

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY PREŠOVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

AKTUALIZÁCIA DOKUMENTU

FÁZA D

IMPLEMENTAČNÝ PLÁN A MONITOROVANIE



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

NDC on s.r.o.
NDC on s.r.o.
NDC on s.r.o.
NDC on s.r.o.
NDC on s.r.o.

Obsah

| | |
|---|----|
| Obsah..... | 2 |
| Zoznam tabuliek | 3 |
| Zoznam skratiek | 4 |
| 1 Identifikačné údaje projektu | 5 |
| 2 Zadanie a ciele projektu | 6 |
| 3 Plán implementácie opatrení | 7 |
| 3.1 Úvodné poznámky k plánu implementácie | 7 |
| 3.2 Implementačný plán..... | 7 |
| 3.3 Prevádzka a údržba | 23 |
| 4 Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov..... | 24 |
| 4.1 Špecifický cieľ: Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy | 24 |
| 4.2 Špecifický cieľ: Kvalitná cestná sieť v správe kraja | 24 |
| 4.3 Špecifický cieľ: Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony verejnej dopravy . | 25 |
| 4.4 Špecifický cieľ: Kvalitný vozový park pre dopravnú obsluhu | 25 |
| 4.5 Špecifický cieľ: Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja | 26 |
| 4.6 Špecifický cieľ: Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti | 26 |
| 5 Plán monitorovania | 27 |
| 5.1 Úvodné poznámky k plánu monitorovania | 27 |
| 5.2 Plán monitorovania | 27 |
| 6 Hodnotenie a monitoring implementácie PUM | 59 |
| 6.1 Organizovanie hodnotenia | 59 |
| 6.2 Spätná väzba..... | 59 |
| 7 Zhrnutie PUM PSK | 60 |



Zoznam tabuliek

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabuľka 1 | Plán implementácie | 8 |
| Tabuľka 2 | Jednotkové ceny v cestnom hospodárstve | 23 |
| Tabuľka 3 | Výhľadové sumy pre SÚC PSK..... | 23 |
| Tabuľka 4 | ukazovatele úspešnosti systému verejnej dopravy..... | 24 |
| Tabuľka 5 | Podiely menej žiadúcich kategórií stavebného stavu ciest | 25 |
| Tabuľka 6 | Priemerný vek vozidiel, ktorý by nemal byť prekročený..... | 25 |



Zoznam skratiek

| | |
|-----------|---|
| ASD | Automatický štítač dopravy |
| B+R | Bike and ride – označenia parkoviska pre bicykle, odkiaľ cestujúci použije verejnú hromadnú dopravu |
| Bau | Business as usually – postup ako zvyčajne – aktivity, ktoré sa prevedú aj bez implementácie projektu |
| CK | Cestná komunikácia |
| Dtto. | Detto – bolo povedané vyššie |
| EU (EÚ) | Európska únia |
| IAD | Individuálna automobilová doprava |
| IDS | Integrovaný dopravný systém |
| IS | Informačný systém |
| K+R | Kiss and ride – pobozkaj a choď – miesto pre krátke zastavenie automobilu pre nastúpenie alebo vystúpenie cestujúceho |
| KSK | Košický samosprávny kraj |
| MDV SR | Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky |
| MHD | Mestská hromadná doprava |
| MSp SR | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky |
| NDS, a.s. | Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť – vlastníka a správca diaľničnej siete na Slovensku |
| O&M | Operation and maintenance (costs) – Náklady na údržbu a prevádzku |
| 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 |
| P+R | Park and ride – označenia parkoviska pre automobily, odkiaľ cestujúci použije verejnú hromadnú dopravu |
| PL | Poľsko |
| PSK | Prešovský samosprávny kraj |
| PUM | Plán udržateľnej mobility |
| SEA | Strategické environmentálne hodnotenie |
| SR | Slovenská republika |
| SSC | Slovenská správa ciest – správca ciest prvej triedy |
| SUC PSK | Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja |
| TEŽ | Tatranské elektrické železnice |
| UA | Ukrajina |
| wi-fi | Bezdrôtová dátová komunikácia |
| ZSSK | Železničná spoločnosť Slovensko – národný železničný dopravca |
| 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

Aktualizácia Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja mala okrem vyriešenia pripomienok, aktualizácie niektorých dát ešte doplniť niektoré sektory mobility ako leteckú dopravu, vodnú dopravu a oblasť nákladnej dopravy. To sa prepisuje aj do implementačného plánu, ktorý má byť završením celého diela z pohľadu konzultanta. Pre objednávateľa hlavná úloha začína – prichádza čas implementácie, ktorá by mala prebehať podľa tohto plánu.

Plán implementácie nadväzuje na aktualizovanú návrhovú časť. Mal by ďalej rozšíriť navrhnuté opatrenia do dlhodobého programu aktivít, vrátane identifikácie základných postupových krokov týkajúcich sa opatrení (t. j. špecifické štúdie uskutočniteľnosti, EIA, stavebné povolenie, nákup pozemkov, príprava súťažných podkladov, atď. v prípade investičných akcií), s orientačným načasovaním.

Okrem vlastného plánu postupnej realizácie navrhnutých opatrení sa implementačný plán musí vysporiadať s vyhodnotením prevádzky, údržby a inštitucionálnych/finančných aspektov poskytovania verejných dopravných služieb s cieľom špecifikovať prevádzkové a údržbové (O&M) náklady na sieť infraštruktúry a jej udržateľnosť, z hľadiska technického aj finančného.

Je nanajvýš dôležité, aby sa naďalej zachovala úzka spolupráca medzi zúčastnenými stranami, ktoré sa podieľali na spracovaní aktualizovaného PUM PSK sú spoločne zodpovedné za dopravnú stratégiu na miestnej, regionálnej a národnej úrovni, s cieľom nájsť maximálnu konzistenciu medzi projektmi a politikami.

Dôležitou časťou je návrh monitoringu a vyhodnocovania plnenia jednotlivých opatrení a ich účinnosti. Pre to budú stanovené indikátory pre napĺňanie opatrení, bude navrhnutý mechanizmus hodnotenia a spätnej väzby pre priebežné skvalitňovanie postupného napĺňania cieľov Plánu udržateľnej mobility.



3 Plán implementácie opatrení

3.1 Úvodné poznámky k plánu implementácie

Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja po spracovaní prieskumov, zberu dát a analýze podporenej spracovaním dopravného modelu dospel ku svojej syntéze v návrhovej časti. Táto časť formuluje najmä víziu udržateľnej mobility a to prostredníctvom strategických a špecifických cieľov. Strategické ciele vyjadrujú požadovaný stav v budúcnosti a nie sú priamo merateľné. Špecifické ciele už sú merateľné a stanovujú rozvoj dôležitých komponentov dopravného systému.

Návrhová časť definuje celý rad rôznych opatrení, ako dosiahnuť stav zodpovedajúci naplneniu špecifických cieľov a tým postúpiť na ceste k udržateľnej mobilite v Prešovskom kraji. Implementačný plán naznačuje, ktoré strategické ciele podporujú, ktoré opatrenia a opakuje sa tu aj priradenie k špecifickým cieľom. Plán takisto priradzuje časový horizont a scenár, do ktorého opatrenie patrí (Bau alebo Do all). V implementačnom pláne spracovanom v tabelárnej forme sú týmto opatreniam priradení ich nositelia, ktorí nesú zodpovednosť za danú oblasť a tým aj za realizáciu navrhnutého opatrenia, kým je toto opatrenie schválené. Realizácia nie je vo všetkých prípadoch na pleciach nositeľa, vo viacerých prípadoch sú za týmto účelom zriadené výkonné agentúry, ktoré sú vybavené príslušnými prostriedkami pre vlastnú realizáciu. Ako príklad môže slúžiť organizácia: Správa a údržba ciest PSK v oblasti cestného hospodárstva.

Na pleciach nositeľa leží starostlivosť o financovanie daného opatrenia, ktoré môže byť z viacerých zdrojov. Takisto možné zdroje financovania jednotlivých opatrení sú navrhnuté v prehľade. Pri opatreniach, ktoré sú definované dosť konkrétne (napríklad: oprava cesty danej triedy o danej dĺžke), sú odhadnuté náklady opatrenia. Pri všeobecne definovaných opatreniach (napríklad: úprava železničnej trate pre premávku v ½ hodinovom takte) alebo pri organizačných a prevádzkových opatreniach odhady nie sú.

Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja rieši celý dopravný systém, hoci Prešovský samosprávny kraj nie je zodpovedný za všetky komponenty tohto systému. Preto sú tu definované aj opatrenia, o ktorých môže kraj s príslušnými orgánmi (národné orgány, samosprávy miest a obcí) iba rokovať a požadovať ich naplnenie.

3.2 Implementačný plán

Pre vlastnú prezentáciu implementačného plánu bola zvolená tabelárna forma. Podrobnejšie opísanie jednotlivých opatrení je uvedené pri pláne monitorovania a dosť podrobne sú všetky opatrenia opísané v návrhovej časti. V pláne monitorovania je navrhnuté aj podrobnejšie časové rozloženie opatrení ako sú v tejto tabuľke definované časové horizonty.

