

PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY PREŠOVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

AKTUALIZÁCIA DOKUMENTU

FÁZA A

ZBER DÁT



Spracovali: Ing. Jan Kašík
Ing. Karel Steiner
Ing. Veronika Murinová
Rogalewicz

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

NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.
Ing. Zdeněk
Ing. Dávid Jaš

Obsah

Obsah.....	2
Zoznam obrázkov	7
Zoznam grafov	8
Zoznam tabuliek	9
Zoznam príloh.....	12
Zoznam skratiek	13
1 Identifikačné údaje projektu	16
2 Zadanie a ciele projektu	17
2.1 Detaily zadania	17
2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania a aktualizácie PUM PSK.....	18
2.3 Súvisiace strategické materiály	18
3 Prehľad a analýza právnych a strategických dokumentov	19
3.1 Zoznam dokumentov týkajúcich sa Prešovského samosprávneho kraja	19
3.2 Európske dokumenty relevantné pre tvorbu PUM	19
3.2.1 Európska legislatíva	19
3.2.2 Európska zelená dohoda (European Green Deal)	23
3.2.3 Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.....	23
3.2.4 Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru	24
3.2.5 Zelená kniha	26
3.2.6 Usmernenie EÚ o fyzickej aktivite (október 2018).....	26
3.3 Slovenské národné dokumenty relevantné pre tvorbu PUM	26
3.3.1 Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011	26
3.3.2 Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020.....	32
3.3.3 Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.....	33
3.3.4 Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030.....	43
3.3.5 Plán dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu	45
3.3.6 Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska.....	48
3.3.7 Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike	49
3.4 Regionálne strategické dokumenty relevantné pre tvorbu PUM	50
3.4.1 Konceptčné materiály Prešovského samosprávneho kraja	50
3.4.1.1 Územný plán Prešovského samosprávneho kraja.....	50
3.4.1.2 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja 2021 – 2030.....	62
3.4.1.3 Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja 2014 - 2020.....	63



3.4.1.4	Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja	64
3.4.1.5	Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj	71
3.4.1.6	Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja	76
3.4.1.7	Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji	82
3.4.2	Vybrané strategické dokumenty okolitých regiónov	87
3.4.2.1	Územný plán Žilinského samosprávneho kraja	87
3.4.2.2	Územný plán Banskobystrického samosprávneho kraja	88
3.4.2.3	Územný plán Košického samosprávneho kraja	89
3.4.2.4	Územný plán Malopoľského vojvodstva	92
3.4.2.5	Územný plán Podkarpatského vojvodstva	94
3.4.2.6	Zakarpatská oblasť Ukrajiny	94
4	Vymedzenie a analýza prostredia.....	95
4.1	Vymedzenie záujmového a riešeného územia	95
4.1.1	Riešené územie.....	95
4.1.2	Záujmové územie	96
4.2	Historické súvislosti	98
4.3	Demografické východiská.....	99
4.4	Demografický vývoj obyvateľstva v rokoch 1970 – 2021	100
4.5	Vyhodnotenie základných demografických charakteristík vývoja Kraja	104
4.6	Turistický potenciál kraja.....	113
5	Zber údajov o doprave	121
5.1	Organizácia dopravy	121
5.1.1	Cesty	121
5.1.2	Verejná doprava	124
5.1.3	Organizovanie systému verejnej dopravy	126
5.1.4	Kontrola a vyhodnocovanie dodávateľov.....	129
5.1.4.1	Finančná kontrola.....	129
5.1.4.2	Kontrola výkonov.....	129
5.1.5	Bezpečnosť, riadenie dopravy – národný plán BECEP.....	129
5.1.6	Financovanie.....	133
5.1.6.1	Príjmy.....	133
5.1.6.1.1	Príjmy pre cesty.....	134
5.1.6.1.2	Príjmy pre verejnú osobnú dopravu.....	137
5.1.6.2	Výdavky	139
5.1.6.3	Údržba	143
5.1.6.4	Obnova a výstavba	145



5.1.6.5	Výdavky na bezpečnosť a riadenie dopravy	146
5.2	Prevádzka dopravy	146
5.2.1	Cesty	146
5.2.1.1	Prepravné nároky	147
5.2.1.2	Dopravné nehody	149
5.2.1.3	Účel využitia ciest	149
5.2.2	Verejná osobná doprava	152
5.2.2.1	Zoznam všetkých dopravcov a údaje o nich	152
5.2.2.2	Autobusová doprava	153
5.2.2.2.1	Zoznam liniek verejnej dopravy v rámci zmlúv o doprave vo verejnom záujme 153	
5.2.2.2.2	Zoznam liniek verejnej dopravy prevádzkovaných na vlastné komerčné riziko	162
5.2.2.3	Mestská hromadná doprava	168
5.2.2.4	Železničná doprava.....	171
5.2.2.4.1	Doba prevádzky, interval v jednotlivých prevádzkových režimoch	184
5.2.2.4.2	Prepravný výkon.....	193
5.2.2.4.3	Dopyt.....	194
5.2.2.4.4	Tarifná a tarifné podmienky, odbavovací systém	199
5.2.2.5	Rozbor príjmov a nákladov za každého dopravcu v roku 2021	206
5.2.2.6	Vodná osobná doprava	211
5.2.2.7	Dopravné nehody	212
5.2.2.8	Opatrenia na zabezpečenie dostupnosti pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.....	212
5.2.3	Cyklistická a pešia doprava.....	212
5.2.3.1	Intenzita a počet užívateľov na hlavných ťahoch	212
5.2.3.2	Správa cyklotrás.....	213
5.2.3.3	Údržba	213
5.3	Infraštruktúra dopravy	214
5.3.1	Cesty	214
5.3.1.1	Kategória, označenie a dĺžka cesty	216
5.3.1.2	Počet jazdných pruhov	221
5.3.1.3	Maximálna povolená rýchlosť	221
5.3.1.4	Základné parametre	222
5.3.2	Verejná osobná doprava	223
5.3.2.1	Prímestská železničná doprava	223
5.3.2.2	Depá	224



5.3.2.3	Trate	224
5.3.2.4	Stanice a zastávky.....	238
5.3.2.5	Vozidlá	246
5.3.2.6	Autobusová a trolejbusová doprava	249
5.3.2.6.1	Vozovne a garáže.....	249
5.3.2.6.2	Infraštruktúra na trasách liniek.....	249
5.3.2.6.3	Vozidlá	250
5.3.3	Ostatné dopravné módy.....	257
5.3.3.1	Cyklistická infraštruktúra, základné parametre.....	257
5.3.3.2	Pripravované stavebné zámery	259
5.4	Zber dát ohľadom nehodovosti resp. bezpečnosti.....	263
5.4.1	Nehodovosť v cestnej doprave.....	263
5.4.1.1	Nehody v cestnej doprave pri účasti linkových autobusov	278
5.4.1.2	Nehody v cestnej doprave pri účasti cyklistov	278
5.4.1.3	Nehody v cestnej doprave pri účasti chodcov.....	278
5.4.2	Nehodovosť v železničnej doprave.....	279
5.4.3	Údaje o opatreniach pre bezpečnosť verejnej dopravy	283
5.4.4	Analýza a vyhodnotenie údajov o nehodovosti a bezpečnosti	283
5.5	Prieskumy dopravy	284
6	Postup vypracovania aktualizácie PUM PSK.....	285
6.1	Úlohy a postup prác	285
6.1.1	Postup a hlavné úlohy vypracovania fázy A	285
6.1.2	Plán a hlavné úlohy vypracovania fázy B.....	286
6.1.3	Plán a hlavné úlohy vypracovania fázy C.....	287
6.1.4	Plán a hlavné úlohy vypracovania fázy D	287
6.1.5	Harmonogram procesu SEA	288
6.2	Pracovné orgány projektu	288
6.3	Vyhodnotenie programu prác a rizík splnenia tohto programu.....	289
7	Participácia a komunikácia	290
7.1	Nástroje a postupy plánovania udržateľnej mobility	290
7.1.1	Participatívny prístup	291
7.1.2	Politická podpora procesu riešenia mobility	292
7.1.3	Personálne zabezpečenie	293
7.2	Komunikácia procesu tvorby a implementácie PUM – komunikačná stratégia.....	293
7.2.1	Charakteristika projektu z pohľadu komunikačnej stratégie	293
7.2.2	Cieľové skupiny.....	294



7.2.3	Komunikačné nástroje.....	295
7.2.3.1	Webové stránky.....	295
7.2.3.2	Sociálne siete.....	296
7.2.3.3	Tradičné médiá.....	297
7.3	Spôsoby a systém komunikácie voči jednotlivým cieľovým skupinám	298
7.3.1	Komunikácia s politikmi a poslancami.....	298
7.3.2	Komunikácia s pracovníkmi úradu PSK.....	298
7.3.3	Komunikácia s organizáciami spojenými s mobilitou	298
7.3.4	Komunikácia s významnými zamestnávateľmi v kraji	299
7.3.5	Komunikácia s primátormi miest a starostami obcí.....	299
7.3.6	Komunikácia s verejnosťou – propagácia projektu	299
7.4	Komunikácia po schválení PUM a počas jeho implementácie	299
7.4.1	Mestská hromadná doprava	300
7.4.2	Autobusová doprava	300
7.4.3	Železničná doprava.....	301
7.4.4	Integrovaný dopravný systém (IDS)	301
7.4.5	Nemotorová doprava	302
7.4.6	Cesty a cestná doprava, infraštruktúra	302
7.4.7	Statická doprava, verejný priestor	303
7.4.8	Aktívna a ekologická mobilita.....	304
7.4.9	Zhrnutie komunikačnej stratégie počas implementačnej fázy projektu.....	304
8	Záver a zhodnotenie prípravnej fázy.....	307



Zoznam obrázkov

Obrázok 1	Rozvojové osi a medzinárodné súvislosti ťažísk osídlenia, zdroj: KURS 2011	65
Obrázok 2	Nadmerné zaťaženie hlukom – PSK, zdroj: VÚC PSK.....	67
Obrázok 3	Hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osy PSK, zdroj: GDI PSK.....	68
Obrázok 4	Hierarchia a štruktúra rozvojových koridorov – železničná doprava, zdroj: KURS 2011 69	
Obrázok 5	Cyklokoridory v PSK.....	70
Obrázok 6	Územia vhodné na realizáciu IDS na území PSK s priemetom KSK, zdroj: VÚC PSK.....	71
Obrázok 7	Intenzity spojov – pracovný deň – schéma z roku 2015.....	74
Obrázok 8	Návrh terminálov a perspektív posilnenia frekvencie spojov	74
Obrázok 9	Riešené územie – Prešovský samosprávny kraj	96
Obrázok 10	Regióny cestovného ruchu v PSK.....	120
Obrázok 11	Tarifný systém Železničnej spoločnosti Slovensko	203

Zoznam grafov

Graf 1	Vývoj počtu obyvateľstva Prešovského kraja v rokoch 1970 – 2021	101
Graf 2	Pomer žien a mužov	104
Graf 3	Vývoj počtu obyvateľov a indexu vitality v Prešovskom kraji	107
Graf 4	Veková štruktúra obyvateľstva Prešovského kraja v roku 2010 a 2017.....	108
Graf 5	Veková štruktúra obyvateľstva Prešovského kraja v roku 2021	109
Graf 5	Výnosy z verejnej dopravy dopravcov v PSK	137
Graf 6	Náklady PSK za verejnú dopravu a úhrada straty autobusovým zmluvným dopravcom....	140
Graf 7	Bežné výdavky SÚC PSK na údržbu ciest	145
Graf 8	Výdavky na realizáciu stavieb a ich technického zhodnotenia	146
Graf 9	D1 – mesačná frekvencia vozidiel Važec - Štrba.....	147
Graf 10	D1 – mesačná frekvencia vozidiel Štrba – Važec.....	147
Graf 11	Verejná autobusová preprava PSK – výkony	148
Graf 12	Počty prepravených cestujúcich dopravcami v rámci PSK v tis.....	194
Graf 13	Celkový počet nehôd v PSK	263
Graf 14	Počet nehôd na diaľniciach po okresoch.....	264
Graf 15	Počet nehôd na rýchlostných cestách po okresoch	265
Graf 16	Počet nehôd na cestách I. triedy po okresoch	265
Graf 17	Počet nehôd na cestách II. Triedy po okresoch.....	266
Graf 18	Počet nehôd na cestách III. triedy po okresoch	266
Graf 19	Počet nehôd na poľných cestách po okresoch.....	267
Graf 20	Počet nehôd na ostatných komunikáciách a parkoviskách po okresoch	267
Graf 21	Počty dopravných nehôd škoda do 3990€, bez usmrtenia, zranenia.....	268
Graf 22	Počty dopravných nehôd so zranením	268
Graf 23	Počty usmrtených osôb pri dopravných nehodách.....	269
Graf 24	Počty ťažko zranených osôb pri dopravných nehodách.....	270
Graf 25	Počty ľahko zranených osôb pri dopravných nehodách.....	270
Graf 26	Výška spôsobenej škody v 10€	271
Graf 27	Počty nehôd zavinených chodcom	272
Graf 28	Počty nehôd zavinených vodičom nemotorového vozidla.....	272
Graf 29	Počty nehôd zavinených vodičom motorového vozidla.....	273
Graf 30	Počty nehôd pôsobením zvierat.....	274
Graf 31	Počty nehôd zavinených chodcom	278

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Väzby globálnych strategických a špecifických cieľov	44
Tabuľka 1	Infraštruktúrne opatrenia na tratiach v Prešovskom kraji navrhnuté PDO Slovenska	48
Tabuľka 2	Úseky ciest I. triedy s prekročenými hodnotami povolených hlukových limitov na území PSK	67
Tabuľka 3	Vývoj počtu obyvateľstva v okresoch a mestách Prešovského kraja v rokoch 1970 – 2021.	101
Tabuľka 4	Indexy rastu obyvateľstva v okresoch a mestách Prešovského kraja v rokoch 1970 – 2021	102
Tabuľka 5	Štruktúra obyvateľstva podľa pohlavia v okresoch Prešovského kraja v roku 2021	104
Tabuľka 6	Štruktúra obyvateľstva podľa hlavných vekových skupín (0-14, 15-64, 65+ rokov) v rokoch 2001, 2011, 2017 a 2021	105
Tabuľka 7	Štruktúra obyvateľstva podľa ukončeného vzdelania v okresoch Prešovského kraja v roku 2021 v percentách	109
Tabuľka 8	Štruktúra obyvateľstva podľa národnosti v okresoch Prešovského kraja v roku 2021 v %... ..	110
Tabuľka 9	Obyvateľstvo žijúce v rómskych osídleniach v rokoch 2004 a 2013	111
Tabuľka 10	Vlastníci a správcovia ciest	121
Tabuľka 11	Cesty na území PSK.....	124
Tabuľka 12	Objednávateľia dopravných výkonov	126
Tabuľka 13	Celkové príjmy PSK 2002 – 2017	133
Tabuľka 14	Príjmy PSK za daň z motorových vozidiel	134
Tabuľka 15	Príjmy (skutočné) mesta Prešov z parkovania podľa záverečných účtov.....	134
Tabuľka 16	Tržby za parkovné mesta Bardejov	135
Tabuľka 17	Príjmy z parkovania mesta Levoča	136
Tabuľka 18	Výnosy z prímestskej autobusovej dopravy prepravcov pôsobiacich v rámci zmlúv s PSK	137
Tabuľka 19	Výnosy z Mestskej hromadnej dopravy Bardejov	138
Tabuľka 20	Výdavky PSK na všetky druhy dopravy	139
Tabuľka 21	Náklady PSK na autobusovú verejnú dopravu a na MHD.....	140
Tabuľka 22	Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme od obcí – Prešov za MHD.....	141
Tabuľka 23	Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme za MHD – Kežmarok.....	142
Tabuľka 24	Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme Stará Ľubovňa za MHD	142
Tabuľka 25	Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme Humenné za MHD.....	143
Tabuľka 26	Bežné výdavky SÚC PSK (v sume zo všetkých zdrojov).....	144
Tabuľka 27	Kapitálové výdavky Správy a údržby ciest PSK	145
Tabuľka 28	Cesty na území PSK.....	146
Tabuľka 29	Počet prepravených osôb PSK.....	148
Tabuľka 30	Zoznam dopravcov prevádzkujúcich autobusovú dopravu v Prešovskom kraji.....	152
Tabuľka 31	Počet vlakov na traťovom úseku Košice - Humenné	172
Tabuľka 32	Počet vlakov na traťovom úseku Košice - Štrba	173
Tabuľka 33	Počet vlakov na traťovom úseku Štrba – Štrbské Pleso	174
Tabuľka 34	Počet vlakov na traťovom úseku Poprad Tatry – Štrbské Pleso	175
Tabuľka 35	Počet vlakov na traťovom úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	176
Tabuľka 36	Počet vlakov na traťovom úseku Poprad Tatry - Plaveč.....	177
Tabuľka 37	Počet vlakov na traťovom úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica.....	178
Tabuľka 38	Počet vlakov na traťovom úseku Košice – Lipany - Plaveč	179

Tabuľka 39	Počet vlakov na traťovom úseku Humenné – Medzilaborce mesto	180
Tabuľka 40	Počet vlakov na traťovom úseku Prešov – Humenné.....	181
Tabuľka 41	Počet vlakov na traťovom úseku Prešov – Bardejov	182
Tabuľka 42	Počet vlakov na traťovom úseku Humenné - Stakčín.....	182
Tabuľka 43	Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – pracovný deň – školské vyučovanie	184
Tabuľka 44	Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – Sobota.....	185
Tabuľka 45	Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – nedeľa.....	186
Tabuľka 46	Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – pracovný deň – školské prázdniny	187
Tabuľka 47	Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Bardejov	189
Tabuľka 48	Prevádzkové doby liniek počas soboty strediska Bardejov	190
Tabuľka 49	Prevádzkové doby liniek počas nedele strediska Bardejov	190
Tabuľka 50	Prevádzkové doby liniek počas pracovného dňa – školské prázdniny strediska Bardejov	192
Tabuľka 51	Prejdené km dopravcami PSK.....	193
Tabuľka 52	Počet prepravených cestujúcich za rok v PSK	193
Tabuľka 53	Osokm hlavných dopravcov PSK v mld. osobokm	194
Tabuľka 54	Počty priemerne prepravených osôb na linkách SAD Prešov za rok 2017, deň/týždeň/mesiac/rok.....	194
Tabuľka 55	Počty priemerne prepravených osôb na linkách SAD Poprad za rok 2017, deň/týždeň/mesiac/rok.....	196
Tabuľka 56	Počty prepravených osôb na linkách BUS Karpaty za rok 2017, s uvedením počtu prejdených km.....	198
Tabuľka 57	Počty prepravených osôb na linkách BUS Karpaty za rok 2017, s uvedením počtu prepravených osôb za priemerný deň, týždeň, mesiac, a uvedením tržieb bez DPH za 3/2017	199
Tabuľka 58	Tarifná pre SAD Prešov, Poprad, Humenné a BUS Karpaty – základné a zľavnené cestovné	200
Tabuľka 59	Dovozné pre SAD Prešov, Poprad, Humenné a BUS Karpaty	200
Tabuľka 60	Elektronické výdajné zariadenia používané v súčasnosti ZSSK	204
Tabuľka 61	Náklady, výnosy a kompenzácie za jednotlivých dopravcov v PSK v Eur za rok 2021.	206
Tabuľka 62	Výkony za jednotlivých dopravcov v PSK za rok 2017	207
Tabuľka 63	Hlavné prepravné ukazovatele ZSSK	208
Tabuľka 64	Hlavné prepravné ukazovatele ZSSK realizované.....	210
Tabuľka 65	Dopravný výkon ZSSK za 2021.....	210
Tabuľka 66	Skladba prepravených cestujúcich ZSSK za 2021	211
Tabuľka 67	Správcovia cyklotrás v PSK.....	213
Tabuľka 68	Náklady na cyklotrasy v PSK	214
Tabuľka 69	Popis ciest II. a III. triedy v správe SÚC PSK	215
Tabuľka 70	Cesty na území PSK.....	216
Tabuľka 71	Cesty II. triedy.....	216
Tabuľka 72	Cesty III. triedy.....	217
Tabuľka 73	Základné parametre ciest v PSK	222
Tabuľka 74	Parametre ciest v PSK.....	222
Tabuľka 75	Korekcie ciest v PSK.....	223
Tabuľka 76	Štruktúra motorových jednotiek a/alebo vozňov radených na tratiach v PSK dopravcu ZSSK	246
Tabuľka 77	Vozový park a počty vodičov hlavných dopravcov PAD v roku 2017	250

Tabuľka 78	Vozový park SAD Prešov	251
Tabuľka 79	Počty vozidiel SAD Prešov	252
Tabuľka 80	Vozový park SAD Prešov – spotreba.....	252
Tabuľka 81	Vozový park SAD Poprad	253
Tabuľka 82	Vozový park SAD Poprad – vek vozidiel.....	253
Tabuľka 83	Vozový park BUS Karpaty	254
Tabuľka 84	Vek vozového parku BUS Karpaty	254
Tabuľka 85	Vozový park Peter Dorušinec	254
Tabuľka 86	Vozový park J&M Slivtour.....	254
Tabuľka 87	Vozový park SAD Zvolen	254
Tabuľka 88	Vozový park B.P.V. bus	255
Tabuľka 89	Vozový park Pavol Bekeš - BEAS.....	255
Tabuľka 90	Vozový park Peter Faltin - Faltour	255
Tabuľka 91	Vozový park Daniel Čupa – BUS TRANS.....	255
Tabuľka 92	Vozový park SAD Krupina	255
Tabuľka 93	Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Mesto Stará Ľubovňa	256
Tabuľka 94	Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Humenné.....	256
Tabuľka 95	Charakteristika cyklistických trás v PSK.....	257
Tabuľka 96	Počty dopravných nehôd na komunikáciách podľa druhu za 2012-2017	263
Tabuľka 97	Počty dopravných nehôd na komunikáciách podľa druhu medziročná zmena v %....	264
Tabuľka 98	Počty dopravných nehôd škoda do 3990€, bez usmrtenia, zranenia.....	267
Tabuľka 99	Počty dopravných nehôd so zranením	268
Tabuľka 100	Počty usmrtených osôb pri dopravných nehodách.....	269
Tabuľka 101	Počty ťažko zranených osôb pri dopravných nehodách.....	269
Tabuľka 102	Počty ľahko zranených osôb pri dopravných nehodách.....	270
Tabuľka 103	Výška spôsobenej škody v 10€	271
Tabuľka 104	Počty nehôd zavinených chodcom	271
Tabuľka 105	Počty nehôd zavinených vodičom nemotorového vozidla.....	272
Tabuľka 106	Počty nehôd zavinených vodičom motorového vozidla.....	273
Tabuľka 107	Počty nehôd pôsobením zvierat.....	273
Tabuľka 108	Celkový prehľad dopravných nehôd v PSK za rok 2017 s porovnaním za rok 2016....	275
Tabuľka 109	Počty nehôd zavinených chodcom	278
Tabuľka 110	183 Poprad-Tatry TEŽ - Starý Smokovec - Štrbské Ples – počet nehôd na priecestiach ... 280	
Tabuľka 111	184 Starý Smokovec - Tatranská Lomnica – počet nehôd na priecestiach	280
Tabuľka 112	185 Poprad-Tatry – Plaveč; Studený Potok – Tatranská Lomnica – počet nehôd na priecestiach	281
Tabuľka 113	186 Spišská Nová Ves – Levoča – počet nehôd na priecestiach.....	281
Tabuľka 114	187 Spišské Vlachy - Spišské Podhradie – počet nehôd na priecestiach.....	281
Tabuľka 115	188 Košice - Plaveč - Muszyna (Ličartovce - Čirč) – počet nehôd na priecestiach	282
Tabuľka 116	Lupków - Medzilaborce - Michalany (Medzilaborce - Brekov) – počet nehôd na priecestiach	282
Tabuľka 117	193 Prešov – Humenné – počet nehôd na priecestiach.....	282
Tabuľka 118	194 Prešov – Bardejov – počet nehôd na priecestiach	283
Tabuľka 119	196 Humenné – Stakčín - – počet nehôd na priecestiach	283
Tabuľka 120	Porovnanie tradičného prístupu k dopravnému plánovaniu s plánovaním udržateľnej mobility	290

Zoznam príloh

Tlačené prílohy:

- Zber dát a prieskumy – Príloha

Elektronické prílohy:

K demografii:

- Prešovský kraj – obyvateľstvo 2000 – 2017
- Prešovský kraj – obce
- Prešovský kraj – obce – sčítanie
- Okresy Prešovského kraja – migrácia za zamestnaním

K zberu dát o doprave:

- Zmluvy o doprave vo verejnom záujme
- Prehľad ciest a ich parametrov
- Prehľad jazdných pruhov

K prieskumom:

- 1) Dáta
- 2) Prieskumy VOD
 - a. Dáta od ZSSK
 - b. Dáta od autobusových dopravcov
 - c. Dáta z dodatkových prieskumov
- 3) Dáta z ASD
- 4) Dáta zo smerových prieskumov

Zoznam skratiek

B+R	Bike and Ride (zaparkuj bicykel a pokračuj verejnou dopravou) – typ parkoviska;
BČK	Bezkontaktná čipová karta;
BECEP	Bezpečnosť cestnej premávky;
CBA	Cost-benefit analysis (analýza nákladov a prínosov);
CDB	cestná databanka
CK	Cestná komunikácia;
CO ₂	Kysličník uhoľnatý
CR	Cestovný ruch;
CZ	Čechy;
ČSOB	Československá obchodná banka;
DPMP	Dopravný podnik mesta Prešova;
EC	Eurocity (druh vlaku);
ECMT (CEMT)	European Conference of Ministers of Transport (Európska konferencia ministrov dopravy);
EGD	European green deal (Európska zelená dohoda)
EK	Európska komisia;
EN	Euronight (druh vlaku – nočný vlak);
EON	Ekonomicky odôvodnené náklady;
ERTMS	European rail transport management system (Európsky systém riadenia železničnej dopravy);
ES	Európske spoločenstvo
EÚ	Európska Únia
GVD	Grafikon vlakovej dopravy (cestovný poriadok);
CHKO	Chránená krajinná oblasť;
IAD	Individuálna automobilová doprava;
IC	Intercity (druh vlaku)
IDS	Integrovaný dopravný systém;
ITF	International Transport Forum (Medzinárodné dopravné fórum)
ITS	Intelligent transport services (Inteligentné dopravné služby)
K+R	Kiss and Ride (Pobozkaj a choď) – parkovanie pre nástup alebo výstup cestujúcich z automobilu;
KCP	Knižný cestovný poriadok;
KDVZ	Koncepcia dopravy vo verejnom záujme;
KSK	Košický samosprávny kraj
KST	Klub slovenských turistov;
KURS	Koncepcia územného rozvoja Slovenska
KVC	Komplexné vybavenie cestujúcich;
LRIT	Long-Range Identification and Tracking (Systém diaľkového sledovania nákladu);
MDVRR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja;

MHD	Mestská hromadná doprava;
MPR	Mestská pamiatková rezervácia;
MR	Maďarská republika;
NDS	Národná diaľničná spoločnosť, a.s.;
NKP	Národná kultúrna pamiatka;
NPR	Národná prírodná rezervácia
Os	Osobný vlak;
OSN	Organizácia spojených národov;
OZ	Občianske združenie;
P+G	Park and Go – zaparkuj a pokračuj pešo – typ parkoviska;
P+R	Park and ride (zaparkuj a choď verejnou dopravou – typ parkoviska);
PBS	Prešovská Bicyklová Skupina;
PDO	Plán dopravnej obsluhy
PL	Poľsko
PO	Prešov;
POS	Terminál pre bezpečné platby kartou (Point of sale);
PPP	Public Private Partnership (Partnerstvo verejného a súkromného sektora);
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PUM	Plán udržateľnej mobility
R	Rýchlik (druh vlaku);
REX	Regionálny expres (druh vlaku);
RIS	Rivers information systems (Riečne informačné systémy)
RKC	Rekreačný krajinný celok;
RR	Regionálny rýchlik (druh vlaku);
SAD	Slovenská automobilová doprava;
SC	Supercity (druh vlaku);
SCK	Slovenský cyklistický klub;
SESAR	Single European Sky ATM Research (technológie pre riadenie leteckej premávky);
SR	Slovenská republika
SSC	Slovenská správa ciest
SSC	Slovenská správa ciest;
STN	Slovenská technická norma;
SÚC	Správa a údržba ciest;
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Plán udržateľnej mobility mesta)
SZZ	Staničné zabezpečovacie zariadenie;
TANAP	Tatranský národný park;
TEN-T	Trans-european network – Transport (Transeurópska dopravná sieť)
TEŽ	Tatranské elektrické železnice;
TTP	Tabuľky technických pomerov (pre železničné trate);
ŤZP	Ťažko zdravotne postihnutý
ŤZP-S	Ťažko zdravotne postihnutý + sprievodca

UA	Ukrajina;
UNESCO	Organizácia OSN pre výchovu, vedu a kultúru;
ÚPD	Územno-plánovacia dokumentácia;
ÚPN-O	Územný plán oblasti;
UTS TEŽ	Uzavretý tarifný systém na Tatranských elektrických železničiach;
VOD	Verejná osobná doprava;
VUC	Vyšší územný celok;
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko – národný železničný osobný dopravca;
ŽD	Železničná doprava
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky (správca železničnej infraštruktúry);
ŽST	Železničná stanica;

1 Identifikačné údaje projektu

Objednávateľ:	Prešovský samosprávny kraj Námestie mieru 2 080 01 Prešov Štatutárny orgán: predseda – PaedDr. Milan Majerský IČO: 37870475, DIČ: 2021626332 Kontaktná osoba: Ing. Peter Hadbavný Telefón: +421 911 155 730 E-mail: peter.hadbavny@vucpo.sk Internetová adresa (URL): www.psk.sk
Zhotoviteľ:	NDCon s.r.o. Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1 Štatutárny zástupca: Ing. Robert Michek IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511 Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028 Kontaktná osoba: Ing. Karel Steiner Telefón: +420 733 643 067 E-mail: karel.steiner@ndcon.cz Internetová adresa (URL): www.ndcon.cz
Názov projektu:	Aktualizácia Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja
Číslo z Registra zmlúv ÚPSK:	1220/2022/OD
Čas plnenia:	16. augusta 2022 – 16. júna 2023

2 Zadanie a ciele projektu

2.1 Detaily zadania

Pri schvaľovaní plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja v zastupiteľstve PSK dňa 14. decembra 2020 bolo prijaté uznesenie, že PUM bude potrebné aktualizovať, lebo niektoré témy neboli hlbšie rozpracované.

V súvislosti s tým prebehali rôzne diskusie, ktoré dovedli až k špecifikovaniu zadania aktualizácie:

- Zhromaždenie a spresnenie pripomienok, prerokovanie s pripomienkujúcimi, spresnenie rozsahu a námetov pre Aktualizáciu;
- Prerokovanie pripomienok smerujúcich k doplneniu alebo zmenám v Dokumente navrhnutých opatrení s dotknutými orgánmi (obce a najmä orgány ochrany prírody, v prípadoch, kedy to povaha návrhov bude vyžadovať) pred ich zapracovaním do Aktualizácie;
- Zpracovanie formálnych pripomienok do Aktualizácie, do návrhovej časti a do implementačného plánu;
- Zpracovanie vecných pripomienok do Dokumentu, do návrhovej časti a do implementačného plánu;
- Spracovanie dodatku k SEA pre jeho prerokovanie, akt to bude príslušnými orgánmi požadované – ak to príslušný správny orgán nariadi a vyhodnotí zmeny Dokumentu za významné a nariadi proces posudzovania aktualizovaného PUM PSK.

Ďalším významným bodom tejto aktualizácie bola požiadavka vypracovať plán udržateľnej mobility pre región Vysokých Tatier. Ten bude spracovaný ako osobitný dokument, hoci je súčasťou (osobitnou kapitolou) plánu udržateľnej mobility, preto detaily tohto plánu sa tu neuvádzajú.

Vecná náplň pripomienok smerovala najmä k hlbšiemu rozpracovaní tém:

- Nákladnej dopravy, najmä medzinárodnej;
- Leteckej dopravy a jej významu v mobilite kraja a role letiska Poprad-Tatry;
- Zpracovanie vodnej dopravy, najmä plavby na vodnej nádrži Domaša, kde má vodná doprava potenciál skrátiť niektoré relácie vo verejnej doprave;
- V oblasti ciest a cestnej dopravy chýbajú niektoré návrhy cestných prepojení na cestách III. triedy, časť ktorých ale bola vypustená na základe stanoviska orgánov ochrany prírody;
- V cyklickej doprave, najmä v sieti ciest;
- Vyššej ambíciózosti návrhov rozvoja verejnej dopravy;

Tu treba podotknúť, že od začatia prác na pôvodnom dokumente PUM PSK v roku 2018 sa trochu posunulo ponímanie mobility od mobility za prácou, vzdelávaním, službami, úradmi a rôznymi podujatiami do väčšej šírky – teda v smere k turistickej mobilite a tak povediac zážitkovej mobilite.

Námety pre aktualizáciu priniesol aj sám život tým, že sa udialo veľa rôznych udalostí. Napríklad aktualizácia PUM PSK (a najmä PUM regiónu Vysokých Tatier) reflektujú upravenú metodiku tvorby týchto dokumentov – SUMP 2.0, ktorá klade dôraz na participáciu pri spracovaní. Takisto sú k dispozícii novšie dáta a poznatky a takisto sa posunul aj legislatívny rámec. Dôležitý dokument, ktorý bol spracovaný v medzičase je plán dopravnej obslužnosti PSK.

To všetko má aktualizovaný PUM PSK rešpektovať.

2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania a aktualizácie PUM PSK

Aktualizovaný PUM PSK má na základe pôvodného materiálu a doplnení v súlade so zadaním byť dokumentom, ktorý reflektuje zmeny a skúsenosti posledných troch rokov a má priniesť väčšiu previazanosť so strategickými dokumentmi v ďalších oblastiach, nakoľko sa mobilita prelína s veľa inými oblasťami života.

2.3 Súvisiace strategické materiály

Prešovský samosprávny kraj má spracované viaceré strategické materiály a pracuje sa aj na aktualizácii niektorých z týchto dokumentov:

Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja;

Územný plán Prešovského samosprávneho kraja;

Regionálna inovačná stratégia;

Program rozvoja vidieka Prešovského samosprávneho kraja;

Program energetického managementu Prešovského samosprávneho kraja;

Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj;

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja;

Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja

Nízkouhlíková stratégia Prešovského samosprávneho kraja

Koncepcia rozvoja sociálnych služieb na území Prešovského samosprávneho kraja;

Stratégia výchovy a vzdelávania v Prešovskom samosprávnom kraji na roky 2017 – 2022;

Regionálna stratégia výchovy a vzdelávania v stredných školách v územnej pôsobnosti PSK na roky 2019 – 2020;

Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja;

3 Prehľad a analýza právnych a strategických dokumentov

Strategické dokumenty, ktoré sú relevantné pre tvorbu PUM PSK boli zväčši spracované pri vlastnom spracovaní PUM PSK. Na tom netreba nič meniť. Boli doplnené niektoré analýzy, napríklad európskych dokumentov pre lepšie zasadzenie do celkového rámca. Úpravy boli urobené tam, kde bol dotknutý dokument zmenený alebo aktualizovaný.

3.1 Zoznam dokumentov týkajúcich sa Prešovského samosprávneho kraja

- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru;
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011;
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020;
- Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike;
- Zmeny a doplnky Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja 2009;
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2014 – 2020;
- Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja na roky 2014 – 2020;
- Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja;
- Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj;
- Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja;
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020;
- Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030;

Nižšie sú opísané hlavné zásady nielen z vyššie uvedených dokumentov, ale takisto z územnoplánovacích dokumentov susediacich samosprávnych krajov a odpovedajúcich jednotiek v zahraničí. Údaje v týchto koncepčných a územnoplánovacích dokumentoch sú platné ku dňu vydania, resp. spracovania daného strategického dokumentu.

3.2 Európske dokumenty relevantné pre tvorbu PUM

Riešenie dopravy je jedným z dôležitých pilierov spoločnej politiky Európskej Únie. Ďalej sa Plán udržateľnej mobility PSK zaoberá iba tými najdôležitejšími dokumentami.

3.2.1 Európska legislatíva

NARIADENIE EUROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007 z 23.októbra 2007, o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave

Účelom tohto nariadenia je vymedziť, ako môžu príslušné orgány v súlade s pravidlami práva Spoločenstva konať v oblasti verejnej osobnej dopravy (železničnej, inej koľajovej a cestnej), aby zabezpečili poskytovanie služieb všeobecného záujmu, ktoré by boli okrem iného početnejšie, bezpečnejšie, kvalitnejšie alebo poskytované pri nižších nákladoch ako tie, ktorých poskytovanie by umožnilo samotné fungovanie trhu.

Na tento účel stanovuje podmienky, za ktorých príslušné orgány pri ukladaní alebo zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytujú poskytovateľom služieb úhradu za vynaložené náklady alebo priznávajú výlučné práva.

Čl. 2 uvádza Definície pojmov.

Čl.3 upravuje zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá. V rámci pravidiel môžu byť upravené maximálne výšky taríf a spôsob úhrady čistého finančného vplyvu na vynaložené náklady (metódy výpočtu) a dosiahnuté výnosy spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade.

Čl. 4 definuje povinný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme a všeobecných pravidiel.

- a) Jasné vymedzenie záväzkov zo služieb vo verejnom záujme
- b) Stanovenie
 - i. parametrov výpočtu prípadných platieb úhrady
 - ii. Povahy a rozsahu prípadných výlučných poskytnutých práv spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade.
- c) Spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb.

Obmedzuje platnosť zmlúv na max. 10 rokov pre autokarové a autobusové služby a 15 rokov pre služby v železničnej alebo inej koľajovej osobnej doprave. Platnosť zmluvy sa môže predĺžiť o 50 % v prípade potreby s ohľadom na podmienky odpisovania aktív, takisto v prípade špecifických geografických polôh. Upravujú sa aj podmienky subdodávania časti služieb.

Čl.5 sa zaoberá zadávaním zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Čl. 6 Úhrada za služby vo verejnom záujme – upravuje právo Komisie vyžadovať informácie na posudzovanie súladu úhrady s nariadením.

Čl. 7 Uverejnenie – stanovuje povinnosť zverejniť každoročne súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

Čl. 8 upravuje prechodné ustanovenie.

Čl. 9 sa venuje zlučiteľnosti nariadenia so zmluvou

Čl. 10 ruší platnosť dvoch nariadení (č.1191/69 a č. 1107/70)

Čl. 11 uvádza, že Komisia predloží správu o vykonávaní tohto nariadenia o rozvoji v poskytovaní verejnej osobnej dopravy v Spoločenstve.

Čl. 12 Toto nariadenie nadobúda účinnosť 3. decembra 2009.

Návrhy riešení dopravnej obslužnosti v kraji budú rešpektovať toto nariadenie najmä v oblasti návrhov na organizáciu integrovaného dopravného systému.

Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020 (2010/2235(INI))

„Dôrazne odporúča, aby zodpovedné orgány zaviedli obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod. v obytných zónach a na všetkých jednopruďových cestách v mestách, ktoré nemajú samostatný jazdný pruh pre cyklistov, a to k účinnejšej ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky.“

„Víta skutočnosť, že Komisia zameriava svoju pozornosť na najviac zraniteľné skupiny účastníkov cestnej premávky (užívatelia jednostopových vozidiel, chodci atď.), kde sú počty nehôd stále príliš vysoké; vyzýva členské štáty, Komisiu a priemysel, aby mali pri navrhovaní cestnej infraštruktúry a zariadení pre týchto účastníkov na pamäti to, aby budované cesty boli bezpečné pre všetkých užívateľov; žiada, aby pri projektovaní a údržbe ciest bola väčšia pozornosť venovaná opatreniam v oblasti infraštruktúry na ochranu cyklistov a chodcov, napr. opatrenia na oddelenie dopravy, rozširovanie siete cyklistických komunikácií a bezbariérových prístupov a priechodov pre chodcov.“

„Vyzýva Komisiu a členské štáty, aby podporovali cyklistiku a pešiu turistiku ako samostatný druh dopravy a neoddeliteľnú súčasť všetkých dopravných systémov.“

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje -
V Bruseli 17. 12. 2013

1) **ÚVOD** sa venuje problému uvedeným aj v Bielej knihe ako neefektívnej doprave, závislosti na konvenčne poháňaných automobiloch, vysokým emisiám CO₂, vysokej nehodovosti, preťaženým dopravným systémom. V stratégii Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu sa vyzdvihol význam zmodernizovaného a udržateľného európskeho dopravného systému pre budúci rozvoj Únie a zdôraznila sa potreba riešiť mestský rozmer dopravy.

Cieľom oznámenia je posilniť podporu pre európskej mestá v súvislosti s riešením výziev v oblasti mestskej mobility. Je potrebná postupná zmena prístupu k mestskej mobilite, aby sa mestské oblasti Európy rozvíjali udržateľnejším spôsobom a aby sa splnili ciele EÚ týkajúce sa konkurencieschopného európskeho dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.

2) **ZABEZPEČENIE UDRŽATEĽNEJ MESTSKEJ MOBILITY SPOLOČNÝMI SILAMI** – Opatreniami na úrovni EÚ sa musí prispieť k spoločnému úsiliu: význam spolupráce na osobitných témach, ako je plánovanie mestskej mobility, zavedenie riešení inteligentného dopravného systému alebo regulácia prístupu a bezpečnosť cestnej premávky.

3) **PLÁNY UDRŽATEĽNEJ MESTSKEJ MOBILITY** – Komisia aktívne podporuje koncepciu udržateľného plánovania mestskej mobility už niekoľko rokov. Existujú rôzne iniciatívy zaoberajúce sa novými prístupmi k plánovaniu udržateľnej mestskej mobility (vytvorili metodické pokyny na realizáciu stratégií a plánov). Aby sa však zabezpečilo rozsiahle prijatie najlepších postupov plánovania udržateľnej mestskej mobility, mala by sa táto koncepcia prispôbiť osobitným požiadavkám a existujúcej praxi plánovania v každom členskom štáte a následne by sa mala aktívne podporiť na národnej úrovni. Navyše by sa mali prijať vhodné opatrenia v členských štátoch s cieľom zabezpečiť rámcové podmienky, ktoré miestnym orgánom umožnia úspešne realizovať miestne stratégie mestskej mobility.

4) **KOORDINÁCIA ZÁSAHOV VEREJNÉHO A SÚKROMNÉHO SEKTORA** v týchto oblastiach:

- Viac opatrení v oblasti mestskej logistiky – zabezpečiť zohľadnenie mestskej logistiky vo svojich národných prístupoch k mestskej mobilite a v plánoch udržateľnej mestskej mobility;
- Inteligentnejšia regulácia prístupu v mestských oblastiach a vyberanie poplatkov od používateľov ciest – navrhovať, realizovať a hodnotiť režimy regulácie prístupu vrátane účtovania poplatkov používateľom mestských ciest.
- Koordinované zavádzanie inteligentných systémov mestskej dopravy – použitie usmernení pri zavádzaní kľúčových aplikácií inteligentných dopravných systémov vo svojich mestských aglomeráciách;
- Bezpečnosť cestnej premávky v mestách – zabezpečenie zohľadnenia aspektov bezpečnosti cestnej premávky ako horizontálnej záležitosti v rámci plánov udržateľnej mestskej mobility vo všetkých krokoch procesu plánovania a vhodné riešenie problémov, ako je bezpečná mestská infraštruktúra, najmä pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky, využívanie moderných

technológií na vyššiu bezpečnosť cestnej premávky v mestách, presadzovanie pravidiel cestnej premávky a vzdelávanie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky;

5) POSILNENIE PODPORY EÚ

Spoločná výmena skúseností, propagovanie najlepších postupov a podpora spolupráce. Komisia v budúcnosti posilní svoju podporu určenú príslušným činnostiam:

Stredisko monitorovania mestskej mobility - ELTIS25. Táto platforma poskytuje jednotné kontaktné miesto na spoločnú výmenu poznatkov a skúseností alebo diskusiu o záležitostiach súvisiacich s mestskou mobilitou a dopravou. **URBACT – Výmena osvedčených postupov v oblasti udržateľného rozvoja miest** – je európsky výmenný a vzdelávací program financovaný v rámci programu európskej územnej spolupráce, ktorým sa propaguje udržateľný rozvoj miest. V rámci neho sa mestám umožňuje spolupracovať na vývoji nových a udržateľných pragmatických riešení, v ktorých je zahrnutý hospodársky, sociálny a environmentálny rozmer. **Údaje, štatistika a prehľad výsledkov v oblasti mestskej mobility** – Komisia zriadi expertnú skupinu členských štátov pre mestskú mobilitu a dopravu s cieľom podporiť výmenu informácií o možnostiach posilnenia a lepšej koordinácie národných politík a politík EÚ v oblasti mestskej mobility a dopravy;

Zameranie výskumu a inovácií na riešenie výziev mestskej mobility

V rámci iniciatívy **CIVITAS** sa bude pokračovať v podpore miestnych partnerstiev pri vykonávaní a testovaní nových prístupov za reálnych podmienok, pokiaľ ide o problémy, ako je riešenie preťaženia mestskej cestnej dopravy, zníženie používania konvenčne poháňaných vozidiel v mestských oblastiach, zníženie vplyvov a nákladov spojených s nákladnou dopravou v mestách a posilnenie kapacít miestnych orgánov v súvislosti s vývojom a realizáciou plánov udržateľnej mestskej mobility.

Inteligentné mestá a obce – európske inovačné partnerstvo. Cieľom partnerstva je prekonať problematické miesta v rozsiahlom zavádzaní riešení pre inteligentné mestá. V rámci partnerstva sa bude významná pozornosť venovať kľúčovým „umožňujúcim faktorom“, ako je správa vecí verejných a financovanie (vrátane obstarávania). Účelom partnerstva Inteligentné mestá je uľahčiť strategické partnerstvá medzi priemyslom, európskymi mestami a ďalšími stranami s cieľom rozvíjať mestské systémy a infraštruktúru zajtrajška a dosiahnuť rozsiahle zavádzanie riešení pre inteligentné mestá.

Poskytovanie cielej finančnej podpory

Európske štrukturálne a investičné fondy – Opatrenia mestskej mobility sa môžu podporiť európskymi štrukturálnymi a investičnými fondmi, ak prispievajú k cieľom nízko uhlíkových stratégií. Opatrenia mestskej mobility sa môžu financovať aj ako súčasť stratégie integrovaného, udržateľného rozvoja miest, ktorá sa vzťahuje na hospodárske, ekologické, klimatické, demografické a sociálne výzvy ovplyvňujúce mestské oblasti. Najmä pri realizácii územných stratégií sa odporúča využitie nového nástroja integrovaných územných investícií. **TEN-T** – Mestské uzly sú kľúčové prvky výstavby komplexnej európskej dopravnej siete.

Medzinárodná spolupráca – dohoda o „potrebe podporiť integrovaný prístup k tvorbe politík na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni pre dopravné služby a systémy s cieľom podporiť udržateľný rozvoj“. Komisia posilní svoje úsilie o podporu politík udržateľnej mestskej mobility v rámci činností spolupráce najmä s rozvíjajúcimi sa regiónmi. Cieľom je pripraviť cestu vývozu európskej expertízy a technológií v oblastiach, ako je znižovanie emisií, zvyšovanie energetickej účinnosti a bezpečnosti cestnej premávky.

ZÁVER – Cieľom tohto oznámenia je podnietiť opatrenia na všetkých úrovniach verejnej správy: členské štáty sa vyzývajú, aby miestnym orgánom vytvorili správne rámcové podmienky na vývoj a realizáciu integrovaných a komplexných stratégií pre lepšiu a udržateľnejšiu mestskú mobilitu.

V rámci Plánu udržateľnej mobility PSK budú rešpektované vyššie uvedené európske trendy a budú aplikované pozitívne skúsenosti z okolitých krajín EU.

3.2.2 Európska zelená dohoda (European Green Deal)

Kľúčovým dokumentom pre komplexný rozvoj v nadchádzajúcom období je **Európska zelená dohoda (EGD)**. Účelom tejto dohody je zmierňovať zmeny klímy a zhoršovanie stavu životného prostredia, pretože tieto predstavujú existenčnú hrozbu pre Európu a svet. Ambíciou Európskej únie je prostredníctvom EGD dosiahnuť do roku 2030 zníženie emisií skleníkových plynov z áut aspoň o 55 % a z dodávok aspoň o 50 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Po roku 2035 sa má dosiahnuť nulová produkcia emisií z nových áut.

Od roku 2026 je cieľom zahrnúť emisie produkované cestnou dopravou do medzištátneho obchodovania s emisiami, čoho cieľom je vyvinúť tlak na znižovanie emisií v cestnej doprave a stimulovať používanie čistejších palív a investovanie do čistých technológií.

Návrhy v tomto PUM budú vychádzať z cieľov formulovaných v Európskej zelenej dohode.

3.2.3 Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu

Európska komisia vydala 9. decembra 2020 Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov týkajúce **Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu** prezentujúce víziu smerovania európskej dopravy do budúcnosti. Stratégia stanovuje plán na pevné nasmerovanie európskej dopravy na správnu cestu k udržateľnej a inteligentnej budúcnosti. Na zrealizovanie vízie stratégia identifikuje 10 hlavných oblastí vrátane akčného plánu, ktorý bude usmerňovať prácu v nadchádzajúcich rokoch. V stratégii sú stanovené rôzne míľniky, ktoré majú ukazovať cestu európskeho dopravného systému k plneniu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility, čím sa naznačia potrebné ambície pre naše budúce politiky. Kombináciou politických opatrení je cieľom stratégie priniesť do roku 2050 zníženie emisií v odvetví dopravy až o 90 %. Čiastkové míľniky, ktoré majú prispieť k naplneniu cieľa sú stanovené nasledovne:

Do roku 2030:

- bude na európskych cestách v prevádzke aspoň 30 miliónov vozidiel s nulovými emisiami,
- 100 európskych veľkých miest bude klimaticky neutrálnych,
- vysokorýchlostná železničná doprava sa zdvojnásobí,
- plánované kolektívne cestovanie na vzdialenosť menej než 500 km by malo byť v rámci EÚ uhlíkovo neutrálne,
- vo veľkom rozsahu bude zavedená automatizovaná mobilita,
- pripravené na uvedenie na trh budú plavidlá s nulovými emisiami.

Do roku 2035:

- pripravené na uvedenie na trh budú veľké lietadlá s nulovými emisiami.

Do roku 2050:

- takmer všetky automobily, dodávky, autobusy, ako aj nové ťažké úžitkové vozidlá budú mať nulové emisie,
- zdvojnásobí sa železničná nákladná doprava,
- vysokorýchlostná železničná doprava sa strojnásobí,



- multimodálna transeurópska dopravná sieť (TEN-T) vybavená pre udržateľnú a inteligentnú dopravu s vysokorychlostnou prepojenosťou bude schopná prevádzky v súhrnnej sieti.

Návrhy v tomto PUM sa budú opierať o Stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.

3.2.4 Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru

Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje

(Dokument EK prijatý v Bruseli 28.3.2011 má časti, ktoré budú v texte opísané so zameraním na plány udržateľnej mobility)

1) ÚVOD: Biela kniha o doprave predstavuje „akčný plán“ pre praktické využívanie Stratégie Doprava 2050. Jej hlavným cieľom je podporiť konkurencieschopnosť Európy prostredníctvom zdrojovo efektívnych a udržateľných dopravných systémov. Biela kniha formuluje predovšetkým východiskové požiadavky a ciele pre dlhodobý rozvoj dopravy na európskom kontinente. Udržateľná mobilita je celosvetovým cieľom. Mobilita je veľmi dôležitá pre vnútorný trh a pre životnú úroveň občanov, pretože im umožňuje slobodne cestovať. Infraštruktúra utvára mobilitu. Bez podpory adekvátnej siete a väčšej inteligencie pri jej využívaní nebude možné dosiahnuť veľké zmeny v doprave. Investície do ich rozvoja je treba plánovať tak, aby sa maximalizoval ich pozitívny vplyv na hospodársky rast a aby sa minimalizoval ich negatívny vplyv na životné prostredie. Zmena v dopravnom systéme je nevyhnutná, pretože súčasný systém nie je dlhodobo udržateľný.

2) VÍZIA KONKURENCIESCHOPNÉHO A UDRŽATEĽNÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU: Dosiahnutie 60 % zníženia emisií v kontexte rozrastajúcej sa dopravy a podpory mobility

Na dosiahnutie cieľov vízie je potrebné vytvoriť nové dopravné modely, využívajúce prostriedky s menšou spotrebou energie a ekologickejšie zdroje, kde je preprava umožnená najefektívnejšími druhmi dopravy za pomoci informačných technológií.

Zásadným cieľom európskej dopravnej politiky je pomôcť vytvoriť systém, ktorý podporuje európsky hospodársky pokrok, posilňuje konkurencieschopnosť a ponúka vysoko kvalitné služby mobility, pričom efektívnejšie využíva zdroje.

Rozsah zmien v prevádzkovaní dopravy sa v jednotlivých druhoch dopravy líši, keďže každý druh dopravy má iné technologické možnosti. Komisia sa teda vo svojej vízii zameriava na tri hlavné druhy dopravy: dopravu na stredné vzdialenosti, dlhé vzdialenosti a mestskú dopravu. Riadenie dopytu a územné plánovanie môžu znížiť objem dopravy. Podpora pešej dopravy a cyklickej dopravy by sa mala stať neoddeliteľnou súčasťou mestskej mobility a plánovania infraštruktúry.

Desať cieľov pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje: kritériá na dosiahnutie cieľa znížiť emisie skleníkových plynov o 60 %:

- Vývoj a zavádzanie nových a udržateľných palív a pohonných systémov
 - Znížiť používanie „konvenčne poháňaných“ automobilov v mestskej doprave na ½ do 2030
 - Používanie nízko uhlíkových udržateľných palív v leteckej doprave do by malo do roku 2050 dosiahnuť 40 %
- Optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy
 - 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy
 - Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorychlostnú železničnú sieť
 - Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T

- Prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou
- Zvyšovanie efektívnosti dopravy a využívania infraštruktúry prostredníctvom informačných systémov a trhov orientovaných stimulov:
 - Zavedenie systémov SESAR, ERTMS, ITS, SSN, LRIT, RIS, Galileo;
 - Do roku 2020 vytvoriť rámec pre informačné, riadiace a platobné systémy európskej multimodálnej dopravy;
 - Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu;
 - Uplatňovať v plnej miere zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“.

3. STRATÉGIA – ČO JE POTREBNÉ UROBIŤ

Uskutočnenie tejto vízie si vyžaduje efektívny rámec pre používateľov aj prevádzkovateľov dopravy, včasnú zavedenie nových technológií a vývoj adekvátnej infraštruktúry. V texte sa uvádzajú rôzne činnosti a aktivity, princípy, kroky a opatrenia na dosiahnutie vízie. Ďalší text sa zameriame iba na tému udržateľnej mobility.

Dôležitosť kvality, prístupnosti a spoľahlivosti dopravných služieb v najbližších rokoch ešte viac vzrastie okrem iného v dôsledku starnutia obyvateľstva a potreby podporovať verejnú dopravu. Dostatočná frekvencia služieb, komfort, ľahký prístup, spoľahlivosť služieb a intermodálna integrácia sú hlavnými vlastnosťami kvality služieb. Dostupnosť informácií o čase potrebnom na prepravu a o alternatívnych trasách je na zabezpečenie súvislej priamej mobility až na miesto určenia rovnako dôležitá či už pre cestujúcich alebo pre náklad. Je potrebné vypracovať plány na zabezpečenie kontinuity mobility s cieľom udržať v krízových situáciách mobilitu cestujúcich aj tovaru.

Inovačné modely mobility – Nové koncepcie mobility nie je možné vnútiť. Na účel propagácie udržateľného prístupu treba aktívne podporovať lepšie plánovanie mobility. Informácie o všetkých druhoch dopravy či už v prípade prepravy cestujúcich alebo nákladu, o možnostiach ich kombinovaného využitia a o ich dosahu na životné prostredie budú musieť byť dostupné širokej verejnosti. Pokiaľ ide o dopravu v mestách, je potrebná kombinovaná stratégia zahŕňajúca územné plánovanie, cenové režimy, efektívne služby verejnej dopravy a infraštruktúra pre nemotorizované druhy dopravy a nabíjanie/dopĺňanie palivom ekologických vozidiel, aby sa znížili kongescie a emisie. Mestá, ktoré presahujú určitú veľkosť, by sa mali podporovať v tom, aby vyvinuli plány mestskej mobility, ktoré by zlučovali všetky tieto prvky. Plány mestskej mobility by mali byť v plnej miere v súlade s integrovanými plánmi mestského rozvoja. Bude potrebné vytvoriť rámec na úrovni celej EÚ, aby boli režimy spoplatňovania používateľov medzimestských a mestských ciest interoperabilné.

V prílohe je uvedený zoznam iniciatív zameraných na rôzne témy, v oblasti udržateľnej dopravy je to:

INICIATÍVA: Integrovaná mestská mobilita

Plány mestskej mobility

- Vytvoriť postupy a mechanizmy finančnej podpory na európskej úrovni s cieľom pripraviť audity mestskej mobility, ako aj plány mestskej mobility a vypracovať prehľad výsledkov v oblasti európskej mestskej mobility vychádzajúci zo spoločných cieľov. V prípade miest určitej veľkosti preskúmať možnosť povinného prístupu v súlade s vnútroštátnymi normami vychádzajúcimi z usmernení EÚ.
- Prepojiť regionálne rozvojové fondy a kohézny fond s mestami a regiónmi, ktoré predložili aktuálny a nezávisle uznaný certifikát o audite výkonnosti a udržateľnosti mestskej mobility.
- Preskúmať možnosť európskeho podporného rámca na zabezpečenie postupnej implementácie plánov mestskej mobility v európskych mestách.
- Začleniť mestskú mobilitu do eventuálneho Inovačného partnerstva „Inteligentné mestá“.

- Podporiť veľké podniky, aby rozvíjali podnikové riadiace plány v oblasti mobility.

„Podpora pešej dopravy a cyklistickej dopravy by sa mala stať neoddeliteľnou súčasťou mestskej mobility a plánovania infraštruktúry.“. V jej zozname iniciatív pre oblasť bezpečnosti dopravy sú prvoradé úlohy vyplývajúce najmä z cieľa 1.4. – Konať v prospech bezpečnosti dopravy, zachrániť tisíce životov. Tu sa zdôrazňuje potreba venovať najzraniteľnejším skupinám, ako sú chodci, cyklisti a motocyklisti prostredníctvom bezpečnejšej infraštruktúry a technológie vozidiel.

Plán udržateľnej mobility sleduje trendy udržateľnosti vo viacerých atribútoch. Bude podporovať využívanie moderných informačných technológií a tým sa stane príspevkom k naplňovaniu vízií Bielej knihy.

3.2.5 Zelená kniha

Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009). EK tu identifikuje päť výziev, pred ktorými stoja európske mestá a ktorým je potrebné čeliť integrovaným prístupom. Prvá výzva sa týka plynulosti cestnej premávky, kde je možným riešením podpora environmentálne šetrných spôsobov dopravy ako je chôdza, cyklistika a verejná doprava.

Spracúvaný Plán udržateľnej mobility PSK je v súlade s výzvami Zelenej knihy, keďže je princípy mestskej udržateľnej mobility možné aplikovať aj v krajskom meradle.

3.2.6 Usmernenie EÚ o fyzickej aktivite (október 2018)

Dokument vyzývajúci k zvýšeniu fyzickej aktivity medzi deťmi, mládežou, ale aj dospelými, z dôvodu narastajúceho trendu sedavého, fyzicky nečinného spôsobu trávenia pracovného aj voľného času. Podpora aktívnej cyklistickej dopravy má významný podiel na naplňaní Politickej deklarácie stretnutia valného zhromaždenia OSN k chronickým neinfekčným ochoreniam a Akčného plánu Európskeho úradu Svetovej zdravotníckej organizácie k implementácii Európskej stratégie pre prevenciu a kontrolu neinfekčných ochorení na roky 2012 – 2016.

Hoci v krajskom meradle nie je nemotorová doprava taká významná, v dochádzke na krátke vzdialenosti bude v PUM podporovaná a budú navrhnuté opatrenia v tejto oblasti.

3.3 Slovenské národné dokumenty relevantné pre tvorbu PUM

3.3.1 Konceptia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011

Vypracovanie Konceptie územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011 si objednalo vtedajšie Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky u spoločnosti AUREX, s.r.o. Bratislava a tento dokument sleduje koncepciu rozvoja urbánnych štruktúr, sieťových sídelných štruktúr, ochrany a tvorby krajiny a celého životného prostredia, a zapájanie sa do cezhraničnej a medzinárodnej spolupráce.

Materiál opisuje podrobne osídlenie Slovenska v kontexte osídlenia okolitých krajín aj strednej Európy ako celku. Popisuje centrá a ťažiská osídlenia, ktoré pomenováva a kategorizuje podľa ich veľkosti a významu. Tieto ťažiská osídlenia a dopravné väzby pomedzi nimi predstavujú rozvojové osi, kde má zmysel podporovať aj očakávať ďalší hospodársky rozvoj.

V súlade s opisom a analýzou osídlenia a rozvojových osí je navrhovaná podpora rozvoja regiónov vo všeobecnej rovine, čo je ďalej rozpracované do rozvoja nielen dopravy a jej infraštruktúry, ale tiež ostatných sektorov ekonomiky ako školstva, zdravotníctva, poľnohospodárstva lesníctva, vodného hospodárstva, priemyslu a ďalších sektorov.

Tak ako je osídlenie opísané v širokom kontexte okolitých krajín, tak aj doprava a prístup k jej rozvíjaniu je pojatý v kontexte medzinárodných koncepcií ako v rámci Európskych spoločenstiev, tak aj ostatných medzinárodných rámcov (výbor pre vnútrozemskú dopravu Európskej hospodárskej komisie OSN, ECMT – dnes ITF).

Z pohľadu Prešovského samosprávneho kraja sú dôležité tieto centrá osídlenia:

Hlavné mesto Slovenska Bratislava ako jednoznačné centrum mnohých aspektov života krajiny. Ďalším dôležitým centrom celoštátneho významu je metropola susedného kraja – mesto Košice. Toto centrum je tak isto zaradené mimo ostatné skupiny centier s dominantným medzinárodným postavením.

Orientačne možno vybrané obce (okrem výše spomenutých) podľa zastúpenia vybraných druhov zariadení sociálnej infraštruktúry zoskupiť na národnej úrovni do piatich skupín:

Prvá skupina, jej prvá podskupina zahŕňa 6 najväčších slovenských miest, z ktorých pre PSK sú dôležité:

- Prešov ako hlavné mesto kraja,
- Žilina ako hlavné mesto susedného kraja s významnými dopravnými väzbami.

Prvá skupina, jej druhá podskupina sú mesta s počtom 40 – 70 tis. obyvateľov, čo sú najväčšie okresné mestá, ktorá je možné charakterizovať aj ako centrá celoštátneho významu:

- Poprad ako dôležité centrum západnej časti kraja,
- Martin ako dôležité okresné mesto v susednom kraji s významnými dopravnými väzbami.

Druhá skupina, jej prvá podskupina zahŕňa okresné mestá o veľkosti 25 – 50 tis. obyvateľov, ktoré predstavujú centrá nadregionálneho významu:

- Bardejov ako významné okresné mesto na severe Prešovského kraja
- Humenné ako významné okresné mesto vo východnej časti Prešovského kraja
- Liptovský Mikuláš ako okresné mesto susediaceho okresu
- Michalovce ako okresné mesto susediaceho okresu
- Spišská Nová Ves ako okresné mesto susediaceho okresu
- Trebišov ako okresné mesto susediaceho okresu

Druhá skupina, jej druhá podskupina zahŕňa okresné mestá o veľkosti 20 – 30 tis. obyvateľov, ktoré v zásade predstavujú centrá nadregionálneho významu:

- Kežmarok ako významné okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Vranov nad Topľou ako významné okresné mesto v Prešovskom kraji
- Rožňava ako okresné mesto v susednom Košickom kraji

Tretia skupina, jej prvá podskupina zahŕňa menšie spravidla okresné mestá (12 – 25 tis. obyvateľov), ktoré je možné charakterizovať ako centrá regionálneho až nadregionálneho významu:

- Levoča – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Snina – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Stará Ľubovňa – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Svidník – okresné mesto v Prešovskom kraji.

Tretia skupina, jej druhá podskupina zahŕňa menšie, niekedy okresné mestá, ktoré je možné charakterizovať ako centrá regionálneho významu s niektorými funkciami vyššieho významu:

- Gelnica – okresné mesto susediaceho okresu,
- Medzilaborce – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Sabinov – okresné mesto v Prešovskom kraji,

- Stropkov – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Svit – mesto v Prešovskom kraji,
- Vysoké Tatry – mesto v Prešovskom kraji, významný rekreačný cieľ.

Do štvrtej skupiny sú zaradené mestá, ktoré v zásade plnia funkcie regionálneho významu:

- Giraltovce – mesto v Prešovskom kraji,
- Krompachy – mesto v susediacom okrese,
- Lipany – mesto v Prešovskom kraji,
- Spišská Belá – mesto v Prešovskom kraji,
- Spišské Podhradie – mesto v Prešovskom kraji.

Do piatej skupiny sú zaradené mestá, ktoré v zásade plnia funkcie subregionálneho významu:

- Hanušovce nad Topľou – mesto v Prešovskom kraji,
- Podolínec – mesto v Prešovskom kraji,
- Spišská Stará Ves – mesto v Prešovskom kraji,
- Strážske – mesto v susediacom okrese,
- Veľký Šariš – mesto v Prešovskom kraji.

Do štvrtej a piatej skupiny sú zaradené obce s počtom obyvateľov do 12 tis.

Ťažiská osídlenia predstavujú aglomerácie, ktoré predstavujú veľmi previazané územia, v ktorých sú pozorovateľné suburbanizačné a decentralizačné efekty. Vytvára sa tak úplný, alebo čiastočný „prstenec“ obcí, ktoré tvoria spolu s jadrovým mestom – jadrové pásмо.

