resp. víkendových vlakov, alebo formou prevádzkovania historických vlakov ako turistickej atrakcie	2025
ŠC 5	OP 63 VOD	Prevzatie ciest do správy SÚC PSK pro zefektívnenie autobusovej dopravy	priebežne
ŠC 5	OP 1 ON	Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku	2025
ŠC 5	OP 2 ON	Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko	2025
ŠC 5	OP 3 ON	Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť	2025

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 4 ON	Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich	2025
ŠC 5	OP 5 ON	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS)	2025
ŠC 5	OP 7 ON	Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému	2025
ŠC 5	OP 8 ON	Riešenie parkovacej politiky v centrách veľkých miest v kraji	2030
ŠC 5	OP 9 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave	2030
ŠC 5	OP 10 ON	Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave	2040
ŠC 5	OP 11 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2030
ŠC 5	OP 12 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave	2040
ŠC 5	OP 13 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2025
ŠC 5	OP 14 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2030
ŠC 5	OP 15 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave	2040
ŠC 5	OP 16 ON	Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami	2025 2030 2040 2050
Špecifický cieľ 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			
ŠC 6	OP 1 ND	Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej doprave	2030
ŠC 6	OP 2 ND	Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi	2025 2030 2040 2050
ŠC 6	OP 3 ND	Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás	2030
ŠC 6	OP 4 ND	Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov	2030
ŠC 6	OP 5 ND	Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby	2025
ŠC 6	OP 6 ND	Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke	2025
ŠC 6	OP 7 ND	Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami	2025

6.10 Analýza závislostí medzi opatreniami a cieľmi

Analýzu závislostí medzi opatreniami a cieľmi treba začať pri krátkej úvahe o väzbách medzi strategickými a špecifickými cieľmi.

Strategické ciele sú sformulované štyri a sú vyjadrením vízie, ako by mal dopravný systém Prešovského kraja vyzeráť v budúcnosti. Tieto ciele sú jasné, hoci sú len ťažko merateľné. Tieto ciele podrobnejšie uvádza kapitola 3.1:

- SC-1 Ekologický udržateľný dopravný systém kraja
- SC-2 Finančne udržateľný dopravný systém kraja
- SC-3 Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja
- SC-4 Bezpečný dopravný systém kraja

SC-1 Ekologický udržateľný dopravný systém kraja

SC-1 napĺňajú určitým spôsobom všetky špecifické ciele:

- Špecifický cieľ 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom
- Špecifický cieľ 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja
- Špecifický cieľ 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD
- Špecifický cieľ 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť
- Špecifický cieľ 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja
- Špecifický cieľ 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti

Ekologická udržateľnosť znamená znižovanie zaťaženia okolitého životného prostredia najmenej v rozmere dodržania hygienických limitov. Kvalitná a využívaná verejná hromadná doprava, ktorá obmedzí využívanie individuálnych osobných automobilov spôsobí zníženie emisií. Kvalitná cestná sieť môže znížiť emisie hluku a vďaka plynulej premávke aj spalín. Ostatná infraštruktúra to môže ovplyvniť. Kvalitný vozidlový park, najmä vozidlá s ekologicky progresívnymi pohonmi môžu veľmi napomôcť ekologickej udržateľnosti dopravného systému. Kvalitné riadenie systému optimalizuje okrem iného využitie dopravných prostriedkov, čo prispieva k zníženiu emisií. Nemotorová doprava je ekologická už svojou podstatou.

SC-2 Finančne udržateľný dopravný systém kraja

SC-2 napĺňa určitým spôsobom väčšiu časť špecifických cieľov:

- ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom priláka viac cestujúcich a tým zvýši tržby.
- ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť pomôže hospodárnej premávke dopravného systému.
- ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja napomáha ekonomickej premávke.
- ŠC 6 – Nemotorová doprava spôsobuje prakticky nulové prevádzkové náklady a celkom minimálne náklady na infraštruktúru, čím prispieva finančnej udržateľnosti dopravného systému.

SC-3 Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja

Naplnovaniu SC-3 prispieva svojím spôsobom väčšina špecifických cieľov:

- ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom – predstavuje moderný prístup k službám a ich ponuke. Je nevyhnutnou podmienkou moderného dopravného systému.
- ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja – (a nielen tá v správe kraja) je základom pre všetku ponuku dopravných služieb ako vo verejnej doprave, takisto pre individuálnu dopravu. Je podmienkou pre výkonnosť a spoľahlivosť dopravného systému.
- ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD je základným pilierom výkonnosti a spoľahlivosti dopravného systému.
- ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť je základným pilierom pre výkonnosť a spoľahlivosť dopravného systému a takisto vplýva na vnímanie modernosti dopravných služieb.
- ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja je dôležitým predpokladom pre výkonnosť a spoľahlivosť celej dopravy.

SC-4 Bezpečný dopravný systém kraja

SC-4 naplňuje väčšia časť špecifických cieľov:

- ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský ku užívateľom znižuje využívanie individuálnej dopravy, čo znižuje zaťaženie ciest a znižuje tým množstvo kolíznych situácií. Vyšší podiel profesionálnych vodičov by mal takisto znamenať bezpečnejšiu cestnú premávku.
- ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja je predpokladom bezpečnosti cestnej premávky.
- ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD predstavuje dôležitú podmienku pre bezpečné fungovanie verejnej dopravy.
- ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť je takisto predpokladom pre bezpečné prevádzkovanie verejnej dopravy.
- ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja predstavuje príspevok k bezpečnosti premávky i podporu ochrany pred vonkajšími vplyvmi.

Závislosť medzi opatreniami a špecifickými cieľmi je ukázaná pri samotných opatreniach a v predchádzajúcej kapitole (6.9 Roztriedenie opatrení podľa cieľov). Väzby medzi opatreniami a strategickými cieľmi sú uvádzané v Pláne implementácie a monitorovania.

7 Varianty a scenáre budúceho rozvoja mobility

7.1 Analýza prevádzky modelu

Analýza prevádzky modelu musí byť vypracovaná na základe nasledujúcich dvoch hlavných variantov:

7.1.1 Súčasný stav siete (s odkazom na východiskový rok pre výstavbu a kalibrácie modelu), identifikáciu aktuálnych potrieb, prekážky, atď.

Pre účely dopravno-strategického dokumentu bol vytvorený nástroj v podobe dopravného modelu. Ide o konvenčný štvorstupňový dopytový dopravný model, ktorý zahrňuje nasledujúce druhy dopravy:

- automobilová doprava (osobná, nákladná),
- verejná hromadná doprava (autobusová, trolejbusová, vlaková),
- cyklistická doprava,
- pešia doprava.

Primárnym účelom modelu je analýza súčasného stavu a identifikácia úzkych miest dopravného systému v súčasnosti ako aj vo výhľade pri súčasnom trende.

Potrebné vstupné dáta

Tvorba modelu začína zberom dát a prieskumami, ktoré zaručia potrebné vstupné údaje pre správne nastavenie správanie modelu. Procesy, ktoré sa vyskytujú v reálnom svete je potrebné previesť na matematický model, ktorý dokáže predpovedať účinky systému. Matematický model obsahuje parametre a premenné, ktoré je možné získať pri tvorbe, kalibrácii a validácii modelu. Na tvorbu dopravného modelu je potrebná dostupnosť nasledujúcich dát:

- dáta o štruktúre územia (počet obyvateľov, zamestnanosť,...),
- sociálno-ekonomické dáta,
- dáta o dopravnej sieti,
- dáta o ponuke verejnej dopravy,
- dáta zo sčítania dopravy,
- dáta o dopravnom správaní obyvateľov.

Štruktúra a parametre konkrétnych čiastkových modelov (vznik jazdy, distribúcia jazdy, voľba režimu), sú získané z dát zozbieraných v rámci štúdie a zo zisťovania dopravného správanie v domácnostiach SR.