Tabuľka 1 Plán implementácie

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|--|------|----|----------|---------|--|---------|-------------|------------|-------------------|
| Opatrenia v oblasti ciest a cestnej dopravy | | | | | | | | | | |
| Rýchlostný obchvat Prešova, D1, R4 | | | | | | | | | | |
| OP 1 CD-1 | Bude realizovaná I. etapa rýchlostného obchvatu Prešova R4 v úseku Prešov-západ – Prešov-sever | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR + EU | |
| OP 1 CD-2 | Vytvorí sa nové SSÚD Veľký Šariš | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR | |
| OP 1-A CD-1 | II etapa štvorpruhového obchvatu Prešova (R4) | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR + EU | |
| OP 2 CD-1 | Rýchlostná cesta R4 bude vybudovaná v celej dĺžke v štvorpruhu | 3, 4 | 2 | 2032 | Do all | | MD SR | NDS, a.s. | PPP | |
| Privádzač Levoča – Spišská Nová Ves | | | | | | | | | | |
| OP 3 CD-1 | Bude vybudovaná druhá etapa privádzača I/82 D1 – Harichovce | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR + EU | |
| Tunel Branisko | | | | | | | | | | |
| OP 3-A CD-1 | Bude skompletizovaný štvorpruhový tunel Branisko na D1 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR + EU | |
| OP 3-A CD-2 | Bude upravená cesta I/18 pri križovatke D1 Chminianska Nová Ves | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR + EU | |
| OP 3-A CD-3 | Bude upravená križovatka D1 Drienovská Nová Ves | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR + EU | |
| Modernizácia, rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy | | | | | | | | | | |
| OP 4 CD-1 | I/15 okr. hranica Vranov nad Topľou/Stropkov – Sitníky | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-2 | I/66 Popová – Hranovnica | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-3 | I/68 Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-4 | I/74 Kamenica nad Cirochou – Stakčín | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-5 | I/77 Tarnov – Zborov | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-6 | I/79 Vranov nad Topľou – Parchovany | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-7 | I/15 Stropkov preložka | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-8 | Skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii žel. koridoru ako investícia ŽSR | 3, 4 | 2 | 2026 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-9 | I/66 a II/540 Veľká Lomnica, križovatka | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-10 | I/68 Plavnica, preložka cesty | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 4 CD-11 | I/68 Sabinov, preložka cesty | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-1 | I/20 K1 – K3 Prešovská – Rusínska (SSC zatiaľ neplánuje novú trasu cesty I/20 cez Prešov, bol by potrebný pokyn MD SR) | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-2 | I/68 Kamenica – Lipany | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-3 | I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom, preložka, I. etapa | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-4 | I/18 Čierne nad Topľou – Vyšný Žipov, rekonštrukcia | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-5 | I/21 Giraltovec – Fijaš, rekonštrukcia cesty (je potrebné skoordinať s úsekom R4 Giraltovec – Radoma – popri prípade prehodnotiť rekonštrukciu – intenzita sa výrazne zníži) | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-6 | I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. časť | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-7 | I/68 Šarišské Michaľany – Prešov, rekonštrukcia cesty | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-8 | I/74 Snina – Kolonica | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-9 | I/77 Bardejov – Bardejovské Kúpele, rekonštrukcia. I. etapa | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-10 | I/77 Spišská Belá – Bušovce, rekonštrukcia | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-11 | I/18 Vranov nad Topľou, križovatka | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 5 CD-12 | I/77 Bardejov, Dlhá Lúka – obchvat | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-1 | I/68 Prešov, Bardejovská – Sabinovská, preložka | 3, 4 | 2 | 2040 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-2 | prepojenie I/68-I/20 Prešov, Bardejovská – K1 (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, nie je pokyn MD SR) | 3, 4 | 2 | 2040 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-3 | Privádzač Grófske R4 – I/18 v meste Prešov (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, nie je pokyn MD SR) | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-4 | Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-5 | Medzianky – Hanušovce na Topľou I/18 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-6 | Bystré – Čierne nad Topľou I/18 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-7 | Hlinné – Soľ – Čaklov I/18 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-8 | Hranovnica I/66 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-9 | Lipany I/68 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-10 | Kamenica – Červenica pri Sabinove – Pečovská Nová Ves – Sabinov – I/68 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-11 | Skvalitnenie cesty I/74 v úseku Strážske – Ublá (zvýšné obchvaty) za podmienky rastu intenzity | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-12 | Podolíne I/77 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 6 CD-13 | Hniezdne I/77 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-1 | I/18 Vranov nad Topľou, južný obchvat | 3, 4 | 2 | 2050 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-2 | I/74 Brekov – Humenné | 3, 4 | 2 | 2050 | Bau | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-3 | Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-4 | Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-5 | Zborov I/77 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-6 | Ľubotín – Nižná Polianka I/77 (obchvaty) | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-7 | Malcov – Gerlachov I/77 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-8 | Mokroluh I/77 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-9 | Vranov nad Topľou – obchvat I/79 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-10 | Levoča: kruhový objazd pri Košickej bráne na ceste I/18 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 7 CD-11 | nápojenie privádzača Spišská Nová Ves I/82 na obchvat Harichoviec (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MD SR) | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| Rekonštrukcie ciest II. triedy | | | | | | | | | | |
| OP 8 CD-1 | II/538 Tatranská Štrba – Štrbské Pleso | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | PSK | SÚC PSK | Kraj | 9,110 mil. € |
| OP 8 CD-2 | II/576, Banské – hr. kraja KSK | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | PSK | SÚC PSK | Kraj | 20,821 mil. € |
| OP 8 CD-3 | II/554 Ondavské Matiašovce – Košarovce | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | PSK | SÚC PSK | Kraj | 18,491 mil. € |
| OP 8 CD-4 | II/543 Kamienska – hr. SK/PL | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | PSK | SÚC PSK | Kraj | 31,681 mil. € |
| OP 8 CD-5 | II/545 Kapušany | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | PSK | SÚC PSK | Kraj | 4,808 mil. € |
| OP 8 CD-6 | II/575 Palota – hr. SK/PL | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | PSK | SÚC PSK | Kraj | 4,651 mil. € |
| OP 8 CD-7 | II/558 Stakčín – Ulič | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | | PSK | SÚC PSK | Kraj | 48,200 mil. € |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|---|------|----|-----------|---------|---------|-------------|------------|-------------------|
| OP 8 CD-8 | II/533 Levoča – hr. kraja PSK/KSK | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | PSK | SÚC PSK | Kraj | 6,780 mil. € |
| OP 8 CD-9 | II/575 Stropkov – Malá Poľana | 3, 4 | 2 | 2025 | Bau | PSK | SÚC PSK | Kraj | 22,806 mil. € |
| OP 8 CD-10 | II/536 Spišský Štvrtok – hr. kraja PSK/KSK | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 3,698 mil. € |
| OP 9 CD-1 | II/539 Mengusovce - Vyšné Hágy | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 8,185 mil. € |
| OP 9 CD-2 | II/545 Kľušov – Bardejov | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 6,287 mil. € |
| OP 9 CD-3 | II/537 Cesta slobody, úsek od hranice ŽSK po križovatku s cestou I/66 – komplexná rekonštrukcia | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | PSK | SÚC PSK | Kraj | 53,612 mil. € |
| OP 9 CD-4 | II/567 Hostovice – Pčoliné | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | PSK | SÚC PSK | Kraj | 8,259 mil. € |
| OP 9 CD-5 | Mostné objekty na cestách II. triedy (Mostný Program SÚC PSK) | 3, 4 | 2 | 2030 | Bau | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 10 CD-1 | II/554 Ruská Kajňa – Košarovce | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 11,834 mil. € |
| OP 10 CD-2 | II/567 Nižná Jablonka – Hostovice | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 8,383 mil. € |
| OP 10 CD-3 | II/537 – križovatka s cestou II/534, Starý Smokovec | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 0,123 mil. € |
| Preložky a obchvaty na cestách II. triedy | | | | | | | | | |
| OP 11 CD-1 | II/545 obchvat obce Kapušany | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 10,856 mil. € |
| OP 11 CD-2 | II/540 obchvat obce Veľká Lomnica | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 10,279 mil. € |
| OP 11 CD-3 | Juhovýchodný obchvat mesta Prešov, cesta II. triedy | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 31,431 mil. € |
| OP 11 CD-4 | Humenné II/559 (v prípade realizácie obchvatu I/74) | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 18,291 mil. € |
| OP 11 CD-5 | Zbudské Dlhé II/559 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 2,644 mil. € |
| OP 11 CD-6 | Hankovce II/559 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 3,777 mil. € |
| OP 11 CD-7 | II/536 – obchvat Spišského Štvrtku podľa Územného plánu Spišského Štvrtku (nie nové napojenie na D1 podľa ÚP VÚC) | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,039 mil. € |
| OP 11 CD-8 | II/545 – obchvat Kobyl | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 8,027 mil. € |
| OP 11 CD-9 | II/545 – obchvat Kľušova | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,957 mil. € |
| OP 11 CD-10 | II/547 obchvat Spišské Podhradie | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 3,692 mil. € |
| OP 11 CD-11 | II/546 vyriešenie prejazdu cez Prešov-Cemjatu | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | |
| OP 11 CD-12 | II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | |
| OP 11 CD-13 | II/536 Juhozápadný obchvat mesta Kežmarok | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 8,456 mil. € |
| OP 12 CD-1 | II/545 Obchvat obce Raslavice | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 10,606 mil. € |
| OP 12 CD-2 | II/542 obchvat Slovenskej Vsi | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,024 mil. € |
| OP 12 CD-3 | II/576 obchvat Vechca | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 9,453 mil. € |
| OP 12 CD-4 | II/576 obchvat Vranov nad Topľou, Čemerné | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,874 mil. € |
| OP 12 CD-5 | II/546 obchvat Rokycany | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 4,942 mil. € |
| OP 12 CD-6 | II/537 obchvat Starého Smokovca (podmienkou je posúdenie vplyvov na životné prostredie a zmena Územného plánu mesta Vysoké Tatry) | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,792 mil. € |
| OP 12 CD-7 | Riešenie cesty II/558 Stakčín – Ulič pozdĺž hrádze vodnej nádrže Starina | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | |
| Rekonštrukcie ciest III. triedy | | | | | | | | | |
| OP 13 CD-1 | III/3535 Okružle – Šapinec – Kožany | 3, 4 | 2 | priebežne | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 8,847 mil. € |
| OP 13 CD-2 | III/3581 Stropkov – Radoma | 3, 4 | 2 | priebežne | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 9,100 mil. € |
| OP 13 CD-3 | III/3862 Ofka – Radvaň nad Laborcom | 3, 4 | 2 | priebežne | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 8,895 mil. € |
| OP 13 CD-4 | III/3445 Prešov – Petrovany | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 3,796 mil. € |
| OP 13 CD-5 | III/3335 Varhaňovce – Bunetice | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 2,628 mil. € |
| OP 13 CD-6 | III/3078 Lysá Poľana – Podspády | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,547 mil. € |
| OP 13 CD-7 | III/3491 Hertník – Kľušovská Zábava | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,742 mil. € |
| OP 13 CD-8 | III/3541 Ladomírová – Vagríneč | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 3,990 mil. € |
| OP 13 CD-9 | III/3586 Vagríneč – Chotča | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 7,523 mil. € |
| OP 13 CD-10 | III/3550 Svidník – Vyšná Jedľová | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 4,156 mil. € |
| OP 13 CD-11 | III/3537 Kapišová – Vápeník | 3, 4 | 2 | priebežne | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 9,966 mil. € |
| OP 13 CD-12 | III/3138 Plavnica – Malý Lipník – Legnava | 3, 4 | 2 | priebežne | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 13,333 mil. € |
| OP 13 CD-13 | III/3142 Malý Lipník – Sulín | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 9,372 mil. € |
| OP 13 CD-14 | III/3074 Spišské Bystré – Hranovnica | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,255 mil. € |
| OP 13 CD-15 | III/3495 Vaniškovce – Raslavice | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 1,625 mil. € |
| OP 13 CD-16 | III/3573 Piskorovce – Mrázovce | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,645 mil. € |
| OP 13 CD-17 | III/3460 Bzenov – Lubovec | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 11,542 mil. € |
| OP 13 CD-18 | III/3462 Lubovec – Sedlice | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 6,715 mil. € |
| OP 13 CD-19 | III/3227 Spišský Štvrtok – Hrabušice | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 12,866 mil. € |
| OP 13 C-20D | III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 9,197 mil. € |
| OP 13 CD-21 | III/3093 Mlynica – II/534 | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 6,219 mil. € |
| OP 13 CD-22 | III/3440 Solivarská ulica, Prešov | 3, 4 | 2 | priebežne | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 1,849 mil. € |
| OP 13 CD-23 | III/3621 Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 6,423 mil. € |
| OP 13 CD-24 | III/3443 Dulova Ves – Záborské | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 1,333 mil. € |
| OP 13 CD-25 | III/3500 Lukavice – Vyšná Voľa – Nižná Voľa | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 6,618 mil. € |
| OP 13 CD-26 | III/3182 Sabinov – Červená Voda | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 4,671 mil. € |
| OP 13 CD-27 | III/3177 Sabinov – Bertotovce | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 12,408 mil. € |
| OP 13 CD-28 | III/3485 Sveržov – Gaboltov | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 7,299 mil. € |
| OP 13 CD-29 | III/3452 Gregorovce – Terňa - Demjata | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 11,280 mil. € |
| OP 13 CD-30 | III/3444 Kokošovce – Abranovce – Terňa | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 3,581 mil. € |
| OP 13 CD-31 | III/3075 Spišské Bystré – Hranovnica | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 5,255 mil. € |
| OP 13 CD-32 | III/3074 Liptovská Teplička – Vikartovce – Kravany – Spišské Bystré | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 11,679 mil. € |
| OP 13 CD-33 | III/3061 Liptovská Teplička – Šuňava | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 14,209 mil. € |
| OP 13 CD-34 | III/3507 Bardejov – Bardejov-Mihaľov | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 4,136 mil. € |
| OP 13 CD-35 | III/3533 Bardejov – Bardejovská Nová Ves | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 2,141 mil. € |
| OP 13 CD-36 | III/3517 Bardejov – Andrejová | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 7,825 mil. € |
| OP 13 CD-37 | III/3504 Bardejov – Bardejovské Kúpele | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | 1,294 mil. € |
| OP 13 CD-38 | Mostné objekty na cestách III. triedy (Mostný Program SÚC PSK) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj + EDU | |
| Zmena kategórie ciest | | | | | | | | | |
| OP 14 CD-1 | III/3078 Podspády – Lysá Poľana – majetkový prevod so štátom a rekonštrukcia cesty | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 14 CD-2 | III/3483 - preklasifikovanie na cestu I. triedy spojení na poľskú cestu č. 75 | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 14 CD-3 | Sabinov – priame napojenie mesta a okresu na diaľnicu D1, preklasifikovanie III/3177 Hermanovce – Jarovnice – Ražňany – Sabinov na cestu II. triedy | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 14 CD-4 | III/3216 úsek Bijacovce – Nižný Slavkov – zmena na cestu II. triedy | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 14 CD-5 | III/3083 a II/540 (zámena) v Tatranskej Lomnici a rekonštrukcia cesty III/3083 do normových parametrov cesty II. triedy | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 1,960 mil. € |
| Obchvaty a preložky na cestách III. triedy | | | | | | | | | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|--|------|------|----------|---------|---------|-------------|------------|-------------------|
| OP 15 CD-1 | III/3617 Severovýchodný obchvat mesta Vranov nad Topľou | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 15 CD-2 | Podjazd Svät na III/3064 – 2025, investícia ŽSR | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 15 CD-3 | III/3431 Fintice – obchvat | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 5,950 mil. € |
| Obchvaty a preložky na cestách III. triedy | | | | | | | | | |
| OP 16 CD-1 | III/3222 – III/3261 obchvat Beharoviec a Granča – Petrovica (ak sa nepodarí presadiť realizáciu cesty I/83) | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 16 CD-2 | III/3445 napojenie na D1 a I/20 pri Ličartovciach | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 16 CD-3 | III/3427 prepojenie Kojatice – Rokycany | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 4,969 mil. € |
| OP 16 CD-4 | III/3533 obchvat Bardejov, časť Bardejovská Nová Ves | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| Znovu sprevádzkované cesty III. triedy | | | | | | | | | |
| OP 18 CD-1 | III/3183 Olejníkov, časť Majdan – Livov | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 13,827 mil. € |
| OP 18 CD-2 | III/3105 Bušovce – Slovenská Ves | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 3,883 mil. € |
| OP 18 CD-3 | III/3862 Ofka – Radvaň, kvôli autobusovej linke 705403 | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 8,895 mil. € |
| OP 18 CD-4 | III/3429 Župčany – Medzany | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 4,730 mil. € |
| Nové prepojenia – prevedenie účelových, lesných alebo poľných ciest do majetku kraja a ich rekonštrukcia alebo vybudovanie celkom nových spojení | | | | | | | | | |
| OP 19 CD-1 | Severný (malý) obchvat Vranova nad Topľou I/18 - Budovateľská (cesta III. triedy, prípadne prečíslovanie na cestu II. triedy) | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 9,183 mil. € |
| OP 19 CD-2 | mesto Svät: nová cesta III. triedy do Spišskej Teplice | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 5,012 mil. € |
| OP 19 CD-3 | mostné prepojenie Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov (cesta III. triedy) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 3,818 mil. € |
| OP 19 CD-4 | III/3335 Varhaňovce – Bunetice (KSK) | 3, 4 | 2 | 2025 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 2,920 mil. € |
| OP 19 CD-5 | Kendice – Petrovany (frekventovaná miestna komunikácia) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 2,809 mil. € |
| OP 19 CD-6 | Medzibrodie – Závodie (III/3158) | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 2,141 mil. € |
| OP 19 CD-7 | predĺženie cesty III/3172 v k. ú. Poloma | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 3,116 mil. € |
| OP 19 CD-8 | Šarišská Poruba – Nemcovce – kvôli priamej autobusovej doprave – v koordinácii s R4 | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 3,988 mil. € |
| OP 19 CD-9 | Babie – Kračúnovce – kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu: Giraltovec – Babie – Hanušovce nad Topľou | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 7,561 mil. € |
| OP 19 CD-10 | Dulova Ves – Prešov, Šváby (investícia mesta Prešov) | 3, 4 | 2 | 2040 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 5,321 mil. € |
| OP 19 CD-11 | Davidov – Cabov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 5,833 mil. € |
| OP 19 CD-12 | Teriakovce – Vyšná Šebastová (prepojenie ciest III/3442 – III/3443) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | 9,426 mil. € |
| OP 19 CD-13 | 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“ | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 19 CD-14 | Kamenica - Lúčka prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 19 CD-15 | Jakubovany – Šarišské Sokolovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 19 CD-16 | Šiba - Hervartov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 19 CD-17 | Medzianky prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 19 CD-18 | III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66 | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| Nové prepojenia – prevedenie účelových, lesných alebo poľných ciest do majetku kraja a ich rekonštrukcia alebo vybudovanie celkom nových spojení | | | | | | | | | |
| OP 20 CD-1 | nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504) | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-2 | nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-3 | prepojenie Roztoky – Kečkovce v kategórii IIIb | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-4 | Veľkrop - Makovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-5 | Roztoky – Kečkovce | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-6 | Karná – Vítavcovce (III/3824) | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-7 | prepojenie Šemetkovce – Oľšavka v kategórii IIIb. | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-8 | prepojenie Medvedie – Krajná Bystrá – Nižný Komárnik v kategórii IIIb. | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 20 CD-9 | prepojenie Dlhé Stráže – Vlčkovce | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| Hraničné priechody – dobudovanie nových cestných prepojení na poľskú a ukrajinskú hranicu | | | | | | | | | |
| OP 21 CD-1 | II/559 Čertizné – Jašílska | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 21 CD-2 | Sulín (časť Závodie) – Zubrzyk | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 21 CD-3 | Sulín – Sulinka (Poľsko) – nový most cez rieku Poprad, záujem poľskej strany | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 21 CD-4 | Havranec – Ciechania (gmina Krempna) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 21 CD-5 | Stebnícka Huta (časť Hutisko) – Blechnarka | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 21 CD-6 | Frička – Izby (aktuálne poľná cesta prakticky po rovine) | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 21 CD-7 | Cigelfka – Wysowa Zdrój | 3, 4 | 2 | 2030 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| Hraničné priechody – dobudovanie nových cestných prepojení na poľskú a ukrajinskú hranicu | | | | | | | | | |
| OP 22 CD-1 | II/556 Ulič – Zabrid: spojenie pre cyklistov v horizonte 2030 vybudované s budúcou možnosťou povolenia vjazdu vozidiel do 3,5 tony k roku 2050 | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 22 CD-2 | Legnava – Muszyna (aktuálne poľná cesta) – iba pre cyklistov v parametroch umožňujúcich aj premávku miestnej automobilovej dopravy do 3,5 tony | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| OP 22 CD-3 | III/3138 Legnava – Milik | 3, 4 | 2 | 2050 | Do all | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| Opatrenia v oblasti verejnej osobnej dopravy | | | | | | | | | |
| Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč – Muszyna | | | | | | | | | |
| OP 1-A VOD-1 | V nadväznosti na diaľkové rýchliky aj na osobné vlaky na trati 180 (Žilina – Košice) budú v dvojhodinovom takte vedené vlaky Svät – Poprad- | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 3,09 mil. €/rok |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|---|--|------|------|----------|---------|--|---------|-------------|------------|-------------------|
| | Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa; v špičke sú doplnené vlaky Poprad – Kežmarok do hodinového taktu | | | | | | | | | |
| OP 1-A VOD-2 | V úseku Poprad – Stará Ľubovňa vlaky nezastavujú na vybraných zastávkach za účelom zvýšenia atraktivity spojenia Popradu a Starej Ľubovni | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 1-A VOD-3 | 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,36 mil. €/rok |
| OP 1-A VOD-4 | 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. | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,49 mil. €/rok |
| OP 1 VOD-1 | 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 8,14 mil. €/rok |
| OP 1 VOD-2 | 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 2,28 mil. €/rok |
| OP 1 VOD-3 | Celoročne v polhodinovom takte vedené vlaky z Tatranskej Lomnice do Studeného Potoka | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,44 mil. €/rok |
| OP 1 VOD-4 | 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. | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,1 mil €/rok |
| Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč a Studený Potok – Tatranská Lomnica, zmeny oproti roku 2030 | | | | | | | | | | |
| OP 2 VOD-1 | V trase Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa dôjde k urýchleniu dopravy a k úspore súprav | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 2 VOD-2 | Celoročne v hodinovom takte vedené vlaky z Popradu do Tatranskej Lomnice (bez zastavenia Poprad-Spišská Sobotka a Matejovce pri Poprade) | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 2,71 mil. €/rok |
| OP 2 VOD-3 | Úsek trate Studený Potok – Tatranská Lomnica bude prevedený do duálneho rozchodu t.j. vrátane systému TEŽ a bude a zabezpečený polhodinový zložený takt | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,44 mil. €/rok |
| OP 2 VOD-4 | Zavedenie priamych vlakov z Popradu do Muszyny a Krynice v celoročnej prevádzke | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,72 mil. €/rok |
| Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách | | | | | | | | | | |
| OP 3 VOD-1 | Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso – premáva v hodinovom takte, operatívne zvýšenie kapacity sa robí vypravením následného vlaku | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,80 mil. €/rok |
| OP 3 VOD-2 | Trať TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry: premávka v polhodinovom takte obojsmerne | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 9,26 mil. €/rok |
| OP 3 VOD-3 | Trať TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – premávka v hodinovom takte obojsmerne | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,96 mil. €/rok |
| OP 4 VOD-1 | Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso – premávka v polhodinovom takte obojsmerne | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,60 mil. €/rok |
| OP 4 VOD-2 | Trať TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry: premávka v štvrt hodinovom takte obojsmerne | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 18,52 mil. €/rok |
| OP 4 VOD-3 | Trať TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok: premávka v hodinovom takte, v úseku Tatranská Lomnica – Studený Potok vložené vlaky vytvárajú polhodinový takt | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,92 mil. €/rok |
| OP 5 VOD-1 | Ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso – premávka v polhodinovom takte obojsmerne | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,60 mil. €/rok |
| OP 5 VOD-2 | Trať TEŽ Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry: premávka v štvrt hodinovom takte obojsmerne | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 18,52 mil. €/rok |
| OP 5 VOD-3 | Trať TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok: premávka v hodinovom takte. Preloženie s vlakmi Poprad -Studený Potok – Tatranská Lomnica vytvára polhodinový takt v úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,92 mil. €/rok |
| OP 5 VOD-4 | 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 1,44 mil. €/rok |
| Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice | | | | | | | | | | |
| OP 6 VOD-1 | Na trati premávajú v dvojhodinovom takte rýchliky Bratislava – Žilina – Poprad-Tatry – Košice | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 6 VOD-2 | Takisto v dvojhodinovom takte premávajú expresy na tej istej trase – vo vlozenej polohe | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 6 VOD-3 | 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 zastávky v Kysaku. Vynechávanie zastávok medzi Margecanmi a Košicami je podmienené zavedením novej vrstvy osobných vlakov v relácii Margecany – Kysak – Košice | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| Organizácia železničnej dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna | | | | | | | | | | |
| OP 8-A VOD-1 | 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 polhodinovného taktu | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 15,65 il. €/rok |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|---|--|------|------|----------|---------|--|---------|-------------|------------|-------------------|
| OP 8-A VOD-2 | Pravidelné Os vlaky z Košíc do Prešova premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak približne polhodinový takt | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 5,27 mil. €/rok |
| OP 8-A VOD-3 | 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,91 mil. €/rok |
| OP 8 VOD-1 | Pravidelné osobné vlaky premávajú z Košíc do Lipian v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 5,27 mil. €/rok |
| OP 8 VOD-2 | Pravidelné vlaky REX z Košíc do Prešova s pokračovaním do Lipian premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak približne polhodinový takt | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 5,27 mil. €/rok |
| OP 8 VOD-3 | Postupné zavádzanie rýchlíkov v trase Košice – Prešov – Muszyna – Nowy Sacz (– Kraków) | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 4,79 mil. €/rok |
| OP 8 VOD-4 | V nadväznosti na rozvoj turistického spojenia viest sezónne vlaky Prešov – Sabinov – Lipany – Plaveč – Stará Ľubovňa | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,91 mil. €/rok |
| OP 9 VOD-1 | Pravidelné osobné vlaky premávajú z Košíc do Lipian v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 10,54 mil. €/rok |
| OP 9 VOD-2 | Pravidelné osobné vlaky z Košíc do Prešova premávajú v hodinovom takte a vytvárajú tak polhodinový takt osobných vlakov | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 5,27 mil. €/rok |
| OP 9 VOD-3 | Pravidelné vlaky REX z Košíc do Prešova s pokračovaním do Lipian premávajú takisto v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 5,27 mil. €/rok |
| OP 9 VOD-4 | Pravidelné vlaky REX z Košíc do Prešova premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak polhodinový takt vlakov REX. Dokopy spoje vytvárajú približne štvrt hodinový takt medzi Košicami a Prešovom | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 5,27 mil. €/rok |
| OP 9 VOD-5 | Podľa stavu rozvoja koľajovej infraštruktúry v Poľsku sa rozvíja diaľkové medzinárodné spojenie (Budapešť) – Košice – Prešov – Muszyna – Krakov (– Warszawa) | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov | | | | | | | | | | |
| OP 10-A VOD-1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v dvojhodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 3,14 mil. €/rok |
| OP 10-A VOD-2 | V špičke pracovného dňa sú doplnené vlaky v úseku Prešov – Raslavice v dvojhodinovom takte, čo vytvára hodinový takt medzi Prešovom a Raslavcami | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,71 mil. €/rok |
| OP 10 VOD-1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 7,19 mil. €/rok |
| OP 11 VOD-1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Raslavcami premávajú v hodinovom takte, medzi Prešovom a Raslavcami vzniká polhodinový takt | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 3,99 mil. €/rok |
| OP 12 VOD-1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v polhodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 14,37 mil. €/rok |
| Organizácia železničnej dopravy na trase Prešov – Humenné – Medzilaborce | | | | | | | | | | |
| OP 13-A VOD-1 | Vlaky medzi Prešovom, Humenným a Medzilaborcami premávajú v dvojhodinovom takte, v špičkách pracovného dňa sú v úseku Prešov – Humenné – Koškovce doplnené na hodinový takt | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 31,78 mil. €/rok |
| OP 13-A VOD-2 | V úseku Prešov – Vranov nad Topľou vlaky nezastavujú na vybraných zastávkach za účelom zvýšenia atraktivity spojenia Prešovom a Humenným | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 13-A VOD-3 | Vlaky v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian, v Humennom na vlaky do Stakčína a Košíc | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 13-A VOD-4 | Z Medzilaboriec na územie Poľska sa odporúča prevádzka pravidelných vlakov denne počas letnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo letnej turistickej sezóny | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,83 mil. €/rok |
| Organizácia železničnej dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín | | | | | | | | | | |
| OP 13 VOD-1 | 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 13 VOD-2 | Vlaky pre urýchlenie vynechávajú vybrané zastávky medzi Prešovom a Vranovom nad Topľou. Premávajú v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 13 VOD-3 | 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | |
| OP 14 VOD-1 | 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 Stakčína sa premáva v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 26,67 mil. €/rok |
| OP 15 VOD-1 | Vlaky z Prešova do Humenného a Stakčína premávajú v polhodinovom takte po celej trase | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 30,98 mil. €/rok |
| Organizácia vlakovej dopravy na trase Košice – Humenné – Stakčín | | | | | | | | | | |
| OP 16-A VOD-1 | Vlaky REX z Košíc do Humenného premávajú v dvojhodinovom takte, v špičkách pracovného dňa sú spoje doplnené do hodinového taktu | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 11,34 mil. €/rok |
| OP 16-A VOD-2 | Osobné vlaky medzi Humenným a Stakčínom premávajú v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 4,31 mil. €/rok |
| Organizácia vlakovej dopravy na trase Košice – Humenné – Medzilaborce – Lupkóv | | | | | | | | | | |
| OP 16 VOD-1 | Vlaky REX z Košíc do Humenného premávajú v hodinovom takte a pokračujú ako osobné vlaky do Medzilaboriec mesta | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 22,36 mil. €/rok |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|---|--|------|------|----------|---------|--|---------|-------------|------------|-------------------|
| OP 16 VOD-2 | Z Medzilaboriec na územie Poľska sa odporúča prevádzka pravidelných vlakov denne počas letnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo letnej turistickej sezóny | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 0,83 mil. €/rok |
| OP 17 VOD-1 | Vlaky REX z Košíc do Humenného premávajú v polhodinovom takte a pokračujú ako osobné vlaky do Medzilaboriec mesta v tom istom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2050 | Do all | | MD SR | ZSSK, a.s. | ŠR | 44,71 mil. €/rok |
| Integrácia MHD Prešov do IDS Východ | | | | | | | | | | |
| OP 18 VOD-1 | Tarifná a organizačná integrácia celej siete liniek MHD vnútri mesta | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 18 VOD-2 | 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; 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/Záborské – Dulova Ves – Zlatá Baňa | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Integrácia systémov MHD do IDS Východ – systémy MHD sa stanú integračnou časťou IDS Východ | | | | | | | | | | |
| OP 19 VOD-1 | Systém MHD v Poprade | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 19 VOD-2 | Systém MHD v Humennom | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 19 VOD-3 | Systém MHD v Kežmarku | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 19 VOD-4 | Systém MHD v Levoči | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 19 VOD-5 | Systém MHD vo Svite | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 19 VOD-6 | Systém MHD v Bardejove | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 19 VOD-7 | Systém MHD v Starej Ľubovni | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 19 VOD-8 | Systém MHD v Snine | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zavedenie nového linkového vedenia prímestskej autobusovej dopravy podľa PDO PSK | | | | | | | | | | |
| OP 21 VOD-1 | Zavedenie nového linkového vedenia autobusovej verejnej dopravy v nadväznosti na železničnú dopravu podľa spracovaného Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek nad rozsah PDO PSK | | | | | | | | | | |
| OP 22 VOD-1 | diaľková linka Svidník – Vyšný Komárnik – Barwinek – Dukla – Krosno | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 22 VOD-2 | diaľková linka Humenné – Snina – Ubla – Veľké Berezné – Perečín – Užhorod (podmienená znížením rizík spojených s ruskou vojnou) | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zavedenie autobusových liniek nad rozsah PDO PSK pre zlepšenie obsluhy Vysokých Tatier | | | | | | | | | | |
| Posilnenie autobusových liniek | | | | | | | | | | |
| OP 23 VOD-1 | existujúca linka Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina v hodinovom takte predĺžená až do Lysej Poľany, v dvojhodinovom intervale predĺžená do Zakopaného | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-2 | prestupná väzba v Tatranskej Kotline medzi linkou Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina a linkou Tatranská Kotlina – Lendak – Kežmarok – Spišská Belá | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-3 | nová linka Kežmarok – Mlynica – Starý Smokovec v takte 120 min | 1, 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Nové turistické linky, cyklobusy, skibusy | | | | | | | | | | |
| OP 23 VOD-4 | nová turistická linka Tatranská Lomnica – Ždiar (cez Bachledovú dolinu) – Podspády – Lysá Poľana – Biatka Tatranska v hodinovom takte | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-5 | nová linka Liptovský Mikuláš – Tartralandia – Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba raz za hodinu od 15.6. do 31.10. | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-6 | Cyklobus Liptovský Mikuláš – Ždiar 2 páry spojov denne | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-7 | Cyklobus na vybraných spojoch liniek z Popradu a Kežmarku do Vysokých Tatier | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-8 | Skibus Bachledova dolina – Ždiar | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-9 | Skibus Tatranská Lomnica – Ianoška | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-10 | Skibus (batériová električka) Štrbské Pleso – Solisko | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Kyvadlová doprava | | | | | | | | | | |
| OP 23 VOD-11 | Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba v takte 30 minút | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-12 | Tatranská Štrba – Štrbské Pleso v takte 30 minút | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-13 | Štola – Vyšné Hágy – Tatranská Polianka – Tatranská Polianka (odstavňá infraštruktúra P+R) v takte 30 minút | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-14 | Terminál Nová Lesná – Starý Smokovec v takte 30 minút (každý druhý spoj predĺžený k mobility hubu Poprad-Tatry) | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-15 | Eurocamp – Tatranská Lomnica (posila vlaku do výsledného taktu 15 minút) | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| OP 23 VOD-16 | Letisko Poprad-Tatry – Starý Smokovec – okrem hodinového taktu ďalšie spoje do Starého Smokovca v nadväznosti na priletý a odletý | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|---|--|------|---------|----------|---------|--|-------------|----------------------|----------------|-------------------|
| OP 23 VOD-17 | Terminál Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica (k posilneným autobusovým linkám prevádzkované posilové spoje do výsledného taktu 15 minút v období špičkového dopytu) | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Vyhodnotenie a úpravy linkového vedenia verejnej autobusovej dopravy | | | | | | | | | | |
| OP 24 VOD-1 | Po vyhodnotení dlhodobej prevádzky verejnej autobusovej dopravy podľa PDO PSK vyhodnotiť napĺňovanie aktuálneho dopytu a napláňovať úpravy s využitím návrhu z PUM PSK z roku 2019 | 1, 3 | 1, 5 | 2035 | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Infraštruktúra najvýznamnejších prestupových bodov, ktoré núkajú prestupy medzi diaľkovými a regionálnymi vlakmi, diaľkovými a prímestskými autobusmi a prípadne spojmi MHD | | | | | | | | | | |
| OP 35 VOD-1 | Poprad | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 35 VOD-2 | Tatranská Štrba | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 35 VOD-3 | Prešov | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 35 VOD-4 | Humenné | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 35 VOD-5 | Kysak (hoci leží v susediacom Košickom kraji) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| OP 35 VOD-6 | Košice (hoci leží v susediacom Košickom kraji) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| Infraštruktúra významných prestupových bodov núkajúcich prestupy medzi regionálnymi vlakmi a prímestskými autobusmi, prípadne MHD na Spiši a vo Vysokých Tatrách | | | | | | | | | | |
| OP 36 VOD-1 | Kežmarok | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-2 | Stará Ľubovňa | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-3 | Studený Potok | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-4 | Spišská Belá | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-5 | Vysoké Tatry – Starý Smokovec | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-6 | Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-7 | Štrbské Pleso | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-8 | Spišská Nová Ves (leží v Košickom kraji) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 36 VOD-9 | Margecany (leží v Košickom kraji) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| Infraštruktúra významných prestupových bodov núkajúcich prestupy medzi regionálnymi vlakmi a prímestskými autobusmi, prípadne MHD na Šariši | | | | | | | | | | |
| OP 37 VOD-1 | Lipany | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-2 | Sabinov | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-3 | Bardejov | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-4 | Veľký Šariš | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-5 | Raslavice | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-6 | Prešov Mesto | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-7 | Šarišské Lúky | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-8 | Demjata | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 37 VOD-9 | Tulčík | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| Infraštruktúra významných prestupových bodov núkajúcich prestupy medzi regionálnymi vlakmi a prímestskými autobusmi, prípadne MHD na Zemplíne | | | | | | | | | | |
| OP 38 VOD-1 | Vranov nad Topľou | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 38 VOD-2 | Snina | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 38 VOD-3 | Medzilaborce | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 38 VOD-4 | Radvaň nad Laborcom | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 38 VOD-5 | Strážske (leží v Košickom kraji) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR + SSC + SÚC PSK | ŠR + EU + Kraj | |
| Infraštruktúra prestupových bodov v autobusovej doprave v mestách Spiša | | | | | | | | | | |
| OP 39 VOD-1 | Levoča | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 39 VOD-2 | Svit | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 39 VOD-3 | Spišská Stará Ves | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 39 VOD-4 | Spišské Podhradie | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 39 VOD-5 | Podolíne | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| Infraštruktúra prestupových bodov v autobusovej doprave v mestách Šariša a Zemplína | | | | | | | | | | |
| OP 40 VOD-1 | Svidník | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 40 VOD-2 | Prešov – terminál Levočská | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 40 VOD-3 | Prešov – terminál Nižná Šebastová | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 40 VOD-4 | Hanušovce nad Topľou | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 40 VOD-5 | Giraltovce | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| OP 40 VOD-6 | Stropkov | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + mestá | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + mestá | |
| Infraštruktúra vidieckych prestupových bodov v autobusovej doprave núkajúcich prestupy medzi autobusovými spojmi a prípadne aj spojmi MHD | | | | | | | | | | |
| OP 41 VOD-1 | Plaveč | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-2 | Plavnica | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-3 | Bzenov u obecného úradu | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-4 | Chminianska Nová Ves | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-5 | Ľubovec č. d. 36 | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-6 | Záhradné (námestie) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|---|---------|---------|----------|---------|--|-------------|----------------------|----------------|-------------------|
| OP 41 VOD-7 | Veľký Slivník (Jednota) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-8 | Svinia (rázcestie/ZŠ) | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-9 | Pusté Pole, rázcestie Kyjov | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-10 | Vislanka rázcestie | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-11 | Tarnov | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-12 | Zborov | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-12 | Široké | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| OP 41 VOD-12 | Ublá | 1, 3 | 1, 3, 5 | 2030 | DO all | | PSK + obce | IDS Východ + SÚC PSK | Kraj + obce | |
| Komplexné riešenie prestupového uzlu Kysak | | | | | | | | | | |
| OP 42 VOD-1 | Rokovaní s inštitúciami na národnej úrovni vo veci financovania riešenia prestupového uzla Kysak | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| OP 42 VOD-2 | Zbudovanie parkovacieho domu na pozemkoch oproti stanici pre P+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 42 VOD-3 | Vyriešenie autobusových zastávok (hoci tu zatiaľ autobusových spojov nezachádza zatiaľ veľa), | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 42 VOD-4 | Vyriešenie nástupišť v koľajisku stanice (úzke peróny spomaľujú nástup a výstup cestujúcich a vytvárajú rizikové situácie), | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| OP 42 VOD-5 | Zriadenie kapacít B+R a K+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | SSC | ŠR + EU | |
| OP 42 VOD-6 | Kolo roku 2040 by sa malo uvažovať o autobusovom prepojení s Bzenovom (v súčasnosti novo opravená cesta neumožňuje premávku autobusov). | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | PSK + KSK | IDS Východ | Kraje | |
| Zriadenie programu financovania parkovísk P+R pri železničných staniciach a zastávkach | | | | | | | | | | |
| OP 43-A VOD-1 | Zriadenie fondu pre financovanie (alebo aspoň podporu financovania) parkovísk P+R pri vlakových staniciach a zastávkach v záujme podpory udržateľnej mobility | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR, obce | ŠR + EU | |
| Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom | | | | | | | | | | |
| OP 43 VOD-1 | Drienovská Nová Ves obec – zriadenie P+R pre 20 áut by malo byť možné | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 43 VOD-2 | Kendice – zriadenie P+R pre 12 áut by nemalo byť problémom | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 43 VOD-3 | Haniska – priestor pre zriadenie P+R pre najmenej 40 áut je k dispozícii (je otázne či takisto majetkovo), no za cenu väčších zemných prác | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Prešovom a Lipanmi | | | | | | | | | | |
| OP 44 VOD-1 | Veľký Šariš – možno využiť časť priestoru pri železničnej stanici možno využiť pre parkovisko P+R pre prestup na verejnú dopravu | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 44 VOD-2 | Šarišské Michaľany – pri zastávke poza prístupom je priestor pre P+R pre 10 – 15 áut (už v stávajúcom stave je to možnosť pre cca 6 áut) | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 44 VOD-3 | Orkucany – v blízkosti zastávky nie je priestor pre riadne parkovisko, niekoľko áut môže zaparkovať pri príjazdovej ceste | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 44 VOD-4 | Sabinov – v priestore pred železničnou stanicou je priestor, kde môžu byť zriadené parkoviská P+R a K+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 44 VOD-5 | Pečovská Nová Ves – v priestore medzi zastávkou a ihriskom je dostatočná plocha, ktorú možno upraviť na parkovisko pre 20 automobilov | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 44 VOD-6 | Červenica – priestor na zriadenie P+R parkoviska pre najmenej 20 áut je poza prístupom | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 44 VOD-7 | Rožkovany – v bezprostrednej blízkosti nie je vhodná plocha pre parkovisko, možno poza cestou I/68 (pri prístrešku autobusovej zastávky) | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 44 VOD-8 | Lipany – v okolí vlakové i (autobusovej) stanice sú plochy pre zriadenie parkovísk P+R i K+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Bardejovom a Prešovom | | | | | | | | | | |
| OP 45 VOD-1 | Bardejov – pri stanici je možnosť parkovania, navýšiť kapacitu je možné vhodnejším usporiadaním | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-2 | Kľušov – hoci sa nenavrhuje naďalej využívať zastávku pre zastavovanie vlakov, parkovanie pre 10 áut je tu možné zriadiť pre neďalekú autobusovú zastávku | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-3 | Hertník – navrhuje sa obnovenie výhybne pre budúci polhodinový takt vlakov do Bardejova. Rozšírenie stávajúcich parkovacích možností sa javí ako možné | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-4 | Bartošovce – možno zriadiť parkovanie pro 10 – 15 áut | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-5 | Vaniškovce – zatiaľ nie je možnosť parkovania, možno uvažovať o úprave terénu pre parkovanie šiestich áut | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-6 | Raslavice – nakoľko sa ráta so zvýšením významu tejto zastávky, treba upraviť dostupné plochy pre P+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-7 | Fulianka – možnosti parkovania tu v súčasnosti nie sú, no plochy, ktoré by sa dali upraviť tu sú | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-8 | Kapušany pri Prešove – plochy pre parkovanie áut sú k dispozícii, rozšírenie je možné obmedzením plôch pre nakládku a vykládku | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 45 VOD-9 | Šarišské Lúky – zastávka na katastru obce Ľubotice, plochy pre možné parkovania vrátane P+R sú tu k dispozícii | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou | | | | | | | | | | |
| OP 46 VOD-1 | Štrba – pre účely parkovania možno zväčšiť priestor bývalej nakládky a vykládky | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-2 | Štrba zastávka – možno zväčšiť stávajúcu spevnenú plochu a získať priestor pre parkovanie 15 áut | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-3 | Lučivná – možnosť úpravy plochy pre získanie desiatich parkovacích miest bude síce náročnejšia, ale technicky možná | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-4 | Svit – okolo stanice sú dostačujúce plochy pre parkovanie | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|--|---------|---------|-----------|---------|--------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------|
| OP 46 VOD-5 | Matejovce pri Poprade – možnosť úpravy okolitých plôch na parkoviská jestvuje, neje potrebná pri vysoká kapacita | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-6 | Studený Potok – voľné priestory sú tu k dispozícii, P+R je možné zriadiť | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-7 | Kežmarok – pro vlakovej stanici je dostatočný priestor pre parkovanie, možno by bolo vhodné plochu označiť vodorovným dopravným značením, pre jej lepšie využitie | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-8 | Kežmarok zastávka – možno rozšíriť a upraviť stávajúcu plochu | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-9 | Spišská Belá zastávka – nie je veľký priestor, parkovanie do piatich áut je možné | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-10 | Spišská Belá horné nádražie – okolo tejto navrhovanej zastávky je dostatok plôch pre parkovanie | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-11 | Bušovce – dostatok plôch pre možné parkovisko | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-12 | Toporec – parkovanie niekoľkých áut je možné poza cestou I/77 | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-13 | Podolíneč – časť priestoru nakládky a vykládky možno určiť pre zriadenie parkoviska P+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-14 | Nižné Ružbachy – v stávajúcom stave je možné parkovanie okolo 20 áut s možnosťou rozšírenia plôch | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-15 | Forbasy – jestvuje dostatok plôch pre zriadenie parkoviska P+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 46 VOD-16 | Stará Ľubovňa – jestvuje priestor pre parkovisko pri železničnej stanici | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| Zriadenie parkovísk P+R pri tratiach smerujúcich do Humenného | | | | | | | | | |
| OP 47 VOD-1 | Belá nad Cirochou – je tu po úpravách možnosť nájsť plochu pre parkovanie do desiatich áut | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 47 VOD-2 | Radvaň nad Laborcom – tu je dostatok plôch, ktoré je možné využiť pre parkovanie P+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 47 VOD-3 | Hankovce – pri samotnej zastávke je možné parkovanie do piatich áut | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 47 VOD-4 | Udavské – pri zastávke sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovisko P+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 47 VOD-5 | Nižný Hrabovec – pri stanici sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovanie P+R | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| OP 47 VOD-6 | Strážske – pri stanici sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovanie | 1, 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | SÚC PSK + ŽSR | ŠR + EU + Kraj | |
| Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v oblasti Vysokých Tatier | | | | | | | | | |
| OP 48 VOD-1 | 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. | 1,3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 | Do all | PSK + Mesto Vysoké Tatry | SÚC PSK + Mesto Vysoké Tatry | ŠR + EU + Mesto Vysoké Tatry | |
| Integrácia verejnej dopravy | | | | | | | | | |
| OP 50 VOD-1 | Postupné budovanie integrovaného dopravného systému v jeho zložkách: dopravnej, fyzickej, prevádzkovej, informačnej a tarifnej integrácie | 1, 3 | 1, 5 | priebežne | Do all | PSK + KSK | IDS Východ | Kraje | |
| Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v autobusovej doprave | | | | | | | | | |
| OP 57 VOD-1 | Kraj bude 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v MHD | | | | | | | | | |
| OP 58 VOD-1 | Po zaintegrácii 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 | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v železničnej doprave | | | | | | | | | |
| OP 59 VOD-1 | Výkony v železničnej doprave objednáva štát prostredníctvom ministerstva dopravy a výstavby. Kraje nemajú žiadnu veľkú ingerenciu a preto vlaky s autobusmi nevelmi korešponujú. Nabúde je zásadne potrebné, aby kraje a nimi zriadený organizátor mali možnosť aktívne ovplyvňovať prevádzku železničnej dopravy – predovšetkým, čo sa dotýka objednávaných výkonov. Len tak môže dôjsť k účinnej koordinácii medzi regionálnou vlakovou a prímestskou autobusovou dopravou a nadväznostiam v oboch smeroch | 1, 3 | 1, 5 | 2030 | Do all | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Riešenie pre trate so zrušenou alebo minimálnou prevádzkou osobnej dopravy | | | | | | | | | |
| OP 62 VOD-1 | 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 | 2 | 5 | 2025 | Do all | PSK + MD SR | IDS Východ + ZSSK, a.s. | ŠR + Kraj | |
| Optimalizácia linkovej obsluhy prímestskej autobusovej dopravy prostredníctvom úsekov nových ciest III. triedy | | | | | | | | | |
| OP 63 VOD-1 | 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: | 1, 3 | 1, 5 | priebežne | Do all | PSK | SÚC PSK + IDS Východ | Kraj | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|--|------|------|----------|---------|--|---------|-------------|------------|-------------------|
| | Davidov – Cabov, Kečkovce – Roztoky, Vefkrop – Makovce, Kamenica – Lúčka, Jakubovany – Šarišské Sokolovce, Šiba – Hervartov, Medzianky a iné | | | | | | | | | |
| Opatrení v oblasti železničnej dopravy | | | | | | | | | | |
| Skrátenie jazdnej doby rýchlikov medzi Popradom a Kysakom najmenej o 7 minút | | | | | | | | | | |
| OP 1 ŽD-1 | Odstránenie pomalých jazd medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| OP 1 ŽD-2 | Zlepšenie organizácie dopravy pre skrátenie jazdných dôb | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| OP 1 ŽD-3 | Vybudovanie dostatočne širokých nástupísk pre urýchlenie nástupu a výstupu veľkých frekvencií cestujúcich, najmä v Kysaku, Margecanoch alebo Spišskej Novej Vsi | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Úpravy trate Poprad – Spišská Belá pre premávku v polhodinovom takte | | | | | | | | | | |
| OP 2 ŽD-1 | Pre zabezpečenie prevádzky v polhodinovom takte sú potrebné opatrenia pre rýchle križovanie, najmä v Matejovciach pri Poprade, Studenom Potoku, Kežmarku a Spišskej Belej | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Nová zastávka Spišská Belá horné nádražie | | | | | | | | | | |
| OP 3 ŽD-1 | Pre vlaky končiace 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 | | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| OP 3 ŽD-2 | Tu je potrebné zriadiť nástupište, vhodne zabezpečiť železničné priecestie a dorobiť potrebné opatrenia pre prevádzkovanie zastávky a pre pohyb cestujúcich | | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| OP 3 ŽD-3 | Pre jazdu vlakov na horné nádražie je potrebné zabezpečiť možnosť jazdy na odb. Spišská Belá v tomto smere a je potrebné riešiť zabezpečovacie zariadenie vrátane ovládania závor pri zastávke horné nádražie | | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Rekonštrukcia a zvýšenie priepustnosti trate Prešov – Kysak | | | | | | | | | | |
| OP 4 ŽD-1 | Úpravy na trati Prešov – Kysak potrebné pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky: <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 | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| OP 4 ŽD-2 | Spoločne s týmito opatreniami treba riešiť priepustnosť a zabezpečovacie zariadenie železničnej stanice Košice | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč | | | | | | | | | | |
| OP 4-A ŽD-1 | Modernizácia a zvýšenie priepustnej výkonnosti traťového úseku Prešov – Lipany – Plaveč pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky: <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 | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč – Nowy Sącz | | | | | | | | | | |
| OP 4-B ŽD-1 | Modernizácia a zvýšenie priepustnej výkonnosti traťového úseku Plaveč – Muszyna pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky: <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 | 1, 3 | 1, 3 | 2050 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym | | | | | | | | | | |
| OP 5 ŽD-1 | V súčasnosti 9 km dlhý jednokofajný 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) | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Úprava trate Studený Potok – Tatranská Lomnica | | | | | | | | | | |
| OP 6 ŽD-1 | 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 | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Prispôbenie úseku trate Kapušany – Raslavice pre ½ hodinový takt | | | | | | | | | | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|---|------|---------|----------|---------|--|-------------|--------------------------|------------|-------------------|
| OP 7 ŽD-1 | Pre navrhovaný model premávky vlakov v ½ hodinovom takte do Raslavíc je potrebné zaistiť možnosť križovania vlakov v Tulčíku alebo v Demjate | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Skrátenie jazdných dôb vlakov na trati Poprad – Plaveč, čo umožní úspory v obehu vlakových súprav | | | | | | | | | | |
| OP 8 ŽD-1 | Odstánenie rýchlostných obmedzení v úseku Poprad Tatry – Podolíne | 1, 3 | 1, 3, 4 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| OP 8 ŽD-2 | Úpravy najvyššej tražovej rýchlosti do 100 km/hod v úseku Podolíne – Plaveč v miestach, kde to umožňujú parametre trate, ktorá bola pôvodne na túto rýchlosť projektovaná | 1, 3 | 1, 3, 4 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Výhybňa Šarišské Michaľany | | | | | | | | | | |
| OP 9 ŽD-1 | Obnovenie druhej koľaje – zriadenie výhybne v zastávke Šarišské Michaľany pre lepšiu možnosť križovania vlakov a tým aj urýchlenie jazdy vlakov medzi Prešovom a Lipanmi | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| ½ hodinový takt Starý Smokovec – Tatranská Lomnica | | | | | | | | | | |
| OP 10 ŽD-1 | Opatrenie pre umožnenie polhodinového taktu vlakov medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou – zriadenie jednej výhybne v priestore Tatranskej Lesnej | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| ½ hodinový takt Štrba – Štrbské Pleso | | | | | | | | | | |
| OP 10-A ŽD-1 | Zriadenie nástupišťa pre druhý vlak na Štrbskom plese (pre rýchle križovanie) a opatrenia pre skrátenie jazdnej doby na 13 – 14 minút, resp. 28 minút doby obratu | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| ½ hodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad | | | | | | | | | | |
| OP 10-B ŽD-1 | 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: Nerobiť nič; Úpravy v stávajúcej trase TEŽ (výhybne, skvalitnenie trati; Na niektorých miestach napriamť trať výstavbou estakád a prípadne aj niektoré úseky navrhnuť ako dvojkolajné; | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | 300 tis. € |
| OP 10-C ŽD-2 | 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. | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Úpravy trate Prešov – Bardejov pre dosiahnutie systémového času 60 min. | | | | | | | | | | |
| OP 11 ŽD-1 | V zmysle požadovaných úprav je nutné zaviesť diaľkové riadenie dopravy na trati, vrátane modernizácie zabezpečovacieho zariadenia a odstránenia prepádov tražových rýchlostí | 1, 3 | 1, 3 | 2025 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Úprava úseku trate Raslavice – Bardejov pre premávku v ½ hod. takte | | | | | | | | | | |
| OP 11-A ŽD-1 | Pre zavedenie premávky vlakov v ½ hodinovom takte je potrebné umožniť križovanie vlakov medzi Raslavcami a Bardejovom – napríklad obnovením výhybne v Hertníku | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Úprava trate Prešov – Strážske za účelom dosiahnutia systémového jazdného času Prešov – Vranov nad Topľou maximálne 50 minút | | | | | | | | | | |
| OP 12 ŽD-1 | V zmysle požadovaných úprav je nutné zaviesť diaľkové riadenie dopravy na trati, vrátane modernizácie zabezpečovacieho zariadenia a odstránenia prepádov tražových rýchlostí | 1, 3 | 1, 3 | 2025 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Úprava trate Prešov – Strážske pre premávku v ½ hodinovom takte | | | | | | | | | | |
| OP 12-A ŽD-1 | Zvýšenie kapacity trate Prešov – Strážske pre premávku v polhodinovom takte, zvýšenie rýchlosti, riešenie križovania vlakov | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym | | | | | | | | | | |
| OP 13 ŽD-1 | Obnovenie druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym pre navýšenie železničnej premávky v regióne | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Polhodinový takt medzi Medzilaborcami a Humenným | | | | | | | | | | |
| OP 15 ŽD-1 | Zvýšenie kapacity trate Humenné – Medzilaborce pre umožnenie premávky v polhodinovom takte | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Polhodinový takt medzi Stakčínom a Humenným | | | | | | | | | | |
| OP 16 ŽD-1 | Zvýšenie kapacity trate Humenné – Stakčín pre umožnenie premávky v polhodinovom takte | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | |
| Štúdia uskutočniteľnosti predĺženia trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny | | | | | | | | | | |
| OP 17 ŽD-1 | 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: • 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 takeého projektu; | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR + PSK | ŽSR | ŠR + EU | 0,55 mil. € |
| Predĺženie trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny, keďže štúdia uskutočniteľnosti odôvodní a všetky nevyhnutné posúdenia umožní vybudovanie ďalšieho úseku TEŽ | | | | | | | | | | |
| OP 17-A ŽD-1 | Príprava a schválenie príslušné úpravy územného plánu | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | PSK | PSK + Mesto Vysoké Tatry | PSK + MVT | |
| OP 17-A ŽD-2 | Spracovanie projektovej dokumentácie pre uskutočnení stavby | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | 0,8 mil. € |
| OP 17-A ŽD-3 | Vybudovanie a spravidzkovanie nového úseku TEŽ s kapacitou pre premávku v polhodinovom takte | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| Nová Trať TEŽ spájajúca Tatranskú Lomnicu a Kežmarok | | | | | | | | | | |
| OP 18 ŽD-1 | Prieskum a štúdia vykonateľnosti | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | PSK + MD SR | ŽSR | ŠR + EU | 0,45 mil. € |
| OP 18 ŽD-2 | EIA projektu | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | 0,05 mil. € |
| OP 18 ŽD-3 | Ekonomické posúdenie | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | 0,015 mil. € |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|---|---|------|---------|-----------|---------|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| OP 18 ŽD-4 | Vybudovanie trate v prípade, že štúdie potvrdia ekonomickú opodstatnenosť trate s kapacitou pre premávku v polhodinovom takte | 1, 3 | 1, 3 | 2050 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| Výhľadové napojenie letiska Poprad Tatry na systém TEŽ | | | | | | | | | | |
| OP 19 ŽD-1 | 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 | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | PSK + MD SR | ŽSR | ŠR + EU | 0,4 mil. € |
| OP 19 ŽD-2 | EIA projektu | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | 0,05 mil. € |
| OP 19 ŽD-3 | Ekonomické posúdenie | 1, 3 | 1, 3 | 2040 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR | 0,015 mil. € |
| OP 19 ŽD-4 | Vybudovanie trate v prípade, že štúdie potvrdia ekonomickú opodstatnenosť trate s kapacitou pre premávku v polhodinovom takte | 1, 3 | 1, 3 | 2050 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| Štúdia výhľadového rozvoja železničnej siete východného Slovenska | | | | | | | | | | |
| OP 20 ŽD-1 | Štúdia má opísať stávajúcu stav, budúcu víziu a základné kroky k dosiahnutiu budúceho želaného stavu: <ul style="list-style-type: none"> Podrobná analýza stavu a kapacity existujúcej železničnej siete z pohľadu napojení dôležitých centier na Slovensku ale najmä v okolitých krajinách; Analýza výziev narastajúcej hospodárskej a kultúrnej spolupráce v dotknutom regióne po roku 2040; Budúce potreby a požiadavky na železničnú sieť; Návrhy potrebných krokov k dosiahnutiu budúceho želaného stavu, napojení metropol regiónu na okolité dôležité centrá kvalitnou železnicou, riešenou priateľsky k jej užívateľom; | 1, 3 | 1, 3 | 2030 | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | 0,45 mil. € |
| Opatrenia v oblasti nemotorovej dopravy | | | | | | | | | | |
| Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej dopravy | | | | | | | | | | |
| OP 1 ND-1 | 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 prostredí komunikácie | 3, 4 | 2, 3, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mesta, obce | | Kraj, mestá, obce | |
| OP 1 ND-2 | Pozornosť potreba venovať miestam, kde zastavujú prostriedky verejnej dopravy, pretože v ich blízkosti sa zhoršujú rozhodovacie pomery a zvyšuje riziko kolízie chodca s pohybujúcimi sa dopravnými prostriedkami | 3, 4 | 2, 3, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mesta, obce | | Kraj, mestá, obce | |
| Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov | | | | | | | | | | |
| OP 2 ND-1 | 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 | 3, 4 | 2, 3, 6 | priebežne | Do all | | PSK, mesta, obce | | Kraj, mestá, obce | |
| Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | | | | | | | | | | |
| OP 3 ND-1 | Eurovelo 11 – Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa - Prešov – Seniakovce | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-2 | Svit – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-3 | Levoča – Spišská Nová Ves | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-4 | Kapušany – Prešov | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-5 | Humenné – Strážske | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-6 | Strážske – Vranov n. T. | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-7 | Prešov – Kapušany | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-8 | Poprad – Hozelec | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-9 | Napojenie okolitých obcí na sídla v vzdialenosti 6 km a výstavba cyklistickej infraštruktúry v samotných sídlach | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-10 | Pretrasovanie tras vedených po frekventovaných cestných komunikáciách | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-11 | Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-12 | Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov pre peších a cestujúcich | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| OP 3 ND-13 | Zlepšovanie podmienok priečneho pohybu chodcov cez komunikácie a s tým súvisiace znižovanie rizika nehôd na cestách II. a III. tried | 3 | 2, 6 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | SÚC PSK | Kraj, mestá | |
| Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov | | | | | | | | | | |
| OP 4 ND-1 | 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 | 3 | 2, 6 | 2030 | Bau | | PSK | Odbor dopravy PSK | Kraj | |
| Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby | | | | | | | | | | |
| OP 5 ND-1 | 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 cyklosteziek 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 | 3 | 2, 6 | 2025 | Do all | | PSK | SÚC PSK | Kraj | |
| Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke | | | | | | | | | | |
| OP 6 ND-1 | 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 | 3, 4 | 2, 6 | 2025 | Do all | | PSK | SÚC PSK | Kraj | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|---|---------|---------|-----------|---------|------------------|----------------------|-------------------|-------------------|
| | tried a nájst a prípadne upraviť poľné lebo lesné cesty pre využitie cyklistickou dopravou. | | | | | | | | |
| Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami | | | | | | | | | |
| OP 7 ND-1 | 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 | 3 | 2, 6 | 2025 | Do all | PSK, mestá, obce | SÚC PSK | Kraj, mestá, obce | |
| Realizácia B+R a doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov | | | | | | | | | |
| OP 8 ND-1 | 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 | 1, 3, 4 | 2, 6 | priebežne | Do all | PSK, mestá, obce | SÚC PSK, mestá, obce | Kraj, mestá, obce | |
| Ostatné opatrenia | | | | | | | | | |
| Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku | | | | | | | | | |
| OP 1 ON-1 | Pre riešenie verejnej dopravy v rámci celého východného Slovenska je nevyhnutné riešiť aj systém controllingu tohto systému. Stanovenie architektúry ITS a potrebných parametrov je predpokladom vybudovania funkčného informačného systému pre riadenie dopravy aj poskytovanie informácií cestujúcim aj ďalším užívateľom dopravného systému. | 3, 4 | 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + KSK | IDS Východ | Kraje + EU | |
| Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko | | | | | | | | | |
| OP 2 ON-1 | 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. Jedným zo základných predpokladov je prepojenie s dispečingy jednotlivých dopravcov fungujúcich v IDS. | 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + KSK | IDS Východ | Kraje + EU | |
| Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť | | | | | | | | | |
| OP 3 ON-1 | 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 s dispečingom IDS lebo dopravnou ústredňou je nevyhnutná pre obidve strany. | 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Do all | PSK + KSK | PSK + KSK | Kraje + EU | |
| Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich | | | | | | | | | |
| OP 4 ON-1 | Na základe schváleného systému taríf v rámci IDS Východ treba navrhnuť a realizovať systém odbavenia a to ak hardware, tak aj software, ktorý zaisť pohodlné a užívateľsky priateľské odbavenie cestujúcich od nákupu cestovného dokladu po jeho validáciu a kontrolu. | 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | PSK + KSK | IDS Východ | Kraje + EU | |
| Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS) | | | | | | | | | |
| OP 5 ON-1 | Informačný systém nepredstavujú len elektronické informačné tabule na zastávkach a stanicach alebo prenos informácií o doprave do mobilných telefónov, ale takisto všetky označenia stanic, 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. | 3 | 1, 5 | 2025 | Do all | PSK + KSK | IDS Východ | Kraje + EU | |
| Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach | | | | | | | | | |
| OP 6 ON-1 | Železničné priecestia predstavujú rizikové body cestnej aj železničnej infraštruktúry. Nakoľko je to možné, je treba znižovať ich počet a nahrádzať ich mimoúrovňovým krížením tam, kde je to možné; Kde to možné nie je, tam pristúpiť k najvyššiemu možnému štandardu zabezpečenia s ohľadom na komfort premávky obidvoch systémov; | 3, 4 | 2, 3 | 2030 | Bau | PSK | PSK | EU + Kraj | |
| Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému | | | | | | | | | |
| OP 7 ON-1 | 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. | 3, 4 | 1, 3, 5 | 2025 | Bau | PSK + KSK | IDS Východ | Kraje, EU | |
| Riešenie parkovacej politiky v centrách veľkých miest v kraji | | | | | | | | | |
| OP 8 ON-1 | 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 zaisť priechodnosť mestských centier a umožniť najmä krátkodobé parkovanie pre návštevníkov a vhodne riešiť parkovanie pre rezidentov. | 1, 3, 4 | 2, 5 | 2030 | Bau | mestá | mestá | mestá | |
| Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave | | | | | | | | | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|---|--|------|---------|---------------------|---------|--|------------|----------------|---------------------|-------------------|
| OP 9 ON-1 | 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. | 3, 4 | 4, 5 | 2030 | Do all | | PSK, mestá | Dopravcovia | Kraj, mestá | |
| OP 10 ON-1 | 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. | 3, 4 | 4, 5 | 2040 | Do all | | PSK, mestá | Dopravcovia | Kraj, mestá | |
| Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave | | | | | | | | | | |
| OP 11 ON-1 | 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. | 3, 4 | 4, 5 | 2030 | Do all | | PSK | Dopravcovia | Kraj | |
| OP 12 ON-1 | 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. | 3, 4 | 4, 5 | 2040 | Do all | | PSK | Dopravcovia | Kraj | |
| Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave | | | | | | | | | | |
| OP 13 ON-1 | 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. Treba vyjednávať aby do roku 2025 boli nahradené alebo aspoň významne modernizované vozne z čias Československých štátnych dráh. | 3, 4 | 4, 5 | 2025 | Do all | | MD SR | ZSSK | ŠR | |
| OP 14 ON-1 | V období 2025 – 2030 by sa malo presadiť využívanie ľahkých no výkonných vlakových jednotiek, ktoré umožnia rýchlu akceleráciu a tým aj skracovanie jazdných dób najmä u osobných vlakov. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov. | 3, 4 | 4, 5 | 2030 | Do all | | MD SR | ZSSK | ŠR | |
| OP 15 ON-1 | 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. | 3, 4 | 4, 5 | 2040 | Do all | | MD SR | ZSSK | ŠR | |
| Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami | | | | | | | | | | |
| OP 16 ON-1 | Dopravný systém Prešovského kraja funguje v prostredí obecnej zákonosti 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. Hoci tieto úlohy väčšmi nespádajú medzi kompetencie krajov, treba im venovať priebežnú pozornosť. | 4 | 1, 5 | priebežne | Bau | | Vláda SR | MV SR, MSp SR | ŠR | |
| Vybudovanie robustného telematického systému kraja pre cestné hospodárstvo kraja a riešenie manažmentu dopravy a turistiky v exponovaných miestach | | | | | | | | | | |
| OP 17 ON-1 | 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 budúci) ďalších zložiek v doprave (správcovia celoštátnej infraštruktúry, dopravcovia, IDC Východ, dopravná polícia, ďalšie zložky IZS...) Spracovanie štúdie vykonateľnosti; postupné budovanie systému spolu s riešením previazaností a stanovení príslušných oprávnení. | 3, 4 | 1, 3, 5 | 2030 + priebežne | Do all | | PSK | SÚC PSK | Kraj + EU | |
| Podpora a pomoc kraja obciam pri riešení parkovania pri turistických cieľoch | | | | | | | | | | |
| OP 18 ON-1 | Vytvorenie programu metodickéj pomoci aj ďalšej, napríklad finančnej podpory obciam pri budovaní základných kapacít pre turistický ruch (parkovanie, WC, odvoz odpadkov). Obce tak môžu získať príspevok do svojich rozpočtov | 1, 3 | 2, 5 | 2030 a priebežne | Do all | | PSK | SÚC PSK + obce | Kraj + obce + EU | |
| Opatrenia v nákladnej doprave | | | | | | | | | | |
| Dobudovania východoslovenského diaľničného križa | | | | | | | | | | |
| OP 1 CARGO-1 | Usilovať sa o urýchléné dobudovanie „východoslovenského diaľničného križa“, teda | 1, 3 | 2 | 2040 | Do all | | MD SR | NDS, a.s. | ŠR + EU | |