Z pohľadu Plánu udržateľnej mobility PSK sú dôležité tieto ťažiská osídlenia:

V rámci ťažisk osídlenia prvej úrovne ide o:

- košicko-prešovské ťažisko osídlenia, ktoré je tvorené intenzívnymi aglomeračnými väzbami sídiel medzi dvoma jadrami tvorenými druhými najväčšími mestami Slovenska, pričom však svojou veľkosťou a ďalšími rozvojovými možnosťami nedosiahne intenzitu a veľkosť bratislavsko-trnavského ťažisko osídlenia.

V rámci ťažisk osídlenia druhej úrovne ide o:

- michalovsko-vranovsko-humenské
- popradsko-spišskonovoveské

Obidve tieto ťažiska osídlenia rovnako ako predchádzajúce ťažisko prvej úrovne zasahujú do obidvoch východoslovenských krajov.

V rámci ťažisk osídlenia tretej úrovne ide o:

- bardejovské ťažisko osídlenia v prvej skupine

a v druhej skupine o:

- medzilaborecké ťažisko osídlenia,
- sninské ťažisko osídlenia,
- staroľubovnianske ťažisko osídlenia,
- svidnícko-stropkovské ťažisko osídlenia.

Rozvojové osi podľa KURS 2011:

„Rozvojové osi sú súčasťou tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry. Podporujú sídelné väzby medzi obcami a rovnovážny sídelný rozvoj vrátane rozvoja vidieka. Vytvárajú podmienky pre

dostupnosť k infraštruktúram, zachovanie a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva a zabezpečujú požiadavky ktoré sú na sídelnú štruktúru kladené z hľadiska ekonomických, sociálnych a environmentálnych súvislostí. Rozvojové osi tak efektívne plnia požiadavky trvalej udržateľnosti a vytvárania zdravého a environmentálne vhodného obytného i pracovného prostredia.

Navrhované vymedzenie a stanovenie hierarchie rozvojových osí sa vykonalo na základe týchto kritérií:

- rozvojová os prvého stupňa
- prepája centrá osídlenia prvej skupiny a ťažiská osídlenia prvej úrovne v štáte a porovnateľné centrá mimo hraníc krajiny, pričom zahŕňa minimálne jednu cestnú komunikáciu a jednu železnicu rýchlostného typu
- rozvojová os druhého stupňa
- prepája centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne s centrami osídlenia prvej skupiny a ťažiskami osídlenia prvej úrovne, resp. prepája centrá osídlenia druhej skupiny a ťažiská osídlenia druhej úrovne medzi sebou, pričom zahŕňa minimálne jednu cestnú komunikáciu a jednu železnicu nadregionálneho významu, alebo jednu rýchlostnú cestu
- rozvojová os tretieho stupňa
- prepája stredné centrá a ťažiská osídlenia tretej úrovne navzájom ako aj ostatné vyhodnocované centrá osídlenia s ostatnými centrami osídlenia druhej skupiny.

Okrem vyššie charakterizovaných rozvojových osí sa v Konceptii územného rozvoja Slovenska 2001 evidujú aj tzv. komunikačno-sídelné osi. Tieto osi nedosahujú hustoty sídiel na rozvojovej osi ani počet a hustotu obyvateľov v obciach prepojených rozvojovou osou ako vymedzené rozvojové osi, ale sú dôležité z hľadiska zabezpečenia kontinuity prepojenia medzi dvoma sídelnými centrami v smere rozvojových osí. Komunikačno-sídelné osi sú tak predovšetkým charakteru dopravných systémov, zabezpečujúcich prepojenie centier a podporujúcich fungovanie rozvojových osí v celej ich dĺžke. Na týchto komunikačno-sídelných osiach môžu ležať, ale nemusia ležať žiadne sídla.“

Rozvojové osi týkajúce sa PUM PSK:

Rozvojové osi prvého stupňa:

- žilinsko-podtatranská rozvojová os: Žilina – Martin – Poprad – Prešov;
- košicko-prešovská rozvojová os: hranica s Poľskou republikou – Svidník – Prešov – Košice – Čaňa – hranica s Maďarskom;
- východoslovenská rozvojová os: Košice – Sečovce – Michalovce – Sobrance – hranica s Ukrajinou;

Rozvojové osi druhého stupňa:

- prešovsko-michalovská rozvojová os: Prešov – Hanušovce nad Topľou – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce/Humenné;
- vihorlatská rozvojová os: Humenné – Snina – hranica s Ukrajinou;
- kežmarsko-torýská rozvojová os: Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov;
- hornádska rozvojová os: Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Krompachy – Košice (v úseku Gelnica – Košice ako komunikačno-sídelnú os).

Rozvojové osi tretieho stupňa:

- šarišská rozvojová os: Prešov – Bardejov – hranica s Poľskou republikou;
- ľubovniansko-svidnícka rozvojová os: Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník;

- zamagurská rozvojová os: Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves;
- laborecká rozvojová os: Svidník – Stropkov – Medzilaborce – hranica s Poľskou republikou/Humenné;
- vranovsko-trebišovská rozvojová os: Vranov nad Topľou – Sečovce – Trebišov;
- horehronská rozvojová os: Telgárt – Vernár – Poprad.

Najdôležitejšie projekty v oblasti cestnej infraštruktúry dotýkajúce sa PSK sú:

Diaľnica D1 – Bratislava/Petržalka – (križovatka s D2) – Trnava – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – štátna hranica SR/Ukrajina (zodpovedá helsinskému koridoru Va a predstavuje v celej dĺžke časť siete TEN-T).

Rýchlostná cesta R4 – št. hranica MR/SR – Milhošť – Košice – Prešov – Giraltovcy – Svidník – št. hranica SR/PR (predstavuje v celej dĺžke časť siete TEN-T).

Najdôležitejšie projekty v oblasti železničnej infraštruktúry dotýkajúce sa PSK sú:

- Modernizácia trate Žilina – Košice – štátna hranica – Slovensko/Ukrajina;
- Modernizácia trasy štátna hranica SR/PR Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec štátna hranica Slovensko/Maďarsko;
- Modernizácia železničného uzlu Košice;
- Modernizácia pohraničnej stanice Čierna nad Tisou;
- Obnova a rekonštrukcia železničných staníc Prešov, Kysak a Poprad–Tatry.

V oblasti leteckej dopravy má pre veľkú časť Prešovského kraja zásadný význam letisko v Košiciach. Plne funkčné medzinárodné letisko v Poprade žiaľ neponúka veľa spojov. KURS 2011, ale v záväznej časti ukladá rešpektovať plánovanú infraštruktúru letísk, ktoré majú potenciál byť letiskami hlavnej siete, v Prešovskom kraji je to letisko v Svidníku.

Záväzná časť KURS 2011, tak ako má charakter územno-plánovacej dokumentácie vymenováva celý rad koridorov a ďalších prvkov dopravnej infraštruktúry Slovenska, ktoré majú byť rešpektované do budúcnosti.

Prešovského samosprávneho kraja sa v oblasti dopravy bezprostredne dotýkajú:

- V oblasti nadradeného dopravného vybavenia stabilizovať základné zónovanie Slovenskej republiky v priestore východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov.
- Rešpektovať dopravné siete a zariadenia TEN-T a európskych dohôd alokované a plánované v trasách paneurópskych multimodálnych koridorov ITF
 - multimodálny koridor č. V. vetva Va. (Rakúsko) – Bratislava/Jarovce – Žilina – Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – (Užhorod – Lvov) lokalizovaný pre cesty, pre konvenčné trate železničnej a kombinovanej dopravy a pre vysokorychlostnú železničnú trať Bratislava – Žilina,
 - letiská siete TEN-T pre medzinárodnú dopravu v Bratislave (multimodálne koridory č. IV. a V. vetva Va), Košiciach a Poprade (multimodálny koridor č. V. vetva Va),
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru alokovanú a plánovanú v trasách mimokoridorových ITF siete konvenčnej železničnej a kombinovanej dopravy TEN-T (Krakov) – Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec (Miškovec – Rumunsko), v úseku Košice – Kechnec – (Miškovec),
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru alokovanú a schválenú v trasách mimokoridrovej ITF cestnej siete TEN-T (Rzeszow) – Svidník – Prešov – Košice – Milhošť – (Miškovec – Rumunsko), (zároveň ako súčasť výhľadovej Via Carpatia – Kaunas – Lublin – Rzeszow – Svidník – Prešov – Košice – Miškovec – Rumunsko – Ukrajina/Odesa).

- Rešpektovať dopravné siete a zariadenia TEN-T alokované a plánované v trasách pripravovaných multimodálnych koridorov a ich vetvi – prioritnej osi západ – východ (Norimberg/Drážďany – Praha – Olomouc) – Lysá pod Makytou – Púchov – Žilina – Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – (Užhorod – Lvov) lokalizovaná pre cesty a konvenčné železničné trate siete TEN-T.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGR) koridory ciest
 - E 50 (Brest – Paríž – Norimberg – Praha – Brno) – Drietoma – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – Vyšné Nemecké – (Užhorod – Dnepropetrovsk – Machačkala),
 - E 371 (Radom – Rzeszov – Barvinek) – Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru navrhovanú ako upravená existujúca alebo výhľadová súčasť medzinárodných cestných sietí: Lipníky – Vranov nad Topľou – Humenné – Michalovce.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGC, AGTC) koridory konvenčných tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy
 - trate E 40, C – E 40 (Le Havre – Paríž – Norimberg – Praha – Hranice na Morave – Ostrava) – Čadca – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – (Čop), (Hranice na Morave) – Lúky pod Makytou – Púchov,
 - trať C 30/1 (Krakov – Muszyna) – Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec – (Hidasnémeti – Miškovec)
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa kritérií medzinárodných leteckých organizácií – letiská hlavnej siete pre medzinárodnú dopravu: letisko Poprad,
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru plánovanú podľa kritérií medzinárodných leteckých organizácií – potenciálne letiská hlavnej siete pre medzinárodnú dopravu: letisko Svidník,
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru celoštátnej úrovne – koridory ciest
 - (Vsetín) – Makov – Čadca – Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica – Oravská Lesná – Námestovo – Trstená – Suchá Hora – (Chocholov) Poľská republika s pokračovaním (Stromovce Vyžne) – Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Tarnov – Bardejov – Svidník,
 - Poprad – Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – (Piwniczna),
 - Ľubotín – Sabinov – Prešov,
 - Humenné – Snina – Ubľa – (Malyj Bereznyj),
 - Stropkov – Vranov nad Topľou – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely/Kráľovský Chlmec – Čierna nad Tisou – (Solomonovo),
 - (Poľská republika) – Podspády/Javorina – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – koridory konvenčných železničných tratí
 - Michalany/Výhybňa Červený Dvor – Trebišov – Strážske – Humenné – Medzilaborce – (Lupków),
 - Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske,
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – koridory ciest
 - Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Košice – Slanec – Zemplínske Jastrabie – Veľké Kapušany,
 - Stropkov – Medzilaborce – (Lupków),
 - Humenné – Medzilaborce,
 - (Konieczna) – Becherov – Zborov – Bardejov – Kapušany,
 - (Bardejov) – Tarnov – Kurov – (Muszynka).

- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – existujúce a potenciálne letiská pre medzinárodnú dopravu v Nitre, Prievidzi, Trenčíne, Ružomberku, Kamenici nad Cirochou a Prešove.
- Proporcionálne podporovať doplnkové postavenie dopravnej infraštruktúry medzinárodného, celoštátneho a nadregionálneho významu, ktorá, spolu s paneurópskymi multimodálnymi koridorami ITF a sieťami TEN-T, vytvára nadradenú dopravnú sústavu Slovenskej republiky.

3.3.2 Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 bola vypracovaná Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v roku 2014 a opisuje rozvoj infraštruktúry, prevádzky a organizácie dopravy v jednotlivých regiónoch Slovenskej republiky.

Táto stratégia sa zmieňuje v uznesení vlády Slovenskej republiky č. 331 zo 25. júna 2014, ktorým bol schválený Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Stratégia je upomenutá v časti B, v ktorej sa ukladá ministromi dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja uplatňovať zabezpečenie finančných prostriedkov na rozvoj dopravnej infraštruktúry a rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy a tiež v časti C, kde vláda odporúča predsedom samosprávnych krajov, predsedom Združenia miest a obcí Slovenska a prezidentovi Únie miest Slovenska v spolupráci s ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja postupovať pri ich aktivitách v súlade s prioritami a opatreniami, ktoré sú definované v strategickom pláne a v Stratégii rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020.

Vo východiskových častiach materiál opisuje históriu organizovania dopravy na Slovensku vrátane MHD v najväčších slovenských mestách. Tiež sa zaoberá otázkami infraštruktúry s dôrazom na infraštruktúru potrebnú pre verejnú dopravu aj pre cyklistiku.

Stratégia je formulovaná do vízií, cieľov a priorít.

Vízia VD1: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce oproti súčasnosti.

Vízia VD2: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.

Vízia VD3: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Želaného stavu sa má dosiahnuť napĺňaním strategických cieľov a priorít:

Strategický cieľ 1 SD1: Zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Priorita SD1.1: Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave,

Priorita SD1.2: Zabezpečenie dostatku finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej a nemotorovej osobnej dopravy,

Priorita SD1.3: Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál,

Priorita SD1.4: Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy,

Priorita SD1.5: Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave.

Strategický cieľ 2 SD2: Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií

Priorita SD2.1: Definovanie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb a záväzkov objednávateľov na ich dodržiavanie,

Priorita SD2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšeným plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave,

Priorita SD2.3: Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy,

Priorita SD2.4: Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich,

Priorita SD2.5: Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov.

Strategický cieľ 3 SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Priorita SD3.1: Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich, vysokou energetickou efektívnosťou a nízkymi emisiami,

Priorita SD3.2: Dosiachnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti,

Priorita SD3.3: Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach,

Priorita SD3.4: Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov,

Priorita SD3.5: Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy,

Priorita SD3.6: Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami,

Priorita SD3.7: Upokojuvanie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí.

Navrhnuté opatrenia sú rozdelené do troch skupín:

- Organizačné opatrenia
- Prevádzkové opatrenia
- Infraštruktúrne opatrenia
- Do týchto skupín je sformulovaných dokopy 56 opatrení rozdelených do celkom 17 priorít. Opatrenia zasahujú veľmi širokú škálu aktivít od revízie a úprav legislatívy, cez prevádzkové opatrenia až po osvetu v oblasti bezpečnosti dopravy vrátane podpory budovania dopravných ihrísk.

3.3.3 Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 bol schválený uznesením vlády Slovenskej republiky č. 331 zo 25. júna 2014.

Tento plán má za úlohu predovšetkým obsiahnuť plánovacie obdobie Európskej únie pre roky 2014 – 2020. Vychádza zo spracovanej obecnej analýzy problémov sektora dopravy v Slovenskej republike.

Vlastný plán je formulovaný vo víziách rozpracovaných do strategických cieľov:

- Vízia VP1 Efektívne procesy plánovania rozvoja dopravného sektora
- Vízia VP2 Udržateľné financovanie dopravného sektora

Realizácia týchto vízií bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

- Strategický cieľ SP1 Nastavenie procesov predprojektovej prípravy vedúcich k udržateľnému rozvoju dopravy
- Strategický cieľ SP2 Budovanie kvalitnej dátovej bázy pre plánovanie rozvoja dopravného sektora
- Strategický cieľ SP3 Udržateľný plán financovania dopravnej infraštruktúry

Tieto celkom obecné vízie sú konkretizované v jednotlivých odvetviach dopravy.

V cestnej doprave:

- Vízia VC1 Moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy

Realizácia tejto vízie bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

- Strategický cieľ SC1 Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy
- Strategický cieľ SC2 Modernizácia a obnova cestnej siete
- Strategický cieľ SC3 Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS) Strategický cieľ
- SC4 Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy
- Strategický cieľ SC5 Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy

V železničnej doprave:

- Vízia VZ1 Rovnováha medzi dopravnou ponukou a prepravným dopytom
- Vízia VZ2 Rovnováha medzi infraštruktúrnou ponukou a dopravným dopytom
- Vízia VZ3 Vytvorenie podmienok pre riadne fungovanie železnice

Realizácia týchto vízií bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria nasledujúce:

- Strategický cieľ SZ1 Kvalitná a konkurencieschopná osobná železničná doprava Strategický cieľ
- SZ2 Kvalitná a konkurencieschopná nákladná železničná doprava
- Strategický cieľ SZ3 Moderná a bezpečná železničná infraštruktúra
- Strategický cieľ SZ4 Efektívna organizácia a plánovanie rozvoja železnice
- Strategický cieľ SZ5 Ekonomicky udržateľná železnica

Intermodálna doprava:

- Vízia VI1 Zaistenie podmienok pre rozvoj intermodálnej dopravy

Realizácia tejto vízie bude uskutočnená prostredníctvom napĺňovania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria tieto:

- Strategický cieľ SI1 Kvalitná, dostupná a integrovaná dopravná infraštruktúra
- Strategický cieľ SI2 Konkurencieschopné služby a rovnovážny rozvoj všetkých druhov dopravy

Letecká doprava:



- Vízia VL1 Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra leteckej dopravy

Realizácia tejto vízie bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria:

- Strategický cieľ SL1 Efektívny rozvoj siete infraštruktúry leteckej dopravy
- Strategický cieľ SL2 Údržba a oprava infraštruktúry leteckej dopravy
- Strategický cieľ SL3 Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana
- Strategický cieľ SL4 Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy

Vodná doprava:

- Vízia VV1 Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra a prevádzka vodnej dopravy

Realizácia vízie VV1 bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových strategických cieľov, ku ktorým patria:

- Strategický cieľ SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest
- Strategický cieľ SV2 Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov
- Strategický cieľ SV3 Zavádzanie nových technológií
- Strategický cieľ SV4 Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy
- Strategický cieľ SV5 Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave

Verejná osobná doprava:

- Vízia VD1 Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na del'be prepravnej práce
- Vízia VD2 Dostupná, spoľahlivá a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie
- Vízia VD3 Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Realizácia vízií VD1, VD2 a VD3 bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových špecifických cieľov, ku ktorým patria:

- Strategický cieľ SD1 Zabezpečenie legislatívnych, technických, strategických, rozpočtových a organizačných podmienok pre podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy
- Strategický cieľ SD2 Poskytovanie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií
- Strategický cieľ SD3 Zvýšenie kvality vozidlového parku a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Takto formulované a rozpracované vízie sú spracované do opatrení, ktoré sú ďalej spracované do plánu implementácie. Pre objasnenie prístupu ku formulácii opatrení bude najlepšie odcitovať úvod do príslušnej kapitoly Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020:

„Naplnenie vízií a cieľov dopravného sektora tak, ako boli uvedené v kapitole 3, bude dosiahnuté prostredníctvom opatrení, ktoré priamo súvisia s problémami a potrebami identifikovanými v rámci vykonaných analýz. Definované opatrenia predstavujú strategický pohľad na riešenie jednotlivých čiastkových problémov a potrieb a tvoria kľúčový vstup pre návrh konkrétnych projektov. Z dôvodu zachovania konzistencie prístupu sú aj opatrenia rozdelené na oblasť systémovú, organizačnú, prevádzkovú, infraštruktúrnú, bezpečnostnú a environmentálnu a následne podľa jednotlivých dopravných subsektorov.

Špecifická je problematika verejnej hromadnej dopravy osôb, ktorá je podrobne riešená v samostatnom strategickom dokumente¹. V nižšie uvedených podkapitolách sú tak uvedené iba zhrňujúce poznatky a skutočnosti s odkazom na spomínaný dokument. Príprava oboch dokumentov však prebiehala v úzkej spolupráci a návrhy opatrení súvisiacich s VOD, železnicou a pod. boli pripravované harmonizovaným spôsobom.

Infraštruktúrne opatrenia boli podrobené hodnoteniu, ktoré je uvedené v kapitole 4.4 a odráža naliehavosť potreby ich realizácie. Z metodického hľadiska bolo toto hodnotenie vykonané zjednodušeným spôsobom, ktorý odráža skutočnosti nedostupnosti multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky v čase prípravy tohto dokumentu.

Všetky opatrenia odkazujú na konkrétne strategické ciele, ku ktorých naplneniu priamo prispievajú.“

Systémové opatrenia riešia nastavenie procesov prípravy projektov, ich financovania a schvaľovania.

Organizačné opatrenia riešia formulovanie sektorových strategických dokumentov a systém usporiadania rôznych účastníkov relevantných procesov.

Prevádzkové opatrenia riešia:

- Efektívnu správu a údržbu cestnej siete;
- Rozvoj inteligentných dopravných systémov;
- Modernizáciu odpočívadiel;
- Integrovaný taktový cestovný poriadok v železničnej doprave;
- Odstránenie súbehov a nadväznosť autobusovej dopravy;
- Zmeny v GVD za účelom obmedzenia kapacitných nedostatkov;
- Zaistenie rozsahu dopravy podľa dopytu;
- Zníženie nákladov na riadenie prevádzky;
- Spoločné prevádzkovo-organizačné opatrenie v podobe zmien na strane letiskových spoločností prevádzkujúcich letiská na území SR v tendenciách optimalizácie ich počtu, rozsahu a charakteru poskytovaných služieb;
- Správa a údržba vodných ciest a plavebných objektov na úrovni celoročnej splavnosti;

Infraštruktúrne opatrenia – cestná doprava

- Dobudovanie diaľnice D1 v trase Bratislava – Žilina – Užhorod;
- Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky urýchlené dobudovanie diaľnice D3 spolu s rýchlostnou cestou R5;
- Severojužné prepojenie na východnom Slovensku dobudovaním rýchlostnej cesty R4;
- Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os rýchlostná cesta R2 – prepojenie Trenčína, Zvolena/Banskej Bystrice a Košíc;
- Stredoslovenská severojužná komunikačná os – prepojenie miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok);
- Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii – vybudovanie tzv. vonkajšieho obchvatu Bratislavy (diaľnica D4) a skapacitnenie prístupových komunikácií do hlavného mesta (cesta I/61) a ich doplnenie (napr. rýchlostná cesta R7);
- Dobudovanie prioritnej osi západ – východ SR v európskej trase Norimberg/Drážďany – Praha – Olomouc – Žilina – Košice – Záhor – Užhorod – Lvov;

¹ 3.1.2 Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 – v PUM PSK je materiál tiež analyzovaný

- Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T (rýchlostné cesty R7, R8 a cesty I. triedy I/18, I/51, I/64, I/66, I/68, I/74, I/75, I/79).

Infraštruktúrne opatrenia – železničná doprava

- Nové železničné spojenia: Bratislava – Nitra (s nadväznosťou na Zvolen/Prievidza a s využitím stávajúcich úsekov);
- Terminály integrovanej osobnej prepravy;
- Modernizácia siete TEN-T
 - modernizácia železničného koridoru č. IV (Kúty - Bratislava - Štúrovo);
 - modernizácia železničného koridoru č. V (Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou);
 - modernizácia železničného koridoru č. VI (Žilina – Čadca);
 - samostatné železničné uzly (Bratislava, Žilina, Košice);
 - modernizácia ostatných tratí v sieti TEN-T.
- Odstránenie obmedzujúcich miest
 - prejazdny prierez - UIC-GB (GC);
 - traťová trieda zaťaženia - 22,5 t / nápravu (D4);
 - dĺžka koľají na staniaciach -750 m;
 - kapacita (predovšetkým traťových úsekov);
 - peronizácia a prístup pre cestujúcich (kapacita železničných staníc, bezpečnosť).
- Technologické zaistenie interoperability, prednostne v úsekoch:
 - Kúty št. hr. (CZ) – Bratislava (do roku 2015);
 - prístav, zriaďovacie stanice, terminály nákladnej dopravy a oblasti nákladnej dopravy v uzle Bratislava (do roku 2015);
 - Bratislava – Nové Zámky – Komárno / Štúrovo (do roku 2020).
- Technologické zaistenie interoperability v celej sieti v krátkodobom horizonte:
 - Vyriešenie problematiky elektromagnetickej kompatibility: komplexné odstránenie koľajových obvodov 25 Hz na celej sieti.
- Infraštruktúrne opatrenia pre realizáciu ITCP – dokument rieši potreby – ciele v oblasti cestovných časov tak, aby bolo možné dosiahnuť taktový cestovný poriadok a potrebné nadväznosti;
- Elektrifikácia dôležitých tratí – predovšetkým osí:
 - Bánovce nad Ondavou – Humenné;
 - Zvolen – Košice;
 - Banská Bystrica – Martin.
- Zaistenie prevádzkyschopnosti
 - systémová údržba a obnova tratí podľa vopred stanoveného harmonogramu tam, kde je potvrdená predpokladaná objednávka prevádzky osobnej dopravy alebo perspektíva prevádzky nákladnej dopravy;
 - koordinácia údržbárskej a investičnej činnosti v rámci zhodnotenia infraštruktúry, napr.
 - o skracovanie jazdných dôb – prednostné odstraňovanie lokálnych znížení traťovej rýchlosti, prípadne jej zvýšenie,
 - o prednostné odstraňovanie kolíznych miest z hľadiska bezpečnosti (zabezpečenie alebo zrušenie prejazdov)
 - o zvýšenie bezpečnosti prevádzky na železnici náhradou starších typov zabezpečovacích zariadení (1. a 2. kategórie) novým zariadením 3. kategórie s diaľkovým ovládaním,

- o zlepšovanie zariadení pre cestujúcich – rekonštruované a nanovo budované nástupištia s výškou 550 mm nad temenom koľajnice.
- Dosiahnutie požadovaných štandardov na celoštátnych tratiach:
 - Pre cestujúcu verejnosť je dôležitý nielen čas strávený v dopravnom prostriedku, ale aj čas strávený pri čakaní na neho. Preto je navrhnuté opatrenie na zvýšenie štandardov vybavenosti železničných staníc a zastávok. Ide o vybavenie nástupíšť, výpravných budov a okolia (prístrešky, mobiliár, WC, parkovisko atď.).
- Revitalizácia tratí a staníc
- Diaľkové riadenie prevádzky na železničnej infraštruktúre (racionalizácia, dispečerizácia)

Infraštruktúrne opatrenia – intermodálna doprava:

- Terminály intermodálnej prepravy:
 - Intermodálny terminál Žilina – Teplička (prvá etapa);
 - Intermodálny terminál Košice – Bočiar (prvá etapa);
 - Intermodálny terminál Bratislava – Pálenisko (prvá etapa);
 - Intermodálny terminál Leopoldov – Šulekovo (prvá etapa);
 - Inteligentný riadiaci systém pre intermodálnu infraštruktúru.
- Odstránenie obmedzení na železničnej sieti

Infraštruktúrne opatrenia v leteckej doprave:

- Modernizácia, budovanie a údržba infraštruktúry letísk spadajúcich do siete TEN-T; konkrétne opatrenia pre letiská v sieti TEN-T je možné pomenovať ako:
 - modernizácia RWY a príľahlých plôch na letisku M.R. Štefánika v Bratislave a letisku Poprad-Tatry;
 - budovanie nových priestorov pre potreby odbavenia nákladnej dopravy na letisku Košice;
 - modernizácia prevádzkových priestorov (hangáru) na letisku Košice;
 - údržba a opravy infraštruktúry letiska M. R. Štefánika Bratislava, letiska Poprad-Tatry a letiska Košice vrátane činností spojených s cyklickou kontrolou prevádzkyschopnosti RWY.

Infraštruktúrne opatrenia vo vodnej doprave:

- Technické opatrenia pre zabezpečenie požadovaných parametrov plavebnej dráhy vodnej cesty Dunaj;
- Rekonštrukcia a modernizácia plavebných komôr na vodnom diele Gabčíkovo;
- Dobudovanie sledovanej vodnej cesty Váh;
- Vodné cesty a objekty pre športovú a rekreačnú plavbu na vodných cestách SR;
- Budovanie súčastí vodných ciest;
- Modernizácia, rekonštrukcia a dobudovanie verejných prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo;
- Modernizácia infraštruktúry: vyvážovacích prvkov, kolmých hrán, schodísk a výstražných značení;
- Revitalizácia a dobudovanie prístavných hrán a spevnených plôch vo verejnom prístave Bratislava;
- Výstavba skladového hospodárstva pre poľnohospodárske produkty;
- Zlepšenie splavenia jednotlivých úsekov vodnej cesty v rámci verejných prístavov;
- Vybudovanie verejných prístavov pre športovú a rekreačnú plavbu.

Vyššie vymenované opatrenia sú v dokumente ohodnotené potrebnosťou, pripravenosťou a ekonomickým prínosom a zatriedené do rôznych úrovní priorit.

V ďalšom sú rozpracované opatrenia ohľadom bezpečnosti.

Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v cestnej doprave:

- Prevencia vzniku nehôd a odstránenie kritických nehodových lokalít.

Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v železničnej doprave:

- Zaistenie bezpečnosti na železničných priecestiach:
 - zabezpečením priecestí bez zabezpečovacieho zariadenia;
 - doplnením závor ku svetelným priecestným zabezpečovacím zariadeniam;
 - náhradou priecestí mimoúrovňovým krížením;
 - rušením nevyužívaných priecestí.
- Zaistenie bezpečnosti v železničných staniach

Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v leteckej doprave:

- Vytvorenie podmienok pre zabezpečovanie bezpečnej prevádzky leteckej dopavy; Konkrétne je možné opatrenia (spoločne pre letiská v sieti TEN-T a mimo siete TEN-T) pomenovať ako:
 - zabezpečovanie technickej a technologickej infraštruktúry leteckej dopavy z pohľadu bezpečnej prevádzky (napr. na strane LPS SR, š.p.);
 - modernizácia prístrojov pre potreby bezpečnostnej ochrany letísk pre letisko M. R. Štefánika Bratislava, letisko Košice, letisko Poprad - Tatry a v prípade opodstatnenosti aj letiská Sliač, Žilina a Piešťany;
 - aplikácia nástrojov odbornej spôsobilosti pracovníkov v leteckej doprave.

Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v vodnej doprave:

- Zavádzanie rozšírených riečnych informačných služieb

Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo v cestnej doprave:

- Efektívne projektovanie, budovanie obchvatov miest a obcí;
- Monitoring ŽP a protihlukové opatrenia;
- Podpora využívania alternatívnych palív;

Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo v železničnej doprave:

Železničná doprava je svojím charakterom vnímaná ako ekologicky prijateľná. V rámci znižovania záťaže životného prostredia je možné ďalej rozvíjať opatrenia na zníženie vplyvu na prírodu aj obyvateľstvo prostredníctvom:

- realizácie protihlukových opatrení;
- elektrifikácie vyťažených železničných tratí;
- odstraňovania starých ekologických záťaží.

Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo v leteckej doprave:

- Aplikácie nástrojov pre efektívnu elimináciu rizík spojených s ochranou životného prostredia a znižovanie negatívnych dopadov na obyvateľstvo. Konkrétne je možné opatrenia (spoločne pre letiská v sieti TEN-T a mimo siete TEN-T) pomenovať ako:
 - aplikácia nástrojov pre monitoring činiteľov životného prostredia pre letisko M. R. Štefánika Bratislava, letisko Košice, letisko Poprad – Tatry a v prípade opodstatnenosti aj letisko Sliač, letisko Žilina a letisko Piešťany;

- preventívne a nápravné opatrenia vedúce k zníženiu negatívnych dopadov na životné prostredie a obyvateľstvo pre letisko M. R. Štefánika Bratislava, letisko Košice, letisko Poprad – Tatry a v prípade opodstatnenosti aj letisko Sliač, letisko Žilina a letisko Piešťany.

Opatrenia súvisiace s dopadmi na životné prostredie a obyvateľstvo v vodnej doprave:

- Investície do vodnej dopravy s cieľom zvýšenia environmentálnej znášanlivosti plavidiel najmä znížením emisií plyných znečisťujúcich látok a znečisťujúcich častíc zo spaľovacích a pomocných motorov plavidiel, čo je dosiahnuteľné troma spôsobmi:
 - stanovením maximálneho obsahu síry v lodných palivách, ktoré používajú plavidlá vnútrozemskej plavby;
 - zabezpečením nízko emisných pohonných jednotiek, tzv. remotorizáciou;
 - použitím alternatívnych palív.
- Zvýšenie environmentálnej znášanlivosti dopravných prostriedkov vodnej dopravy konštrukčnými úpravami;
- Vybudovanie čerpacích staníc LNG vo verejných prístavoch SR;
- Zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejných prístavoch vyprodukovaných prevádzkou plavidiel;

Záverečnú časť dokumentu predstavuje projektový plán pre programové obdobie 2014 – 2020 (resp. 2023), kde sú indikatívne tabuľky projektov. Z týchto tabuliek sú vybrané iba projekty, ktoré sa dotýkajú bezprostredne PSK. Tak ak ide o citáciu, bolo zachované pôvodné číslovanie tabuliek, ktoré nie je vradené do zoznamu tabuliek tejto správy.

Tab. č. 43 Indikatívny zoznam projektov diaľnic a rýchlostných ciest – výstavba nových úsekov

P. č.	Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
15	D1	Prešov západ - Prešov juh	2015	2019	1	5,00	2,00	0,50
21	R4	Prešov, severný obchvat	2016	2019	6	3,75	1,00	0,50

Tab. č. 44 Indikatívny zoznam projektov diaľnic a rýchlostných ciest – modernizácia a bezpečnosť

P. č.	Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
31	D1	Prešov - Budimír (výmena a doplnenie bezpečnostných záchytných zariadení)	2016	2016	1	5,00	-	-

Tab. č. 45 Indikatívny zoznam projektov ciest I. triedy – výstavba nových úsekov

P. č.	SSC	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
34	IVSC KE	I/68 Sabinov preložka cesty	2015	2018	4	1,25	3,00	-
43	IVSC KE	I/18 N. Hrabovec - Petrovce n/L, preložka	2016	2018	4	1,25	2,00	-
44	IVSC KE	I/74 Brekov - Humenné preložka	2019	2021	4	1,25	2,00	-

Tab. č. 46 Indikatívny zoznam projektov ciest I. triedy – modernizácia a bezpečnosť

P. č.	SSC	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
45	SSC	Zosuvy na cestách I. triedy	2015	2020	4	1,25	-	-
49	SSC	Modernizácia vybraných úsekov ciest I. triedy v PO a KE kraji	2015	2019	4	1,25	-	-
50	SSC	Rekonštrukcie križovatiek na cestách I. triedy	2014	2018	4	1,25	-	-
55	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	2015	2018	4	1,25	-	-
56	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy (1. etapa)	2015	2017	4	1,25	-	-
57	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy (2. etapa)	2018	2020	4	1,25	-	-
58	SSC	Opatrenia na znižovanie hlukovej záťaže na cestách I. triedy	2017	2019	4	1,25	-	-

Tab. č. 47 Rozvoj inteligentných dopravných systémov

P. č.	Ťah	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
84	-	NDIC	2014	2016	---	---	---	---
85	-	Meteo stanice, Sčítače dopravy, CCTV kamery, Premenné dopravné značenia pre D a R, Integrácia systémov NDS	2014	2019	---	---	---	---

Tab. č. 49 Indikatívny zoznam projektov ciest I. triedy – projektová dokumentácia

P. č.	SSC	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
80	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 1. etapa	2014	2015	4	1,25	-	-
81	SSC	Výstavba a zlepšenie bezpečnostných parametrov mostov na cestách I. triedy 2. etapa	2016	2018	4	1,25	-	-
82	SSC	PD pre modernizáciu vybraných úsekov ciest I. triedy pre všetky kraje SR	2014	2015	4	1,25	-	-
83	SSC	Ochrana pevných prekážok na cestách I. triedy	2014	2015	4	1,25	-	-

Tab. č. 50 Indikatívny zoznam projektov železničnej dopravy – modernizácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
4	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry (mimo), realizácia úseku Poprad-Tatry - Lučivná a Paludza – Liptovský Hrádok	2015	2018	6	5	3,0	0
5	Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate – Poprad Tatry (mimo) - Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves – Poprad-Tatry	2018	2022	6	5	2,0	0
11	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, realizácia	2016	2018	18	5	0,0	0

Tab. č. 51 Indikatívny zoznam projektov železničnej dopravy – projektová dokumentácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
10	ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné, PD pre stupeň DSP a DRS	2014	2015	--	--	--	--

Tab. č. 52 Indikatívny zoznam projektov leteckej dopravy – realizácia

P. č.	Názov projektu	Začiatok	Ukončenie	Opatrenie č.	Potr.	Pripr.	Usk.
4	Modernizácia RWY a TWY na letisku Poprad - Tatry	2017	2019	2	5	0	0
9	Znižovanie socioekonomických dopadov leteckej dopravy	2014	2020	4	2,5	0	0
10	Bezpečná prevádzka a bezpečnostná ochrana	2014	2020	3	2,5	0	0

V záverečnej časti sú rozpracované finančné rámce. Potreby rozvoja dopravnej infraštruktúry prevyšujú disponibilné zdroje, čiže je nevyhnutné postupovať podľa prevedenej prioritizácie.

V súčasnosti je zrejmé, že nie všetky plánované projekty boli realizované podľa plánu.

3.3.4 Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030

Strategický plán rozvoja dopravy bol predložený vláde Slovenskej republiky ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja v roku 2016. Schválený bol uznesením vlády č. 13 dňa 11. januára 2019.

Materiál je označený ako „Fáza II“, tak ak prvou fázou je strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry do roku 2020 ktorý bol spracovaný aj schválený skôr. Oba materiály a vzťahujú predovšetkým k plánovaciemu obdobiu 2014 – 2020.

Základom materiálu je vízia dopravného sektora do roku 2030 sformulovaná na základe analýzy dopravného sektora Slovenskej republiky:

„Udržateľný integrovaný multimodálny dopravný systém, ktorý plní hospodárske, sociálne a environmentálne potreby spoločnosti a prispieva k hlbšiemu začleneniu a plnej integrácii Slovenskej republiky v rámci európskeho hospodárskeho priestoru.“

K dosiahnutiu tejto vízie je sformulovaných päť strategických globálnych cieľov a viacero horizontálnych špecifických cieľov a modálnych špecifických cieľov. Ich väzby sú ukázané v tabuľke xx, prevzatej z predmetného materiálu.

Tieto ciele sú ďalej rozpracované do opatrení, ktoré v niektorých prípadoch formulujú aj zoznam významných projektov v rámci ostatných celoštátnych strategických materiálov. Explicitne sa východoslovenského regiónu dotýkajú dve opatrenia: „Modernizácia nosnej trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou“ medzi železničnými opatreniami a „Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku“ medzi cestnými opatreniami. Okrem horizontálnych opatrení sa východného Slovenska môže ešte dotýkať cestné opatrenie „Dobudovanie prioritnej osi západ – východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)“.

Pre napĺňanie cieľov a ich monitorovania je sformulovaných 44 strategických zásad.

Tabuľka 1 Vázby globálnych strategických a špecifických cieľov

Strategické globálne ciele		Špecifické ciele	
SGC		ŠC	Názov
SGC1	Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídel podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.	ŠC1	Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry
		ŠŽ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
		ŠV1	Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné
		ŠV2	Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov
		ŠV3	Stanovenie opodstatnenosti a podmienok pre rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu iných sledovaných vodných ciest v SR
		ŠVO3	Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni
SGC2	Dlhodobo udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.	ŠŽ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
		ŠŽ3	Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky
		ŠV1	Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné
		ŠV2	Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov
		ŠHC1	Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR
		ŠVO2	Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy
SGC3	Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému	ŠŽ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
		ŠŽ2	Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone
		ŠVO4	Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

	podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky.	ŠV2	Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov
		ŠV3	Stanovenie opodstatnenosti a podmienok pre rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu iných sledovaných vodných ciest v SR
		ŠVO1	Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách
SGC4	Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií/postupov pri využití preventívnych a kontrolných mechanizmov.	ŠV1	Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné
		ŠHC2	Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií
		ŠHC4	Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému
SGC5	Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania/realizácie infraštruktúry a znižovanie počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.	ŠVO4	Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni
		ŠHC3	Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

3.3.5 Plán dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu

Plán dopravnej obslužnosti (PDO) je koncepčným plánovacím dokumentom objednávateľa verejnej osobnej dopravy (Ministerstvo dopravy a výstavby SR; ďalej len „MDV SR“), ktorý načrtáva potenciál rozvoja verejnej osobnej železničnej dopravy. Služi ako základný podklad pre vypracovanie zmluvy o službách vo verejnom záujme. Spracovanie plánu dopravnej obslužnosti železničnou dopravou vychádza § 20 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.

Vypracovanie a schválenie plánu je jedným z míľnikov Plánu obnovy a odolnosti s termínom plnenia do 31.3.2022. Podľa POO nový plán dopravnej obslužnosti tvorí hlavnú časť komplexnej reformy verejnej dopravy. Cieľom je presun cestujúcich z individuálnej automobilovej dopravy do vlakov zvýšením frekvencie železničnej dopravy na tratiach s najvyšším potenciálom, s priamym pozitívnym dopadom na emisie skleníkových plynov a kvalitu ovzdušia ako aj efektívnosť v prípade využitia dopravného systému (preferencia tých druhov dopravy, ktoré vzhľadom na počet cestujúcich nespôsobia kongescie, nepriepustnosť systému a podobne).

PDO je spracovaný v troch vývojových fázach, ktorými sú počiatočná fáza (0. etapa), cieľový stav v rámci 1. etapy a optimálny stav.

Počítačová fáza (0. etapa – časový horizont rok 2022) je realizovaná na súčasnej železničnej infraštruktúre, je optimalizáciou súčasného stavu jazdy vlakov vo verejnom záujme a spočíva najmä v prevádzkových opatreniach (konsolidácia súčasného stavu, predovšetkým vytvorenie prehľadného systému jednotných vlakových liniek, zmena nepárového grafikonu na párový, zjednotenie typu súprav na jednotlivých linkách a tratiach a pod.; opatrenia vytvoria predpoklady pre sledovanie nákladov po jednotlivých linkách). Začiatok implementácie tejto fázy je december 2021 pri zavádzaní nového grafikonu vlakovej dopravy 2021/22, postupne bude ďalej implementovaná ešte v priebehu roku 2022 a následne pri príprave grafikonu 2022/23.

Cieľový stav v rámci 1. etapy (časový horizont 2024) predpokladá úspešné uskutočnenie aktuálne prebiehajúcich investičných akcií, najmä ukončenie modernizácie uzla Žilina, trate Kúty št. hr. – Devínska Nová Ves a elektrifikáciu trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, ktoré využije na zriadenie pevného systému najdôležitejších taktových uzlov na sieti Železníc Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) a uvažuje s výrazným posilnením dopravy na tratiach s najväčším prepravným potenciálom, pokiaľ to aktuálny stav ich železničnej infraštruktúry umožňuje. Dosiahnutie tohto stavu sa v nadväznosti na realizáciu 0. etapy predpokladá postupnou implementáciou pri zmenách grafikonov v rokoch 2023, 2024, prípadne aj v neskoršom období – v roku 2025 (grafikon na rok 2024/25; v závislosti od ukončenia výlukových prác na infraštruktúre, predovšetkým v súvislosti s modernizáciou uzla Žilina).

Cieľom optimálneho stavu (časový horizont 2030) je konsolidácia železničnej osobnej dopravy na všetkých perspektívnych tratiach do podoby, zodpovedajúcej príkladom dobrej praxe na úrovni európskeho štandardu. Nevyhnutným predpokladom je zahustenie vlakovej dopravy aj na tých tratiach, ktoré síce disponujú dostatočným potenciálom pre ich plnohodnotné využitie vo verejnej osobnej doprave, avšak nedokážu ho naplniť pre nedostatočné parametre svojej infraštruktúry, znemožňujúce realizovať tu požadovanú intenzitu vlakovej dopravy (symetrický pravidelný takt 60, resp. 30, alebo i 15 minút počas dopravných špičiek, podľa mohutnosti obsluhovaného prúdu cestujúcich). Nevyhnutným predpokladom pre realizáciu optimálneho stavu je investičný rozvoj týchto železničných tratí.

Návrhy na obsluhu na jednotlivých tratiach Prešovského kraja sú nasledujúce:

Trať 180:

- **Os Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok – Poprad:** Liptovský Mikuláš (40. min odchod) – Liptovský Hrádok (55. min) – Poprad (40. min, príchod); v špičke interval 60 min, v úseku Liptovský Hrádok – Poprad interval v špičke 120 min;
- **Os Svit – Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa:** Svit (35. min) – Poprad (45. min) – Studený Potok (00. min, križovanie) – Spišská Belá (25. min) – Stará Ľubovňa (55. min, príchod); interval 120 min, v špičke v úseku Poprad – Spišská Belá (Stará Ľubovňa) v špičke 60 min.;
- **Os Poprad – Spišská Nová Ves – Košice:** Poprad (48. min. odchod) – Spišská Nová Ves (16. min. odchod) – Košice (31. min. príchod) interval 120 minút, v špičkách pracovného dňa 60 minút
- **R Liptovský Mikuláš – Poprad – Košice:** Liptovský Mikuláš (42. min. odchod) – Poprad (26. min. odchod) – Košice (40. min. príchod) interval 60 minút.

Trať 182:

- **Os Štrba – Štrbské Pleso:** Štrba (10. min odchod) – Štrbské Pleso (30. min, príchod); interval 60 min, v špičke turistickej sezóny doplnené vlaky do súhrnného intervalu 30 min;

Trať 183:

- **Os Štrbské Pleso – Poprad:** Štrbské Pleso (15. min odchod) – Vyšné Hágy (30. min, križovanie) – Starý Smokovec (00. min, križovanie) – Poprad (25. min, príchod); interval 60 min, v špičke interval približne 30 min;

Trať 184:

- **Os Starý Smokovec – Tatranská Lomnica:** Starý Smokovec (00. min, odchod) – Tatranská Lomnica (15. min, príchod); interval 60 min, v špičke interval približne 30 min (vložené vlaky nezastavujú v zastávkach);

Trať 185:

- **Studený Potok – Tatranská Lomnica:** odporúča sa zavedenie turistickej dopravy, výhľadovo v nadväznosti na Plán udržateľnej mobility mesta Vysoké Tatry a plánované obmedzenie individuálnej automobilovej dopravy zavedenie pravidelnej dopravy v úseku Poprad – Tatranská Lomnica;

Trať 188:

- **REX Košice – Prešov – Lipany:** Košice (17. min. odchod) – Prešov (47. min. príchod) – Lipany (27. min. príchod), v úseku Košice – Prešov 60 minút, v úseku Prešov – Lipany 120 minút, v špičke pracovného dňa 60 minút).
- **Os Prešov – Košice:** Prešov (20. min. odchod) – Košice (58. min. príchod), interval 120 minút, v špičke pracovného dňa 60 minút.

Trať 191:

- **Os Humenné – Medzilaborce:** Humenné (34. min. odchod) – Koškovce (57. min. príchod – križovanie) – Medzilaborce mesto (44. min. príchod), interval 120 minút, v úseku Humenné – Koškovce v špičke pracovného dňa 60 minút.
- **REX Humenné – Košice:** Humenné (40. min. odchod) – Košice (10. min. príchod: +90 min.). Interval 120 minút, v špičkách pracovného dňa 60 minút.

Trať 193:

- **Os Prešov – Vranov nad Topľou – Humenné:** Prešov (55. min. odchod) – Vranov nad Topľou (55. min. príchod; 01. min. odchod) – Humenné (30. min. príchod), interval 120 minút, v špičke pracovného dňa 60 minút.

Trať 194:

- **Os Prešov – Bardejov:** Prešov (25. min. odchod) – Raslavice (55. min. príchod + križovanie) – Bardejov 33. min. príchod), interval 120 minút, v úseku Prešov – Raslavice v špičke pracovného dňa 60 minút.

Trať 196:

- **Os Humené – Stakčín:** Humenné (37. min. odchod) – Stakčín (24. min. príchod), interval 120 minút, v špičke pracovného dňa 60 minút.

PDO Slovenska tiež vymenúva v Prešovskom kraji problémy na dopravnej ceste a navrhuje infraštruktúrne opatrenia:

Tabuľka 2 **Infraštruktúrne opatrenia na tratiach v Prešovskom kraji navrhnuté PDO Slovenska**

Trat'	Identifikovaný problém	Návrh prevádzkového (dočasného) riešenia	Indikatívny návrh investičného riešenia
Poprad – Štrbské Pleso	Nemožný pravidelný interval Poprad – St. Smokovec 30 min	Nepravidelný interval Poprad – St. Smokovec	Zriadenie výhybne Tatran. zruba a zrýchlenie Poprad – Pod Lesom o 1 min
Poprad – Stará Ľubovňa	Nemožný pravidelný interval Os Poprad – Spiš. Belá 30 min Spiš. Belá – S. Ľubovňa 60 min	Investičné riešenie: Úprava stanice Matejovce a Kežmarok vrátane modernizácie zabezpečovacích zariadení (dispečerizácia trate)	
Prešov – Bardejov	Nemožný pravidelný interval Os (Os + REX) 30 min	Zriadenie výhybne Hertník a Fulianka zrýchlenie trate, modernizácia zabezpeč. zariadení (dispečerizácia trate)	
Prešov – Strážske	Nemožný pravidelný interval Os (Os + REX) 30 min	Zriadenie výhybne Soľ, modernizácia zabezpeč. zariadení, skrátenie priestorových oddielov v úseku Prešov – Kapušany (cieľ: interval 2 vlakov za sebou 3 – 4 min) (dispečerizácia trate)	
Prešov – Kysak	Nemožný pravidelný interval R 30 min	Zvýšenie rýchlosti príp. doplnené o zriadenie výhybne / dvojkoľajnej vložky v úseku Torysa – Prešov	
Trebišov – Humenné	Nemožný pravidelný interval R 60 min	Rýchle vlaky nezastavia v Bánovciach n. O.	Elektrifikácia trate, zvýšenie rýchlosti na 120 km/h
Humenné – Snina	Nemožný pravidelný interval 30 min	Zriadenie výhybne Belá n. C., zrýchlenie Belá n. C. – Kamenica o 2 min, modernizácia zabezpeč. zariadení (dispečerizácia trate)	

3.3.6 Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska

Dokument spracovaný v roku 2021, jeho zadávateľom a gestorom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, spolu gestorom dokumentu je Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky. Schvaľovateľom dokumentu je Vláda Slovenskej republiky.

Dokument vychádza z Európskej zelenej dohody, konštatuje dôležitosť dopravy v kontexte slobody pohybu a osôb, ktoré sú dvomi zo štyroch základných slobôd garantovaných Európskou úniou, zároveň však popisuje negatívne aspekty dopravy, kam zaraďuje predovšetkým dopravu ako zdroj emisií skleníkových plynov a hluku, zdroj znečistenia pôdy a vôd. Dopravné kongescie, prerušenie biokoridorov, záber a fragmentáciu pôdy potrebnej na výstavbu dopravnej infraštruktúry, dopravné nehody a ďalšie ohrozenia bezpečnosti. Dokument vyslovuje potrebu prijímať nielen opatrenia pre redukciu negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie, ale tiež opatrenia pre transformáciu dopravy na inteligentnú mobilitu, vďaka ktorej bude doprava bezpečnejšia, efektívnejšia a ekologickejšia.

Text stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska vznikol práve kvôli stanoveniu dlhodobého plánu na dosiahnutie týchto cieľov. Táto stratégia lokalizuje a pomenováva problémy spojené s dopravou a zároveň ponúka metódy a nástroje na riešenie týchto problémov, popisuje

postupy a ciele transformácie dopravy na ekosystém inteligentnej mobility ako aj postupy, aby inteligentná mobilita bola odolná voči akýmkoľvek problémom, ktoré môžu nastať v čase krízových situácií.

Hlavným deklarovaným cieľom stratégie je cieľ znížiť emisie skleníkových plynov, na ktorých sa doprava podieľa významnou mierou, do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a do roku 2050 dosiahnuť uhlíkovú neutralitu.

Následne dokument stanovuje a podrobne popisuje ciele pre jednotlivé strategické oblasti, ktorými sú:

- Strategická oblasť **inteligentná mobilita** s cieľmi:
 - realizácia prepojenej a automatizovanej multimodálnej mobility,
 - inovácie v doprave,
 - údaje a umelá inteligencia v službách inteligentnejšej mobility,
 - zlepšenie bezpečnosti dopravy,
 - prevencia kybernetických hrozieb.
- Strategická oblasť **udržateľná mobilita** s cieľmi:
 - zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility,
 - ekologizácia nákladnej dopravy,
 - stanovovanie cien uhlíka a lepšie stimuly pre užívateľov.
- Strategická oblasť **odolná mobilita** s cieľmi:
 - posilnenie spoločného trhu,
 - vyvážená a spravodlivá mobilita pre všetkých.

Stratégia preberá z európskych dokumentov nasledujúce míľniky na ceste k inteligentnej, udržateľnej a odolnej mobilite na Slovensku:

- Do roku 2030 sa integrovaným predajom jednotných cestovných lístkov zabezpečí plynulá multimodálna osobná doprava.
- Do roku 2030 sa zabezpečí multimodalita a interoperabilita medzi rôznymi druhmi osobnej aj nákladnej dopravy a čím sa urýchli dokončenie jednotného dopravného priestoru.
- Multimodálna transeurópska dopravná sieť (TEN-T) vybavená pre udržateľnú a inteligentnú dopravu s vysokorychlostnou prepojenosťou bude pre prevádzku v základnej sieti k dispozícii do roku 2030 a pre prevádzku v súhrnnej sieti do roku 2050.
- Do roku 2050 bude počet úmrtí v rámci všetkých druhov dopravy na Slovensku takmer nulový.
- Do roku 2050 takmer všetky automobily, dodávky, autobusy, ako aj nové ťažké úžitkové vozidlá budú nízkoemisné.

3.3.7 Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike

Dokument vydaný v roku 2013 (druhé vydanie v marci 2015) prezentuje rozvoj cykloturistiky ako jednu z významných príležitostí udržateľného rozvoja cestovného ruchu, upozorňuje na čoraz početnejšiu cieľovú skupinu Európanov preferujúcu aktívne trávenie dovolenky spojené s poznávaním krajiny zo sedla bicykla a výhody cykloturistiky najmä pre využitie mimosezónnych období. Dokument stanovuje priority a opatrenia rozvoja cykloturistiky a navrhuje jeho finančné nástroje.

Základným smerovaním, víziou cyklostratégie je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky, výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom.

Cieľom je do roku 2020 dosiahnutie 10 % podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce.

3.4 Regionálne strategické dokumenty relevantné pre tvorbu PUM

3.4.1 Konceptčné materiály Prešovského samosprávneho kraja

3.4.1.1 Územný plán Prešovského samosprávneho kraja

Územný plán Prešovského samosprávneho kraja bol schválený uznesením Zastupiteľstva Prešovského samosprávneho kraja č. 268/2019 zo dňa 26. augusta 2019 a jeho záväzná časť bola vydaná Všeobecným záväzným nariadením č. 77/2019, ktoré nadobudlo účinnosť 6. septembra 2019. Územný plán Prešovského samosprávneho kraja v plnom znení nahradil Územný plán Veľkého územného celku Prešovského kraja z roku 1998 v znení neskorších Zmien a doplnkov.

V oblasti verejného dopravného vybavenia Územný plán Prešovského samosprávneho kraja obsahuje tieto záväzné zásady a regulatívy rozvoja územia:

1. Širšie vzťahy, dopravná regionalizácia

- 1.1. Realizovať opatrenia stabilizujúce pozíciu Prešovského kraja v návrhovom období v dopravno-gravitačnom regióne Východné Slovensko.
- 1.2. Rešpektovať postavenia paneurópskych multimodálnych koridorov Va., ako súčasť koridrovej siete TEN-T, v línii Bratislava – Trnava – Žilina – Prešov/Košice – Záhор/Čierna nad Tisou – Ukrajina/Užhorod, určený pre diaľničnú sieť – D1.

2. Cestná doprava

- 2.1. Rešpektovať trasovanie ciest zaradených podľa európskej dohody AGR, lokalizovaných v Prešovskom kraji:
 - 2.1.1. E 50 v trase hranica ŽSK – Poprad – Prešov – hranica KSK.
 - 2.1.2. E 371 v trase Prešov – Lipníky – Svidník – hranica Poľsko.
- 2.2. Rešpektovať lokalizáciu existujúcej cestnej infraštruktúry diaľnic až ciest III. triedy – definovanú pasportom Slovenskej správy ciest “Miestopisným priebehom cestných komunikácií”, ohraničenú jej ochrannými pásmami mimo zastavaného územia a cestných pozemkov v zastavanom území Prešovského kraja.

2.3. Chrániť územné koridory a realizovať diaľnice a rýchlostné cesty:

2.3.1. Diaľnica:

- 2.3.1.1. Diaľničný privádzač Spišská Nová Ves – Levoča, II. etapa, nové technické riešenie privádzača od mimoúrovňovej križovatky na diaľnici D1 Levoča s napojením na cestu II/533.
- 2.3.1.2. Diaľničný úsek – D1 Prešov západ – Prešov juh.

2.3.2. Rýchlostná cesta R4:

- 2.3.2.1. Prešov (severný obchvat) – Kapušany – Giraltovce – Svidník – hranica Poľsko.

2.4. Chrániť územné koridory a realizovať cesty I. triedy:

2.4.1. Cesta I/15:

- 2.4.1.1. Obchvat mesta Stropkov.
- 2.4.1.2. Obchvaty obcí Turany nad Ondavou, Benkovce, Sedliská a Majerovce.

2.4.2. Cesta I/18:

- 2.4.2.1. Ochvaty obcí Hôrka, Hozelec a preložka cesty Švábovce.
- 2.4.2.2. Prestavbu križovatky ciest č. I/18 – II/536.
- 2.4.2.3. Modernizácia napojovacích uzlov – križovatky Spišské Podhradie a Beharovce.

- 2.4.2.4. Modernizácia prejazdného úseku mestom Prešov v trase: križovatka Prešov západ (v nadväznosti na tunelovú trasu D1 Prešov západ – Prešov juh a trasu R4) – ulice Levočská s rozšírením mosta cez Torysu na štvorpruh – Duklianska – Vranovská a s napojením na R4 privádzačom v línii I/18 (križovatka s Herlianskou ulicou) – Fintice juh.
- 2.4.2.5. Modernizácia cestného ťahu Prešov – Ublá – hranica s Ukrajinou I/18 a I/74 v úseku na ceste I/18 Prešov – Nižný Hrabovec – hranica KSK, s obchvatmi obcí Lipníky, Hanušovce nad Topľou, Bystré, Čierne nad Topľou, Hlinné, Soľ, Čaklov a Vranov nad Topľou.
- 2.4.2.6. Obchvat obce Lipníky s napojením na mimoúrovňovú križovatku s rýchlostnou cestou R4 východne od obce Nemcovce.
- 2.4.2.7. Južný obchvat mesta Vranov nad Topľou s modernizáciou cesty v časti Čemerné, na mimoúrovňovú križovatku Vranov Sever, mimoúrovňovú križovatku Vranov Lomnica a mimoúrovňovú križovatku Vranov Juh, severné napojenie na Budovateľskú ulicu, južné napojenie z mimoúrovňovej križovatky Vranov Lomnica v trase mimoúrovňovej križovatky Vranov Ferovo – Záhradná ulica – Dlhá ulica a mimoúrovňové kríženie s preložkou cesty II/576.
- 2.4.3. Cesta I/20:
 - 2.4.3.1. Preložka cesty v meste Prešov – medzi ulicami Východná, Rusínska a Bardejovská.
 - 2.4.3.2. Modernizácia úseku cesty v obci Lemešany.
- 2.4.4. Cesta I/21:
 - 2.4.4.1. Modernizácia úsekov Lipníky – Kračúnovce a Šarišský Štiavnik – Hunkovce za účelom zníženia nehodovosti.
 - 2.4.4.2. Modernizácia v úseku Giraltovce – Šarišský Štiavnik.
- 2.4.5. Cesta I/66:
 - 2.4.5.1. Modernizácia úseku cesty hranica KSK – Vernár – Poprad s obchvatom obce Hranovnica, Vernár s tunelom popod horský priesmyk Vernár.
 - 2.4.5.2. Modernizácia úseku cesty Poprad – Matejovce – Spišská Belá a obchvaty obcí Veľká Lomnica, Huncovce, časti mesta Kežmarok a časti mesta Spišská Belá v nadväznosti na cestu I/77.
 - 2.4.5.3. Obchvat cesty v meste Kežmarok, v úseku od kruhového objazdu v priemyselnej zóne Pradiareň mimo zastavané územie, vyústenie obchvatu zo strany „Turbína“ – západná časť, smerom ku križovatke cesty II/536 s cestou III/3092 – križovatka na obec Tvarožná – Vlkovce.
 - 2.4.5.4. Modernizácia cesty Spišská Belá – hranica PL.
- 2.4.6. Cesta I/68:
 - 2.4.6.1. Modernizácia úseku cesty hranica PL – Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa (most cez rieku Poprad) s napojením na obchvat I/77 s obchvatom obce Plavnica a modernizácia úseku cesty Ľubotín a Pusté Pole (rešpektovať napojenie medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11 v smere Sulín).
 - 2.4.6.2. Obchvat obce Kamenica, obchvat centra mesta Lipany s napojením v križovatke na Dubovicu, na zrealizovanú preložku cesty I/68, obchvaty obcí Červenica pri Sabinove, Pečovská Nová Ves, mesta Sabinov a obce Šarišské Michaľany s mimoúrovňovými križovatkami Milpoš, Pečovská Nová Ves, Sabinov – sever, Drienica, Sabinov – Jakubovany, Sabinov – juh a Šarišské Michaľany, Gregorovce, Veľký Šariš, pri krížení rýchlostnej cesty R4 s I/68 v križovatke Prešov – Dúbrava (severný obchvat Prešova). Navrhovaná trasa obchvatu mesta Sabinov

koliduje s ochrannými pásmami Letiska Sabinov – Ražňany a bude realizovaná len za predpokladu súhlasu a kladného letovo – prevádzkového posúdenia od Dopravného úradu a súhlasu prevádzkovateľa letiska.

- 2.4.6.3. Obchvat úseku cesty v meste Prešov (Sabinovská – Bardejovská, cez mimoúrovňové križovatky).
- 2.4.6.4. Prestavba križovatky ciest č. I/68 a III/3181 v úseku Sabinov s odbočením na obec Červená Voda.
- 2.4.7. Cesta I/74:
 - 2.4.7.1. Modernizácia cestného ťahu hranica KSK – Brekov – Ubľa – hranica s Ukrajinou s obchvatmi obcí Brekov, mesta Humenné v trase prechádzajúcej južnou časťou k. ú. Humenné s pokračovaním cez k. ú. Jasenov v časti cez lokalitu futbalového ihriska a Raškova, pokračujúc medzi lokalitami Dlhé a Sever s pokračovaním v k. ú. Humenné s ukončením mimoúrovňovou križovatkou v lokalite Krámová a obchvaty obcí Hažín nad Cirochou, Kamenica nad Cirochou, Modrá nad Cirochou, Dlhé nad Cirochou, Belá nad Cirochou, mesta Snina a obcí Stakčín, Kolonica, Ladomirov a Ubľa.
- 2.4.8. Cesta I/77:
 - 2.4.8.1. Obchvat časti mesta Spišská Belá, spoločne s obcou Bušovce zo severozápadnej strany, mesta Podolíneč z juhovýchodnej strany, obcí Nižné Ružbachy, Forbasy, Hniezdne a obchvat severozápadne od centra mesta Stará Ľubovňa (v nadväznosti na realizovanú preložku cesty I/68) s úpravou parametrov celého úseku cesty do času realizácie obchvatov.
 - 2.4.8.2. Modernizácia úseku cesty Ľubotín – Čirč – Obručné – Bardejov s obchvatom obcí Lenartov, Malcov, Lukov, Gerlachov, Tarnov, Rokyto, Mokroluh s napojením na juhozápadný obchvat mesta Bardejov.
 - 2.4.8.3. Modernizácia úseku cesty Bardejov – Svidník s obchvatom miestnej časti Bardejov Dlhá Lúka a obcí Zborov, Smilno, Nižná Polianka, Hutka, Vyšný Mirošov.
- 2.4.9. Cesta I/79:
 - 2.4.9.1. Modernizácia úseku cesty mimo zastavaného územia Vranov nad Topľou – hranica KSK.
 - 2.4.9.2. Východný obchvat Vranova nad Topľou, obchvaty obcí Sačurov a Sečovská Polianka – hranica KSK.
 - 2.4.9.3. Preložka cesty v južnej časti k. ú. Vranova nad Topľou a k. ú. Čemerné s napojením do mimoúrovňovej križovatky Vranov – mestská časť Lomnica.
- 2.5. Chrániť územné koridory a realizovať cesty II. triedy:**
 - 2.5.1. Východný obchvat mesta Prešov nadregionálneho komunikačného významu s napojením na diaľnicu D1 v križovatke Prešov – juh a na severný obchvat R4 mimoúrovňovou križovatkou v priestore obce Kapušany (prepojenie I/18, E371 na diaľnicu D1, E50) a s prepojeniami s mestom Prešov a obcí Kapušany, Vyšná Šebastová, Ľubotice, Teriakovce, Ruská Nová Ves, Dulova Ves a Záborské v súlade s ich platnými ÚPN O s ochranným pásmom 50 metrov.
 - 2.5.2. Cesta II/533:
 - 2.5.2.1. Preložka cesty v úseku mesta Levoča – od diaľničného privádzača Levoča Juh – hranica KSK (Harichovce).
 - 2.5.3. Cesta II/534:
 - 2.5.3.1. Napojenie cesty Poprad mesto – Poprad Veľká – Starý Smokovec.
 - 2.5.4. Cesta II/536:
 - 2.5.4.1. Modernizácia cesty v úseku Kežmarok – Jánovce.