Model, prípadne časti modelu ako tvorba počtu ciest, distribúcia ciest, voľba dopravného prostriedku a výpočet zaťaženia majú mnoho parametrov. Hodnoty parametrov sú určené z dostupných dát.

Vierohodnosť modelu je dosiahnutá pomocou kalibrácie a validácie. Kalibrácia je iteratívny proces pri ktorom dochádza k zmene modelu v dôsledku úpravy jeho vstupných parametrov. Účelom kalibrácie je úprava modelu takým spôsobom, aby modelované hodnoty čo najlepšie zodpovedali zisteným hodnotám. Kalibrácia sa vykonáva pomocou úpravy parametrov modelu.

Modely sú vytvárané pre určité dôvody. Štruktúra a stupeň detailnosti sú prispôbené tomuto účelu. Nie je vždy možné pokryť všetky sledované ukazovatele jedným modelom. Stupeň detailnosti ovplyvňujú sledované veličiny. Analýza dopravných vplyvov sa zvyčajne vykonáva v rôznych verziách. Výsledky jednotlivých verzií sú, ale tiež ovplyvnené neistotou pozorovaných javov.

Zdroje neistoty môžu byť nasledujúce:

- chyby v meraní,
- nepresné informácie,
- nevhodné použitie dát,
- štatistická odchýlka,
- nepresnosť výpočtov,
- nepresná definícia modelu, napríklad zanedbanie dôležitého prvku systému,
- neistoty spôsobené výpočtovým algoritmom,
- chyby v zlučovaní a prevádzaní dát.

Dopravný model Prešovského kraja je určený pre strategické rozhodovanie o účelnosti dopravných opatrení pre udržateľný rozvoj dopravného systému. Jeho presnosť je najvyššia na cestné sieti. Presnosť na obslužných komunikáciách v mestách kolíše s ohľadom na obmedzený počet dopravných okrskov.

7.1.2 Budúce varianty (pre referenčné časové horizonty + 5, 10, 20, 30 rokov).

Budú definované na základe dopravných prognóz v závislosti od externých premenných ako: demografia, nastavenie dopravného modelu siete jednotlivých druhov dopravy, definovanie vstupov/výstupov na výpočet objemu prepravných vzťahov pre IAD a VOD vo variantoch podľa definovaných rozvojových osí a rozvojových území Prešovského kraja.

Definované budú nasledovné varianty v časových horizontoch 2025, 2030, 2040, 2050.

- nulový („do-nothing“) – bez aktivít,
- naivný („BAU - business as usual“) v sledovaných časových horizontoch, a tiež pri zohľadnení nízkeho/stredného/vysokého rozvoja hlavných socio-ekonomických a územných premenných,
- maximalistický („do-all“) na účel overenia, že navrhované opatrenia prispievajú k naplneniu identifikovaných cieľov a indikátorov.

7.2 Analýza budúceho vývoja dopravy a dopravnej siete

Analýza budúceho dopravného dopytu bola vykonaná na základe sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Prešovskom kraji. Tieto faktory boli analyzované v troch možných scenároch - vysoký, stredný, nízky. Ako najpravdepodobnejšie je uvažovaný stredný scenár.

V ďalšom texte je vykonaná analýza budúceho vývoja sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Prešovskom kraji.

7.3 Analýza súčasnej situácie a trendov

V tejto kapitole bola vykonaná detailná analýza budúceho dopravného dopytu na základe sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné chovanie obyvateľov v Prešovskom kraji.

Analýzovaný bol budúci vývoj nasledujúcich faktorov v troch scenároch:

- **Demografický vývoj obyvateľstva - Počet obyvateľov**
 - **Nízky scenár** - Vychádzal z predikovaného nízkeho trendu podľa kap. 3.6
 - **Stredný scenár** - Vychádzal z predikovaného stredného trendu podľa kap. 3.6.
 - **Vysoký scenár** - Vychádzal z predikovaného vysokého trendu podľa kap. 3.6.

- **Hrubý domáci produkt (HDP)**

Dáta týkajúce sa HDP a HDP na obyvateľa boli stanovené pre realistický scenár na základe dvoch zdrojov. Prvým zdrojom bolo Ministerstvo financií SR a predikcia (uverejnená v septembri 2018) vývoja HDP od roku 2016 - 2025. Od roku 2026 - 2050 bola potom použitá predikcia vývoja podľa OECD.

- **Nízky scenár** – Dáta použitá pre tento scenár vychádzala z vyššie uvedených dát za použitia nízkeho trendu vývoja.
- **Stredný scenár** – Dáta použitá pre tento scenár vychádzala z vyššie uvedených dát za použitia stredného trendu vývoja.
- **Vysoký scenár** – Dáta použitá pre tento scenár vychádzala z vyššie uvedených dát za použitia vysokého trendu vývoja.

- **Počet motorových vozidiel a osobných automobilov**

Stanovenie dát pre realistický scenár prebehlo na základe aktuálnych dát Ministerstva vnútra SR a z prieskumu mobility uskutočneného v roku 2015, predchádzajúcim vývoji až do roku 2018, dát o vývoji obyvateľstva a vývoji HDP v Prešovskom kraji.

- **Nízky scenár** – Dáta použitá pre tento scenár vychádzala z vyššie uvedených dát za použitia nízkeho trendu vývoja.
- **Stredný scenár** – Dáta použitá pre tento scenár vychádzala z vyššie uvedených dát za použitia stredného trendu vývoja.
- **Vysoký scenár** – Dáta použitá pre tento scenár vychádzala z vyššie uvedených dát za použitia vysokého trendu vývoja.

- **Stupeň motorizácie a automobilizácie**

- **Nízky scenár** – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov v nízkom scenári.
- **Stredný scenár** – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov v strednom scenári.
- **Vysoký scenár** – Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov vo vysokom scenári.

- **Koeficienty rastu dopravy**

Pre stanovenie predikovaných koeficientov rastu dopravy iba v jednom scenári boli použité existujúce koeficienty rastu z TP 07/2013, ktoré boli extrapolované do roku 2050.

7.4 Analýzy budúceho vývoja dopytu

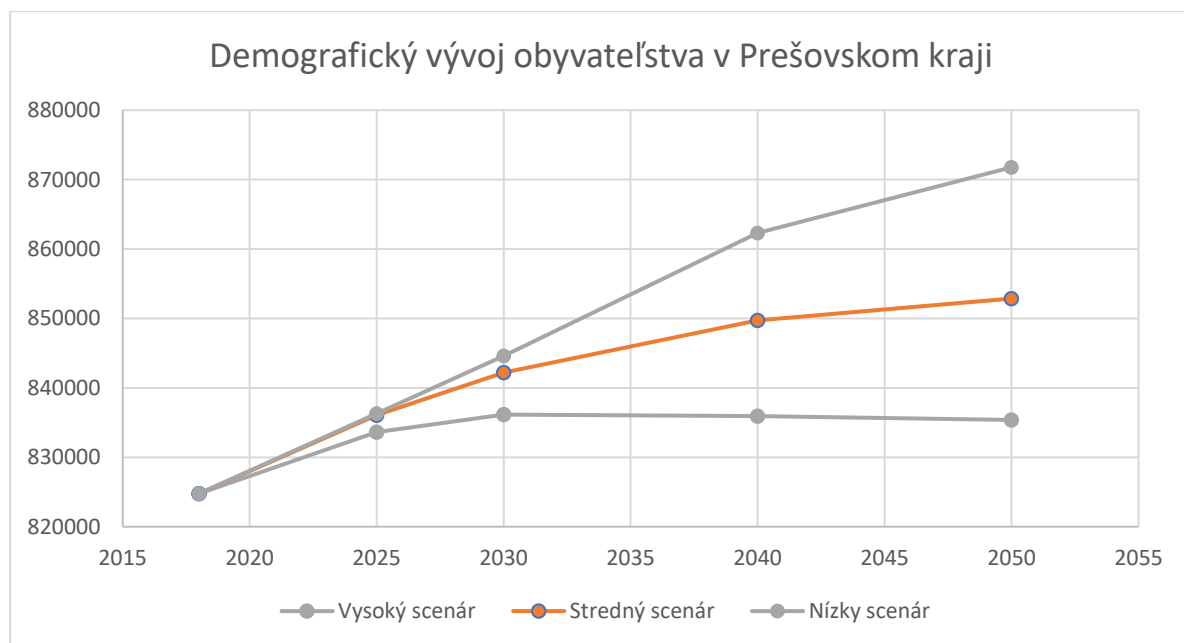
Demografický vývoj obyvateľstva v Prešovskom kraji

Pri predikcii vývoja počtu obyvateľstva v Prešovskom kraji bol použitý doterajší trend vývoja demografie v regióne a predpoklad vývoja sociálno-ekonomických a demografických parametrov.