| Opatrenie č. | Názov špecifického opatrenia / aktivita | SC | ŠC | Horizont | Variant | | Nositeľ | Vykonávateľ | Zdroj fin. | Orientačný náklad |
|--|--|------|----|------------------|---------|--|----------------------------|----------------------------|----------------|-------------------|
| | ciest D1 a R4 v plnom profile a v celej dĺžke. V Prešovskom kraji by malo byť hotové v roku 2032. | | | | | | | | | |
| Nájsť spoločne s poľskou stranou nové cestné prepojenie do Poľska pre nákladnú dopravu bez obmedzení | | | | | | | | | | |
| OP 2 CARGO-1 | Nájsť spoločne s poľskou stranou nové cestné prepojenie do Poľska pre nákladnú dopravu bez obmedzení v priestore medzi Vysokými Tatrami a Vyšným Komárnikom. 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. | 3 | 2 | 2030 | Do all | | Vláda SR | MV SR + MD SR | ŠR | |
| Zriadenie cestného hraničného priechodu do Poľska bez obmedzení tonáže najmä pre lokálnu nákladnú dopravu | | | | | | | | | | |
| OP 3 CARGO-1 | Zriadenie cestného hraničného priechodu do Poľska bez obmedzení tonáže najmä pre lokálnu nákladnú dopravu | 3 | 2 | 2040 | Do all | | Vláda SR | MV SR + MD SR | ŠR | |
| Napojovanie priemyselných zón na železničnú sieť | | | | | | | | | | |
| OP 4 CARGO-1 | 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 blízkych železničných vlečiek a prekladísk. | 1, 3 | 3 | priebežne | Do all | | MD SR + PSK | investori | investori | |
| Železničná infraštruktúra pre nákladnú dopravu | | | | | | | | | | |
| OP 5 CARGO-1 | Pri rekonštrukciách a modernizáciách jednotlivých železničných tratí je dôležité trate prispôbiť na požadované parametre a zabezpečiť priepustnosť aj pre nákladnú železničnú dopravu. 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. | 1, 3 | 3 | priebežne | Do all | | MD SR | ŽSR | ŠR + EU | |
| Opatrenia pre vodnú dopravu | | | | | | | | | | |
| Rekreačná plavba na Domaši | | | | | | | | | | |
| OP 1 VODA-1 | Na vodnej nádrži Domaša podporovať vnútrozemskú plavbu pre rekreačné účely ako turistickú atrakciu. | 1 | 5 | 2025 | Do all | | PSK + obec Kvakovce | Obec Kvakovce | EU, kraj, obec | |
| Opatrenia súvisiace s leteckou dopravou | | | | | | | | | | |
| Uvedenie letiska do normového stavu | | | | | | | | | | |
| OP 1 LD-1 | Oprava vzletovej a pristávacej dráhy + update súvisiacich technológií. | 3 | 3 | 2030 | Do all | | MD SR | Letisko Poprad-Tatry | ŠR + EU | |
| Využitie letiska – model spolupráce | | | | | | | | | | |
| OP 2 LD-1 | Nájsť vhodný model spolupráce kraja s letiskom + podpora turistického ruchu, najmä v inomingovej oblasti. | 3 | 1 | 2030 + priebežne | Do all | | PSK + Letisko Poprad-Tatry | PSK + Letisko Poprad-Tatry | Kraj | |
| Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou | | | | | | | | | | |
| OP 3 LD-1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) zriadiť linku MHD medzi autobusovou stanicou a letiskom Poprad Tatry. | 3 | 1 | Podľa potreby | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou | | | | | | | | | | |
| OP 4 LD-1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) zriadiť autobusovú linku medzi letiskom Poprad Tatry a Starým Smokovcom. | 3 | 1 | Podľa potreby | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou | | | | | | | | | | |
| OP 5 LD-1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) trasovať vybrané autobusové spoje medzi Liptovským Mikulášom a Popradom trasovať cez letisko Poprad Tatry a Poprad-Veľkú. | 3 | 1 | Podľa potreby | Do all | | PSK | IDS Východ | Kraj | |
| Zvýšenie parkovacích kapacít pri letisku | | | | | | | | | | |
| OP 6 LD-1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) využiť voľné pozemky pre rozšírenie parkovacích kapacít pri letisku. | 3 | 1 | Podľa potreby | Do all | | PSK | SÚC PSK | Kraj + EU | |
| Kapacity pre leteckú cargo-dopravu | | | | | | | | | | |
| OP 7 LD-1 | Posúdenie možnosti vybudovania cargo terminálu na letisku a zriadení multimodálneho logistického centra najmä pre potreby severného Slovenska a PSK. | 3 | 3 | 2025 | Do all | | MD SR | Letisko Poprad-Tatry | ŠR + EU | |
| Kapacity pre leteckú cargo-dopravu | | | | | | | | | | |
| OP 8 LD-1 | Ak štúdiá vykonateľnosti preukáže rentabilitu tohto zámeru, vyriešenie financovania a vybudovanie vyprojektovaných kapacít pre leteckú cargo dopravu. | 3 | 3 | 2030 | Do all | | MD SR | Letisko Poprad-Tatry | ŠR + EU | |