- 2.5.4.2. Obchvaty obcí v úseku Spišský Štvrtok – Vlková – Vrbov – Ľubica – mesto Kežmarok s napojením na preložku I/66.
- 2.5.4.3. Prestavba križovatky ciest č. II/536 – III/3227 – mimoúrovňová križovatka v Spišskom Štvrtku.
- 2.5.5. Cesta II/537:
 - 2.5.5.1. Preložka Cesty slobody II/537 – obchvat Starého Smokovca časti mesta Vysoké Tatry.
- 2.5.6. Cesta II/539:
 - 2.5.6.1. Modernizácia v úseku Mengusovce – Vyšné Hágy.
- 2.5.7. Cesta II/540:
 - 2.5.7.1. Západný obchvat obce Veľká Lomnica v smere na Tatranskú Lomnicu.
 - 2.5.7.2. Preložka cesty Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica do trasy cesty III/3083 s úpravou parametrov.
- 2.5.8. Cesta II/542:
 - 2.5.8.1. Obchvat obce Slovenská Ves a mesta Spišská Stará Ves (s napojením na cestu II/543).
- 2.5.9. Cesta II/543:
 - 2.5.9.1. Modernizácia v úseku Hniezdne – Kamienska – Červený Kláštor s obchvatom obce Kamienska.
- 2.5.10. Cesta II/545:
 - 2.5.10.1. Obchvaty obcí Zborov (západný obchvat na ceste II/545), Kľušov, Kobyly, Raslavice (posunutý obchvat), Demjata, Tulčík, Kapušany – cesta I/18.
- 2.5.11. Cesta II/546:
 - 2.5.11.1. Preložka cesty časti Zabíjaná a Cemjata v meste Prešov a obchvaty obcí Rokycany – Bajerov – Kvačany s napojením na pôvodnú trasu cesty II/546 nad obcou Klenov.
- 2.5.12. Cesta II/547:
 - 2.5.12.1. Východný obchvat mesta Spišské Podhradie s napojením na cestu I/18.
- 2.5.13. Cesta II/554:
 - 2.5.13.1. Modernizácia v úseku Ruská Kajňa – Košarovce.
 - 2.5.13.2. Modernizácia v úseku Havaj – Varechovce – Repejov – Oľka – Ruská Kajňa.
 - 2.5.13.3. Modernizácia v úseku Košarovce – Tovarné – Nižný Hrušov.
- 2.5.14. Cesta II/556:
 - 2.5.14.1. Modernizácia v úseku Miňovce – Lomné – Kručov – Fijaš – Giraltovcie miestna časť Francovce.
- 2.5.15. Cesta II/558:
 - 2.5.15.1. Modernizácia a predĺženie cesty v úseku Ulič – hranica Ukrajina (Zabrid’).
 - 2.5.15.2. Prestavba križovatky ciest č. II/558 a II/554 v úseku Sedliská – Továrne.
- 2.5.16. Cesta II/559:
 - 2.5.16.1. Preložka cesty v úseku mesto Humenné – Lackovce – Kochanovce, z napojenia preložky I/74 Lipníky – Ubľa – hranica UA/SR.
 - 2.5.16.2. Obchvaty obcí Hankovce, Zbudské Dlhé, mesta Medzilaborce a jeho miestnej časti Borov.
 - 2.5.16.3. Modernizácia v úseku Hrabovec nad Laborcom – Medzilaborce.
 - 2.5.16.4. Modernizácia v úseku Medzilaborce – Čertižné – hranica PL.
- 2.5.17. Cesta II/567:
 - 2.5.17.1. Preložka v úseku Nižná Jablonka – Hostovice.
 - 2.5.17.2. Modernizácia cesty a obchvaty obcí Výrava a Nižná Jablonka.

- 2.5.17.3. Modernizácia v úseku Hostovice – Pčoliné – Snina.
- 2.5.18. Cesta II/575:
 - 2.5.18.1. Modernizácia v úseku Malá Poľana – Krásny Brod a v úseku Medzilaborce – Palota – hranica PL.
 - 2.5.18.2. Modernizácia v úseku Stropkov – Chotča – Bukovce – Makovce – Havaj a obchvaty obcí Chotča, Makovce a Havaj.
- 2.5.19. Cesta II/576:
 - 2.5.19.1. Obchvat obce Vehec s napojením na cestu I/18 v meste Vranov nad Topľou.
 - 2.5.19.2. Náhradné nové cestné prepojenie Ublianskej a Uličskej doliny, z dôvodu potreby premiestnenia úseku cesty Jalová – Starina – Príslop pre jej kolíziu s prvým ochranným pásmom hygienickej ochrany Vodárenskej nádrže Starina, riešiť mimo vlastného územia NP Poloniny.

2.6. Chrániť územné koridory a realizovať cesty III. triedy:

Okres Bardejov

- 2.6.1. Cesta III/3533:
 - 2.6.1.1. Obchvaty obcí v úseku Bardejov – mestská časť Bardejovská Nová Ves – Dubinné – Kurima – Nemcovce – Kučín – Marhaň – Lascov – Brezov.
- 2.6.2. Prepojenie obcí cestou III. triedy:
 - 2.6.2.1. Cigeľka III/3487 – hranica PL (Wysowa Zdrój).
 - 2.6.2.2. Bartošovce III/3493 – Osikov III/3491.
 - 2.6.2.3. Stebnicka Huta III/3505 – hranica PL (Blechnarka v gmine Wysowa Zdrój).
 - 2.6.2.4. Prepojenie cesty III/3506 v úseku Regetovka – hranica PL (Regietów).

Okres Humenné

- 2.6.3. Cesta III/3826:
 - 2.6.3.1. Obchvat obce Brestov.
 - 2.6.3.2. Obchvat – Brestovská cesta v úseku severnej časti k. ú Humenné.
- 2.6.4. Cesta III/3832:
 - 2.6.4.1. Preložka cesty v úseku od napojenia cesty I/74 Lipníky – Ubl'a v križovatke Krámová mesta Humenné po obec Ptičie v kategórii cesty II. triedy (bez zásahu do územia cintorína).
 - 2.6.4.2. Preložka cesty v úseku okolo lokality Podskalka v Humennom západným smerom za účelom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky.
- 2.6.5. Cesta III/3833:
 - 2.6.5.1. Modernizácia v obci Ptičie.

Okres Kežmarok

- 2.6.6. Cesta III/3096:
 - 2.6.6.1. Prepojenie cesty smerom od obce Malý Slavkov s napojením na cestu I/66.
 - 2.6.6.2. Cestné prepojenie cestou III. triedy obce Malý Slavkov III/3096 – Huncovce – Veľká Lomnica s napojením na cestu II/540, ktorej trasovanie bude stanovené v jednotlivých ÚPN obcí.
- 2.6.7. Cesta III/3098:
 - 2.6.7.1. Obchvat obce Rakúsy.
 - 2.6.7.2. Prepojenie obcí cestou III. triedy – Mlynčeky III/3101 – Stráne pod Tatrami III/3096.
- 2.6.8. Cesta III/3102:

- 2.6.8.1. Obchvat obce Stará Lesná a modernizácia cesty vrátane cyklotrasy.
- 2.6.9. Cesta III/3111:
 - 2.6.9.1. Modernizácia v úseku Matiašovce – Zálesie.

Okres Levoča

- 2.6.10. Cesta III/3225:
 - 2.6.10.1. Severozápadný prietah mestom Levoča medzi cestami I/18 a III/3225 s napojením Levočskej Doliny a Južný obchvat mesta Levoča.
- 2.6.11. Prepojenie obcí cestou III. triedy:
 - 2.6.11.1. Levočská Dolina III/3225 – Torysky III/3223 (podmienené procesom EIA).
 - 2.6.11.2. Vyšný Slavkov III/3203 – Poľanovce III/3218 (prepojenie územia Hornej Torysy na diaľnicu D1 viesť mimo území s výskytom syŕa pasienkového).
 - 2.6.11.3. Spišský Hrhov III/3206 s cestou III/3208 Domaňovce, s napojením na cestu I/18.
 - 2.6.11.4. Dúbrava III/3219 – hranica KSK (Oľšavka).

Okres Medzilaborce

- 2.6.12. Cesta III/3862:
 - 2.6.12.1. Modernizácia v úseku Oľka – Radvaň nad Laborcom.

Okres Poprad

- 2.6.13. Cesta III/3064:
 - 2.6.13.1. Dopravná stavba „Podjazd Svit“ (cestná spojnica popod železnicu rozdeleného územia mesta Svit, rekreačnej oblasti, záhradkárskej osady, kompostárne a s obcami Batizovce, Gerlachov, mestom Vysoké Tatry časťou Tatranská Polianka).
- 2.6.14. Cesta III/3071:
 - 2.6.14.1. Obchvat obce Vydrník.
- 2.6.15. Cesta III/3073:
 - 2.6.15.1. Obchvat obce Hozelec ako vymiestnenie prístupovej cesty Hozelec – Úsvit na regionálnu skládku odpadov v Žakovciach.
 - 2.6.15.2. Prepojenie vnútromestskou komunikáciou v parametroch cesty III. triedy v meste Poprad v úseku medzi cestami III/3075 a III/3076 s križovaním železničnej trate a cesty I/18.
- 2.6.16. Cesta III/3078:
 - 2.6.16.1. Modernizácia cesty Tatranská Javorina – Lysá Poľana a rekonštrukcia mosta.
 - 2.6.16.2. Cestné prepojenie medzi cestami II/534 a III/3080 v severnej časti územia mesta Poprad a obce Veľký Slavkov.

Okres Prešov

- 2.6.17. Cesta III/3177:
 - 2.6.17.1. Modernizácia cesty s úpravou na parametre cesty II. triedy v úseku Jarovnice – Bertotovce s napojením na križovatku (výjazd – vjazd) D1 – Fričovce.
 - 2.6.17.2. Obchvat obce Hermanovce.
- 2.6.18. Cesta III/3423:
 - 2.6.18.1. Modernizácia v úseku Hrabkov – Križovany.
- 2.6.19. Cesta III/3427:
 - 2.6.19.1. Obchvat obce Kojatice III/3427 a prepojenie časti Kojatická Dolina – Rokycany na obchvat II/546 obce Rokycany.
- 2.6.20. Cesta III/3428:

- 2.6.20.1. Modernizácia s úpravou cesty na parametre cesty II. triedy s obchvatmi obcí Lažany a Svinia, napojením na obchvat Sabinova, a vjazd na diaľnicu D1 v križovatke pred Chminianskou Novou Vsou pre smer na Poprad.
- 2.6.21. Cesta III/3429:
 - 2.6.21.1. Modernizácia v úseku Župčany – Medzany.
- 2.6.22. Cesta III/3431:
 - 2.6.22.1. Východný obchvat obce Fintice.
- 2.6.23. Cesta III/3440:
 - 2.6.23.1. Prepojenie cesty III/3440 a III/3441 obce Ruská Nová Ves cez lokalitu Stavenec.
 - 2.6.23.2. Okružná križovatka v úseku Prešov, mestská časť Solivar ul. Zlatobanská (Vyšné žliabky – Pod Hrádkom, k cintorínu).
 - 2.6.23.3. Modernizácia úseku Kokošovce – Zlatá Baňa.
- 2.6.24. Cesta III/3445:
 - 2.6.24.1. Modernizácia cesty Prešov juh (D1) – Petrovany – Drienov – Lemešany (D1).
 - 2.6.24.2. Preložka úseku cesty Petrovany v časti Hora s modernizáciou cesty (štvorpruh) po areál Správy diaľnic.
 - 2.6.24.3. Modernizácia križovatky Petrovany – Záborské v kruhovom tvare s napojením Záborské, Petrovany a východného obchvatu mesta Prešova (v súvislosti so stavbou „Diaľnica D1 Prešov západ – Prešov juh“).
 - 2.6.24.4. Prepojenie medzi obcou Petrovany cesty III/3445 a obcou Kendice cesta I/20 s juhovýchodným obchvatom obce Kendice.
 - 2.6.24.5. Prepojenie medzi cestou III/3445 a cestou I/20 medzi obcami Ličartovce a Drienovská Nová Ves s navrhovanou diaľničnou križovatkou (D1) Ličartovce.
- 2.6.25. Cesta III/3446
 - 2.6.25.1. Modernizácia v úseku od priemyselného parku IPZ Záborské – obec Záborské, obratisko v obci Záborské (konečná zastávka MHD) a kruhový objazd nad obcou Záborské.
- 2.6.26. Cesty III/3452 (Terňa, Gregorovce, Demjata), III/3431 (Mošurov, Fintice, Prešov) III/3454 (Terňa, Hradisko) – modernizácia v úsekoch, na ktoré sa napájajú funkčné kameňolomy.
- 2.6.27. Cesta III/3455:
 - 2.6.27.1. Preložka cesty v katastri obce Malý Slivník časť Furmanec.
- 2.6.28. Cesta III/3462:
 - 2.6.28.1. Modernizácia cesty v úseku Klenov – Miklušovce – Sedlice – Suchá Dolina – Ľubovec – Radatice – Janov – Bzenov – II/546, na ktorú sú napojené dva funkčné kameňolomy v obci Sedlice.
- 2.6.29. Cesta III/3465:
 - 2.6.29.1. Modernizácia cesty v úseku Klenov – Hrabkov.
- 2.6.30. Modernizácia úsekov ciest Tuhrina – Lúčina – Červenica, cesty III/3448, III/3488, III/3440:
- 2.6.31. Prepojenie vnútromestského okruhu mesta Prešov (z preložky cesty I/20) a križovatky východného obchvatu mesta v katastri obce Ľubotice podľa ÚPN mesta Prešov a ÚPN obce Ľubotice.
- 2.6.32. Prepojenie obcí cestou III. triedy – Dulova Ves (Vlčie doly, Košariská) III/3440 – Prešov I/20 (Jesenná ulica, Košická – križovatka pri ZVL).

Okres Sabinov

- 2.6.33. Cesta III/3177:

- 2.6.33.1. Obchvaty obcí Ražňany (od napojenia z mimoúrovňovej križovatky plánovaného obchvatu mesta Sabinov), Jarovnice a Hermanovce, s rešpektovaním OP letiska Ražňany. Navrhovaná trasa obchvatu obce Ražňany kolide s ochrannými pásmami Letiska Sabinov – Ražňany a bude realizovaná len za predpokladu súhlasu a kladného letovo–prevádzkového posúdenia od Dopravného úradu a súhlasu prevádzkovateľa letiska.
- 2.6.34. Cesta III/3191:
- 2.6.34.1. Modernizácia cesty v obci Dačov, križovatka miestna časť Budzín – Ortáže – most cez rieku Torysa – železničné priecestie.
- 2.6.35. Cesta III/3193:
- 2.6.35.1. Obchvat obce Krivany.
- 2.6.36. Cesta III/3428:
- 2.6.36.1. Východný obchvat obce Jarovnice.
- 2.6.37. Prepojenie obcí cestou III. triedy:
- 2.6.37.1. Hanigovce III/3185 – Milpoš III/3187.
- 2.6.37.2. Lúčka III/3189 – Lipany I/68 – prepojenie Krivianskej ulice v meste Lipany na navrhovaný Aquapark s napojením na cestu I/68.
- 2.6.37.3. Dačov III/3191 – Lipany III/3193.

Okres Stará Ľubovňa

- 2.6.38. Juhovýchodný obchvat mesta Stará Ľubovňa v smere Levočská ul. (III/3146) – Prešovská ul. (III/3120) – Popradská ul. (I/68) – miestna časť Podsadek.
- 2.6.39. Cesta III/3128:
- 2.6.39.1. Obchvat obce Jarabina.
- 2.6.40. Cesty III/3138, III/3142 a III/3127 – modernizácia ciest v úsekoch Plavnica – Malý Lipník – Sulín – Mníšek nad Popradom – Medzibrodie a Mníšek nad Popradom – Kače.
- 2.6.41. Prepojenie obcí cestou III. triedy:
- 2.6.41.1. III/3127 Medzibrodie – časť Mníška nad Popradom – III/3158 Sulín – Závodie.
- 2.6.41.2. Litmanová III/3128 – Kamienka II/543.
- 2.6.41.3. Legnava III/3141 – hranica PL (Milik).
- 2.6.41.4. Sulín III/3142 – Kremná III/3129 (prepojenie na I/68).

Okres Stropkov

- 2.6.42. Prepojenie obcí cestou III. triedy – Jakušovce III/3575 – Prituľany III/3822 (okres Humenné).
- 2.6.43. Cesta III/3586:
- 2.6.43.1. Modernizácia cesty v úseku Ladomirova – Vislava – Chotča (prepojenie ciest I/21, II/575).
- 2.6.44. Modernizácia miestnej komunikácie Bžany – Valkov na kategóriu cesty III. triedy.

Okres Svidník

- 2.6.45. Cesta III/ 3535:
- 2.6.45.1. Modernizácia cesty v úseku Okružle – časť Šapinec – Kožany – Kučín.
- 2.6.46. Cesta III/3548:
- 2.6.46.1. Modernizácia cesty Krajná Poľana – Miroľa – Staškovce (prepojenie ciest I/21 a II/575).
- 2.6.47. Cesta III/3553:

- 2.6.47.1. Modernizácia cesty v úseku Vyšný Orlík – pripojenie ku kameňolomu v k. ú. Vyšný Orlík.
- 2.6.48. Cesta III/3581:
 - 2.6.48.1. Modernizácia cesty v úseku Radoma – Šandal – Stropkov (prepojenie ciest I/15 a I/21 – núdzová trasa obchádzky pre vybranú kategóriu vozidiel).
- 2.6.49. Prepojenie obcí cestou III. triedy:
 - 2.6.49.1. Šemetkovce III/3541– Oľšavka III/3591.
 - 2.6.49.2. Krajné Čierne III/3542 – Kožuchovcy III/3546,
 - 2.6.49.3. Medvedie III/3543 – Krajná Bystrá III/3545 – Nižný Komárnik I/21.
 - 2.6.49.4. Roztoky III/3555 – Kečkovce III/3553 – Vápeník III/3537.
 - 2.6.49.5. Kalnište III/3557 – Brezov III/3533.

Okres Vranov nad Topľou

- 2.6.50. Prepojenie ciest I/18 a III/3618 (Mlynská ul.) severnou časťou zastavaného územia mesta Vranov nad Topľou (vypojenie z plánovanej preložky cesty II/567).
- 2.6.51. Prepojenie cesty I/18 a plánovaného obchvatu mesta Vranov nad Topľou v juhovýchodnej časti mesta cestou III. triedy.
- 2.6.52. Cesta III/3630:
 - 2.6.52.1. Modernizácia cesty v úseku Hanušovce nad Topľou – Matiaška.
- 2.6.53. Cesta III/3635:
 - 2.6.53.1. Úprava parametrov cesty v úseku Matiaška – Detrík – rekreačné stredisko Dobrá – Malá Domaša.
- 2.6.54. Prepojenie obcí cestou III. triedy:
 - 2.6.54.1. Jastrabie nad Topľou III/3017 – Vyšný Žipov 3609.
 - 2.6.54.2. Nová Kelča I/15 – Ďapalovce III/3573 – Košarovce II/554.
 - 2.6.54.3. Dlhé Klčovo III/3624 – Nižný Hrušov II/554 – hranica KSK.
 - 2.6.54.4. Sačurov, z obchvatu I/79 – Davidov III/3623 – Cabov III/3626.

2.7. Chrániť územný koridor, vytvárať územno-technické podmienky a realizovať:

- 2.7.1. Diaľnice D1 a rýchlostné komunikácie R, ciest I., II. triedy a vybrané úseky III. triedy, úpravy ich parametrov, preložky, obchvaty a prepojenia vrátane prejazdnych úsekov dotknutých sídiel.
- 2.7.2. Obchvaty miest a obcí minimalizujúce kritické dopravné uzly v prevažnej miere v mestách a čiastočne aj vo väčších obciach.
- 2.7.3. Cesty zlepšujúce dopravnú dostupnosť a parametre k významným hospodárskym územiám najmä výroby a obchodu.
- 2.7.4. Homogenizácie dvojpruhových ciest I., II. a III. triedy, vrátane prejazdnych úsekov dotknutých obcí.
- 2.7.5. Na dvojpruhových cestách s kategóriou ciest I., II. a III. triedy miestne rozširovanie na 3 pruhy (v stúpaní alebo pre striedavú možnosť predbiehania) za účelom zvyšovania bezpečnosti a plynulosti dopravy.
- 2.7.6. Odstraňovanie bodových a líniových dopravných závad a obmedzení.
- 2.7.7. Modernizáciu a údržbu súbežných ciest I., II. a III. triedy k diaľnicam a rýchlostným cestám, vrátane prípojnych komunikácií a križovatiek (jedná sa o náhradné trasy v prípadoch núdzových odklonov alebo veľkých opráv na hlavných ťahoch) a ich prepojenie na miestne komunikácie.
- 2.7.8. Rozvíjanie a modernizáciu dopravnej infraštruktúry rešpektujúcu národné kultúrne pamiatky, ich bezprostredné okolie (do 10 m) a ochranné pásma pamiatkového

územia (zoznam na www.pamiatky.sk), archeologické náleziská a pamätihodnosti obcí a záujmy ochrany prírody.

- 2.7.9. Opatrenia na cestách, ktoré eliminujú dopravné strety s lesnou zverou.
- 2.7.10. Chodníky pre chodcov okolo ciest I., II. a III. triedy a cyklistických pruhov okolo ciest II. a III. triedy.
- 2.7.11. Verejné dopravné zariadenia a priestory pre zariadenia verejnej hromadnej dopravy.
- 2.7.12. Mototuristické obslužné centrá pozdĺž tranzitných a turistických trás.
- 2.8. Pri plánovanom rozvoji dopravnej infraštruktúry nezasahovať do existujúcich vojenských objektov a zariadení a ich ochranných pásiem umiestnených na území Prešovského samosprávneho kraja, ani inak neobmedzovať ich činnosť.
- 2.9. Vytvárať územnotechnické podmienky pre zabezpečenie stálej prejazdnosti cestnej siete a posudzovať zaradenie novovybudovaných diaľničných úsekov, rýchlostných komunikácií a ciest I. triedy do systému určených automobilových ciest s dôrazom na napojenie na dopravné koridory EÚ (medzinárodné cestné ťahy a multimodálne koridory).
- 2.10. Kapacitne posudzovať tvar a parametre novozriaďovaných križovaní na výhľadovú intenzitu, predovšetkým pri mimoúrovňových križovaniach cestných komunikácií, ciest a železničných tratí.
- 2.11. Vytvárať územnotechnické podmienky pre alternatívne spôsoby dopravy hlavne so zameraním na elektrodopravu a s tým súvisiacu sieť zásobných staníc pre elektromobily alebo hybridné automobily.

3. Železničná infraštruktúra

- 3.1. Rešpektovať dopravnú infraštruktúru navrhnutú na zaradenie do európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC), koridory tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy.
- 3.2. Zabezpečiť územný koridor pre modernizáciu:
 - 3.2.1. Železničných tratí, železničných staníc a zariadení vrátane nástupišť, zastávok a železničných priecestí.
 - 3.2.2. Železničnej trate č. 105 A hranica ŽSK (Žilina) – Poprad – hranica KSK (Košice) na rýchlosť 120 – 160 km/hod.
 - 3.2.3. Železničného uzla Plaveč.
 - 3.2.4. Železničnej trate č. 107 A hranica KSK (Kysak) – Prešov – Plaveč na rýchlosť 120 km/hod, jej zdvojkolažnenie s napojením na navrhovaný železničný tunel Obišovce (KSK) s intervalovou a integrovanou dopravou medzi Prešovom a Košicami.
 - 3.2.5. Preložku železničnej trate č. 107 A a jej zdvojkolažnenie na území mesta Prešov so železničným tunelom Dúbrava.
 - 3.2.6. Zdvojkolažnenie a elektrizáciu železničnej trate č. 103 A Humenné – Medzilaborce – Palota, vrátane rekonštrukcie tunela Lupkóv.
- 3.3. Vytvoriť podmienky pre využitie nepotrebných dopravnej infraštruktúry, hlavne neprevádzkovaných regionálnych železníc, vlečiek, prekladísk, plôch a zariadení pre depóniu a údržbu železničných vozidiel a pod., s preferenciou využitia pre dopravné účely.
- 3.4. Zabezpečiť územný koridor pre modernizáciu tatranskej elektrickej železnice (TEŽ) zdvojkolažnením železničnej trate, odstránením úsekov s nízkou dovolenou traťovou rýchlosťou za účelom zvýšenia prepravných kapacít a cestovnej rýchlosti vlakových súprav.
- 3.5. Predĺžiť ozubnicovú železničnú trať č.112 F z Tatranskej Štrby do Štrby k novej železničnej zastávke.
- 3.6. Zachovať koridor železničnej trate č.110 C Levoča – hranica KSK (Spišská Nová Ves).
- 3.7. Zachovať koridor železničnej trate č.110 B Spišské Podhradie – hranica KSK (Spišské Vlachy).
- 3.8. Zabezpečiť trvalú prejazdnosť železničnej siete určenej pre potreby presunu ozbrojených síl a vybudovanie udržiavacích nakladačích a vykladacích rámp a priestorov vo vybraných

priestoroch. Pri realizácii rozvojových zámerov dopravnej infraštruktúry spolupracovať s Ministerstvom obrany Slovenskej republiky.

- 3.9. V rámci kombinovanej dopravy rešpektovať územné požiadavky, legislatívne zásady a navrhované zámery zriadenia doplnkového terminálu kombinovanej dopravy Prešov – Šarišské Lúky a Vydrník v okrese Poprad.

4. Civilné letectvo

- 4.1. Rešpektovať územno-technické požiadavky navrhovaných zámerov v civilnom letectve.
- 4.2. Vytvárať územné predpoklady pre rozvoj letiska Poprad – Tatry, ktoré patrí do súhrnnej siete letísk systému transeurópskej dopravnej siete TEN.
- 4.3. Vytvárať územné predpoklady pre bezkolízne napojenie letiska Poprad – Tatry na nosný systém hromadnej dopravy a integrovaný systém prímestskej a mestskej hromadnej dopravy.
- 4.4. Rešpektovať územie vojenského letiska Prešov, letiska Svidník, letísk Ražňany, Kamenica nad Cirochou a heliportu vrtuľníkovej záchranej zdravotnej záchranej zdravotnej služby pri NsP Poprad.
- 4.5. Rešpektovať letiská pre letecké práce v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve: Hertník, Kurov, Zborov, Kurima, Udavské, Volica, Mirkovce, Ďačov, Šarišské Michaľany, Kamienka, Kolonica, Vranov – Čemerné.
- 4.6. V rámci plánovanej výstavby a ďalších aktivít v dotknutom území letísk rešpektovať ochranné pásma letísk a leteckých pozemných zariadení.

5. Vodná doprava

- 5.1. Vytvárať územnotechnické podmienky pre využívanie vodných tokov pre turistické a rekreačné účely, vrátane príslušnej infraštruktúry.
- 5.2. Pri návrhoch turistického a rekreačného využívania vodných tokov vyhnúť sa úsekom tokov, ktoré sú súčasťou maloplošných chránených území a území európskeho významu.

6. Cyklistická doprava

- 6.1. Rešpektovať významné dopravné väzby medzi regionálnymi centrami pre nemotorovú dopravu a to v zmysle národnej Stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky schválenej Vládou SR v roku 2013, rešpektovať systém medzinárodných, nadregionálnych a regionálnych cyklotrás prepájajúcich PSK s významnými aglomeráciami, centrami cestovného ruchu v okolitých krajinách, na Slovensku a v regióne s možnosťou variantných riešení, okrem presne zadefinovaného koridoru medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11.
- 6.2. Vytvárať územné a územnotechnické podmienky pre realizáciu:
 - 6.2.1. Medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 11 – hranica PL – Mníšek nad Popradom – údolie rieky Poprad – Stará Ľubovňa – Lipany – Sabinov – Prešov – hranica PSK/KSK (Košice – hranica MR) v stanovenom koridore, ktoré definujú dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.
 - 6.2.2. Cyklotrás po lokalitách zapísaných v Zozname Svetového dedičstva UNESCO súvisiacich s trasou medzinárodnej cyklotrasy Eurovelo 11: hranica PL – údolie rieky Poprad – Stará Ľubovňa – Lipany – Sabinov – Prešov – Košice – hranica MR (predovšetkým v koridore ciest I/66, I/66A, I/77, I/68, I/20, II/533 a v úseku Stará Ľubovňa – Torysa s trasou Stará Ľubovňa – Kežmarok – Levoča – Spišské Podhradie – Torysa.
 - 6.2.3. Cyklotrás predovšetkým na nepoužívaných poľných cestách historických spojníc medzi obcami so zohľadnením klimatických podmienok.
 - 6.2.4. Súbehu cyklistickej dopravy (cyklociest) a pešej dopravy v dopravne zaťažených územiach mimo hlavného dopravného priestoru s oddeleným dopravným režimom,
 - 6.2.5. Cyklociest k hraničným priechodom (priechody medzinárodné na šengenskej hranici).

- 6.3. Odčleniť komunikácie (cyklocesta, cyklocestička a cyklochodník) od automobilovej cestnej dopravy mimo hlavného dopravného priestoru. V centrách obcí a miest – najmä na komunikáciách III. a nižšej triedy odporúčame upokojuvať motorovú dopravu náležitými dopravnými – inžinierskymi prvkami, zriaďovať zóny 3D s efektívnymi nástrojmi na reguláciu rýchlosti – čím sa vo výraznej miere zlepšia podmienky pre nemotorovú – pešiu a cyklistickú dopravu, ktorej pozícia v hlavnom dopravnom priestore je v mnohých prípadoch (chýbajúci chodník či segregovaná cyklotrasa) opodstatnená.
- 6.4. Nadväzovať cyklotrasy na línie a zariadenia cestnej a železničnej dopravy v rámci podpory multimodality dopravného systému.
- 6.5. Podporovať budovanie peších a cyklistických trás v poľnohospodárskej a vidieckej krajine.
- 6.6. Podporovať realizáciu spojitého, hierarchicky usporiadaného a bezpečného systému medzinárodných, národných, regionálnych a miestnych cyklotrás.
- 6.7. Podporovať vedenie cyklotrás mimo frekventovaných ciest s bezpečnými križovaniami s dopravnými koridorami, s vodnými tokmi, s územiaми ochrany prírody a krajiny, k čomu využívať lesné a poľné cesty.
- 6.8. Podporovať budovanie oddychových bodov na rekreačných trasách, oživených krajinným mobiliárom a malou architektúrou, vrátane sociálnych zariadení.

7. Infraštruktúra integrovaného dopravného systému

- 7.1. Vytvárať územno-technické podmienky a presadzovať riešenia integrovaných dopravných systémov na území PSK najmä integráciu autobusovej a železničnej dopravy a zosúladiť integrovaný dopravný systém so susediacimi regiónmi a s pripravovanými strategickými dokumentmi PSK.

8. Infraštruktúra cestných komunikácií, železníc, cyklistickej a pešej dopravy pretínajúcej štátnu hranicu

- 8.1. Chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových cestných komunikácií pretínajúcich štátnu hranicu bez kontroly, vnútri schengenského priestoru na úseku hranice s Poľskom a to:
 - 8.1.1. Cestné komunikácie pretínajúce štátnu hranicu s obmedzenou prevádzkou:
 - a) Becherov – Konieczna, cestný, na ceste II/545,
 - b) Kurov – Muszynka, cestný, na ceste III/3483,
 - c) Lysá nad Dunajcom – Niedzica, cestný, na ceste II/543,
 - d) Palota – Lupków, železničný, osobná a nákladná doprava,
 - e) Palota – Radoszyce, cestný, na ceste II/575,
 - f) Tatranská Javorina – Lysá Poľana, cestný, na ceste III/3078,
 - g) Podspády – Jurgów, cestný, na ceste I/66,
 - h) Plaveč – Muszyna, železničný,
 - i) Mníšek nad Popradom – Piwniczna, cestný, na ceste I/68,
 - j) Čirč – Leluchów, cestný, na ceste I/77,
 - k) Čertižné – Jaśliska, cestný na ceste II/559,
 - l) Nižná Polianka – Ożenna, cestný na ceste III/3519,
 - m) Stebnicka Huta – Blechnarka – Wysowa, cestný na novej ceste III/3503,
 - n) Legnava–Milik, cestný na ceste III/3143, nový cestný most.
 - 8.1.2. Cestné komunikácie pretínajúce štátnu hranicu s neobmedzenou prevádzkou:
 - a) Vyšný Komárnik – Barwinek, cestný, na ceste E371, I/21, (R4).
 - 8.1.3. Pešie a cyklistické komunikácie pretínajúce štátnu hranicu, turistické komunikácie a komunikácie pre prihraničný styk:
 - a) Osturňa – Lapszanka, peší, cyklisti – návrh,
 - b) Červený Kláštor – Sromowce Niżne, lávka na rieke Dunajec, peší, cyklisti,

- c) Lesnica – Sczawnica, peší, cyklisti,
- d) Malý Lipník – Andrzejowka, výstavba lávky, peší, cyklisti – návrh,
- e) Frička – peší, cyklisti – návrh,
- f) Regetovka – Regietow, peší, cyklisti – návrh,
- g) Cigeľka – Wysowa Zdrój, peší, cyklisti – návrh,
- h) Litmanová – Jaworky, peší, cyklisti – návrh,
- i) Sulín – Żegiestow, peší, cyklisti,
- j) Stráňany – Jaworki, peší – návrh,
- k) Veľký Lipník – Szlachtowa, peší – návrh,
- l) Osadné – Balnica, peší, cyklisti – návrh,
- m) Ruské – Roztoky Górne, peší, cyklisti.

8.1.4. Chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových kontrolovaných hraničných priechodov na schengenskej hranici na úseku hranice s Ukrajinou, a to:

- a) Ubľa – Malyj Bereznyj, medzinárodný colný priechod, cestný, na ceste I/74,
- b) Ulič – Zabrid', návrh na zrekonštruovanej ceste II/558.

Územný plán je nástrojom pre umožnenie realizácie veľkých a najmä líniových stavieb tak, aby nedošlo k zastavaniu územia inými stavbami. Predstavuje tak rezervoár príležitostí, ktoré môžu nastať. Pri spracovaní Plánu udržateľnej mobility bude nevyhnutné vziať do úvahy obsah územného plánu.

3.4.1.2 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja 2021 – 2030

Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja PSK na roky 2021-2030 je kľúčovým dokumentom rozvoja kraja, ktorý slúži ako nástroj pre čerpanie verejných prostriedkov a eurofondov na najbližších 10 rokov. Pomocou špecifických a strategických cieľov, ktoré boli identifikované v rámci prípravy dokumentu, zároveň nastavuje priority rozvoja územia kraja. Dokument sa skladá z analytickej časti, strategicko-programovej časti, realizačno-finančnej časti a príloh. Okrem toho je v príprave aj skrátaná verzia dokumentu, ktorá bude k dispozícii na stiahnutie neskôr.

Základnou úlohou dokumentu je zabezpečiť všeobecný rozvoj kraja a naplnenie potrieb jeho obyvateľov v strednodobom horizonte. Kam sa bude kraj ako celok uberať, určuje ciele a opatrenia pre dosiahnutie týchto cieľov. Vychádza z potrieb obyvateľov, samospráv obcí, podnikateľských subjektov, záujmových združení, občianskeho a neziskového sektoru a z odborných analýz napriek odvetviami.

Súčasne tento program reaguje na témy uvedené v jednotlivých operačných programoch pre rovnaké obdobie a ďalej ich rozvíja, či implementuje do svojej štruktúry. Vďaka tomu vytvára predpoklady pre čerpanie financií a zdrojov z európskych štrukturálnych a investičných fondov.

Stanoví mnoho analýz a opatrení v hospodárstve, sociálnej a environmentálnej rovine, z ktorých by sa pre potreby tejto správy dali vybrať tieto strategické (SC) a špecifické (ŠC) ciele:

SC 3.1 Vytvoriť udržateľný model rozvoja dopravnej infraštruktúry a udržateľnej energetiky na území kraja

ŠC 3.1.1 Vytvoriť systém udržateľnej ekologickej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie dopravnej infraštruktúry a optimalizácie dopravnej obslužnosti v kraji v nadväznosti na budovanie IDS.

Daný špecifický cieľ napĺňa skupina opatrení a ich aktivít. Pre potreby tohto PUM je uvedený zoznam napĺňajúcich opatrení:

- 3.1.1.1. Strategické plánovanie rozvoja dopravy na území kraja s využitím SMART nástrojov, digitálnych a informačných systémov pri plánovaní, organizovaní a riadení procesov v doprave
- 3.1.1.2. Podpora zavádzania efektívnych a ekologických alternatívnych foriem prepravy osôb
- 3.1.1.3. Podpora rozvoja ekologickej verejnej osobnej železničnej dopravy a nadväznej prímestskej a mestskej dopravy
- 3.1.1.4. Podpora rozvoja intermodálnej dopravy tovaru
- 3.1.1.5. Podpora rozvoja leteckej dopravy
- 3.1.1.6. Podpora rozvoja integrovaných dopravných systémov (IDS) prepájajúcich rôzne druhy dopravy
- 3.1.1.7. Vytvorenie podmienok a infraštruktúry pre cyklo dopravu a pešiu dopravu ako súčasť multimodálnej mestskej a prímestskej dopravy pre regionálnu mobilitu a prepravné potreby obyvateľov kraja
- 3.1.1.8. Zvýšenie atraktivity, spoľahlivosti a efektivity verejnej osobnej dopravy
- 3.1.1.9. Podpora a aplikácia výskumno-vývojových aktivít a prepájania v sektore dopravy
- 3.1.1.10. Podpora optimalizácie dopravnej infraštruktúry pre zvýšenie bezpečnosti, lepšiu obslužnosť, prepojenosť, regionálnu mobilitu, ekonomických centier na území kraja a cezhraničného prepojenia / Minimalizácia kritických dopravných uzlov
- 3.1.1.11. Podpora statickej dopravy vrátane dopravného značenia

Jednotlivé aktivity nie sú pre ich všeobecné formulácie uvedené, sú však vyhľadateľné v dokumente PHSR PSK 2021-2030. Tento PUM je v súlade so všetkými definovanými opatreniami a ich aktivitami.

3.4.1.3 Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja 2014 - 2020

Regionálna integrovaná územná stratégia (RIUS) je dokument spracovaný pre potreby Prešovského samosprávneho kraja za účelom koordinácie a synchronizácie všetkých procesov a priebehu implementácie Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) na území kraja a ďalej vhodným skombinovaním týchto opatrení s ostatnými operačnými programami v rokoch 2014 – 2020. Pripravuje sa nová stratégia, platnosť aktuálnej bola predĺžená do roku 2023.

K nahliadnutiu, či podrobnému preštudovaniu je k dispozícii na internetovej stránke Prešovského samosprávneho kraja.

Ide o plánovací nástroj, ktorý združuje účasť jednotlivých partnerov na vybraných projektoch z pohľadu integrovaného prístupu rozvoja kraja. Všetky plánované zásahy a investície prebiehajú v úzkej spolupráci s Európskym parlamentom a Radou EU za vybrané obdobie. Je to hlavný plánovací dokument pre ideálne rozloženie finančných prostriedkov získaných ako od Európskej komisie a jej fondov, tak aj z prostriedkov štátneho rozpočtu a ostatných finančných zdrojov za dodržania podmienok s tým spojených.

Celý dokument vychádza z nasledujúcich princípov:

- 1) RIUS je spracovaná a realizovaná objektívne a transparentne formou partnerstva a viacúrovňového riadenia
- 2) RIUS je založená na odbornej analýze, dôkazoch, hodnotení predpokladov a porovnaní, tvorí podklad pre informované a zodpovedné rozhodovanie zúčastnených aktérov
- 3) RIUS je zameraná na riešenie konkrétnych významných problémov, potrieb a výziev dotknutého územia

- 4) RIUS vychádza z integrovaného prístupu, kde je jeho nositeľom partnerstva, na konkrétnom území zabezpečuje všetku koordináciu
- 5) RUIS rešpektuje zásady projektového riadenia vrátane systému priebežného hodnotenia a monitorovania s dôrazom na výsledok, správny priebeh a dopad realizovaných projektov

Je to dokument, ktorý sa snaží distribuovať finančný potenciál pre jednotlivé projekty v rámci kraja, podľa stupňa priority a samotného rozvojového potenciálu vybraných projektov, za účelom ďalšieho ekonomického rastu a čo najpriaznivejšieho dopadu na životnú úroveň maximálneho počtu obyvateľov.

RIUS bol vybudovaný za účelom dosiahnutia a splnenia stratégie Európa 2020 pomocou Integrovaných územných investícií (IUI), ktoré sú rozdelené do dvoch rovín. Na investičné jednotky v regionálnej stratégii Prešovského kraja – NUTS 3 a na investičné jednotky v rámci krajského mesta Prešov.

Vo svojej analytickej a strategickej časti sa zaoberá hlavne týmito štyrmi prioritnými oblasťami:

- 1) Bezpečná a ekologická doprava v regióne
- 2) Ľahší prístup k efektívnym a kvalitnejším verejným službám
- 3) Mobilizácia kreatívneho potenciálu na územie mestskej funkčnej oblasti mesta Prešov
- 4) Zlepšenie kvality života na území Prešovského kraja s dôrazom na životné prostredie

Pre plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja je dôležitá hlavne prvá oblasť týkajúca sa dopravy, ktorá obsahuje nasledujúce investičné priority v rámci dopravných analýz.

Investičná priorita č. 1.1:

Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárnych a terciárnych uzlov s infraštruktúrou TEN-T vrátane multimodálnych uzlov.

Špecifický cieľ 1.1:

Zlepšenie dostupnosti k infraštruktúre TEN-T a cestám I. triedy s dôrazom pre rozvoj multimodálneho dopravného systému

Investičná priorita č. 1.2:

Vývoj a zlepšovanie ekologických priaznivých a nízko hlukových dopravných systémov vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy, prístavov a multimodálnych prepojení a letiskovej infraštruktúry v záujme podpory udržateľnej regionálnej a miestnej mobility.

Špecifický cieľ 1.2.1:

Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy;

Špecifický cieľ 1.2.2:

Zvyšovanie atraktivity a prepravnej kapacity nemotorovej dopravy (predovšetkým cyklistickej dopravy) na celkovom počte prepravených osôb.

3.4.1.4 Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja

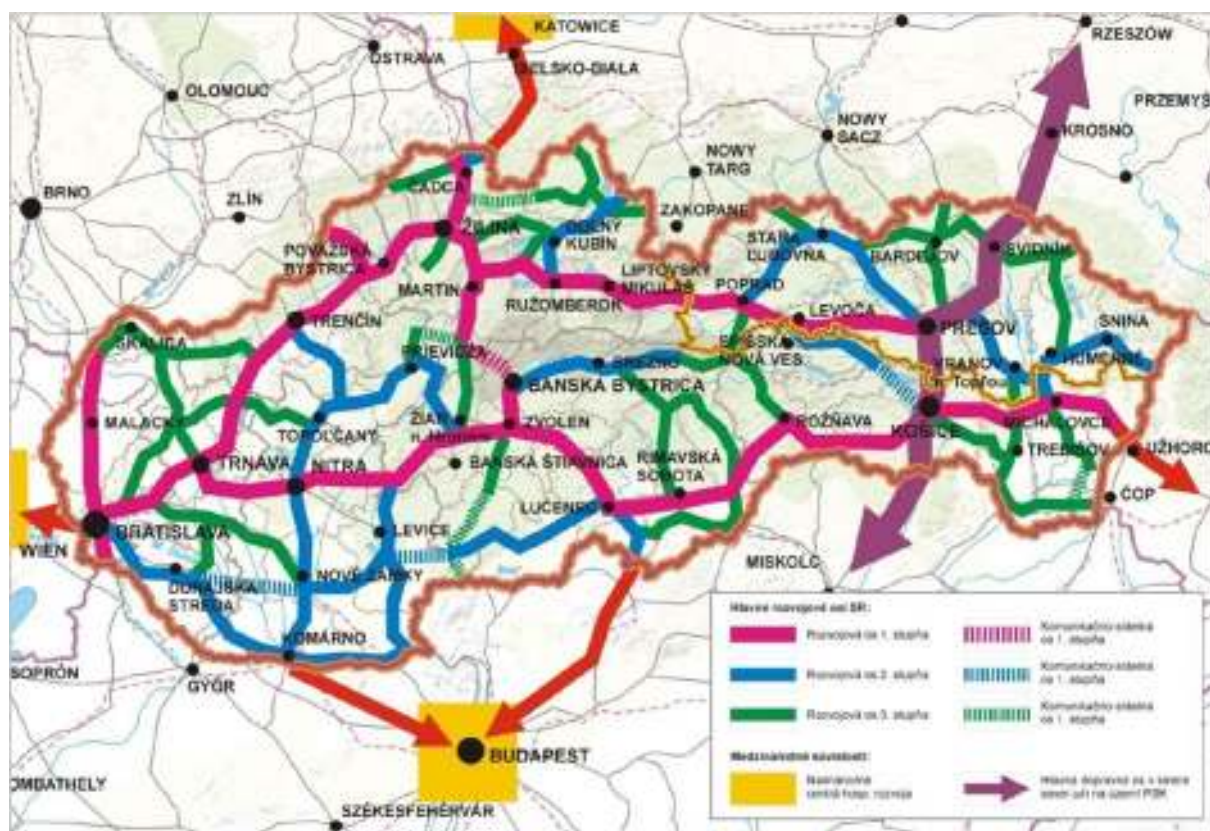
Dokument zo septembra 2015 vznikol na základe dlhodobej potreby spracovania komplexnej dokumentácie tohto druhu pre Prešovský kraj. Dokument sa zaoberá infraštruktúrou pre všetky druhy dopravy – cestná, železničná, vodná, letecká a nemotorová.

Hlavné ciele územnej prognózy:



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

Prešovský samosprávny kraj je prihraničným regiónom. Z hľadiska dopravnej polohy má významné postavenie pre celé Východné Slovensko. Dopravne sa spolu s Košickým samosprávnym krajom nachádza v dopravnom **gravitačnom centre Východ**. Na území Prešovského samosprávneho kraja sú definované hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osi zohľadňujúce ich význam v území.



Obrazok 1 Rozvojové osi a medzinárodné súvislosti ťažísk osídlenia, zdroj: KURS 2011

- Generel sa tiež zaoberá životným prostredím, dopravy sa týkajú predovšetkým emisie (celkové, CO, CO₂, NO_x, VOC, SO₂, TPM), ktoré sú uvedené za celú Slovenskú republiku. Ďalej sú na základe strategickkej hlukovej mapy SR a spracovaných strategických hlukových máp ciest I. triedy na území Prešovského samosprávneho kraja uvedené rizikové oblasti, kde predovšetkým navrhované trasy nadradenej kapacitnej siete rýchlostných cestných

komunikácií, najmä v území, kde sú vedené v blízkosti zastavaných území alebo území s najvyšším stupňom ochrany prírody. V týchto prípadoch je treba počítať už pri príprave technickej dokumentácie s opatreniami na ochranu proti hluku.

Rozvojové osi

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

Rozvojové osi prvého stupňa:

- žilinsko-podtatranská rozvojová os: Žilina — Martin — Poprad — Prešov,
- košicko-prešovská rozvojová os: Prešov — Košice — Čaňa — hranica Maďarská republika.

Rozvojové osi druhého stupňa:

- šarišská rozvojová os: Prešov — Bardejov,
- prešovsko-svidnícka rozvojová os: Prešov — Svidník — hranica Poľská republika,
- prešovsko-michalovská rozvojová os: Prešov — Hanušovce nad Topľou — Vranov nad Topľou — Strážske s odbočkou na Michalovce/Humenné.

- vihorlatská rozvojová os: Humenné — Snina — hranica Ukrajina (návrh vo výhlade).

Rozvojové osi tretieho stupňa:

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



Obrázok 2 Nadmerné zaťaženie hlukom – PSK, zdroj VÚC PSK

Tabuľka 3 Úseky ciest I. triedy s prekročenými hodnotami povolených hlukových limitov na území PSK

Č. úseku	IVSC	Úsek	Dĺžka [km]	Plocha [km ²]
19	Košice	Poprad, cesty I/18 a I/66 (I/67)	13,0	17,3
20	Košice	Prešov, cesta I/18	10,48	14,2

Cestná infraštruktúra

Medzinárodná doprava – cezhraničné súvislosti

- Základná sieť TEN-T: multimodálny koridor č. V.a. (TEM 4)
- Súhrnná sieť TEN-T: multimodálny koridor s pracovným názvom „Pobaltský koridor“
- Medzinárodná sieť „E“- sieť európskych ciest E 50, E 371, a „TEM“ – transeurópskych magistrál E50
- Sieť zaradená podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC)

Celoštátna doprava, susediace regióny

Celoštátnu dopravnú sieť a nadväznosť na susediace regióny vytvárajú predovšetkým cesty I. a II. triedy.

Regionálna doprava

Hlavnú dopravnú rozvojovú os západ – východ tvorí prepojenie:

- hranica Žilinský samosprávny kraj - Štrba – Poprad – Levoča – Prešov – Vranov nad Topľou – Humenné – Snina – Ublá – hranica Slovensko/Ukrajina (Malý Bereznyj).

Hlavnú dopravnú rozvojovú os sever – juh tvorí prepojenie:

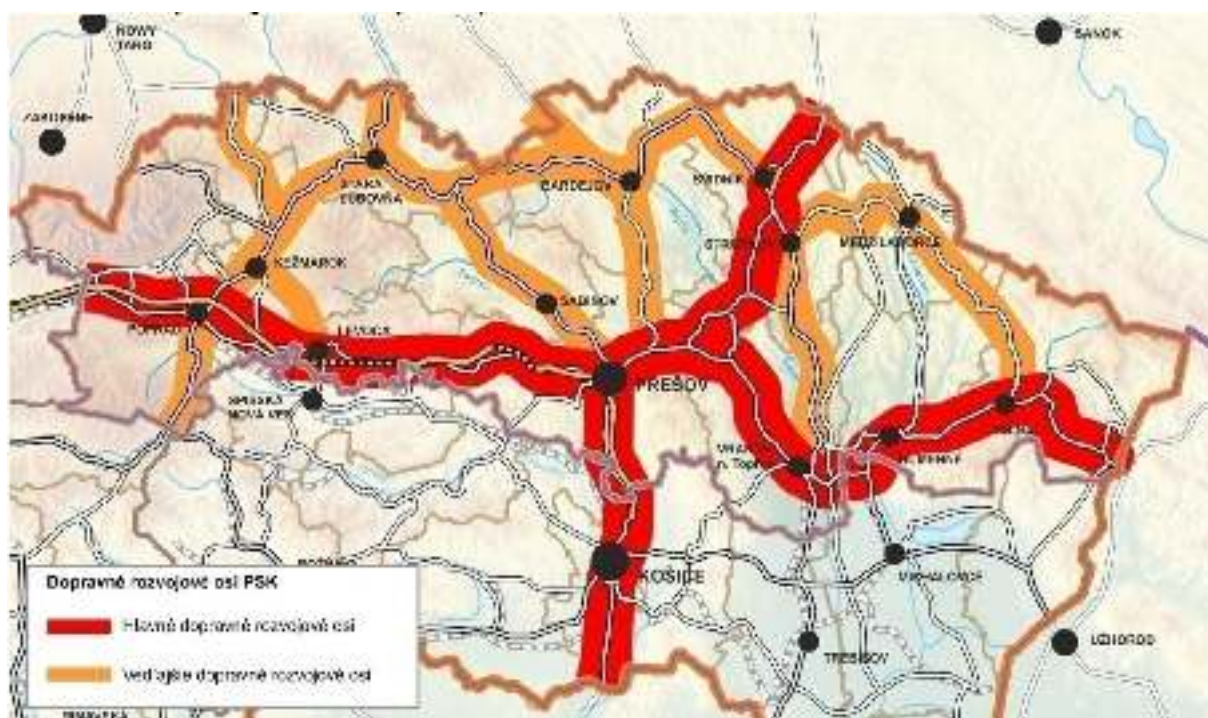
- hranica Slovensko/Poľsko (Barwinek)– Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov – hranica Košický samosprávny kraj (Košice, hranica Slovensko/Maďarsko).

Vedľajšiu dopravnú rozvojovú os západ - východ tvorí prepojenie:

- hranice Banskobystrický samosprávny kraj (Telgárt) a Košický samosprávny kraj (Stratená) – Vernár – Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník – Stropkov - Medzilaborce – Snina.

Vedľajšie dopravné rozvojové osy sever – juh tvoria prepojenia:

- hranica Slovensko/Poľsko (Niedzica) – Spišská Stará Ves, Lysá nad Dunajcom – Kežmarok – Ruskinovce (bývalý VO Javorina) – Levoča - hranica Košický samosprávny kraj (Spišská Nová Ves),
- hranica Slovensko/Poľsko (Piwniczna-Zdroj) – Mníšek nad Popradom - Stará Ľubovňa – Sabinov - Prešov,
- hranica Slovensko/Poľsko (Muszynka)– Kurov – Bardejov – Kapušany,
- Stropkov –Domaša - Vranov nad Topľou.



Obrázok 3 Hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osy PSK, zdroj: GDI PSK

Prešovský samosprávny kraj vzhľadom k rozlohe a počtu obyvateľov má nedostatok predovšetkým rýchlostných ciest a privádzačov, čiastočne diaľnic a ciest I. triedy, čo má dopad nielen na mobilitu obyvateľstva, ale aj vstup zahraničného kapitálu do tohto územia.

Železničná doprava

Železničnú sieť Prešovského samosprávneho kraja tvorí 430 km železničných tratí. V strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. je uvedené, že na území PSK sa nachádza oblasť s nízkym zaťažením v regionálnej železničnej doprave menej ako 500 os/24h a to úseky Stará Ľubovňa – Plaveč a Lipany – Plaveč.

Železničné trate medzinárodného, resp. celoštátneho významu tvoria železničné trate Žilina – Košice – Medzilaborce a Plaveč – Prešov – Košice. Trať Žilina – Košice je zaradená do systému medzinárodných dohôd AGC a AGTC. Trať Kysak – Prešov – Plaveč je zaradená do systému trás AGTC.

V železničnom uzle Prešov sa na túto trať napájajú trate regionálneho významu z Bardejova, Vranova nad Topľou, Humenného, Sniny a Medzilaboriec.



Obrázok 4 Hierarchia a štruktúra rozvojových koridorov – železničná doprava, zdroj: KURS 2011

Trate medzinárodného a celoštátneho významu

- Koridor Rýn – Dunaj
- Trať Kysak – Prešov – Plavec – Muszyna (Poľsko)
- Multimodálny koridor s pracovným názvom „Pobaltský koridor“ vedený v línii Lublin (Poľsko) – Rzeszów (Poľsko) – Prešov – Košice – Miškovec (Maďarsko) – Debrecen (Maďarsko) – koridor IV. Constanca/Istanbul.

Trate nadregionálneho a regionálneho významu

- Prešov - Vranov - Strážske - Humenné - Medzilaborce - Palota - Lupkow (Poľsko)
- Prešov - Vranov nad Topľou – Strážske
- Plaveč - Stará Ľubovňa – Poprad

Kombinovaná doprava

V zmysle Európskej „Dohody“ o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy AGTC, územie východoslovenského regiónu zahrňujú železničné trate: C - E 40, C - E 30/1, multimodálny koridor č. Va (TEM4), „Pobaltský koridor“, koridor č.IV Constanca/Istanbul. Cez územie PSK prechádza aj Európsky železničný koridor nákladnej dopravy č.9 (CS Corridor alebo RFC 9), ktorý je totožný s multimodálnym koridorom č. Va.

Letecká doprava

Spolu s letiskom Košice patrí letisko Poprad - Tatry do súhrnnej siete letísk systému transeurópskej dopravnej siete TEN-T. V rámci plánovanej výstavby a ďalších aktivít na území Prešovského

samosprávneho kraja je potrebné rešpektovať ochranné pásma a územia letísk a leteckých pozemných zariadení.

Vodná doprava

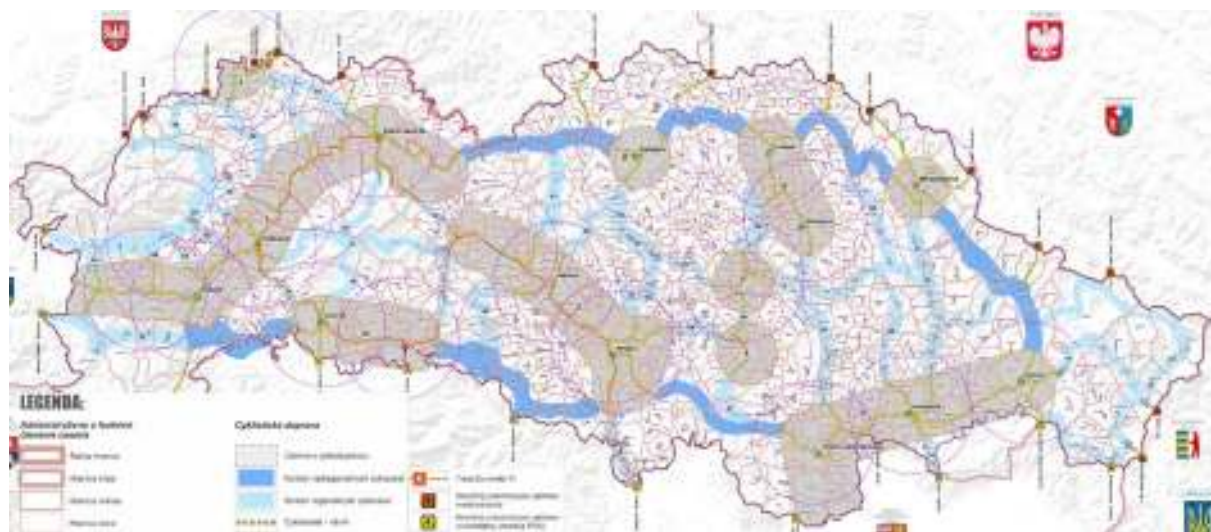
Na území PSK sa vodná doprava nenachádza. V PSK sa nachádza len regionálna rekreačná vodná doprava na rieke Dunajec s dvoma prístaviskami (Červený Kláštor, Lesnica) v hraničnom pásme s Poľskom. Medzi sledované úseky patria stredný tok rieky Poprad, Ondava, Topľa a Laborec. Ostatné rieky nie sú z hľadiska prietokov sledované pre rekreačnú plavbu.

Cyklistická doprava a cykloturistika, pešia doprava

Základná sieť je tvorená základnou sieťou cyklociest v územiach s cyklodopravou, na ktoré nadväzujú základné cyklotrasy v koridoroch nadregionálnej úrovne v územiach s cyklokoridormi (nadregionálne a regionálne).

S cieľom znižovania podielu motorovej dopravy a zvyšovania podielu cyklistickej dopravy vo všetkých ťažiskách osídlenia samosprávneho kraja a na územiach preukazujúcich aglomeračné súvislosti je navrhnutá základná sieť cyklociest a cyklotrás Prešovského samosprávneho kraja v rozsahu návrhu územnej prognózy.

Pre potreby samosprávneho kraja sú cyklokoridory hierarchicky členené do dvoch úrovní. Nadregionálne cyklokoridory spoločne s prihraničnými územiaми cyklodopravy kopírujú hranice samosprávneho kraja. Regionálne cyklokoridory sú navrhnuté na obsluhu uzavretých vidieckych regiónov najmä v severojužnom a východozápadnom smere.

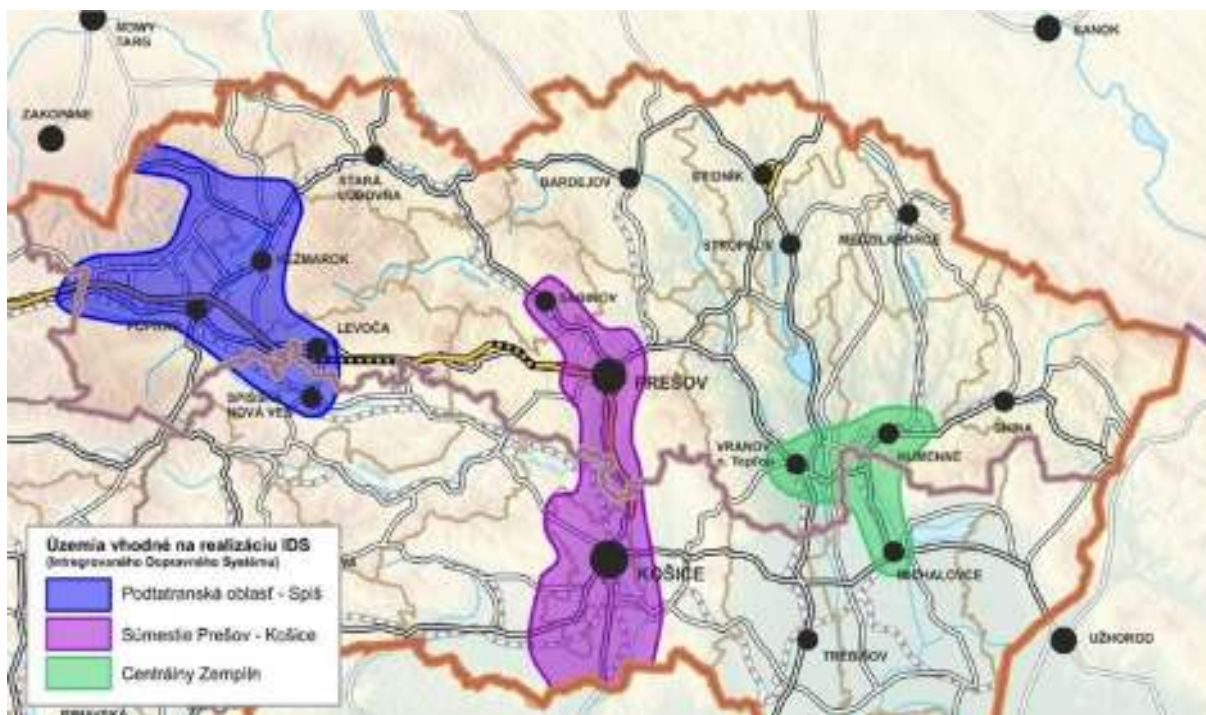


Obrázok 5 Cyklokoridory v PSK

Prioritnou medzinárodnou cyklotrasou v súčasnosti prechádzajúcou územím PSK, je navrhovaná, cyklomagistrála EuroVelo 11. Vedie z hraničného priechodu Poľsko/ Slovensko Mníšek nad Popradom cez riešené územie a cez územie Košického samosprávneho kraja na hraničný prechod Skároš Slovensko/Maďarsko.

Integrovaný dopravný systém

Integrovaný dopravný systém je bližšie špecifikovaný, resp. riešený v samostatnom strategickom dokumente v koncepcii dopravy vo verejnom záujme Prešovského samosprávneho kraja. Územná prognóza Generelu dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja (GDI PK) ako strategický dokument rieši túto problematiku rámcovo s čiastkovými odporúčaniami.



Obrazok 6 Územia vhodné na realizáciu IDS na území PSK s priemetom KSK, zdroj: VÚC PSK

Územná prognóza GDI PK riešila predovšetkým problematiku PSK v cestnej doprave (medzinárodné komunikácie – D1, R4, nadregionálne – cesty R, cesty I. triedy a regionálne komunikácie – cesty II. a III. triedy, obchvaty a preložky komunikácií, komunikačné prepojenia časti koncových obcí, prehodnotenie kategórií a šírkového usporiadania vybraných komunikácií), železničnej dopravy (obnovenie a posilnenie železničných tratí pre osobnú dopravu, rozšírenie tratí v hornošarišskom regióne, rozšírenie Tatranskej elektrickej železnice a predĺženie ozubnicovej železničnej trate). Bola vypracovaná nová filozofia základnej siete území s cyklo dopravou a cyklokoridorami vytvárajúca podmienky pre definovanie cyklociest a cyklotrás na území PSK.

3.4.1.5 Konceptia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj

Spracovateľ: ISPO spol. s r.o., inžinierske stavby, september 2015

Konceptia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj je navrhovaná ako územná prognóza a územnoplánovací podklad k Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja a Územný plán PSK. Z tohto dôvodu investičné počiny v doprave musia byť zadefinované minimálne na 10 rokov dopredu, so stabilizovanými dopravnými zariadeniami v rámci PSK

Podiel prepravných výkonov verejnej dopravy na výkone pozemnej osobnej dopravy na Slovensku je 25% a klesá.

Z celkového počtu 766 mil. cestujúcich prepravených verejnou dopravou v roku 2011 ich iba 6% využilo železnicu, 39% cestnú verejnú dopravu a 55% vozidlá MHD.

Prepravné výkony vo verejnej osobnej doprave v oskm sa delili v roku 2011 na 51% realizovaných v autobusovej doprave, 26% v železničnej doprave, 13% v mestskej hromadnej doprave a 10% v leteckej doprave.

Z pohľadu civilného letectva sa v PSK nachádza letisko Poprad – Tatry, so zapojením ktorého sa do siete služieb vo verejnom záujme neuvažuje.

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu zabezpečujú autobusoví dopravcovia na základe zmluvných vzťahov so samosprávnymi kraji. Celkový objem výkonov regionálnej dopravy v roku 2011 bol 297 mil. vozokm.

Mestská hromadná doprava v slovenských mestách je prevádzkovaná mestskými dopravnými podnikmi alebo externými dopravcami na objednávku miest, v roku 2011 prepravili všetky slovenské MHD 417 mil. cestujúcich.

Problémy:

- slabým miestom VOD na Slovensku je absencia funkčných integrovaných dopravných systémov,
- v regionálnej doprave však prešla **väčšina cestujúcich na autobusovú dopravu** a následne bolo tiež **zrušených mnoho regionálnych spojov**,
- úbytkom cestujúcich v regionálnej doprave minulých rokov **z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave**,
- **chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a prvky integrácie dopravných systémov**,
- nedostatočne udržiavaný a zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok železničnej dopravy.