Tabuľka 13 Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch

Demografický vývoj obyvateľstva v Prešovskom kraji					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	824760	833631	836146	835924	835359
Stredný scenár	824760	836084	842218	849735	852868
Nízky scenár	824760	836324	844599	862316	871773

Zdroj údajov: Spracovateľ



Graf 10 Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ

Hrubý domáci produkt (HDP)

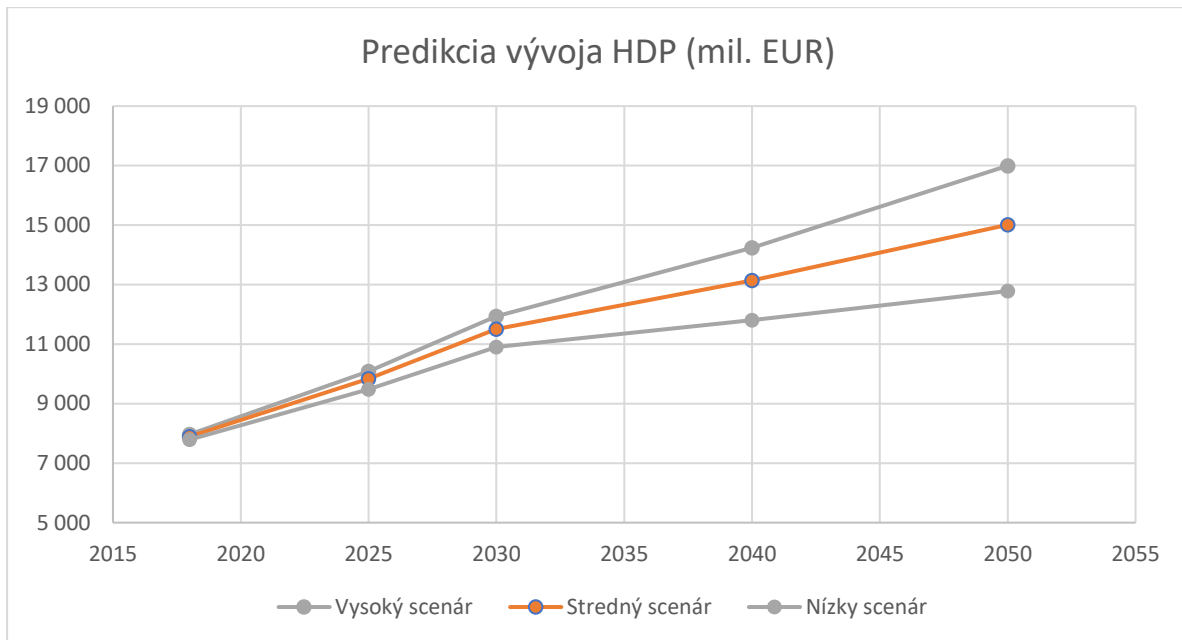
Ďalším z faktorov, ktoré ovplyvňujú dopravný dopyt je hrubý domáci produkt. Analýza HDP a jeho predikcia vychádzala z niekoľkých nezávislých zdrojov. Jednak to boli dáta Štatistického úradu SR, ďalej najnovšie dáta Ministerstva financií SR o predikcii vývoja HDP (zo septembra 2018), ďalej potom predikcia vývoja HDP podľa údajov OECD a dáta z prieskumu mobility SR. Na základe týchto dát bola vykonaná predikcia vývoja HDP a HDP na obyvateľa opäť v troch scenároch. Všetky 3 predikcie sa zhodli na rovnakom trende vývoja HDP, avšak s rozdielnymi hodnotami podľa jednotlivých scenárov. V nižšie uvedených tabuľkách a grafoch je opäť stanovená predikcia vývoja HDP a HDP na obyvateľa v troch analyzovaných scenároch.

Tabuľka 14 Predikcia vývoja HDP (mil. EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch

Predikcia vývoja HDP (mil. EUR)					
---------------------------------	--	--	--	--	--

	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	7 966	10084	11933	14241	16995
Stredný scenár	7 894	9836	11509	13143	15011
Nízky scenár	7 789	9477	10903	11805	12783

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

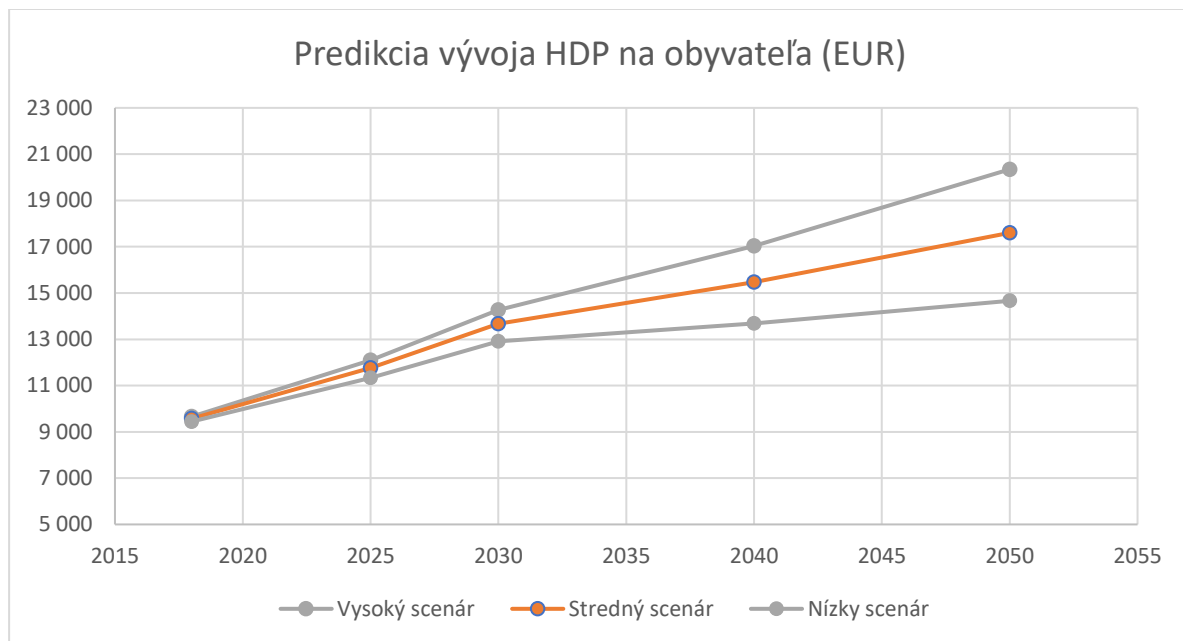


Graf 11 Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

Tabuľka 15 Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch

Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR)					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	9 659	12 096	14 272	17 036	20 344
Stredný scenár	9 571	11 764	13 665	15 467	17 600
Nízky scenár	9 444	11 332	12 909	13 690	14 663