3.3 Prevádzka a údržba

Pri pláne implementácie treba spomenúť, že investície do infraštruktúry a ďalších zariadení viažu v budúcnosti prostriedky, ktoré treba vkladať do prevádzkovania a údržby tejto infraštruktúry.

Pre Prešovský samosprávny kraj je táto problematika závažná najmä v cestnom hospodárstve, kraj nesie zodpovednosť za cesty II. a III. triedy vrátane mostných objektov.

K príkladom a odhadom môže poslúžiť nasledujúca úvaha. **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.** ukazuje jednotkové ceny (skôr približné normatívy) základných ukazovateľov v cestnom hospodárstve.

Tabuľka 2 Jednotkové ceny v cestnom hospodárstve

| Ukazovateľ | Jednotka | Jednotková cena |
|-------------------------|------------------|-----------------|
| Bežná údržba | €/m ² | 1,00 – 1,25 |
| Obnova povrchu | €/m ² | 25,00 |
| Obnova vrátane podložia | €/m ² | 60,00 |
| Výstavba novej cesty | €/m ² | 250,00 |

Pokiaľ dnes v Prešovskom kraji je k dispozícii 1 EURO na meter štvorcový plochy cesty v správe kraja na rok, nie je to optimálna čiastka. Pokiaľ sa zväčša ráta s jedným (alebo aspoň s pol) percentom sumy stavby ako s normatívom na údržbu, bolo by vhodné dôjsť aspoň na 1,25 €/m². S tým ráta nasledujúca **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.**, ktorá zohľadňuje infláciu v odhadnutej priemernej ročnej hodnote 2 %. Rekonštrukcie sú tu odhadnuté tak, že raz za 40 rokov sa obnovuje povrch cesty a raz za 40 rokov sa realizuje rekonštrukcia vrátane sanácie podložia cesty (čie 2,5% plochy ciest sa každoročne obnovuje vrátane spodku a 2,5 % plochy ciest je rekonštruovaných iba obnovou povrchu). Tabuľka ráta s cestami II. a III. triedy a nie je v nej zarátaný nárast plochy ciest na základe nových investícií

Tabuľka 3 Výhľadové sumy pre SÚC PSK

| | 2020 | 2025 | 2030 | 2040 | 2050 |
|---|------|------|------|------|------|
| Bežná údržba [mil. € ročne] | 16,0 | 21,0 | 23,1 | 28,2 | 34,4 |
| Rekonštrukcie ciest [mil. € ročne] | 32,6 | 36,0 | 39,7 | 48,4 | 59,0 |
| Investície do nových ciest [mil. € ročne] | 15,0 | 16,6 | 18,3 | 22,3 | 27,2 |

Podobným spôsobom by sa mali odhadnúť potreby pre cestné mosty, ktoré sú takisto v správe SÚC PSK. Treba podotknúť, že podobne treba pristupovať takisto k investíciám do infraštruktúry pre verejnú dopravu, cyklistiku a ďalším.

Vo verejnej doprave PUM PSK sa kladie doraz na potrebu kvalitného informačného systému. Taký systém má aj svoje prevádzkové náklady na energie, priebežné získavanie dát, aktualizáciu systému a taktiež na údržbu a obnovu.

4 Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov

Pri viacerých ľudských činnostiach nás zaujíma, či sa tá ktorá vec podarila, alebo nie alebo aspoň, či nastalo očakávané zlepšenie, hoci nie v plnom rozsahu. Preto treba nájsť ukazovatele, ktoré umožnia toto merať, lebo to, čo pre jedného môže byť veľký úspech, pre druhého môže byť sklamaním.

Pri opatreniach v rámci verejnej činnosti je hodnotenie trochu zložitejšie, lebo úspešná realizácia opatrenia (napríklad výstavba prvku infraštruktúry) ešte nemusí nutne priniesť očakávaný efekt. Príkladom môže byť kvalitne vybudovaná lávka na nevhodnom mieste, ktorá nebude využívaná natoľko, ako bolo očakávané. V slovníku Plánu udržateľnej mobility bol naplnený výstup aktivity (= vybudovaná lávka), ale výsledok aktivity (prúdy peších využívajúcich lávku) sa nedostavil v očakávanej miere.

V ďalšom sa zameriame na monitoring špecifických cieľov, ktoré agregujú viaceré opatrenia a tým aj veľa aktivít.