Návrhy:

- Vízia pre organizáciu verejnej osobnej dopravy: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na delbe prepravnej práce oproti súčasnosti.
- Vízia pre prevádzku verejnej osobnej dopravy: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava s dostatočnými informáciami o nej.
- Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Odporúčania pre Prešovský samosprávny kraj:

- Iniciovať prostredníctvom PSK skvalitnenie legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy
- Vytvoriť podmienky pre zvýšenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií na území PSK
- Iniciovať prostredníctvom PSK zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy
- rešpektovať prestupné terminály osobnej multimodálnej dopravy, ktoré sprístupňujú prírodné a kultúrno-historické hodnoty PSK.
- rešpektovať súčasný stav VOD evidovaných priemyselných parkov v PSK, kde môže dôjsť k zvýšeným nárokom na dopravu vo verejnom záujme pri vstupe investorov.
- vytvárať podmienky pre VOD, ktoré zohľadňujú jednotlivé regióny turizmu a CR PSK,
- vytvárať podmienky pre rozvoj infraštruktúry v prestupových turistických termináloch,
- vytvárať podmienky pre rozvoj VOD vo všetkých mestských aglomeráciách a územiach vykazujúcich vysokú návštevnosť,
- vytvárať podmienky pre zriaďovanie prestupných turistických terminálov.
- v územiach, zhodujúcich sa s lokalizáciou environmentálne citlivých území (národná sieť chránených území, chránené stromy, prírodné pamiatky chránené priamo zo zákona, súvislá európska sústava chránených území, nadradené prvky územného systému ekologickej

stability, chránené územia podľa osobitných predpisov) prioritne preferovať aspekty ochrany prírody,

- pre zábery, ktoré sa budú dotýkať území NATURA 2000, zabezpečiť primerané hodnotenie ich vplyvov na predmet a integritu týchto území.
- vytvoriť podmienky v rámci PSK pre dopracovanie strategických hlukových máp v zaťažených aglomeráciách, pri zohľadnení hluku vytváraného cestnou, železničnou a leteckou dopravou, s návrhom protihlukových opatrení na území PSK so zameraním na obytné a rekreačné územia.
- iniciovať spracovanie PDO PSK, podľa doporučení na obdobie min. 10 rokov (metodika Ministerstva dopravy a výstavby SR) a nadväzne tento materiál pravidelne aktualizovať

Železnica:

- vytvoriť podmienky pre zvýšenie kvality staníc, zastávok, prestupových terminálov
- vytvoriť podmienky pre zaistenie bezbariérového prístupu cestujúcich
- vytvoriť podmienky pre obnovenie osobnej dopravy na tratiach č. 186, 187 a 192
- vytvoriť podmienky pre výstavbu nových tratí prechádzajúcich okresmi Svidník a Stropkov (prepájajúce Bardejov – Svidník – Stropkov – Rekreačnú oblasť Domaša – Vranov n/T a Stropkov – Medzilaborce), a to spracovaním variantného riešenia ich trasovania v následnej územnoplánovacej dokumentácii.
- vytvoriť podmienky pre rekonštrukciu a rozšírenie tratí Tatranskej elektrickej železnice do vybraných okolitých sídiel,

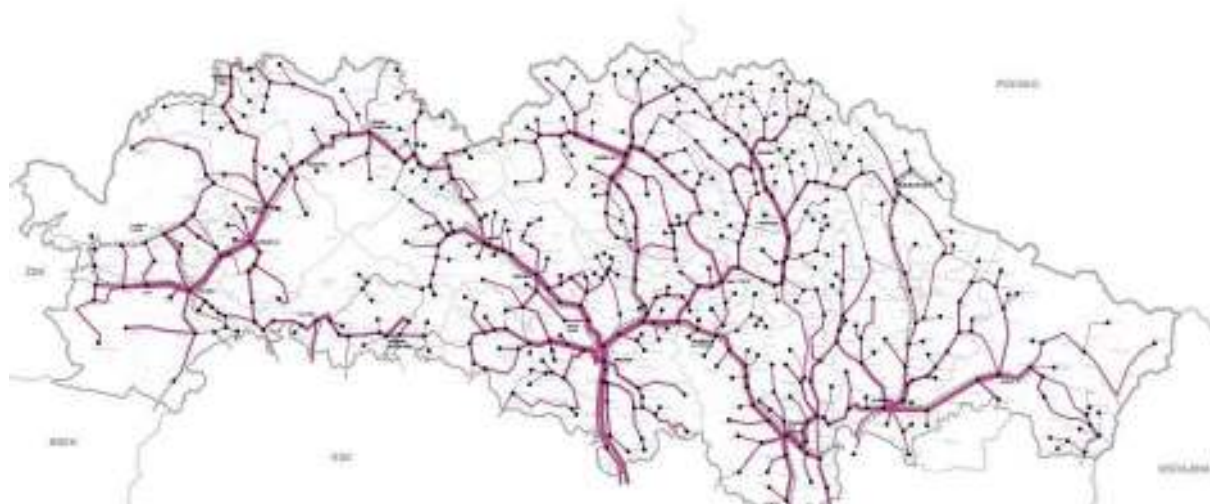
Autobusy:

Riešenie zohľadňuje zahranične skúsenosti deľby prepravnej práce (Modal split) medzi hromadnou verejnou a individuálnou automobilovou dopravou osôb. Vyhovujúca VOD v pomere k IAD je 66,6:33,4%.

Údaje zo sčítania za roky 1998 až 2010 vykazujú neustály pokles vývoja cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave PSK, čo za obdobie 12 rokov tvorilo pokles o cca 45 %. Za jeden deň cestuje 113 280 cestujúcich (2010) autobusmi

Autobusová osobná doprava bude mať zberný a plošný charakter, s ohľadom na populačný boom, hlavne v obciach s vysokým podielom rómskeho etnika a v rómskych osadách, kde do roku 2040 očakávame zvýšený záujem o VOD.

Obrázok 7 z roku 2015 znázorňuje formou kartogramu počty spojov verejnej autobusovej dopravy v pracovnom dni, Obrázok 8 obsahuje návrh nadregionálnych (červene) a regionálnych (oranžovo) terminálov multimodálnej dopravy a zobrazuje úseky, ktoré je navrhnuté posilniť, pretože obsluhujú osídlenia s vysokým podielom sociálne vylúčeného obyvateľstva s predpokladom značného nárastu počtu obyvateľov paušálne o 25 % do roku 2040).



Obrázok 7 Intenzity spojov – pracovný deň – schéma z roku 2015

(zdroj KDVZ PSK)



Obrázok 8 Návrh terminálov a perspektív posilnenia frekvencie spojov

(zdroj KDVZ PSK)

Integrovaný dopravný systém:

V systéme IDS môžu postupne profitovať všetky zúčastnené strany dopravného systému, a to predovšetkým užívatelia systému – cestujúci, pre ktorých je systém tvorený za účelom uspokojenia prepravných potrieb udržateľným spôsobom, ďalej inštitúcie zodpovedne za zabezpečenie dopravnej obsluhy (objednávatelia dopravných výkonov) a v neposlednom rade dopravcovia.

Je prvoradé spracovať Plán dopravnej obslužnosti PSK.

V riešení KDVZ PSK sú navrhované nadregionálne prestupné terminály v mestách Prešov, Poprad, Humenné a regionálne prestupné terminály v ostatných mestách PSK, ktoré zároveň vytvárajú podmienky pre turistické prestupné terminály.

- rešpektovať navrhovanú rovnomernú dopravnú obslužnosť celého územia PSK,
- koordinovať VOD so susednými krajinami,
- z hľadiska Prešova, ako krajského mesta a zároveň súčasť prešovsko-košickej aglomerácie je dôležité VOD koordinovať s Košickým samosprávnym krajom, z dôvodu vysokej migrácie pracovných síl do Košíc, čím sa vytvára predpoklad na spoluprácu v rámci IDS medzi prešovským a košickým regiónom,
- vytvoriť podmienky pre rozšírenie a modernizáciu TEŽ vypracovaním vyhládavacej štúdie pre návrh trasovania TEŽ s minimálnymi vplyvmi na chránené časti prírody, ktoré by boli podkladom pre prípadné zapracovanie návrhov rozšírenia TEŽ do ÚPD,
- vytvoriť podmienky pre výstavbu nových železničných tratí a novo navrhované úseky riešiť variantne v ÚPD,
- iniciovať pri riešení ÚPN O zvýšenie komfortu VOD návrhom nových zastávok na cestách PSK s možnosťou prepájania obcí,
- iniciovať spracovanie relevantných podkladov pre stanovenie konkrétnych očakávaných prepravných výkonov a ich rovnomerného rozdelenia,
- vytvárať podmienky pre dostupnosť cyklistickej dopravy k zastávkam VOD do 30 min., s možnosťou prepravy alebo uschovania bicyklov (v rámci miest PSK, prestupných terminálov a vybraných železničných a autobusových zastávok),
- vytvárať podmienky pre dostupnosť pešej dopravy k zastávkam VOD do 30 min.,
- vytvárať podmienky pre zriadenie služieb pre cestujúcich v prestupných uzloch (obchody, občerstvenie, verejné WC, ...),
- vytvoriť podmienky nadväzujúce na riešenie IDS (s možnosťou dosiahnutia výhod pre cestujúcich vo VOD):
 - atraktívna ponuka dopravy (nadväznosti liniek, vedenie liniek),
 - sprehľadnenie dopravného systému,
 - jednotné prepravné a tarifné podmienky,
 - jednotný tarifno-vybavovací systém,
 - zaručená kvalita poskytovaných dopravných služieb na základe jednotných štandardov kvality,
- vytvoriť podmienky nadväzujúce na riešenie IDS (výhody PSK, ako objednávateľa služieb vo verejnom záujme - koordinátor):
 - zlepšenie dopravnej obsluhy regiónu hromadnou dopravou,
 - hospodárnejšie využitie verejných prostriedkov pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy regiónu,
 - systémové dopravné a tarifné riešenia v regióne,
- zabezpečenie mobility občanov udržateľným spôsobom (vyššie využívanie hromadnej dopravy pred individuálnou automobilovou dopravou),

- vytvoriť podmienky nadväzujúce na riešenie IDS (výhody dopravcov, ktorí poskytujú služby vo verejnom záujme):
 - zvýšenie atraktivity hromadnej dopravy,
 - zvyšovanie potenciálu prepravného trhu (vyšší počet prepravených cestujúcich) a s tým spojená perspektíva ďalšieho rozvoja aktivít,
 - istota zmluvného vzťahu s objednávatelmi dopravných výkonov (garancia lukratívnosti vzťahu),
 - koordinácia dopravcov v regióne,
 - využívanie územných rezerv pre prestupné terminály a dlhodobé parkovanie.

Prílohami dokumentu sú:

- Prognóza nárastu dopravy vo verejnom záujme do roku 2040,
- Hlavný výkres,
- Širšie vzťahy
- Prognóza nárastu dopravy vo verejnom záujme do roku 2040.
- Trasy liniek
- Intenzity spojov – pracovný deň
- Intenzity spojov – deň voľna a pokoja
- Návrh

3.4.1.6 Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja

Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja spracovala Žilinská univerzita v Žiline. Dopracovaný bol v auguste 2020. Z hľadiska Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja (a jeho aktualizácií) je prínosné spomenúť predovšetkým prehľad princípov a návrhov Plánu dopravnej obslužnosti PSK, ktoré PDO uvádza. Cieľom PDO je vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja. Primeraným rozsahom sa rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov na jednotlivých autobusových linkách na uspokojenie dopytu verejnosti počas jednotlivých dní v týždni pri zohľadnení možností súbežných prepráv a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti prepráv, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

Vzhľadom na to, že nový Plán dopravnej obslužnosti PSK bol spracovaný v roku 2020 na základe tohto PUM PSK spracovaného v roku 2019, mnohé návrhy PDO podrobnejšie rozvíjajú koncept navrhnutý Plánom udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja. Princípy integrovanej dopravy definované v PDO v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko obsahujú a rozpracovávajú princípy optimalizácie dopravnej obsluhy regionálnou VOD definované v rámci PUM PSK.

Dokument PDO PSK sa vo svojej návrhovej časti venuje trom hlavným témam, ktoré obsahujú ďalšie podrobné kapitoly:

- Koncept linkovej obsluhy PSK s ohľadom na funkčný región Východné Slovensko
 - Princípy integrovanej dopravy v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko
 - Princípy optimalizácie dopravnej obsluhy regionálnou VOD definovaných v rámci PUM PSK
 - Návrh riešenia verejnej osobnej dopravy
 - Návrhy princípov integrovanej dopravy v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko
 - Návrhy zmien v dopravnej infraštruktúre v PSK smerujúce k skvalitneniu prestupov medzi jednotlivými druhmi dopravy
 - Konceptia rozvoja dopravnej infraštruktúry

- Špecifické ciele pre dosiahnutie udržateľnej mobility
- Opatrenia navrhnuté v PUM PSK
- Multikriteriálna analýza infraštruktúrnych opatrení
- Potrebne úpravy železničnej infraštruktúry
- Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy
- Stanovenie minimálnych prestupných časov v jednotlivých potenciálnych prestupných uzloch v PSK pri prestupe VLAK-BUS a BUS-BUS
- Podrobné definovanie všetkých liniek VOD v PSK, vrátane relevantných exteritoriálnych presahov a potrebných infraštruktúrnych opatrení
 - Stanovenie jednotlivých liniek regionálnej VOD
 - Stanovenie liniek železničnej osobnej dopravy
 - Stanovenie liniek PAD
 - Návrhy infraštruktúrnych opatrení
 - Infraštruktúrne opatrenia v železničnej doprave
 - Infraštruktúrne opatrenia v autobusovej doprave
 - Výstavba prestupných terminálov (P+R, B+R a K+R)
 - Definovanie funkcií jednotlivých liniek
 - Teoretická kategorizácia a funkcie liniek
 - Kategorizácia a určenie hlavnej funkcie jednotlivých liniek
 - Stanovenie kapacitnej kategórie vozidiel nasadzovaných na jednotlivých linkách
 - Súčasné kapacitné kategórie vozidiel autobusovej dopravy v PSK
 - Stanovenie kapacitnej kategórie vozidiel nasadzovaných na jednotlivých linkách v železničnej doprave
 - Záverečné odporúčania pre stanovenie kapacitnej kategórie vozidiel nasadzovaných na linkách
 - Vymedzenie liniek s veľmi nízkym dopytom a návrh nekonvenčného systému dopravnej obsluhy na týchto linkách
 - Príklady riešenia nízkeho dopytu zo zahraničia
 - Príklady riešenia nízkeho dopytu zo SR
 - Návrh autobusových spojov na zavolanie
 - Stanovenie systémových jazdných časov
 - Časy medzi zastávkami
 - Postup stanovenia systémových jazdných časov
 - Stanovenie systémových jazdných časov a výstupy meraní
 - Stanovenie systémových jazdných časov a požiadavky na vozidlá
 - Princípy stanovenia pravidelných jazdných časov v železničnej doprave
 - Vytvorenie celosieťového cestovného poriadku
 - Železničná doprava
 - Prímestská pravidelná autobusová doprava
 - Spôsob koordinácie regionálnej VOD s MHD Prešov, vrátane návrhov na zmeny intervalov vybraných liniek MHD Prešov, v nadväznosti na zmeny systému regionálnej dopravnej obsluhy, s cieľom vytvorenia IDS
 - Porovnanie súčasných a navrhovaných dopravných výkonov
 - Dopravné výkony v PAD
 - Dopravné výkony v ŽD
 - Kvantifikovanie zmeny objemu dopravných výkonov PAD a ŽD v súbežných úsekoch
 - Schémy liniek VOD
 - Podrobná schéma vedenia liniek autobusovej dopravy

- Prehľadná schéma liniek VOD
- Porovnanie počtu spojení v súčasnom a navrhovanom stave
- Návrhy zmien v geografickej lokalizácii a prehodnotenia potreby súčasných zastávok
- Posúdenie navrhovaných štandardov dostupnosti zastávok VOD v PSK podľa okresov
- Návrhy respondentov z dotazníka realizovaného v PSK
- Legislatívne požiadavky na prevádzku a zriadenie zastávok VOD
- Posúdenie frekvencie cestujúcich na zastávkach PAD v PSK
- Posúdenie frekvencie cestujúcich na zastávkach a staniciach železničnej dopravy v PSK
- Návrh zmien v lokalizácii zastávok
- Zastávky na znamenie
- Posúdenie environmentálnych dopadov implementácie plánu dopravnej obsluhy
- Metodika hodnotenia environmentálnych dopadov
- Princípy výpočtu spotreby energie a emisií skleníkových plynov pri dopravných službách
- Metodika výpočtu spotreby pohonných hmôt a produkcie skleníkových plynov IAD
- Metodika výpočtu spotreby pohonných hmôt a produkcie skleníkových plynov autobusovou dopravou
- Metodika výpočtu spotreby pohonných hmôt, elektrickej energie a produkcie skleníkových plynov železničnou dopravou
- Charakteristika navrhovaného systému obsluhy
- Základná charakteristika návrhu dopravnej obslužnosti PSK
- Faktory vplývajúce na výhľadový stav dopravnej obslužnosti
- Posúdenie silných a slabých stránok navrhnutého plánu dopravnej obslužnosti
- Prevádzkové zhodnotenie návrhov v železničnej osobnej doprave
- Vplyv ponuky na dopyt po verejnej osobnej doprave
- Ekonomické zhodnotenie
- Ciele a zámery v oblasti ďalšieho rozvoja VOD v PSK, s ohľadom na funkčný región Východné Slovensko
 - Stanovenie výhľadových možností zvyšovania atraktivity VOD
 - Železničná doprava
 - Prímestská autobusová doprava
 - Možnosti zaintegrovania liniek s presahom na územie susedného funkčného regiónu a pohraničných regiónov susedných štátov
 - Možnosti zaintegrovania liniek s presahom na územie susedného funkčného regiónu
 - Možnosti prepojenia IDS so systémami VOD priľahlých pohraničných regiónov susedných štátov
 - Vypracovanie odporúčaných opatrení a rámcového harmonogramu ich implementácie

Nasledujúci text obsahuje výťah informácií o PDO PSK relevantných pre PUM PSK.

Návrh linkového vedenia v ŽD, PAD a MHD obsahuje:

- stanovenie modálneho charakteru linky,
- trasu linky a určenie zastávok (tarifných bodov), ktoré bude linka obsluhovať,
- definovanie základnej obslužnej funkcie linky,
- stanovené systematické jazdné časy,
- systematickosť cestovného poriadku a intervaly podľa obdobia dňa pracovného (špička, sedlo, noc) a počas víkendových dní, vrátane charakteristiky výnimiek z tejto systematickosti,
- stanovenie nasadzovaných vozidiel a ich kapacitnej kategórie,

- stanovenie potrebného počtu vozidiel na zabezpečenie turnusových náležitostí linky,
- linky ŽD budú mať spracovaný cestovný poriadok (grafikon vlakovej dopravy) aj pre variant po navrhovaných infraštruktúrnych opatreniach,
- návrh špecifického systému obsluhy pre obce s potrebou nízkeho počtu spojov,
- vyhodnotenie návrhu dopravnej obsluhy kvantitatívnymi a kvalitatívnymi ukazovateľmi zabezpečenej služby vrátane porovnania so súčasným stavom.

Navrhovaný systém linkovej obsluhy tak plne rešpektuje:

- princípy integrovanej dopravy (koordináciu jednotlivých druhov dopravy),
- efektívne využívanie vozidiel,
- atraktívny čas dochádzky do/z práce/školy (do 45 minút jazdy vo vozidle) – všade tam, kde je to možné a efektívne,
- časovú synchronizáciu liniek v relevantných prestupných bodoch a relevantných prepravných smeroch (pri cestách tam aj späť),
- sieťový charakter dopravnej obsluhy (znižovanie počtu koncových liniek – všade tam, kde je to možné a efektívne),
- zvyšovanie konkurencieschopnosti VOD voči IAD (zrýchľovanie, zvyšovanie ponuky spojení, zjednodušovanie celého systému),
- výnimky z taktu pre linky s malým počtom spojov (napr. 6 párov v pracovné dni alebo s nekonvenčným systémom obsluhy – doprava na zavolanie a pod.).

K hlavným znakom v oblasti návrhu linkového vedenia patria:

- vytváranie nosných liniek a obslužných liniek, pričom niektoré budú vynechávať zastávky pre dosiahnutie rýchlejšieho spojenia s centrom (spojovacie linky),
- výrazná revízia linkového vedenia a frekvencie spojov (ŽD, PAD) vzhľadom na eliminovanie súbežnosti spojov ŽD a PAD a na definovanie nosného systému liniek,
- vytvorenie dopravného systému s uceleným, komplexným systémom liniek s preferenciou ITCP,
- optimalizácia dopravného systému (ponukový princíp),
- postupné dotváranie systému realizáciou nadväzných projektov.

Východiská návrhu dopravnej obslužnosti:

- dostatočná kapacita železničných tratí Košice – Kysak – Poprad-Tatry – Štrba, čiastočne Kysak – Prešov - Lipany,
- nevhodné polohy železničných staníc na tratiach Spišská Nová Ves – Levoča, Spišské Vlachy – Spišské Podhradie a Vranov nad Topľou – Trebišov, ktoré sú nevhodne situované od väčšiny obcí, neumožňujú zabezpečiť dostatočnú atraktivitu dopravnej obsluhy pre cestujúcich, preto sa v návrhu neuvažuje s obsluhou ŽD na týchto tratiach (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),
- potenciál dobudovania prestupných uzlov VLAK-BUS a BUS-BUS.

PDO PSK tiež stanovuje obce, pre ktoré bude nosná železničná doprava a obce pre ktoré bude nosná prímestská autobusová doprava.

Stručné zhodnotenie prínosov pre cestujúcich a objednávateľov dopravných výkonov navrhnutého modelu PDO PSK obsahuje SWOT analýza. Charakterizuje vnútorné faktory ako silné stránky, slabé stránky na PDO PSK vo vzťahu k dopravnej obslužnosti a vonkajšie faktory ako príležitosti a hrozby.

	Silné stránky	Slabé stránky
Vnútročné faktory	<ul style="list-style-type: none"> vytvorenie ľahkého prestupového systému na vybraných uzloch IDS, zabezpečenie optimálnej časovej dostupnosti okresných miest ako aj krajského mesta Prešov, zvýšenie počtu spojov v obciach, pravidelnosť dopravy, taktový interval a atraktívna ponuka spojov na nosných linkách, ponúknutie príležitosti pre voľbu systému VOD medzi PAD alebo ŽD, systematické, jednoznačné a prehľadné trasovanie liniek PAD, maximálna eliminácia súbehov liniek ŽD a PAD, dostatočná rezerva kapacity železničnej infraštruktúry pre navýšenie počtu spojov ŽD, optimalizácia jazdných časov v PAD a ŽD, významný podklad pre zavedenie IDS pre Prešovský kraj a jeho prepojenie s Košickým krajom. 	<ul style="list-style-type: none"> počlatočná nedôvera cestujúcich voči IDS, zlý stav niektorých prestupových bodov, absencia rekonštrukcie významných prestupových bodov (najmä niektorých železničných a autobusových staníc), zvýšené náklady na zabezpečenie navrhnutého variantu dopravnej obslužnosti najmä v železničnej osobnej doprave, zlý stav niektorých autobusových zastávok (bez nástupného priestoru, prístrešku atď.), zlá dostupnosť zastávok pre peších a cyklistov, nedostatočne bezbariérová prímestská autobusová doprava, nevyhovujúca štruktúra vozidlového parku železničného dopravcu, nedostatočné marketingové aktivity k zavádzaniu IDS.
Vonkajšie faktory	<p>Príležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> možnosť zvýšiť podiel verejnej osobnej dopravy v delbe prepravnej práce, možnosť dosiahnutia zvýšenia tržieb pri atraktívnej ponuke cestovných príležitostí, dobudovanie parkovísk P+R, B+R a K+R pri dôležitých železničných a autobusových a zastávkach, väčšie zapojenie obcí, významných zamestnávateľov, občianskych združení do objednávky verejnej dopravy, doplniť navrhnutý model PDO o turistické spoje počas sezóny (napr. premávajúce len v turistickej sezóne, cyklobusy, cyklovlak, skibusy, skivlaky), komfortom a spoľahlivosťou prilákať cestujúcich z IAD, možnosť otestovania spôsobu integrácie a prípadne odstránenie nedostatkov do výhľadového stavu, možnosť zvýšiť kvalitu dopravných prostriedkov VOD cestou čerpania štrukturálnych fondov EÚ, zavedenie nízkoemisnej zóny v širšom centre mesta Prešov, možnosť prípravy nových kritérií kvality pre nové zmluvy vo verejnom záujme v PAD po roku 2022, rozšírenie dopravného systému a linkového vedenia do susedných štátov Poľsku, Ukrajinu, tvorba nových pracovných príležitostí v priemyselných parkoch dopravne obsluhovaných VOD, 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> tretia vlna pandémie koronavírusu COVID-19 a možné dopady na dopyt po VOD, absencia preferencie VOD na území mesta Prešova, nezavedenie parkovacích politík na území mesta Prešov a okresných miest Prešovského kraja, nedobudovanie prestupných terminálov v požadovanej kvalite, obmedzená rýchlosť na cestných komunikáciách počas kongescií, nedobudovanie nových zastávok PAD, nedostatočná koordinácia prípojov na jednotlivých linkách v prestupných uzloch pri konkrétnej zostave cestovného poriadku – neexistencia centrálného dispečingu IDS, nevybavenie novými vybavovacími a informačnými systémami vozidla VOD potrebnými pre IDS, obmedzená rýchlosť na jednokoľajných tratiach (zlý technický stav, pomalé jazdy) a tým dlhšie cestovné časy, nebude včas zlepšená infraštruktúra a vozidlový park železničných dopravcov, najmä čo sa týka zabezpečenia kapacitných a kvalitných vozidiel, možné riziko nezabezpečenia náhradnej autobusovej dopravy pri mimoriadnych situáciách na železničných tratiach v rámci PSK, neprilákanie dostatočného počtu cestujúcich v ŽD, vnímanie VOD len ako „sociálnej služby“ pre tých, ktorí nemôžu využívať IAD, dlhé zvykanie si cestujúcich na potrebu väčšieho počtu prestupov, nedostatočná informovanosť o výhodách dopravného IDS Východ, nevybudovanie parkovísk typu P+R, B+R a K+R,

	Priležitosti	Hrozby
Vonkajšie faktory		<ul style="list-style-type: none"> • nedostatok vodičov a rušňovodičov dopravných prostriedkov verejnej osobnej dopravy, • nedostatočná priepustnosť jednokofajných tratí v kontexte s realizáciou dopravných výkonov nákladných železničných dopravcov, • zvýšená nezamestnanosť v menej rozvinutých častiach PSK, • vandalizmus, • nekoordinovanosť pri objednávaní dopravných výkonov vo verejnom záujme (MDaV SR v ŽD a PSK v PAD).

Dokument tiež obsahuje rámcový harmonogram na implementáciu odporúčaných opatrení:

Rámcový harmonogram na vykonanie zmien	
Rok	Popis
2021	Schválenie Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja Rokovanie o finančnom zabezpečení Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja na úrovni kraja a úrovni Ministerstva dopravy a výstavby SR (železničná osobná doprava).
2021	Dokončenie D1 Prešov, západ – Prešov, juh – západný obchvat, čo odľahčí dopravné zaťaženie mesta Prešov tranzitnou dopravou a zlepši presnosť dodržiavania cestovných poriadkov v PAD.
2021	Zavedenie tarifnej integrácie IDS Východ v PAD.
2021-2023	Obstaranie nových železničných kofajových vozidiel pre prímestskú a regionálnu dopravu v PSK a KSK.
2022	Príprava finálnych cestovných poriadkov na základe finančného zabezpečenia realizácie Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja. Príprava súťaže na dopravnú obslužnosť v prímestskej autobusovej doprave v Prešovskom kraji.
2022	Rozšírenie tarifnej integrácie IDS Východ o ŽD.
2022	Vypracovanie a schválenie technických štandardov pre vozidlá PAD. Vypracovanie technických štandardov na vybavenie autobusových staníc a zastávok PAD v PSK.
2022	Príprava projektov na záchytné parkoviská P+R (B+R) pri vybraných železničných a autobusových staniciach a zastávkach.
2023	Dokončenie R4 Prešov- severný obchvat, I. etapa čo odľahčí dopravné zaťaženie mesta Prešov tranzitnou dopravou a zlepši presnosť dodržiavania cestovných poriadkov v PAD.
2023	Zavedenie preferencie autobusovej dopravy v krajskom meste Prešov.
2023	Výbudovanie centrálneho dispečingu IDS Východ.

Rok	Popis
2023	Aplikácia nového linkového vedenia PAD.
2023	Aplikácia GVD variant 0
2023	Rozšírenie IDS Východ na vybrané linky do Žilinského kraja.
2023-2025	Realizácia projektov na záchytné parkoviská P+R (B+R) pri vybraných železničných a autobusových staniciach a zastávkach.
2025	Zavedenie nízkoemisnej zóny v širšom centre Prešova.
2025	Rozšírenie IDS východ na vybrané linky do Poľska a Maďarska.
2025-2030	Dobudovanie záchytných parkovísk P+R (B+R, K+ R) pri všetkých prestupových bodoch v PSK.
2026	Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti PSK.
2030	Dokončenie infraštruktúrnych opatrení v ŽD v PSK.
2031	Aplikácia GVD variant 1

3.4.1.7 Kostrová sieť cyklistických trás v Prešovskom samosprávnom kraji

Dokument bol v gescii Prešovského samosprávneho kraja spracovaný spoločnosťou URBEKO s.r.o. v roku 2018, vydaný v decembri 2018 v reakcii na rozvoj nielen rekreačnej cyklistiky, ale taktiež dopravnej cyklistiky, ktorú definuje ako využívanie bicykla ako vhodného dopravného prostriedku v mestách a obciach na vzdialenosti do 5 až 10 km. Rozvoj nemotoristickej dopravy je jednou zo základných úloh dopravnej politiky podporovanej Európskou úniou v rámci stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Európske i národné politiky ohľadom klimatických zmien, kvality vzduchu, cestnej bezpečnosti, rozvoja turizmu, ako aj mnohé ďalšie, svorne uvádzajú potrebu rozvoja príležitosti pre rozvoj a propagáciu cyklistiky ako jedného zo základných druhov dopravy najmä v urbanizovaných územiach.

Dokument je v súlade s Národnou stratégiou rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, schválenou uznesením vlády č. 223/2013 dňa 7. mája 2013. Dokument tvoria tri hlavné časti:

- Vyhľadávacia štúdia cyklistických koridorov
- Koncepcia návrhu kostrovej siete cyklistických komunikácií
- Výkresová časť

V časti Vyhľadávacia štúdia cyklistických koridorov je uvedená základná terminológia a ďalej sú stanovené všeobecné požiadavky pre trasy kostrovej siete Prešovského kraja, technické zásady navrhovania cyklotrás a taktiež je popísaný vykonaný terénny prieskum, ktorý vychádza z požiadavky prepojenia hlavných turistických destinácií kraja ako aj regionálnych centier cyklistickými komunikáciami vyššieho štandardu. Kľúčovým výstupom vyhľadávacej štúdie je návrh hlavnej kostrovej siete obsahujúci nasledujúcich 10 hlavných cyklistických vetiev naprieč Prešovským krajom:

- **EV 11 – EuroVelo 11:** Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa – Prešov – Seniakovce
- **P1 – Vysoké Tatry:** Podbanské – Tatranská Kotlina – Ždiar /Osturňa/
- **P2 – Tatry – Pieniny:** Štrba - Poprad – Kežmarok – Sp. Belá /odbočenie Tatranská Kotlina/ – Podolíneč – Červený Kláštor
- **P3 – Levočská :** Kežmarok – Tvarožná – Levoča – Spišské Podhradie – Vyšný Slavkov – Lipany
- **P4 – Čergovská:** Čirč – Bardejov – Svidník
- **P5 – Vranovská:** Prešov – Hanušovce nad Topľou – Vranov nad Topľou
- **P6 – Šarišská:** Prešov – Bardejov
- **P7 – Dukla – Domaša:** Vyšný Komárnik – Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou – Nižný Hrušov
- **P8 – Bukovská:** Krajná Poľana – Medzilaborce – Snina
- **P9 – Zemplín – Poloniny:** Humenné – Snina – Stakčín – Ruské sedlo PL, napojenie na UA – Sninské rybníky – Strihovce – Ublá – UA

Návrh kostrovej siete cyklotrás pokrýva územie 189 samospráv vrátane všetkých okresných miest. Zároveň prepája všetky významné turistické destinácie kraja ako Vysoké a Nízke Tatry, Pieniny, Poloniny, Duklu a drevené kostolíky, VN Domaša a tiež centrá kultúrneho cestovného ruchu a pamiatok UNESCO ako napríklad mestá Kežmarok, Stará Ľubovňa, Levoča, Prešov, Spišské Podhradie, Medzilaborce. Jednotlivé trasy sú v dokumente ďalej podrobnejšie analyzované z hľadiska smerového a výškového vedenia.

Časť dokumentu koncepcia návrhu kostrovej siete cyklistických komunikácií sa zaoberá analýzou a posúdením hlavnej infraštruktúry podľa jednotlivých koridorov a návrhom technických opatrení a stavebných úprav, obsahuje orientačné vyčíslenie stavebných nákladov na úpravy, modernizácie existujúcich či stavby nových úsekov a ďalej uvádza plán realizácie kostrovej siete s definíciou hlavných krajských priorít na jednotlivých vetvách kostrovej siete a priorít v jednotlivých okresoch PSK.

Hlavné priority:

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

V rámci medzinárodnej cyklomagistrály EuroVelo 11 sú prioritnými pre realizáciu úseky Veľký Šariš - Šarišské Michaľany, Prešov - Haniska, Sabinov - Lipany a Novoľubovnianske kúpele - Šambron. Strategickým úsekom je aj úsek Legnava – Andrejovka, ktorý je potrebné riešiť v spolupráci s partnermi v Malopoľskom vojvodstve v Poľskej republike.

V rámci výstavby Veľkého Tatranského cyklistického okruhu sú prioritnými úseky Kežmarok – Veľká Lomnica, Poprad – Veľká Lomnica, Strážky - Spišská Belá a Svit (Lopušná dolina) – Lučivná.

Prioritné úseky vychádzajúce z faktoru bezpečnosti sú stanovené vzhľadom na intenzitu automobilovej dopravy, ktorá hlavným rizikovým faktorom pre cyklistickú dopravu. Podľa výsledkov sčítania dopravy z roku 2015 na úsekoch ciest v koridoroch navrhovaných cyklistických trás kostrovej siete je naliehavosť oddelenia cyklistickej a automobilovej dopravy rozdelená do troch základných skupín:

- a) najvyššia priorita - úseky komunikácií s intenzitou dopravy nad 20 000 voz/deň:
 - Prešov - Kapušany
- b) veľmi vysoká priorita - úseky komunikácií s intenzitou dopravy od 10 000 do 20 000 voz/deň:
 - Prešov - Veľký Šariš, Prešov - Haniska, Kapušany - Lipníky, Hanušovce n/T - Medzianky, Veľký Šariš - Sabinov, Poprad - Kežmarok
- c) vysoká priorita - úseky komunikácií s intenzitou dopravy od 5 000 do 10 000 voz/deň:
 - Lipníky - Medzianky, Hanušovce - Vranov, Vranov - Strážske, Vranov - Sedliská, Sabinov - Lipany, Kežmarok - Stará Ľubovňa, Stará Ľubovňa - Plavnica, Starý Smokovec - Tatranská Kotlina, Tarnov - Bardejov, Bardejov - Zborov, Svidník - Stropkov, Stropkov - Breznica, Humenné - Snina, Humenné - Kochanovce, Bardejov - Kapušany a rázcestie Obišovce - rázcestie Drienov.

Priority pre vetvu EuroVelo 11: Mníšek nad Popradom – Seniakovce:

- V koridore Eurovelo 11 sú už vybudované úseky Prešov/Škultétyho – Veľký Šariš – Sabinov – Pečovská Nová Ves a Nová Ľubovňa - Novoľubovnianske kúpele. V postupe ďalšej realizácie sú Prešov – Haniska, Sabinov – Lipany a Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa. Strategickým úsekom je aj úsek Legnava – Andrejovka, ktorý je potrebné riešiť v spolupráci s partnermi v Malopoľskom vojvodstve v Poľskej republike, v tejto časti je prioritným úsek Andrejovka/Kučín – Muszyna s lávkou cez rieku Poprad.
- V druhej etape sa odporúča výstavbu úsekov Lipany – Bajerovce, Novoľubovnianske kúpele – Šambron a Stará Ľubovňa – Plavnica. V južnej časti trasy je potrebné zabezpečiť prípravu úseku Haniska – Seniakovce a minimálne začať aj s jeho realizáciou.

Priority pre vetvu P1 – Vysoké Tatry:

- Na území mesta Vysoké Tatry ako prioritu realizovať úpravu existujúceho združeného chodníka vedúceho pozdĺž Cesty slobody tak, aby po ňom bola možná premávka cyklistov, vrátane samostatných cyklistických trás v zastavaných častiach Smokovcov a Tatranskej Lomnice. V rámci prvej etapy je potrebné zrealizovať aj úsek cyklocestičky (alebo združeného chodníka) Tatranská Polianka – Štrbské Pleso.
- V druhej etape realizovať výstavbu úsekov Biele vody – Tatranská Kotlina a Ždiar – rázcestie Osturňa.

Priority pre vetvu P2 – Tatry – Pieniny:

- V rámci výstavby Veľkého tatranského cyklistického okruhu sú už vybudované úseky Poprad – Svit/Lopušná dolina, Kežmarok – Strážky a Spišská Belá – Tatranská Kotlina. Na tejto trase sú na realizáciu pripravené úseky Kežmarok – Veľká Lomnica, Strážky – Spišská Belá a Spišská Belá – Slovenská Ves. Je potrebné spojiť rozostavané úseky Stará Ľubovňa – Hniezdne a Hniezdne – Kamienka. Pre funkčnosť trasy sú ďalšími prioritnými stavbami úseky Poprad – Veľká Lomnica a Svit (Lopušná dolina) – Lučivná.
- V druhej etape výstavby je potrebné zabezpečiť výstavbu úseku Vojňany – Toporec, Holumnica – Nižné Ružbachy a Červený Kláštor – Veľký Lipník. Odporúča sa aj príprava realizácie úseku Lučivná – Štrba.

Priority pre vetvu P3 – Levočská: Kežmarok – Pieniny:

- V koridore trasy č. 3 je v súčasnosti vybudovaná len časť samostatnej cyklistickej komunikácie v Levočskej doline a využiteľné sú existujúce úseky regionálnych a účelových ciest. Pre vytváranie tejto trasy je v prioritné vybudovať strategické úseky Ľubica – rázcestie Tvarožná, Levoča – Nemešany a Poľanovce - Vyšný Slavkov.
- V druhej etape sa odporúča dobudovať cyklotrasu v Levočskej doline a realizovať úseky Nemešany – Granč-Petrovce a Torysa – Brezovica.

Priority pre vetvu P 4 – Čergovská: Čirč – Svidník:

- V koridore trasy č. 4 je v súčasnosti vybudovaný len úsek cyklistickej komunikácie v západnej časti mesta Bardejov po rázcestie Mníchovský potok. Výstavba tejto vetvy sa odporúča začať prioritnými úsekmi Bardejov – Dlhá Lúka, Čirč – Livov a Svidník – Nižný Orlík. Realizovať je potrebné aj úsek v meste Svidník od amfiteátra po sútok Ondavy a Lodomirky.
- V druhej etape rozvoja trasy sa navrhuje realizovať úseky Bardejov – Tarnov, Dlhá Lúka - Šarišské Čierne a Nižný Orlík – Nižný Mirošov.

Priority pre vetvu P5 – Vranovská: Prešov – Vranov nad Topľou:

- V koridore trasy č.5 sú vybudované alebo rozostavané len úseky na území mesta Prešov, mimo neho existujú viaceré úseky využiteľných komunikácií.
- Pre vytvorenie tejto trasy je prioritná výstavba strategických úsekov Fintice – Kapušany, Nemcovce – Hanušovce a Bystré – Skrabské. Odporúča sa pokračovať vo výstavbe úsekov na území mesta Prešov a zrekonštruovať účelové komunikácie v úseku Kapušany – Nemcovce.
- V druhej etape výstavby je potrebné pokračovať úsekmi Prešov – Fintice, Hanušovce – Bystré, Vyšný Žipov – Jastrabie nad Topľou a Komárany – Vranov nad Topľou.

Priority pre vetvu P 6 – Šarišská: Prešov – Bardejov:

- V koridore trasy č.6. nie je v súčasnosti vybudovaný žiadny úsek cyklistických komunikácií, existujú však úseky využiteľných komunikácií.
- Výstavbu tejto vetvy je prioritne vhodné začať výstavbou úsekov Bardejov – Kľušov a Kapušany – Tulčík.
- Do druhej etapy je vhodné začleniť výstavbu úseku Tulčík – Raslavice – Tročany.

Priority pre vetvu P 7 – Dukla – Domaša: Vyšný Komárnik - Nižný Hrušov:

- V koridore trasy č. 7 nie je v súčasnosti vybudovaný žiadny úsek cyklistických komunikácií, existujú však úseky využiteľných komunikácií.

- Výstavbu trasy č.7 je potrebné začať úsekmi štátna hranica – Nižný Komárnik, Svidník – Hunkovce, Svidník – Duplín, Lomné – Miňovce, Slovenská Kajňa – Bžany a Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov – Lesné.
- V druhej etape je potrebná výstavba úsekov Hunkovce – Nižný Komárnik, Duplín – Stropkov, Vranov nad Topľou – Sedliská a Stropkov – Miňovce.

Priority pre vetvu P8 –Bukovská: Krajná Poľana – Snina:

- V koridore trasy č.8 nie je v súčasnosti vybudovaný žiadny úsek cyklistických komunikácií, existujú však úseky využiteľných komunikácií.
- V prvej etape vytvárania tejto vetvy je prioritou vybudovať úsek Miková – Habura a úseky cyklistických cestičiek v zastavaných územiach miest Medzilaborce a Snina. Ako prioritu v prvej etape je vhodné zabezpečiť aspoň projektovú prípravu úseku Krajná Poľana – Miroľa.
- V druhej etape je vhodné vybudovať úsek Krajná Poľana – Miroľa.

Priority pre vetvu P9 – Zemplín –Poloniny: Tovarné – Ruské sedlo:

- V koridore vetvy č.9 je vybudovaný jeden úsek cyklistickej cestičky v meste Snina vedúci ku rekreačnému areálu Sninské rybníky.
- V rámci realizácie tejto trasy je prioritná výstavba úsekov Humenné – rázcestie Lackovce, Lackovce – Kamenica nad Cirochou, Belá nad Cirochou – Snina, úseky v zastavanom území mesta Snina a Sedliská – Tovarné. K prioritám patrí aj obnova úseku historickej kamennej cesty v úseku Stakčín – Ruské sedlo.
- V druhej etape výstavby je potrebné vybudovať úseky Kamenica nad Cirochou – Belá nad Cirochou, Snina – Stakčín a Humenné – Myslina.

Ďalej sú uvedené priority pre jednotlivé okresy:

Okres Bardejov

- Prvá etapa: Bardejov - Dlhá Lúka, Bardejov - Kľušov a Čirč - Livov.
- Druhá etapa: Bardejov - Tarnov, Dlhá Lúka - Šarišské Čierne a Demjata - Raslavice - Tročany

Okres Humenné

- Prvá etapa: Humenné - rázcestie Lackovce, Lackovce - Kamenica nad Cirochou
- Druhá etapa: Humenné – Myslina, Kamenica nad Cirochou – Modrá nad Cirochou

Okres Kežmarok

- Prvá etapa: Kežmarok - Veľká Lomnica, Strážky - Spišská Belá, Spišská Belá - Slovenská Ves, Vojňany – Toporec, Holumnica – Podolínec, Ľubica – rázcestie Tvarožná.

Okres Levoča

- Prvá etapa: Levoča - Nemešany a Poľanovce - Vyšný Slavkov
- Druhá etapa: dobudovať cyklotrasu v Levočskej doline a realizovať úseky Nemešany - Granč-Petrovce

Okres Medzilaborce

- Prvá etapa: Miková – Habura, cyklocestičky v meste Medzilaborce

Okres Poprad

- Prvá etapa: úprava existujúceho združeného chodníka vedúceho pozdĺž Cesty slobody, výstavba úsekov Tatranská Polianka - Štrbské Pleso, Poprad-Spišská Sobota - Veľká Lomnica a Svit (Lopušná dolina) - Lučivná.
- Druhá etapa: Biele vody - Tatranská Kotlina, Ždiar – rázcestie Osturňa, Lučivná - Štrba.

Okres Prešov

- Prvá etapa: Prešov/Škultétyho – Haniska, Fintice – Kapušany, Nemcovce – Medzianky a Kapušany – Tulčík. Odporúčame pokračovať vo výstavbe úsekov na území mesta Prešov a zrekonštruovať účelové komunikácie v úseku Kapušany – Nemcovce.
- Druhá etapa: Haniska – Seniakovce, Prešov – Fintice, Tulčík – Raslavice

Okres Sabinov

- Prvá etapa: Sabinov – Lipany a Poľanovce – Vyšný Slavkov
- Druhá etapa: Lipany – Bajerovce a Torysa – Brezovica

Okres Snina

- Prvá etapa: úseky cyklistických cestičiek v zastavanom území mesta Snina, Belá nad Cirochou - Snina a úseky v zastavanom území mesta Snina. K prioritám patrí aj obnova úseku historickej kamennej cesty v úseku Stakčín – Ruské sedlo.
- Druhá etapa: Modrá nad Cirochou – Belá nad Cirochou, Snina – Stakčín.

Okres Stará Ľubovňa

- Prvá etapa: Andrejovka/Kučín – Muszyna, Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa, Stará Ľubovňa – Hniezdne, Hniezdne - Kamienka,
- Druhá etapa: Novoľubovnianske kúpele – Šambron a Stará Ľubovňa – Plavnica, Podolínec – Nižné Ružbachy a Červený Kláštor – Veľký Lipník

Okres Stropkov

- Prvá etapa: Lomné – Miňovce, Miková – Habura a úseky cyklistických cestičiek v zastavaných územiach miest Medzilaborce a Snina
- Druhá etapa: Duplín – Stropkov a Stropkov – Miňovce.

Okres Svidník

- Prvá etapa: štátna hranica – Nižný Komárnik, Svidník – Hunkovce, Svidník – Duplín a Svidník – Nižný Orlík. Realizovať je potrebné aj úsek v meste Svidník od amfiteátra po sútok Ondavy a Ladomirky. Ako prioritu v prvej etape je vhodné zabezpečiť aspoň projektovú prípravu úseku Krajná Poľana – Miroľa.
- Druhá etapa: Hunkovce – Nižný Komárnik, Nižný Orlík – Nižný Mirošov, Krajná Poľana – Miroľa.

Okres Vranov nad Topľou

- Prvá etapa: Medzianky - Hanušovce, Bystré - Skrabské, Slovenská Kajňa - Bžany a Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov – Lesné a Sedliská – Tovarné
- Druhá etapa: Hanušovce – Bystré, Vyšný Žipov – Jastrabie, Komárany – Vranov nad Topľou a Sedliská – Slovenská Kajňa.

3.4.2 Vybrané strategické dokumenty okolitých regiónov

3.4.2.1 Územný plán Žilinského samosprávneho kraja

Čistopis Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja bol vypracovaný v roku 1998. Územný plán veľkého územného celku Žilinského kraja (ÚPN VÚC ŽK) bol schválený Uznesením vlády SR č. 359 zo dňa 26.05.1998. Jeho záväzná časť bola vyhlásená Nariadením vlády SR č. 223/1998 Zb.

V roku 2005 boli vypracované Zmeny a doplnky územného plánu veľkého Územného celku Žilinského kraja. Záväzná časť Zmien a doplnkov bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja dňa 27.4.2005 a vyhlásená všeobecne záväzným nariadením (VZN) Žilinského samosprávneho kraja č. 6/2005 o záväzných častiach Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK.

V roku 2006 boli vypracované Zmeny a doplnky č. 2 Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja. Záväzná časť Zmien a doplnkov č. 2 bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja uznesením č. 7 zo dňa 4.9.2006 ako dodatok 1 k VZN č. 6/2005 o záväzných častiach Zmien a doplnkov ÚPN VÚC ŽK.

V roku 2009 boli vypracované Zmeny a doplnky č. 3 Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja, ktoré riešili problematiku rekreácie a turizmu. Záväzná časť Zmien a doplnkov č. 3 bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja dňa 17.3.2009 a vyhlásená všeobecne záväzným nariadením Žilinského samosprávneho kraja č. 17/2009 o záväzných častiach Zmien a doplnkov č. 3 ÚPN VÚC ŽK.

V roku 2010 boli vypracované Zmeny a doplnky č. 4 Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja, ktoré aktualizovali vybrané profesijné okruhy. Záväzná časť Zmien a doplnkov č. 4 bola schválená zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja uznesením č. 26/2011 zo dňa 27.6.2011.

V roku 2011 boli vypracované Zmeny a doplnky č. 4a územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja, ktorých cieľom bolo upresnenie záberov poľnohospodárskej pôdy pre diaľnicu D3 a priemyselný park Liptov II v smernej časti uvedenej územnoplánovacej dokumentácie.

Všeobecne záväzné nariadenie Žilinského samosprávneho kraja číslo 49/2018 o záväzných častiach Zmien a doplnkov č. 5 Územného plánu veľkého územného celku Žilinského kraja bolo schválené bolo schválené Zastupiteľstvom Žilinského samosprávneho kraja dňa 19. marca 2018 Uznesením č. 5/4.

Žilinský samosprávny kraj hraničí s Prešovským samosprávnym krajom medzi okresmi Liptovský Mikuláš v Žilinskom samosprávnom kraji a Poprad v Prešovskom samosprávnom kraji. Severná časť hranice prechádza Tatranským národným parkom, južná časť Národným parkom Nízke Tatry. Vo svojej strednej časti pretína údolie Bieleho Váhu a Lúčneho potoku, ktorým prechádzajú dôležité cesty – diaľnica D1, cesta I/18 a hlavná železničná trať Bratislava – Žilina – Košice.

V záväznej časti územného plánu sú definované regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia.

Za dôležité centrum s možnosťou plnenia nadregionálnych až celoštátnych funkcií je považované centrum hraničného okresu – Liptovský Mikuláš. Spoločne s tým sa tu hovorí o podpore rozvoja žilinsko-podtatranskej rozvojovej osi Žilina – Martin – Poprad – Prešov. Takisto sa hovorí o rozvoji turizmu v Tatranskom národnom parku a Národnom parku Nízke Tatry, ktoré sa rozkladajú na území oboch krajov.

V oblasti dopravnej infraštruktúry ukladá záväzná časť územného plánu rešpektovať trasu multimodálneho koridoru č. Va., ako súčasť koridorovej siete TEN-T, Bratislava – Žilina – Prešov/Košice

– Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina, schválenej pre diaľničnú infraštruktúru – diaľnica D1 a modernizovanú železničnú trať, vrátane terminálu kombinovanej dopravy v Žiline.

V návrhovom a výhľadovom období ukladá chrániť územný koridor a vo výhľadovom období realizovať homogenizáciu cesty I/18 medzinárodného a celoštátneho významu vo viacerých úsekoch, z pohľadu PSK je najdôležitejší úsek Liptovský Hrádok - hranica Žilinského a Prešovského kraja v kategórii C 9,5/80, súběžná cesta s diaľnicou D1.

V návrhovom a výhľadovom období ukladá chrániť územný koridor a vo výhľadovom období realizovať modernizáciu železničnej trate č. 180 I. kategórie na traťovú rýchlosť do 160 km/h, v trase multimodálneho koridoru č. Va., koridorová sieť TEN-T, sieť AGC č. E40, sieť AGTC č. C-E v trase a úsekoch:

a) v existujúcom koridore trate v úsekoch technicky vynútených lokálnych úprav smerového vedenia trate,

b) v nových úsekoch smerového vedenia trate mimo existujúce železničné pozemky Vlachy – Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok, Kráľova Lehota – Hybe, Východná – Važec – hranica Žilinského a Prešovského kraja.

Z cyklistických trás je vymenovaná liptovsko-tatranská cyklomagistrála v trase cesty I/18 Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok, v trase cesty II/537 Liptovský Hrádok – Pribylina – hranica Žilinského a Prešovského kraja.

Ako verejnoprospešná stavba sa uvádza v hraničnej oblasti len modernizácia železničnej trate č. 180 v úseku Žilina – hranica Žilinského a Prešovského kraja.

3.4.2.2 Územný plán Banskobystrického samosprávneho kraja

Závazná časť Územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj bola vyhlásená Nariadením vlády Slovenskej republiky č. 263/1998 Z. z., ktorým sa vyhlasuje záväzná časť územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj.

Zmeny a doplnky 2004 záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj boli vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením Banskobystrického samosprávneho kraja č. 4/2004, zmeny a doplnky 2007 záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj boli vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením Banskobystrického samosprávneho kraja č. 6/2007, zmeny a doplnky 2009 záväznej časti územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj boli vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením Banskobystrického samosprávneho kraja č. 14/2010.

Zmeny a doplnky 2014 záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj boli vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením Banskobystrického samosprávneho kraja č. 27/2014, ktorým sa vyhlasujú zmeny a doplnky záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Banskobystrický kraj schváleným Uznesením Zastupiteľstva BBSK č. 84/2014 z 5.decembra 2014. Tieto zmeny a doplnky nadobudli účinnosť 16. januára 2015.

Banskobystrický samosprávny kraj hraničí s Prešovským samosprávnym krajom medzi okresmi Brezno v Banskobystrickom samosprávnom kraji a Poprad v Prešovskom samosprávnom kraji. Tadiaľ prechádza cesta I/66. Tiež z tadiaľ vychádza cesta I/67 do okresu Rožňava v Košickom samosprávnom kraji.

Z pohľadu záväzných regulatívov sa hraničnej oblasti dotýka horehronská rozvojová os tretieho stupňa: Heľpa – Vernár – Poprad. V oblasti rozvoja turistiky sa tu hovorí o horskej turistickej aglomerácii Šumiac – Vernár – Dobšiná. Spomedzi mototuristických trás je tu vymenovaná Gotická cesta a Cesta Márie Szécsi (Gemer – Spiš), čo je prakticky trasa cesty I/66, ktorú turisticky propaguje Slovenská asociácia

Road 66 ako súčasť ťahu Slovenskom z Maďarska (pri Šahách) do Poľska (pri Tatranskej Javorine). Medzi regulatívami v oblasti cestnej infraštruktúry sa hovorí o zámere rekonštruovať a vybudovať cestu I/66 v úseku Brezno – Besník– Pusté Pole – hranica Prešovského kraja s obchvatmi obcí, (vo výhlade s tunelovým úsekom „Popová“), v súlade s vydaným záverečným stanoviskom príslušného orgánu štátnej správy k procesu EIA, SEA.

3.4.2.3 Územný plán Košického samosprávneho kraja

Záväzná časť Územného plánu veľkého územného celku Košický kraj bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením Košického samosprávneho kraja č. 11/2009, dňa 28. augusta 2009, ktorým sa vyhlásilo úplné znenie záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Košický kraj.

Záväzná časť Územného plánu veľkého územného celku Košický kraj v znení zmien a doplnkov 2014 bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením Košického samosprávneho kraja č. 6/2014, dňa 30. júna 2014, ktorým sa vyhlásilo úplné znenie záväznej časti Územného plánu veľkého územného celku Košický kraj.

Zmeny a doplnky Územného plánu veľkého územného celku Košický kraj 2017 boli vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením Košického samosprávneho kraja č. 18/2017 z 12. júna 2017. Zastupiteľstvo Košického samosprávneho kraja ich schválilo uznesením č. 510/2017 prijatým na svojom 23. zasadnutí, dňa 12. júna 2017.

Prešovský samosprávny kraj má dlhú hranicu s Košickým samosprávnym krajom a na mnohých úsekoch tejto hranice sú veľmi silné ľudské a hospodárske väzby medzi oboma kraji. Či už je to oblasť Spiša – aglomerácia Poprad – Spišská Nová Ves – Levoča, Prešovsko-košická aglomerácia alebo na Zemplíne aglomerácia Vranov nad Topľou – Michalovce – Humenné.

Okres Poprad susedí s okresmi Rožňava a Spišská Nová Ves, s ktorým susedí aj okres Levoča. Okres Prešov susedí s okresmi Gelnica a Košice – okolie, s ktorým susedí ešte okres Vranov nad Topľou. Ten susedí s okresmi Trebišov a Michalovce. S okresom Michalovce susedí aj okres Humenné. Na úplnom východe obidvoch krajov susedí okres Snina v Prešovskom kraji s okresom Sobrance v Košickom kraji .

V územnom pláne Košického samosprávneho kraja sa oblasti dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji dotýkajú tieto záväzné regulatívy:

2.11. podporovať ako ťažisko osídlenia najvyššej úrovne košicko-prešovské ťažisko osídlenia ako aglomeráciu medzinárodného významu s dominantným postavením v Karpatskom euroregióne,

2.12. podporovať ako ťažiská osídlenia druhej úrovne (územie ležiace v Košickom kraji),

2.12.1. michalovsko-vranovsko-humenské ťažisko osídlenia,

2.12.2. popradsko-spišskonovoveské ťažisko osídlenia,

2.15. podporovať budovanie rozvojových osí v záujme tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry,

2.15.1. podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa:

- košicko-prešovskú rozvojovú os Prešov – Košice – Seňa – hranica s Maďarskom (územie ležiace v Košickom kraji),

2.15.2. podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa:

- prešovsko-michalovskú rozvojovú os Prešov – Hanušovce nad Topľou – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce / Humenné (územie ležiace v Košickom kraji),

- hornádsku rozvojovú os hraniča s Prešovským krajom – Spišská Nová Ves – Krompachy – Košice (v úseku Gelnica – Košice ako komunikačno-sídelnú rozvojovú os),

2.15.3. podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa:

- vranovsko-trebišovskú rozvojovú os Vranov nad Topľou – Sečovce – Trebišov (územie ležiace v Košickom kraji),

- rožňavskú rozvojovú os Rožňava – Dobšiná – Vernár (územie ležiace v Košickom kraji),

4.12. na území Košického kraja podporovať vznik mototuristických obslužných centier pozdĺž hlavných cestných tranzitných turistických trás:

- Poľsko – Poprad – Vernár – Dobšiná – Rožňava – Kráľ – Maďarsko,

- Poľsko – Prešov – Košice – Milhošť – Maďarsko, (súčasť Via Carpatia)

- Poľsko – Vranov nad Topľou – Sečovce – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Maďarsko,

- Poľsko – Humenné – Michalovce – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec – Maďarsko,

6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry:

6.1. rešpektovať prioritné postavenie intermodálnej infraštruktúry sietí TEN-T,

6.2. rešpektovať dopravné siete a nariadenia TEN -T a európskych dohôd alokované a plánované v trasách paneurópskych multimodálnych koridorov ITF,

6.2.1. multimodálny koridor č. Va Prešov/ Košice – Záhor/ Čierna nad Tisou – Ukrajina, lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy,

6.3. rešpektovať dopravnú infraštruktúru alokovanú a plánovanú v trasách mimokoridorových sietí ITF konvenčnej železničnej a kombinovanej dopravy a cestnej siete TEN – T,

6.3.1. železničné prepojenia:

- Poľsko – Plaveč – Prešov – Košice – Milhošť – Maďarsko,

6.3.2. cestné komunikácie:

- Poľsko – Prešov – Košice – Milhošť – Maďarsko – Rumunsko – Ukrajina (zároveň ako súčasť výhľadovej Via Carpatia),

6.4. rešpektovať dopravné siete a zariadenia TEN - T alokované a plánované v trasách pripravovaných multimodálnych koridorov a ich vetiev,

6.4.1. prioritná os západ – východ Česká republika – Žilina – Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina lokalizované pre cesty a konvenčné železničné trate sietí TEN - T,

6.5. rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC),

6.5.1. koridory ciest:

- E 50 Prešov – Košice – Vyšné Nemecké – Ukrajina,

6.5.2. koridory konvenčných tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy:

- E 40 Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – Ukrajina,

- C 30/1 Poľsko – Prešov – Košice – Milhošť – Maďarsko,

6.6. rešpektovať dopravnú infraštruktúru,

6.6.1. navrhovanú ako upravená existujúca súčasť medzinárodných cestných sietí – cesta Humenné – Michalovce,

6.6.4. koridory ciest celoštátnej úrovne:

- Vranov nad Topľou – Trebišov – Slovenské Nové mesto – Sátoraljaújhely/Kráľovský Chlmec – Čierna – Ukrajina (Solomonovo),

- Vernár – Rožňava,

6.7. rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne,

železničné trate:

- Michalany/ Výhybňa Červený dvor – Trebišov - Strážske – Humenné – Medzilaborce – Poľsko,

- Vranov nad Topľou – Strážske,

cestné komunikácie:

- Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Košice – Slanec – Zemplínske Jastrabie – Veľké Kapušany – Ukrajina,

6.12. chrániť koridory pre cesty I. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy vrátane ich prieťahov v základnej komunikačnej sieti miest a to:

6.12.4. cestu č. I/18 v úseku Michalovce – Strážske – Vranov nad Topľou, vrátane preložky vedenej súbežne so železničnou traťou Michalovce – Strážske – Vranov nad Topľou,

6.12.5. preložku cesty č. I/74 Strážske – Humenné vedenú súbežne so železničnou traťou Strážske – Humenné s zlomom napojenia na cestu I/18 v Strážskom,

6.12.6. cesty č. I/20 a I/17 úsek hranica kraja Prešov/Košice - Budimír - Košice - Šebastovce - Seňa – Milhoš s napojením na štátnu hranicu SR/Maďarsko vrátane plánovaných mimoúrovňových a úrovňových dopravných uzlov (Haniska križovatka),

6.13. chrániť koridory pre cesty II. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy, a to:

6.13.2. cestu č. II/547 v úseku Spišské Podhradie (Prešovský kraj, I/18) Krompachy – Košice, s obchvatmi sídiel Spišské Vlchy, Krompachy, Veľký Folkmar s úpravami trasy na horskom prechode Jahodná,

6.13.3. cestu č. II/533, úpravy v úseku Spišská Nová Ves – Levoča (napojenie na diaľnicu D1), v úseku Spišská Nová Ves – Novoveská Huta – Hnilec – Gemerská Poloma (I/67), vrátane juhovýchodného obchvatu mesta Spišská Nová Ves a obchvatu obce Gemerská Poloma,

6.13.7. cestu č. II/546 (Prešov) – Margecany – Gelnica – Nálepko – Hnilčík – križovatka s II/533,

6.13.15. cestu II/566, úpravy v úseku Ubľa (I/74) – Ruský Hrabovec – Tibava (I/50),

6.18. v oblasti rozvoja železničnej dopravy chrániť priestory pre:

6.18.1. železničný dopravný koridor hlavného magistrálneho ťahu Žilina – Košice – Čierna nad Tisou na modernizáciu železničnej trate na rýchlosť 120 – 160 km/hod,

6.18.2. železničný dopravný koridor severojužného magistrálneho ťahu v úseku hranica s Poľskou republikou – Plaveč – Prešov – Kysak – Košice – hranica s MR na zdvojkolaženie a modernizáciu trate na rýchlosť 120 km/hod,

6.18.6. chrániť koridor pre zdvojkolaženie a elektrifikáciu železničnej trate Michalany – Michalovce – Strážske – Humenné,

Verejnoprospešné stavby spojené s realizáciou uvedených záväzných regulatívov sú tieto:

1. Cestná doprava

1.2. diaľničné privádzače:

1.2.4. pre mesto Spišská Nová Ves v koridore cesty II/533,

1.5. cesty I. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy vrátane ich prieťahov v základnej komunikačnej sieti miest,

1.5.4. cesta č. I/18 v úseku Michalovce – Strážske – Vranov nad Topľou, vrátane preložky vedenej súbežne so železničnou traťou Michalovce – Strážske – Vranov nad Topľou,

1.5.5. preložka cesty č. I/74 Strážske – Humenné vedená súbežne so železničnou traťou Strážske – Humenné s napojovacím uzlom na cestu I/18 v Strážskom,

1.5.6. cesta č. I/68 úsek hranica kraja Prešov/Košice – Budimír – Košice – Šebastovce – Seňa – Milhošť s napojením na štátnu hranicu SR/Maďarsko vrátane plánovaných mimoúrovňových a úrovňových dopravných uzlov (Haniska križovatka),

1.6. cesty II. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy:

1.6.2. cesta č. II/547 v úseku Spišské Podhradie (Prešovský kraj, I/18) Krompachy – Košice, s obchvatmi sídiel Spišské Vlchy, Krompachy, Veľký Folkmar s úpravami trasy na horskom prechode Jahodná,

1.6.3. cesta II/533, úpravy v úseku Spišská Nová Ves – Levoča (napojenie na diaľnicu D1), v úseku Spišská Nová Ves – Novoveská Huta – Hnilec – Gemerská Poloma (I/67), vrátane juhovýchodného obchvatu mesta Spišská Nová Ves a obchvatu obce Gemerská Poloma,

1.6.7. cesta II/546 (Prešov) – Margecany – Gelnica – Nálepko – križovatka II/533 ,

1.6.15. cesta II/566, úpravy v úseku Ublá (I/74) – Ruský Hrabovec – Tibava (I/50),

2. Železničná doprava:

2.1. modernizácia železničnej trate hlavného magistrálneho ťahu Žilina – Košice – Čierna nad Tisou na rýchlosť 120 – 160 km/hod,

2.2. zdvojkolaženie a modernizácia trate severojužného magistrálneho ťahu na rýchlosť 120 km/hod v úseku (hranica s Poľskou republikou – Plaveč – Prešov) – Kysak – Košice – hranica s MR,

2.6. zdvojkolaženie a elektrifikácia železničnej trate Michalany – Michalovce – Strážske – Humenné.

3.4.2.4 Územný plán Malopoľského vojvodstva

Územný plán Malopoľského vojvodstva bol schválený uznesením Sejmu Malopoľského vojvodstva č. XV/174/03 zo dňa 22. decembra 2003.

Územný plán Malopoľského vojvodstva pamätá na dopravné spojenia do Slovenskej republiky, čo znamená, že aj do Prešovského samosprávneho kraja.

V oblasti ciest sa na území Malopoľska neráta so žiadnou diaľnicou ani rýchlostnou cestou do Prešovského samosprávneho kraja.

Pokiaľ ide o cesty prvej triedy (v Poľsku „droga krajowa“), ráta územný plán s modernizáciou ciest:

- č. 49 Nowy Targ – Czarna Góra – Jurgów – štátna hranica v celej dĺžke. Na slovenskej strane je to cesta III. triedy 3078 od hraničného priechodu do Podspádov na ceste I/66.

- č. 87 Nowy Sącz – Stary Sącz – Piwniczna – štátna hranica v celej dĺžke. Na slovenskej strane nadväzuje cesta I/68 v Mníšku nad Popradom.

Pri ceste č. 75 (Branice – Niepołomice – Brzeszko – Nowy Sącz – Krynica – štátna hranica ide o predĺženie ku štátnej hranici – na slovenskej strane nadväzuje cesta III/3483 od hranice cez Kurov na cestu I/77.

Pokiaľ ide o cesty druhej triedy (v Poľsku „droga wojwódzka“), ráta územný plán s modernizáciou ciest:

- č. 960 Czarna Góra – Bukowina Tatrzańska – Łysa Polana – štátna hranica. Na slovenskej strane nadväzuje cesta I/66 v Tatranskej Javorine.