Graf 12 Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

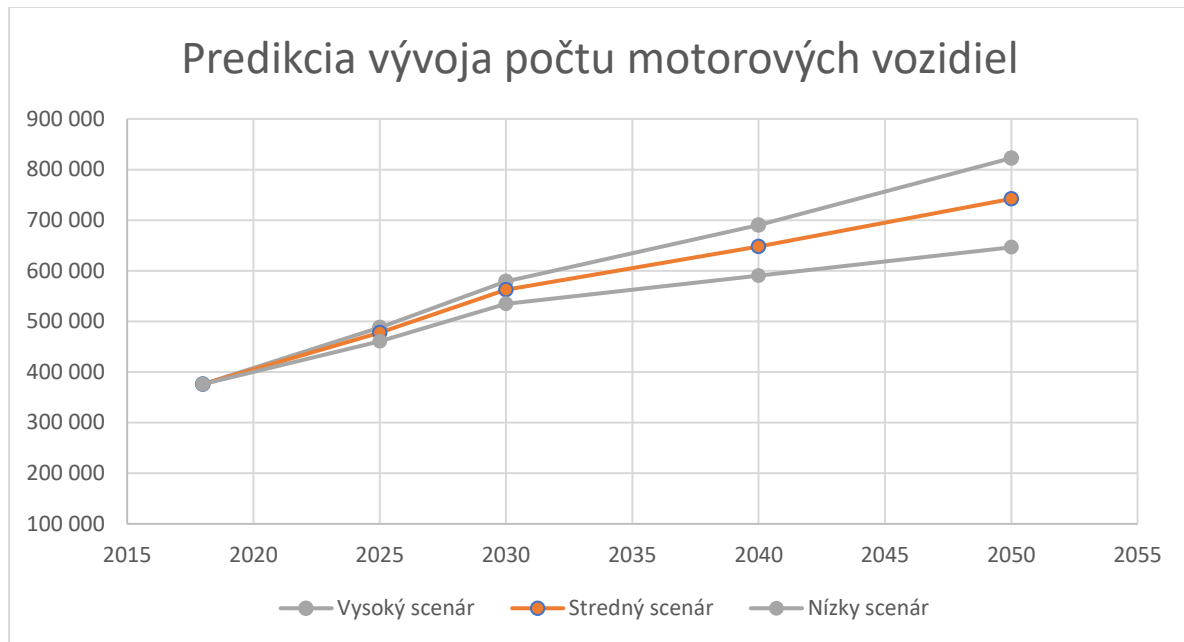
Počet motorových vozidiel a osobných automobilov

Ďalším faktorom ovplyvňujúcim dopravný dopyt je vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov. Na výpočet budúceho počtu vozidiel a automobilov v Prešovskom kraji boli použité údaje z doterajšieho trendu vývoja podľa štatistík Ministerstva vnútra SR, Štatistického úradu SR a taktiež dáta z prieskumu mobility SR. Pri tomto faktore bola zaznamenaná vysoká zhoda trendov jednotlivých scenárov, ako je vidieť z uvedených tabuliek a grafov.

Tabuľka 16 Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch

Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	376 000	488 131	578 897	690 141	822 550
Stredný scenár	376 000	477 601	562 460	647 690	742 057
Nízky scenár	376 000	460 403	534 496	590 659	646 336

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



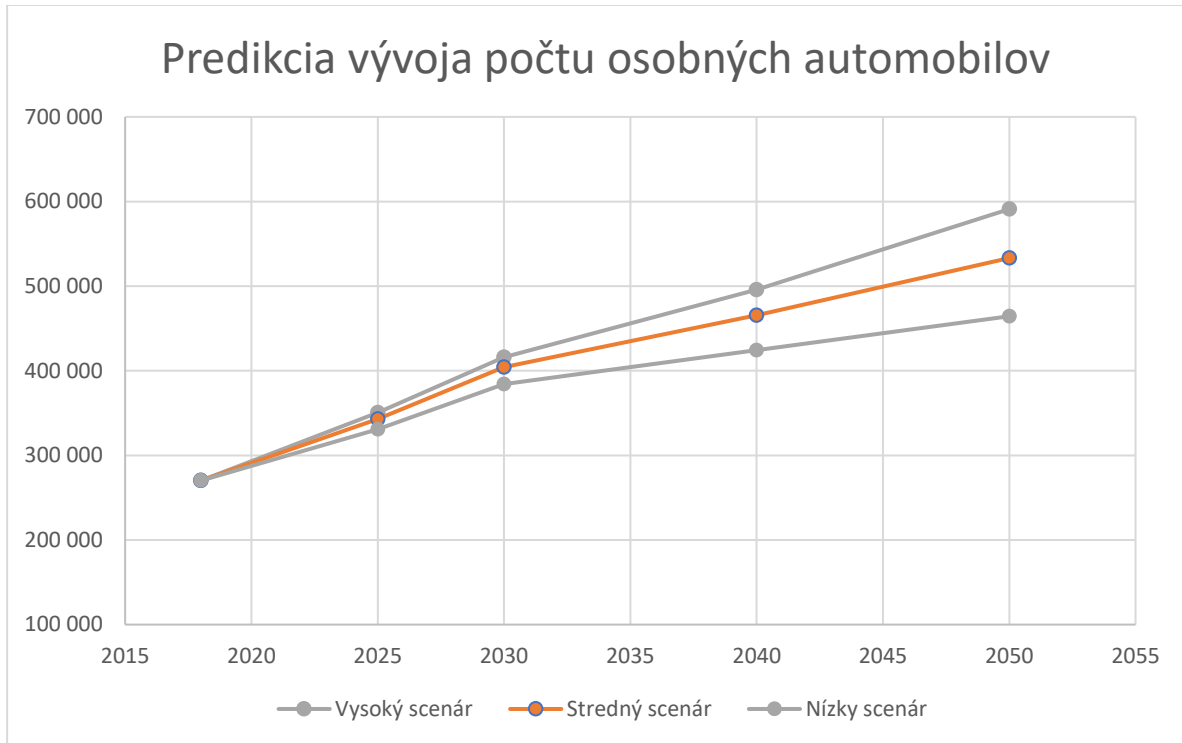
Graf 13 Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Tabuľka 17 Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch

Predikcia vývoja počtu osobných automobilov					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	270 168	350 737	415 956	495 888	591 028
Stredný scenár	270 168	343 171	404 145	465 386	533 191
Nízky scenár	270 168	330 814	384 053	424 407	464 413