4.1 Špecifický cieľ: Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy

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 etapách, je potrebné rátať najmenej s desiatimi rokmi, kým IDS Východ obsiahne celú teritóriu obidvoch východoslovenských krajov, a tiež kvalita systému, ktorá sa zvykne prejavíť nárastom počtu užívateľov (teda cestujúcich) a ich spokojnosťou.

Postup integrovaného dopravného systému a jeho príťažlivosti v Prešovskom samosprávnom kraji by mal postupovať podľa nasledujúcej tabuľky. (**Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.**)

Tabuľka 4 ukazovatele úspešnosti systému verejnej dopravy

| | 2018 | 2025 | 2030 | 2040 | 2050 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|
| Nárast počtu užívateľov IDS [%] | 0 | +3 | +7 | +11 | +15 |
| Plocha kraja v IDS [%] | 0 | 55 | 85 | 100 | 100 |
| Podiel obyvateľov kraja v IDS [%] | 0 | 70 | 95 | 100 | 100 |

4.2 Špecifický cieľ: Kvalitná cestná sieť v správe kraja

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 navzájom. Potrebné je získať viac prostriedkov na údržbu a obnovu ciest a zaviesť do bežnej 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. Návrh indikátorov pre jednotlivé horizonty ukazuje **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov..**

Tabuľka 5 Podiely menej žiadúcich kategórií stavebného stavu ciest

| | 2017 | 2025 | 2030 | 2040 | 2050 |
|------------------------------|-------|------|------|------|------|
| Podiel CK Vyhovujúcich [%] | 9,19 | 12 | 15 | 20 | 24 |
| Podiel CK Nevyhovujúcich [%] | 29,94 | 22 | 20 | 17 | 14 |
| Podiel CK Havarijných [%] | 6,20 | 5 | 4 | 3 | 1 |

4.3 Špecifický cieľ: Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony verejnej dopravy

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.

Kritérium – indikátor je fakticky binárny. V okamihu každého hodnotenia by mal tento indikátor mať hodnotu nula, čiže nie sú prvky obmedzujúce požiadavky verejnej dopravy. Nakoľko sa tieto požiadavky menia v čase, nie je ľahké hodnoty indikátoru vopred formulovať.

4.4 Špecifický cieľ: Kvalitný vozový park pre dopravnú obsluhu

Kvalitný vozový park pre dopravnú obsluhu. Hoci sa v tejto oblasti urobilo veľa 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. Aj keď treba podotknúť, že vek, najmä pri železničných vozidlách nemusí byť určujúci, keď je vozidlo pravidelne a kvalitne udržiavané. Priemerný vek vozidiel, ktorý by nemal byť prekročený ukazuje **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov..**

Tabuľka 6 Priemerný vek vozidiel, ktorý by nemal byť prekročený

| Priemerný vek vozidiel | 2018 | 2025 | 2030 | 2040 | 2050 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Železničná doprava [roky] | 21 | 19 | 17 | 16 | 15 |
| Prímestská autobusová doprava [roky] | 9 | 8 | 8 | 7 | 6 |

4.5 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 skoordinovalie 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 dopravcom, 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, ktorá by mala klesať.

Telematické systémy dohľadu sú schopné na vytipovaných miestach merať dĺžku trvania kongescií alebo ďalšie veličiny. Pomocou týchto údajov je potom možné sledovať tieto parametre vo vybratých lokalitách. Pred uvedením rôznych systémov do prevádzky je možné merať kongescie pomocou otvorených aplikácií (napríklad Google maps).

4.6 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 verejnosťou. Takáto 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 B+R.

Merateľným parametrom je podiel na celkovej prepravnej práci. Problematickým bodom tohto ukazovateľa je, že meranie je výsledkom štatistických metód. Meranie dosiahnutia tohto cieľa je treba nastaviť v chode hodnotenia výsledkov Plánu udržateľnej mobility.

5 Plán monitorovania

5.1 Úvodné poznámky k plánu monitorovania

Indikátory naplňania špecifických cieľov opisuje predchádzajúca kapitola. Ešte sú uvedené indikátory pri jednotlivých opatreniach, ktoré je potrebné chápať ako pomocné pri podrobnejšom hodnotení.

Priebežný monitoring musia robiť vykonávajúce inštitúcie a o výsledkoch musia informovať svoje nadriadené orgány.

Ako by hodnotenie malo byť organizované je opísané v nasledujúcej kapitole.

5.2 Plán monitorovania

Plán monitorovania je navrhnutý podľa jednotlivých opatrení; v prípade agregovaných opatrení je možné monitorovať po aktivitách, ktoré sa takisto v pláne uvádzajú.

Monitorovanie má prakticky dve časti – po prvé je to naplnenie jednotlivých aktivít a po druhé hodnotenie dosiahnutých účinkov.

| OP 1-A VOD | Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč | | | 2025 | Do all |
|------------|---|--------------|---|--|-----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | V nadväznosti na diaľkové rýchliky na trati 180 (Žilina – Košice) budú v dvojhodinovom takte vedené vlaky Svit – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa; v špičke sú doplnené vlaky Poprad – Kežmarok do hodinového taktu | 2020 – 2023 | Spoločným výstupom aktivít je hodinový takt jazdy vlakov (v špičke) v úseku Poprad Tatry – Kežmarok | Kvalitnejšia ponuka valového spojenia. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A2 | V úseku Poprad – Stará Ľubovňa vlaky nezastavujú na vybraných zastávkach za účelom zvýšenia atraktivity spojenia Popradu a Starej Ľubovni | 2020 – 2023 | Dtto. | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A3 | 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 | 2023 – 2026 | Dtto. | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A4 | 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. | 2023 – 2026 | Dtto. | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |

| OP 1 VOD | Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|--|--|-----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2025 – 2030 | Spoločným výstupom aktivít je polhodinový takt jazdy vlakov v úseku Svit – Poprad Tatry – Spišská Belá | Kvalitnejšia ponuka valového spojenia. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A2 | 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 | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A3 | Celoročne v polhodinovom takte vedené vlaky z Tatranskej Lomnice do Studeného Potoka | 2025 – 2030 | Výstupom aktivity je kvalitná ponuka verejnej dopravy v dotknutej relácii | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A4 | 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. | 2025 – 2030 | Výstupom aktivity je ponuka medzinárodného vlakového spojenia, najmä pre turistov | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |

| OP 2 VOD | Organizácia železničnej dopravy na trase Štrba – Poprad – Plaveč a Studený Potok – Tatranská Lomnica, zmeny oproti roku 2030 | | | 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|---|--|-----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | V trase Štrba – Poprad-Tatry – Kežmarok – Stará Ľubovňa dôjde k urýchleniu dopravy a k úspore súprav | 2030 – 2037 | Skvalitnená infraštruktúra v úseku Podolínec – Stará Ľubovňa | Úspora súprav, skrátenie jazdných dôb v trase Štrba – Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A2 | Celoročne v hodinovom takte vedené vlaky z Popradu do Tatranskej Lomnice (bez zastavenia Poprad-Spišská Sobota a Matejovce pri Poprade) | 2030 – 2037 | Trať Studený Potok – Tatranská Lomnica prevedená do systému TEŽ pri zachovaní systému 1435 mm | Skvalitnenie ponuky vlakového spojenia do Vysokých Tatier | Zvýšenie počtu cestujúcich. |
| A3 | Úsek trate Studený Potok – Tatranské Lomnica bude prevedený do duálneho rozchodu t.j. vrátane systému TEŽ a | 2030 – 2037 | Trať Studený Potok – Tatranská Lomnica prevedená do systému TEŽ | Skvalitnenie ponuky vlakového spojenia do Vysokých Tatier | Zvýšenie počtu cestujúcich. |

| | | | | | |
|----|---|-------------|--|-------|-----------------------------|
| | bude a zabezpečený polhodinový zložený takt | | pri zachovaní systému 1435 mm | | |
| A4 | Zavedenie priamych vlakov z Popradu do Muszyny a Krynice v celoročnej prevádzke | 2030 – 2037 | Výstupom aktivity je skvalitnenie ponuky medzinárodného vlakového spojenia, najmä pre turistov | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich. |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| OP 3 VOD | Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Hodinový takt Štrba – Štrbské Pleso | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zlepšená ponuka vlakového spojenia na TEŽ | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Polhodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zlepšená ponuka vlakového spojenia na TEŽ | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A3 | Hodinový takt Starý Smokovec – Tatranská Lomnica | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zlepšená ponuka vlakového spojenia na TEŽ | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|---|---|----------------------------|
| OP 4 VOD | Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Hodinový takt Štrba – Štrbské Pleso | 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zachovanie stavu | Počet cestujúcich |
| A2 | Polhodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry | 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zachovanie stavu | Počet cestujúcich |
| A3 | Hodinový takt Starý Smokovec – Studený Potok + V úseku Tatranská Lomnica – Studený Potok tvoria vložené vlaky polhodinový takt | 2030 | Začlenenie premávky Na trati Tatranská Lomnica – Studený Potok do systému TEŽ | Zlepšená ponuka vlakového spojenia na TEŽ | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| OP 5 VOD | Organizácia železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách | | | 2040 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Polhodinový takt Štrba – Štrbské Pleso | 2040 | Premávka podľa požiadavky | Skvalitnenie ponuky | Počet cestujúcich |
| A2 | Štvrťhodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad-Tatry | 2040 | Premávka podľa požiadavky | Skvalitnenie ponuky | Počet cestujúcich |
| A3 | Trať TEŽ Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Studený Potok: premávka v hodinovom takte. Preloženie s vlakmi Poprad -Studený Potok – Tatranská Lomnica vytvára polhodinový takt v úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica | 2030 – 2039 | Premávka podľa požiadavky | Zlepšená ponuka vlakového spojenia na TEŽ | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A4 | 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 | 2030 – 2039 | Premávka podľa požiadavky | Zlepšená ponuka vlakového spojenia na TEŽ | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| OP 6 VOD | Organizácia železničnej dopravy na trati Poprad-Tatry – Košice | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Na trati premávajú v dvojhodinovom takte rýchlik Bratislava – Žilina – Poprad-Tatry – Košice | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Takisto v dvojhodinovom takte premávajú expresy na tej istej trase – vo vložennej polohe | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A3 | 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 zastávky v Kysaku. Vynechávanie zastávok medzi Margecanmi a Košicami je podmienené zavedením novej vrstvy osobných vlakov v relácii Margecany – Kysak – Košice | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 8-A VOD | Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna | | | 2025 | Do all |
|------------|--|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Pravidelné Os vlaky z Košíc do Prešova premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak približne polhodinový takt | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A3 | 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 | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 8 VOD | Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pravidelné osobné vlaky premávajú z Košíc do Lipian v hodinovom takte | 2026 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Pravidelné vlaky REx z Košíc do Prešova s pokračovaním do Lipian premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak približne polhodinový takt | 2026 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A3 | Postupné zavádzanie rýchlíkov v trase Košice – Prešov – Muszyna – Nowy Sacz (– Kraków) | 2026 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A4 | V nadväznosti na rozvoj turistického spojenia viesť sezónne vlaky Prešov – Sabinov – Lipany – Plaveč – Stará Ľubovňa | 2026 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 9 VOD | Organizácia žel. dopravy na trati Košice – Prešov – Muszyna | | | 2050 | Do all |
|----------|---|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pravidelné osobné vlaky premávajú z Košíc do Lipian v hodinovom takte | 2040 – 2045 | Premávka podľa požiadavky | Aktivity spolu vytvárajú približne ¼ hodinový takt vlakov medzi Košicami a Prešovom | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Pravidelné osobné vlaky z Košíc do Prešova premávajú v hodinovom takte a vytvárajú tak polhodinový takt osobných vlakov | 2040 – 2045 | Premávka podľa požiadavky | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A3 | Pravidelné vlaky REx z Košíc do Prešova s pokračovaním do Lipian premávajú takisto v hodinovom takte | 2040 – 2045 | Premávka podľa požiadavky | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A4 | Pravidelné vlaky REx z Košíc do Prešova premávajú takisto v hodinovom takte, vytvára sa tak polhodinový takt vlakov REX. Dokopy spoje vytvárajú približne štvrtýhodinový takt medzi Košicami a Prešovom | 2040 – 2045 | Premávka podľa požiadavky | Dtto. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A5 | Podľa stavu rozvoja koľajovej infraštruktúry v Poľsku sa rozvíja diaľkové medzinárodné spojenie (Budapešť) – Košice – Prešov – Muszyna – Krakov (– Warszawa) | 2040 – 2045 | Premávka podľa požiadavky | Ponúka nový segment vlakovej dopravy | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 10-A VOD | Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov | | | 2025 | Do all |
|-------------|---|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v dvojhodinovom takte | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | V špičke pracovného dňa sú doplnené vlaky v úseku Prešov – Raslavice v dvojhodinovom takte, čo vytvára hodinový takt medzi Prešovom a Raslavicami | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| OP 10 VOD | Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v hodinovom takte | 2025 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|---|--------------|---------------------------|---|-------------------|
| OP 11 VOD | Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov | | | 2040 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Raslavicami premávajú v hodinovom takte, medzi Prešovom a Raslavicami vzniká polhodinový takt | 2040 | Premávka podľa požiadavky | V úseku Prešov – Raslavice vznikne ½ hodinový takt jazdy vlakov | Počet cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|---|--------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|
| OP 12 VOD | Organizácia železničnej dopravy na trati Prešov – Bardejov | | | 2050 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Osobné vlaky medzi Prešovom a Bardejovom premávajú v polhodinovom takte | 2032 – 2035 | Premávka podľa požiadavky | Ďalšie skvalitnenie ponuky | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-------------|---|--------------|---------------------------|--|----------------------------|
| OP 13-A VOD | Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Medzilaborce | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Vlaky medzi Prešovom, Humenným a Medzilaborcami premávajú v dvojhodinovom takte, v špičkách pracovného dňa sú v úseku Prešov – Humenné – Koškovce doplnené na hodinový takt | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | V úseku Prešov – Vranov nad Topľou vlaky nezastavujú na vybraných zastávkach za účelom zvýšenia atraktivity spojenia Prešovom a Humenným | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Lepšie využitie kapacity úseku trati Prešov – Kapušany pri Prešove | --- |
| A3 | Vlaky v Prešove nadväzujú na vlaky od Košíc a Lipian, v Humennom na vlaky do Stakčína a Košíc | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A4 | Z Medzilaboriec na územie Poľska sa odporúča prevádzka pravidelných vlakov denne počas letnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo letnej turistickej sezóny | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zlepšenie ponuky vlakových spojov v relácii do Poľska | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|---|--------------|---------------------------|--|----------------------------|
| OP 13 VOD | Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2025 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Vlaky pre urýchlenie vynechávajú vybrané zastávky medzi Prešovom a Vranovom nad Topľou. Premávajú v hodinovom takte | 2025 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A3 | 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 | 2025 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Lepšie využitie kapacity úseku trati Prešov – Kapušany pri Prešove | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| OP 14 VOD | Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín | | | 2040 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 Stakčína sa premáva v hodinovom takte | 2035 – 2039 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--|--|------|--------|
| OP 15 VOD | Organizácia žel. dopravy na trase Prešov – Humenné – Stakčín | | | 2050 | Do all |
|-----------|--|--|--|------|--------|

| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
|----------|---|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| A1 | Vlaky z Prešova do Humenného a Stakčína premávajú v polhodinovom takte po celej trase | 2045 – 2049 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 16-A VOD | Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice | 2025 | Do all | | |
|-------------|---|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Vlaky REx z Košíc do Humenného premávajú v dvojhodinovom takte, v špičkách pracovného dňa sú spoje doplnené do hodinového taktu | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Osobné vlaky medzi Humenným a Stakčínom premávajú v hodinovom takte | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 16 VOD | Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice | 2030 | Do all | | |
|-----------|---|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Vlaky REx z Košíc do Humenného premávajú v hodinovom takte a pokračujú ako osobné vlaky do Medzilaboriec mesta | 2025 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Z Medzilaboriec na územie Poľska sa odporúča prevádzka pravidelných vlakov denne počas letnej turistickej sezóny a počas víkendov aj mimo letnej turistickej sezóny | 2025 – 2030 | Premávka podľa požiadavky | Zlepšenie ponuky vlakových spojov v relácii do Poľska | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 17 VOD | Organizácia vlakovej dopravy Medzilaborce – Humenné – Košice | 2050 | Do all | | |
|-----------|---|--------------|---------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Vlaky REx z Košíc do Humenného premávajú v polhodinovom takte a pokračujú ako osobné vlaky do Medzilaboriec mesta v tom istom takte | 2044 – 2049 | Premávka podľa požiadavky | Zvýšená kvalita ponuky vlakových spojov | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 18 VOD | Integrácia MHD Prešov do IDS Východ | 2025 | Do all | | |
|-----------|--|--------------|---|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Tarifná a organizačná integrácia celej siete liniek MHD vnútri mesta | 2020 – 2023 | Prístup cestujúcich k všetkým druhom verejnej hromadnej dopravy | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | 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; - 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 | 2020 – 2023 | Prístup cestujúcich k všetkým druhom verejnej hromadnej dopravy; zlepšenie prístupu cestujúcich z blízkeho okolia Prešova do centra metropoly | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 19 VOD | Integrácia systémov MHD do IDS Východ | | | 2030 | Do all |
|-----------|---------------------------------------|--------------|---|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Systém MHD v Poprade | 2025 – 2030 | Prístup cestujúcich k všetkým druhom verejnej hromadnej dopravy | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | Systém MHD v Humennom | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Dtto. |
| A3 | Systém MHD v Kežmarku | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Dtto. |
| A4 | Systém MHD v Levoči | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Dtto. |
| A5 | Systém MHD vo Svite | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Dtto. |
| A6 | Systém MHD v Bardejove | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Dtto. |
| A7 | Systém MHD v Starej Ľubovni | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Dtto. |
| A8 | Systém MHD v Snine | 2025 – 2030 | Dtto. | Dtto. | Dtto. |

| OP 21 VOD | Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá | | | 2030 | Do all |
|-----------|--|--------------|---|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Zavedenie nového linkového vedenia autobusovej verejnej dopravy v nadväznosti na železničnú dopravu podľa spracovaného Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja | 2025 -2030 | Zavedenie novej kvality autobusových spojov (náhrada za zaniknuté diaľkové linky) | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 22 VOD | Zavedenie rýchlych autobusových diaľkových liniek spájajúcich dôležité centrá | | | 2025 | Do all |
|-----------|---|--------------|---|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | diaľková linka Svidník – Vyšný Komárnik – Barwinek – Dukla – Krosno | 2023 – 2025 | Zavedenie novej kvality autobusových spojov (náhrada za zaniknuté diaľkové linky) | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | diaľková linka Humenné – Snina – Ublá – Veľké Berezné – Perečín – Užhorod (podmienená znížením rizík spojených s ruskou vojnou) | 2023 – 2025 | Zavedenie novej kvality autobusových spojov (náhrada za zaniknuté diaľkové linky) | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 23 VOD | Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Prešova | | | 2025 | Do all |
|-----------|--|--------------|----------------------------|---|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | existujúca linka Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina v hodinovom takte predĺžená až do Lysej Poľany, v dvojhodinovom intervale predĺžená do Zakopaného | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A2 | prestupná väzba v Tatranskej Kotline medzi linkou Poprad – Ždiar – Tatranská Javorina a linkou Tatranská Kotlina – Lendak – Kežmarok – Spišská Belá | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A3 | nová linka Kežmarok – Mlynica – Starý Smokovec v takte 120 min | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A4 | nová turistická linka Tatranská Lomnica – Ždiar (cez Bachledovú dolinu) – Podspády – Lysá Poľana – Biarka Tatrzanska v hodinovom takte | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A5 | nová linka Liptovský Mikuláš Tartralandia – Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba raz za hodinu od 15.6. do 31.10. | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A6 | Cyklobus Liptovský Mikuláš – Ždiar 2 páry spojov denne | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A7 | Cyklobus na vybraných spojoch liniek z Popradu a Kežmarku do Vysokých Tatier | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A8 | Skibus Bachledova dolina – Ždiar | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A9 | Skibus Tatranská Lomnica – lanovka | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A10 | Skibus (batériová električka) Štrbské Pleso – Solisko | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A11 | Podbanské – Štrbské Pleso – Tatranská Štrba v takte 30 minút | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A12 | Tatranská Štrba – Štrbské Pleso v takte 30 minút | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A13 | Štôla – Vyšné Hágy – Tatranská Polianka – Tatranská Polianka (odstavňá infraštruktúra P+R) v takte 30 minút | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----|---|-------------|----------------------------|---|----------------------------|
| A14 | Terminál Nová Lesná – Starý Smokovec v takte 30 minút (každý druhý spoj predĺžený k mobility hubu Poprad-Tatry) | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A15 | Eurocamp – Tatranská Lomnica (posila vlaku do výsledného taktu 15 minút) | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A16 | Letisko Poprad-Tatry – Starý Smokovec – okrem hodinového taktu ďalšie spoje do Starého Smokovca v nadväznosti na prílety a odlety | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |
| A17 | Terminál Tatranská Kotlina – Tatranská Lomnica (k posilneným autobusovým linkám prevádzkované posilové spoje do výsledného taktu 15 minút v období špičkového dopytu) | 2023 – 2025 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|----------------------------|---|----------------------------|
| OP 24 VOD | Zavedenie novej organizácie autobusovej dopravy v oblasti Sabinova | | | 2035 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Po vyhodnotení dlhodobej prevádzky verejnej autobusovej dopravy podľa PDO PSK vyhodnotiť napĺňovanie aktuálneho dopytu a naplánovať úpravy s využitím návrhu z PUM PSK z roku 2019 | 2030 – 2035 | Premávka podľa požiadaviek | Zvýšená kvalita ponuka dopravnej obslužnosti. | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|------------------------|----------------------|-------------------|
| OP 35 VOD | Infraštruktúra najvýznamnejších prestupových bodov | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Prestupový uzol Poprad | 2020 – 2026 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A2 | Prestupový bod Tatranská Štrba | 2020 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A3 | Prestupový uzol Prešov | 2020 – 2025 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A4 | Prestupový uzol Humenné | 2020 – 2027 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A5 | Prestupový uzol Kysak (je dôležitý, hoci leží v susediacom Košickom kraji; je riešený samostatným opatrením) | 2020 – 2029 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A6 | Prestupový uzol Košice (sú dôležité, hoci leží v susediacom Košickom kraji) | 2020 – 2026 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|---|--------------|------------------------|----------------------|-------------------|
| OP 36 VOD | Infraštruktúra významných prestupových uzlov na Spiši a vo Vysokých Tatrách | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Kežmarok | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A2 | Stará Ľubovňa | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A3 | Studený Potok | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A4 | Spišská Belá | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A5 | Vysoké Tatry – Starý Smokovec | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A6 | Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A7 | Štrbské Pleso | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A8 | Spišská Nová Ves (leží v Košickom kraji) | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A9 | Margecany (leží v Košickom kraji) | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|------------------------|----------------------|-------------------|
| OP 37 VOD | Infraštruktúra významných prestupových uzlov na Šarišu | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Lipany | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A2 | Sabinov | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A3 | Bardejov | 2024 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A4 | Veľký Šariš | 2020 – 2023 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A5 | Raslavice | 2025 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A6 | Prešov Mesto | 2022 – 2025 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A7 | Šarišské Lúky | 2022 – 2025 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A8 | Demjata | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A9 | Tulčík | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|------------------------|----------------------|-------------------|
| OP 38 VOD | Infraštruktúra významných prestupových uzlov na Zemplíne | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Vranov nad Topľou | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A2 | Snina | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A3 | Medzilaborce | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A4 | Radvaň nad Laborcom | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A5 | Strážske (leží v Košickom kraji) | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |

| OP 39 VOD | Infraštruktúra prestupových bodov v autobusovej doprave v mestách Spiša | | | 2030 | Do all |
|-----------|---|--------------|------------------------|----------------------|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Levoča | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A2 | Svit | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A3 | Spišská Stará Ves | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A4 | Spišské Podhradie | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A5 | Podolíne | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |

| OP 40 VOD | Infraštruktúra prestupových bodov v autobusovej doprave v mestách Šariša a Zemplína | | | 2030 | Do all |
|-----------|---|--------------|------------------------|----------------------|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Svidník | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A2 | Prešov – terminál Levočská | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A3 | Prešov – terminál Nižná Šebastová | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A4 | Hanušovce nad Topľou | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A5 | Giraltovce | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A6 | Stropkov | 2023 – 2028 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |

| OP 41 VOD | Infraštruktúra vidieckych prestupových bodov v autobusovej doprave | | | 2030 | Do all |
|-----------|--|--------------|-----------------|----------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Plaveč | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A2 | Plavnica | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A3 | Bzenov u obecného úradu | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A4 | Chminianska Nová Ves | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A5 | Ľubovec č. d. 36 | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A6 | Záhradné (námestie) | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A7 | Veľký Slivník (Jednota) | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A8 | Svinia (rázcestie/ZŠ) | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A9 | Pusté Pole, rázcestie Kyjov | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A10 | Vislanka rázcestie | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A11 | Tarnov | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A12 | Zborov | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A13 | Široké | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |
| A14 | Ublá | 2020 – 2023 | Prestupový bod | Skvalitnenie služieb | --- |

| OP 42 VOD | Komplexné riešenie prestupového uzlu Kysak | | | 2030 | Do all |
|-----------|---|--------------|------------------------|----------------------|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Rokovaní s inštitúciami na národnej úrovni vo veci financovania riešenia prestupového uzla Kysak | 2024 – 2029 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A2 | Zbudovaní parkovacieho domu na pozemkoch oproti stanici pre P+R | 2024 – 2029 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A3 | Vyriešenie autobusových zastávok (hoci tu zatiaľ autobusových spojov nezachádza zatiaľ veľa), | 2024 – 2029 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A4 | Vyriešenie nástupíšť v koľajisku stanice (úzke peróny spomaľujú nástup a výstup cestujúcich a vytvárajú rizikové situácie), | 2024 – 2029 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A5 | Zriadenie kapacít B+R a K+R | 2024 – 2029 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |
| A6 | Kolo roku 2040 by sa malo uvažovať o autobusovom prepojení s Bzenovom (v súčasnosti novo opravená cesta neumožňuje premávku autobusov). | 2024 – 2029 | Moderný prestupový bod | Skvalitnenie služieb | Počet cestujúcich |

| OP 43-A VOD | Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom | | | 2025 | Do all |
|-------------|---|--------------|-----------------|---|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Zriadenie fondu pre financovanie (alebo aspoň podporu financovanie) parkovísk P+R pri vlakových staniciach a zastávkach v záujme podpory udržateľnej mobility | 2023 – 2025 | Zriadenie fondu | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |

| OP 43 VOD | Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Kysakom a Prešovom | | | 2025 | Do all |
|-----------|--|--------------|----------------------|---|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Drienovská Nová Ves obec – zriadenie P+R pre 20 áut by malo byť možné. | 2020 – 2023 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A2 | Kendice – zriadenie P+R pre 12 áut by nemalo byť problémom | 2020 – 2023 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A3 | Haniska – priestor pre zriadenie P+R pre najmenej 40 áut je k dispozícii | 2020 – 2023 | Zbudované parkovisko | Dtto | Počet cestujúcich |

| OP 44 VOD | Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Prešovom a Lipanmi | | | 2025 | Do all |
|-----------|---|--------------|----------------------|---|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Veľký Šariš – možno využiť časť priestoru pri železničnej stanici možno využiť pre parkovisko P+R pre prestup na verejnú dopravu | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A2 | 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) | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A3 | Orkucany – v blízkosti zastávky nie je priestor pre riadne parkovisko, niekoľko áut môže zaparkovať pri príjazdovej ceste | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A4 | Sabinov – v priestore pred železničnou stanicou je priestor, kde môžu byť zriadené parkoviská P+R a K+R | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A5 | Pečovská Nová Ves – v priestore medzi zastávkou a ihriskom je dostatočná plocha, ktorú možno upraviť na parkovisko pre 20 automobilov | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A6 | Červenica – priestor na zriadenie P+R parkoviska pre najmenej 20 áut je poza priecestím | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A7 | Rožkovany – v bezprostrednej blízkosti nie je vhodná plocha pre parkovisko, možno poza cestou I/68 (pri prístrešku autobusovej zastávky) | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A8 | Lipany – v okolí vlakovej i (autobusovej) stanice sú plochy pre zriadenia parkovísk P+R i K+R. | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania individuálnej a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |

| OP 45 VOD | Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Bardejovom a Prešovom | | | 2025 | Do all |
|-----------|--|--------------|----------------------|---|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Bardejov – pri stanici je možnosť parkovania, navýšiť kapacitu je možné vhodnejším usporiadaním | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania IAD a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A2 | Kľušov – hoci sa nenavrhuje naďalej využívať žel. zastávku, parkovanie pre 10 aut je tu možné zriadiť pre neďalekú autobusovú zastávku | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A3 | Hertník – rozšírenie stávajúcich parkovacích možností sa javí ako možné | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A4 | Bartošovce – možno zriadiť parkovanie pro 10 – 15 áut | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A5 | Vanišovce – možno uvažovať o úprave terénu pre parkovanie šiestich áut | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A6 | Raslavice – nakoľko sa ráta so zvýšením významu tejto zastávky, treba upraviť dostupné plochy pre P+R | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A7 | Fulianka – možnosti parkovania tu v súčasnosti nie sú, no plochy, ktoré by sa dali upraviť tu sú | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A8 | Kapušany pri Prešove – plochy pre parkovanie áut sú k dispozícii v priestore pre nakládku a vykládku | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A9 | Šarišské Lúky – zastávka na katastri obce Ľubotice, plochy pre možné parkovania vrátane P+R sú tu k dispozícii | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |

| OP 46 VOD | Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou | | | 2025 | Do all |
|-----------|--|--------------|----------------------|---|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Štrba – pre účely parkovania možno zvážiť priestor bývalej nakládky a vykládky | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania IAD a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A2 | Štrba zastávka – možno zväčšiť stávajúcu spevnenú plochu a získať priestor pre parkovanie 15 áut | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |

| OP 46 VOD | Zriadenie parkovísk P+R pri železnici medzi Štrbou a Starou Ľubovňou | | | 2025 | Do all |
|-----------|--|--------------|----------------------|-------------------|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A3 | Lučivná – možnosť úpravy plochy pre získanie desiatich parkovacích miest bude síce náročnejšia, ale technicky možná | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A4 | Svit – okolo stanice sú dostačujúce plochy pre parkovanie | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A5 | Matejovce pri Poprade – možnosť úpravy okolitých plôch na parkoviská jestvuje, neje potrebná pri vysoká kapacita | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A6 | Studený Potok – voľné priestory sú tu k dispozícii, P+R je možné zriadiť | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A7 | Kežmarok – pro vlakovkej stanici je dostatočný priestor pre parkovanie, možno by bolo vhodné plochu označiť vodorovným dopravným značením, pre jej lepšie využitie | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A8 | Kežmarok zastávka – možno rozšíriť a upraviť stávajúcu plochu | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A9 | Spišská Belá zastávka – neje veľký priestor, parkovanie do piatich áut je možn | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A10 | Spišská Belá horné nádražie – okolo tejto navrhovanej zastávky je dostatok plôch pre parkovanie | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A11 | Bušovce – dostatok plôch pre možné parkovisko | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A12 | Toporec – parkovanie niekoľkých áut je možné poza cestou I/77 | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A13 | Podolíneec – časť priestoru nakládky a vykládky možno určiť pre zriadenie parkoviska P+R | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A14 | Nižné Ružbachy – v stávajúcom stave je možné parkovanie okolo 20 áut s možnosťou rozšírenia plôch | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A15 | Forbasy – jestvuje dostatok plôch pre zriadenie parkoviska P+R | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A16 | Stará Ľubovňa – jestvuje priestor pre zriadenie parkoviska pri železničnej stanici | 2020 – 2025 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |

| OP 47 VOD | Zriadenie parkovísk P+R pri tratiach smerujúcich do Humenného | | | 2030 | Do all |
|-----------|--|--------------|----------------------|---|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Belá nad Cirochou – je tu po úpravách možnosť nájsť plochu pre parkovanie do desiatich áut | 2023 – 2027 | Zbudované parkovisko | Umožnenie kombinovania IAD a verejnej dopravy | Počet cestujúcich |
| A2 | Radvaň nad Laborcom – tu je dostatok plôch, ktoré je možno využiť pre parkovanie P+R | 2023 – 2027 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A3 | Hankovce – pri samotnej zastávke je možné parkovanie do piatich áut | 2023 – 2027 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A4 | Udavské – pri zastávke sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovisko P+ | 2023 – 2027 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A5 | Nižný Hrabovec – pri stanici sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovanie P+R | 2023 – 2027 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |
| A6 | Strážske – pri stanici sú plochy, ktoré je možné využiť pre parkovanie | 2023 – 2027 | Zbudované parkovisko | Dtto. | Počet cestujúcich |

| OP 48 VOD | Znižovanie individuálnej automobilovej dopravy v Meste Vysoké Tatry | | | 2030 | Do all |
|-----------|--|--------------|----------------------|---|---|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2020 – 2023 | Zbudované parkoviská | Zníženie tlaku na počty parkovacích miest | Zníženie automobilovej premávky v Meste |

| | | | | | |
|-----------|---|--------------|---|--|--|
| OP 50 VOD | Zriadenie jadra IDS v oblasti Prešov – Košice | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Postupné budovanie integrovaného dopravného systému v jeho zložkách: dopravnej, fyzickej, prevádzkovej, informačnej a tarifnej integrácie | 2020 – 2023 | Fungovanie dopravy v oblasti na princípoch integrovanej dopravy | Zvýšenie kvality dopravnej obslužnosti | Zvýšenie počtu cestujúcich vo verejnej doprave |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|--|--|--|
| OP 57 VOD | Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v autobusovej doprave | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Nabudúce bude kraj prostredníctvom koordinátora integrovanej dopravy Východ objednávať dopravných výkonov v presne stanovenej štruktúre a štandardu a bude uhrádzať tieto výkony ako zákazník. Cestovné bude vyberať koordinátor IDS a spolu s dotáciou budú vybrané prostriedky použité na úhradu dopravných výkonov. | 2025 – 2030 | Fungovanie systému na princípu brutto zmluvy, dopravcovia nenesú podnikateľské riziko. | Zvýšenie kvality dopravnej obslužnosti | Zvýšenie počtu cestujúcich vo verejnej doprave |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|--|--|--|
| OP 58 VOD | Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v MHD | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Po zaintegrovaní MHD do IDS sa obdobne ako u autobusov zmení prístup mesta ku príslušnému poskytovateľovi dopravných výkonov – dopravnému podniku. Koordinátor IDS bude financovať výkony a kontrolovať správne platenie cestovného. | 2020 – 2023 | Fungovanie systému na princípu brutto zmluvy, dopravcovia nenesú podnikateľské riziko. | Zvýšenie kvality dopravnej obslužnosti | Zvýšenie počtu cestujúcich vo verejnej doprave |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|--|--|--|
| OP 59 VOD | Zmena prístupu kraja ku poskytovateľom dopravných výkonov v železničnej doprave | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Nabudúce je zásadne potrebné, aby kraje a nimi zriadený koordinátor 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. | 2020 – 2023 | Koordinácia spojov medzi vlakmi a autobusmi. | Zvýšenie kvality dopravnej obslužnosti | Zvýšenie počtu cestujúcich vo verejnej doprave |

| | | | | | |
|-----------|---|--------------|-------------------------------------|---|----------------------------|
| OP 62 VOD | Riešenie pre trate so zrušenou alebo minimálnou prevádzkou osobnej dopravy | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2023 – 2025 | Využitie železničnej infraštruktúry | Ponuka zaujímavých možností pre turistov. | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|-----------------------------------|---------------------|----------------------------|
| OP 63 VOD | Optimalizácia linkovej obsluhy prímestskej autobusovej dopravy prostredníctvom úsekov nových ciest III. triedy | | | 2025 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2023 – 2025 | Zefektívnenie autobusovej dopravy | Skvalitnenie ponuky | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 1 CD | Rýchlostný obchvat Prešova | | | 2025 | Bau |
|----------|--|--------------|------------------------|--|------------------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Bude realizovaná I. etapa rýchlostného obchvatu Prešova R4 v úseku Prešov-západ – Prešov-sever | 2023 – 2025 | Vybudovaný obchvat | Odfahčenie mesta Prešova od Tranzitnej dopravy | Zníženie kongescií v meste Prešove |
| A2 | Vytvorí sa nové SSÚD Veľký Šariš | 2023 – 2025 | Servisné stredisko NDS | Vybudovaný areál | Skvalitnenie starostlivosti |

| OP 1-A CD | Rýchlostný obchvat Prešova | | | 2025 | Bau |
|-----------|---|--------------|--------------------|--|------------------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II etapa štvorpruhového obchvatu Prešova (R4) | 2020 – 2025 | Vybudovaný obchvat | Odfahčenie mesta Prešova od Tranzitnej dopravy | Zníženie kongescií v meste Prešove |

| OP 2 CD | Rýchlostná cesta R4 | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|------------------|---|--|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Rýchlostná cesta R4 bude vybudovaná v celej dĺžke v štvorpruhu | 2025 – 2032 | Vybudovaná cesta | Odfahčenie centier obcí od tranzitnej cestnej dopravy | Plynulejšia doprava na ťahu k hranici a do východnej časti kraja |

| OP 3 CD | Tunel Branisko a privádzač Levoča – Spišská Nová Ves | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|------------------|--|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Bude vybudovaná druhá etapa privádzača I/82 D1 – Harichovce | 2024 – 2029 | Vybudovaná cesta | Zlepšené napojenie Spišskej Novej Vsi na diaľnicu D1 | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 3-A CD | Tunel Branisko a privádzač Levoča – Spišská Nová Ves | | | 2040 | Do all |
|-----------|---|--------------|-------------------------|--|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Bude skompletizovaný štvorpruhový tunel Branisko na D1 | 2030 – 2040 | Zbudovaná tunelová rúra | Zvýšenie bezpečnosti premávky | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | Bude upravená cesta I/18 pri križovatke D1 Chminianska Nová Ves | 2030 – 2040 | Vybudovaná križovatka | Zlepšené napojenie Chminianskej Novej Vsi na diaľnicu D1 | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | Bude upravená križovatka D1 Drienovská Nová Ves | 2030 – 2040 | Vybudovaná križovatka | Zlepšené napojenie Drienovskej Novej Vsi na diaľnicu D1 | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 4 CD | Modernizácia, rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy | | | 2025 | Bau |
|----------|---|--------------|---------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Modernizácia I/15 okr. hranica Vranov nad Topľou/Stropkov – Sitník | 2020 – 2023 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | Modernizácia I/66 Popová – Hranovnica | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | Modernizácia I/68 Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | Modernizácia I/68 I/74 Kamenica nad Cirochou – Stakčín Kamenica – Lipany | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | Modernizácia I/77 Tarnov – Zborov | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | Modernizácia I/79 Vranov nad Topľou – Parchovany | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | I/15 Stropkov preložka | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | Skapacitnenie podjazdu na ceste I/66 v Poprade (Štefánikova ulica pri Lidli) – bude realizované pri modernizácii žel. koridoru ako investícia ŽSR | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | I/66 a II/540 Veľká Lomnica, križovatka | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | I/68 Plavnica, preložka cesty | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A11 | I/68 Sabinov, preložka cesty | 2020 – 2025 | Modernizovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 4 CD | Modernizácia, rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy | | | 2025 | Bau |
|----------|---|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A15 | I/21 Giraltovce – Fijaš, rekonštrukcia cesty (je potrebné skoordinať s úsekom R4 Giraltovce – Radoma – poprípade prehodnotiť rekonštrukciu – intenzita sa významne zníži) | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 5 CD | Rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | I/20 K1 – K3 Prešovská – Rusínska (SSC zatiaľ neplánuje novú trasu cesty I/20 cez Prešov, bol by potrebný pokyn MD SR) | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | I/68 Kamenica – Lipany | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom, preložka, I. etapa | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | I/18 Čierne nad Topľou – Vyšný Žipov, rekonštrukcia | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | I/21 Giraltovce – Fijaš, rekonštrukcia cesty (je potrebné skoordinať s úsekom R4 Giraltovce – Radoma – poprípade prehodnotiť rekonštrukciu – intenzita sa významne zníži) | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | I/66 Poprad – Kežmarok II. etapa, 1. časť | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | I/68 Šarišské Michaľany – Prešov, rekonštrukcia cesty | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | I/74 Snina – Kolonica | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | I/77 Bardejov – Bardejovské Kúpele, rekonštrukcia. I. etapa | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | I/77 Spišská Belá – Bušovce, rekonštrukcia | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A11 | I/18 Vranov nad Topľou, križovatka | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A12 | I/77 Bardejov, Dlhá Lúka – obchvat | 2025 – 2030 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 6 CD | Rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy | | | 2040 | Do all |
|----------|--|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | I/68 Prešov, Bardejovská – Sabinovská, preložka | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | prepojenie I/68-I/20 Prešov, Bardejovská – K1 (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, nie je pokyn MD SR) | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | Privádzač Grófske R4 – I/18 v meste Prešov (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, nie je pokyn MD SR) | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | Obchvaty a skapacitnenie cesty I/66 Kežmarok – Spišská Belá – Bušovce | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | Medzianky – Hanušovce na Topľou I/18 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | Bystré – Čierne nad Topľou I/18 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | Hlinné – Soľ – Čaklov I/18 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | Hranovnica I/66 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | Lipany I/68 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | Kamenica – Červenica pri Sabinove – Pečovská Nová Ves – Sabinov – I/68 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A11 | Skvalitnenie cesty I/74 v úseku Strážske – Ublá (zvyšné obchvaty) za podmienky rastu intenzity | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A12 | Podolínec I/77 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A13 | Hniezdne I/77 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 7 CD | Rekonštrukcie a preložky ciest I. triedy | | | 2050 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | I/18 Vranov nad Topľou, južný obchvat | 2040 – 2050 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | I/74 Brekov – Humenné | 2040 – 2050 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | Ždiar, dolný koniec – obchvat I/66 | 2040 – 2050 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | Tatranská Kotlina – preložka I/66 s využitím cesty III/3077 | 2040 – 2050 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | Zborov I/77 | 2040 – 2050 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | Ľubotín – Nižná Polianka I/77 (obchvaty) | 2040 – 2050 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | Malcov – Gerlachov I/77 | 2040 – 2050 | Vybudovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | Mokroluh I/77 | 2040 – 2050 | Vybudovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | Vranov nad Topľou – obchvat I/79 | 2040 – 2050 | Vybudovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | Levoča: kruhový objazd pri Košickej bráne na ceste I/18 | 2040 – 2050 | Vybudovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A11 | napojenie privádzača Spišská Nová Ves I/82 na obchvat Harichoviec (SSC zatiaľ neplánuje toto prepojenie, bol by potrebný pokyn MD SR) | 2040 – 2050 | Vybudovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 8 CD | Rekonštrukcie ciest II. triedy | | | 2025 | Bau |
|----------|--|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II/538 Tatranská Štrba – Štrbské Pleso | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | II/576, Banské – hr. kraja KSK | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | II/554 Ondavské Matiašovce – Košarovce | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | II/543 Kamienka – hr. SK/PL | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | II/545 Kapušany | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | II/575 Palota – hr. SK/PL | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | II/558 Stakčín – Ulič | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | II/533 Levoča – hr. kraja PSK/KSK | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | II/575 Stropkov – Malá Poľana | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | II/536 Spišský Štvrtok – hr. kraja PSK/KSK | 2020 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 9 CD | Rekonštrukcie ciest II. triedy | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II/539 Mengusovce - Vyšné Hágy | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | II/545 Kľušov – Bardejov | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | II/537 Cesta slobody, úsek od hranice ŽSK po križovatku s cestou I/66 – komplexná rekonštrukcia | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | II/567 Hostovice – Pčoliné | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | Mostné objekty na cestách II. triedy (Mostný Program SÚC PSK) | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 10 CD | Rekonštrukcie ciest II. triedy | | | 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II/554 Ruská Kajňa – Košarovce | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | II/567 Nižná Jablonka – Hostovice | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | II/537 – križovatka s cestou II/534, Starý Smokovec | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 11 CD | Preložky a obchvaty na cestách II. triedy | | | 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II/545 obchvat obce Kapušany | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | II/540 obchvat obce Veľká Lomnica | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | Juhovýchodný obchvat mesta Prešov, cesta II. triedy | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | Humenné II/559 (v prípade realizácie obchvatu I/74) | 2023 – 2025 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | Zbudské Dlhé II/559 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | Hankovce II/559 | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | II/536 – obchvat Spišského Štvrtku podľa Územného plánu Spišského Štvrtku (nie nové napojenie na D1 podľa ÚP VÚC) | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | II/545 – obchvat Kobyl | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | II/545 – obchvat Kľušova | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | II/547 obchvat Spišské Podhradie | 2030 – 2040 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A11 | II/546 vyriešenie prejazdu cez Prešov-Cemjatu | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A12 | II/534 skapacitnenie výjazdu z Popradu | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A13 | II/536 Juhozápadný obchvat mesta Kežmarok | 2025 – 2030 | Rekonštruovaná cesta | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 12 CD | Preložky a obchvaty na cestách II. triedy | | | 2050 | Do all |
|----------|---|--------------|--------------------|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II/545 Obchvat obce Raslavice | 2030 – 2040 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | II/542 obchvat Slovenskej Vsi | 2040 – 2050 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | II/576 obchvat Vechca | 2040 – 2050 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | II/576 obchvat Vranov nad Topľou, Čemerné | 2040 – 2050 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | II/546 obchvat Rokycany | 2040 – 2050 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | II/537 obchvat Starého Smokovca (podmienkou je posúdenie vplyvov na životné prostredie a zmena Územného plánu mesta Vysoké Tatry) | 2040 – 2050 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | Riešenie cesty II/558 Stakčín – Ulič pozdĺž hrádze vodnej nádrže Starina | 2040 – 2050 | Vybudovaný obchvat | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 13 CD | Rekonštrukcie ciest III. triedy | | | 2025, 2030, 2040, 2050 | Do all |
|----------|-------------------------------------|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | III/3535 Okružle – Šapinec – Kožany | priebežne | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | III/3581 Stropkov – Radoma | priebežne | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | III/3862 Oľka – Radvaň nad Laborcom | priebežne | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | III/3445 Prešov – Petrovany | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | III/3335 Varhaňovce – Bunetice | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | III/3078 Lysá Poľana – Podspády | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | III/3491 Hertník – Kľušovská Zábava | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | III/3541 Ladomírová – Vagrinec | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | III/3586 Vagrinec – Chotča | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | III/3550 Svidník – Vyšná Jedľová | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A11 | III/3537 Kapišová – Vápeník | priebežne | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 13 CD | Rekonštrukcie ciest III. triedy | | | 2025, 2030, 2040, 2050 | Do all |
|----------|---|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A12 | III/3138 Plavnica – Malý Lipník – Legnava | priebežne | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A13 | III/3142 Malý Lipník – Sulín | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A14 | III/3074 Spišské Bystré – Hranovnica | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A15 | III/3495 Vanišovce - Raslavice | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A16 | III/3573 Piskorovce – Mrázovce | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A17 | III/3460 Bzenov – Ľubovec | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A18 | III/3462 Ľubovec – Sedlice | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A19 | III/3227 Spišský Štvrtok – Hrabušice | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A20 | III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A21 | III/3093 Mlynica – II/534 | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A22 | III/3440 Solivarská ulica, Prešov | priebežne | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A23 | III/3621 Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A24 | III/3443 Dulova Ves – Záborské | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A25 | III/3500 Lukavice – Vyšná Voľa – Nižná Voľa | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A26 | III/3182 Sabinov – Červená Voda | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A27 | III/3177 Sabinov – Bertotovce | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A28 | III/3485 Sveržov – Gaboltov | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A29 | III/3452 Gregorovce – Terňa - Demjata | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A30 | III/3444 Kokošovce – Abranovce – Terňa | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A31 | III/3075 Spišské Bystré – Hranovnica | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A32 | III/3074 Liptovská Teplička – Vikartovce – Kravany – Spišské Bystré | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A33 | III/3061 Liptovská Teplička – Šuňava | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A34 | III/3507 Bardejov – Bardejov-Mihaľov | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A35 | III/3533 Bardejov – Bardejovská Nová Ves | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A36 | III/3517 Bardejov – Andrejová | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A37 | III/3504 Bardejov – Bardejovské Kúpele | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A38 | Mostné objekty na cestách III. triedy (Mostný Program SÚC PSK) | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 14 CD | Zmena kategorizácie ciest | | | 2025 | Do all |
|----------|---|--------------|--|------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | III/3078 Podspády – Lysá Poľana – majetkový prevod so štátom a rekonštrukcia cesty | 2025 | Skvalitnená cestná komunikácia predaná do správy štátu | Zvýšenie kvality cesty | --- |
| A2 | III/3483 - preklasifikovanie na cestu I. triedy spojení na poľskú cestu č. 75 | 2040 | Skvalitnená cestná komunikácia predaná do správy štátu | Zvýšenie kvality cesty | --- |
| A3 | Sabinov – priame napojenie mesta a okresu na diaľnicu D1, preklasifikovanie III/3177 Hermanovce – Jarovnice – Ražňany – Sabinov na cestu II. triedy | 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | --- |
| A4 | III/3216 úsek Bijacovce – Nižný Slavkov – zmena na cestu II. triedy | 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | --- |
| A5 | III/3083 a II/540 (zámena) v Tatranskej Lomnici a rekonštrukcia cesty III/3083 do normových parametrov cesty II. triedy | 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | --- |