- č. 977 Tarnów – Tuchów – Gromnik -Zborowice – Moszczenica – Gorlice – Konieczna – štátna hranica. Na slovenskej strane nadväzuje cesta II/545 Becherov – Zborov – Bardejov – Kapušany.

Pokiaľ ide o cesty tretej triedy (v Poľsku „droga powiatowa“), ráta územný plán s modernizáciou cesty: č. 25335 Muszyna – Leluchów – štátna hranica. Na slovenskej strane sa pokračuje po ceste I/77.

Hraničné prechody:

- obmedzenie tonáže nákladných vozidiel na priechode Łysa Polana – Tatranská Javorina;
- umožnenie nákladnej dopravy do 3,5 t cez hraničný prechod Jurgów – Podspády;

modernizácia a zvýšenie technických parametrov príjazdových ciest k hraničným prechodom:

- Piwniczna – Mníšek nad Popradom (spolu so stavbou nového mostu ponad rieku Poprad a plánovanou preložkou cesty);
- Konieczna – Becherov;
- Niedzica – Lysá nad Dunajcom;

modernizácia a zvýšenie technických parametrov príjazdových ciest k hraničným prechodom malého pohraničného styku:

- Leluchów – Čirč;
- Muszynka – Kurov;

Zriadenie nových hraničných priechodov pre malý pohraničný styk v obvode obce Uście Gorlickie:

- Blechnarka – Stebnicka Huta;
- Wysowa – Cigelka;
- Regetów – Regetovka

Infraštruktúra pre prechádzanie hraníc v Muszynke (Muszynka – Kurov).

V oblasti železničnej infraštruktúry je spomenutá iba trať Podłęża – Tymbark – Muszyna (Plaveč na slovenskej strane) ako súčasť medzinárodnej trasy CE 65.

Zámery v oblasti leteckej a vnútrozemskej vodnej dopravy sa bezprostredne nedotýkajú Prešovského samosprávneho kraja.

3.4.2.5 Územný plán Podkarpatského vojvodstva

Územný plán Podkarpatského vojvodstva bol schválený uznesením Sejmu Podkarpatského vojvodstva č. LIX/930/18 zo dňa 27. augusta 2018.

V všeobecnej rovine chce Podkarpatské vojvodstvo spolupracovať so Slovenskom, čo znamená s Prešovským samosprávnym krajom v rozvoji turistiky a spoločného využívania prírodných hodnôt krajiny na poľsko-slovenskom pohraničí. Taktiež chce spolupracovať na rozvoji cestných a železničných prepojení.

V oblasti tranzitných ciest vo vojvodstve sa Prešovského samosprávneho kraja priamo dotýka rýchlostná cesta S 19 v úseku diaľnica A 4 (Rzeszów – Zachód) – Barwinek – štátna hranica, ktorá má v Prešovskom kraji nadväzovať na rýchlostnú cestu R4 v smere do Prešova.

V tom istom smere sa má naďalej rozvíjať cesta prvej triedy (droga krajowa) č. 19 v úseku Rzeszów – Babica – Domaradz – Dukla – Barwinek – štátna hranica, na kategóriu hlavnej cesty so zrýchlenou premávkou. V Prešovskom kraji nadväzuje cesta I/21.

Územný plán ráta s údržbou cesty druhej triedy (droga wojewódzka) č. 992 v smere Jasto – Zarzeczce – Nowy Żmigród – Kąty – Krępna – Świątkowa Mała – Grab – štátna hranica. Po slovenskej strane nadväzuje cesta III/3519 do Nižnej Polianky na ceste I/77.

Takisto je uvedená cesta druhej triedy (droga wojewódzka) č. 892 v smere Zagórz – Komarańcza – Radoszyce – štátna hranica, na ktorú nadväzuje v Prešovskom kraji cesta II/575 do Paloty a Medzilaboriec.

V železničnej doprave je jediná spojnica medzi Podkarpatským vojvodstvom a Prešovským krajom a to v Poľsku jednokoľajná neelektrifikovaná trať č. 107 Nowy Zagórz – Łupków určená pre osobnú aj nákladnú dopravu. Územný plán ráta s revitalizáciou úseku tejto trate ku štátnej hranici. Na slovenskej strane pokračuje trať do Paloty a Medzilaboriec.

3.4.2.6 Zakarpatská oblasť Ukrajiny

Podarilo sa nájsť dokument „Regionálna stratégia rozvoja Zakarpatskej oblasti na obdobie rokov 2021 – 2027“ schválený uznesením č. 1630 Zakarpatskej oblastnej rady v Užhorode dňa 20. decembra 2019. Dokument bol doplnený o zmeny schválené uznesením oblastnej rady č. 1840 dňa 1. októbra 2020.

V analytickej časti dokumentu sa spomínajú trans-európske koridory:

5. krétsky koridor v železnici v trase Čop – Stryj – Ľvov, v cestnej časti v trase Kosyno – Čop – Stryj – Ľvov a v trase Kosyno – Ivano-Frankovsk a ďalej smer Doneck. Táto druhá vetva je považovaná aj za vedľajšiu vetvu koridoru Európa – Ázia (Frankfurt – Krakov – Ľvov – Dnepropetrovsk – Almaty).

V časti cieľov sa v obecnej rovine spomína spolupráca so susediacimi krajinami pri využívaní európskych fondov cezhraničnej spolupráce, rozvoj cezhraničnej spolupráce a rozvoj prihraničnej dopravno-logistickej infraštruktúry.

4 Vymedzenie a analýza prostredia

Prešovský samosprávny kraj leží na severovýchode Slovenskej republiky. Na severe je hranica s Poľskom a na východe s Ukrajinou. Pred vznikom Československej republiky v roku 1918 bolo toto územie súčasťou Uhorska. Halič na sever od tohto územia bol takisto súčasťou rakúsko-uhorskej monarchie, hoci patril k Predlitavsku, čiže k Rakúsku. To značí, že severná hranica bola fakticky vnútornou hranicou v rámci väčšieho štátu. Východná hranica sa stala vonkajšou hranicou neskôr, po druhej svetovej vojne, keďže sa Podkarpatská Rus stala súčasťou Sovietskeho zväzu.

4.1 Vymedzenie záujmového a riešeného územia

4.1.1 Riešené územie

Riešeným územím je teritórium Prešovského samosprávneho kraja. Toto územie sa skladá z troch historických oblastí, ktoré boli jednotkami územného členenia uhorského kráľovstva. V západnej časti kraja sa jedná o územie Spiša, v strednej časti ide o územie Šariša a na východe kraja sa rozkladá územie Zemplína. Južná hranica Prešovského kraja je v niektorých častiach celkom umelá, najmä na Spiši, kým okresy Spišská Nová Ves a Gelnica sú súčasťou susediaceho Košického samosprávneho kraja.

Južná hranica v oblasti Šariša je oproti historickej hranici posunutá na sever, ale prepojenie medzi Košicami a ich aglomeráciou a Prešovom a jeho aglomeráciou je celkom silné a pohyb obidvoma smermi je naozaj intenzívny.

Oblasť Zemplína je rozdelená, tak, že okresy Vranov na Topľou, Humenné, Medzilaborce a Snina patria do Prešovského kraja a okresy Trebišov a Michalovce do Košického kraja.

Tieto vyše vymenované oblasti sú navzájom oddelené prírodnými bariérami v podobe horských masívov. Medzi Spišom a Šarišom je to masív Levočských vrchov a Braniska, ktorými prechádza cesta I/18 cez sedlo Branisko (vrchol na Chvalabohu) a diaľnica D 1 cez rovnomenný tunel. Medzi prešovsko-košickou aglomeráciou a Zemplínom tvoria bariéru Slanské vrchy, cez ktoré nie sú cesty s výnimkou cesty II/576 (ktorá v Košickom samosprávnom kraji od Herlian po hranicu kraja nie je v dobrom stave). Ani severne nadväzujúca Ondavská vrchovina nie je veľmi priaznivým terénom pre väčšie množstvo ciest, všetky prechádzajú od severozápadu na juhovýchod pozdĺž vodných tokov.

Kraj je nielen rozdelený prírodnými bariérami, ale v horských masívoch jestvujú celkom veľké plochy, kde nie sú žiadne obývané miesta ani cesty naprieč takými územiami. Pri západnej hranici kraja sú to Vysoké Tatry a Nízke Tatry a masív Spišskej Magury. V Levočských vrchoch, ktoré sa rozkladajú medzi Kežmarkom, Levočou a Lipanmi ku tomu ešte pristupuje tá skutočnosť, že časť tohto územia bola vojenským obvodom. Ten už armáda opustila a rozbiehajú sa úvahy, ako toto územie využiť. Rovnako masívom Čergova rozkladajúceho sa medzi Sabinovom, Bardejovom a Ľubotínom prakticky nevedú cesty, hoci v správe Prešovského kraja je cesta III/3183, jej úsek cez hlavný hrebeň nie je prakticky prevádzkovaný (niektoré mapy tento úsek cesty ani nemajú zakreslený). Na východe kraja je takou oblasťou masív Vihorlatu, kde je dosiaľ využívaný vojenský obvod Valaškovce. Osobitnou kapitolou je východná časť okresu Snina s Národným parkom Poloniny a s Bukovskými vrchmi, kde okrem málo obývaných oblastí pri hraniciach ako s Poľskom, takisto s Ukrajinou, neexistuje prepojenie medzi Ublianskou a Uličskou dolinou. Samotný prístup do Uličskej doliny po ceste II/558 je problematický, lebo cesta ide okolo hrádze vodárenskej nádrže Starina (zdroj pitnej vody pre veľkú časť východného Slovenska) a územím s vysokým stupňom hygienickej ochrany vodného zdroja. Tieto skutočnosti vplývajú na mobilitu aj na organizáciu verejnej osobnej dopravy. Hoci sa hovorí o cestnej sieti, vo významných častiach kraja cesty netvoria sieť, no z ciest vyššej kategórie vychádzajú jednotlivé vetvi, ktoré končia na konci toho ktorého údolia.

V Prešovskom samosprávnom kraji a v blízkosti jeho hraníc sú tieto sídelné aglomerácie:

- oblasť Spiša – aglomerácia Poprad – Kežmarok – Spišská Nová Ves – Levoča
- Prešovsko-košická aglomerácia
- oblasť centrálného Zemplína – aglomerácia Vranov nad Topľou – Michalovce – Humenné

Tieto tri aglomerácie sú navzájom prepojené cestami D1 a I/18 na ktorých sa dosahuje najvyšších intenzít dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji (podľa dopravného modelu 2018):

- D1 Prešov juh – Lemešany 31,8 tis. voz/24 hod
- D1 Chminianská Nová Ves – Prešov 37,8 tis voz/24 hod
- I/18 Prešov – Kapušany 40,7 tis voz/24 hod



Obrázok 9 Riešené územie – Prešovský samosprávny kraj

4.1.2 Zájmové územie

Zájmové územie možno definovať v troch vrstvách:

- Susediace regióny,
- Zvyšok Slovenska,
- Zvyšok Európy.

Nesporne je zájmovým územím celý Košický samosprávny kraj. Každý z okresov Košického kraja susedí s niektorým z okresov Prešovského kraja s výnimkou okresov v meste Košice, no pohyb medzi Prešovom a Košicami je natoľko veľmi intenzívny, že to nie je možné nepripomenúť.

Z Banskobystrického kraja možno za zájmovú oblasť v najbližšej skupine považovať susediaci okres Brezno a ešte okres Revúca, ktorý má prímestské autobusové spojenie do Prešovského kraja – presnejšie povedané do Popradu.

Z Žilinského kraja je to susediaci okres Liptovský Mikuláš.

Prešovský samosprávny kraj na severe susedí s Poľskom, konkrétne s Malopoľským vojvodstvom a Podkarpatským vojvodstvom. Nakoľko vojvodstvá v Poľsku predstavujú veľké územia, je namieste hovoriť o prihraničných okresoch (powiat) možno s niekoľkými výnimkami.

V Malopoľskom vojvodstve sú to prihraničné okresy: Tatrzański, Nowotarski, Nowosądecki vrátane mesta Nowy Sącz, a Gorlicki. Tu možno uvažovať ešte hlavné mesto vojvodstva – Krakov s medzinárodným letiskom Jána Pavla II.

V Podkarpatskom vojvodstve sú to okresy Jasielski, Krosiensi, Sanocki a Bieszczadzki. Tu tiež možno uvažovať o hlavnom meste vojvodstva Rzeszów s letiskom.

Na východe hraničí Prešovský kraj so Zakarpatskou oblasťou Ukrajiny s Velikobereznianským okresom.

V Ubli v okrese Snina sa nachádza jeden z dvoch slovenských hraničných priechodov pre cestnú dopravu na Ukrajinu. Tento priechod je určený pre osobnú dopravu bez obmedzenia a pre nákladnú dopravu vozidiel do celkovej hmotnosti 3,5 t. Druhý z priechodov Vyšné Nemecké – Užhorod, ktorý je určený pre cestnú dopravu osobnú aj nákladnú bez obmedzenia sa nachádza v susednom okrese Sobrance v Košickom samosprávnom kraji. V súčasnosti je hranica medzi Slovenskom a Ukrajinou vonkajšou hranicou Schengenského priestoru Európskej únie, čo znamená oveľa prísnejší režim, ako na vnútorných hraniciach tohto priestoru, čo sú ostatné hranice Slovenska vrátane hranice s Poľskom.

Na hranici s Poľskom sú dva železničné hraničné priechody. Jeden je z Paloty v okrese Medzilaborce do Lupkówa v Sanockém okrese Podkarpatského vojvodstva. Druhý z nich, Plaveč – Muszyna leží v okrese Stará Ľubovňa na slovenskej strane a v Nowosadeckém okrese Malopoľského vojvodstva na poľskej strane.

V okrese Poprad sú dva cestné hraničné priechody do Tatranského okresu Malopoľského vojvodstva a to na ceste I/66 z Tatranskej Javoriny do Łysej Polany, na poľskej strane nadväzuje cesta druhej triedy (droga wojewódzka) č. 960. Ďalší priechod Podspády – Jurgów je na ceste III/3078, pričom na poľskej strane nadväzuje cesta prvej triedy (droga krajowa) číslo 49.

V okrese Kežmarok je cestný priechod na ceste II/543 v Lysej nad Dunajcom. Niedzica na poľskej Spiši leží v Nowotarském okrese Malopoľského vojvodstva.

Dva cestné priechody do Poľska existujú v okrese Stará Ľubovňa. Na ceste I/68 je to priechod Mníšek nad Popradom – Piwniczna Zdrój. V Nowosadeckém okrese Malopoľského vojvodstva nadväzuje cesta prvej triedy (droga krajowa) č. 87. Ďalší priechod odbočuje z cesty I/77 v Čirči do Leluchówa taktiež v Nowosadeckém okrese Malopoľského vojvodstva.

V okrese Bardejov sú tri cestné hraničné priechody. Priechod Kurov – Muszynka spája cestu III/3483 s cestou prvej triedy (droga krajowa) č. 75 v Nowosadeckém okrese Malopoľského vojvodstva. Na ceste II/545 je priechod z Becherova do Koniecznej v Gorlickém okrese Malopoľského vojvodstva, tu nadväzuje cesta druhej triedy (droga wojewódzka) č. 977. Z Nižnej Polianky vedie ku štátnej hranici cesta III/3519, na ktorú nadväzuje cesta druhej triedy (droga wojewódzka) č. 992 do lokality Ożenna v Podkarpatskom vojvodstve v okrese Jaslo.

Najvýznamnejším cestným priechodom z Prešovského kraja do Poľska je prechod na ceste I/21 vo Vyšnom Komárniku v okrese Svidník. V okrese Krosno v Podkarpatskom vojvodstve pokračuje cesta prvej triedy (droga krajowa) č. 19 cez Barwinek ďalej do poľského vnútrozemia.

V okrese Medzilaborce je cestný hraničný priechod v Palote na ceste II/575. Po poľskej strane vede cesta druhej triedy (droga wojewódzka) č. 892 do Radoszyc v Sanockém okrese Podkarpatského vojvodstva.

V okresoch Humenné a Snina nie sú cestné hraničné priechody do Poľska, najmä kvôli terénnym podmienkam.

4.2 Historické súvislosti

História a kultúra Prešovského kraja

Na území regiónu sa stretávajú z európskeho hľadiska dve významné oblasti charakterizované určitými kultúrnymi prvkami a to nížinná kultúra, ktorá v ľudovej architektúre predstavuje stavbu hlinenú, príp. kamennú a horská kultúra, ktorá v ľudovej architektúre predstavuje stavbu zrubovú a drevenú.

Najstarším dokladom osídlenia Prešovského kraja je vzácny antropologický nález výliatku mozgovne neandertálskeho pračloveka z Gánoviec pri Poprade z doby 120 000 rokov pred naším letopočtom. Ďalšie sídliská dokumentujúce hustotu osídlenia oblasti sa nachádzali v Popradskej a Hornádskej kotline, v Šarišskej a Ondavskej vrchovine, v Košickej kotline a v podhorí Vihorlatu.

Územie zasiahla bukovohorská, bádenská, koštianska, otomanská a lužická kultúra a v neskoršej dobe keltsko-dácka kultúra, ktorá sprostredkovala styk oblasti s vyspelými kultúrami Stredozemného mora. Od 6. storočia územie v niekoľkých časových etapách osídľujú Slovania. Kontinuita tohto osídlenia je doložená od veľkomoravského obdobia až do 12. storočia.

Súčasťou uhorského ranofeudálneho štátu sa územie stalo postupne v 11. – 13. storočí, kedy sa jeho hranice ustálili na hrebeni Karpát. V 12. storočí došlo k stavbe kráľovských hradov (Spišský, Šarišský, Kapušiansky, Plavečský), ktoré vojensky ovládali pohraničie a krajinské cesty. V 13. storočí zasiahol územie ničivý vpád Tatárov. Panovník sem pozval nemeckých hostí, predovšetkým zo Saska, ktorí osídlili najmä región Spiša a zabezpečili hospodársky rozkvet kraja. Od 13. storočia patrilo územie dnešného Prešovského kraja do 3 stolíc: Spišskej, Šarišskej a Zemplínskej. Neskôr po premene stolíc na župy, a to až do r. 1922, trom rovnocenným župám. Mestá Podolínec, Hniezdne a Stará Ľubovňa a Ľubovnianske panstvo na severozápade boli v r. 1412-1770 zálohované Poľsku. Z obcí a trhových mestečiek vznikli pridelenými privilégiami mestá, z ktorých najvýznamnejšími a najstaršími sa stali Bardejov, Kežmarok, Levoča, Prešov, Sabinov, Spišská Sobota, Veľký Šariš a ďalšie.

Cez tieto mestá viedli obchodné cesty z Balkánu cez Uhorsko a Poľsko do Pobaltia. Najznámejšou bola Magna via – veľká cesta (kopírovala známu „jantárovú cestu“) na osi Košice – Prešov – Bardejov. Rozvoj obchodu a remesiel sa odrazil v rozmachu miest, ktoré sa spojili do spolku piatich východoslovenských slobodných kráľovských miest Pentapolitany (Košice, Levoča, Bardejov, Prešov, Sabinov). Z tohto obdobia pochádza aj najviac architektonických skvostov. Ekonomická a kultúrna vyspelosť týchto miest je aj v stredoeurópskom kontexte vysoká.

15. storočie bolo v znamení vyostrenia bojov o uhorský trón, rozmachu bratrického hnutia a sociálnych nepokojov. Do zálohy poľskému kráľovi sa dostáva 13 spišských miest. V 16. storočí sa počas valaskej kolonizácie výrazne zvýšil podiel rusínskeho obyvateľstva na celkovej národnostnej štruktúre regiónu.

Južné časti Spiša a Šariša zasiahli v 16. storočí pustošivé nájazdy Turkov. Po ich porážke na konci 17. storočia zaznamenáva celý región intenzívnu stavebnú činnosť pri obnove miest a hradov. Vzniká tzv. východoslovenská renesancia (Levoča, Spišský Hrhov, Strážky, Fričovce). Územie intenzívne zasiahli protihabsburské stavovské povstania. Osobitne kruto povstanie kežmarského feudála Imricha Tököliho („prešovské krvavé jatky“ v roku 1687) a povstanie Rákoczióvcov (17. – 18. storočie).

Zlá ekonomická a sociálna situácia, úpadok remesiel a obchodu v mestách, živelné pohromy, epidémie a hladomory vyvolali východoslovenské roľnícke povstanie v roku 1831, ktoré pripomína monumentálny pamätník na vrchu Furča nad Haniskou pri Prešove. Od polovice 19. storočia dochádza k masovému vysťahovalectvu obyvateľstva na Dolnú zem a neskôr do Zámoria. Do dejín regiónu zasiahli najväčšie svetové vojenské konflikty prvej polovice 20. storočia, a to krvavými bitkami medzi ruskými a rakúsko-uhorskými armádami na severovýchode územia počas prvej svetovej vojny a Karpatsko-duklianskou operáciou na sklonku druhej svetovej vojny, v roku 1944.

Roku 1949 vznikli na východnom Slovensku 2 kraje, a to Prešovský a Košický, pričom sa rešpektovali hranice historických regiónov. Na východe do Prešovského kraja patril celý Zemplín, južnú hranicu medzi kraji tvorila rieka Latorica. Naopak, na západe celý Spiš až po Starú Ľubovňu patril do Košického kraja. Roku 1960 sa spojením Prešovského a Košického kraja vytvoril Východoslovenský kraj.

Po podstatných politických a spoločenských zmenách v Československu z konca roku 1989 sa počínajúc rokom 1990 uskutočňovali aj zmeny v organizácii miestnej verejnej správy ako aj v územnom a správnom usporiadaní. Pritom sa pozornosť sústredila najmä na požiadavku vzniku územnej samosprávy, dôsledne oddelenej od miestnej (vrátane regionálnej) štátnej správy. V roku 2002 boli vytvorené vyššie územné celky – samosprávne kraje. Novovytvorené kraje Prešovský a Košický nerešpektujú hranice historických regiónov, hranice medzi kraji vychádza striktne z princípu spádovosti ku krajskému mestu, čo však viedlo k rozdeleniu niektorých prirodzene spolunažívajúcich celkov medzi oba kraje (oddelenie Dolného Spiša od zvyšku regiónu Spiš, ďalšie rozdelenie slovenskej časti Zemplín na Horný a Dolný Zemplín s hranicou v husto osídlenom strede regiónu).

Veľmi dôležitú úlohu pri formovaní kultúry na území Prešovského kraja zohrali okrem vplyvu rímskokatolíckej cirkvi aj vplyvy gréckokatolíckej a pravoslávnej cirkvi a faktor okrajovej hraničnej oblasti s predtým i teraz závažnými prepojeniami na susedné Poľsko a Balt. Toto územie je silne poznačené vplyvmi západnej a východnej kultúry. Na jednej strane sú to zachované urbanistické a architektonické pamiatky už z čias gotiky, renesancie a baroka a na druhej strane drevené kostolíky východného obradu so svojimi areálmi zo 17. - 18. storočia, ktoré sú vyhlásené za národné kultúrne pamiatky. Kultúra a jej hodnoty na území Prešovského kraja majú rad špecifických prvkov, ktoré sú z celoslovenského, ale i európskeho pohľadu jedinečné.

4.3 Demografické východiská

Počtom obyvateľov 807 657 k 31.12.2021 je Prešovský kraj najväčším v Slovenskej republike. Jeho podiel na celkovom počte obyvateľov republiky predstavuje 15,1 %. Hustota osídlenia je 90 obyvateľov na km² a dosahuje druhú najnižšiu hodnotu po Banskobystrickom kraji. Najvyššiu hustotu obyvateľstva má okres Prešov (185 obyvateľov na km²), najnižšiu Medzilaborce (26 obyvateľov na km²). Najviac obyvateľov žije v krajskom meste Prešov, ktorý je zároveň tretím najväčším mestom Slovenska. Druhým najväčším centrom kraja je mesto Poprad.

V kraji je najvyššia pôrodnosť, po Bratislavskom kraji dosahuje Prešovský kraj najvyšší prirodzený prírastok, ale vplyvom vysokého migračného úbytku je celkový úbytok obyvateľstva druhý najvyšší v rámci krajov SR. Vo vekovom zložení sa znižuje podiel predproduktívnej zložky a narastá počet obyvateľov v produktívnom a poproduktívnom veku. Obyvateľstvo kraja aj pri miernom zvyšovaní priemerného veku (39,1 rokov v roku 2021) patrí k najmladším v SR.

Ekonomické a sociálne špecifiká

Priemysel v kraji je rôznorodý bez výraznej orientácie na niektoré výrobné odvetvia. Dôležité zastúpenie tu má kovospracujúci, drevospracujúci, potravinársky, elektrotechnický, strojársky, chemický, textilný a odevný priemysel. Je koncentrovaný hlavne do okresných miest. Medzi najvýznamnejšie podniky v kraji patria: Tatragónka v Poprade, Lear Corporation Seating Slovakia v Prešove, Pivovary TOPVAR, a.s., MECOM GROUP v Humennom, MILK-AGRO v Prešove, Nexis Fibers v Humennom, Bukóza Export-Import vo Vranove nad Topľou, Chemosvit folie vo Svite, Bukocel v Hencovciach a ďalšie.

Poľnohospodárska pôda zaberá 41,5 % z celkovej rozlohy kraja. Z nej takmer dve pätiny predstavuje orná pôda, na ktorej sa pestujú predovšetkým obilniny, krmoviny, olejiny a zemiaky. V pestovaní

zemiakov patrí kraj k najväčším producentom v SR. V rámci živočíšnej výroby prevláda chov hovädzieho dobytku. Spolu s Banskobystrickým a Žilinským krajom obhospodaruje najväčšie plochy lesných pozemkov.

Podnikateľské aktivity obyvateľstva ovplyvňujú podmienky a možnosti vytvorené v danom regióne. Na území kraja koncom roka 2020 pôsobilo takmer 24 tisíc firiem zameraných na tvorbu zisku a takmer 54 tisíc súkromne podnikajúcich fyzických osôb (živnostníkov, vrátane fyzických osôb podnikajúcich na základe iného ako živnostenského zákona). Svoju činnosť orientujú hlavne do odvetví stavebníctva, obchodu a priemyselnej výroby. Podľa počtu zamestnancov 95 % firiem je zaradených medzi malé podniky (do 49 zamestnancov), 1,6 % medzi stredné (50 – 249 zamestnancov) a 0,3 % medzi veľké podniky (nad 250 zamestnancov).

Z hľadiska medzinárodnej dopravy má Prešovský kraj významnú polohu v smere sever–juh, ale i východ–západ. Prechádza ním dôležitý hlavný slovenský severný cestný koridor Bratislava – Žilina – Poprad – Prešov – Košice, v smere sever – juh východný medzinárodný koridor Poľsko – Stará Ľubovňa – Prešov a Poľsko – Svidník - Prešov, ktorý pokračuje po spoločnej trase do Košíc a Maďarska. Železničné trate medzinárodného, resp. celoštátneho významu sú Žilina – Košice – Medzilaborce a Plaveč – Prešov – Košice. Na území regiónu je medzinárodné letisko v Poprade, ktoré slúži predovšetkým pre región Tatier, ďalšie časti kraja majú letecké spojenie z medzinárodného letiska Košice. V kraji bolo v roku 2020 evidovaných 397 523 motorových vozidiel, z toho 73,4 % boli osobné autá.

Prírodné krásy kraja a vhodné klimatické podmienky vytvorili priaznivé predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu. V kraji bolo 824 ubytovacích zariadení, ktorých služby v roku 2020 využilo približne 654,6 tisíc návštevníkov. V rámci kraja patrí k najnavštevovanejším región Vysoké Tatry a okresy Bardejov, Kežmarok, Prešov a Stará Ľubovňa.

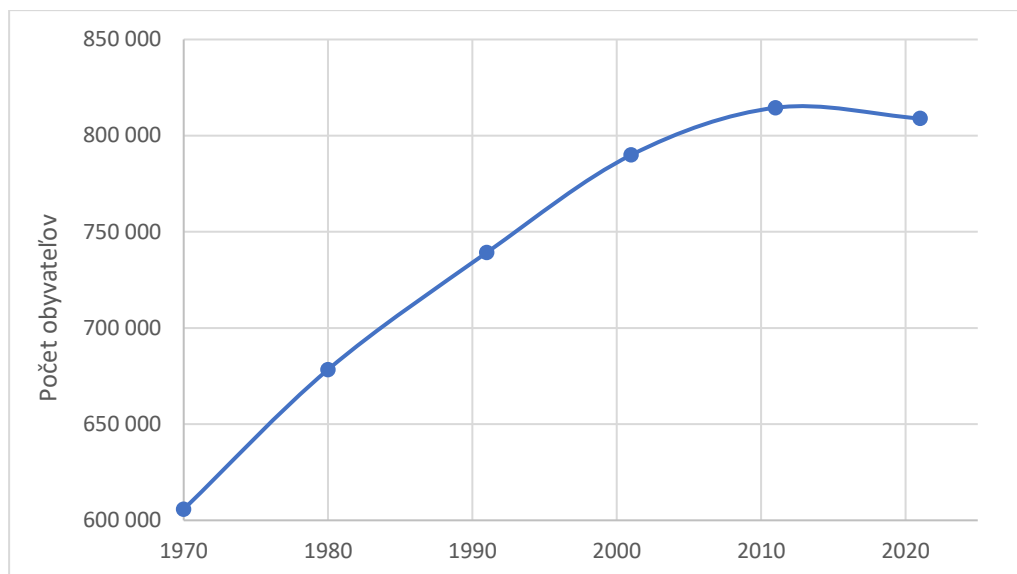
Školstvo reprezentuje široká sieť školských zariadení. V roku 2020 sa tu nachádzalo 538 materských škôl, 393 základných škôl, 38 gymnázií a 67 stredných odborných škôl. Z vysokých škôl v Prešove sídli Prešovská univerzita a Vysoká škola medzinárodného podnikania ISM Slovakia, Fakulta výrobných technológií patriaca Technickej univerzite v Košiciach a Inštitút sociálnych vied a zdravotníctva bl. P. P. Gojdiča patriaci VŠ zdravotníctva a sociálnej práce sv. Alžbety v Bratislave.

Sieť zariadení zdravotníckej starostlivosti dopĺňajú vyhľadávané liečebno-preventívne zariadenia pre choroby dýchacích ciest vo Vysokých Tatrách, choroby tráviaceho ústrojenstva v Bardejovských Kúpeľoch, obehového ústrojenstva vo Vyšných Ružbachoch a kožné ochorenia v Červenom Kláštore.

Kraj sa pýši mnohými kultúrno-historickými pamiatkami, kde zvláštnu pozornosť si zasluhujú mestá Levoča, Prešov, Bardejov, Poprad a Kežmarok. Administratívnym, hospodárskym, kultúrnym a spoločenským centrom kraja je mesto Prešov, kde sídli i významné cirkevnosprávne inštitúcie pravoslávnej, gréckokatolíckej a evanjelickej cirkvi a. v. na Slovensku.

4.4 Demografický vývoj obyvateľstva v rokoch 1970 – 2021

V Prešovskom kraji žilo ku koncu roka 2021 spolu 807 657 obyvateľov, čo predstavuje 14,86 % z celkovej populácie Slovenska. Vývoj počtu obyvateľstva v Prešovskom kraji (graf nižšie) zaznamenáva od roku 1970 nepretržitý rast, podobne ako na celoslovenskej úrovni však dochádza k postupnému spomaľovaniu demografického vývoja, čo súvisí najmä so zmenami reprodukčných pomerov, migráciou obyvateľstva a so starnutím populácie. V roku 2021 je už možné vidieť mierny pokles, v porovnaní s rokom 2010 konkrétne o 5 596 obyvateľov, s rokom 2017 o 16 169 obyvateľov.



Graf 1 Vývoj počtu obyvateľstva Prešovského kraja v rokoch 1970 – 2021

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

Rozloženie obyvateľstva v rámci kraja je nerovnomerné. Najviac obyvateľov kraja žije v okrese Prešov s podielom 21,4 % z celkového počtu obyvateľov kraja. Medzi výraznejšie osídlené patria okresy Poprad (12,7 %), Vranov nad Topľou (9,8 %), Bardejov (9,4 %) a Kežmarok (9,1 %). Najmenej obyvateľov Prešovského kraja žije v okresoch Medzilaborce (1,4 %) a Stropkov (2,5 %). Z hľadiska mestského obyvateľstva dosahujú najvyšší podiel okresy Poprad (59,8 %), Levoča (54,5 %), Medzilaborce (53,9 %), Snina (53,3 %) a Prešov (52,8 %). Najnižší podiel mestského obyvateľstva žije v okresoch Sabinov (31,2 %), Vranov nad Topľou (31,5 %) a Kežmarok (33,1 %) – t.j. 2/3 obyvateľstva týchto okresov žijú na vidieku (stav k 1.1.2021). Na úrovni Prešovského kraja žilo v roku 2021 v mestách 45,6 % obyvateľov, čo je oproti celoslovenskému priemeru (53,2 %) menej o necelých 8 %.

Tabuľka 4 Vývoj počtu obyvateľstva v okresoch a mestách Prešovského kraja v rokoch 1970 – 2021

Územie (okres, mesto, kraj)	1970	1980	1991	2001	2011	2017	2021
Okres Bardejov	57 492	65 328	71 106	75 793	77 859	77 704	76 012
Bardejov	15 225	23 741	30 812	33 247	33 696	32 587	30 579
Okres Humenné	47 138	55 871	63 011	64 845	64 446	62 561	60 126
Humenné	16 649	25 883	34 167	35 157	35 053	33 441	30 925
Okres Kežmarok	47 983	52 402	56 203	63 231	70 487	74 408	73 685
Kežmarok	9 917	13 238	16 339	17 383	16 832	16 481	15 379
Spišská Belá	4 951	5 225	5 408	6 136	6 387	6 657	6 704
Spišská Stará Ves	1 614	2 002	2 234	2 355	2 264	2 302	2 208
Okres Levoča	27 922	28 763	29 298	31 880	33 262	33 668	33 107
Levoča	9 502	11 097	12 678	14 366	14 830	14 803	14 151
Spišské Podhradie	3 578	3 517	3 562	3 780	4 078	4 026	3 775
Okres Medzilaborce	15 840	14 586	13 122	12 668	12 450	12 004	11 056
Medzilaborce	4 426	5 533	6 391	6 741	6 809	6 612	5 872
Okres Poprad	68 533	85 279	97 926	104 348	103 914	104 711	102 744
Poprad	23 447	38 077	52 914	56 157	52 862	51 486	49 430
Svit	7 291	8 048	7 485	7 445	7 608	7 770	7 703

Vysoké Tatry	6 158	6 478	5 618	5 407	4 250	4 070	3 851
Okres Prešov	117 867	135 265	151 045	161 782	169 423	174 286	172 804
Prešov	51 917	68 529	87 765	92 786	91 782	89 138	83 897
Veľký Šariš	3 986	4 157	3 534	4 018	5 292	6 185	6 595
Okres Sabinov	42 692	46 237	49 200	54 067	57 820	59 995	60 389
Lipany	3 031	4 523	5 519	6 130	6 427	6 484	6 446
Sabinov	6 470	7 948	10 657	12 290	12 710	12 700	12 288
Okres Snina	38 150	38 228	38 593	39 633	38 129	36 610	35 125
Snina	9 979	13 347	19 170	21 325	20 723	19 855	18 465
Okres Stará Ľubovňa	39 010	42 200	46 513	50 684	52 866	53 849	52 968
Podolíne	2 259	2 624	2 908	3 173	3 257	3 213	3 060
Stará Ľubovňa	4 406	8 866	13 995	16 227	16 341	16 348	15 832
Okres Stropkov	18 123	19 064	20 098	21 027	20 931	20 623	19 878
Stropkov	5 671	7 405	9 719	10 874	10 940	10 654	9 952
Okres Svidník	26 522	29 563	32 127	33 506	33 238	32 800	31 611
Giraltovce	2 644	3 112	3 933	4 189	4 188	4 153	3 974
Svidník	3 518	7 538	11 520	12 428	11 721	11 096	10 072
Okres Vranov nad Topľou	58 500	65 600	71 022	76 504	79 702	80 607	79 426
Hanušovce nad Topľou	2 219	2 502	3 144	3 582	3 741	3 768	3 752
Vranov nad Topľou	11 650	16 966	21 330	22 985	23 250	22 589	20 955
Prešovský kraj	605 772	678 386	739 264	789 968	814 527	823 826	807 657

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

Tabuľka 5 Indexy rastu obyvateľstva v okresoch a mestách Prešovského kraja v rokoch 1970 – 2021

Územie (okres, mesto, kraj)	1980/1970	1991/1980	2001/1991	2011/2001	2021/2001	2021/2011
Okres Bardejov	113,6	108,8	106,6	102,7	100,3	97,6
Bardejov	155,9	129,8	107,9	101,4	92,0	90,7
Okres Humenné	118,5	112,8	102,9	99,4	92,7	93,3
Humenné	155,5	132,0	102,9	99,7	88,0	88,2
Okres Kežmarok	109,2	107,3	112,5	111,5	116,5	104,5
Kežmarok	133,5	123,4	106,4	96,8	88,5	91,4
Spišská Belá	105,5	103,5	113,5	104,1	109,3	105,0
Spišská Stará Ves	124,0	111,6	105,4	96,1	93,8	97,5
Okres Levoča	103,0	101,9	108,8	104,3	103,8	99,5
Levoča	116,8	114,2	113,3	103,2	98,5	95,4
Spišské Podhradie	98,3	101,3	106,1	107,9	99,9	92,6
Okres Medzilaborce	92,1	90,0	96,5	98,3	87,3	88,8
Medzilaborce	125,0	115,5	105,5	101,0	87,1	86,2
Okres Poprad	124,4	114,8	106,6	99,6	98,5	98,9
Poprad	162,4	139,0	106,1	94,1	88,0	93,5
Svit	110,4	93,0	99,5	102,2	103,5	101,2
Vysoké Tatry	105,2	86,7	96,2	78,6	71,2	90,6
Okres Prešov	114,8	111,7	107,1	104,7	106,8	102,0
Prešov	132,0	128,1	105,7	98,9	90,4	91,4

Veľký Šariš	104,3	85,0	113,7	131,7	164,1	124,6
Okres Sabinov	108,3	106,4	109,9	106,9	111,7	104,4
Lipany	149,2	122,0	111,1	104,8	105,2	100,3
Sabinov	122,8	134,1	115,3	103,4	100,0	96,7
Okres Snina	100,2	101,0	102,7	96,2	88,6	92,1
Snina	133,8	143,6	111,2	97,2	86,6	89,1
Okres Stará Ľubovňa	108,2	110,2	109,0	104,3	104,5	100,2
Podolíneec	116,2	110,8	109,1	102,6	96,4	94,0
Stará Ľubovňa	201,2	157,9	115,9	100,7	97,6	96,9
Okres Stropkov	105,2	105,4	104,6	99,5	94,5	95,0
Stropkov	130,6	131,2	111,9	100,6	91,5	91,0
Okres Svidník	111,5	108,7	104,3	99,2	94,3	95,1
Giraltovce	117,7	126,4	106,5	100,0	94,9	94,9
Svidník	214,3	152,8	107,9	94,3	81,0	85,9
Okres Vranov nad Topľou	112,1	108,3	107,7	104,2	103,8	99,7
Hanušovce nad Topľou	112,8	125,7	113,9	104,4	104,7	100,3
Vranov nad Topľou	145,6	125,7	107,8	101,2	91,2	90,1
Prešovský kraj	112,0	109,0	106,9	103,1	102,2	99,2

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

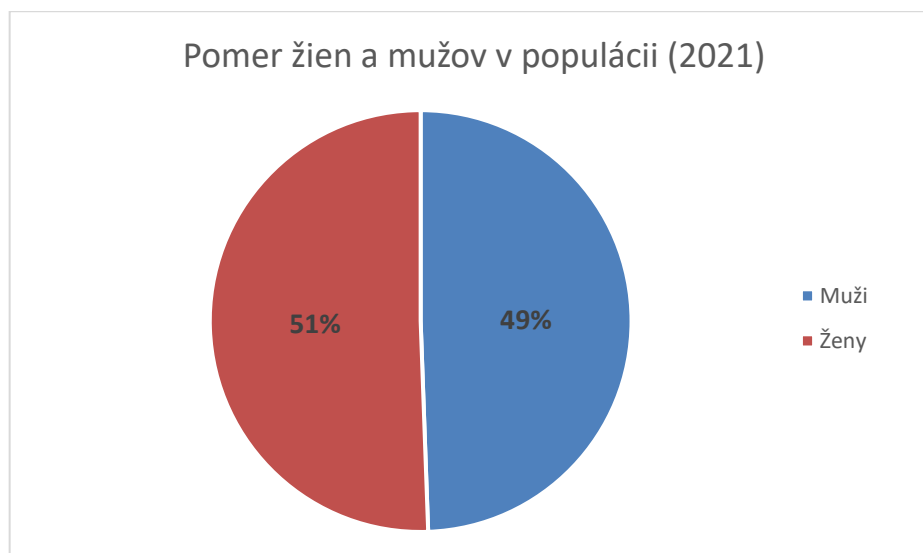
4.5 Vyhodnotenie základných demografických charakteristík vývoja Kraja

Z hľadiska pohlavnej štruktúry obyvateľstva žilo v roku 2021 v Prešovskom kraji spolu 400 227 mužov a 408 704 žien, ženy tvorili 50,52 % populácie. Index maskulinity (pomer počtu mužov a žien) bol na úrovni 0,979 bodu, čo znamená, že na 1 000 žien pripadlo 979 mužov. Na úrovni okresov prevažujú ženy nad mužmi takmer vo všetkých okresoch kraja, pričom najvýraznejšia prevaha žien je v okresoch Poprad, Prešov a Humenné.

Tabuľka 6 Štruktúra obyvateľstva podľa pohlavia v okresoch Prešovského kraja v roku 2021

Územie (okres, kraj)	Spolu	Muži	Ženy	% žien
Bardejov	76 012	37 942	38 070	50,1
Humenné	60 126	29 452	30 674	51,0
Kežmarok	73 685	36 834	36 851	50,0
Levoča	33 107	16 503	16 604	50,2
Medzilaborce	11 056	5 548	5 508	49,8
Poprad	102 744	50 050	52 694	51,3
Prešov	172 804	84 660	88 144	51,0
Sabinov	60 389	30 334	30 055	49,8
Snina	35 125	17 310	17 815	50,7
Stará Ľubovňa	52 968	26 608	26 360	49,8
Stropkov	19 878	9 895	9 983	50,2
Svidník	31 611	15 728	15 883	50,2
Vranov nad Topľou	79 426	39 363	40 063	50,4
Prešovský kraj	808 931	400 227	408 704	50,5

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky



Graf 2 Pomer žien a mužov

Index maskulinity 0,979, na 1 000 žien pripadá 979 mužov.

Dôležitou charakteristikou vekového zloženia obyvateľstva Slovenska aj Prešovského kraja je populačné starnutie, ktoré sa postupne zrýchľuje. Dôsledkom zhoršenia vekovej štruktúry obyvateľstva a následného starnutia populácie je aj pokles reprodukčných schopností populácie a rast ekonomického zaťaženia.

V roku 2001 pripadalo v Prešovskom kraji na 100 obyvateľov vo veku do 15 rokov 44 obyvateľov v poproduktívnom veku (nad 65 rokov), v roku 2011 takmer 60 obyvateľov a v roku 2017 to už bolo 75 obyvateľov. **V roku 2021 stúpila hodnota na 82 obyvateľov.** Na Slovensku vzrástol index starnutia z hodnoty 99 na 108). Na indexe starnutia celkovej populácie má výrazný podiel ženská časť obyvateľstva, pretože v poproduktívnom veku tvorí väčšinu populácie. So zvyšujúcim sa podielom poproduktívnej časti obyvateľstva rastie aj priemerný vek obyvateľstva, ktorý v Prešovskom kraji dosiahol v roku 2021 hodnotu 39,11 roka (u mužov 37,72 roka a u žien 40,47 roka), čo je o viac ako 2 roky menej ako celoslovenský priemer (41,39 rokov).

V rámci okresov Prešovského kraja je najstaršie obyvateľstvo v okrese Medzilaborce, kde v roku 2021 dosiahol index starnutia hodnotu 146 bodov (na 100 obyvateľov predproduktívneho veku pripadlo 146 obyvateľov v poproduktívnom veku). Dôvodom zhoršujúcej sa vekovej štruktúry obyvateľstva v tomto okrese je najmä odchod obyvateľstva v produktívnom veku do iných okresov Slovenska za lepšími pracovnými podmienkami, s čím súvisí zhoršovanie vekovej skladby obyvateľstva a jej reprodukčnej funkcie. Okresmi s prevahou poproduktívnej zložky obyvateľstva (index starnutia nad úrovňou 100 bodov) sú aj okresy Humenné (132), Snina (127), Svidník (106), Stropkov (105) a Poprad (102). **V roku 2021 je to o tri okresy viac ako tomu bolo v roku 2017.**

Najmladšie obyvateľstvo bolo v roku 2021 v okresoch Kežmarok, Sabinov a Stará Ľubovňa, kde index starnutia nadobudol hodnoty od 46 do 64 bodov. Dôvodom je najmä vysoký podiel obyvateľstva rómskej národnosti, pre ktoré je typický nízky priemerný vek a vysoký podiel detskej zložky v populácii. Podobný stav možno sledovať aj pri priemernom veku obyvateľstva v jednotlivých okresoch v roku 2021. Najvyšší priemerný vek dosahuje obyvateľstvo v okrese Medzilaborce (43,24 rokov, u mužov 41,43 a u žien 45,05 rokov), Humenné (42,47 rokov, u mužov 40,85 a u žien 44,02 rokov) a Snina (42,26 rokov, u mužov 40,84 a u žien 43,64 rokov). Najnižší priemerný vek je v okresoch Kežmarok (34,71 rokov, u mužov 33,64 a u žien 35,77 rokov), Sabinov (35,65 rokov, u mužov 34,61 a u žien 36,70 rokov) a Stará Ľubovňa (37,05 rokov, u mužov 35,97 a u žien 38,14 rokov).

Tabuľka 7 Štruktúra obyvateľstva podľa hlavných vekových skupín (0-14, 15-64, 65+ rokov) v rokoch 2001, 2011, 2017 a 2021

Územie (okres, kraj)	Rok 2001 - Počet obyvateľov vo veku					
	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
Bardejov	17 139	50 670	7 859	22,61	66,85	10,37
Humenné	13 314	44 671	6 627	20,53	68,89	10,22
Kežmarok	17 214	40 556	5 177	27,22	64,14	8,19
Levoča	7 411	21 051	3 293	23,25	66,03	10,33
Medzilaborce	2 240	8 269	2 113	17,68	65,27	16,68
Poprad	21 442	72 352	9 630	20,55	69,34	9,23
Prešov	35 462	108 813	16 689	21,92	67,26	10,32
Sabinov	14 585	34 146	5 079	26,98	63,15	9,39
Snina	8 207	26 400	4 732	20,71	66,61	11,94
Stará Ľubovňa	13 362	32 283	4 921	26,36	63,69	9,71
Stropkov	4 451	14 199	2 271	21,17	67,53	10,80
Svidník	7 205	22 499	3 682	21,50	67,15	10,99
Vranov nad Topľou	18 018	50 285	7 880	23,55	65,73	10,30
Prešovský kraj	180 050	526 194	79 953	22,79	66,61	10,12
Slovenská republika	1 015 493	3 705 515	610 923	18,9	68,9	11,4

Územie (okres, kraj)	Rok 2011 - Počet obyvateľov vo veku					
	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
Bardejov	14 089	54 927	8 843	18,10	70,55	11,36
Humenné	9 377	47 437	7 632	14,55	73,61	11,84
Kežmarok	17 001	47 705	5 781	24,12	67,68	8,20
Levoča	6 392	23 387	3 483	19,22	70,31	10,47
Medzilaborce	1 869	8 559	2 022	15,01	68,75	16,24
Poprad	17 138	75 127	11 649	16,49	72,30	11,21
Prešov	29 522	120 312	19 589	17,43	71,01	11,56
Sabinov	13 055	38 986	5 779	22,58	67,43	9,99
Snina	5 657	27 724	4 748	14,84	72,71	12,45
Stará Ľubovňa	11 307	36 496	5 063	21,39	69,03	9,58
Stropkov	3 355	15 164	2 412	16,03	72,45	11,52
Svidník	5 255	24 151	3 832	15,81	72,66	11,53
Vranov nad Topľou	15 890	55 339	8 473	19,94	69,43	10,63
Prešovský kraj	149 907	575 314	89 306	18,40	70,63	10,96
Slovenská republika	826 645	3 887 518	682 873	15,32	72,03	12,65

Územie (okres, kraj)	Rok 2017 - Počet obyvateľov vo veku					
	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
Bardejov	13 226	53 539	10 939	17,02	68,90	14,08
Humenné	8 521	44 327	9 713	13,62	70,85	15,53
Kežmarok	17 654	49 417	7 337	23,73	66,41	9,86
Levoča	6 118	23 325	4 225	18,17	69,28	12,55
Medzilaborce	1 669	8 087	2 248	13,90	67,37	18,73
Poprad	17 281	71 892	15 538	16,50	68,66	14,84
Prešov	30 938	119 100	24 248	17,75	68,34	13,91
Sabinov	13 120	39 912	6 963	21,87	66,53	11,61
Snina	4 921	26 153	5 536	13,44	71,44	15,12
Stará Ľubovňa	10 822	36 724	6 303	20,10	68,20	11,70
Stropkov	3 095	14 523	3 005	15,01	70,42	14,57
Svidník	4 851	23 280	4 669	14,79	70,98	14,23
Vranov nad Topľou	15 464	55 039	10 104	19,18	68,28	12,53
Prešovský kraj	147 680	565 318	110 828	17,93	68,62	13,45
Slovenská republika	849 701	3 748 564	844 855	15,61	68,87	15,52

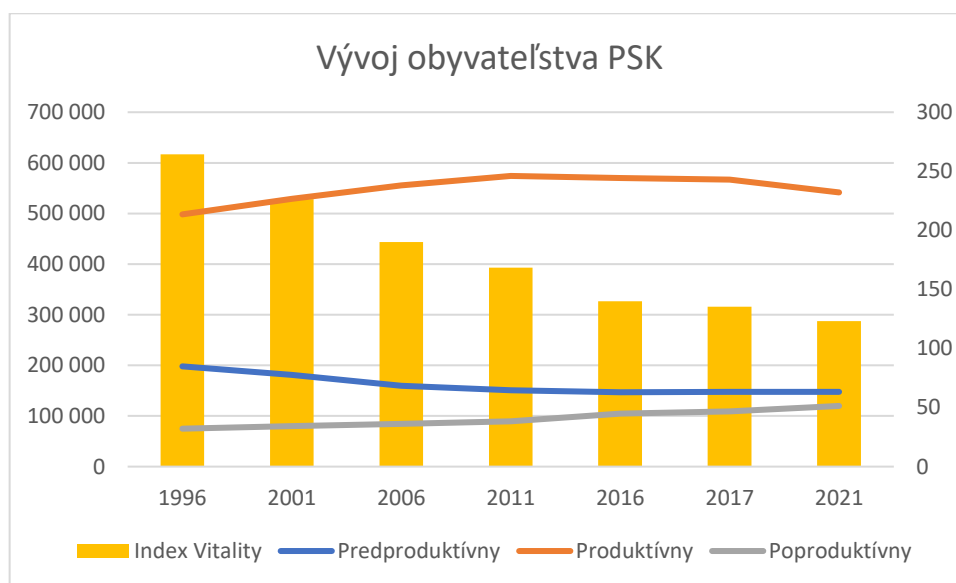
Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

Územie (okres, kraj)	Rok 2021 - Počet obyvateľov vo veku					
	Absolútne údaje			Podiely v %		
	Predprod.	Produkt.	Poprod.	Predprod.	Produkt.	Poprod.
Bardejov	13 156	51 111	11 745	17,31	67,24	15,45

Humenné	8 226	41 302	10 598	13,68	68,69	17,63
Kežmarok	17 558	48 158	7 969	23,83	65,36	10,81
Levoča	6 042	22 458	4 607	18,25	67,83	13,92
Medzilaborce	1 501	7 397	2 158	13,58	66,9	19,52
Poprad	17 160	68 483	17 101	16,7	66,65	16,64
Prešov	31 599	114 771	26 434	18,29	66,42	15,3
Sabinov	13 642	39 376	7 371	22,59	65,2	12,21
Snina	4 709	24 580	5 836	13,41	69,98	16,61
Stará Ľubovňa	10 806	35 381	6 781	20,4	66,8	12,8
Stropkov	3 096	13 603	3 179	15,58	68,43	15,99
Svidník	4 852	21 745	5 014	15,35	68,79	15,86
Vranov nad Topľou	15 183	53 221	11 022	19,12	67,01	13,88
Prešovský kraj	147 530	541 586	119 815	18,24	66,95	14,81
Slovenská republika	867 410	3 652 679	929 181	15,92	67,03	17,05

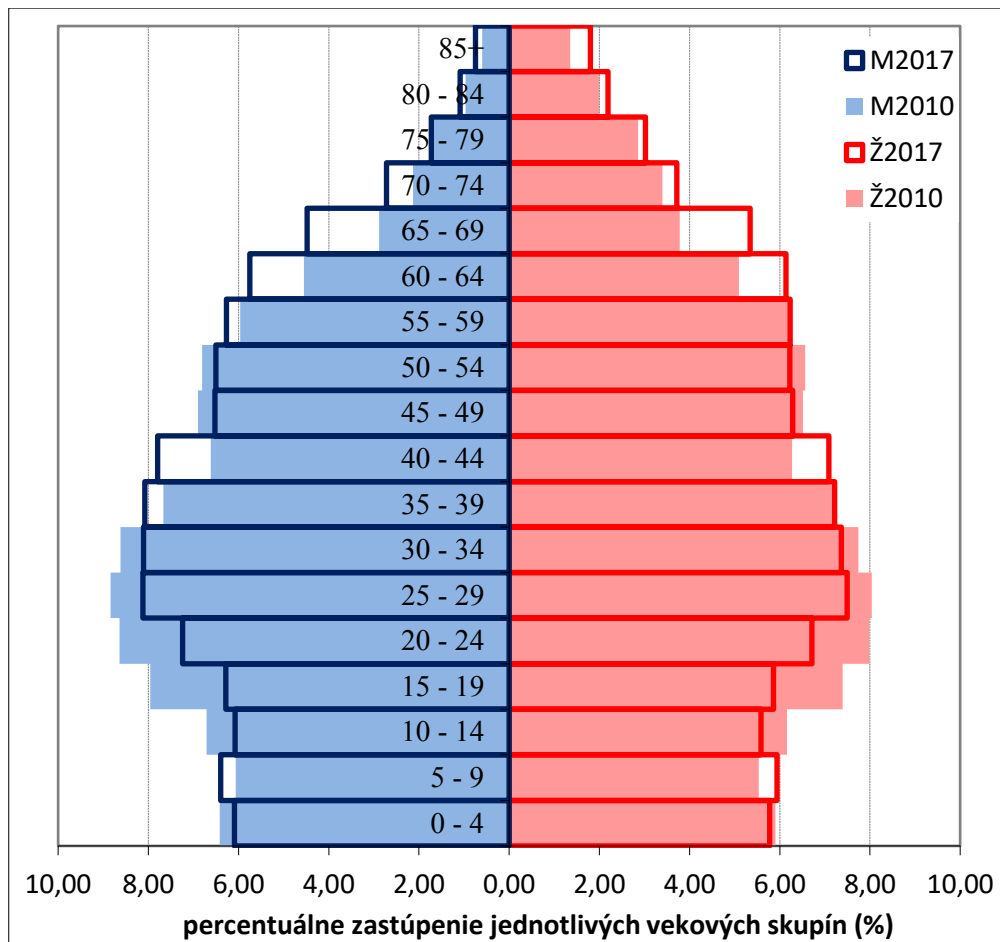
Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

Vývoj počtu obyvateľov Prešovského kraja ukazuje tabuľka, ktorá znázorňuje počet obyvateľov v predproduktívnom, produktívnom a poproduktívnom veku (čiarové grafy – ľavá škála). Stĺpcový graf ukazuje vývoj indexu vitality v percentách (pravá škála). Tento index vyjadruje pomer počtu obyvateľov v predproduktívnom veku ku počtu obyvateľov v poproduktívnom veku vyjadrený v percentách.



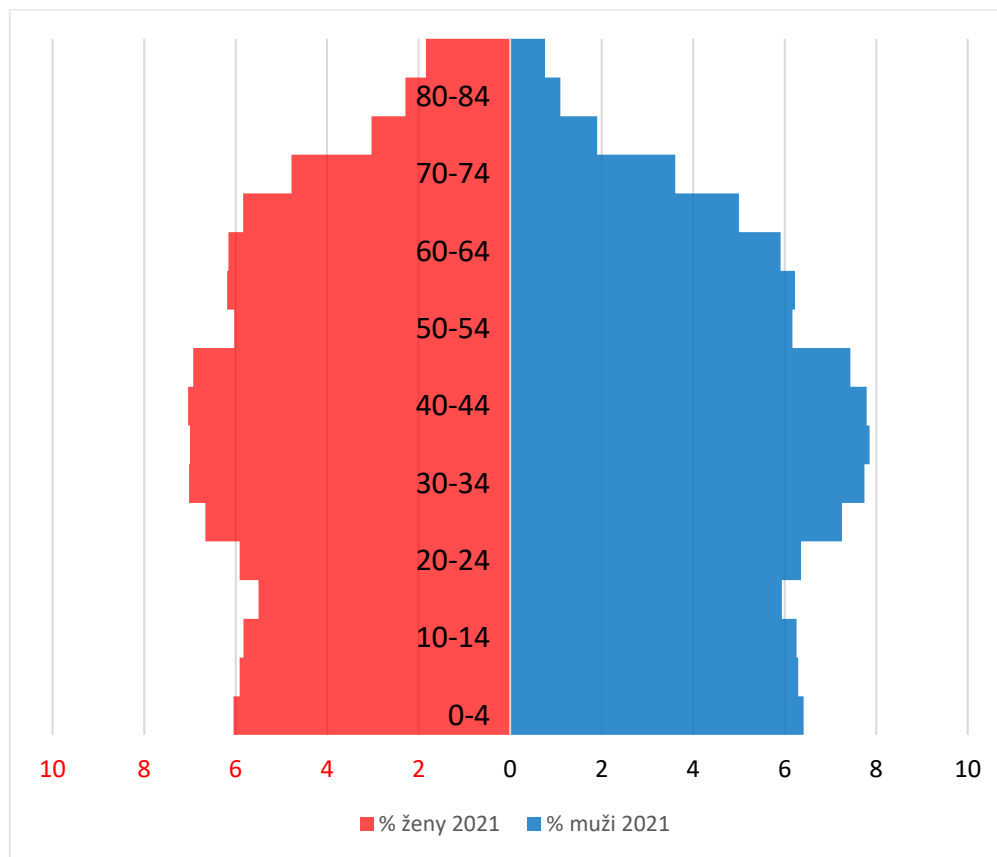
Graf 3 Vývoj počtu obyvateľov a indexu vitality v Prešovskom kraji

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky



Graf 4 Veková štruktúra obyvateľstva Prešovského kraja v roku 2010 a 2017

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky



Graf 5 Veková štruktúra obyvateľstva Prešovského kraja v roku 2021

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

V rámci štruktúry obyvateľstva podľa vzdelania je celoslovenským trendom zvyšovanie vzdelanostnej úrovne obyvateľstva. Tento trend sa prejavuje aj na území Prešovského kraja, najmä znížením podielu osôb so základným vzdelaním a bez vzdelania a rastom podielu vysokoškolsky vzdelaného obyvateľstva. Na základe výsledkov zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov z roku 2021 bol v Prešovskom kraji najvyšší podiel obyvateľstva s úplným stredným vzdelaním s maturitou (23,7 %) a základným vzdelaním (20,3 %). Obyvateľstvo s vysokoškolským vzdelaním dosiahlo podiel 15,8 % z celkového počtu obyvateľstva v Prešovskom kraji, čo je o 2,6 % menej ako je celoslovenský priemer.

Tabuľka 8 Štruktúra obyvateľstva podľa ukončeného vzdelania v okresoch Prešovského kraja v roku 2021 v percentách

Územie (okres, kraj)	Najvyšší ukončený stupeň školského vzdelania					
	základné	stredné odborné (učňovské) bez maturity	úplné stredné s maturitou	vyššie odborné	vysoko- školské	bez vzdelania*
Bardejov	20,3	20,0	24,9	4,7	14,7	0,4
Humenné	15,2	19,9	29,3	5,0	17,1	0,3
Kežmarok	28,2	18,6	17,9	4,1	10,6	0,5
Levoča	23,6	19,4	21,2	4,4	15,1	0,5
Medzilaborce	21,5	18,9	27,9	4,0	13,4	0,8
Poprad	18,7	17,0	25,2	5,1	18,1	0,2

Prešov	16,7	16,8	23,6	4,6	20,5	0,3
Sabinov	24,7	18,6	21,0	4,3	11,8	0,4
Snina	16,7	21,6	28,0	4,7	15,4	0,4
Stará Ľubovňa	21,2	20,6	21,2	4,6	13,8	0,5
Stropkov	18,9	19,1	27,8	4,3	15,4	0,3
Svidník	18,7	21,1	25,6	4,7	15,7	0,6
Vranov nad Topľou	23,9	19,9	22,6	3,6	12,6	0,3
Prešovský kraj	20,3	18,8	23,7	4,5	15,8	0,4
Slovenská republika	17,0	19,2	24,6	4,9	18,4	0,28

*osoby vo veku 15 rokov a viac

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

Štruktúra obyvateľstva podľa ukončeného vzdelania dosahuje výrazné regionálne rozdiely, na ktoré má vplyv predovšetkým stupeň urbanizácie a rozmiestnenie rómskej populácie. Vo väčších sídlach (administratívnych centrách) je vyššia koncentrácia obyvateľstva s úplným stredným a vysokoškolským vzdelaním. Na druhej strane, obyvateľstvo rómskej národnosti má veľmi nízku vzdelanostnú úroveň. S týmito faktormi súvisí rozmiestnenie obyvateľstva podľa ukončeného vzdelania v okresoch Prešovského kraja. Najvyšší podiel obyvateľstva s vysokoškolským vzdelaním žije v okresoch Prešov (20,5 % z celkového počtu obyvateľov v okrese) a Poprad (18,1 %). Najnižšie zastúpenie vysokoškolsky vzdelaného obyvateľstva je v okresoch Kežmarok (10,6 %) a Vranov nad Topľou (12,6 %).

Obyvateľstvo s úplným stredným vzdelaním s maturitou je najviac zastúpené v okresoch Humenné (29,3 %) a Snina (28,0 %), najnižší podiel je v okresoch Kežmarok (17,9 %) a Sabinov (21,0 %). V rámci základného vzdelania dosahujú najnižší podiel okresy Humenné (15,2 %), Prešov a Snina (obidva okresy 16,7 %), najviac obyvateľov s ukončeným základným vzdelaním žije v okresoch Kežmarok (28,2 %) a Sabinov (24,7 %). Obyvateľstvo bez školského vzdelania je najmenej zastúpené v okrese Poprad (0,23 %), najväčší podiel obyvateľov bez školského vzdelania žije v okrese Medzilaborce (0,75 %).

Obyvateľstvo Prešovského kraja má rôznorodé národnostné zloženie, bez väčších národnostných problémov. Podľa výsledkov sčítania obyvateľov z roku 2021, žilo v Prešovskom kraji 88,5 % obyvateľov slovenskej národnosti, 3,5 % obyvateľov rómskej národnosti a 2,4 % obyvateľov rusínskej národnosti. Ostatné národnosti (maďarská, česká, ukrajinská, nemecká a iné) sa podieľajú na celkovom počte obyvateľov Prešovského kraja podielom menším ako 0,5 %. Svoju národnosť pri sčítaní obyvateľov neuviedlo 4,4 % obyvateľov Prešovského kraja.

Tabuľka 9 Štruktúra obyvateľstva podľa národnosti v okresoch Prešovského kraja v roku 2021 v %

Územie (okres, kraj)	Národnosť						
	slovenská	maďarská	rómska	česká	rusínska	ukrajinská	iná a nezist.
Bardejov	91,0	0,1	1,7	0,2	2,4	0,4	4,1
Humenné	88,8	0,1	1,3	0,3	3,2	0,6	5,7
Kežmarok	87,0	0,1	8,4	0,2	0,1	0,1	4,1
Levoča	91,8	0,1	3,6	0,2	0,7	0,0	3,6
Medzilaborce	58,6	0,2	1,8	0,5	31,3	2,2	5,5
Poprad	92,6	0,2	1,1	0,6	0,2	0,1	5,3
Prešov	91,0	0,1	1,9	0,4	0,7	0,4	5,5
Sabinov	86,6	0,1	9,0	0,2	0,6	0,1	3,6
Snina	83,1	0,1	0,6	0,4	9,1	1,1	5,7

Územie (okres, kraj)	Národnosť						
	slovenská	maďarská	rómska	česká	rusínska	ukrajinská	iná a nezist.
Stará Ľubovňa	86,3	0,1	2,9	0,2	5,3	0,3	4,9
Stropkov	86,1	0,1	2,1	0,3	5,0	0,4	6,1
Svidník	81,3	0,1	2,9	0,2	10,1	0,9	4,5
Vranov nad Topľou	88,0	0,1	7,1	0,3	0,2	0,1	4,3
Prešovský kraj	88,5	0,1	3,5	0,3	2,4	0,4	4,8
Slovenská republika	83,8	7,8	1,2	0,5	0,4	0,2	6,1

Zdroj údajov: Štatistický úrad Slovenskej republiky

V rámci okresov Prešovského kraja žije najvyšší podiel obyvateľov slovenskej národnosti v okrese Poprad (92,6 %), najnižšie zastúpenie dosahuje okres Medzilaborce, kde sa k slovenskej národnosti hlási 58,6 % obyvateľov. Okres Medzilaborce dosahuje najväčší podiel obyvateľstva rusínskej národnosti (31,3 %).

Špecifickou skupinou obyvateľstva je obyvateľstvo rómskej národnosti, ktoré sa vo väčšine nehlási k svojej národnosti a tak ich podiel z oficiálnych výsledkov nezodpovedá reálnym údajom. Podľa výsledkov sčítania obyvateľov z roku 2021 žilo v Prešovskom kraji 3,5 % obyvateľov rómskej národnosti. Na úrovni okresov sa hodnoty pohybovali v rozpätí od 0,6 % v okrese Snina až po 9 % v okrese Sabinov.