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



Graf 14 Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

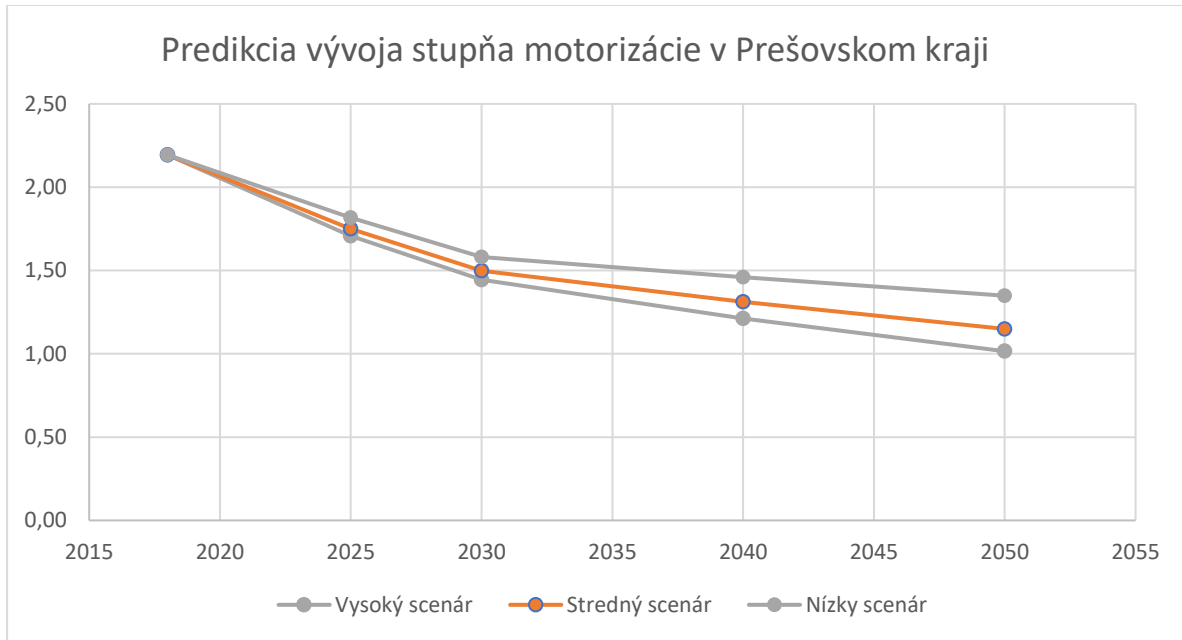
Stupeň motorizácie a automobilizácie

Stupeň motorizácie a automobilizácie je odvodený faktor na základe počtu obyvateľov a počtu motorových vozidiel, resp. osobných automobilov. Preto všetky predikované údaje v analyzovaných scenároch kopírujú trend vývoja počtu obyvateľov v Prešovskom kraji a vývoj počtu vozidiel (automobilov). V nasledujúcich tabuľkách a grafoch je doložený predikovaný trend vývoja stupňa motorizácie a automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch.

Tabuľka 18 Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	2,19	1,71	1,44	1,21	1,02
Stredný scenár	2,19	1,75	1,50	1,31	1,15
Nízky scenár	2,19	1,82	1,58	1,46	1,35

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



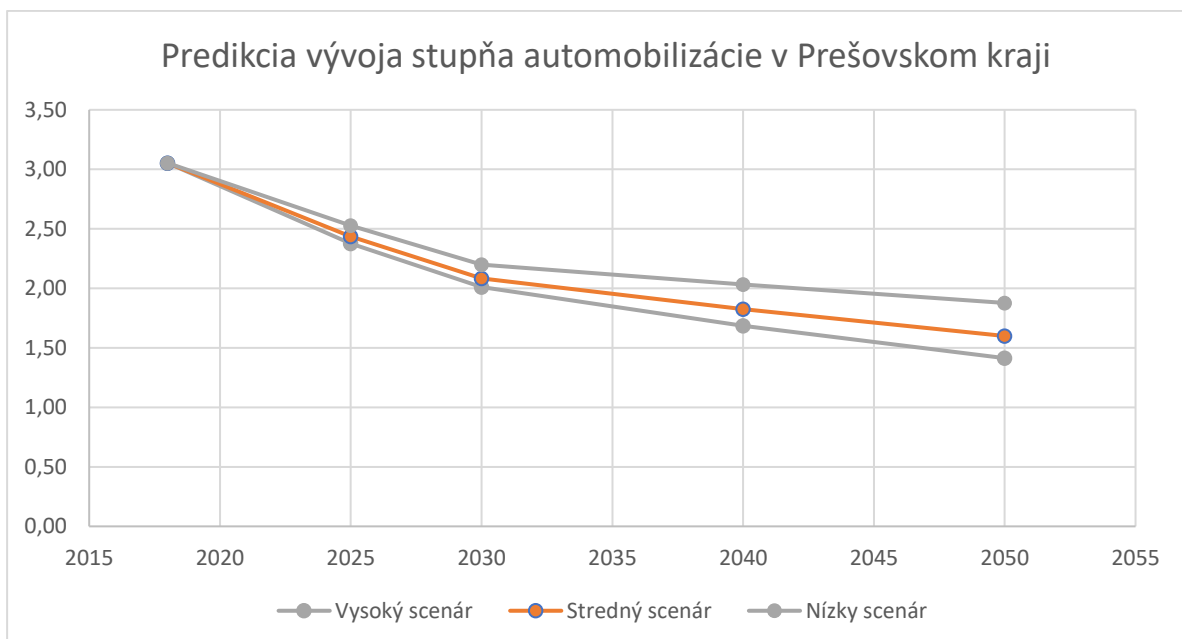
Graf 15 Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Tabuľka 19 Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	3,05	2,38	2,01	1,69	1,41
Stredný scenár	3,05	2,44	2,08	1,83	1,60
Nízky scenár	3,05	2,53	2,20	2,03	1,88

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



Graf 16 Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

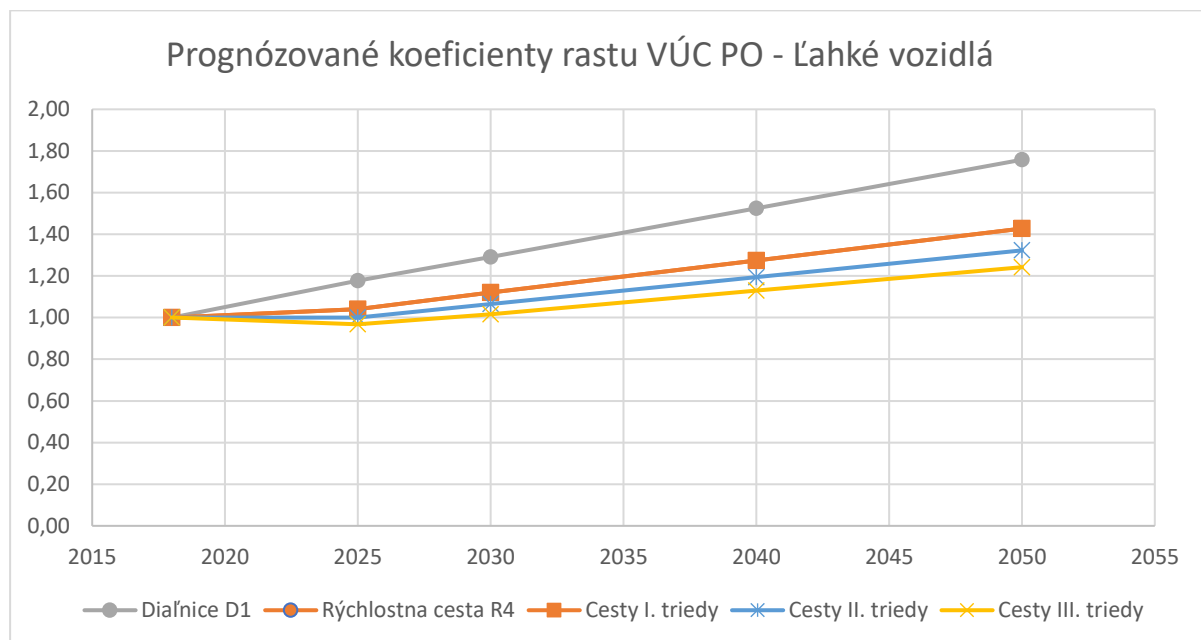
- **Koeficienty rastu dopravy**

Posledným analyzovaným faktorom, ktorý ovplyvňuje dopravný dopyt boli koeficienty rastu dopravy. V nižšie uvedené tabuľke sú stanovené koeficienty rastu pre jednotlivé časové horizonty a v grafoch ďalej potom porovnanie koeficientov rastu na cestách pre ľahké a ťažké vozidlá.