| OP 15 CD | Obchvaty a preložky na cestách III. triedy | | | 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | III/3617 Severovýchodný obchvat mesta Vranov nad Topľou | 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | Podjazd Svit na III/3064 – 2025, investícia ŽSR | 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | III/3431 Fintice – obchvat | 2040 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 16 CD | Obchvaty a preložky na cestách III. triedy | | | 2050 | Do all |
|----------|--|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | III/3222 – III/3261 obchvat Beharoviec a Granča – Petrovci (ak sa nepodarí presadiť realizáciu cesty I/83) | 2040 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | III/3445 napojenie na D1 a I/20 pri Ličartovciach | 2040 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | III/3427 prepojenie Kojatice – Rokycany | 2040 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | III/3533 obchvat Bardejov, časť Bardejovská Nová Ves | 2040 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 18 CD | Znovu sprevádzkované cesty III. triedy | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | III/3183 Olejník, časť Majdan – Livov | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | III/3105 Bušovce – Slovenská Ves | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | III/3862 Oľka – Radvaň, kvôli autobusovej linke 705403 | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | III/3429 Župčany – Medzany | 2023 – 2025 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 19 CD | Nové prepojenia | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Severný (malý) obchvat Vranova nad Topľou I/18 - Budovateľská (cesta III. triedy, prípadne prečíslovanie na cestu II. triedy) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | mesto Svit: nová cesta III. triedy do Spišskej Teplice | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | mostné prepojenie Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov (cesta III. triedy) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | III/3335 Varhaňovce – Bunetice (KSK) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | Kendice – Petrovany (frekventovaná miestna komunikácia) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | Medzibrodie – Závodie (III/3158) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | predĺženie cesty III/3172 v k. ú. Poloma | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | Šarišská Poruba – Nemcovce – kvôli priamej autobusovej doprave – v koordinácii s R4 | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | Babie – Kračúnovce – kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu: Giraltovce – Babie – Hanušovce nad Topľou | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A10 | Dulova Ves – Prešov, Šváby (investícia mesta Prešov) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A11 | Davidov – Cabov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A12 | Teriakovce – Vyšná Šebastová (prepojenie ciest III/3442 – III/3443) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A13 | 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“ | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 19 CD | Nové prepojenia | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A14 | Kamenica - Lúčka prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A15 | Jakubovany – Šarišské Sokolovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A16 | Šiba - Hervartov prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A17 | Medzianky prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 2025 – 2030 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A18 | III/3093 nové napojenie Mlynice na obchvat Veľkej Lomnice (II/540) a zaslepenie existujúceho napojenia III/3093 na cestu I/66 | | | | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 20 CD | Nové prepojenia | | | 2050 | Do all |
|----------|--|--------------|--|------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | nové prepojenie ciest II/534 a III/3080 (obchvat Popradu-Veľkej a napojenie Veľkého Slavkova na diaľničný výjazd 504) | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A2 | nové prepojenie Veľkej Lomnice a Malého Slavkova – predĺženie cesty III/3096 k novej zástavbe na severe Veľkej Lomnice | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A3 | prepojenie Roztoky – Kečkovce v kategórii IIIb | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A4 | Veľkrop - Makovce prevzatie cesty do IIIb. triedy (kvôli efektívnejšej autobusovej obsluhu) | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A5 | Roztoky – Kečkovce | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A6 | Karná – Víťazovce (III/3824) | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A7 | prepojenie Šemetkovce – Oľšavka v kategórii IIIb. | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A8 | prepojenie Medvedie – Krajná Bystrá – Nižný Komárnik v kategórii IIIb. | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |
| A9 | prepojenie Dlhé Stráže – Vlkovce | 2020 – 2050 | Sprevádzkovaná cestná komunikácia v správe kraja | Zvýšenie kvality cesty | Plynulejšia cestná doprava |

| OP 21 CD | Hraničné priechody – dobudovanie nových cestných prepojení na poľskú a ukrajinskú hranicu | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------------|-----------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II/559 Čertižné – Jašílka | 2025 – 2030 | Zbudovaná cesta ku hranici | Posilnenie cestovného ruchu | --- |
| A2 | Sulín (časť Závodie) – Zubrzyk | 2025 – 2030 | Zbudovaná cesta ku hranici | Posilnenie cestovného ruchu | --- |
| A3 | Sulín – Sulinka (Poľsko) – nový most cez rieku Poprad, záujem poľskej strany | 2025 – 2030 | Zbudovaná cesta ku hranici | Posilnenie cestovného ruchu | --- |
| A4 | Havranec – Ciechania (gmina Krempna) | 2025 – 2030 | Zbudovaná cesta ku hranici | Posilnenie cestovného ruchu | --- |
| A5 | Stebnícka Huta (časť Hutisko) – Blechnarka | 2025 – 2030 | Zbudovaná cesta ku hranici | Posilnenie cestovného ruchu | --- |
| A6 | Frička – Izby (aktuálne poľná cesta prakticky po rovine) | 2025 – 2030 | Zbudovaná cesta ku hranici | Posilnenie cestovného ruchu | --- |
| A7 | Cigelka – Wysowa Zdrój | 2025 – 2030 | Zbudovaná cesta ku hranici | Posilnenie cestovného ruchu | --- |

| OP 22 CD | Hraničné priechody | | | 2050 | Do all |
|----------|---|--------------|-----------------|-------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | II/556 Ulič – Zabrid': spojenie pre cyklistov v horizonte 2030 vybudované s budúcou možnosťou povolenia vjazdu vozidiel do 3,5 tony k roku 2050 | 2050 | | | |
| A2 | Legnava – Muszyna (aktuálne poľná cesta) – iba pre cyklistov v parametroch umožňujúcich aj premávku miestnej automobilovej dopravy do 3,5 tony | 2050 | | | |
| A3 | III/3138 Legnava – Milik | 2050 | | | |

| OP 1 ŽD | Skrátenie jazdnej doby rýchlikov medzi Popradom a Kysakom | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|---|---|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Odstránenie pomalých jazd medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi | 2025 – 2030 | Skrátenie jazdných dôb rýchlikov | Skvalitnenie ponuky spojov na dôležitej železničnej trati | Rast počtu cestujúcich |
| A2 | Zlepšenie organizácie dopravy pre skrátenie jazdných dôb | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, skrátenie potrebných dôb nástupu a výstupu cestujúcich. | Rast počtu cestujúcich |
| A3 | Vybudovanie dostatočne širokých nástupísk pre urýchlenie nástupu a výstupu veľkých frekvencií cestujúcich, najmä v Kysaku, Margecanoch alebo Spišskej Novej Vsi | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, skrátenie potrebných dôb nástupu a výstupu cestujúcich. | Rast počtu cestujúcich |

| OP 2 ŽD | Úpravy trate Poprad – Spišská Belá pre premávku v polhodinovom takte | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pre zabezpečenie premávky v polhodinovom takte sú potrebné opatrenia pre rýchle kríženie, najmä v Studenom Potoku, Kežmarku a Spišskej Belej | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 3 ŽD | Nová zastávka Spišská Belá horné nádražie | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pre vlaky končiace 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 | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |
| A2 | Tu je potrebné zriadiť nástupište, vhodne zabezpečiť železničné priestrešie a dorobiť potrebné opatrenia pre prevádzkovanie zastávky a pre pohyb cestujúcich | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |
| A3 | Pre jazdu vlakov na horné nádražie je potrebné zabezpečiť možnosť jazdy na odb. Spišská Belá v tomto smere a je potrebné riešiť zabezpečovacie zariadenie vrátane ovládania závor pri zastávke horné nádražie | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 4 ŽD | Rekonštrukcia a zvýšenie priepustnosti trate Prešov – Kysak | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Úpravy na trati Prešov – Kysak potrebné pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky: <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 | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |
| A2 | Spoločne s týmito opatreniami treba riešiť priepustnosť a zabezpečovacie zariadenie železničnej stanice Košice | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 4-A ŽD | Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč | | | 2040 | Do all |
|-----------|---|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Modernizácia a zvýšenie priepustnej výkonnosti traťového úseku Prešov – Lipany – Plaveč pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky: <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 | 2030 – 2040 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 4-B ŽD | Modernizácia a zvýšenie priepustnosti trate Kysak – Prešov – Lipany – Plaveč – Nowy Sącz | | | 2030 | Do all |
|-----------|--|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Modernizácia a zvýšenie priepustnej výkonnosti traťového úseku Plaveč – Muszyna pre umožnenie flexibilnej, spoľahlivej a časovo konkurencieschopnej prevádzky: <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 | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 5 ŽD | Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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); | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 6 ŽD | Prebudovanie trate Studený potok – Tatranská Lomnica | | | 2040 | Do all |
|----------|--|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2030 – 2039 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 7 ŽD | Prispôsobenie úseku trate Kapušany – Raslavice pre ½ hodinový takt | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|---|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pre navrhovaný model premávky vlakov v ½ hodinovom takte do Raslavíc je potrebné zaistiť možnosť kríženia vlakov v Tulčíku alebo v Demjate. | 2026 – 2029 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 8 ŽD | Skrátenie jazdných dôb vlakov na trati Poprad – Plaveč | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|---|--|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Odstránenie rýchlostných obmedzení v úseku Poprad Tatry – Podolíneč | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Urýchlenie dopravy a úspory v obehú vlakových súprav | Počtu cestujúcich |
| A2 | 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 | 2025 – 2030 | Skvalitnená infraštruktúra verejnej dopravy | Urýchlenie dopravy a úspory v obehú vlakových súprav | Počtu cestujúcich |

| OP 9 ŽD | Výhybňa Šarišské Michaľany | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|-----------------|---|-------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Obnovenie druhej koľaje – zriadenie výhybne v zastávke Šarišské Michaľany | 2025 – 2030 | Nová výhybňa | Možnosť kríženia vlakov a tým aj urýchlenie jazdy vlakov medzi Prešovom a Lipanmi | Počtu cestujúcich |

| OP 10 ŽD | ½ hodinový takt Starý Smokovec – Tatranská Lomnica | | | 2040 | Do all |
|----------|--|--------------|-----------------|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Opatrenie pre umožnenie polhodinového taktu vlakov medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou – zriadenie jednej výhybne v priestore Tatranskej Lesnej | 2030 – 2035 | Nová výhybňa | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 10-A ŽD | ½ hodinový takt Štrba – Štrbské Pleso | | | 2040 | Do all |
|------------|---|--------------|-----------------------|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Zriadenie nástupišťa pre druhý vlak na Štrbskom plese (pre rýchle križovanie) a opatrenia pre skrátenie jazdnej doby na 13 – 14 minút, resp. 28 minút doby obratu | 2030 – 2035 | Úpravy infraštruktúry | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 10-B ŽD | ¼ hodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad | | | 2030 | Do all |
|------------|--|--------------|-----------------|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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: Nerobiť nič; Úpravy v stávajúcej trase TEŽ (výhybne, skvalitnenie trati); Na niektorých miestach napriamť trať výstavbou estakád a prípadne aj niektoré úseky navrhnuť ako dvojkolajné; | 2030 – 2035 | Nová výhybňa | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| OP 10-C ŽD | ¼ hodinový takt Štrbské Pleso – Starý Smokovec – Poprad | | | 2040 | Do all |
|------------|--|--------------|-----------------|--|------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Uskutočnenie úprav trati podľa výsledkov štúdie vykonateľnosti podľa opatrení OP 10 B ŽD. Štvrt hodinový takt by mal spolu s kapacitnými vozidlami vytvoriť naozaj výkonnú a kapacitnú chrbticu verejnej dopravy v regióne | 2030 – 2035 | Nová výhybňa | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|----------------------------|--|------------------------|
| OP 11 ŽD | Úpravy trate Prešov – Bardejov pre dosiahnutie systémového času 60 min. | | | 2040 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | V zmysle požadovaných úprav je nutné zaviesť diaľkové riadenie dopravy na trati, vrátane modernizácie zabezpečovacieho zariadenia a odstránenia prepádov traťových rýchlostí | 2030 – 2035 | Premávka podľa požiadaviek | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|------------|--|--------------|----------------------------|--|------------------------|
| OP 11-A ŽD | Úprava úseku trate Raslavice – Bardejov pre premávku v ½ hod. takte | | | 2040 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pre zavedenie premávky vlakov v ½ hodinovom takte je potrebné umožniť krížovanie vlakov medzi Raslavicami a Bardejovom – napríklad obnovením výhybne v Hertníku. | 2030 – 2035 | Premávka podľa požiadaviek | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|---|--------------|----------------------------|--|------------------------|
| OP 12 ŽD | Úprava trate Prešov – Strážske za účelom dosiahnutia systémového jazdného času Prešov – Vranov nad Topľou maximálne 50 minút | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | V zmysle požadovaných úprav je nutné zaviesť diaľkové riadenie dopravy na trati, vrátane modernizácie zabezpečovacieho zariadenia a odstránenia prepádov traťových rýchlostí. | 2025 – 2030 | Premávka podľa požiadaviek | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|------------|--|--------------|----------------------------|--|------------------------|
| OP 12-A ŽD | Úprava trate Prešov – Strážske pre premávku v ½ hodinovom takte | | | 2040 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Zvýšenie kapacity trate Prešov – Strážske pre premávku v polhodinovom takte, zvýšenie rýchlosti, riešenie krížovania vlakov. | 2030 – 2040 | Premávka podľa požiadaviek | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|---------------------------|--|------------------------|
| OP 13 ŽD | Zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym | | | 2040 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Obnovenie druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym pre navýšenie železničnej premávky v regióne. | 2030 – 2035 | Obnovená dvojkolačná trať | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|----------------------------|--|------------------------|
| OP 15 ŽD | Polhodinový takt medzi Medzilaborcami a Humenným | | | 2050 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Zvýšenie kapacity trate Humenné – Medzilaborce pre umožnenie premávky v polhodinovom takte | 2040 – 2050 | Premávka podľa požiadaviek | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|---|--------------|----------------------------|--|------------------------|
| OP 16 ŽD | Polhodinový takt medzi Stakčinom a Humenným | | | 2050 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Zvýšenie kapacity trate Humenné – Stakčín pre umožnenie premávky v polhodinovom takte | 2040 – 2050 | Premávka podľa požiadaviek | Kvalitnejšia ponuka spojov v rámci dopravnej obslužnosti | Rast počtu cestujúcich |

| | | | | | |
|----------|---|--------------|-------------------|----------------------------|-----------|
| OP 17 ŽD | Štúdia uskutočniteľnosti predĺženia trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny | | | 2030 | Do all |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2024 – 2030 | Spracovaná štúdia | Možnosť posúdenia výstavby | |

| OP 17-A ŽD | Predĺženie trate TEŽ z Tatranskej Lomnice do Tatranskej Kotliny, keďže štúdia uskutočniteľnosti odôvodní a všetky nevyhnutné posúdenia umožní vybudovanie ďalšieho úseku TEŽ | | | 2040 | Do all |
|------------|--|--------------|--------------------|-------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Príprava a schválenie príslušné úpravy územného plánu | 2030 – 2040 | Schválenie stavby | | |
| A2 | Spracovanie projektovej dokumentácie pre uskutočnení stavby | 2030 – 2040 | Stavebné povolenie | | |
| A3 | Vybudovanie a sprevádzkovanie nového úseku TEŽ s kapacitou pre premávku v polhodinovom takte | 2030 – 2040 | Vybudovaná trať | Zvýšenie ponuky | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 18 ŽD | Nová Trať TEŽ spájajúca Tatranskú Lomnicu a Kežmarok | | | 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Prieskum a štúdia vykonateľnosti | 2030 – 2040 | Spracovaná štúdia | Možnosť posúdenia výstavby | |
| A2 | EIA projektu | 2030 – 2040 | | | |
| A3 | Ekonomické posúdenie | 2030 – 2040 | | | |
| A4 | Vybudovanie trate v prípade, že štúdie potvrdia ekonomickú opodstatnenosť trate s kapacitou pre premávku v polhodinovom takte | 2040 – 2050 | Vybudovaná trať | Zvýšenie ponuky | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 19 ŽD | Výhľadové napojenie letiska Poprad Tatry na systém TEŽ | | | 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 | 2030 – 2040 | Spracovaná štúdia | Možnosť posúdenia výstavby | |
| A2 | EIA projektu | 2030 – 2040 | | | |
| A3 | Ekonomické posúdenie | 2030 – 2040 | | | |
| A4 | Vybudovanie trate v prípade, že štúdie potvrdia ekonomickú opodstatnenosť trate s kapacitou pre premávku v polhodinovom takte | 2040 – 2050 | Vybudovaná trať | Zvýšenie ponuky | Zvýšenie počtu cestujúcich |