V roku 2004 uskutočnil Úrad splnomocnenkyne vlády pre rómsku problematiku sociografické mapovanie rómskych osídlení, ktoré sa zameralo na obyvateľstvo žijúce v rómskych osadách (výskum teda nezahŕňal všetkých Rómov, určité percento bolo integrované). Podľa výsledkov tohto mapovania žilo v Prešovskom kraji približne 10,8 % obyvateľov v rómskych osídleniach a v jednotlivých okresoch bolo ich rozpätie od 5,3 % v okrese Snina až po 20,6 % v okrese Kežmarok. Na úrovni okresov ide v priemere o 2 až 3-násobne vyššie hodnoty ako pri výsledkoch zo sčítania obyvateľstva. Vysoký podiel obyvateľstva žijúceho v rómskych osídleniach dosahujú aj okresy Vranov nad Topľou (16,6%), Levoča (14,9%) a Sabinov (13,6%). Podľa výsledkov mapovania bolo v Prešovskom kraji v roku 2004 spolu približne 365 rómskych osídlení s takmer 8 900 obydliami, v ktorých žilo 86 tisíc obyvateľov, čo predstavuje podiel 10,9% na celkovej počte obyvateľov v kraji.

V roku 2013 realizoval Úrad splnomocnenca vlády SR pre rómske komunity, v spolupráci s Rozvojovým programom OSN (UNDP, Ústavom rómskych štúdií Prešovskej univerzity a Združením miest a obcí Slovenska (ZMOS) ďalšie mapovanie rómskych osídlení. Podľa výsledkov tohto mapovania žilo v Prešovskom kraji približne 13,9% obyvateľov v rómskych osídleniach a v jednotlivých okresoch bolo ich rozpätie od 5,3% v okrese Humenné až po 25,8% v okrese Kežmarok. Na úrovni okresov ide opäť v priemere o 2 až 3-násobne vyššie hodnoty ako pri výsledkoch zo sčítania obyvateľstva. Vysoký podiel obyvateľstva žijúceho v rómskych osídleniach dosahujú aj okresy Vranov nad Topľou (21,6%), Sabinov (19,0%) a Levoča (18,0%). Podľa výsledkov mapovania bolo v Prešovskom kraji v roku 2013 spolu približne 253 rómskych osídlení s 10 731 obydliami v 243 obciach, v ktorých žilo v priemere 18,1% Rómov z celkového počtu obyvateľov daných obcí.

Tabuľka 10 Obyvateľstvo žijúce v rómskych osídleniach v rokoch 2004 a 2013

Územie (okres, kraj)	2004		2013	
	Počet obyvateľov	% podiel	Počet obyvateľov	% podiel

Bardejov	6 632	8,7	10 798	13,9
Humenné	3 867	6,0	3 398	5,3
Kežmarok	13 338	20,6	18 557	25,8
Levoča	4 811	14,9	6 004	18,0
Medzilaborce	1 073	8,6	1 532	12,4
Poprad	10 729	10,3	11 535	11,0
Prešov	12 525	7,7	17 161	10,0
Sabinov	7 490	13,6	11 149	19,0
Snina	2 071	5,3	2 472	6,6
Stará Ľubovňa	5 930	11,6	7 800	14,6
Stropkov	1 585	7,6	2 084	10,0
Svidník	3 618	10,8	4 409	13,3
Vranov nad Topľou	12 855	16,6	17 308	21,6
Prešovský kraj	86 524	10,9	114 207	13,9

Zdroj údajov: Úrad splnomocnenca vlády SR pre rómske komunity, Štatistický úrad Slovenskej republiky

4.6 Turistický potenciál kraja

Na území Prešovského kraja dochádza k prieniku niekoľkých turistických regiónov. Tie tvoria prirodzené prepojenie so susednými kraji.

Turistické regióny tiež výrazne ovplyvňujú aj cestnú dopravu a cestnú sieť svojimi nárokmi na premiestňovanie.

Na území PSK sa nachádzajú 4 významné turistické regióny:

Tatranský región CR má na základe hodnotenia v regionalizácii cestovného ruchu v strednodobom ako aj dlhodobom horizonte medzinárodný význam a je zo všetkých regiónov cestovného ruchu v Prešovskom kraji najvýznamnejší. Je vymedzený okresmi Poprad, Kežmarok a Stará Ľubovňa. V strednodobom horizonte by sa Vysoké Tatry mali previazať s poľskými Tatrami, Pieninami s ďalšou väzbou na Poľsko a kúpeľmi Vyšné Ružbachy.

V dlhodobom horizonte je perspektívne pripojenie Zamaguria a údolia rieky Poprad. V podstate má teda Tatranský región potenciál vytvoriť ďalšie potenciálne centrá cestovného ruchu so zázemím, konkrétne Kežmarok, Červený Kláštor, Spišskú Starú Ves, Vyšné Ružbachy a Starú Ľubovňu. Takto by sa vytvoril pomerne rozsiahly región cestovného ruchu ponúkajúci širokú paletu atraktivít.

Je potrebné modernizovať plochy na uskutočňovanie vrcholových športových podujatí v Kežmarku, Lučivnej, Poprade, vo Svite, na Štrbskom Plese, v Štrbe a miestnej časti Tatranská Štrba, v Starom Smokovci a Tatranskej Lomnici.

Rekreačnými krajinnými celkami (ďalej RKC) v Tatranskom regióne CR sú:

RKC Vysoké Tatry

Je najatraktívnejším a najvýznamnejším RKC v rámci Prešovského kraja, pričom podstatnú časť územia zaberá TANAP. Ťažiskom RKC je sústredenie stredísk turizmu, športu, kúpeľných centier medzinárodného významu. Vysokohorské a podhorské prostredie vytvára vynikajúce predpoklady pre atraktívne rekreačné a športové činnosti počas celého roka. Najvýznamnejšími centrami sú Štrbské pleso, Smokovce, vo vysokohorskom pásme Solisko a Hrebienok. Súčasťou RKC sú tiež podtatranské obce s vhodnými predpokladmi pre vidiecku turistiku.

RKC Belianske Tatry

Vysokohorská a podhorská krajina Belianskych Tatier vymedzená Vysokými Tatrami, riekou Poprad a Spišskou Magurou. Prírodné a klimatické podmienky vytvárajú predpoklad pre medzinárodný a nadregionálny turizmus a šport, kúpeľníctvo a liečbu pri zachovaní priority ochrany prírody na území TANAP-u. Najvýznamnejšími strediskami sú Tatranská Lomnica, Stará Lesná, Mlynčeky, Spišská Belá, Tatranská Kotlina a Ždiar, vo vysokohorskom pásme Skalnaté pleso a chata pri Zelenom plese, chata Plesnivec a Belianska jaskyňa.

RKC Spišská Magura

Horský až podhorský charakter územia vytvára podmienky pre horskú turistiku, zjazdové a bežecké lyžovanie. Územie RKC je bohaté na zachovalé súbory ľudovej architektúry a na obce vhodné pre vidiecku turistiku. Vymedzenému územiu dominuje lyžiarske stredisko Jezersko – Malá Franková, pamiatková rezervácia Osturňa, kúpeľné miesto Vyšné Ružbachy, so zázemím v Nižných Ružbachoch a rekreačný priestor Ružbašská Míľava.

RKC Ľubické predhorie

Krajinné prostredie s horskou a podhorskou krajinou vymedzené riekou Poprad, Kozími chrbtami a územím zvláštneho záujmu v Levočských vrchoch. Územie má vhodné podmienky

pre poznávací a vidiecky turizmus, rozvoj chalupárstva, športový rybolov a rekreačné a športové aktivity založené na báze geotermálnych vôd. V RKC je najvýznamnejším Vrbov, strediská Pikovce, Spišský Štvrtok, Dolina Tvarožnianskeho potoka.

RKC Kozie chrbty

Územie s horskou a podhorskou krajinou na hornom toku Hornádu od Liptovskej Tepličky po Spišský Štiavnik, umiestnené medzi Kozími chrbtami, Nízkymi Tatrami a Slovenským rajom. Ponúka široké spektrum turistických, rekreačných a športových aktivít. Priestory turizmu v tomto území sú založené na báze termálnych vôd a podmienkach pre alpské športy. V priestore sú najvýznamnejšie strediská v Liptovskej Tepličke, Lopušnej doline, Gánovciach a Spišskom Štiavniku.

RKC Pieniny

Predstavuje veľmi cenné prírodné a rekreačné územie medzinárodného významu. Horská a podhorská krajina vytvára dobré predpoklady pre zimné športy. Stav osídlenia vytvára podmienky pre rozvoj chalupárstva. Výraznou črtou RKC je vzájomná prepojenosť s príľahlým rekreačno-kúpeľným územím Poľskej republiky. Najvýznamnejším strediskom je Červený Kláštor.

RKC Ľubovnianska vrchovina

Územie RKC je vymedzené severnou a východnou časťou Ľubovnianskej vrchoviny so sústavou obcí ležiacich prevažne v hraničnom prielome rieky Poprad. RKC vytvára vhodné podmienky pre pobyt v horskom prostredí spojený s vodnou turistikou na rieke Poprad a poznávaním ľudovej architektúry. Charakter vidieckeho osídlenia vytvára vhodné podmienky pre chalupárstvo.

Okresy patriace do Tatranského regiónu CR:

Okres Kežmarok

Prírodný potenciál okresu Kežmarok, jeho pestrosť, kultúrno-historické pamiatky a ľudová architektúra spoločne s folklórom vytvára veľmi dobré predpoklady pre rozvoj turizmu. V severovýchodnej časti okresu sa nachádza Pieninský národný park s prioritou ochrany prírody. Hraničná rieka Dunajec, rekreačný a kúpeľný potenciál prihraničných oblastí vytvára možnosti intenzívneho zapojenia okresu do medzinárodného cestovného ruchu. V okrese je, okrem oblasti Starej Lesnej, nízky štandard základných služieb. Chýbajú stravovacie zariadenia vyšších kategórií, ako aj zariadenia rýchleho občerstvenia. Je malá ponuka doplnkových služieb, ktoré umožňujú kultúrne, spoločenské, zábavné a športové vyžitie návštevníkov.

Okres Poprad

V okrese Poprad sa nachádza jediné typické pohorie vysokohorského charakteru v Prešovskom kraji. Vysokohorský reliéf a vhodné klimatické podmienky zaraďujú toto územie medzi najvýznamnejšie oblasti turizmu na Slovensku. Prírodný potenciál územia, jeho pestrosť a variabilita, vysoký podiel atraktívnej krajiny s kultúrno-historickými pamiatkami, ľudovou architektúrou a folklórom vytvára veľmi dobré predpoklady pre rozvoj turizmu. Na území sa nachádzajú Tatranský národný park, Národný park Nízke Tatry a Národný park Slovenský raj, ktorých územia sú v značnom rozsahu vyhlásené za prírodné rezervácie s prioritou ochrany prírody. Vysoké a Belianske Tatry majú dominujúce funkcie v oblasti kúpeľov, liečebnej starostlivosti, medzinárodného a nadregionálneho turizmu. Na území TANAP-u v rámci mesta Vysoké Tatry sú strediskami turizmu a kúpeľníctva mestské časti Dolný Smokovec, Horný Smokovec, Kežmarské Žľaby, Nová Polianka, Nový Smokovec, Podbanské, Starý

Smokovec, Tatranská Kotlina, Tatranská Lesná, Tatranská Lomnica, Tatranské Matliare, Tatranská Polianka, Tatranské Zruby a miestne časti obce Štrba Tatranská Štrba a Štrbské Pleso. Ďalšími strediskami turizmu na území TANAP-u sú obce Ždiar, Tatranská Javorina a Štôla.

Okres Stará Ľubovňa

Veľká pestrosť prírodných atraktivít s pohoriami Spišská Magura a Ľubovnianska vrchovina i bohatosť kultúrno-historického dedičstva poskytujú vhodné podmienky pre celoročné rekreačné využitie krajiny. Významným znakom je prepojenosť s kúpeľným a rekreačným územím južnej časti vojvodstva Nowy Sacz.

V oblasti Spišskej Magury je dominujúca funkcia kúpeľov celoštátneho významu Vyšné Ružbachy vrátane ich zázemia Nižných Ružbách a Ružbašskej Míľavy s vybavenosťou pre vodné športy. Vybavenosť oblasti dopĺňa termálne kúpalisko a lyžiarsky areál vo Vyšných Ružbachoch.

Na území Pienin je dominantnou aktivitou splavovanie Dunajca na pltiach (cca 40 000 návštevníkov ročne), pričom zariadenia turizmu sú vybudované v obci Červený Kláštor a v časti Smerdžonka (kúpele).

Spišský región CR má na základe hodnotenia v regionalizácii cestovného ruchu v strednodobom horizonte nadregionálny a v dlhodobom horizonte až medzinárodný význam. Na území kraja je tvorený okresom Levoča. Treba však pripomenúť, že v Prešovskom kraji sa nachádza len malá časť tohto regiónu, a turisticky je zaujímavá len oblasť medzi Levočou a Spišským Podhradím, časom by sa atraktívnou mohla stať oblasť donedávna uzavretých Levočských vrchov.

Rekreačným krajinným celkom v rámci Spišského regiónu CR je:

RKC Stredný Spiš a Levočské vrchy

Ťažiskom RKC je poznávanie pamiatok kultúrneho a prírodného dedičstva v území (PR Levoča, lokalita svetového kultúrneho dedičstva UNESCO Levoča, Spišský hrad a okolie). Malebnosť podhorskej krajiny pod Levočskými vrchmi i charakter osídlenia vytvárajú vhodné podmienky pre chalupárstvo a vidiecku turistiku.

Okresy patriace do Spišského regiónu CR:

Okres Levoča

Územie okresu Levoča poskytuje vynikajúce predpoklady pre kultúrny a poznávací turizmus kombinovaný s agroturistikou v podhorí Levočských vrchov i Braniska.

Okres disponuje značným množstvom pamiatok kultúrno-historického dedičstva. Najvýznamnejšou je lokalita Levoča, Spišský hrad a okolie (PRZ Spišské Podhradie, PRZ Spišská kapitula, NKP Spišský hrad, NKP kostolík v obci Žehra) zaradená do Zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO. Prírodné hodnoty uvedeného priestoru (NPR Dreveník, NPR Sivá Brada) dotvárajú jeho skvelý potenciál pre rekreačné využitie. Celé územie je pripravované na ochranu v rámci plánovanej CHKO Spiš ako unikátneho veľkoplošného chráneného územia zahŕňajúceho pamiatky kultúrneho dedičstva i chránenú prírodu. Problémom v meste Spišské Podhradie je zlý technický stav pamiatok v historickom jadre a nedostatok ubytovacích kapacít.

Šarišský región CR má na základe hodnotenia v regionalizácii cestovného ruchu v strednodobom ako aj dlhodobom horizonte národný význam. Na území kraja je tvorený okresmi Bardejov, Prešov, Sabinov a Svidník. V strednodobom horizonte by sa v ňom mali vyvinúť určité subregióny, konkrétne sa jedná o Prešov mesto a okolie (napr. Zlatá Baňa, Dubnícke opálové bane, Sigord), Bardejov spoločne s Bardejovskými kúpeľmi (pamiatky UNESCO medzinárodného významu), zimné lyžiarske stredisko Drienica Lysá, okolie Svidníka smerom na Duklu spolu so súborom drevených kostolíkov. Takto by sa vytvoril kompaktnější región cestovného ruchu ponúkajúci širokú paletu atraktivít.

Rekreačnými krajinými celkami v rámci Šarišského regiónu CR sú:

RKC Čergov

Územie RKC, ktorého ťažiskom je rovnomenné pohorie, ponúka atraktívne prírodné prostredie vhodné pre turistiku a zimné športy. Malebné a rázovité obce v podhorí predstavujú vhodný potenciál pre vidiecku turistiku. Územie Čergova je pripravené na vyhlásenie za CHKO, čo je nutné rešpektovať.

RKC Bachureň - Branisko

Územie RKC vymedzené rovnomennými pohoriami vytvára dobré podmienky pre letnú a zimnú turistiku a lyžovanie. Vhodným zázemím sú podhorské obce vhodné na chalupárske využitie i rázovitá obec Lačnov, ktorá je vyhlásená za pamiatkovú zónu.

RKC Slanské vrchy

Slanské vrchy majú charakter kľudovej zóny (potrebné uvedený stav rešpektovať) s vhodnými podmienkami pre letnú a zimnú turistiku v prírodnom prostredí. Vhodné vybavenostné zázemie predstavujú podhorské obce vhodné pre vidiecku turistiku. V súčasnosti je spracovaný projekt na vyhlásenie Slanských vrchov za CHKO.

RKC Busov

RKC Busov sa nachádza v severnej časti okresu Bardejov pozdĺž štátnej hranice s Poľskom a vzhľadom k rozvoju rekreačných aktivít na poľskej strane možno povedať, že fakticky prekračuje štátnu hranicu. Najväčšou devízou RKC je zachovalé prírodné prostredie s možnosťami zimného športovania. Atraktívnu ponuku územia dopĺňajú národné kultúrne pamiatky (MPR Bardejov, drevené kostolíky) či kúpeľné miesto Bardejovské kúpele.

RKC Dukla

Uvedený RKC tvorí severná časť Laboreckej vrchoviny od cesty II/575 po štátnu hranicu s Poľskom. Ťažisko územia tvorí navrhovaná CHKO Laborecká vrchovina (zo súčasnej CHKO Východné Karpaty) so zachovalým prírodným prostredím a dobrými podmienkami pre rozvoj zimných športov. Jeho súčasťou je areál pamätníka na Dukle a Údolie smrti – pamätné miesta 2. svetovej vojny i pozoruhodné kultúrno-historické pamiatky – drevené kostolíky. Vybavenostným zázemím RKC je mesto Svidník.

Okresy patriace do Šarišského regiónu CR:

Okres Sabinov

Územie okresu Sabinov svojou pestrosťou a rozmanitosťou vytvára veľmi vhodné podmienky pre rozvoj rekreácie a turizmu. Nosnými prvkami cestovného ruchu sú zimné športy.

Zimné lyžiarske strediská vyrástli v pohoriach Čergov. Je to rekreačný priestor Drienica – Lysá s dobrými predpokladmi rozvoja vďaka situovaniu v blízkosti dopravného koridoru sever-juh, čo predurčuje možnosti rozšírenia klientely zo zahraničia (Poľsko, Maďarsko). V pohorí Bachureň sú to vzájomne prepojené rekreačné priestory Dubovica – Žliabky a Renčišov – Búče, pričom potenciál oblasti nie je zďaleka plne využitý. Problémom je sezónna návštevnosť týchto stredísk.

Okres Prešov

Územie okresu Prešov zaberajúce oblasť dolného Šariša má vhodné predpoklady pre rozvoj cestovného ruchu.

Ťažiskovými oblasťami sú poznávanie kultúrno-historických pamiatok v sídlach doplnené o možnosti letnej a zimnej rekreácie v Slanských vrchoch. Najvýznamnejším strediskom cestovného ruchu je mesto Prešov so svojou výhodnou polohou na križovatke dopravných trás východ-západ a sever-juh.

Stred mesta je MPR a mesto samotné vytvára výborné predpoklady pre poznávací turizmus aj koncentráciou kultúrno-historických pamiatok nielen v samotnej PR, ale aj v bezprostrednom okolí mesta (NKP Solivar, pamiatková zóna Lačnov atď.). V meste Prešov je nutné rozšíriť ponuku ubytovacích a stravovacích zariadení a ďalších doplnkových služieb.

Okres Bardejov

Územie okresu Bardejov má veľmi priaznivé podmienky pre rozvoj rekreácie a turizmu, ktoré však ešte nie sú dostatočne využívané. Nosnými prvkami sú kúpeľníctvo, kultúrno – historické dedičstvo a zimná rekreácia. Cestovný ruch v okrese je v prevažnej miere koncentrovaný v pamiatkovej rezervácii historického centra mesta Bardejov – administratívnom centre horného Šariša. Historické centrum mesta je MPR s dvoma významnými NKP – chrámom sv. Egídia (bazilika minor) a Mestskou radnicou a zachovalým hradobným systémom, ktorému bola v roku 1986 udelená Európska cena – zlatá medaila Medzinárodným kuratóriom nadácie ICOMOS pri UNESCO za záchranu historických pamiatok a v roku 2002 bola MPR zapísaná do Zoznamu Svetového dedičstva UNESCO. V bezprostrednej nadväznosti na mesto sa nachádzajú Bardejovské kúpele s pôvodným ale aj novodobým komplexom liečebných zariadení.

Okres Svidník

Územie okresu Svidník predstavuje značný potenciál pre rozvoj rekreácie a cestovného ruchu, na druhej strane tieto podmienky nie sú ešte dostatočne využívané. Okres je centrom Podduklianskeho regiónu, s letiskom, na križovatke významných cestných komunikácií smerujúcich do Poľska, Prešova, Bardejova s lokalizáciou významných národných kultúrnych pamiatok regiónu, v smere na rekreačnú oblasť Domaša, Vranov n. Topľou a Maďarskú republiku.

Hornozemplínsky región CR má na základe hodnotenia v regionalizácii cestovného ruchu v strednodobom horizonte regionálny a v dlhodobom horizonte nadregionálny význam. Na území kraja je tvorený okresmi Stropkov, Medzilaborce, Snina, Humenné a Vranov nad Topľou. V strednodobom horizonte by sa v ňom mali vyvinúť určité subregióny, konkrétne sa jedná o rekreačnú oblasť vodnej nádrže Domaša (národný význam), oblasť Sninských rybníkov a priľahlých častí Vihorlatu, oblasť pripravovaného tematického zábavného parku Vtáčie údolie pri Humennom, na rozlohe 430 ha.

Rekreačnými krajinnými celkami v rámci Hornozemplínskeho regiónu CR sú:

RKC Domaša

Tento RKC vytvára obalová krivka vodnej nádrže Domaša, zahŕňajúca v sebe strediská turizmu pri vodnej ploche i sídla s vidieckym turizmom. Vodná nádrž sa nachádza v atraktívnom prírodnom prostredí a vytvára výborné podmienky pre pobyt pri vode, vodné športy a letnú turistiku v okolitých lesoch. V nadväznosti na letné využitie rekreačného priestoru je potrebné do rekreačných aktivít zapojiť priľahlé sídla, pričom rozvoj rekreácie v nich spájať s osobitosťami pobytu v dedinskom prostredí.

RKC Nízke Beskydy

Je to malebne formovaná pahorkatina až vrchovina, ktorá poskytuje vhodné podmienky predovšetkým pre letnú rekreáciu aj vo väzbe na RKC Domaša. Rozvoj cestovného ruchu bude založený na vysokom podiele nevyužívaného bytového fondu so zachovaním štyľovosti. Nízka hustota zástavby obcí umožňuje rekreáciu formou chalupárstva. Nevyhnutnou podmienkou oživenia cestovného ruchu je výstavba vybavenosti a technickej infraštruktúry. Na území RKC sú vybudované rekreačné strediská v zázemí Humenného.

RKC Východné Karpaty

RKC Východné Karpaty je súčasťou trilaterálnej slovensko - poľsko - ukrajinskej medzinárodnej biosférickej rezervácie. V slovenskej časti rezervácie bol vyhlásený NP Poloniny. Územie RKC poskytuje vhodné podmienky pre vidiecku poznávaciu turistiku, ktorej rozsah sa rozšíri o priľahlú

poľskú a ukrajinskú časť biosférickej rezervácie po sprevádzkovaní nových hraničných priechodov. Kým na území biosférickej rezervácie Bukovské vrchy (Národný park Poloniny – priority ochrany prírody) sú možnosti cestovného ruchu obmedzené a výstavba športovo-rekreačných zariadení vo voľnej prírode je limitovaná, sústava sídiel pozdĺž južného okraja CHKO má vhodné podmienky pre pobyt v horskom prostredí v spojení s agroturistikou.

RKC Vihorlat

Územie je vymedzené pohorím Vihorlat a jeho predhoriami, pričom najkrajšiu časť zaberá CHKO Vihorlat. Rekreačia je sústredená do priestorov Chlmec – Porúbka (prímestská rekreačia mesta Humenné) a Sninské rybníky (prímestská rekreačná zóna pre Sninu, Stakčín). V severovýchodnej časti RKC sú vhodné podmienky pre turistiku v horskej krajine. Významnou atraktivitou sú drevené kostolíky – NKP. V obciach sú vhodné podmienky pre vidiecku turistiku.

Okresy patriace do hornozemplínskeho regiónu CR :

Okres Stropkov

Územie okresu Stropkov ležiace na rozhraní horného Zemplína a Šariša poskytuje vhodné podmienky predovšetkým pre pobyt pri vode, zimné športy i vidiecku turistiku. Ťažiskom letnej rekreácie sú rekreačné strediská Bžany – Valkov, Lomné a Turany nad Ondavou pri VoN Domaša, ktoré poskytujú vhodné podmienky pre pobyt pri vode, vodné športy a ďalšie druhy predovšetkým letnej rekreácie.

Okres Vranov nad Topľou

Územie okresu Vranov, zaberajúceho oblasť horného Zemplína, poskytuje vhodné podmienky predovšetkým pre pobyt pri vode, vodné športy a vidiecku turistiku. Ťažiskom rekreácie a cestovného ruchu v okrese je rekreačný priestor vodnej nádrže Domaša. Vodná nádrž je situovaná v atraktívnom prírodnom prostredí a poskytuje vhodné podmienky pre pobyt pri vode a vodné športy. Rekreačné strediská cestovného ruchu Nová Kelča, Holčíkovce, Kvakovce-Dobrá a územne súvisiace obce Malá Domaša, Slovenská Kajňa a Benkovce predstavujú napriek značnému stupňu zastavanosti územia perspektívny rozvojový priestor pre rozvoj rekreácie a cestovného ruchu .

Okres Medzilaborce

Územie okresu Medzilaborce, rozprestierajúceho sa pozdĺž štátnej hranice s Poľskou republikou má vhodné predpoklady pre rozvoj vidieckej turistiky kombinovanej s poznávacím turizmom. Cennou devízou je málo narušená hodnotná prírodná krajina a riedke osídlenie územia.

Okres Humenné

Územie patrí medzi menej známe a vyhľadávané oblasti cestovného ruchu aj napriek tomu, že disponuje množstvom atraktivít, ktoré sú schopné uspokojiť aj náročných návštevníkov. Ponukovú bázu predstavuje hodnotná prírodná krajina i rad kultúrno-historických pamiatok.

Okres Snina

Okrajová poloha okresu spôsobila, že vynikajúce prírodné podmienky pre rekreáciu a cestovný ruch, ktoré poskytujú Východné Karpaty neboli a dodnes nie sú plne využívané. Najcennejšou devízou je zatiaľ prakticky nenarušená podhorská a horská krajina Bukovských vrchov a Vihorlatu poskytujúca nevšedné turistické a rekreačné využitie.

Najvýznamnejším rekreačným priestorom na území okresu Snina je prímestská rekreačná oblasť Sninské rybníky s prírodným kúpaliskom, vhodná pre celoročné aktivity. Uvedený priestor tvorí vhodné rekreačné zázemie pre návštevníkov oblasti a východisko do turisticky atraktívnych častí Vihorlatu a Východných Karpát. Významným strediskom cestovného ruchu nadregionálneho významu je územie Bielych kameňov s potenciálom v územiach miest a obcí Snina, Zemplínske Hámre, Kolonica, Stakčín –

severné svahy Vihorlatu, s potenciálom možného rozvoja aj v priestore Košického kraja – územie južnej časti Vihorlatu.

Severná časť okresu je zachovanou horskou krajinou. Z tohto dôvodu bolo územie severovýchodnej časti okresu na výmere 40 061 ha v roku 1993 svetovou organizáciou UNESCO vyhlásené za medzinárodnú biosférickú rezerváciu východné Karpaty a v roku 1997 vládou za národný park Poloniny.

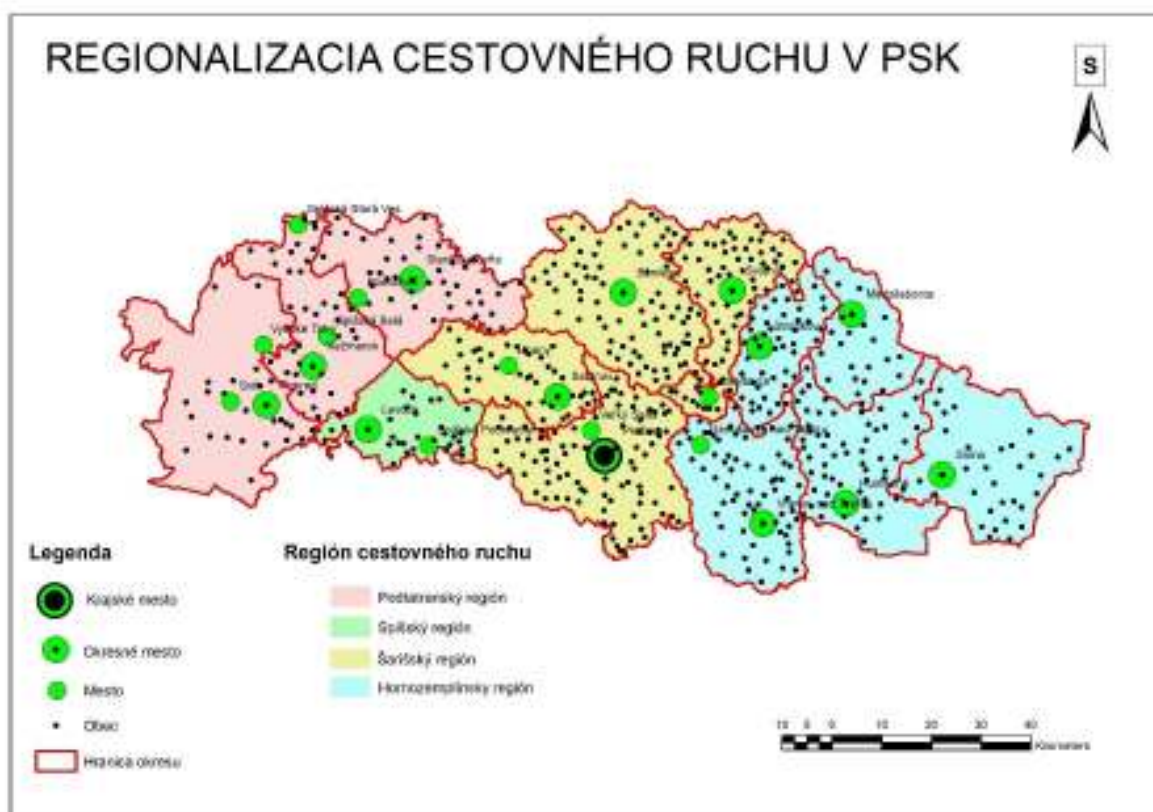
Veľký význam v oblasti NP Poloniny nadobúda medzinárodný turizmus v súlade so zachovaním podmienok ochrany prírody, spolu s otvorením pešieho turistického priechodu s Poľskom (Ruské sedlo) a navrhovaných cestných priechodov s Poľskom (Osadné – Balnica) a Ukrajinou (Ulič – Zabrid’).

Park tmavej oblohy Poloniny je významnou lokalitou z hľadiska zachovaného nočného životného prostredia a je to územie s predpokladmi pre rozvoj špecifického turistického ruchu - astroturizmus.

Južnú časť okresu tvorí sopečné pohorie Vihorlat s atraktívnymi lokalitami Sninský kameň a Morské oko. K najvýznamnejším pamiatkam okresu patrí súbor drevených kostolíkov v obciach Uličské krivé, Ruský Potok, Topoľa, Jalová, Šmigovec a Hrabová Roztoka. Strediskami sú rekreačný priestor Parihuzovce s lyžiarskymi vlekmami a obec Ulič.

Pre ďalšie úvahy o udržateľnej mobilite v Prešovskom samosprávnom kraji sú tu zhrnuté odporúčania týkajúce sa problémov dopravy:

- vytvárať predpoklady pre rozvoj cykloturistiky,
- vhodnou dopravnou infraštruktúrou prepojiť centrálnu časť Vysokých Tatier s predhorím a oblasťou Zamaguria,
- v existujúcich centrách zimných športov (Štrbské pleso, Starý Smokovec, Tatranská Lomnica) nerozširovať ubytovacie kapacity, najmä nie výstavbou veľkokapacitných objektov, ale sústrediť sa na budovanie komunikácií a parkovísk pre hromadnú dopravu šetrnú voči prírode (električky, elektribusy, lanovky) a zabezpečujúcu celodenné dobre fungujúce spojenie s podhorskými hotelovými kapacitami. Výstavbu apartmánových domov realizovať výlučne v podhorí a nad Cestou slobody zachovať, resp. budovať len turistické chaty a útulne, hlavne na miestach v minulosti existujúcich objektov
- vytvoriť realizačné predpoklady pre rozvoj turizmu – doporučujeme preveriť možnosť zriadenia okružných cykloturistických trás údolím rieky Poprad po oboch stranách štátnej hranice v úseku Milik – Andrzejówka – Żegiestów – Sulín - Malý Lipník – Legnava a Sulín (alt. Legnava) – Malý Lipník – Plavnica – Plaveč – Orlov – Andrejovka - Čirč - Leluchów - Muszyna - Milik (alt. Żegiestów) s využitím priechodov pre malý pohraničný styk Sulín - Żegiestów a Legnava - Milik a Čirč – Leluchów,
- vytvoriť realizačné predpoklady rozvoja rekreácie a cestovného ruchu v priestore hornej Torysy a západnej časti pohoria Branisko s výstavbou cesty III. triedy v úseku Vyšný Slavkov – Poľanovce s napojením na trasu diaľnice D1 prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky v Behárovciach.
- zlepšiť napojenia cyklotrás a turistických chodníkov s prepojením na pohorie Čergov a zlepšenie napojenia na okres Bardejov (Osikov, Raslavice) by pomohlo sprístupniť celý mikroregión Stráže,
- prepájať priestory turizmu na oboch stranách štátnej hranice a vzájomným prepojením kúpeľných miest Krynica a Bardejov s vybudovaním hraničného priechodu Kurov – Muszynka a rekonštruovať cestnú komunikáciu Kurov – Tarnov a Becherov – štátna hranica,
- dobudovať letisko vo Svidníku a rýchlostnú štvorpruhovú komunikáciu R4,
- pre zlepšenie prístupnosti okresu (Snina) z poľskej strany je nutné zaviesť osobnú železničnú dopravu na hraničnom prechode Palota - Lupków a otvoriť cestné hraničné priechody v Palote alebo v Čertižnom (pre peších turistov a cykloturistov).



Obrázok 10 Regióny cestovného ruchu v PSK

Zdroj: Regionalizácia CR PSK

Okresy Kežmarok, Poprad a Stará Ľubovňa (severozápadná časť) patria do Podtatranského regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny vysokej priority s dôrazom na zimný a letný turizmus, pobyty pri termálnej vode, cykloturistiku a vidiecky turizmus.

Okres Levoča patrí do Spišského regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny strednej priority s prednostným rozvojom letného turizmu a športov, pobytov pri termálnej vode a poznávania pamiatok.

Okresy Prešov, Sabinov, Bardejov a Svidník patria do Šarišského regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny nižšej priority s dôrazom na rozvoj mestského a na poznávanie pamiatok.

Okres Stropkov, Vranov nad Topľou, Medzilaborce, Humenné a Snina patrí do Hornozemplínskeho regiónu, ktorý bol zaradený medzi regióny nižšej priority s prednostným rozvojom pobytov na vidieku.

5 Zber údajov o doprave

Prešovský samosprávny kraj zabezpečuje v oblasti dopravy výkon originálnej kompetencie ako aj prenesený výkon štátnej správy prostredníctvom odboru dopravy, oddelenia osobnej dopravy a prostredníctvom Správy a údržby ciest PSK a jeho oblastí a to na úsekoch cestnej dopravy, dráh a pozemných komunikácií.

Prešovský kraj objednáva služby dopravcov vo verejnej autobusovej doprave vo verejnom záujme a zabezpečuje autobusovým dopravcom v kraji vyrovnanie strát z poskytovania služieb vo verejnom záujme v prímestskej autobusovej doprave.

V rámci svojich kompetencií

- vydáva licencie prevádzkovateľom dopravy, povolenia na prevádzkovanie dráh;
- schvaľuje cestovné poriadky autobusovej vnútroštátnej dopravy a pod.;
- je objednávateľom v územnom obvode kraja, zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja a uzaviera s dopravcami pravidelnej dopravy zmluvy o službách okrem mestskej dopravy; kontroluje ich plnenie a poskytuje im príspevok;
- vykonáva odborný dozor nad pravidelnou dopravou a kontroluje plnenie povinností dopravcov vo svojom obvode, najmä vybavenie technickej základne, dodržiavanie prevádzkovej povinnosti a tarifnej povinnosti, dodržiavanie prepravného poriadku zo zmluvy o službách;
- ukladá v prvom stupni pokuty za iné správne delikty v pravidelnej doprave, ku ktorým došlo v jeho územnom obvode, okrem mestskej dopravy;
- zabezpečuje kompetencie na úseku dráh podľa zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach, napr. vykonáva štátny odborný dozor na mestských dráhach a vyjadruje sa k tvorbe cestovného poriadku vnútroštátnej osobnej dopravy z hľadiska zabezpečenia dopravnej obslužnosti kraja, obcí, združenia obcí a mestských aglomerácií;
- vykonáva pôsobnosť licenčného orgánu a bezpečnostného orgánu pre mestskú dopravu,
- vykonáva štátny odborný dozor v mestskej doprave;
- ukladá pokuty podľa § 42 a 43 za porušenie povinnosti v mestskej doprave.

5.1 Organizácia dopravy

5.1.1 Cesty

Na území Prešovského kraja je spolu 3 196 kilometrov ciest (vynímajúc mesto Prešov). Na celkovej dĺžke ciest PSK sa diaľnice podieľajú 3,5%, rýchlostné cesty 0,1%, cesty I. triedy 19,9%, cesty II. triedy 16,4% a cesty III. triedy 60,1%.

Tabuľka 11 Vlastníci a správcovia ciest

Vlastníci a správcovia ciest na území PSK		
typ cesty	vlastník	správca
diaľnice a rýchlostné cesty	Slovenská republika Zák. č. 135/1961 Zb. §3d odst.1	Národná diaľničná spoločnosť, a.s. strediska správy a údržby diaľnic Zák.č. 135/1961 Zb. §3d odst.5 písm. a

cesty I. triedy	Slovenská republika Zák. č. 135/1961 Zb. §3d odst.1	Slovenská správa ciest, Investičná výstavba a správa ciest Košice Zák.č. 135/1961 Zb. §3d odst. 5 písm. b
cesty II. a III. triedy	Prešovský samosprávny kraj Zák. č. 135/1961 Zb. § 3d odst. 2	Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja Zák.č. 135/1961 Zb. §3d odst. 5 písm. c
miestne komunikácie	obec Zák. č. 135/1961 Zb. § 3d odst. 3	obec, prípadne právnické osoby nimi na tento účel zriadené alebo založené Zák.č. 135/1961 Zb. §3d odst. 5 písm. d

Cesty II. a III. triedy

PSK je od 1.1.2004 správcom ciest II. a III. Triedy. Na území PSK sa podľa posledných dostupných informácií Správy a údržby ciest PSK (SÚC PSK) nachádza 2443 kilometrov ciest II. a III. triedy. Ich správu PSK zabezpečuje prostredníctvom vlastnej organizácie – Správa a údržba ciest PSK.

PSK zo svojho rozpočtu prostredníctvom kompetencií SÚC PSK spravuje a udržiava cesty II. a III. triedy. Keďže zriaďovateľom Správy a údržby ciest PSK je Prešovský samosprávny kraj (ďalej len PSK), zároveň garantuje a kontroluje jej činnosť a v prípade zistenia nedostatkov prijíma potrebné opatrenia.

V rámci svojich kompetencií Správa a údržba ciest PSK zabezpečuje tieto činnosti:

- vedie evidenciu majetku PSK zvereného do správy SÚC PSK,
- zaisťuje prehliadky ciest vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja a vo vlastníctve SR nachádzajúcich sa na území obvodu Prešovského samosprávneho kraja, u ktorých je táto činnosť prevedená na Prešovský samosprávny kraj zmluvou,
- zaisťuje prehliadky mostov vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja a vo vlastníctve SR nachádzajúcich sa na území obvodu Prešovského samosprávneho kraja, u ktorých je táto činnosť prevedená na Prešovský samosprávny kraj zmluvou,
- zaisťuje opravy a údržbu ciest za účelom odstránenia závad v zjazdnosti, opotrebení, alebo poškodení týchto ciest, ich súčastí a príslušenstva,
- zaisťuje opravy a údržbu mostov,
- zaisťuje zimnú a letnú údržbu ciest,
- plánuje prípravu a stavia cesty vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja podľa štátnej koncepcie diaľnic a ciest
- poskytuje informácie a podklady o plánovaní, príprave a výstavbe ciest vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja na účely spracovania koncepcie diaľnic a ciest bezplatne MDPT SR,
- vykonáva sčítanie cestnej dopravy na cestách vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja v čase celoštátneho sčítania vo vlastnom mene a na vlastné náklady,
- poskytuje údaje o zjazdnosti ciest MDPT SR a údaje z technickej evidencie ciest vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja,
- zabezpečuje stavebné a technické vybavenie ciest vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja podľa potrieb cestnej dopravy a obrany štátu,
- zaisťuje investičnú činnosť na cestách vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja,
- zaisťuje činnosť s povolením, zakrývaním, odstraňovaním a likvidáciou nepovolených reklamných zariadení na cestách vo vlastníctve Prešovského samosprávneho kraja a v ich ochranných pásmach,

- zaisťuje ďalšie činnosti vyplývajúce z práv a povinností stanovených zákonom č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách,
- vykonáva činnosti na základe požiadaviek správcov miestnych a obecných komunikácií, organizácií a občanov na cestnej sieti na území PSK.

Výstavbu a modernizáciu cestnej infraštruktúry financuje PSK prostredníctvom SÚC PSK z prostriedkov rozpočtu PSK, úverov EIB a európskych prostriedkov, v súčasnosti najčastejšie zo schémy Interreg V-A Poľsko – Slovensko.

Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy

Cesty I. triedy sú v správe SSC (Slovenská správa ciest), diaľnice a privádzače spravuje Národná diaľničná spoločnosť a.s. Na celkovej dĺžke slovenských diaľnic sa úseky Prešovského kraja podieľajú približne 9%. Rýchlostné cesty predstavujú iba 4,5 km úsek, čo je zanedbateľný podiel k celkovej dĺžke rýchlostných ciest na SR. Kompetencie jednotlivých správcov sú v nasledujúcej časti.

Slovenská správa ciest

Základnou činnosťou organizácie je správa ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon s tým súvisiacich činností, ako je zabezpečovanie investičnej prípravy a výstavby ciest I. triedy a ich údržby. Okrem toho Slovenská správa ciest vykonáva dopravné plánovanie v cestnom hospodárstve, plní úlohy súvisiace s rozvojom cestných komunikácií, úlohy dopravného inžinierstva a bezpečnosti cestnej dopravy. Je nositeľom koncepcie rozvoja cestnej siete, zabezpečuje technický rozvoj, spracovanie technických noriem a štandardov cestného hospodárstva a vykonáva centrálnu technickú evidenciu cestných komunikácií. Plní úlohy majetkovej správy ciest I. triedy, zabezpečuje údržbu a opravy ciest I. triedy a mostov. Vykonáva odbornú, príp. poradenskú činnosť pre orgány štátnej správy a územnej samosprávy. Prostredníctvom podriadených organizačných zložiek - Investičná výstavba a správa ciest – Bratislava, Banská Bystrica, Košice a Žilina je zabezpečovaná najmä investičná príprava, výstavba ciest I. triedy a ich údržba.

Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

Národná diaľničná spoločnosť, a. s. (ďalej len „NDS“), vznikla v súlade so zákonom č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (v znení zákona č. 747/2004 Z. z.). Zakladateľom a jediným akcionárom Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., je štát. V jeho mene koná Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Úlohou spoločnosti je zabezpečiť prípravu, výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest, realizáciu ich opráv a údržbu. NDS ďalej zabezpečuje výrobu, distribúciu a predaj nálepiek za používanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a vyberá poplatky za používanie týchto komunikácií motorovými vozidlami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov. Národná diaľničná spoločnosť, a.s., je aj správcom elektronického výberu mýta pre vozidlá nad 3,5 t celkovej hmotnosti na diaľniciach, rýchlostných cestách a vybraných úsekoch ciest I. triedy podľa zákona č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Tabuľka 12 Cesty na území PSK

Typ cestnej komunikácie	Dĺžka v km
Diaľnice	112,8
Rýchlostné cesty	5,6
Cesty I. triedy	631,41
Cesty II. triedy	516
Cesty III. triedy	1926

Zdroj: SÚC PSK, CDB

5.1.2 Verejná doprava

Výkon kompetencií v oblasti cestnej dopravy zabezpečuje PSK prostredníctvom odboru dopravy PSK.

Verejná doprava na Slovensku je zabezpečovaná prevažne železničnou a autobusovou dopravou. V mestách môže byť verejná doprava v rámci MHD zabezpečovaná autobusmi, trolejbusmi, električkami alebo taxislužbami. V rámci PSK len v krajskom meste Prešov premávajú trolejbusy, v ostatných mestách a obciach PSK vlaky a autobusy, diaľkové, prímestské a mestské.

Autobusová doprava

Dominantným druhom dopravy v rámci Prešovského kraja je autobusová doprava, ktorá zabezpečuje okolo 90 % prepravy obyvateľstva.

Problémom tejto dopravy je veľký počet obcí s malým počtom obyvateľov. Zároveň mnohé tieto obce sú koncové a náklady na dopravu vo verejnom záujme veľmi vysoké. Požiadavky starostov týchto obcí sa PSK snaží zohľadniť pri vzájomných rokovaniach. Ďalšími nevýhodami PSK je geomorfologické členenie územia, kontinentálne zimy, čo tiež zvyšuje náklady na 1 os.km. Požiadavku EU na zrovnoprávenie všetkých občanov v rámci rovnakej možnosti prístupu k verejnej doprave je možné doceliť len pri zavedení multimodálnej osobnej dopravy, s prechodom na IDS. V rámci IDS bude potrebné zapojiť aj vozidlá do 10 pasažierov alebo taxi. Táto možnosť sa javí z terajšieho hľadiska ako nadštandardná, avšak pri zavedení jednotnej tarifnej sadzby môže byť pre komerčných dopravcov zaujímavá.

Autobusovú dopravu vo verejnom záujme v PSK na základe objednávky zabezpečujú štyria najvýznamnejší dopravcovia:

- SAD Prešov
- SAD Humenné
- SAD Poprad
- BUS Karpaty Stará Ľubovňa

Železničná doprava

Železničnú sieť Prešovského kraja tvorí 430 km tratí a 41 km tatranskej elektrickej železnice.

Najdôležitejšími železničnými križovatkami sú Prešov a Poprad.

Trate medzinárodného významu

Dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGC, AGTC) koridory konvenčných tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy tvoria trate

Trať č 180: E 40, C - E 40 (Le Havre - Paríž - Norimberg - Praha -Hranice na Morave - Ostrava) - Čadca - Žilina – Poprad – Kysak - Košice -Čierna nad Tisou - (Čop),

Trať č. 188: C 30/1 (Krakov - Muszyna) - Plaveč - Prešov - Košice -Kechnec - (Hidasnémeti - Miškovec),

Dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – koridory konvenčných železničných tratí tvoria

Trať č. 191: Michalany/Výhybňa Červený Dvor – Trebišov – Strážske – Humenné – Medzilaborce – (Lupkóv)

Z hľadiska dopravy vo verejnom záujme v rámci PSK však nemôžeme uvažovať s medzinárodnými vlakmi (rýchliky, IC, EC, ...).

Trate vnútroštátneho, nadregionálneho a regionálneho významu

Územie nám obsluhujú len regionálne osobné a zrýchlené vlaky, čo predstavuje max. 40 – 50 % výkonov prepravy osôb. Tieto regionálne vlaky dosahujú v rámci PSK rýchlosť v priemere 30 – 50 km/h.

Trať č. 185: Poprad – Tatry - Plaveč

Trať č. 193: Prešov - Vranov – Strážske - Humenné

Trať č. 194: Prešov - Bardejov

Trať č. 196: Humenné - Stakčín

Tatranská električná železnica (TEŽ) vrátane ozubnicovej železnice Štrba – Štrbské Pleso vytvára hlavný nosný systém vnútornej hromadnej dopravy osôb v Tatranskom národnom parku, najmä v oblasti Štrbského plesa a Mesta Vysoké Tatry. Z dôvodu, že ide o ekologický druh dopravy bolo by vhodné skúmať možnosti jej rozšírenia v rámci územia TANAP i s napojením okolitých vybraných sídiel.

Trať č. 182: Štrba – Štrbské Pleso (ozubnicová železnica)

Trať č. 183: Poprad – Starý Smokovec – Štrbské Pleso

Trať č. 184: Poprad – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica

Letecká doprava

Letecké spojenie regiónu zabezpečuje medzinárodné letisko Poprad – Tatry, najvyššie položené letisko v strednej Európe (718 m n. m.). Po kompletnej rekonštrukcii vykonanej v roku 1992 sa z neho vykonáva pravidelná i nepravidelná doprava cestujúcich a nákladu, aj vyhlídkové lety.

Klienti z Prešovského kraja hojne využívajú medzinárodné letisko v Košiciach, vzdialené len 47 km od sídla kraja, mesta Prešov. Atraktívne je aj letisko v poľskom Krakove.

V Prešove sa nachádza aj vojenské letisko v Nižnej Šebastovej ktoré je základňou 4. vrtuľníkového pluku.

V Prešovskom kraji je niekoľko letísk regionálneho významu, ktoré sú využívané hlavne pre športové účely. Sú to letiská v Svidníku, Mlynici, Kamenici nad Cirochou a v Ražňanoch.

Heliporty najmä pre leteckú záchranú službu sú pri nemocniciach v Poprade, Starej Ľubovni, Prešove, Medzilaborciach, Vranove nad Topľou a Humennom. Základňa leteckej záchrannej služby Kryštof 03 je v Poprade. Ďalšie heliporty sú v Drienici – Lysej pri lyžiarskom stredisku, na ihrisku v Sabinova a na parkovisku vo Snine, v Korytnom pri tuneli Branisko a v Bardejove.

5.1.3 Organizovanie systému verejnej dopravy

Systém dopravnej obslužnosti v Prešovskom samosprávnom kraji funguje na základe zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme s prevádzkovateľmi autobusovej dopravy a železničnej dopravy (zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme). Všetky zmluvy uzatvorené v PSK sa riadia nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007

Tabuľka 13 Objednávatelia dopravných výkonov

Objednávateľ	Dopravca	Názov zmluvy
Slovenská republika zastúpená MDVRR SR	Železničná spoločnosť Slovensko	Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme
Prešovský samosprávny kraj	Slovenská autobusová doprava Poprad, akciová spoločnosť	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, predĺžená do konca roku 2023
Prešovský samosprávny kraj	SAD Prešov, a.s.	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, predĺžená do konca roku 2023
Prešovský samosprávny kraj	SAD Humenné, a.s.	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, predĺžená do konca roku 2023
Prešovský samosprávny kraj	BUS KARPATY, spol. s r.o.	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, predĺžená do konca roku 2023

PSK v rámci svojej kompetencie vydáva dopravné licencie dopravcom, ktorí majú záujem o vnútroštátnu pravidelnú dopravu, t. j. o prímestskú alebo diaľkovú autobusovú linku na území Prešovského kraja alebo prímestskú alebo diaľkovú linku, ktorá začína na území Prešovského kraja.

Tieto kompetencie PSK upravuje § 10 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

Zoznam dopravcov, ktorým boli vydané dopravné licencie PSK a mestami kraja sa nachádza nižšie v tejto časti.

Základné normy a legislatívne predpisy pre verejnú dopravu

Základnými prostriedkami verejnej osobnej dopravy sú autobusy, trolejbusy, električky, vlaky, lanovky, lietadlá a lode. Podmienky organizácie, prevádzky a infraštruktúry verejnej osobnej dopravy sú špecifikované:

pre cestnú dopravu (autobusy a odvodené dopravné prostriedky, najmä elektrobusy) v zákone č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, vyhláske č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a vo vyhláske č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej doprave,

pre dráhovú dopravu (trolejbusy, električky, vlaky a lanovky) v zákone č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákone č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, vyhláske

350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a vyhláške č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh,

pre vodnú dopravu v zákone č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a zákone č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe a

pre leteckú dopravu v zákone č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Na zabezpečenie organizácie, prevádzky a infraštruktúry verejnej osobnej dopravy sa uplatňuje množstvo technických noriem, ktoré spolu vzájomne súvisia. Výber noriem, ktoré sú podstatné pre verejnú osobnú dopravu:

STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách,

STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic,

STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií,

STN 73 6425 Stavby pre dopravu: Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky

STN 73 6405 Projektovanie električkových tratí

STN 73 6021 Svetelné signalizačné zariadenia: Umiestnenie a použitie návěstidiel,

STN EN 12368 Zariadenia na riadenie cestnej dopravy: Návěstidlá,

STN 73 6100 Názvoslovie pozemných komunikácií,

STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic,

STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií,

STN 01 8020 Dopravné značky na pozemných komunikáciách,

STN 01 8500 Základné názvoslovie v doprave,

STN 01 8521 Názvoslovie cestnej dopravy a prepravy,

STN 28 0318 Priechodné prierezy električkových tratí,

STN 28 0337 Obrisy pre električkové vozidlá,

STN 36 0400 Verejné osvetlenie

STN 36 0410 Osvetlenie miestnych komunikácií,

STN 72 1850 Obrubníky a krajníky: Spoločné ustanovenia,

STN 73 6380 Železničné priestestia a priechody

STN 73 6075 Navrhovanie autobusových staníc

Železničná doprava

Železničnú dopravu objednáva a financuje MDVRR SR a prevádzkuje spoločnosť ZSSK. Na tratiach TEŽ a OŽ je zavedený uzavretý tarifný systém Tatranských elektrických železníc (UTS TEŽ) s plnohodnotným samoobslužným výpravným systémom, to znamená bez sprevádzania vlakov sprevádzajúcim personálom. Povinnosťou cestujúceho pri nástupe do vlaku je mať zakúpený cestovný lístok a tento si vo vlaku označiť. V prípade kontroly, cestujúci bez platného cestovného lístka zaplatí prirážku. Na

frekventované cesty je určený sieťový predplatný lístok TEŽ, ktorý umožňuje neobmedzené cestovanie počas doby platnosti. Vzhľadom na pomerne malé rozlohy samosprávnych krajov a silné väzby medzi VÚC je vďaka centrálnemu objednávaníu železničnej dopravy možné efektívne obslúžiť aj regionálnu dopravu na územiach funkčných regiónov. Regionálnu dopravu v súčasnosti zabezpečuje dopravca ZSSK.

Autobusová doprava

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Prešovskom samosprávnom kraji zabezpečuje SAD Prešov, SAD Humenné, SAD Poprad a BUS Karpaty. Do Prešovského kraja zachádzajú ešte aj linky dopravcov zo susedných krajov, najmä z Košického kraja. Všetky uvedené spoločnosti majú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC. Vybrané obce v okolí Prešova sú obsluhované linkami MHD, ktoré prevádzkuje DPMP

Mestská hromadná doprava

V mestách nad 70 tis. obyvateľov je MHD prevádzkovaná len v Prešove.

MHD v Prešove je vykonávaná mestskou akciovou spoločnosťou DPMP. Mesto Prešov a DPMP majú spoločne uzatvorený zmluvný vzťah – Rámcovú zmluvu o službách vo verejnom záujme a zabezpečení mestskej hromadnej dopravy osôb v meste Prešov na roky 2017 – 2026. Táto zmluva je pravidelne dopĺňaná dodatkami, ktoré ju upravujú minimálne v rozsahu výšky strát z výkonov vo verejnom záujme na každý kalendárny rok. Zmluva je platná do 31. decembra 2026. DPMP vykonáva obsluhu záujmového územia mesta Prešov na základe dopravnej licencie, ktorú udeľuje mesto Prešov ako dopravný správny orgán v zmysle platnej legislatívy. Dopravná licencia je vydaná na všetky linky vykonávané DPMP na území mesta Prešov. Cestovný poriadok je schvaľovaný spravidla 2x ročne, t. j. vždy k 1. septembru – cestovný poriadok platný počas školského roka a k 1. júlu – cestovný poriadok platný počas letných prázdnin (mesiace júl – august), ktorým je spravidla obsluha územia mesta obmedzená o cca 15%.

Okrem obsluhy mesta Prešov DPMP zabezpečuje aj verejnú dopravu do ôsmich priľahlých obcí a jedného mesta a to na základe licencií vydaných týmito obcami a zmluvy vo verejnom záujme medzi obcou a DPMP, podľa ktorej obce uhrádzajú straty z výkonov vo verejnom záujme v rozsahu pre danú obec. Trasovanie liniek do obcí a ich cestovný poriadok je zosúladený s obsluhou mesta Prešov. Tarifne sú obce, okrem Ľubotíc, zaradené do druhého tarifného pásma. DPMP obsluhuje obce Bzenov, Fintice, Haniska, Ľubotice, Malý Šariš, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Záborské a mesto Veľký Šariš s miestnou časťou Kanaš. Rozsah obsluhy v týchto obciach je na úrovni cca 13% celkových výkonov DPMP.

Dopravný podnik poskytuje v oblasti tarify zľavnené cestovné pre nasledujúce skupiny cestujúcich: žiaci, študenti, dôchodcovia, držiteľia Jánskeho plakety, držiteľia preukazu ŤZP alebo ŤZP-S. Výška zľavy je pre uvedené skupiny cestujúcich rovnaká.

V niektorých menších mestách je prevádzkovaná MHD len autobusmi. Tieto výkony objednáva príslušné mesto, ktoré tiež prevádzkujúcemu dopravcovi, vybranému na základe výberového konania vykrýva stratu.

5.1.4 Kontrola a vyhodnocovanie dodávateľov

5.1.4.1 Finančná kontrola

Každý z dopravcov má zákonnú povinnosť vyhotovenia finančného auditu, zverejnenia správy nezávislého audítora ako aj jej doručenie PSK ako objednávateľovi.

Interná kontrola

Kontrola cestovných lístkov u jednotlivých pasažierov, ako aj kontrola vydaných lístkov vodičom dopravného prostriedku je zabezpečovaná internými procesmi dopravcu. Samotná súhrnná správa zo zistení je súčasťou výročnej správy a na požiadanie kraja dostupná v detailoch PSK.

5.1.4.2 Kontrola výkonov

PSK v pravidelných intervaloch (štvrtročne) vyhodnocuje plnenie výkonov stanovených (objednaných) v rámci zmluvy a porovnáva objednané výkony so skutočne vykázanými výkonmi. V prípade rozdielov, posudzuje kraj každý prípad individuálne a rozhoduje o pridelení doplatku k dotácii na úhradu straty z výkonov resp. o vrátení preplatku za dopravné služby vo verejnom záujme. Súčasťou tohto hodnotenia sú správy dopravcov o dosiahnutých výnosoch, tržbách, nákladoch, počte prepravených osôb, počte prejdených km, stave a počte vozového parku, základných ekonomických ukazovateľov a podobne.

5.1.5 Bezpečnosť, riadenie dopravy – národný plán BECEP

V Slovenskej republike je gestom aktivít na podporu a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky Ministerstvo dopravy a výstavby SR, ktoré pripravilo nový „Národný plán SR pre BECEP 2011 - 2020“. Plán má za strategický cieľ opätovné 50 % zníženie počtu usmrtených pri dopravných nehodách.

Smerovanie BECEP v SR vychádza zo stratégie slovenskej vlády, ako aj z európskej dopravnej politiky. Významnú pozornosť venuje otázkam bezpečnosti cestnej premávky Biela kniha do roku 2050 – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.

Ide nielen o harmonizáciu a vývin nových inteligentných technológií a dopravných systémov, ale aj o vypracovanie komplexných strategických opatrení v oblasti dopravných nehôd, pohotovostných služieb, vymedzení pojmov na klasifikáciu zranení a úmrtí ako prípravu na prijatie cieľa znížiť počet zranení, zamerať sa na odbornú prípravu a vzdelávanie používateľov, podporiť používanie bezpečnostného vybavenia a osobitnú pozornosť venovať najzraniteľnejším skupinám používateľov, ako sú chodci, cyklisti a motocyklisti, a to aj prostredníctvom bezpečnejšej infraštruktúry a technológie vozidiel.

Podstatou týchto zámerov je perspektívne vytvorenie takzvanej vízie nulovej nehodovosti v oblasti bezpečnosti dopravy. V tejto súvislosti, smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky, Európska Komisia opäť presadzuje ako prioritu na roky 2011 až 2020 zníženie počtu obetí cestnej premávky o polovicu v porovnaní s rokom 2010.

V záujme dosiahnuť reálne zníženie dopravnej nehodovosti a jej následkov je potrebné naplniť takto stanovený cieľ postupne (priemerne o 5 % ročne), aby nevznikol nepriaznivý skokový pokles, ktorý by spôsobil nežiaduce disproporcie pri vyhodnocovaní celého programového obdobia 2011 až 2020

Takto koncipovaný zámer je kľúčom k zlepšeniu celkovej výkonnosti dopravného systému a splneniu potrieb a očakávaní občanov a spoločností: Politiky bezpečnosti cestnej premávky na miestnej,

vnútroštátnej, európskej alebo medzinárodnej úrovni by mali integrovať príslušné ciele iných verejných politík a naopak.

Vzhľadom na hlavný cieľ dokumentu boli špecifikované všeobecné úlohy pre jednotlivé rezorty:

Miestne a regionálne správy

Preziať vedúcu úlohu pri koordinácii úsilia o zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky všetkých relevantných agentúr a záujmových skupín v ich konkrétnej správnej (administratívnej) oblasti. Tieto aktivity by mali byť zhodné s Národným plánom.

Zabezpečiť, aby plánovanie miestnych zariadení a obytných oblastí účinne zohľadňovalo potreby spoločnosti v oblasti bezpečnosti.

V rámci svojich možností finančne alebo organizačne podporovať programy a iniciatívy súvisiace so zvyšovaním úrovne bezpečnosti v danom regióne.

Zabezpečiť účinnú politiku na kontrolu a dodržanie zákonov o alkohole.

Poskytnúť vedenie a rámec na rozvoj a uplatňovanie účinnej politiky zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky. Poskytnúť vysoké štandardy sledovateľnosti plnenia cieľov bezpečnosti a zabezpečiť efektívne využitie zdrojov. Poskytnúť finančné prostriedky na programy bezpečnosti, ktoré by maximalizovali prospech (úžitok).

Správcovia ciest

Zvýšiť bezpečnostnú výkonnosť cestnej siete tým, že správcovia ciest zabezpečia, aby sa pri plánovaní, projektovaní, výstavbe a údržbe kládla najvyššia priorita na bezpečnostné aspekty.

Uplatňovať techniky zníženia a prevencie nehodovosti, ktorými by sa v budúcnosti vytvorila bezpečnejšia cestná sieť.

Overiť a vykonať bezpečnostný audit a inšpekciu existujúcich, rekonštruovaných a nových ciest na odstránenie nebezpečných miest a zavádzajúcich značiek alebo na inštalovanie chýbajúcich značiek.