Tabuľka 20 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ľahké vozidlá

Prognózané koeficienty rastu VÚC PO - Ľahké vozidlá					
	2018	2025	2030	2040	2050
Diaľnice D1	1,00	1,18	1,29	1,52	1,76
Rýchlostná cesta R4	1,00	1,04	1,12	1,27	1,43
Cesty I. triedy	1,00	1,04	1,12	1,27	1,43
Cesty II. triedy	1,00	1,00	1,06	1,19	1,32
Cesty III. triedy	1,00	0,97	1,02	1,13	1,24

Zdroj údajov: Spracovateľ, TP 07/2013



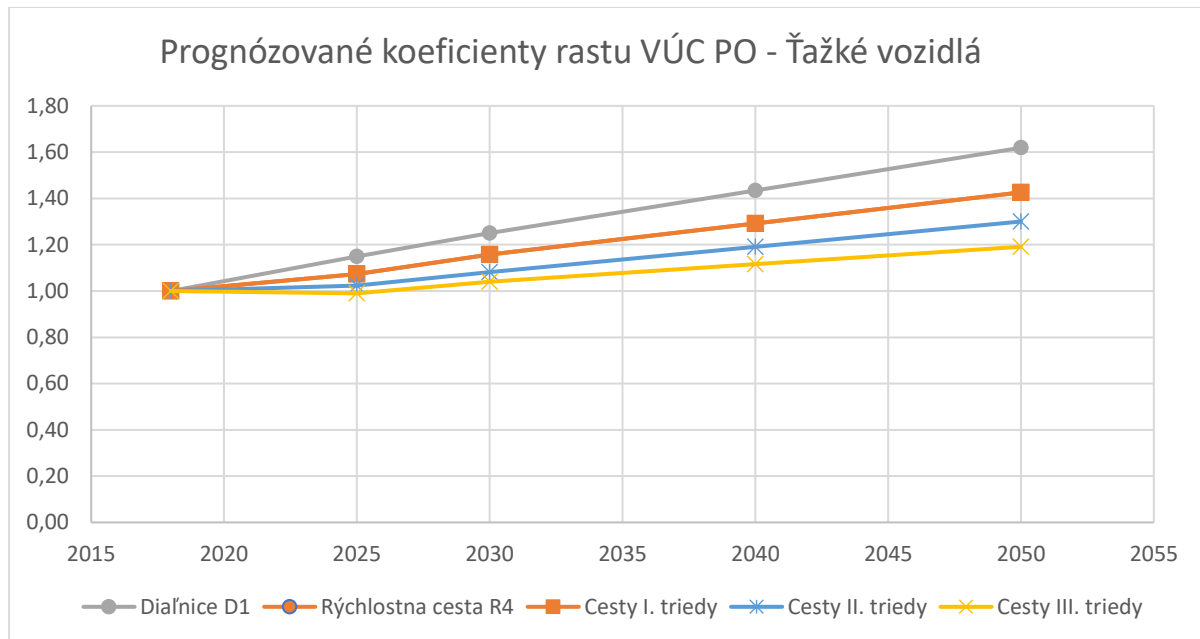
Graf 17 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ľahké vozidlá

Zdroj údajov: Spracovateľ

Tabuľka 21 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ťažké vozidlá

Prognózané koeficienty rastu VÚC PO - Ťažké vozidlá					
	2018	2025	2030	2040	2050
Diaľnice D1	1,00	1,15	1,25	1,43	1,62
Rýchlostná cesta R4	1,00	1,07	1,16	1,29	1,43
Cesty I. triedy	1,00	1,07	1,16	1,29	1,43
Cesty II. triedy	1,00	1,02	1,08	1,19	1,30
Cesty III. triedy	1,00	0,99	1,04	1,12	1,19

Zdroj údajov: Spracovateľ, TP 07/2013



Graf 18 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ťažké vozidlá

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR, TP 07/2013

Vyššie analyzované parametre stredného scenára budú vložené do dopravného modelu na výpočet výhľadového dopravného dopytu.

8 Multikriteriálna analýza infraštruktúrnych opatrení

Po častiach, kedy bola definovaná vízia mobility, ciele a opatrenia eliminujúce negatívne vplyvy dopravného systému Prešovského kraja, prichádza na rad stanovenie priorít úsekov cestnej siete II. a III. triedy a jednotlivých opatrení. Na tento účel je použitá multikriteriálna analýza (MKA).

Cieľom MKA je stanoviť jasné priority na cestnej sieti II. a III. triedy na základe dát a analýz, pri naplnení nasledovného motta „Udržateľná sieť cestnej dopravy z pohľadu ich užívateľov, správcov/ vlastníkov, finančných prostriedkov, mobility a životného prostredia“.

Pomocou MKA budú hodnotené existujúce úseky cestnej siete a tiež infraštruktúrne opatrenia na cestnej sieti II. a III. triedy Prešovského kraja, ktoré eliminujú/zmierňujú zistené dopravné problémy identifikované na existujúcej cestnej sieti.

Pri hodnotení jednotlivých infraštruktúrnych projektov bol kladený dôraz najmä na kontext regionálneho charakteru, regionálnych väzieb, vnímanie jednotlivých projektov z hľadiska prínosov pre Prešovský kraj a na optimálne prepojenie nadradenej dopravnej siete a krajskej dopravnej siete.

8.1 Popis metodiky MKA

MKA je nástrojom pre zoradenie posudzovaných projektových zámerov, resp. existujúcich úsekov cestnej siete podľa ich prínosu/priorít, na základe vopred definovaných kritérií. Tento prístup je vhodný v prípadoch, kedy nie je možné jednoznačne vyčíslieť všetky prínosy alebo riziká a posudzovaný subjekt (opatrenie/úseky cestnej siete) plní niekoľko cieľov.

Samotný proces hodnotenia MKA je nasledujúci – najprv sa hodnotia úseky existujúcej cestnej siete na ktorých sú tiež identifikované závady (vyčerpaná kapacita, zlý stavebný stav, dopravná nehodovosť a pod.). Podľa charakteru týchto závad cestnej siete budú následne identifikované optimálne opatrenia pre elimináciu týchto závad. Následne je vykonané vyhodnotenie a prioritizácia cestnej siete z hľadiska efektívneho a udržateľného dopravného systému Prešovského kraja.

V procese MKA sú okrem vyššie definovaných pilierov dôležité aj **hodnotiace kritériá** a **váhy** týchto kritérií. Hodnotiace kritériá sú vlastnosti, ktoré u daného subjektu hodnotenia posudzujeme. Váhy hodnotenia vyjadrujú dôležitosť jednotlivých kritérií vzhľadom k ostatným.

Kľúčové v MKA je stanovenie odôvodnených a transparentných kritérií a určenie ich váh (tzn. percentuálneho podielu na výsledku hodnotenia), čo najviac konsenzuálnym a logickým spôsobom. Nižšie sú stanovené hodnotiace kritériá pre MKA.

Hodnotenie úsekov cestnej siete II. a III. triedy, identifikácia problémov cestnej siete:

- **Klasifikácia/význam cestnej siete** – kritérium môže nadobúdať nasledujúce hodnoty: nosná, základná, ostatná cestná sieť;
- **Klasifikácia/význam cestnej siete podľa intenzity** – kritérium môže nadobúdať nasledujúce hodnoty: nosná, základná, ostatná cestná sieť;
- **Úroveň kvality dopravy (2018)** – Kritérium môže nadobúdať nasledujúce hodnoty: ÚKD A – F;
- **Stavebný stav** – Kritérium môže nadobúdať nasledujúce hodnoty: pre cesty: 1 – 5 (Výborný, Dobrý, Vyhovujúci, Nevyhovujúci, Havarijný); pre mosty: 1 – 7 (Bezchybný, Veľmi dobrý, Dobrý, Uspokojivý, Zlý, Veľmi zlý, Havarijný);

Z tejto časti MKA, ako už bolo spomenuté, vyjde bodové hodnotenie jednotlivých úsekov cestnej siete a takisto bude definovaný a analyzovaný problém (kapacita, nehodovosť, stavebný stav, ...) daného cestného úseku.

8.1.1 Stanovení váh kritérií MKA

Stanovenie váh jednotlivých kritérií tvorí jednu z najdôležitejších fáz multikriteriálnej analýzy. Určenie váh (preferencií) jednotlivých kritérií výrazným spôsobom ovplyvňuje výsledné hodnoty dosiahnuté v multikriteriálnej analýze.