| OP 20 ŽD | Štúdia výhľadového rozvoja železničnej siete východného Slovenska | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|-------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Štúdia má opísať stávajúcu stav, budúcu víziu a základné kroky k dosiahnutiu budúceho želaného stavu: <ul style="list-style-type: none"> • Podrobná analýza stavu a kapacity existujúcej železničnej siete z pohľadu napojení dôležitých centier na Slovensku ale najmä v okolitých krajinách; • Analýza výziev narastajúcej hospodárskej a kultúrnej spolupráce v dotknutom regióne po roku 2040; • Budúce potreby a požiadavky na železničnú sieť; • Návrhy potrebných krokov k dosiahnutiu budúceho želaného stavu, napojení metropol regiónu na okolité dôležité centrá kvalitnou železnicou, riešenou priateľsky k jej užívateľom; | 2025 – 2030 | Spracovaná štúdia | Sformulovanie koncepcie ďalšieho rozvoja železníc | |

| OP 1 ND | Zvyšovanie bezpečnosti chodcov najmä v blízkosti zastávok verejnej dopravy | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|-----------------------------|------------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 ostrovcami v prostred komunikácie | 2020 – 2030 | Skvalitnenie infraštruktúry | Zvýšenie bezpečnosti chodcov | --- |
| A2 | 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 | 2020 – 2030 | Skvalitnenie infraštruktúry | Zvýšenie bezpečnosti chodcov | |

| OP 2 ND | Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi | | | 2025, 2030, 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|---|------------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2020 – 2050 | Skvalitnenie infraštruktúry a verejného priestoru ako celku | Zvýšenie bezpečnosti chodcov | --- |

| OP 3 ND | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|--|--|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Eurovelo 11 – Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa - Prešov – Seniakovce | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A2 | Svit – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A3 | Levoča – Spišská Nová Ves | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A4 | Kapušany – Prešov | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A5 | Humenné – Strážske | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A6 | Strážske – Vranov n. T. | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A7 | Prešov – Kapušany | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A8 | Poprad – Hozelec | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A9 | Napojenie okolitých obcí na sídla v vzdialenosti 6 km a výstavba cyklistické infraštruktúry v samotných sídlach | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A10 | Pretrasovanie tras vedených po frekventovaných cestných komunikáciách | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A11 | Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A12 | Budovanie bezbariérových prepojení, dopravných prostriedkov a objektov pre peších a cestujúcich | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |
| A13 | Zlepšovanie podmienok priečného pohybu chodcov cez komunikácie a s tým súvisiace znižovanie rizika nehôd na cestách II. a III. tried | 2020 – 2030 | Výstavba cyklistických cestičiek a pruhov, zriaďovanie cyklotrás | Zlepšenie podmienok pre nemotorovú dopravu | --- |

| OP 4 ND | Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov | | | 2030 | Bau |
|----------|---|--------------|----------------------------|--------------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2025 – 2030 | Nové strategické materiály | Nový prístup k rozvoju sektoru | --- |

| OP 5 ND | Začlenenie cyklistickej infraštruktúry do systému starostlivosti a údržby | | | 2025 | Do all |
|----------|---|--------------|---|--|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Treba riešiť otázku správcu cyklistickej infraštruktúry, 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. | 2020 – 2023 | Vyjasnenie vzťahov ku tomuto sektoru dopravnej infraštruktúry | Zabezpečenie kvality infraštruktúry pre cyklistickú dopravu. | --- |

| OP 6 ND | Zvyšovanie bezpečnosti cyklistov v premávke | | | 2025 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 nájsť a prípadne upraviť poľné lebo lesné cesty pre využitie cyklistickou dopravou. | 2020 – 2025 | Vhodné cesty pre cyklistov | Zvýšená bezpečnosť cyklistov v premávke | --- |

| OP 7 ND | Dochádzka na bicykli do škôl, zamestnania a za službami | | | 2025 | Do all |
|----------|---|--------------|----------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2020 – 2025 | Vhodné cesty pre cyklistov | Zvýšená bezpečnosť cyklistov v premávke | --- |

| OP 8 ND | Realizácia B+R a doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov | | | priebežne | Do all |
|----------|--|--------------|----------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | priebežne | Vhodné cesty pre cyklistov | Zvýšená bezpečnosť cyklistov v premávke | --- |

| OP 1 ON | Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku | | | 2025 | Do all |
|----------|--|--------------|----------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pre riešenie verejnej dopravy v rámci celého východného Slovenska je nevyhnutné riešiť aj systém controllingu tohto systému. Stanovenie architektúry ITS a potrebných parametrov je predpokladom vybudovania funkčného informačného systému pre riadenie dopravy aj poskytovanie informácií cestujúcim aj ďalším užívateľom dopravného systému. | 2020 – 2023 | Spracovaná koncepcia | Budúci koordinovaný rozvoj informačných systémov a dopravnej telematiky v kraji pre integrovaný dopravný systém i ostatnú dopravnú premávku | --- |

| OP 2 ON | Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko | | | 2025 | Do all |
|----------|--|--------------|---------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. Jedným zo základných predpokladov je prepojenie s dispečingy jednotlivých dopravcov fungujúcich v IDS. | 2020 – 2023 | Fungujúci dispečing | Funkčný systém IDS, zabezpečujúci nadväznosti spojov rôznych dopravných módov a rôznych dopravcov | --- |

| OP 3 ON | Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť | | | 2025 | Do all |
|----------|---|--------------|--------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2020 – 2023 | Previazanosť dispečingov | Robustný systém riadenia dopravy, ktorý vie riešiť krízové situácie | --- |

| OP 4 ON | Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich | | | 2025 | Do all |
|----------|---|--------------|--|---------------------------------------|--------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Na základe schváleného systému taríf v rámci IDS Východ treba navrhnuť a realizovať systém odbavenia a to ak hardware, tak aj software, ktorý zaistí pohodlné a užívateľsky priateľské odbavenie cestujúcich od nákupu cestovného dokladu po jeho validáciu a kontrolu. | 2020 – 2023 | Prístupný a užívateľsky priateľský odbavovací systém pre cestujúcich | Zvýšenie atraktivity verejnej dopravy | Nárast počtu cestujúcich |

| OP 5 ON | Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS) | | | 2025 | Do all |
|----------|---|--------------|---|--|--|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2020 – 2023 | Široký informačný systém o verejnej doprave | Orientácia užívateľov všetkých prvkov dopravného systému kraja | Nárast počtu cestujúcich vo verejnej doprave |

| OP 6 ON | Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach | | | 2030 | Bau |
|----------|--|--------------|---|-------------------------------|--------------------------------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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; De to možné nie je, tam pristúpiť k najvyššiemu možnému štandardu zabezpečenia s ohľadom na komfort premávky obidvoch systémov; | 2020 – 2030 | Zvýšenie kvality dopravnej infraštruktúry | Zvýšenie bezpečnosti premávky | Zníženie počtu fatálnych nehôd |

| OP 7 ON | Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému | | | 2025 | Bau |
|----------|---|--------------|---|----------------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pre naplnenie ŠC 5 treba posilniť odborné kapacity na stávajúcich riadiacich orgánoch aj možno zriadiť špeciálne inštitúcie. Jasným opatrením je vznik koordinátora IDS Východ, s.r.o. No možno aj v ďalších oblastiach sa ukáže taká potreba. | 2020 – 2023 | Zvýšenie kapacít pre organizovanie dopravy; zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov | Kvalitne riadený dopravný systém | --- |

| OP 8 ON | Riešenie parkovacej politiky v centrách veľkých miest v kraji | | | 2030 | Bau |
|----------|--|--------------|--|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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 priechodnosť mestských centier a umožniť najmä krátkodobé parkovanie pre návštevníkov a vhodne riešiť parkovanie pre rezidentov. | 2020 – 2023 | Riešenie parkovania v centrách miest Prešovského kraja | Inteligentné riešenia systémov parkovania | --- |

| OP 9 ON | Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|-------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2020 – 2030 | Kvalitný vozidlový park | Užívateľsky priateľský vozidlový park pomáhajúci k ekologickej udržateľnosti mobility v kraji, najmä v centrách miest | --- |

| OP 10 ON | Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave | | | 2040 | Do all |
|----------|--|--------------|-------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2030 – 2040 | Kvalitný vozidlový park | Užívateľsky priateľský vozidlový park pomáhajúci k ekologickej udržateľnosti mobility v kraji, najmä v centrách miest | --- |

| OP 11 ON | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave | | | 2030 | Do all |
|----------|---|--------------|-------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | V rámci IDS východ má kraj prostredníctvom koordinátora 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. | 2020 – 2030 | Kvalitný vozidlový park | Užívateľsky priateľský vozidlový park pomáhajúci k ekologickej udržateľnosti mobility v kraji | --- |

| OP 12 ON | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave | | | 2040 | Do all |
|----------|--|--------------|-------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | V rámci IDS východ má kraj prostredníctvom koordinátora 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. | 2030 – 2040 | Kvalitný vozidlový park | Užívateľsky priateľský vozidlový park pomáhajúci k ekologickej udržateľnosti mobility v kraji | --- |

| OP 13 ON | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave | | | 2025 | Do all |
|----------|--|--------------|----------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. Treba vyjednávať aby do roku 2025 boli nahradené alebo aspoň významne modernizované vozne z čias Československých štátnych dráh. | 2020 – 2025 | Skvalitnený vozidlový park | Užívateľsky priateľský vozidlový park pomáhajúci k ekologickej udržateľnosti mobility v kraji | --- |

| OP 14 ON | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave | | | 2030 | Do all |
|----------|--|--------------|---|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2025 – 2030 | Rozvoj vozidlového parku pre moderný regionálnu dopravu | Užívateľsky priateľský vozidlový park pomáhajúci k ekologickej udržateľnosti mobility v kraji | --- |

| OP 15 ON | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave | | | 2040 | Do all |
|----------|---|--------------|--|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2030 – 2040 | Významná ekologizácia vozidlového parku na železnici, najmä pre premávku v ekologicky cenných územiach kraja | Užívateľsky priateľský vozidlový park pomáhajúci k ekologickej udržateľnosti mobility v kraji | --- |

| OP 16 ON | Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami | | | 2025, 2030, 2040, 2050 | Bau |
|----------|---|--------------|--|--|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. Hoci tieto úlohy väčšmi nespádajú medzi kompetencie krajov, treba im venovať priebežnú pozornosť. | 2020 – 2050 | Fyzická aj užívateľská bezpečnosť dopravného systému kraja | Užívateľsky priateľský a bezpečný dopravný systém kraja. | --- |

| OP 17 ON | Vybudovanie robustného telematického systému kraja pre cestné hospodárstvo kraja a riešenie manažmentu dopravy a turistiky v exponovaných miestach | | | 2030, 2040, 2050 | Bau |
|----------|--|---------------------|-----------------------|--|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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...) Spracovanie štúdie vykonateľnosti; postupné budovanie systému spolu s riešením previazaností a stanovení príslušných oprávnení. | 2030 – priebežne | Tzv. digitálne dvojča | Užívateľsky priateľský a bezpečný dopravný systém kraja. | --- |

| OP 18 ON | Podpora a pomoc kraja obciam pri riešení parkovania pri turistických cieľoch | | | 2030, 2040, 2050 | Bau |
|----------|---|---------------------|-----------------------|--|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Vytvorenie programu metodickej pomoci aj ďalšej, napríklad finančnej podpory obciam pri budovaní základných kapacít pre turistický ruch (parkovanie, WC, odvoz odpadkov). Obce tak môžu získať príspevok do svojich rozpočtov | 2030 – priebežne | Tzv. digitálne dvojča | Užívateľsky priateľský a bezpečný dopravný systém kraja. | --- |

| OP 1 CARGO | Dobudovania východoslovenského diaľničného kríža | | | 2040 | Bau |
|------------|--|--------------|---------------------------|---|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | 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. | 2020 – 2040 | Dobudovaná infraštruktúra | Prevedenie nákladnej cestnej dopravy na kapacitné pozemné komunikácie mimo intravilány obcí | --- |

| OP 2 CARGO | Nájsť spoločne s poľskou stranou nové cestné prepojenie do Poľska pre nákladnú dopravu bez obmedzení | | | 2030 | Bau |
|------------|--|--------------|-----------------|-------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Nájsť spoločne s poľskou stranou nové cestné prepojenie do Poľska pre nákladnú dopravu bez obmedzení v priestore medzi Vysokými Tatrami a Vyšným Komárnikom. Úprava niektorého stávajúceho prepojenia (Piwniczna – Mníšek 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. | 2023 – 2030 | Štúdia | | --- |

| OP 3 CARGO | Zriadenie cestného hraničného priechodu do Poľska bez obmedzení tonáže najmä pre lokálnu nákladnú dopravu | | | 2040 | Bau |
|------------|--|--------------|---------------------|------------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Zriadenie cestného hraničného priechodu do Poľska bez obmedzení tonáže najmä pre lokálnu nákladnú dopravu. | 2029 – 2040 | Vybudovaný priechod | Podpora ekonomickej aktivity | --- |

| OP 4 CARGO | Napojovanie priemyselných zón na železničnú sieť | | | priebežne | Bau |
|------------|---|--------------|-----------------|---------------------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pri výstavbe priemyselných zón je nutné preferovať možnosti napojenia na železnicu tam, kde je to možné. V prípade situácie kde to nie je možné, je dôležité využívanie existujúcich blízkych železničných vlečiek a prekladísk.. | priebežne | | Podpora železničnej nákladnej dopravy | --- |

| OP 5 CARGO | Železničná infraštruktúra pre nákladnú dopravu | | | priebežne | Bau |
|------------|--|--------------|-----------------|---------------------------------------|-----------|
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Pri rekonštrukciách a modernizáciách jednotlivých železničných tratí je dôležité trate prispôbiť na požadované parametre a zabezpečiť priepustnosť aj pre nákladnú železničnú dopravu. 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. | priebežne | | Podpora železničnej nákladnej dopravy | --- |

| | | | | | |
|-----------|--|--------------|-----------------|----------------------------|-----------|
| OP 1 VODA | Rekreačná plavba na Domaši | | | 2025 | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Na vodnej nádrži Domaša podporovať vnútrozemskú plavbu pre rekreačné účely ako turistickú atrakciu.. | 2023 – 2025 | | Podpora turistického ruchu | --- |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------|
| OP 1 LD | Uvedenie letiska do normového stavu | | | 2030 | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Oprava vzletovej a pristávacej dráhy + update súvisiacich technológií. | 2023 – 2030 | Letisko v odpovedajúcom štandarde | Podpora turistického ruchu | --- |

| | | | | | |
|----------|---|------------------|-----------------|----------------------------|-----------|
| OP 2 LD | Využitie letiska – model spolupráce | | | 2030 + priebežne | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Nájsť vhodný model spolupráce kraja s letiskom + podpora turistického ruchu, najmä v incommingovej oblasti. | 2030 a priebežne | | Podpora turistického ruchu | --- |

| | | | | | |
|----------|---|---------------|-----------------|----------------------------|-----------|
| OP 3 LD | Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou | | | Podľa potreby | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) zriadiť linku MHD medzi autobusovou stanicou a letiskom Poprad Tatry. | Podľa potreby | | Podpora turistického ruchu | --- |

| | | | | | |
|----------|--|---------------|-----------------|----------------------------|-----------|
| OP 4 LD | Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou | | | Podľa potreby | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) zriadiť autobusovú linku medzi letiskom Poprad Tatry a Starým Smokovcom. | Podľa potreby | | Podpora turistického ruchu | --- |

| | | | | | |
|----------|---|---------------|-----------------|----------------------------|-----------|
| OP 5 LD | Zlepšovanie dosiahnuteľnosti letiska verejnou dopravou | | | Podľa potreby | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) trasovať vybrané autobusové spoje medzi Liptovským Mikulášom a Popradom trasovať cez letisko Poprad Tatry a Poprad-Veľkú. | Podľa potreby | | Podpora turistického ruchu | --- |

| | | | | | |
|----------|--|---------------|-----------------|----------------------------|-----------|
| OP 6 LD | Zvýšenie parkovacích kapacít pri letisku | | | Podľa potreby | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Spolu s rozvojom (ponukou leteckých spojov) využiť voľné pozemky pre rozšírenie parkovacích kapacít pri letisku. | Podľa potreby | | Podpora turistického ruchu | --- |

| | | | | | |
|----------|--|--------------|-----------------|--------------------------|-----------|
| OP 7 LD | Kapacity pre leteckú cargo-dopravu | | | 2025 | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Posúdenie možnosti vybudovania cargo terminálu na letisku a zriadení multimodálneho logistického centra najmä pre potreby severného Slovenska a PSK. | 2023 – 2025 | | Podpora využitia letiska | --- |

| | | | | | |
|----------|---|--------------|-----------------|--------------------------|-----------|
| OP 8 LD | Kapacity pre leteckú cargo-dopravu | | | 2030 | Bau |
| Aktivita | Popis aktivity | Časový rámec | Výstup aktivity | Výsledok aktivity | Indikátor |
| A1 | Ak štúdia vykonateľnosti preukáže rentabilitu tohto zámeru, vyriešenie financovania a vybudovanie vyprojektovaných kapacít pre leteckú cargo dopravu. | 2025 – 2030 | | Podpora využitia letiska | --- |

6 Hodnotenie a monitoring implementácie PUM

6.1 Organizovanie hodnotenia

Monitorovacie správy o naplnení opatrení Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja sa od výkonných agentúr odovzdávajú cestou nositeľov na odbor dopravy Úradu Prešovského samosprávneho kraja.

Výkonná agentúra vyhodnotí splnenie aktivít a ak môže (má k dispozícii relevantné údaje), tak aj výsledky aktivít. Následne odovzdá tento monitoring svojmu nadriadenému orgánu, ktorý doplní hodnotenie, najmä v prípade výsledkov aktivít (ich účinkov – samozrejme pokiaľ má relevantné dáta) a cestou nositeľa odovzdá tento monitoring odboru dopravy Úradu Prešovského samosprávneho kraja.

Svoje hodnotenie, najmä pokiaľ ide o hodnotenie účinkov, dodajú orgány, ktoré majú dohľad nad niektorými sektormi dopravného systému kraja (dispečingy, IDS Východ, ZSSK, prípadne iní dopravcovia).

Všetky tieto hodnotenia zhromaždí odbor dopravy Úradu Prešovského samosprávneho kraja bezprostredne do 15 januára nasledujúceho roku. Odbor dopravy Úradu PSK spracuje informáciu pre vedenie kraja.

V rokoch 2025, 2030, 2035 a 2040 (pokiaľ už nebude spracovaný nový strategický dokument) spracuje odbor dopravy Úradu PSK podrobný hodnotiaci materiál, aj s prípadnými návrhmi na úpravu postupu implementácie Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja, na prerokovanie a schválenie zastupiteľstvu Prešovského samosprávneho kraja a to do 15. júna uvedeného roku. V prípade úprav postupu by uznesenie krajského zastupiteľstva malo byť rovnako záväzné, ako bude záväzné uznesenie o schválení PUM PSK.

6.2 Spätná väzba

Monitoring a hodnotenie nemá iba zistiť naplnenie plánu udržateľnej mobility, ale má vedeniu kraja pomôcť pri implementácii tohto plánu v záujme obyvateľov kraja. Preto sa zdôrazňuje princíp spätnej väzby ako dôležitého elementu procesu implementácie. Pokiaľ sa v priebehu piatich rokov (perióda hodnotenia) nedarí naplniť niektoré časti plánu, treba analyzovať či je to chyba na strane realizujúcich inštitúcií alebo či sa natoľko zmenili predpoklady, že opatrenie stráca na aktuálnosti a podľa toho treba upraviť ďalší postup implementácie, pričom treba mať na zreteli strategické aj špecifické ciele formulované v PUM PSK.

Preto je tak dôležité, aby tieto hodnotiace správy boli schválené s rovnakou účinnosťou, ako samotný Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja.

7 Zhrnutie PUM PSK

Aktualizovaný PUM PSK bol spracovaný spoločne so špecifickým a podobnejším dokumentom – plánom udržateľnej mobility regiónu Vysokých Tatier.

Aktualizovaný PUM PSK sa musel vysporiadať aj s dokumentmi najmä v oblasti verejnej dopravy, ktoré boli spracované a prijaté po spracovaní pôvodného PUM PSK. Boli to najmä dva plány dopravnej obslužnosti: jednak pre dopravnú obslužnosť PSK, ktorý rieši najmä autobusovú dopravu a plánu dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky, ktorý postupne zavádza významne posilnenú osobnú železničnú dopravu. Tu bolo potrebné hľadať balans medzi víziami na dlhšie časové obdobia, ktoré rieši PUM a konkrétnym prístupom k okamžitému vykonávaniu opatrení, robených podľa odlišných prístupov.

Aktualizovaný PUM PSK rešpektuje oba dva prijaté a implementované PDO, navrhuje ale posúdiť v dlhšom horizonte dopady a porovnať ich s návrhmi v PUM.

Aktualizovaný PUM PSK sa vo všetkých častiach venuje aj rozšírenej problematike – teda nákladnej doprave, leteckej doprave a vodnej doprave a na základoch zistených informácií, ich analýz a vyhodnotení navrhuje aj určité opatrenia, ktoré sú súčasťou aj implementačného plánu.

Aktualizovaný PUM PSK je v súlade s podrobnejším PUM RVT, len do tohto krajského dokumentu nie sú prepísané všetky podrobnejšie opatrenia plánu udržateľnej pre región Vysokých Tatier.