Plán vychádza z podrobnej analýzy doterajšieho vývoja v cestnej dopravnej nehodovosti a skúseností so zavádzaním opatrení v minulosti, obsahuje nasledovné rámcové ciele pre jednotlivé zainteresované rezorty :

- A. Zníženie dopravnej nehodovosti v dôsledku prekročenia najvyššej povolenej rýchlosti a neprispôsobenia rýchlosti okolitým podmienkam
- B. Zníženie dopravnej nehodovosti v dôsledku požitia alkoholu a drog
- C. Zníženie dopravnej nehodovosti u zraniteľných účastníkov cestnej premávky
- D. Zvýšenie bezpečnosti prostredníctvom účinnej dopravnej výchovy v školách a výcviku žiadateľov o vodičské oprávnenie vo výcvikových zariadeniach autoškôl
- E. Zvýšenie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry

F. Zvýšenie úrovne bezpečnosti prostredníctvom bezpečnejších vozidiel a zavádzaním inteligentných dopravných systémov (IDS)

G. Zvýšenie úrovne bezpečnosti v cestnej nákladnej a autobusovej doprave

H. Zvýšenie úrovne ponehodovej starostlivosti

I. Manažment bezpečnosti cestnej premávky

V rámci rámcových cieľov sú špecifikované konkrétne ciele s určenými subjektami nesúce návrhovú a realizačnú časť pri napĺňaní daných cieľov. V nasledujúcej časti sú sumarizované ciele stratégie pre jednotlivé zodpovedajúce organizácie:

Správcovia ciest:

A.1.2: Zmapovanie cestnej siete z pohľadu existujúcich rýchlostných obmedzení a ich zmena podľa zadaných kritérií a požiadaviek

A.1.4: Postupné zavedenie moderných technológií pre dynamické rýchlostné obmedzenia Využívanie inteligentných dopravných systémov na vybraných lokalitách (premenlivé dopravné značenie, inteligentné prispôsobenie rýchlosti – ISA)

C.1.3: Zvýšenie bezpečnosti priechodov pre chodcov. Osvetlenie priechodov, ozvučená svetelná signalizácia, stavebné úpravy (napríklad stredové ostrovčeky, zvýšené prahy, reliéfne povrchy a vodiace línie pre nevidiacich a podobne), účinné dopravné značenie. Debariérové opatrenia pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie

C.2.1: Zadefinovanie kritérií a technických požiadaviek na bezpečný pohyb cyklistov po pozemných komunikáciách. Vytvorenie metodiky založenej na reálnom správaní sa cyklistov a na osvedčených postupoch zo zahraničia

C.2.2: Podpora vytvárania cyklistických ciest v obciach a mestách ☑ Budovanie cestičiek pre cyklistov v obciach a mestách, ako aj v extraviláne a vytváranie podmienok na priestorovú segregáciu od iných ÚCP

C.2.3: Podpora bezpečnej cyklistiky digitalizáciou informácií pre cyklistov. Vytvorenie digitálnej mapy (GIS) siete komunikácií pre cyklistov

E.1.4: Podpora výkonu bezpečnostného auditu na cestách nižšej kategórie. Podpora dobrovoľného vykonávania bezpečnostného auditu mimo siete TEN-T

E.2.2: Určovanie kritických nehodových lokalít a návrh opatrení na odstránenie príčin vzniku dopravných nehôd. Vyhodnotenie štatistických údajov o dopravnej nehodovosti a tvorba prehľadných máp a spracovanie brožúr o nehodovosti

E.2.3: Vytvorenie mechanizmu na financovanie opatrení na nehodových lokalitách. Presadzovanie otázok bezpečnosti cestnej dopravy do podporných a operačných programov s cieľom získať prostriedky nezávislé od rozpočtových položiek

E.2.4: Výstavba ľavých odbočovacích pruhov na rizikových úsekoch ciest. V miestach s vysokou intenzitou dopravy a výskytom závažných dopravných nehôd

E.2.5: Vyhodnotenie účinnosti realizovaných opatrení na nehodových lokalitách. Vyhodnotenie ekonomickej efektívnosti realizovaných opatrení podľa bezpečnostného auditu a cestnej inšpekcie

E.3.1: Aplikácia vjazdových ostrovčekov na vjazdoch do obcí a okružných križovatiek na novopostavených pozemných komunikáciách. V prípade okružných križovatiek analyzovať dopad na plynulosť cestnej premávky

E.3.2: Aplikácia prvkov upokojenia dopravy a segregácie motorizovanej a nemotorizovanej dopravy s dôrazom na cestné prieťahy obcí a miesta s vysokým podielom zraniteľných účastníkov premávky

E.3.3: Zavádzanie obytných, školských a peších zón a informatívnych meračov rýchlosti v týchto úsekoch

E.4.3: Realizácia opatrení zvyšujúcich bezpečnosť železničných priecestí a tunelov

E.4.4: Vyhodnotenie realizovaných opatrení prostredníctvom CBA

E.5.1: Pasportizácia zvislého a vodorovného dopravného značenia na cestnej sieti

E.5.2: Inšpekcie zamerané na zrozumiteľnosť a kvalitu dopravného značenia

E.5.3: Pravidelná údržba vodorovného dopravného značenia

E.5.4: Využívanie premenlivých dopravných značiek

F.2.1: Spolupráca s príslušnými inštitúciami na realizácii Programu podpory rozvoja inteligentných dopravných systémov – Národného systému dopravných informácií

F.2.2: Zavádzanie IDS aplikácií na cestnej sieti SR

Vyššie územné celky:

V rámci cieľa A.2.2: Zavedenie automatizovaného vymáhania práva v oblasti prekročenia rýchlosti a jazdy na červenú na križovatkách so svetelnou signalizáciou bolo pre samosprávy navrhnuté: Prijatie potrebných technických noriem a právnych predpisov nevyhnutných na zavedenie systému automatizovaného vymáhania práva. Presun zodpovednosti z vodiča na vlastníka vozidla, definovanie financovania konkrétnych aplikácií a prerozdelenia prostriedkov z pokút

A.2.4: Vyhodnotenie programu automatizovaného vymáhania práva na pravidelnej báze. Zhodnotenie účinnosti systému a ekonomickej návratnosti zo zavedenia

A.3.2: Zapojenie dobrovoľníckej siete (VAMOS) do aktivít zvyšovania povedomia verejnosti. Aktivity formou osobného kontaktu s cieľovou skupinou na regionálnej a miestnej úrovni

V rámci cieľa C.1.2: Upokojenie dopravy v sídlach aj mimo sídel pomocou jej vhodnej segregácie. Intenzifikácia súčasných a vytvorenie návrhu nových peších zón a verejných priestranstiev. Presadzovanie upokojujúcej dopravy na cestných prieťahoch s cieľom dosiahnuť vyššiu kvalitu života obyvateľov sídel

V rámci cieľa C.1.3: Zvýšenie bezpečnosti priechodov pre chodcov. Osvetlenie priechodov, ozvučená svetelná signalizácia, stavebné úpravy (napríklad stredové ostrovčeky, zvýšené prahy, reliéfne povrchy a vodiace línie pre nevidiacich a podobne), účinné dopravné značenie. Debariérové opatrenia pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie

H.1.2: V rámci zdravotnej výchovy na základných a stredných školách venovať zvýšenú pozornosť poskytovaniu prvej pomoci

I.3.3: Vytvorenie systému výchovy a vzdelávania odborníkov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na úrovni stredného a vysokého školstva

5.1.6 Financovanie

Železničná preprava

Železničná spoločnosť Slovensko je financovaná z viacerých zdrojov. Hlavným zdrojom príjmov sú štátne dotácie a spolufinancovanie a úhrady straty z výkonov služieb vo verejnom záujme. Časť zdrojov tvoria vlastné zdroje, ktoré sú výsledkom tržieb spoločnosti. V súčasnosti menšinovým zdrojom sú prostriedky z európskych financií a úverové zdroje od bánk.

Autobusová preprava

Tento typ dopravy je zabezpečovaný dopravcami, ktorí sú podnikateľskými subjektami a v rámci svojej činnosti prevažne alebo výhradne vykonávajú dopravné služby vo verejnom záujme, ktorých objednávateľom je kraj alebo obec. Zdrojmi financovania týchto spoločností sú vlastné zdroje a v prípade verejnej dopravy sú to kompenzácie zo strany objednávateľa – kraj alebo obec. Kraj kompenzuje týmto spoločnostiam stratu z výkonov ktoré pre objednávateľa dopravcovia vykonávajú a zmluvne zaručuje dopravcovi aj primeraný zisk. Podieľať sa na financovaní môžu aj iné subjekty verejnej správy, resp. súkromného sektora (zachádzky autobusovej linky do vzdialeného areálu spoločnosti a pod.)

Mestská hromadná doprava

Je objednávaná aj financovaná obcami z ich miestnych rozpočtov.

5.1.6.1 Príjmy

V tejto časti sa nachádzajú štruktúrované príjmy kraja a niektorých miest podľa rôzneho delenia a zdroja. Časový interval jednotlivých údajov sa môže líšiť v závislosti dostupnosti daných údajov.

Tabuľka 14 Celkové príjmy PSK 2002 – 2017

Rok	celkove príjmy PSK v EUR
2002	41 657 339
2003	89 293 633
2004	110 573 558
2005	113 839 209
2006	127 326 562
2007	134 326 562
2008	144 658 335
2009	152 447 589
2010	159 173 754
2011	179 423 925
2012	161 343 574
2013	162 640 900
2014	171 501 114
2015	183 117 258
2016	188 433 271
2017	196 999 903
2018	218 820 722
2019	246 061 860
2020	255 646 872
2021	263 473 702

5.1.6.1.1 Príjmy pre cesty

PSK má príjmy relevantné pre cesty, cestné komunikácie, parkovacie plochy a pod. jedine za daň z motorových vozidiel, ktorej výnos bol predmetom rozpočtu kraja v rokoch 2005 až 2015. V roku 2005 po decentralizácii verejnej správy prešiel výnos z tejto dane na krajské rozpočty. V roku 2015 prešiel výnos z tejto dane priamo do štátneho rozpočtu. Z tohto dôvodu príjmy kraj eviduje iba v rokoch 2005-2015. V roku 2015 platilo prechodné obdobie za ktoré boli doplňujúce príjmy z tejto dane ešte zahrňované do rozpočtu kraja.

Tabuľka 15 Príjmy PSK za daň z motorových vozidiel

Rok	Príjmy za daň z MV (v €)
2002	0
2003	0
2004	0
2005	9 710 649
2006	10 785 468
2007	11 825 632
2008	7 454 060
2009	12 292 967
2010	12 028 445
2011	12 617 211
2012	13 839 598
2013	14 681 762
2014	15 593 181
2015	1 411 235
2016	0
2017	0

Zdroj: PSK

Príjmy relevantné pre cesty, cestné komunikácie, parkovacie plochy a pod. jednotlivých mestských rozpočtov.

Mesto Prešov

Tabuľka 16 Príjmy (skutočné) mesta Prešov z parkovania podľa záverečných účtov

rok	Príjmy z prevádzkovania parkovísk (v €)
2011	45 870
2012	41 700
2013	38 290
2014	40 000
2015	155 000
2016	60 000
2017	285 694
2018	145 386
2019	36 843
2020	75 520
2021	302 524

Zdroj: Záverečné účty mesta Prešov

Mesto Bardejov

Mesto Bardejov vyberá do svojho rozpočtu poplatok za parkovanie motorových vozidiel na označených verejných priestranstvách a parkoviskách. Nasledujúca tabuľka zachytáva tieto príjmy.

Tabuľka 17 Tržby za parkovné mesta Bardejov

Rok	Tržby Parkovné (v €)
2005	43 740,75
2006	46 493,32
2007	43 848,70
2008	32 133,59
2009	33 539,65
2010	29 818,57
2011	35 952,93
2012	48 675,25
2013	60 234,61
2014	68 683,18
2015	74 582,29
2016	80 815,45
2017	79 528,50
2018	104 623,35
2019	104 649,49
2020	104 156,42
2021	106 862,76

Zdroj: Mesto Bardejov

Mesto Levoča

Mesto Levoča vyberá do svojho rozpočtu poplatok za parkovanie motorových vozidiel na označených verejných priestranstvách a parkoviskách. Nasledujúca tabuľka zachytáva tieto príjmy podľa spôsobu výberu poplatku.

Tabuľka 18 Príjmy z parkovania mesta Levoča

Rok	Osobný predaj (v €)	Parkovacie automaty (v €)	Spolu (v €)
2009	24 198,65	-	24 198,65
2010	25 675,42	-	25 675,42
2011	26 808,16	-	26 808,16
2012	29 781,00	-	29 781,00
2013	27 300,90	-	27 300,90
2014	31 028,90	-	31 028,90
2015	37 413,10	-	37 413,10
2016	26 761,00	28 514,70	55 275,70
2017	0,00	70 284,00	70 284,00
2018	0,00	66 545,67	66 545,67
2019	0,00	71 391,37	71 391,37
2020	0,00	52 027,96	52 027,96
2021	0,00	39 692,02	39 692,02

Zdroj: Mesto Levoča

Mesto Kežmarok

Mesto spoplatňuje v rámci parkovacieho systému parkoviská so závorovým systémom a parkoviská s parkovacími automatmi pri miestnych komunikáciách v centre mesta Kežmarok a to od roku 2015. Do roku 2015 boli spoplatňované len parkoviská mimo miestnych komunikácií. Za obdobie 2008-2017 boli príjmy mesta vo výške 265.619,- Eur. V rokoch 2008-2014 vo výške 79.382,-Eur a v rokoch 2015-2017 vo výške 186.237,-Eur. V rokoch 2018-2021 boli príjmy vo výške 400.243,-Eur.

Vranov nad Topľou

V meste je parkovací systém zabezpečovaný spoločnosťou EEI, s.r.o. Mesto z parkovania nemá žiadne príjmy ani žiadne výdavky.

Mesto Humenné

V meste Humenné sú spoplatnené 3 parkoviská. Výber parkovného je v plnej réžii správcu miestnych komunikácií Technických služieb mesta Humenné. Prevádzková doba pre platené parkovanie je Pondelok - Sobota v čase 7:00 - 17:00. Výška parkovného je 0,40 eur/hodina, v prípade držiteľa karty Humenčana je výška parkovného 0,25 eur/hodina. Spoplatnené parkoviská sa nachádzajú na Mierovej ulici a Gorkého ulici pri pešej zóne a jedno sa nachádza oproti budove Mestského úradu v Humennom. Ostatné parkoviská sú bezplatné. Údaje o príjmoch sú súčasťou príjmov technických služieb a mesto ich zvlášť neeviduje.

Ostatné obce a mestá

Poprad, Lipany, Medzilaborce, Snina, Sabinov, Spišské podhradie, Spišská Belá, Svidník, Stropkov, Veľký Šariš a Snina uviedli, že relevantné príjmy nemajú.

5.1.6.1.2 Príjmy pre verejnú osobnú dopravu

PSK

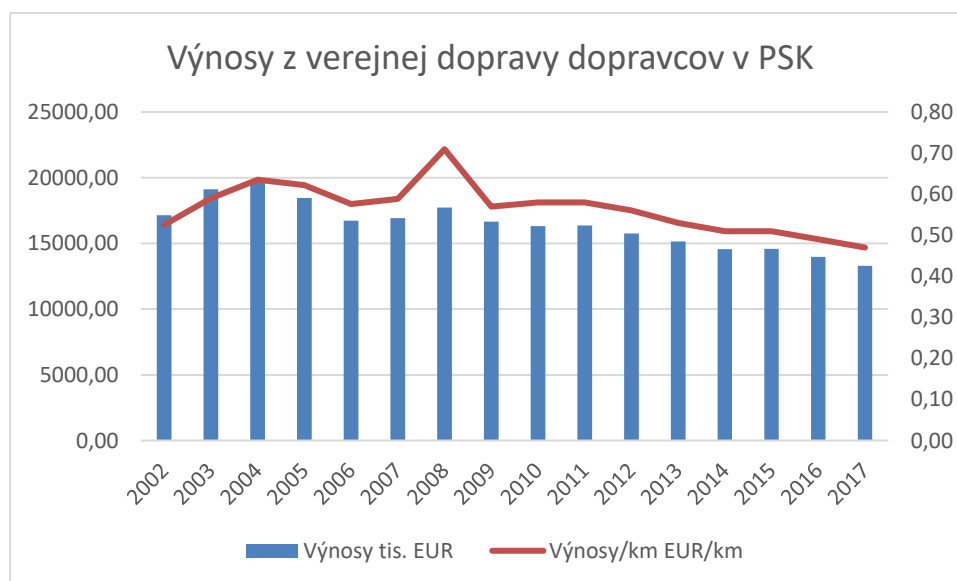
Príjmy za verejnú dopravu z pohľadu PSK predstavujú sumárne príjmy všetkých zmluvných dopravcov za výkony vo verejnom záujme.

Tabuľka 19 Výnosy z prímestskej autobusovej dopravy prepravcov pôsobiacich v rámci zmlúv s PSK

	Výnosy	Výnosy/km
	tis. EUR	EUR/km
2002	17 141,37	0,53
2003	19 107,22	0,59
2004	19 603,10	0,64
2005	18 458,37	0,62
2006	16 722,76	0,58
2007	16 914,96	0,59
2008	17 738,86	0,71
2009	16 650	0,57
2010	16 326	0,58
2011	16 374	0,58
2012	15 754	0,56
2013	15 134	0,53
2014	14 561	0,51
2015	14 598	0,51
2016	13 986	0,49
2017	13 305	0,47
2018	13 023	0,46
2019	12 950	0,46
2020	9 104	0,34
2021	9 430	0,35

Zdroj: PSK, dopravcovia

Graf 6 Výnosy z verejnej dopravy dopravcov v PSK



Zdroj: PSK, Dopravcovia

Originálnu kompetenciu objednávania prímestskej autobusovej dopravy (PAD) kraj zabezpečuje až od roku 2006, od roku 2002 kraj vykonával túto činnosť v rámci prenesenej kompetencie.

Jednotlivé Obce

V tejto časti sú sumarizované príjmy z verejnej dopravy v jednotlivých obciach.

Mesto Bardejov

Tabuľka 20 Výnosy z Mestskej hromadnej dopravy Bardejov

Rok	Tržby MHD (v €)
2006	337 880,90
2007	341 963,80
2008	358 494,30
2009	309 879,14
2010	311 034,85
2011	355 758,90
2012	395 546,53
2013	381 299,45
2014	372 951,74
2015	371 959,14
2016	360 060,50
2017	354 798,52
2018	344 625,91
2019	343 034,50
2020	260 096,78
2021	233 259,68

Ostatné mestá prevádzkujúce MHD príjmy nevedli.

5.1.6.2 Výdavky

V tejto časti sú uvedené výdavky objednávateľov (kraja a miest s MHD) na dopravnú obslužnosť, príspevky ostatných obcí na MHD v rokoch 2002 -2017. Z dôvodu nedostupnosti údajov sú niektoré tabuľky menšieho časového rozpätia.

Tabuľka 21 Výdavky PSK na všetky druhy dopravy

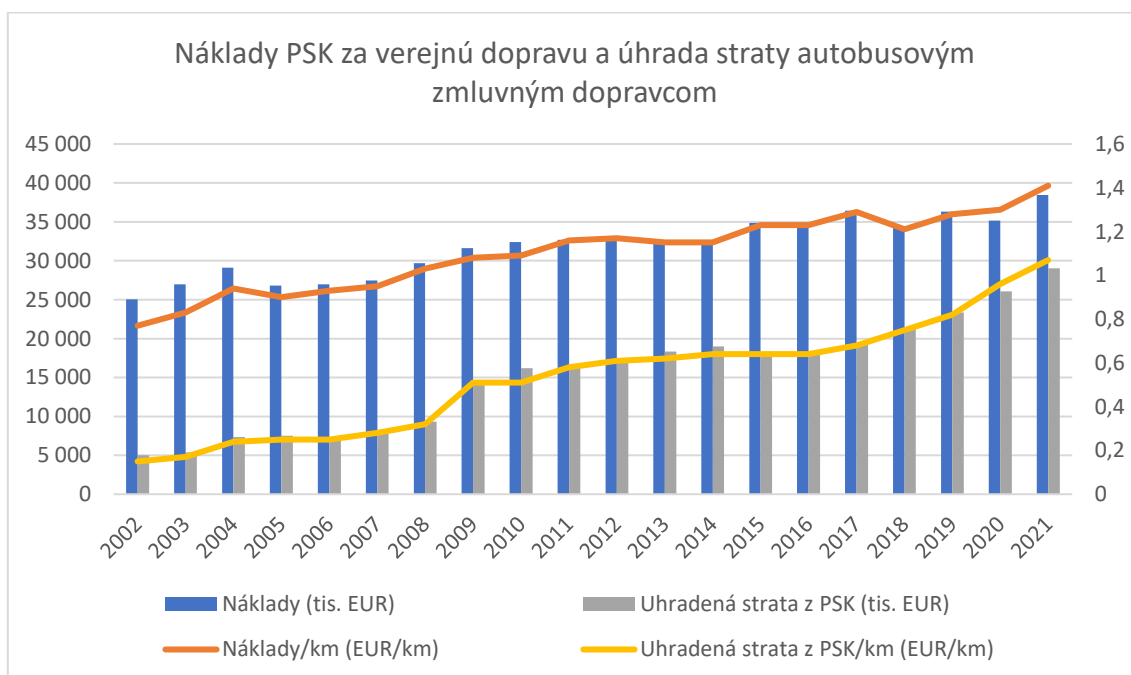
	Výdavky na dopravu Celkom (v €)
2002	4 183 164,00
2003	5 951 039,00
2004	22 972 814,00
2005	21 889 033,00
2006	34 241 287,00
2007	43 191 496,00
2008	30 856 038,00
2009	39 959 737,00
2010	35 596 567,00
2011	37 292 359,00
2012	43 935 131,00
2013	32 528 278,00
2014	39 782 745,00
2015	40 540 115,00
2016	44 721 424,00
2017	50 906 272,00
2018	39 329 298
2019	44 980 626
2020	49 556 317
2021	52 979 471

Zdroj: Záverečné účty

Tabuľka 22 Náklady PSK na autobusovú verejnú dopravu a na MHD

	Náklady	Náklady/km	Uhradená strata z PSK	Uhradená strata z PSK/km
	tis. EUR	EUR/km	tis. EUR	EUR/km
2002	25 043,72	0,77	5 016,60	0,15
2003	26 954,76	0,83	5 390,06	0,17
2004	29 098,22	0,94	7 349,66	0,24
2005	26 810,26	0,90	7 524,00	0,25
2006	26 991,54	0,93	7 136,69	0,25
2007	27 454,72	0,95	7 973,05	0,28
2008	29 683,36	1,03	9 328,19	0,32
2009	31 609	1,08	14 307	0,51
2010	32 396	1,09	16 192	0,51
2011	32 699	1,16	16 325	0,58
2012	33 119	1,17	17 366	0,61
2013	32 514	1,15	18 355	0,62
2014	32 570	1,15	18 985	0,64
2015	34 879	1,23	18 173	0,64
2016	34 745	1,23	18 130	0,64
2017	36 445	1,29	19 266	0,68
2018	34 288	1,21	21 265	0,75
2019	36 307	1,28	23 357	0,82
2020	35 158	1,30	26 055	0,96
2021	38 444	1,41	29 014	1,07

Zdroj: Závěrečné účty

Graf 7 Náklady PSK za verejnú dopravu a úhrada straty autobusovým zmluvným dopravcom


Zdroj: Závěrečné účty PSK

MHD

Nasledujúca tabuľka zachytáva výšku straty uhradenú DPMP na zabezpečenie výkonov vo verejnom záujme. Časť straty jednotlivým obciam uhrádza samosprávny kraj na základe zmluvy s DPMP, ktorý zníži úhradu obciam o túto čiastku.

Tabuľka 23 Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme od obcí – Prešov za MHD

		Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme od obcí s výnimkou mesta Prešov od roku 2005 v €											
		(do roku 2004 vrátane boli tieto straty uhrádzané zo ŠR SR)											
	Mesto Prešov	Za ostatne obce	Ľubotice	Fintice	Haniska	Malý Šariš	Veľký Šariš	Teriakovce	Bzenov	Ruská Nová Ves	Záborské	Vyšná Šebastová	Dulova Ves
2005	2071632	226993	47613	25506	9191	24207	65051	9502	16550	16292	13081	0	
2006	2330213	214380	48378	23922	8458	22239	60530	9053	14560	15203	12037	0	
2007	2966043	211962	55623	22264	7983	20958	57094	8542	13813	14326	11359	0	
2008	3293667	314093	67034	34809	12359	32437	91615	13343	21319	23082	18095	0	
2009	3651331	315866	66903	35315	12251	32667	92063	13119	21168	23394	18986	0	
2010	3800407	386866	78566	44226	14988	41855	112963	16059	25928	29114	23167	0	
2011	3507648	377505	80993	41813	14521	38753	112948	14178	25177	27353	21769	0	
2012	3701011	444607	86722	50937	17494	46096	140533	15466	27259	32842	27258	0	
2013	4057435	437030	87618	44764	16430	46029	139928	15391	26844	32672	27354	0	
2014	3992429	421945	86048	43829	14827	45351	134086	14980	25614	31230	25980	0	
2015	4130665	409979	83046	41625	13708	45588	122696	13558	23573	28642	23867	13676	
2016	4587354	473511	89689	46577	15602	50691	137413	15931	26430	32103	26742	32333	
2017	5102138	547311	97803	54476	18234	59583	160116	20058	30472	37340	30755	38474	
2018	5502137	673605	115743	67978	24093	73878	197839	24584	37469	45838	37453	48730	
2019	4887703	753894	130159	77470	26602	81979	219522	27531	41428	50853	41656	56694	
2020	4308602	809376	143995	81105	30243	77072	241463	30180	43117	57469	43349	61383	
2021	7435282	927432	158084	96600	34461	89884	274402	35250	44979	64684	51506	70692	6890

Zdroj: PSK, Mesto Prešov

Mesto Kežmarok

Tabuľka 24 Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme za MHD – Kežmarok

Rok	Náklad na MHD (EUR)
2006	19 776,94
2007	23 375,16
2008	23 567,68
2009	47 821,50
2010	30 264,34
2011	41 272,76
2012	21 153,05
2013	20 918,40
2014	21 767,90
2015	24 176,10
2016	19 947,64
2017	21 311,77
2018	91 662,54
2019	56 242,85
2020	52 434,09
2021	53 535,00

Mesto Stará Ľubovňa

Tabuľka 25 Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme Stará Ľubovňa za MHD

Rok	Náklad na MHD (EUR)
2002	13 278,00
2003	13 278,00
2004	13 278,00
2005	45 310,00
2006	43 152,00
2007	43 152,00
2008	101 275,00
2009	95 698,00
2010	85 914,00
2011	82 000,00
2012	107 404
2013	96 213
2014	118 025
2015	144 214
2016	100 800
2017	100 800
2018	102 300
2019	110 000
2020	142 315
2021	142 000

Mesto Humenné

V meste Humenné je mestská hromadná doprava vykonávaná autobusmi. Mestskú hromadnú dopravu zabezpečuje dopravca DZS - M.K. TRANS s. r. o., Staničná 3, 071 01 Michalovce.

Tabuľka 26 Úhrada straty z výkonov vo verejnom záujme Humenné za MHD

Rok	Zmluva (v €)	Zvýhodnené cestovné (v €)	Spolu (v €)
2009	124 955		124 955
2010	126 995		126 995
2011	128 268		128 268
2012	132 000		132 000
2013	129 996		129 996
2014	129 996	5 254	135 250
2015	140 617	22 278	162 895
2016	137 921	22 741	160 662
2017	129 996	15 844	145 840
2018	171 249		
2019	253 185		
2020	306 476		
2021	456 755		

Mesto Vranov nad Topľou

Mesto Vranov nad Topľou prispieva dopravcovi vykonávajúcemu mestskú hromadnú dopravu (MHD – SAD Humenné) v obci ročnú čiastku 93.000 €, od roku 2012.

5.1.6.3 Údržba

Údržbu ciest zabezpečuje SÚC PSK v rámci svojich stredísk na cestách II. a III. Triedy a v spolupráci Slovenskou správou ciest, IVSC Košice vykonávajú zimnú údržbu na cestách I. triedy, podľa operačného plánu vypracovaného SSC, IVSC Košice.

SÚC PSK zabezpečuje štandardnú opravu a údržbu ciest II. a III. triedy. Na zmluvnom základe so Slovenskou správou ciest Bratislava zabezpečuje aj opravu a údržbu ciest I. triedy. Výdavky v rámci prideleného rozpočtu sú vynakladané na odstránenie nedostatkov v zjazdnosti alebo poškodení ciest, na opravu a údržbu ich súčastí a príslušenstva v rámci spracovaných vecných plánov činnosti na konkrétny rok a na opravu výtlkov najviac poškodených úsekov ciest v rámci kraja. SÚC PSK v rámci svojej činnosti implementuje projekty financované zo zdrojov ŠR na opravu poškodených úsekov ciest povodňami.

Zimná údržba ciest

Dôležitou súčasťou údržbových činností správcov ciest je zimná údržba, ktorá je nevyhnutná pre zabezpečenie cestnej dopravy počas zimného obdobia. Táto činnosť tvorí jednu z hlavných náplní práce Správy a údržby ciest Prešovského samosprávneho kraja.

Operačný plán zimnej údržby ciest rieši nasadenie dopravných prostriedkov a mechanizmov pre bežné klimatické podmienky a pre mimoriadne klimatické podmienky (kalamitné stavy). Organizačná a

technická príprava zimnej údržby a jej výkon sú zabezpečované v zmysle cestného zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov.

Jednotlivé strediská Správy a údržby ciest PSK zabezpečujú zimnú údržbu na cestách II. a III. triedy v prešovskom kraji a na základe dohody medzi Správou a údržbou ciest PSK a Slovenskou správou ciest, IVSC Košice vykonávajú zimnú údržbu na cestách I. triedy, podľa operačného plánu vypracovaného SSC, IVSC Košice.

Zimnou údržbou sa zabezpečuje zmierňovanie závad v zjazdnosti a schodnosti pozemných komunikácií, ktoré sú spôsobené zimnými poveternostnými podmienkami tak, aby bola umožnená bezpečná jazda motorových i nemotorových vozidiel prispôbena dopravnotechnickému a stavebnému stavu týchto komunikácií, poveternostným podmienkam a ďalším okolnostiam, ktoré môže vodič predvídať.

Zmierňovanie závad v zjazdnosti komunikácií zahŕňa predovšetkým tieto činnosti:

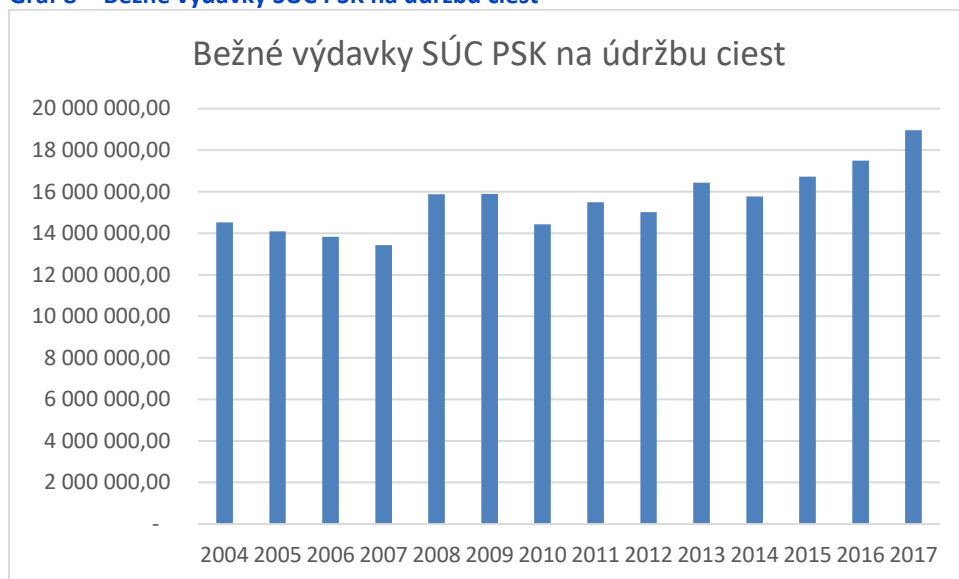
- posyp inertným materiálom, chemickým alebo zmiešaným materiálom na odstraňovanie alebo zmierňovanie vplyvu vzniknutej námrazy, poľadovice alebo utlačenej snehovej vrstvy. Chemický materiál sa nepoužije na úsekoch, na ktorých je chemický posyp zakázaný (železničné priecestia, ochrana vôd, ochrana mostných konštrukcií a pod.),
- pluhovanie, frézovanie, prípadne nasadenie ďalších mechanizmov na odstránenie snehových vrstiev,
- odvádzanie vody z topiaceho sa snehu z vozoviek.

Prešovský samosprávny kraj eviduje náklady spojené s údržbou cestných komunikácií v rámci svojich bežných výdavkov správy a údržby ciest PSK. Bežné výdavky sú skutočné bežné výdavky zo zdrojov PSK, ŠR, poisťné plnenie, vrátane PPP splátky.

Tabuľka 27 Bežné výdavky SÚC PSK (v sume zo všetkých zdrojov)

roky	Bežné výdavky (v €)
2004	14 528 057,96
2005	14 086 723,99
2006	13 827 016,60
2007	13 428 688,70
2008	15 882 143,27
2009	15 901 108,53
2010	14 433 052,00
2011	15 491 401,06
2012	15 017 253,28
2013	16 432 271,61
2014	15 772 387,11
2015	16 732 512,88
2016	17 503 196,00
2017	18 965 297,10
2018	19 934 968,00
2019	21 478 328,00
2020	23 535 861,88
2021	24 976 314,96
2004-2021	307 926 582,93

Zdroj: SÚC PSK

Graf 8 Bežné výdavky SÚC PSK na údržbu ciest


Zdroj: SÚC PSK

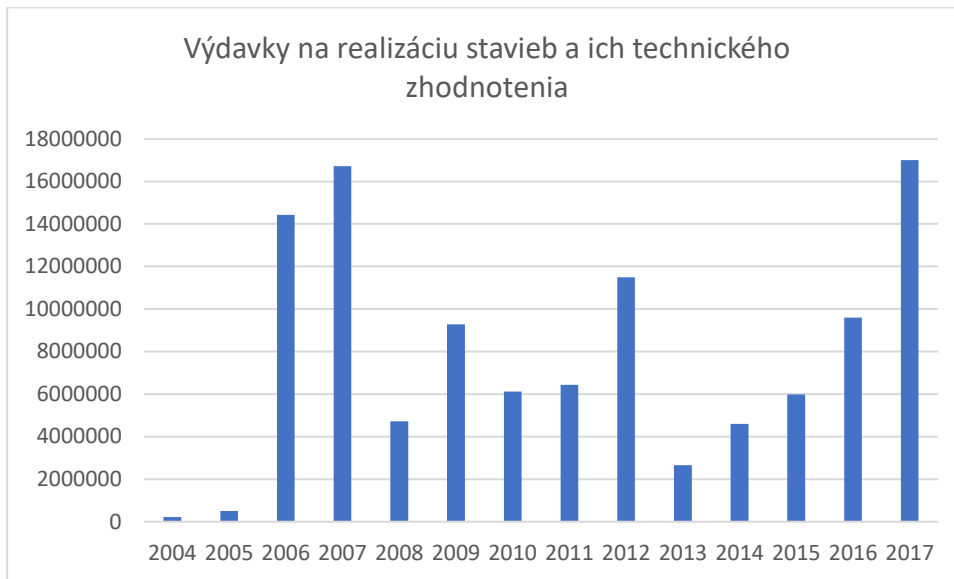
5.1.6.4 Obnova a výstavba

Nasledujúca tabuľka zachytáva kapitálové výdavky SÚC PSK vynaložené na obnovu/výstavbu cestnej infraštruktúry na území kraja. Nakoľko tieto kompetencie prešli pod správu kraja až v roku 2004, tabuľka zachytáva iba dostupné údaje počnúc týmto rokom.

Tabuľka 28 Kapitálové výdavky Správy a údržby ciest PSK

Obdobie	Prípravná a projektová dokumentácia (v €)	Realizácia stavieb a ich technického zhodnotenia (v €)	Spolu (v €)
2004	38 103,75	21 5117	253 220,8
2005	23 458,53	502 631,7	526 090,2
2006	148 144,3	14 430 391	14 578 535
2007	502 698,9	16 712 520	17 215 219
2008	228 093,6	4 722 440	4 950 533
2009	395 818,7	9 280 784	9 676 602
2010	121 115,9	6 118 306	6 239 422
2011	230 730,7	6 435 724	6 666 455
2012	73 792,74	11 495 710	11 569 503
2013	31 615,83	2 658 942	2 690 557
2014	114 491,6	4 604 931	4 719 423
2015	72 836,48	5 977 483	6 050 319
2016	153 561,7	9 593 021	9 746 583
2017	242 869,6	16 996 467	17 239 337
2018	185 765,39	9 564 874,84	9 750 640,23
2019	355 988,36	13 211 373,51	13 567 361,87
2020	1 034 046,04	20 272 704,69	21 306 750,73
2021	1 135 328,91	46 412 306,86	47 547 635,77

Zdroj: SÚC PSK

Graf 9 Výdavky na realizáciu stavieb a ich technického zhodnotenia


5.1.6.5 Výdavky na bezpečnosť a riadenie dopravy

Bezpečnosť a riadenie dopravy niet v jedných rukách a neje preto ľahké tieto výdavky stanoviť. Dozor na cestách vykonáva dopravná polícia, ktorá je financovaná v rámci rozpočtu ministerstva vnútra a Polície SR. Polícia taktiež v niektorých prípadoch riadi dopravu.

Ostatné prvky riadenia dopravy, ktoré sú je viditeľné je pevné alebo premenné dopravné značenie financujú spravidla správcovia ciest, čo môže byť štát (ministerstvo dopravy, SSC, NDS), VUC alebo v niektorých prípadoch mestá alebo obce. Do oblasti bezpečnosti cestnej premávky istotne patrí aj zimná údržba, ktorej riadenie je v rukách správcu – v Prešovskom samosprávnom kraji je to SÚC PSK, ktorá robí zimnú údržbu aj na cestách prvej triedy na základe zmluvy so SSC.

Okrem toho ministerstvo dopravy vedie informačné kampane zamerané na bezpečnosť cestnej premávky, čo tiež financuje zo svojho rozpočtu.

5.2 Prevádzka dopravy

5.2.1 Cesty

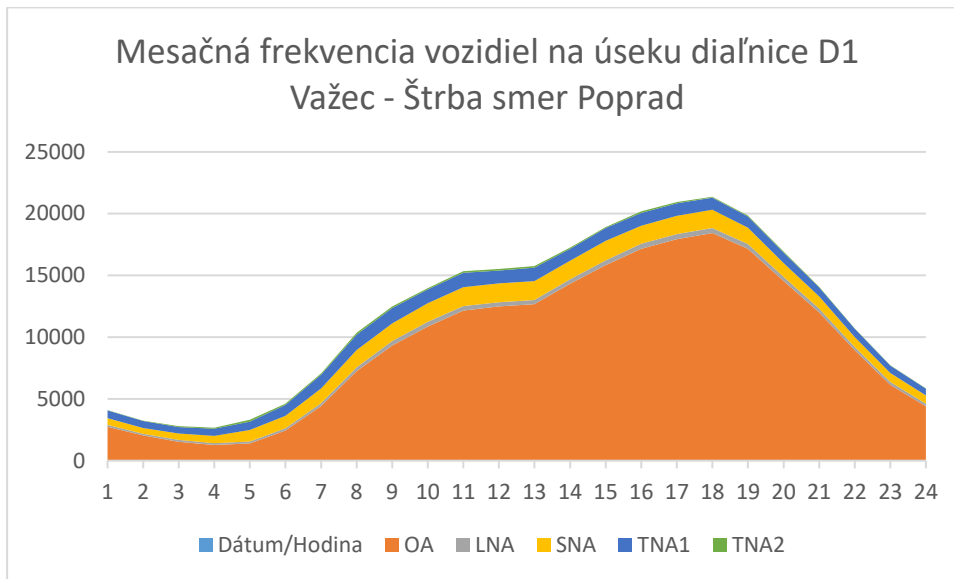
Na území PSK sa nachádzajú diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I., II. a III. triedy v nasledujúcich dĺžkach. Údaje sú platné k 01.01.2022.

Tabuľka 29 Cesty na území PSK

Typ cestnej komunikácie	Dĺžka v km
Diaľnica	112,8
Rýchlostné cesty	5,6
Cesty I. triedy	631,41
Cesty II. triedy	516
Cesty III. triedy	1926

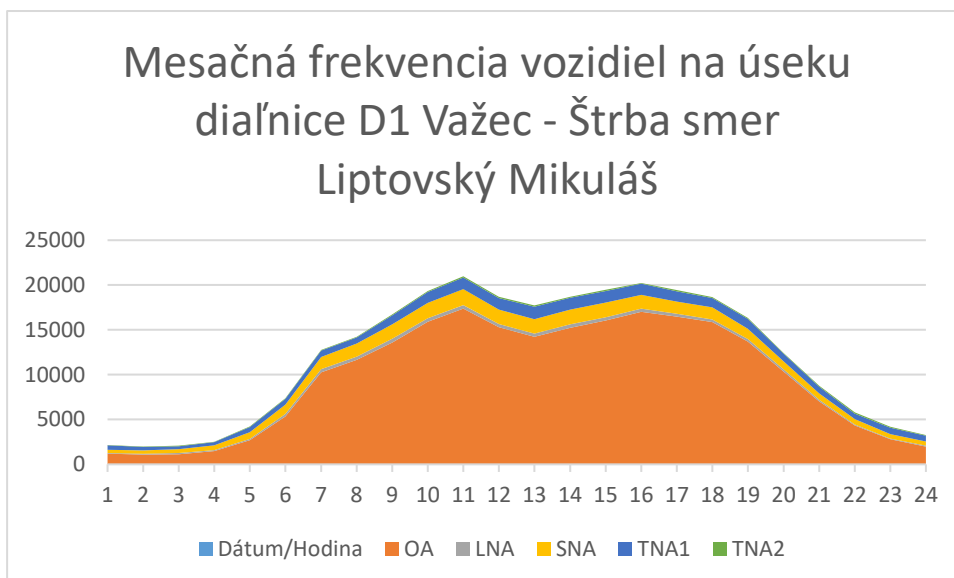
Zdroj: CDB SSC

Graf 10 D1 – mesačná frekvencia vozidiel Važec - Štrba



Zdroj. NDS, sčítanie ASD

Graf 11 D1 – mesačná frekvencia vozidiel Štrba – Važec



Zdroj. NDS, sčítanie ASD

5.2.1.1 Prepravné nároky

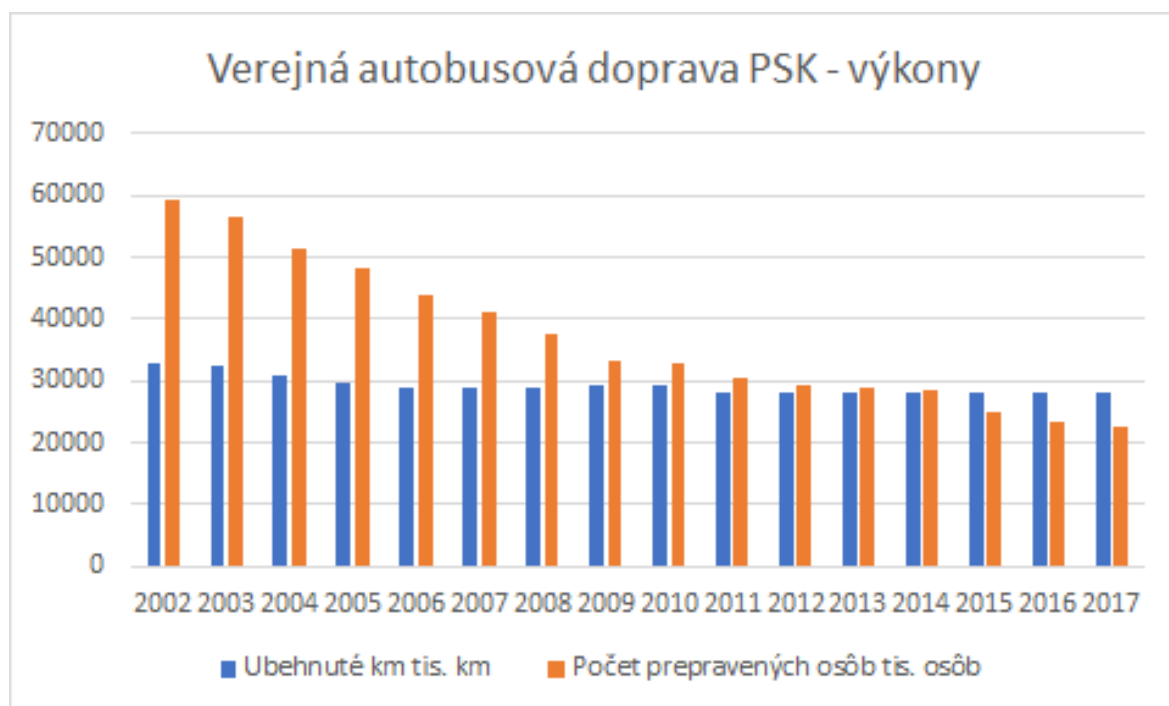
Autobusová a trolejbusová doprava

Vzhľadom na podiel na trhu v prešovskom samosprávnom kraji sú kľúčoví dopravcovia SAD Prešov, SAD Humenné, SAD Poprad, a Bus Karpaty, budú uvádzané ich údaje.

Tabuľka 30 Počet prepravených osôb PSK

Rok	Ubehnuté km	Počet prepravených osôb
	tis. km	tis. osôb
2002	32 635	59 433
2003	32 375	56 353
2004	30 855	51 229
2005	29 674	48 341
2006	29 060	44 022
2007	28 756	41 001
2008	29 000	37 516
2009	29 400	33 382
2010	29 400	32 697
2011	28 245	30 498
2012	28 244	29 357
2013	28 244	28 845
2014	28 244	28 455
2015	28 224	25 098
2016	28 224	23 418
2017	28 267	22 379
2018	28 307	21 837
2019	28 409	21 301
2020	27 005	13 689
2021	27 190	14 458

Zdroj: PSK

Graf 12 Verejná autobusová preprava PSK – výkony


5.2.1.2 Dopravné nehody

Celkový prehľad o nehodovosti a bezpečnosti je v oddiele 5.4 Zber dát ohľadom nehodovosti resp. bezpečnosti.

5.2.1.3 Účel využitia ciest

Medzinárodná doprava – cezhraničné súvislosti

Územím Slovenska prechádzajú tri koridory základnej transeurópskej dopravnej siete: Baltský – jadranský koridor, koridor Orient/Východné Stredomorie a koridor Rýn – Dunaj, ktorý prechádza PSK v línii D1 a železničnej trate Ostrava/Přerov - Žilina – Poprad – Košice – hranica SR/Ukrajina.

V rámci základnej siete TEN-T cez PSK: Bratislava – Žilina – Prešov/Košice – Vyšné Nemecké – Ukrajina totožný s trasou diaľnice D-1, v základnej kategórii D26,5/120 po úsekoch s napojovacími uzlami v Prešovskom samosprávnom kraji: hranica ŽSK (Važec, I/18), Štrba (II/538), Mengusovce (II/539), letisko Poprad (letisko a I/18), Poprad – Veľká (II/534), Poprad – Matejovce (I/66 (I/67)), Spišský Štvrtok (I/18), Levoča (II/533), Spišské Podhradie (I/18), Beharovce (I/18), Široké (I/18), Fričovce, Bertotovce, Chminianska Nová Ves, Prešov – Západ (II/546, I/18), Prešov – Juh (I/20 (I/68))

Územím PSK prechádza cestné prepojenie Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhošť – Miškolc (do doby realizácie multimodálneho „Pobaltského koridoru“), multimodálny koridor s pracovným názvom „Pobaltský koridor“ vedeným v línii PR (Lublin, Rzeszow), Prešov – Košice – MR (Miškovec, Debrecen) – koridor č. IV Constanca/Istanbul a v jeho rámci cestné prepojenie ako rýchlostná komunikácia R4 (Via Carpatia) v kategórii R 24,5 v línii Rzeszów – Vyšný Komárnik – Svidník – Stročín - Giraltovec – Lipníky - Prešov – Košice – Milhošť – Miškolc v koridoroch medzinárodných ciest E371, E50 a v koridoroch ciest I/21 (I/73), I/18 a I/20 (I/68).

Do dopravnej siete zaradenej podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC) spadá aj cestné prepojenie Lipníky – Vranov nad Topľou – Humenné/Michalovce – hr. SR/UA (R v koridoroch I/18 – I/74k návrhovému roku 2040).

Celoštátna doprava

Celoštátnu dopravnú sieť a nadväznosť na susediace regióny vytvárajú predovšetkým cesty:

- I/18,I/21(I/73) , I/74 hranica ŽSK (Važec, Liptovský Mikuláš) - Poprad – Levoča – Prešov - Lipníky - Vranov nad Topľou - Humenné – hranica KSK (Strážske, Michalovce) v rámci výhľadovej siete cestných komunikácií v systéme AGR,

- I/18 Prešov – Vranov – hranica KSK (Strážske) ako cestný koridor nadregionálnej úrovne

- I/74 hranica KSK (Strážske) - Humenné – Snina – Ublá – hranica SR/Ukrajina (Malyj Bereznyj) ako súčasť ciest celoštátnej úrovne,

- I/68, I/20 (I/68) hranica SR/PR (Piwniczna-Zdroj) – Mníšek nad Popradom - Stará Ľubovňa - Ľubotín – Sabinov – Prešov – hranica KSK (Budimír, Košice) ako súčasť ciest celoštátnej úrovne,

- I/66, I/66A (I/67) hranica KSK (Stratená) – Poprad – Kežmarok – Spišská Belá – Tatranská Javorina, Lysá Poľana – hranica SR/PR (Lysá Poľana) ako súčasť ciest celoštátnej úrovne,

- I/77 Spišská Belá – Podolíneec - Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – hranica SR/PR (Piwniczna-Zdroj) ako súčasť ciest celoštátnej úrovne,
- I/79 Vranov n. Topľou – hranica KSK (Parchovany, Trebišov) ako súčasť ciest celoštátnej úrovne,
- I/21 (I/73), I/15, II/575 Svidník – Stropkov - Medzilaborce – Palota – hranica SR/PR (Radoszyce) ako cestný koridor nadregionálnej úrovne,
- I/15, II/556, I/21 (I/73) Stropkov – Lomné – Kručov – Fijaš – Gíraltovcce - Prešov ako cestný koridor nadregionálnej úrovne (najkratšia spojnice medzi okresným mestom Stropkov a krajským mestom Prešov),
- I/77, III/3483 (544005) Bardejov – Tarnov – Kurov – hranica SR/PR (Muszynka) ako cestný koridor nadregionálnej úrovne
- I/66, I/66A (I/67), I/77, I/68 Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa - Ľubotín ako koridor nadregionálnej úrovne,
- I/21 (I/73) a I/15 Svidník - Stročín – Stropkov - Domaša – Vranov nad Topľou – hranica KSK (Trebišov).
- II/559, Humenné - Medzilaborce ako cestný koridor nadregionálnej úrovne,
- II/545 hranica SR/PR (Konieczna) – Becherov – Zborov – Bardejov – Kapušany (I/18, E371) ako cestný koridor nadregionálnej úrovne,
- II/536 Kežmarok – Ľubica – Spišský Štvrtok – hranica KSK (Spišská Nová Ves, Spišské Vlachs) ako cestný koridor nadregionálnej úrovne,
- II/547 Spišské Podhradie – hranica KSK (Spišské Vlachs, Košice) ako cestný koridor nadregionálnej úrovne,
- III/3078 (067029), I/66, I/66A (I/67), (Krakow, Nowy Targ, Jurgov) hranica SR/PR – Tatranská Javorina, Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár - hranica KSK (Rožňava) ako hlavný koridor pre medzinárodnú turistickú dopravu,
- II/537, I/66(I/67), hranica ŽSK (Pribylina) – Starý Smokovec – Tatranská Javorina, Lysá Poľana – hranica SR/PR ako hlavný koridor pre medzinárodnú turistickú dopravu s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy v celom úseku,

Regionálna doprava

Prešovský samosprávny kraj je prihraničným regiónom. Z hľadiska dopravnej polohy má významné postavenie pre celé východné Slovensko. Dopravne sa spolu s Košickým samosprávnym krajom nachádza v dopravnom gravitačnom centre Východ.

Hlavnú dopravnú rozvojovú os západ – východ tvorí prepojenie:

- hranica ŽSK – Štrba – Poprad – Levoča – Prešov – Vranov nad Topľou – Humenné – Snina – Ubľa – hranica SR/Ukrajina (Malyj Bereznyj).

Hlavnú dopravnú rozvojovú os sever – juh tvorí prepojenie:



- hranica SR/PR (Barwinek)– Vyšný Komárnik - Svidník – Prešov – hranica KSK (Košice, hranica SR/MR).

Vedľajšiu dopravnú rozvojovú os západ - východ tvorí prepojenie:

- hranice BBSK (Telgárt) a KSK (Stratená) – Vernár – Poprad – Kežmarok – Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník – Stropkov – Medzilaborce – Snina.

Vedľajšie dopravné rozvojové osy sever – juh tvoria prepojenia:

- hranica SR/PR (Niedzica) – Spišská Stará Ves, Lysá nad Dunajcom – Kežmarok – Ruskinovce (bývalý VO Javorina) – Levoča – hranica KSK (Spišská Nová Ves),
- hranica SR/PR (Piwniczna-Zdroj) – Mníšek nad Popradom – Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov,
- hranica SR/PR (Muszynka) – Kurov – Bardejov – Kapušany,
- Stropkov – Domaša – Vranov nad Topľou.

Cesty I. triedy; cesty, ktoré majú význam najmä pre medzinárodnú a celoštátnu dopravu. Zabezpečujú bez prerušenia vzájomné prepojenia sídiel krajov a prepojenia hraničných priechodov. Cesta I. triedy môže začínať a končiť na štátnej hranici, alebo na cestnej komunikácii vyššieho alebo rovnakého dopravného významu (diaľnici, rýchlostnej ceste, ceste I. triedy). Začiatok staničenia je na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla). Základnou kategóriou pre cesty I. triedy je kategória C11,5/80,70,60. V prípade že táto dvojpruhová kategória svojou výkonnosťou nepostačuje, použije sa štvorpruhová kategória C22,5/100,80,70.

Cesty II. triedy; cesty, ktoré majú význam najmä pre dopravu medzi krajmi a okresmi. Zabezpečujú vzájomné prepojenie miest okresného významu. Cesty II. triedy môžu začínať a končiť na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla). Začiatok staničenia je vždy na štátnej hranici, na cestnej komunikácii vyššieho alebo rovnakého dopravného významu (cesta nižšieho čísla). Základnou kategóriou pre cesty II. triedy je kategória C 9,5/80,70,60. V prípade že táto svojou výkonnosťou nepostačuje, je možné použiť kategóriu C 11,5/80,70,60, prípadne až štvorpruhovú kategóriu C 22,5/100,80,70, t.j. detto ako u ciest I. triedy.

Cesty II. triedy po pretriedení v roku 2003 (pred ich delimitáciou na VUC) už neplnia funkciu medzinárodných cestných ťahov („E“), túto funkciu prevzali cesty vyššieho dopravného významu, počnúc cestami I. triedy. Z charakteristiky ciest II. triedy vyplýva, že môžu obchádzať mestá a obce v prípadoch, ak značná časť dopravy má tranzitný charakter. Obdobne ako u ciest I. triedy, je potrebné analyzovať pred rozhodnutím o preložke – obchvate, aká je skladba dopravného prúdu a vplyv ostatnej cestnej siete na jeho skladbu a intenzitu a posúdiť i ekonomickú efektívnosť prípadnej preložky.

Cesty III. triedy spájajú obce s cestou I. alebo II. triedy, ak obce ležia mimo nich a dopĺňajú cestnú sieť ekonomicky a dopravne zdôvodnenými cestnými prepojeniami. Cesty III. triedy nemôžu súčasne začínať a končiť v zastavanom území, alebo v území určenom na súvislé zastavenie tej istej obce. Cesta III. triedy môže

a) začínať iba na štátnej hranici, ceste I. triedy, ceste II. triedy, ceste III. triedy,

b) končiť na štátnej hranici, ceste I. triedy, ceste II. triedy, ceste III. triedy a v ktoromkoľvek mieste intravilánu a extravilánu. Začiatok staničenia je vždy na ceste z ktorej odbočuje, t.j. menšieho čísla a vyššieho dopravného významu. Základnou kategóriou ciest III. triedy je kategória C 7,5/70,60,50, ktorá vyhovuje prevažnej väčšine ciest v tomto zatriedení. Nadväzne na požadovanú výkonnosť je

možné v zmysle STN 736101 uvažovať i s kategóriou C 11,5/80,70,60, alebo C 9,5/80,70,60 a naopak výnimočne i s nižšou kategóriou C 6,5/60,50.

5.2.2 Verejná osobná doprava

Táto časť obsahuje údaje o verejnej osobnej doprave v PSK, o dopravcoch, ktorí ju v rámci zmlúv s PSK vykonávajú ako aj dopravcov vykonávajúcich MHD pre obce a takisto dopravcov, ktorí vykonávajú túto dopravu na svoje vlastné komerčné riziko.

5.2.2.1 Zoznam všetkých dopravcov a údaje o nich

Tabuľka 31 Zoznam dopravcov prevádzkujúcich autobusovú dopravu v Prešovskom kraji

Názov Dopravcu	Sídlo		Typ činnosti
SAD Prešov a. s.	Košická 2	080 01 Prešov	ZoSvVZ
SAD Poprad a. s.	Wolkerova 466	058 49 Poprad	ZoSvVZ
SAD Humenné	Fidlíkova 1	066 01 Humenné	ZoSvVZ
BUS KARPATY spol. s r. o.	Prešovská 5	064 01 Stará Ľubovňa	ZoSvVZ
Peter Dorušinec, Autobusová doprava	Dubinné 63	086 12 Dubinné	DL
J&M SLIVTOUR	Štefánkova 3537	085 01 Bardejov	DL
SAD Zvolen, a.s.	Balkán 53	960 95 Zvolen	DL
B.P.V. bus s. r. o.	Mierová 38	064 01 Stará Ľubovňa	DL
Pavol Bekeš – BEAS	Ždiar 415	059 55 Ždiar	DL
Peter Faltin – FALTOUR	Dlhé Stráže 51	054 01 Levoča	DL
Daniel Čupa – BUS TRANS	Kutuzovova 19	085 01 Bardejov	DL
SAD Krupina s.r.o.	Mlynská 1669	963 01 Krupina	DL
Dopravný podnik mesta Prešov, a.s.	Bardejovská 7	080 06 Ľubotice	ZoSvVZ
DZS-M.K.TRANS Michalovce, s.r.o.	Špitálska 2	071 01 Michalovce	ZoSvVZ
eurobus, a.s.	Staničné námestie 9	042 04 Košice	ZoSvVZ
Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.	Rožňavská 1	832 72 Bratislava 3	ZoSvVZ
RegioJet a.s.	Obchodná 48	811 06 Bratislava	DL
Leo Express Global a.s.	Řehořova 908/4	130 00 Praha 3 – Žižkov	DL
FlixBus CZ s.r.o.		Praha 8	DL
FlixBus Polska	Birketweg 33	D-80639 München	DL
VO-Trans EU s.r.o.		Praha - Čakovice	DL
A-EXPRESS s.r.o.		Plzeň	DL
REGA & R spol. s.r.o.	Husitská 73/37	Praha 3	DL
D.M.D-GROUP, spol. s.r.o.	Podolí	Praha 4	DL
BRITANNIA CONNECTIONS, s.r.o.		Žilina	DL
LUBJANO TRANS, s.r.o.		Praha	DL
Viliam Turan – Turancar, s.r.o.	Bratislavská 29	949 01 Nitra	DL
INTERBUS		Košice	DL
TOB Zakatpatia		Užhorod, Ukrajina	DL

STRAMA Przesiebiorstwo Transportowe	Balzera 30	34-500 Zakopane, Polska	DL
MT – LINES	Kollárova 49	036 01 Martin	DL
SANYTOUR	Remeselnícka68/16	076 03 Sírnik	DL
ARRIVA Michalovce, a.s.	Lastomírska 1	071 80 Michalovce	ZoSvVZ
MOTOCENTRUM SNINA, s. r.o.	Strojárska 2747,	069 01Snina	ZoSvVZ
CK EUROTOUR	Hlavná 52	091 01 Stropkov	DL
Daniel Čupa - CK BUSTRANS	Kutuzovova 19	085 01 Bardejov	DL
Jozef Gutt - Gumextour	Kľušov 80	08662 Kľušov	DL
Milan Dobda	Duchnovičova 531/8	068 01 Medzilaborce	DL

Zdroj: PSK, Dopravcovia, Zoznam dopravcov na Slovensku, Cestovné poriadky

Pozn.: Typ činnosti, ZoSvVZ – Zmluva o službách vo verejnom záujme, DL – podnikanie na základe vydananej dopravnej licencie.

Jednotlivé zmluvy sú v prílohách.