Pre stanovenie váh (preferencií) kritérií bola vybraná tzv. Fullerova metóda. Táto metóda je založená na porovnaní všetkých kritérií v tzv. Fullerovom trojuholníku. V rámci porovnávaných kritérií je každé kritérium bodovo ohodnotené. Určenie váh jednotlivých kritérií je následne vykonané na základe súčtu preferencií (bodového ohodnotenia) jednotlivých kritérií, ktoré sa následne vydedia celkovým počtom preferencií (celkovým bodovým hodnotením) všetkých kritérií. Z dôvodu dosiahnutia čo možno najviac objektívneho určenia váh, boli váhy stanovených kritérií ohodnotené tímom odborníkov dopravného sektora spracovávajúceho plány udržateľnej mobility v ostatných regiónoch Slovenskej republiky.

Kritéria hodnotenia stávajúcej cestnej siete	Hodnoty váh [%]
KLASIFIKÁCIA/ VÝZNAM CESTNEJ SIETE	30
KLASIFIKÁCIA/ VÝZNAM CESTNEJ SIETE PODĽA INTENZITY	15
ÚKD	5
STAVEBNÝ STAV	45
Celkom	100%

Tabuľka 22 Hodnoty váh kritérií MKA hodnotenia cestnej siete

Zdroj údajov: PSK, Spracovateľ

8.1.2 Hodnotiace kritéria, váhy a hodnotiaci stupnica existujúcej cestnej siete II. a III. triedy

Každé kritérium vstupujúce do multikriteriálnej analýzy musí byť nejakým spôsobom merateľné. Preto sú nižšie uvedené jednotlivé kritériá, ich váhy a bodové rozpätie týchto kritérií, ktoré sú definované pre hodnotenie existujúcich cestných úsekov na cestnej sieti II. a III. triedy Prešovského kraja.

Nižšie sú uvedené hodnotiace kritériá spolu s ich váhami a bodovým rozpätím použité pre hodnotenia existujúcej cestnej siete, kedy bola posudzovaná potrebnosť návrhu opatrenia eliminujúceho zistené závady cestnej siete II. a III. triedy na území PSK.

KLASIFIKÁCIA/ VÝZNAM CESTNEJ SIETE	
Váha kritériá	30%
Nadobúdajúce hodnoty	Počet bodov
Ostatná sieť - II. Kategórie	12,5
Ostatná sieť - I. Kategórie	25
Základná sieť	50
Nosná sieť	100

Zdroj údajov: PSK, RSÚC, Spracovateľ

KLASIFIKÁCIA/ VÝZNAM CESTNEJ SIETE PODĽA INTENZITY	
Váha kritériá	15%
Nadobúdajúce hodnoty	Počet bodov
Ostatná sieť - II. Kategórie	12,5
Ostatná sieť - I. Kategórie	25
Základná sieť	50
Nosná sieť	100

Zdroj údajov: PSK, RSÚC, Spracovateľ

ÚKD	
Váha kritériá	5%
Nadobúdajúce hodnoty	Počet bodov
A	3,125
B	6,25
C	12,5
D	25
E	50
F	100

Zdroj údajov: PSK, RSÚC, Spracovateľ

STAVEBNÝ STAV	
Váha kritériá	45%
Nadobúdajúce hodnoty	Počet bodov
1 - Výborný	0
2 - Dobrý	12,5
3 - Vyhovujúci	25
4 - Nevyhovujúci	50
5 - Havarijný	100

Zdroj údajov: PSK, RSÚC, Spracovateľ

8.1.3 Hodnotenie pomocou MKA

Pre hodnotenie úsekov existujúcej cestnej siete a jednotlivých opatrení/zámerov (stavieb) boli použité dáta z predchádzajúcich fáz projektu („Prieskumy a zber dát“ a „Analytická časť“) a ďalších terénnych prieskumov a šetrení, a tiež dáta z dopravného modelu PSK, ktorý bol spracovateľom vytvorený na účely tohto dokumentu.

Samotné vyhodnotenie multikritériálnej analýzy bolo vykonané metódou váženého súčtu (WSA – Weight Sum Approach). Táto metóda pracuje s váhami jednotlivých kritérií, ktoré boli stanovené metódou opísanou v predchádzajúcej podkapitole. Metóda výpočtu je založená na funkcii úžitku na škále od 0 do 1. Najhorší (bazálny) variant podľa daného kritéria dosahuje hodnotu 0 a najlepší (ideálny) variant dosahuje hodnotu 1, ostatné varianty majú úžitok medzi týmito hodnotami spočítané na základe vzťahu:

$$y'_{ij} = \frac{y_{ij} - D_j}{H_j - D_j}$$

kde:

D_j = najnižšia hodnota (bazálny variant) kritériá

H_j = najvyššia hodnota (ideálny variant) kritériá

y_{ij} = hodnota varianty daného kritéria

y'_{ij} = úžitok varianty daného kritéria

Výsledné hodnoty multikritériálnej analýzy sú reprezentované celkovým úžitkom varianty, ktorý bol vypočítaný ako vážený súčet čiastkových úžitkov podľa jednotlivých kritérií, podľa vzťahu:

$$u(X_i) = \sum_{j=1}^k y'_{ij} * v_j$$

kde:

$u(X_i)$ = hodnota úžitku danej varianty

y'_{ij} = úžitok varianty daného kritéria

v_j = váha daného kritéria

k = počet kritérií

8.2 Vyhodnotenie cestnej siete II. a III. triedy pomocou MKA

V nasledujúcich tabuľkách a schémach je uvedené najprv poradie jednotlivých posudzovaných úsekov existujúcej cestnej siete II. a III. triedy na základe hodnotenia MKA.

V tabuľkách s výsledkami hodnotenia existujúcich cestných úsekov (uvedených nižšie) sú uvedené iba vybrané úseky so závadami, ktoré boli bodovo hodnotené v rozmedzí 85 - 100% a 65-85% maximálneho bodového hodnotenia všetkých úsekov cestnej siete II. a III. triedy. Z tohto pohľadu ide o úseky s najvyššou prioritou riešenia porúch a problémov analyzovaných na týchto úsekoch. Celkový prehľad hodnotenia úsekov cestnej siete II. a III. triedy na území Prešovského kraja je uvedený v prílohe tohto dokumentu.

Nižšie uvedená schéma zobrazuje prehľad vyhodnotenia cestnej siete II. a III. triedy pomocou MKA, kde červenou farbou sú zobrazené úseky cestnej siete s bodovým hodnotením medzi 85-100% maximálneho bodového hodnotenia všetkých úsekov cestnej siete, oranžovou farbou sú zobrazené úseky, ktoré dosiahli bodové rozpätie medzi 65-85%, modrou farbou sú zobrazené úseky s bodovým rozpätím 35-65% a zelenou farbou sú zobrazené úseky s bodovým rozpätím 0-35%.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že čím vyššie bodové ohodnotenie daného cestného úseku, tým sa na danom úseku nachádza viac závad (nižšia kapacita, nehodové lokality, zlý stavebný stav, zlý dopravnotechnický stav), prípadne sa jedná o významné komunikácie (vysoké intenzity, významná dopravná klasifikácia cestného úseku, významná dopravná obsluha).

Nižšie sú uvedené výsledky pre úseky s veľmi vysokou, vysokou a strednou prioritou.

Veľmi vysoká priorita, zaradenie do časového horizontu 2025

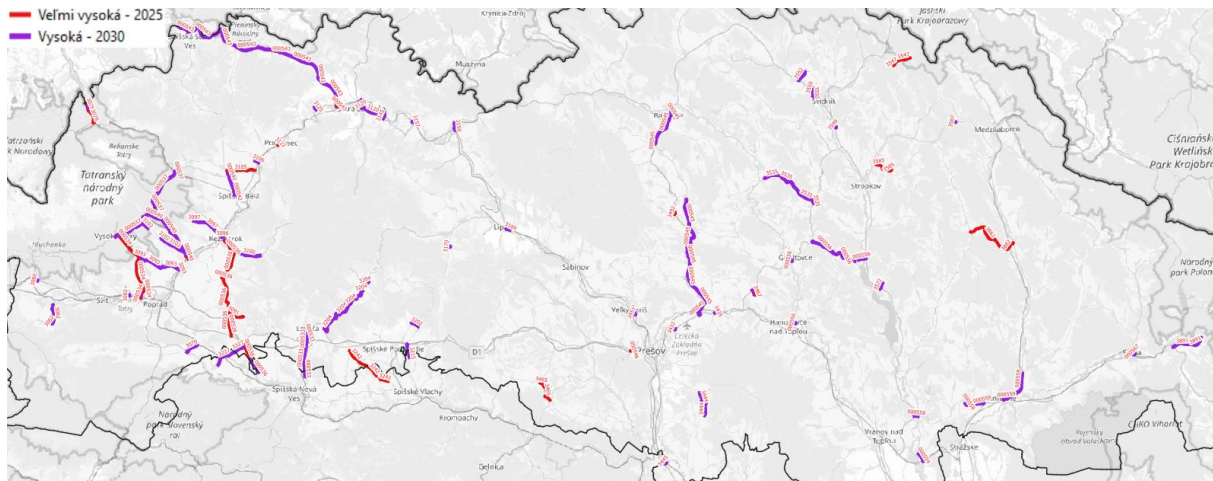
Číslo cestnej komunikácie	Trieda cesty	Počet úsekov	Evidenčná dĺžka všetkých úsekov (m)
000534	2	13	10 333
000536	2	62	17 626
000540	2	9	925
000543	2	2	59
000546	2	2	43
3078	3	4	2 582
3091	3	3	2 192
3093	3	4	45
3100	3	2	36
3105	3	2	3 990
3120	3	3	134
3122	3	1	35
3227	3	1	128
3242	3	6	8 339
3465	3	2	3 453
3467	3	1	212
3492	3	1	307
3547	3	6	2 729
3585	3	6	2 983
3862	3	9	9 177
Celkový počet		139	65 328

Vysoká priorita, zaradenie do časového horizontu 2030

Číslo cestnej komunikácie	Trieda cesty	Počet úsekov	Evidenčná dĺžka všetkých úsekov (m)
000533	2	14	6 191
000534	2	6	368
000536	2	10	3 006
000537	2	30	14 478
000540	2	18	7 953
000542	2	7	3 537
000543	2	31	30 138
000545	2	56	22 580
000554	2	1	1 200
000556	2	17	7 944
000558	2	13	2 952

Číslo cestnej komunikácie	Trieda cesty	Počet úsekov	Evidenčná dĺžka všetkých úsekov (m)
000559	2	17	4 659
000567	2	7	634
3060	3	1	86
3062	3	3	2 894
3070	3	4	1 708
3078	3	1	440
3082	3	1	142
3083	3	3	1 656
3093	3	10	6 415
3096	3	2	50
3097	3	3	4 905
3100	3	7	3 361
3102	3	9	4 851
3106	3	1	527
3120	3	12	2 923
3125	3	1	377
3145	3	5	894
3152	3	1	420
3157	3	2	59
3159	3	1	1 097
3170	3	2	32
3189	3	3	507
3202	3	2	1 010
3204	3	14	12 128
3215	3	2	1 808
3227	3	10	5 050
3432	3	4	92
3435	3	1	7
3444	3	7	3 681
3445	3	1	141
3451	3	2	43
3467	3	6	642
3535	3	8	9 061
3549	3	3	40
3550	3	3	1 228
3552	3	1	1 577
3572	3	1	896

Číslo cestnej komunikácie	Trieda cesty	Počet úsekov	Evidenčná dĺžka všetkých úsekov (m)
3587	3	1	9
3891	3	6	4 726
Celkový počet		371	181 123



Obrázok 44 Veľmi vysoká a vysoká priorita

8.3 Vyhodnotenie špecifických opatrení na cestnej sieti pomocou MKA

Metódou MKA boli vyhodnotené úseky, ktorých význam v hierarchii ciest II. a III. triedy, intenzita dopravy, využitie kapacity v kombinácii so zlým stavebným stavom ukázali, že oprava úsekov v dĺžke uvedenej v tabuľkách je prioritná. Napriek 45 % váhe stavebného stavu sú v zoznamoch predovšetkým cesty s vysokým dopravným významom. Toto hodnotenie preto nemôže nahradiť cestný alebo mostný program Správy a údržby ciest PSK, ktorý sa zaoberá údržbou všetkých ciest podľa kritérií stanoveného stavu. Uvedený zoznam dáva možnosť nastaviť prioritný program súvislých oprav dopravných významných ciest tak, aby boli v krátkom čase odstránené závady na tých cestách, kde zavážia najviac.

Cesty na ktorých sú opravy najnaliehavejšie:

Veľmi vysoká

II/534 Poprad – Starý Smokovec

II/536 Kežmarok – Abrahámovce

II/543 Kamienka – Hniezdne

II/546 – výjazd od I/18

III/3078 Podspády – hranica PR (je súčasťou výmeny za I/66)

III/3091 Abrahámovce

III/3105 Bušovce – Slovenská Ves

III/3242 Klčov – hranica kraja

III/3465 Hrabkov – Klenov

III/3862 Radvaň nad Laborcom – Oľka

Vysokú prioritu majú aj cesty II/537 , II/540, III/3097, II/3102 a III/3093 medzi Kežmarkom a Starým Smokovcom, celá cesta II/543, úsek II/545 Prešov – Janovce a Kľušov – Bardejov (rekonštrukcia prebieha), II/556 pri Domaši, III/3535 Okružle – Kučín, II/558 a II/559 pri Humennom, II/567 v Snine a ďalšie krátke úseky ciest.

9 Vyhodnotenie návrhovej časti

Návrhová časť na základe zberu dát, analýz a poznania územia a dopravného systému v tomto území prechádza k formulovaniu budúceho rozvoja.

Zo sformulovanej vízie boli formulované strategické a špecifické ciele. Strategické ciele sú formulované obecné:

- Ekologicky udržateľný dopravný systém kraja;
- Finančne udržateľný dopravný systém kraja;
- Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja;
- Bezpečný dopravný systém kraja;

Strategické ciele nie sú formulované tak, že by boli celkom merateľné. Merateľné musia byť špecifické ciele, ktoré sú napĺňané jednotlivými opatreniami, pričom vo viacerých prípadoch jedno opatrenie napreduje k splneniu viacerých špecifických cieľov.

Špecifických cieľov bolo sformulovaných šesť:

ŠC 1 Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy, ktorý je príjemný pre užívateľov;

ŠC 2 Kvalitná cestná sieť v správe kraja nadväzujúca na modernú a kvalitnú nadradenú cestnú sieť;

ŠC 3 Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebný výkon a štandard verejnej dopravy;

ŠC 4 Kvalitný vozový park pre dopravnú obsluhu;

ŠC 5 Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja;

ŠC 6 Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti;

Na základe predchádzajúcich úvah sú spracované koncepcie riešenia jednotlivých subsystémov dopravného systému Prešovského samosprávneho kraja, pričom je priebežne braté do úvahy, že všetky subsystému musia vo výsledku tvoriť jeden vzájomne previazaný dopravný systém.

Na tieto dielčie koncepcie nadväzujú návrhy opatrení, ktoré nielen opisujú vlastný projekt a v niektorých prípadoch aj viaceré aktivity tohto opatrenia, ale tiež časový horizont, v ktorom by opatrenie malo byť naplnené. Nakoľko sú časové horizonty stanovené rokmi 2025, 2030, 2040 a 2050, neznamená to, že opatrenie má byť splnené až poslednom roku tohto horizontu.

Kto má zodpovedať a napĺňať to ktoré opatrenie bude doplnené vo fáze implementačného plánu, kde bude, nakoľko to bude možné odhadnutá aj nákladnosť jednotlivých opatrení.

Jednotlivé opatrenia sú pridelené k scenárom budúceho vývoja. Návrhová časť obsahuje ešte multikriteriálnu analýzu ako ukážku vyhodnocovania stavu ciest II. a III. triedy pre rozhodovanie o opravách alebo rekonštrukciách.