5.2.2.2 *Autobusová doprava*

5.2.2.2.1 *Zoznam liniek verejnej dopravy v rámci zmlúv o doprave vo verejnom záujme*

SAD Prešov a. s., Košická 2, 080 01 Prešov

701402 Bardejov – Beloveža – Hažlín – Ortuťová – Lipová

701404 Bardejov – Kožany – Giraltove

701406 Bardejov – Poliakovce – Porúbka – Marhaň – Giraltove

701407 Bardejov – Lukavica – Rešov – Nižná Voľa – Dubie – Hankovce – Marhaň – Giraltove

701411 Bardejov – Lopúchov – Koprivnica – Dubie

701412 Bardejov – Prešov – Košice

701414 Bardejov – Šiba – Bartošovce – Hertník – Raslavice – Vaniškovce

701417 Bardejov – Hervartov – Richvald

701418 Bardejov – Kurov – Kružlov – Krivé/Bogliarka – Kríže

701419 Bardejov – Snakov – Hrabské – Livov – Livovská Huta

701420 Bardejov – Lenartov

701423 Bardejov – Zlaté – Cigeľka/Frička

701424 Bardejov – Zlaté – Vyšný Tvarožec

701427 Bardejov – Zborov – Stebnická Huta – Regetovka/Becherov

701428 Bardejov – Jedlinka – Mikulášová – Ondavka

701429 Bardejov – Svidník – Stropkov

701432 Bardejov – Šarišské Čierne – Cernina – Dubová

707401 Prešov – Abranovce – Zlatá Baňa

707403 Prešov – Abranovce – Lesíček – Tuhrina – Červenica

707405 Prešov – Žehňa – Brestov – Varhaňovce
707407 Prešov – Drienov – Šarišské Bohdanovce – Brestov – Varhaňovce
707408 Prešov – Drienov – Lemešany – Košice
707410 Prešov – Lemešany – Košice
707416 Prešov – Sedlice – Klenov – Margecany
707417 Prešov – Brežany – Kvačany – Žipov
707418 Prešov – Župčany – Kojatice
707419 Prešov – Križovany – Ovčie – Vítaz – Široké
707421 Prešov – Lipovce – Široké – Vítaz
707424 Prešov – Jarovnice – Chminianska Nová Ves – Hermanovce – Štefanovce – Renčíšov
707430 Prešov – Medzany – Ostrovany – Uzovský Šalgov/Sabinov – Lipany
707431 Prešov – Šarišské Michaľany – Sabinov – Lipany – Tichý Potok
707432 Prešov – Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves/Podolíne
707435 Prešov – Ratvaj – Jakubovany
707436 Prešov – Uzovce – Ratvaj – Hubošovce
707437 Prešov – Ratvaj – Terňa – Terňa, Babin Potok – Závadka
707438 Prešov – Fintice – Terňa, Hradisko/Veľký Slivník
707442 Prešov – Okružná – Šarišská Poruba – Nemcovce – Chmeľov
707444 Prešov – Čel'ovce/Chmeľov – Giraltovc
707445 Prešov – Chmeľov – Giraltovc – Fijaš – Domaša – Stropkov
707446 Prešov – Hanušovce nad Topľou – Babie – Giraltovc – Stropkov
707447 Prešov – Giraltovc – Svidník – Vyšný Komárnik
707448 Prešov – Radvanovce – Pavlovce – Hanušovce nad Topľou – Ruská Voľa
707449 Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné – Snina/Michalovce
707452 Prešov – Vyšná Šebastová, Severná – Podhradík
708401 Lipany – Lúčka – Potoky
708402 Lipany – Rožkovany – Milpoš
708403 Vyšný Slavkov – Brezovica – Lipany – Prešov – Košice, U. S. Steel
708404 Lipany – Dubovica – Ďačov
708411 Prešov – Sabinov – Lipany – Oľšov – Poloma – Bajerovce
708412 Lipany – Kamenica – Šarišské Jastrabie – Vislanka – Čirč
708452 Hanigovce – Jakubova Voľa – Sabinov – Jakubovany
708453 Sabinov – Jakubovany – Terňa
708455 Sabinov – Drienica

708459 Sabinov/Prešov – Široké – Krompachy – Spišská Nová Ves
708461 Sabinov – Uzovský Šalgov – Renčišov – Hermanovce
708465 Sabinov – Hubošovce – Gregorovce – Prešov
708468 Sabinov – Červená Voda – Jakovany/Pečovská Nová Ves – Ľutina – Olejníkov
709451 Snina – Humenné – Havaj – Stropkov
712451 Giraltovcy – Hanušovce n/T. – Bystré – Vranov n/T. – Michalovce
712452 Kalnište – Giraltovcy – Štefurov – Okružle
712453 Giraltovcy – Železník – Dukovce
712455 Giraltovcy – Marhaň – Vyšný Kručov – Lopúchov – Raslavice
712459 Giraltovcy – Koprivnica – Prešov
701502 Bardejov – Poprad – Žilina – Trenčín – Bratislava
701503 Bardejov – Poprad – Banská Bystrica – Prievidza - Bratislava
701506 Bardejov – Prešov – Košice – Rožňava – Dobšiná
707503 Prešov – Poprad – Liptovský Mikuláš – Oravská priehrada – Námestovo
707505 Štrbské Pleso/Vysoké Tatry, Tatran. Lomnica – Poprad – Prešov – Michalovce/Vyšné Nemecké

SAD Poprad a. s., Wolkerova 466, 058 49 Poprad

703401 Spišská Belá – Stará Ľubovňa - Bardejov
703402 Spišská Belá – Kežmarok – Tvarožná – Vlkovce
703403 Abrahámovce – Kežmarok
703404 Kežmarok – Huncovce – Žakovce – Vrbov – Kežmarok
703405 Kežmarok – Ľubica, čakáreň – Poprad – Svit
703406 Abrahámovce – Žakovce – Huncovce – Poprad – Svit
703407 Kežmarok – Huncovce – Stará Lesná – Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica
703408 Lendak – Kežmarok – Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica – Vysoké Tatry, Starý Smokovec
703409 Ľubica – Kežmarok
703410 Kežmarok – Malý Slavkov
703411 Kežmarok – Mlynčeky – Rakúsy
703412 Kežmarok – Spišská Belá – Lendak – Ždiar
703413 Lendak – Kežmarok – Poprad
703414 Vojňany – Slovenská Ves – Kežmarok – Poprad
703416 Toporec – Podolíneč – Ihľany
703417 Ihľany – Toporec – Podhorany – Kežmarok – Poprad

- 703418 Kežmarok – Krížová Ves
703419 Kežmarok – Stráne pod Tatrami
703420 Lendak – Kežmarok – Spišská Nová Ves
703422 Kežmarok – Levoča
703431 Spišská Stará Ves – Osturňa
703432 Spišská Stará Ves – Zálesie
703433 Spišská Stará Ves – Havka – Jezersko – Reľov
703434 Spišská Stará Ves – Lechnica
703436 Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa
704402 Levoča – Pavľany – Torysky
704403 Levoča – Nižné Repaše – Oľšavica – Vyšný Slavkov – Lipany – Prešov
704404 Levoča – Spišská Nová Ves – Sp. Vlchy – Margecany – Košice
704405 Levoča – Doľany – Spišské Podhradie
704406 Levoča – Spišské Podhradie – Bijacovce – Vyšný Slavkov – Nižný Slavkov
704407 Levoča – Spišské Podhradie – Ordzovany – Bijacovce
704408 Levoča – Spišské Podhradie – Beharovce/Poľanovce – Dúbrava
704409 Levoča – Baldovce – Spišské Podhradie – Dúbrava
704410 Levoča – Prešov
704411 Levoča – Spišské Podhradie – Spišské Vlchy – Krompachy
704412 Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves
704413 Levoča – Dravce – Spišský Štvrtok
704414 Levoča – Spišský Štvrtok – Jánovce – Kežmarok
704415 Spišské Podhradie – Klčov – Spišská Nová Ves
704417 Spišské Podhradie, Katúň – Spišské Podhradie – Baldovce – Buglovce
704418 Spišské Podhradie – Levoča – Dravce – Poprad – Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica
704419 Spišské Podhradie – Lúčka
704420 Levoča – Jamník – Markušovce – Spišská Nová Ves
704421 Levoča – Kurimany – Iľiašovce – Spišská Nová Ves
704422 Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves
706401 Svit – Poprad – Spišský Štiavnik – Vydrník
706402 Svit – Poprad – Spišský Štiavnik – Hranovnica
706403 Spišská Teplica – Poprad – Hôrka, Ondrej
706404 Poprad – Gánovce
706405 Poprad – Stratená, Dobšinská ľadová jaskyňa – Dobšiná – Rožňava

706406 Svit – Poprad – Vernár
706407 Svit – Poprad – Spišská Nová Ves
706409 Poprad – Spišská Teplica – Svit
706410 Svit – Poprad – Hranovnica – Vikartovce
706412 Poprad – Svit
706413 Poprad – Svit – Šuňava – Štrba
706414 Poprad – Svit – Liptovská Teplička
706415 Poprad – Svit – Štrba – Štrba, Tatranská Štrba
706416 Poprad – Liptovský Mikuláš
706417 Poprad, Nové mesto Juh III – Svit
706420 Šuňava – Štrba – Vysoké Tatry, Štrbské Pleso
706421 Poprad – Vysoké Tatry, Starý Smokovec – Vysoké Tatry, Štrbské Pleso
706422 Poprad – Svit – Vysoké Tatry, Štrbské Pleso
706423 Poprad – Svit – Gerlachov – Vysoké Tatry, Starý Smokovec
706425 Poprad – Vysoké Tatry, Starý Smokovec – Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica – Tatranská Javorina – Lysá Poľana
706426 Vysoké Tatry, Starý Smokovec – Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica – Lendak
706430 Poprad – Spišská Stará Ves – Červený Kláštor – Veľká Lesná
706431 Poprad – Nová Lesná – Vysoké Tatry, Starý Smokovec
706450 Svit – Poprad – Jánovce – Tvarožná – Vlkovce
706451 Poprad – Hozelec – Švábovce

SAD Humenné, Fidlíkova 1, 066 01 Humenné

702401 Humenné – Rovné – Vyšná Jablonka – Osadné
702402 Humenné – Rovné – Maškovce – Nechválova Polianka
702403 Humenné – Lackovce – Rovné – Maškovce
702404 Humenné – Kamienka – Modrá nad Cirochou – Zemplínske Hámre – Snina
702405 Humenné – Ptičie – Chlmec – Porúbka
702406 Humenné – Jasenov
702407 Humenné – Jankovce – Rohožník – Prituľany – Závada
702408 Humenné – Jankovce – Oľka
702409 Humenné – Sopkovce – Černina – Hrubov
702410 Humenné – Lackovce – Veľopolie – Vyšné Ladičkovce
702411 Humenné – Myslina – Karná

- 702412 Humenné – Strážske/Sedliská – Vranov n/T. – Prešov
702413 Humenné – Snina
702414 Humenné – Sedliská/Kladzany – Vranov n/T.
702415 Humenné – Dedačov – Radvaň nad Laborcom – Valentovce – Medzilaborce
702416 Humenné – Dedačov – Sl. Krivé – Svetlice – Oľšinkov – Medzilaborce
702417 Humenné – Vranov n/T. – Sečovce – Košice
702418 Humenné – Snina – Ubľa – Sobrance – Michalovce
702419 Humenné – Strážske – Michalovce – Sečovce – Košice
705401 Medzilaborce – Palota – Kalinov
705403 Medzilaborce – Havaj – Oľka – Radvaň nad Laborcom
705404 Medzilaborce – Havaj – Stropkov
705405 Medzilaborce – Radvaň nad Laborcom – Valentovce
705406 Medzilaborce – Ňagov – Čabiny – Roškovce
709401 Snina – Humenné – Havaj – Stropkov
709402 Snina – Jalová – Runina – Ruský Potok – Nová Sedlica
709403 Snina – Stakčínska Roztoka – Kalná Roztoka – Ruská Volova – Michajlov – Ubľa
709404 Snina – Stakčínska Roztoka – Kolonica – Michajlov – Ubľa – Brezovec – Strihovce
709405 Snina – Čukalovce – Parihuzovce – Osadné
709406 Snina – Pichne – Nechválava Polianka – Papín
711401 Stropkov – Potôčky – Veľkrop – Vyšná Oľšava
711402 Stropkov – Baňa/Šandal – Okružle
711403 Stropkov – Vislava – Oľšavka – Kožuchovce – Miková
711404 Stropkov – Krišľovce – Jakušovce – Soľník – Korunková
711405 Stropkov – Svidník – Bardejov
711406 Stropkov – Fijaš – Giraltovce – Prešov – Košice
712401 Svidník – Dobroslava – Vyšná Pisaná – Havranec – Vápeník
712402 Svidník – Potoky – Stropkov
712403 Svidník – Šemetkovce – Stropkov
712404 Svidník – Šarbov – Krajná Porúbka
712405 Svidník – Krajná Bystrá – Vyšný Komárnik
712406 Svidník – Hrabovčák – Stropkov – Piskorovce – Slovenská Kajňa
712407 Svidník – Staškovce – Vladiča
712408 Svidník – Stropkov – Domaša, Valkov – Giraltovce
712409 Svidník – Jurkova Voľa – Kečkovce – Vyšný Mirošov – Roztoky

712410 Svidník – Šarišský Štiavnik – Kurimka
712411 Svidník – Šarišské Čierne – Bardejov
712412 Svidník – Hrabovčik – Šarišské Čierne
712413 Svidník – Mestisko – Gíraltovce – Prešov – Košice
712414 Svidník – Stročin – Gíraltovce – Prešov – Košice
713401 Vranov n/T. – Davidov
713402 Vranov n/T. – Juskova Voľa – Banské
713403 Vranov n/T. – Zámutov/Rudlov
713404 Vranov n/T. – Skrabské – Petkovce – Hanušovce n/T. – Babie – Gíraltovce
713405 Vranov n/T. – Hanušovce n/T. – Pavlovce – Radvanovce
713406 Vranov n/T. – Gíraltovce – Bardejov, Bardejovské Kúpele
713407 Vranov n/T. – Hanušovce n/T. – Prešov
713408 Hanušovce n/T. – Zlatník/Skrabské – Petkovce
713409 Hanušovce n/T. – Hermanovce n/T.
713410 Hanušovce n/T. – Ruská Voľa – Detrič/Petrovce
713411 Vranov n/T. – Jastrabie n/T./Michalok
713412 Vranov n/T. – Hencovce, Bukóza
713413 Vranov n/T. – Dlhé Klčovo
713414 Vranov n/T. – Kladzany – Tovarnianska Polianka – Štefanovce
713415 Vranov n/T. – Sedliská – Humenné
713416 Vranov n/T. – Jasenovce – Piskorovce/Košarovce – Oľka – Závada
713417 Vranov n/T. – Vyšný Kazimír – Domaša, Dobrá – Kvakovce
713418 Vranov n/T. – Nová Kelča – Stropkov
713419 Vranov n/T. – Rakovec n/O. – Michalovce
713420 Vranov n/T. – Cabov – Sečovce – Trebišov
713421 Vranov n/T. – Sečovce - Košice
713422 Vranov n/T. – Nižný Hrušov – Strážske – Michalovce/Humenné
702502 Humenné – Košice – Rožňava – Banská Bystrica
713503 Vranov n/T. – Prešov – Levoča – Poprad – Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica
713504 Vranov n/T. – Prešov – Poprad – Žilina – Piešťany – Bratislava

BUS KARPATY spol. s r. o., Prešovská 5, 064 01 Stará Ľubovňa

707453 Prešov – Košice

710400 Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa - Jakubany

710401 Stará Ľubovňa – Kolačkov

710402 Stará Ľubovňa – Lacková – Vyšné Ružbachy – Podolínec – Toporec

710405 Lomnička – Podolínec – Ihľany

710408 Stará Ľubovňa – Kežmarok – Vrbov – Spišská Nová Ves

710410 Stará Ľubovňa – Kežmarok – Poprad

710420 Podolínec – Vyšné Ružbachy

710425 Stará Ľubovňa – Haligovce – Veľká Lesná/Spišská Stará Ves

710427 Stará Ľubovňa – Veľký Lipník – Lesnica

710430 Stará Ľubovňa – Litmanová

710432 Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom

710435 Stará Ľubovňa – Údol – Matysová – Legnava – Sulín

710436 Stará Ľubovňa – Chmeľnica – Ľubovnianske kúpele – Bajerovce

710437 Stará Ľubovňa – Plaveč – Orlov – Čirč – Obručné

710439 Andrejovka – Ľubotín – Kyjov – Lipany

710440 Stará Ľubovňa – Kyjov – Pusté Pole – Lipany

710442 Vyšné Ružbachy – Stará Ľubovňa – Prešov

ARRIVA Liorbus, a.s., Bystrická cesta 62, 034 01 Ružomberok

505418 Demänovská Dolina – Liptovský Mikuláš – Štrbské Pleso – Poprad

SAD Lučenec a.s., Mikušovská cesta 17, 984 01 Lučenec

608400 Jelšava – Lubeník – Revúca – Muráň – Šumiac – Poprad

EUROBUS Košice

802433 Košice - Prešov - Bardejov

802434 Košice - Lemešany - Kendice - Prešov

802435 Košice - Prešov - Stará Ľubovňa - Vyšné Ružbachy / Spišská Stará Ves - Spišské Hanušovce

802439 Košice - Budimír/Vajkovce - Ploské - Bunetice/Šarišské Bohdanovce - Varhaňovce - Brestov

802440 Košice - Lemešany - Šarišské Bohdanovce - Brestov - Varhaňovce

802442 Košice - Hrašovík - Košické Olšany - Beniakovce - Chrastné/Ploské - Brestov - Varhaňovce

802449 Košice - Dargov - Sečovce - Vranov nad Topľou - Humenné

808424 Rožňava - Dobšiná - Stratená, Dobšinská Ľadová Jaskyňa - Poprad
810401 Spišská Nová Ves - Iľiašovce - Kurimany - Levoča
810402 Spišská Nová Ves - Harichovce - Levoča
810408 Spišská Nová Ves - Baldovce - Spišské Podhradie - Ordzovany - Bijacovce
810410 Spišská Nová Ves - Spišské Podhradie - Krompachy
810414 Spišská Nová Ves - Domaňovce - Spišské Vlchy - Krompachy
810416 Spišská Nová Ves - Domaňovce - Krompachy - Široké - Prešov
810437 Spišská Nová Ves - Letanovce - Spišský Štvrtok
810438 Spišská Nová Ves - Spišský Štvrtok - Hrabušice - Vydrník - Betlanovce - Hrabušice
810439 Spišská Nová Ves - Poprad - Svit
810441 Spišská Nová Ves - Poprad - Vysoké Tatry, Starý Smokovec
810453 Slovinky - Krompachy - Kluknava - Hrabkov/Široké
810463 Krompachy - Jablonov - Lúčka
810464 Krompachy - Spišské Vlchy - Žehra - Spišské Podhradie - Dúbrava
810465 Krompachy - Spišské Vlchy - Jamník - Klčov - Levoča

ARRIVA Michalovce

807419 Michalovce - Tušice - Parchovany - Sečovská Polianka
807422 Michalovce - Sobrance - Ublľa - Stakčín - Snina - Humenné
807423 Michalovce - Strážske - Humenné
807424 Michalovce - Strážske - Vranov nad Topľou - Prešov
811416 Trebišov - Hriadky - Sečovce - Košice - Prešov
811424 Trebišov - Nový Ruskov - Sečovce - Bačkov - Stankovce - Višňov/Parchovany/Sečovská Polianka a späť"
811431 Trebišov - Hriadky - Sečovce - Božčice/Vranov n/T - Hanušovce n/T - Prešov

5.2.2.2.2 Zoznam liniek verejnej dopravy prevádzkovaných na vlastné komerčné riziko

Linka			
Číslo		Odkiaľ - Kam	Dopravca
SAD HUMENNÉ			
702701		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Snina – Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov – Spišská Nová Ves – Poprad – Žilina – Trenčín – Drietoma – Uherské Hradište – Brno - Praha	SAD Humenné
702702		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov – Košice – Rožňava – Rimavská Sobota – Lučenec – Zvolen – Nitra – Bratislava – Brodské - Brno	SAD Humenné
102508		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Svidník – Stropkov – Prešov – Poprad – Martin – Prievidza – Bánovce nad Bebravou – Nitra - Bratislava	SAD Humenné
702502		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Humenné – Vranov nad Topľou – Sečovce – Košice – Rožňava – Revúca – Muráň – Tisovec – Brezno – Banská Bystrica	SAD Humenné
713503		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Vranov n./T. - Prešov - Levoča - Poprad - Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica	SAD Humenné
SAD PREŠOV			
701502		Bardejov – Stará Ľubovňa – Poprad – Žilina - Bratislava	SAD PREŠOV
701503		Bardejov - Poprad - Banská Bystrica - Prievidza - Bratislava	SAD PREŠOV

701506		Bardejov-Prešov-Košice-Rožňava-Dobšiná	SAD PREŠOV
707505		Vysoké Tatry, Štrbské Pleso/Vysoké Tatry, Tatranská Lomnica-Poprad-Prešov-Michalovce-Vyšné Nemecké	SAD PREŠOV
701704		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Košice – Prešov – Sabinov – Stará Ľubovňa – Poprad – Žilina – Makov – Olomouc – Hradec Králové - Praha	SAD PREŠOV
707801		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Prešov - Vranov nad Topľou - Michalovce - Vyšné Nemecké - Užhorod	SAD PREŠOV
Iní dopravcovia			
701504		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Bardejovské Kúpele-Bardejov-Stará Ľubovňa-Poprad-Ružomberok- Banská Bystrica- -Žiar nad Hronom-Nitra-Sereď-Trnava-Bratislava	J & M SLIVTOUR
701505 ²		Bardejovské Kúpele-Bardejov-Stará Ľubovňa-Kežmarok-Poprad- Brezno-Banská Bystrica- -Žiar nad Hronom-Nitra-Sereď-Trnava-Bratislava	J & M SLIVTOUR
704501		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Levoča-Poprad-Brezno-Banská Bystrica-Zvolen-Nitra	Peter Faltin - FALTOUR
706501		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Ždiar-Spišská Belá-Poprad-Martin-Prievidza-Nitra	Pavol Bekeš - BEAS
706912		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Praha (CZ) - Drahovo (UA)	LUBJANO TRANS

² Licencia platí do 30.11.2022

707803		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Prešov – Košice – Michalovce – Vyšné Nemecké – Užhorod - Mukačevo	SANYTOUR
707506		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Prešov-Košice-Rožňava-Rimavská Sobota-Lučenec-Veľký Krtíš- Šahy-Levice-Nitra-Trnava-Bratislava	S.A.D. Zvolen
709702		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Snina – Humenné – Michalovce – Strážske – Vranov nad Topľou – Prešov – Spišská Nová Ves – Poprad – Drietoma – Brno – Praha - Plzeň	A-EXPRESS
709805		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Prešov – Košice – Rožňava – Rimavská Sobota – Lučenec – Zvolen – Žiar nad Hronom – Nitra – Trnava – Bratislava, letisko – Bratislava – Viedeň, Schwechat - Viedeň	eurobus
506 502		V roku 2022 už nie je v prevádzke. Prešov – Široké – Levoča – Poprad – Liptovský Hrádok – Liptovský Mikuláš – Ružomberok - Martin	MT - LINES
703501		<i>Kežmarok – Vysoké Tatry – Poprad – Vernár – Telgárt – Brezno – Banská Bystrica – Zvolen – Nitra – Trnava - Bratislava</i>	<i>SAD Zvolen</i>
701501		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Bardejov – Prešov – Poprad – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – Nitra – Trnava – Bratislava</i>	<i>Daniel Čupa - BUSTRANS</i>
706910		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Poprad – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Tatranská Kotlina – Ždiar – Tatranská Javorina - Zakopane</i>	<i>STRAMA Przedsiębiorstwo Transportowe</i>
712701		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Svidník – Stropkov – Giraltovcie – Prešov – Poprad – Makov – Olomouc – Brno – Humpolec - Praha</i>	<i>CK EUROTOUR, s.r.o., Stropkov</i>

712801		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Svidník – Stropkov – Humenné – Michalovce – Vyšné Nemecké - Užhorod</i>	CK EUROTOUR, s.r.o., Stropkov
707902		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Prešov – Košice – Milhost’ – Budapešť – Bratislava – Viedeň – Třeboň – České Budějovice – Český Krumlov – Horní Planá</i>	FlixBus CZ, s.r.o.
707803		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Prešov – Košice – Michalovce – Vyšné Nemecké – Užhorod - Mukačevo</i>	TOB Zakarpattia, Užgorod
702802		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Michalovce – Košice – Rožňava – Revúca – Brezno – Banská Bystrica – Zvolen - Žiar nad Hronom – Prievidza – Topoľčany – Nitra – Trnava – Bratislava - Viedeň</i>	Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o
702803		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov – Poprad – Žilina – Trenčín – Trnava – Bratislava - Viedeň</i>	Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o
702802		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Michalovce – Košice – Rožňava – Revúca – Brezno – Banská Bystrica – Zvolen - Žiar nad Hronom – Prievidza – Topoľčany – Nitra – Trnava – Bratislava – Viedeň – Passau – Nürnberg – Frankfurt – Köln – Düsseldorf - Mönchengladbach</i>	Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o
702802		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Michalovce – Košice – Rožňava – Revúca – Brezno – Banská Bystrica – Zvolen - Žiar nad Hronom – Prievidza – Topoľčany – Nitra – Trnava – Bratislava – Viedeň – Mníchov – Stuttgart – Ludwigshafen – Saarbrücken</i>	Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o
702803		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov – Poprad – Žilina – Trenčín – Trnava – Bratislava – Viedeň – Mníchov – Stuttgart – Ludwigshafen – Saarbrücken</i>	Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o

702802		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Michalovce – Košice – Rožňava – Revúca – Brezno – Banská Bystrica – Zvolen - Žiar nad Hronom – Prievidza – Topoľčany – Nitra – Trnava – Bratislava – Viedeň – Mníchov – Stuttgart – Ludwigshafen – Saarbrücken – Luxemburg – Brussel – Antwerpen – Gent</i>	<i>Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o</i>
702803		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov – Poprad – Žilina – Trenčín – Trnava – Bratislava – Viedeň – Mníchov – Stuttgart – Ludwigshafen – Saarbrücken – Luxemburg – Brussel – Antwerpen – Gent</i>	<i>Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o</i>
702802		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Michalovce – Košice – Rožňava – Revúca – Brezno – Banská Bystrica – Zvolen - Žiar nad Hronom – Prievidza – Topoľčany – Nitra – Trnava – Bratislava – Viedeň – Passau – Nürnberg – Frankfurt – Köln – Düsseldorf – Mönchengladbach – Eindhoven – Breda – Rotterdam – Den Haag - Amsterdam</i>	<i>Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o</i>
702803		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov – Poprad – Žilina – Trenčín – Trnava – Bratislava – Viedeň – Passau – Nürnberg – Frankfurt – Köln – Düsseldorf – Mönchengladbach - Eindhoven – Breda – Rotterdam – Den Haag - Amsterdam</i>	<i>Viliam Turan – TURANCAR, s.r.o</i>
807818		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Michalovce - Košice – Prešov – Poprad – Žilina – Trenčín – Drietoma – Praha – Brusel – Londýn - Bradford</i>	<i>SAD Prešov</i>
807707		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Mukačevo – Užhorod – Vyšné Nemecké – Michalovce – Košice – Prešov – Spišská Nová Ves – Poprad – Žilina – Drietoma – Brno - Praha</i>	<i>eurobus Košice</i>
802855		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Košice – Prešov – Poprad – Žilina – Bratislava – Viedeň – Mníchov – Stuttgart – Franfurkt nad Mohanom</i>	<i>eurobus Košice</i>
802824		V roku 2022 už nie je v prevádzke.	<i>eurobus Košice</i>

		<i>Košice – Prešov – Poprad – Žilina – Bratislava – Viedeň – Salzburg – Zurich – Bern - Ženeva</i>	
802825		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Athina – Larrissa – Thessaloniki – Budapešť – Milhost’ – Košice – Prešov – Vyšný Komárnik – Krosno - Rzeszów</i>	<i>eurobus Košice</i>
807822		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Michalovce – Košice – Prešov – Žilina – Trenčín – Drietoma – Praha – Plzeň – Brussel – Dover – Londýn - Bradford</i>	<i>INTERBUS Košice</i>
802807		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Košice – Prešov – Poprad – Žilina – Bratislava – Viedeň – Graz – Udine – Bologna –Firenze - Rím</i>	<i>INTERBUS Košice</i>
706912		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Drahovo – Mukačevo – Užhorod – Vyšné Nemecké – Michalovce – Prešov – Poprad – Drietoma – Brno - Praha</i>	<i>LUBJANO TRANS, s.r.o. Praha</i>
802914		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Košice – Prešov – Poprad – Liptovský Mikuláš – Ružomberok – Žilina – Považská Bystrica – Trenčín – Drietoma – Brno - Praha</i>	<i>FlixBus CZ, s.r.o.</i>
nula12024		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Košice – Prešov – Poprad – Starý Smokovec – Tatranská Lomnica – Ždiar – Tatranská Javorina – Nowy Targ - Kraków</i>	<i>Leo Express Global, a.s.</i>
802915		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Košice – Prešov – Bardejov – Kurov – Nowy Sacz – Kraków - Warszawa</i>	<i>FlixBus Polska</i>
502908		V roku 2022 už nie je v prevádzke. <i>Praha – Brno – Žilina – Poprad – Prešov – Michalovce – Vyšné Nemecké – Užhorod – Mukačevo – Chust - Rachiv</i>	<i>REGA & R spol. s r.o. Praha</i>

5.2.2.3 Mestská hromadná doprava

Mesto Prešov

V meste Prešov prevádzkuje sieť liniek MHD Dopravný podnik mesta Prešova.

Je to 6 trolejbusových liniek:

- 1 Nižná Šebastová - Duklianska - Hlavná - železničná stanica - Solivarská - Solivar a späť
- 2/5 D Dúbrava/Bajkalská - Sabinovská - Hlavná - Škultétyho - 17. novembra - Obrancov mieru - Levočská - Hlavná - Škultétyho - Budovateľská a späť
- 4 Sídliisko III - V. Clementisa - Levočská - Hlavná - železničná stanica - Solivarská - Arm. gen. Svobodu - Pod Šalgovíkom a späť
- 7 Širpo - Duklianska - Hlavná - Škultétyho - Budovateľská a späť
- 8 Sídliisko III - V. Clementisa - Levočská - Hlavná - železničná stanica - Solivarská - Arm. gen. Svobodu - Sibírska a späť
- 38 Sídliisko III - V. Clementisa - Obrancov mieru - 17. novembra - Škultétyho - železničná stanica - Solivarská - Arm. gen. Svobodu - Sibírska a späť

33 autobusových liniek v dennej prevádzke:

- 10 okružne: Sibírska - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Košická - železničná stanica - Grešova - nemocnica - Moyzesova - Veľká pošta - železničná stanica - Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Sibírska
- 11 Na Rúrkach - Levočská - Na Hlavnej - Veľká pošta - Čierny most - Rusínska - Eperia - Martina Benku - Lesnícka - Suvorovova - Pod Hrádkom - Solivar a späť bez Eperie
- 12 Sibírska - Pod Táborom - Nemocnica - Vajanského - Hlavná - Pavlovičovo námestie - Kollárova - Sídliisko III - Bajkalská - Šidlovská - Dúbravská - Sídliisko III - Kollárova - Pavlovičovo námestie - Hlavná - Šafárikova - Nemocnica - Rusínska - Sibírska
- 13 Veľká pošta – Rusínska – Prešovská – Nižnianska – Ľubotice – Šebastovská - Nižná Šebastová – Herlianska – Vyšná Šebastová / Severná a späť
- 14 Kanaš - Sabinovská - Hlavná - železničná stanica - Košická - Petrovanská - Záborské a späť
- 15 okružne: Za Kalváriou - Pod Kalváriou - Čsl. Armády/Obrancov mieru - Levočská - Hlavná - nemocnica - Moyzesova - Hlavná - Levočská - Čsl. armády - Kollárova - Pod Kalváriou – Za Kalváriou
- 17 Sídliisko III - Levočská - Duklianska - Širpo a späť
- 18 Bzenov - Cemjata - Vydušanec - Levočská - Hlavná - Veľká pošta a späť
- 19 okružne: Solivar - Kysucká - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Košická - železničná stanica – Grešova - nemocnica - Moyzesova – Veľká pošta - železničná stanica - Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Kysucká - Solivar
- 20 Veselá - Sabinovská - Hlavná – Veľká pošta a späť
- 21 Malý Šariš - Levočská - Hlavná - nemocnica - Vranovská – Fintická - Fintice a späť

- 22 Šidlovec - Sabinovská - Hlavná – Pod Táborom – Sekčovská – Šalgovík - Teriakovce a späť
- 23 okružne: Malý Šariš - Levočská - Poliklinika - Trojica - Na Hlavnej - Okružná - Floriánova - Poliklinika - Levočská - Malý Šariš
- 24 Haniska - Košická - Žel. stanica - Hlavná - Poliklinika - Obr. mieru - Kollárova - Sázavského - Levočská - Hlavná - Žel. stanica - Košická – Haniska
- 26 Veľká pošta - Čierny most - Železničná stanica - Košická - Petrovianska - Spinea Záturecká a späť po Čierny most
- 27 Terchovská – Pod Kamennou baňou – Škultétyho - Hlavná – Šafárikova – Vodárenská – Hviezdna a späť
- 28 okružne: Delňa – Švábska - Škára - železničná stanica - Hlavná - Duklianska - Nižnianska - Ľubotice - Bardejovská – Nižnianska - Duklianska - Hlavná - železničná stanica - Škára - Švábska - Delňa
- 29 okružne: Sídliisko III - Levočská - Okružná - Grešova - Nemocnica – Moyzesova - Hlavná - Levočská - Sídliisko III
- 30 okružne: Železničná stanica – Jilemnického – Budovateľská – železničná stanica
- 32 Trojica – Hlavná - Rusínska – Sibírska a späť po Trojicu
- 32A Sibírska - Rusínska - Čierny most - Okružná, ďalej ako linka 32
- 33 Širpo - Prešovská - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Delňa a späť
- 34 Sídliisko III - Levočská - Obrancov mieru - 17. novembra - Škultétyho - Budovateľská - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Pod Šalgovíkom/Sibírska a späť
- 35 Delňa – Švábska - Arm. gen. Svobodu - Rusínska – Lesík delostr.- nemocnica - Širpo
- 36 Pod Šalgovíkom - Rusínska - Hlavná - Trojica a späť
- 37 Železničná stanica – Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Prešovská – Vranovská - Šebastová
- 39 okružne: Sídliisko III - Mukačevská - Hlavná - železničná stanica - Švábska – Košická - železničná stanica - Hlavná - Mukačevská - Sídliisko III
- 41 Surdok - Kúty - Duklianska - Hlavná - Veľká pošta a späť
- 42 Veľká pošta - Žel. stanica - Jilemnického - Pod Wilec. hôrkou - Borkút a späť
- 43 Železničná stanica - Škultétyho - Pod Kalváriou - Kollárova - Sázavského - Sídliisko III - Bajkalská - Sabinovská - Šafárikova - Nemocnica – Kpt. Nálepku
- 44 Veľká pošta - Rusínska – Eperia - Kysucká - Solivar a späť bez Eperie
- 45 Veľký Šariš - Sabinovská - Hlavná - železničná stanica - Švábska - Delňa a späť
- 46 Veľká pošta - železničná stanica - Solivarská - Ruská Nová Ves a späť

2 autobusové linky v nočnej prevádzke:

- N1 okružne: okružne: Sídliisko III - Clementisova - Obrancov mieru - Prešovská univerzita - Škultétyho - Čierny most - Železničná stanica - Košická - Švábska - Solivar - Lesnícka - Martina Benku - Pod Šalgovíkom - Martina Benku - Lesnícka - Švábska - Košická - Železničná stanica - Čierny most - Škultétyho - Prešovská univerzita - Obrancov mieru - Clementisova - Sídliisko III

N2 Nižná Šebastová - Vranovská - Prešovská - Sibírska - Jurkovičova - Martina Benku – Švábska – Košická - Železničná stanica - Na Hlavnej - Sabinovská - Bajkalská - Sídliisko III - Clementisova - Levočská - Na Hlavnej - Železničná stanica - Košická - Švábska - Martina Benku - Jurkovičova - Sibírska - Prešovská - Vranovská - Nižná Šebastová

Mesto V. Šariš

MHD doprava je zabezpečovaná DPMP Prešov (linkou 14, 23 – zachádzka vybranými spojmi a linkou 45).

Mesto Stará Ľubovňa

MHD prevádzkuje dopravca DZS-M.K.TRANS Michalovce, s.r.o., v prevádzke sú dve linky:

Linka 1 Pienstav-sídliisko Západ-autobusová stanica -Ľubovniansky hrad a späť

Linka 2 autobusová stanica-sídliisko Západ-autobusová stanica-Tesla/Podsadek

Mesto Humenné

Mestská hromadná doprava v meste Humenné je vykonávaná autobusmi na 6 linkách podľa platného cestovného poriadku. Dopravu prevádzkuje dopravca DZS-M.K.TRANS Michalovce, s.r.o.

Linka 1 Poľná – železničná stanica – Hydinárske závody

Linka 2 železničná stanica – Kudlovsá

Linka 3 Dubník, otočka – Gaštanová – železničná stanica – Laborecká, otočka

Linka 4 železničná stanica – Laborecká – sídliisko pod Sokolejom

Linka 5 Poľná – železničná stanica – Laborecká, otočka – Sadová – železničná stanica – SAD

Linka 6 železničná stanica – Podskalka, otočka

Mesto Svit

Jednu linku MHD prevádzkuje dopravca Brynczka s.r.o. Linka spája časť Podskalka s Chemosvitom, autobusovou stanicou a mestom.

Mesto Poprad

8 liniek MHD prevádzkuje dopravca SAD Poprad:

Linka č.1 Aut. stanica – Dom kultúry – Bajkalská – Uherova a späť

Linka č.2 Aut. stanica – Štefánikova – Tatravagónka – Allendeho a späť

Linka č.3 Západ – Aut. stanica – Veľká – Spiš. Sobota – Vagónka – Nemocnica – Uherova a späť

Linka č.4 Uherova – Nám. sv. Cyrila a Metoda – Nemocnica – Tatravagónka – Allendeho a späť

Linka č.5 Aut. stanica – Dom kultúry – Nemocnica – Strážske nám. a späť

Linka č.6 Uherova – Nám. sv. Cyrila a Metoda – Nemocnica – Štúrova – Tesco – Velické nám. a späť

- Linka č.7 Uherova – Nám. sv. Cyrila a Metoda – Nemocnica – NC Forum – Aut. stanica – Hraničná a späť
- Linka č.8 Aut. stanica – NC Forum – Nemocnica – Nám. sv. Cyrila a Metoda – Uherova – Nemocnica – NC Forum – Aut. stanica

Mesto Kežmarok

Mesto má zriadenú MHD, ktorú zabezpečuje na základe zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme dopravca SAD, a.s. Poprad vlastnými vozidlami. Premáva jedna linka:

- Linka č.1 Pradiareň -SAD- AS – sídl. Juh, Petržalská MHD

Mesto Levoča

Jednu linku MHD prevádzkuje dopravca SAD Poprad:

- Linka č.1 Sídl. Západ II - Nám. Majstra Pavla - Sídl. Západ II

Mesto Bardejov

V Bardejove prevádzkuje 6 liniek MHD dopravca SAD Prešov:

- Linka č. 1 Ťačevská - Slovenská - Vinbarg - Ľ.Štúra - Bardejovské Kúpele
- Linka č. 2 Družba - Komenského - Slovenská - Bardejovské Kúpele
- Linka č. 3 Dlhá Lúka - Slovenská - Ťačevská - Kľušov
- Linka č. 4 Štefánikova - Dlhý rad - Slovenská - Bardejovská Nová Ves
- Linka č. 5 Mihaľov – Dlhý rad – Slovenská Duklianska - Bardejovské Kúpele
- Linka č. 6 Poštárka - Ťačevská - Slovenská - Bardejovská Nová Ves

Mesto Vranov nad Topľou

Dve linky MHD prevádzkuje dopravca SAD Humenné (garáž Vranov nad Topľou):

- Linka č. 1 Rodinná oblasť, rázcestie – Autobusová stanica – Lomnická ulica, Ortáže
- Linka č. 2 Autobusová stanica – Sídlisko 1. mája – Vinice – Rodinná oblasť, rázcestie

Mesto Snina

Mestskú hromadnú dopravu v Snine vykonáva dopravca Ejzatour, s.r.o.

V prevádzke je jedna linka, v letnom období je tiež obsluhovaná rekreačná oblasť Sninské rybníky.

Linka je prevádzkovaná na trase: AS námestie – Brehy - Vihorlat - Jas - Sídl.1 – Jesenského - Tabla - Nsp.
V nedeľu na trase M7, 1. mája - Tabla - M9, 1. mája.

5.2.2.4 Železničná doprava

Železničná spoločnosť Slovensko a.s.

V nasledujúcej časti sú vedené typy vlakových spojení na území PSK a frekvencie vlakov ako aj ich takt v jednotlivých prevádzkových režimoch.

Traťový úsek Košice – Humenné

Tabuľka 32 Počet vlakov na traťovom úseku Košice - Humenné

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Košice – Humenné	Os	2	2	2	2	Trebišov – Humenné
	REX	8	6	6	8	
	R	2	2	2	2	Východisková ŽST Bratislava / Praha
Humenné - Košice	Os	2	2	2	2	Humenné – Trebišov
	REX	8	6	6	8	
	R	2	2	2	2	Cieľová ŽST Bratislava / Praha

- **systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**

- a. ranná špička
Vlaky kategórie REX v dvojhodinovom takte, s doplnením o 2 Os vlaky na úseku Trebišov – Humenné a 1 Os na úseku Humenné - Trebišov
- b. dopravné sedlo
dvojhodinový takt vlakov kategórie REX
- c. popoludňajšia špička
Vlaky kategórie REX v dvojhodinovom takte, s doplnením o 1 Os vlak v úseku Humenné - Trebišov
- d. sedlo
dvojhodinový takt vlakov kategórie REX
- e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Humenné – Košice od 3,33 do 17,28 hod
 - Košice – Humenné od 11,01 do 23,01

V roku 2022 (GVD 2021-2022) pribudol jeden pár REX vlakov a ubudli 2 páry osobných vlakov v rannej špičke, prímestská doprava z Košíc do Humenného je zabezpečená od 7:01 do 23:01.

Traťový úsek Košice - Štrba
Tabuľka 33 Počet vlakov na traťovom úseku Košice - Štrba

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Košice – Štrba	Os	22	13	12	22	
	SC	1	1	1	1	Cieľová ŽST Praha
	EC			1	1	Cieľová ŽST Praha
	EN	2	2	2	2	Cieľová ŽST Praha
	IC	4	4	4	4	Cieľová ŽST Bratislava
	R	8	8	10	8	Východisková ŽST Humenné/Košice, cieľová ŽST Bratislava
	RR	3	1	1	3	Cieľová ŽST Bratislava / Trenčín
Štrba - Košice	Os	21	14	12	21	
	SC	1	1	1	1	Východisková ŽST Praha
	EC	1			1	Východisková ŽST Praha
	EN	2	2	2	2	Východisková ŽST Praha
	IC	4	4	4	4	Východisková ŽST Bratislava
	R	10	8	8	9	Východisková ŽST Bratislava, cieľová ŽST Košice / Humenné
	RR	4	1	1	4	Východisková ŽST Trenčín / Poprad-Tatry

- systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní
Trať Poprad-Tatry - Košice
a. ranná špička

Vlaky kategórie Os v hodinovom takte, s doplnením o 3 vlaky RR na úseku Poprad-Tatry – Košice a 1 RR vlaku v úseku

Trenčín - Košice

b. dopravné sedlo

dvojhodinový takt vlakov kategórie Os

c. popoludňajšia špička

Vlaky kategórie Os v hodinovom takte, s doplnením o 2 vlaky RR na úseku Košice - Poprad-Tatry a 1 RR vlaku v úseku

Košice – Trenčín/Bratislava

- d. sedlo
dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
- e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Poprad-Tatry – Košice od 3,38 do 22,42 hod
 - Košice – Poprad-Tatry od 4,12 do 21,27

Trať Poprad-Tatry - Štrba

Zavedená len základná dopravná obsluha 9 pári Os vlakov v pracovných dňoch a 5 pári počas víkendu zabezpečujúca

návoz do zamestnania a škôl

- f. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Poprad-Tatry – Štrba od 3,59 do 22,48 hod
 - Štrba – Poprad-Tatry od 4,54 do 23,21

Traťový úsek Štrba – Štrbské Pleso

Tabuľka 34 **Počet vlakov na traťovom úseku Štrba – Štrbské Pleso**

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Štrba – Štrbské Pleso	Os	17	17	17	17	Počas letnej sezóny vedených navyč 5 posilových vlakov denne.
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	
Štrbské Pleso - Štrba	Os	17	17	17	17	Počas letnej sezóny vedených navyč 5 posilových vlakov denne.
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	

- Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

Zavedený celodenný hodinový systém dopravnej obsluhy.

- a. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Štrba – Štrbské Pleso od 4,58 do 20,24 hod.
 - Štrbské Pleso - Štrba od 5,20 do 22,45 hod.

Traťový úsek Poprad Tatry – Štrbské Pleso

Tabuľka 35 Počet vlakov na traťovom úseku Poprad Tatry – Štrbské Pleso

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Poprad Tatry – Štrbské Pleso	Os	20	19	19	20	Počas letnej sezóny vedené navyše 3 posilové vlaky denne, v zimnej sezóne 1 posilový vlak denne.
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	
Štrbské Pleso – Poprad Tatry	Os	20	19	19	20	Počas letnej sezóny vedené navyše 3 posilové vlaky denne, v zimnej sezóne 1 posilový vlak denne.
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	

- **Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**

Zavedený celodenný hodinový taktový systém dopravnej obsluhy, ktorý je doplnený o 1 vlak v rannej špičke v smere Štrbské Pleso – Poprad Tatry a o 1 vlak v popoludňajšej špičke v smere Poprad Tatry – Štrbské Pleso.

V čase obedňajšieho sedla sú vlaky mimo letnej a zimnej turistickej sezóny vedené v 2h takte.

- a. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Poprad Tatry – Štrbské Pleso od 5,06 do 22,40 hod.
 - Štrbské Pleso (prvý vlak vedený zo ŽST Starý Smokovec) – Poprad Tatry od 4,37 do 22,13 hod.

Traťový úsek Starý Smokovec – Tatranská Lomnica
Tabuľka 36 Počet vlakov na traťovom úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	Os	18	18	18	18	Počas letnej sezóny vedený navyše 1 posilový vlak denne.
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	
Tatranská Lomnica – Starý Smokovec	Os	18	18	18	18	Počas letnej sezóny vedený navyše 1 posilový vlak denne.
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	

- Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

Zavedený celodenný hodinový taktový systém dopravnej obsluhy.

V čase obedňajšieho sedla sú vlaky mimo letnej a zimnej turistickej sezóny vedené v 2h takte.

a. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy

- Starý Smokovec - Tatranská Lomnica od 4,16 do 22,02 hod.
- Tatranská Lomnica - Starý Smokovec od 5,14 do 22,34 hod.

Počas roku 2022 (GVD 2021-2022) je na trati zavedený hodinový takt dopravnej obsluhy, v sezóne sú doplnené ďalšie spoje.

Traťový úsek Poprad Tatry - Plaveč
Tabuľka 37 Počet vlakov na traťovom úseku Poprad Tatry - Plaveč

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Poprad Tatry - Plaveč	Os	14	10	10	13	V úseku Stará Ľubovňa – Plaveč vedené 2 vlaky (v piatok a nedeľu)
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	
Plaveč – Poprad Tatry	Os	15	11	12	14	V úseku Plaveč - Stará Ľubovňa vedené 2 vlaky (v piatok a nedeľu)
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	

- Systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní

- a. ranná špička
Hodinový systém obsluhy v úseku Poprad Tatry – Stará Ľubovňa
- b. dopravné sedlo
Dvojhodinový takt v úseku Poprad Tatry – Stará Ľubovňa
- c. popoludňajšia špička
Hodinový takt v úseku Poprad Tatry - Kežmarok
Dvojhodinový takt v úseku Kežmarok – Stará Ľubovňa
- d. sedlo
Vlaky vedené v intervale 4 hodiny.
- e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Poprad Tatry – Stará Ľubovňa od 4,02 do 22,00 hod.
 - Stará Ľubovňa – Poprad Tatry od 4,58 do 22,03 hod.

Traťový úsek Studený Potok – Tatranská Lomnica
Tabuľka 38 Počet vlakov na traťovom úseku Studený Potok – Tatranská Lomnica

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Studený Potok – Tatranská Lomnica	Os	10	9	9	10	
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	
Tatranská Lomnica - Studený Potok	Os	10	9	9	10	
	REX	0	0	0	0	
	R	0	0	0	0	

- **systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**
 - a. ranná špička
Dvojhodinový systém obsluhy
 - b. dopravné sedlo
Dvojhodinový takt
 - c. popoludňajšia špička
Hodinový takt
 - d. sedlo
Vlak vedený v intervale 4 hodiny.
 - e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Studený Potok – Tatranská Lomnica od 4,23 do 19,04 hod.
 - Tatranská Lomnica – Studený Potok od 4,39 do 21,58 hod.

Traťový úsek Košice – Lipany - Plaveč
Tabuľka 39 Počet vlakov na traťovom úseku Košice – Lipany - Plaveč

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Košice – Lipany	Os	20	18	18	20	V (5) a (7) vedený 1 Os vlak Košice - Plaveč
	REX	4	0	0	4	
	R	2	1	0	2	Zo ŽST Bratislava
Lipany - Košice	Os	18	17	17	18	V (5) a (7) vedený 1 Os vlak Plaveč - Košice
	REX	5	0	0	5	
	R	1	0	2	2	Cieľová ŽST Bratislava

- **systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**
 - a. ranná špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte, s doplnením o 3 vlaky REX na úseku Prešov – Košice a 1 REX vlaku v úseku Košice - Prešov
 - b. dopravné sedlo
Hodinový takt vlakov kategórie Os v úseku Košice – Prešov a späť, dvojhodinový takt v úseku Prešov – Lipany a späť
 - c. popoludňajšia špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte, s doplnením o 3 vlaky REX v úseku Košice – Prešov a 2 REX vlaky v úseku Prešov - Košice
 - d. sedlo
dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
 - e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Košice - Lipany od 3:58 h do 00:01 h
 - Lipany – Košice od 3:49 h do 23:37 h

V roku 2022 (GVD 2021-2022)

Traťový úsek Humenné – Medzilaborce mesto
Tabuľka 40 Počet vlakov na traťovom úseku Humenné – Medzilaborce mesto

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Humenné – Medzilaborce mesto	Os	12	8	8	12	3 vlaky Humenné - Medzilaborce
Medzilaborce mesto - Humenné	Os	10	9	9	10	1 vlak Medzilaborce - Humenné

- **systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**
 - a. ranná špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte v smere Medzilaborce mesto - Humenné
 - b. dopravné sedlo
Vlaky kategórie Os v dvojhodinovom takte
 - c. popoludňajšia špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte v smere Humenné – Medzilaborce mesto
 - d. sedlo
dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
 - e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Humenné – Medzilaborce mesto od 4:03 h do 22:44 h
 - Medzilaborce mesto - Humenné od 4:18 h do 20:18 h

Traťový úsek Prešov – Humenné
Tabuľka 41 Počet vlakov na traťovom úseku Prešov – Humenné

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Prešov - Humenné	Os	12	9	10	12	1 vlak Prešov – Strážske a 1 vlak Prešov – Vranov nad Topľou
	R	1	0	0	1	Zo ŽST Bratislava
Humenné - Prešov	Os	11	10	9	11	1 vlak Strážske - Prešov a 1 vlak Vranov nad Topľou - Prešov
	R	0	0	1	1	Cieľová ŽST Bratislava

- **systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**
 - a. ranná špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte v smere Humenné - Prešov
 - b. dopravné sedlo
Vlaky kategórie Os v dvojhodinovom takte
 - c. popoludňajšia špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte v smere Prešov - Humenné
 - d. sedlo
dvojhodinový takt vlakov kategórie Os
 - e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Prešov – Humenné (Vranov nad Topľou) od 4:15 h do 23:21 h
 - Humenné (Vranov nad Topľou) - Prešov od 3:33 h do 19:34 h

Traťový úsek Prešov – Bardejov
Tabuľka 42 Počet vlakov na traťovom úseku Prešov – Bardejov

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Prešov - Bardejov	Os	10	8	9	10	
Bardejov - Prešov	Os	11	9	9	11	

- **systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**
Celodenná obsluha vlakmi Os v dvojhodinovom takte.
 - a. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Prešov – Bardejov od 4:24 h do 23:15 h
 - Bardejov - Prešov od 3:33 h do 22:31 h

Traťový úsek Humenné - Stakčín
Tabuľka 43 Počet vlakov na traťovom úseku Humenné - Stakčín

Smer	Kategória vlaku	Počet vlakov za deň				Poznámka
		Pracovný deň	Sobota	Nedeľa	Školské prázdniny	
Humenné - Stakčín	Os	14	10	10	14	
Stakčín - Humenné	Os	15	10	10	15	

- **systém prímestskej dopravnej obsluhy počas pracovných dní**
 - a. ranná špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte
 - b. dopravné sedlo
Vlaky kategórie Os v dvojhodinovom takte
 - c. popoludňajšia špička
Vlaky kategórie Os v hodinovom takte
 - d. sedlo
Vlaky kategórie Os v dvojhodinovom takte
 - e. časové obdobie zabezpečenia prímestskej dopravy
 - Humenné - Stakčín od 4:37 h do 22:41 h
 - Stakčín - Humenné od 4:35 h do 22:42 h

Traťový úsek Spišská Nová Ves - Levoča

Od roku 2003 zastavená pravidelná osobná železničná doprava. V čase konania Mariánskej púte v Levoči (prvý víkend v mesiaci júl), je každoročne zavedených 7 párov vlakov denne počas soboty a nedele.

Traťový úsek Spišské Vlachy – Spišské Podhradie

Železničná trať Spišské Vlachy – Spišské Podhradie (v cestovnom poriadku pre verejnosť označená ako železničná trať číslo 187) je jednokoľajná lokálna železničná trať, ktorá spája Spišské Vlachy (KSK) a Spišské Podhradie (PSK). Po takmer 5 rokoch (od decembra 2012) sa na trati obnovila prevádzka vlakov sezónne cez víkendy, a to v období od 3. júna do 27. augusta tromi párami vlakov.

5.2.2.4.1 Doba prevádzky, interval v jednotlivých prevádzkových režimoch

V nasledujúcich tabuľkách sú zachytené informácie o dobe prevádzky jednotlivých liniek verejnej osobnej dopravy pôsobiacich na území PSK na základe zmluvy s PSK.

V rámci denného priebehu sú zachytené intervaly jednotlivých spojov na linkách v závislosti od typu týždňa, a priebehu intenzity v rámci dňa. Údaje v tejto časti boli poskytnuté jednotlivými dopravcami.

SAD Prešov

Tabuľka 44 Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – pracovný deň – školské vyučovanie

pracovný deň školské vyučovanie					
Linka	doba prevádzky párný týž./nepárny týždeň	ranná špička	sedlo	poobedná špička	poludňajšie sedlo
707401	4:35-23:05/4:35-20:07	5:05-7:15	8:00-12:40	13:05-16:50	17:35-19:35
707403	4:05-20:24/4:05-23:21	5:15-7:45	8:05-12:40	13:45-16:55	19:30-
707405	4:20-23:00/4:20-23:00	5:20-7:45	8:10-13:00	13:08-16:45	17:25-19:30
707407	4:30-23:47/4:30-23:47	5:00-6:45	9:35-10:35	13:40-16:35	17:10-19:35
707408	5:10-22:59/5:10-22:59	5:10-7:55	8:40-12:50	13:05-16:25	17:25-18:05
707410	4:10-23:05/4:10-23:05	5:00-8:00	8:25-12:30	13:10-16:30	17:10-19:45
707416	4:15-23:16/4:15-23:16	5:15-8:00	8:00-12:40	13:05-17:00	17:00-19:40
707417	4:25-20:05/4:25-23:15	5:05-8:00	8:00-13:00	13:00-16:50	17:46-19:20
707418	4:18-20:02/4:18-23:00	5:08-7:55	8:35-12:45	13:30-16:55	17:35-19:30
707419	4:00-23:25/4:00-23:25	5:05-7:46	8:20-12:40	13:30-17:00	17:05-19:35
707421	4:25-23:40/4:25-23:30	5:00-7:30	8:05-12:55	13:45-16:50	17:10-19:40
707424	4:20-23:02/4:20-20:20	5:25-7:25	8:10-13:00	13:00-16:35	17:15-19:30
707430	4:20-20:25/4:20-23:18	5:10-7:45	8:10-12:45	13:10-16:15	17:45-19:35
707431	4:55-23:10/4:55-23:10	5:10-7:40	10:30-12:50	13:15-16:25	17:40-20:00
707432	5:45-19:25/5:45-19:25	5:35-7:50	8:52-12:35	13:35-16:50	
707435	4:10-23:25/4:10-23:25	5:05-6:05	11:00-12:25	15:10-16:55	17:55-19:25
707436	5:35-17:20/5:35-17:20	5:35-7:40	8:45-12:35	14:30-16:40	
707437	4:20-17:50/4:20-17:50	5:20-7:51	10:10-12:45	13:30-16:30	17:10
707438	4:35-23:10/4:35-23:20	5:15-7:45	8:35-12:30	13:00-16:50	17:00-19:10
707442	4:30-19:35/4:30-22:59	5:05-7:20	9:30-12:55	13:00-16:50	17:30-19:00
707444	4:30-20:30/4:30-23:07	5:15-7:27	8:00-12:40	13:40-16:30	17:00-19:50
707445	4:15-20:05/4:15-20:05	5:40-7:35	10:55-12:30	14:30-16:55	17:50-19:25
707446	4:20-23:22/4:20-23:22	5:05-7:49	8:20-11:45	13:10-16:05	17:10-18:35
707447	5:20-15:55/5:20-15:55	5:20-7:30	8:22-12:50	13:30-15:10	
707448	4:35-23:12/4:35-23:10	5:15-5:48		14:35-16:05	17:25-18:10
707449	6:20-14:50/6:20-14:50	6:20-8:00	8:00-13:00	13:00-14:50	
707452	4:50-19:30/4:50-19:30	5:20-7:25	9:35-12:45	13:45-16:50	17:15-19:10
708401	5:10-17:57/5:10-17:57	5:10-6:52	9:15-12:00	13:25-16:30	17:30-17:57
708402	5:20-19:55/5:20-19:55	5:20-8:00	8:00-12:00	13:25-16:30	17:30-19:55
708403	3:25-23:33/3:25-23:33	5:05-7:40	8:25-12:25	13:10-16:55	17:00-19:25
708404	4:25-19:55/4:25-19:55	5:30-7:15	8:25-12:00	13:20-16:35	17:02-19:25
708411	4:25-20:45/4:25-20:45	5:10-7:40	8:20-12:50	13:00-16:35	17:25-18:55

708412	4:25-17:28/4:25-17:28	5:05-7:20	8:30-11:27	13:30-16:35	17:05-17:28
708452	5:35-18:20/5:35-18:20	5:35-7:52	9:15-13:00	13:00-16:28	17:50-18:20
708453	6:25-17:45/6:25-17:45	6:25	8:30-11:40	14:10-16:40	17:19-17:45
708455	4:28-19:45/4:28-19:45	5:28-7:30	10:05-12:20	13:30-16:25	17:35-19:45
708459	5:45-19:30/5:45-19:30	5:45-7:15	8:17-11:55	13:05-16:54	
708461	4:00-20:48/4:00-20:48	5:15-7:35	8:10-12:50	13:25-16:50	17:25-19:45
708465	4:25-20:14/4:25-20:14	5:10-6:35	9:15-12:20	13:40	19:25-19:55
708468	4:30-20:05/4:30-20:05	5:25-7:00	8:25-12:15	13:25-16:40	17:30-19:45

Tabuľka 45 Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – Sobota

Linka	doba prevádzky	denný režim	večerný režim	nočný režim
707401	4:45-20:13	8:00-19:35		0:00-4:45
707403	4:25-15:55	7:45-15:05		0:00-4:25
707405	5:10-20:13	7:35-19:30		0:00-5:10
707407	5:00-23:22	6:35-16:50		23:15-5:00
707408	5:30-23:15	8:00-19:40		22:50-5:55
707410	4:40-22:13	6:20-19:30	21:00	22:25-5:30
707416	4:30-20:30	7:30-19:40		0:00-4:30
707417	5:00-20:05	7:35-19:20		0:00-5:00
707418	4:18-20:01	6:25-19:30		0:00-4:35
707419	4:35-20:30	6:00-19:35		0:00-6:00
707421	4:30-20:40	8:15-19:40		0:00-4:30
707424	4:35-20:05	7:25-19:35		0:00-4:35
707430	6:05-19:15	6:05-18:25		
707431	5:40-13:48	10:30-12:30		0:00-5:40
707432	5:50-19:25	12:35-17:00		0:00-5:50
707435	4:30-20:20	19:30		0:00-4:30
707436	5:30-16:13	14:30-15:25		0:00-5:30
707437	8:00-9:48	8:00-9:10		
707438	4:25-20:05	6:00-19:10		0:00-6:00
707442	5:00-15:05	6:20-14:35		0:00-5:10
707444	5:00-19:35	7:30-19:05		0:00-5:55
707445	13:50-19:20	13:50-18:40		
707446	4:35-18:20	7:40-16:05		0:00-4:35
707447	5:20-18:45	7:30-18:05		0:00-5:20,
707448				
707449	9:00-17:50	9:00-16:00		
707452	5:30-15:30	7:45-15:10		0:00-5:30
708401	6:15-6:40	6:15-6:30		
708402				
708403	4:35-19:23	7:20-19:00		0:00-5:20
708404	5:15-12:00	11:35-11:50		0:00-5:20
708411	6:05-20:40	6:05-19:15		
708412	4:55-5:15			4:55-5:05
708452				
708453				

708455	6:45-18:50	6:45-18:40		
708459	6:10-19:26	6:10-18:20		
708461	7:35-17:00	7:35-16:25		
708465	6:15-6:45	6:15		
708468	11:00-18:05	11:00-17:35		

Tabuľka 46 **Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – nedeľa**

Nedeľa				
Linka	doba prevádzky	denný režim	večerný režim	nočný režim
707401	5:30-20:07	8:00-19:35		0:00-5:30
707403	5:30-20:24	7:45-19:30		0:00-5:30
707405	5:10-20:08	7:35-19:30		0:00-5:10
707407	5:00-23:22	7:25-17:20		23:15-5:00
707408	15:50-23:15	15:50-19:10	20:30-20:55	22:50-23:15
707410	6:30-21:55	6:30-19:45	21:10	
707416	4:55-20:30	8:00-19:40		0:00-4:55
707417	5:00-20:05	7:35-19:20		0:00-5:00
707418	6:10-17:21	6:10-16:50		
707419	5:15-20:23	7:35-19:35		0:00-5:15
707421	4:35-20:40	8:05-19:40		0:00-4:35
707424	5:55-20:10	8:00-19:30		0:00-5:55
707430	8:45-20:28	8:45-19:40		
707431	5:40-18:25	10:30-17:40		0:00-5:40
707432	5:50-19:25	12:35-17:00		0:00-5:50
707435	4:50-20:20	7:20-19:30		0:00-4:50
707436	16:00-17:35	16:00-16:50		
707437				
707438	5:20-20:05	7:30-19:10		0:00-5:20
707442	7:00-19:25	7:00-19:00		
707444	7:30-20:34	7:30-19:40		
707445	9:45-19:20	9:45-18:40		
707446	8:13-19:40	8:13-19:20		
707447	7:30-19:20	7:30-18:35		
707448				
707449	9:00-13:55	9:00-13:07		
707452	6:00-19:30	6:00-19:10		
708401	15:45-16:10	15:45-16:00		
708402	15:30-16:08	15:30-15:50		
708403	4:38-20:30	7:25-19:20	20:05	0:00-5:20
708404	11:55-17:55	11:55-17:38		
708411	11:10-20:20	11:10-19:50		
708412	4:55-18:38	14:35-18:27		0:00-5:05
708452	18:55-19:45	18:55-19:20		
708453				
708455	8:15-18:50	8:15-18:40		

708459	6:10-19:30	6:10-18:20		
708461	8:40-17:00	8:40-16:25		
708465				
708468	11:00-18:05	11:00-17:35		

Tabuľka 47 Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Prešov – pracovný deň – školské prázdniny

pracovný deň školské prázdniny									
Linka	doba prevádzky páry týž./nepárny týždeň	ranná špička	sedlo	poobedná špička	poludňajšie sedlo	večerný režim pár.týž.	večerný režim nepár.týž.	nočný režim pár.týž.	nočný režim nepár.týž.
707401	4:45-23:05/ 4:35-20:07	5:05- 7:15	8:00- 12:30	15:00- 16:50	17:35- 19:35	20:30- 22:30		22:30- 4:45	-4:45
707403	4:05-20:24/ 4:05-23:21	5:15- 7:45	8:05- 12:10	14:30- 16:55	19:30-		20:40- 22:30	-4:05	22:30- 4:05
707405	4:20-23:00/ 4:20-23:00	5:20- 7:25	8:10- 12:30	15:10- 16:45	17:25- 19:30	20:55- 22:30	20:55- 22:30	22:30- 4:20	22:30- 4:20
707407	4:30-23:47/ 4:30-23:47	5:00- 6:50	9:35- 10:35	13:40- 16:35	17:10- 19:35	20:55- 21:23	20:55- 21:23	23:40- 4:30	23:40- 4:30
707408	5:10-22:59/ 5:10-22:59	5:10- 7:55	8:40- 12:50	13:05- 16:25	17:25- 18:05			22:35- 5:10	22:35- 5:10
707410	4:10-23:05/ 4:10-23:05	5:00- 8:00	8:25- 12:30	13:10- 16:30	17:10- 19:45	21:40- 22:25	21:40- 22:25	22:25- 4:10	22:25- 4:10
707416	4:15-23:16/ 4:15-23:16	5:15- 7:30	8:40- 12:13	13:00- 17:00	17:00- 19:40	20:30- 22:30	20:15- 22:30	22:30- 4:15	22:30- 4:15
707417	4:25-20:05/ 4:25-23:15	5:05- 8:00	8:00- 12:21	15:00- 16:50	17:46- 19:20			-4:25	22:35- 4:25
707418	4:18-20:02/ 4:18-23:00	5:08- 7:55	8:35- 12:40	13:30- 16:55	17:35- 19:30	20:05-	20:05- 22:30	-4:25	22:30- 4:25
707419	4:00-23:25/ /4:00-23:25	5:05- 7:30	8:20- 12:45	14:30- 17:00	17:05- 19:35	20:50- 22:30	20:50- 22:30	22:30- 4:00	22:30- 4:00
707421	4:25-23:40/ /4:25-23:30	5:25- 7:30	8:05- 12:35	13:45- 16:50	17:25- 19:40	20:55- 22:30	20:55- 22:30	22:35- 4:55	22:35- 4:55
707424	4:20-23:02/ 4:20-20:20	5:25- 7:25	8:10- 13:00	13:00- 16:35	17:15- 19:30	20:40- 22:30		22:30- 4:20	-4:20
707430	4:20-20:25/ 4:20-23:18	5:10- 6:05	8:10- 12:25	14:27- 16:15	17:45- 19:35		20:30- 22:30	-4:20	22:30- 4:20
707431	4:55-23:10/ 4:55-23:10	5:10- 7:40	10:30- 12:50	14:20- 16:25	17:40- 20:00	21:20- 22:25	21:20- 22:25	22:25- 4:55	22:25- 4:55
707432	5:45-19:25/ 5:45-19:25	5:35- 7:50	8:52- 12:35	13:35- 16:50					
707435	4:10-23:25/ 4:10-23:25	5:05- 6:10	11:00- 12:25	15:10- 16:55	17:55- 19:25	20:30- 22:30	20:30- 22:30	22:35- 4:10	22:35- 4:10
707436	5:35-17:20/ 5:35-17:20	5:35- 7:40	8:45- 12:35	14:30- 16:40					
707437	4:20-17:50/ 4:20-17:50	5:20- 8:00	8:00- 12:10	15:05- 16:30	17:10				
707438	4:35-23:10/ 4:35-23:20	5:15- 8:00	8:00- 13:00	13:00- 16:50	17:00- 19:10	20:15- 22:30	20:15- 22:30	22:30- 4:35	22:30- 4:35
707442	4:30-19:35/ 4:30-22:59	5:05- 7:04	9:30- 12:55	15:10- 16:50	17:30- 19:00			-4:30	22:44- 4:30
707444	4:30-20:30/ 4:30-23:07	5:15- 7:20	8:00- 12:40	13:50- 16:20	17:00- 19:50		20:50- 22:30	-4:30	22:35- 4:30

707445	4:15-20:05/ 4:15-20:05	5:40- 7:30	10:55- 12:30	14:30- 16:55	17:50- 19:25				
707446	4:20-23:22/ 4:20-23:22	5:05- 8:00	10:00- 11:45	13:20- 16:05	17:10- 18:35	20:25- 21:20	20:25- 21:20	23:12- 4:20	23:12- 4:20
707447	5:20-15:55/ 5:20-15:55	5:20- 7:30	8:22- 12:50	13:30- 15:10				22:15- 23:12	22:15- 23:10
707448	4:35-23:12/ 4:35-23:10	5:15- 5:48		14:35- 16:05	17:25- 18:10			-4:35	-4:35
707449	6:20-14:50/ 6:20-14:50	6:20- 8:00	8:00- 13:00	13:00- 14:50					
707452	4:50-19:30/ 4:50-19:30	5:20- 6:55	9:35- 12:45	15:10- 16:50	17:15- 19:10			-4:50	-4:50
708401	5:10-17:57/ 5:10-17:57	5:10- 6:52	9:15- 12:00	15:10- 16:30	17:30- 17:57				
708402	5:20-19:55/ 5:20-19:55	5:20- 8:00	8:00- 12:00	14:55- 16:30	17:30- 19:55				
708403	3:25-23:33/ 3:25-23:33	5:05- 7:40	8:25- 12:25	13:15- 16:55	17:00- 19:25	20:05- 22:30	20:05- 22:30	23:10- 4:25	23:10- 4:25
708404	4:25-19:55/ 4:25-19:55	5:30- 7:15	8:25- 12:00	14:15- 16:35	17:02- 19:25				
708411	4:25-20:45/ 4:25-20:45	5:10- 7:35	8:20- 12:50	13:00- 16:35	17:25- 18:55	20:10- 22:20	20:10- 22:20	-4:25	-4:25
708412	4:25-17:28/ 4:25-17:28	5:05- 7:23	8:30- 11:27	13:30- 16:35	17:05- 17:28			-4:25	-4:25
708452	5:35-18:20/ 5:35-18:20	5:35- 7:05	9:15- 12:00	16:00- 16:28	17:50- 18:20				
708453	6:25-17:45/ 6:25-17:45	7:30-	8:30- 11:40	14:10- 16:40	17:19- 17:45				
708455	4:28-19:45/ 4:28-19:45	5:28- 7:55	8:10- 12:20	13:30- 16:25	17:35- 19:45			-4:28	-4:28
708459	5:45-19:30/ 5:45-19:30	5:45- 7:15	8:17- 11:55	13:05- 16:54					
708461	4:00-20:48/ 4:00-20:48	5:15- 7:35	8:10- 12:50	13:30- 16:50	17:25- 19:45	20:25- 20:48	20:25- 20:48	-4:00	-4:00
708465	4:25-20:14/ 4:25-20:14	5:10- 6:15	9:15- 12:20	13:40	19:25- 19:55			-4:33	-4:33
708468	4:30-20:05/ 4:30-20:05	5:25- 7:00	8:25- 12:15	13:30- 16:40	17:30- 19:45			-4:30	-4:30

SAD Prešov – linky strediska Bardejov
Tabuľka 48 Prevádzkové doby liniek SAD Prešov pre stredisko Bardejov

pracovný deň školské vyučovanie									
Linka	doba prevádzky páry /nepárny týždeň	ranná špička	sedlo	poobedná špička	poludňajšie sedlo	večerný režim pár.týž.	večerný režim nepár.týž.	nočný režim pár.týž.	nočný režim nepár.týž.
701402	4:35-21:00/ 4:35-21:00	5:50- 7:45	8:20- 12:30	13:05- 16:35	17:25- 19:10	20:30	20:30	-4:35	-4:35
701404	4:00-22:55/ 4:00-22:55	5:15- 7:25	8:05- 12:45	13:25- 16:40	17:05- 19:20	20:15- 22:20	20:15- 22:20	-4:00	-4:00
701406	4:28-19:08/ 4:28-19:08	5:35- 7:18	8:20- 12:55	13:20- 15:30	18:15				
701407	4:05-21:02/ 4:05-21:02	5:00- 7:05	8:00- 12:38	13:35- 16:35	17:05- 19:25	20:20	20:20		
701411	4:15-23:06/ 4:15-21:16	5:15- 7:15	11:25- 12:20	13:30- 16:20	17:00- 18:40		20:30	22:25- 4:15	-4:15
701412	5:10-21:10/ 5:10-21:10	5:10- 7:50	8:20- 12:20	13:15- 16:50	17:25- 19:10	20:10	20:10		
701414	4:20-20:53/ 4:20-23:04	5:35- 7:45	9:18- 12:55	13:15- 16:55	17:30- 19:05	20:25- 21:00		-4:20	22:25- 4:20
701417	4:45-20:46/ 4:45-20:46	5:15- 7:05	8:20- 12:40	13:40- 16:35	17:05- 19:09	20:20	20:20	-4:45	-4:45
701418	5:55-17:50/ 5:55-17:50	5:55- 7:45	11:30- 12:35	13:15- 16:40	17:35				
701419	4:10-23:23/ 4:10-21:24	5:25- 7:50	8:18- 12:46	13:35- 16:30	17:35- 19:00		20:50	22:25- 4:10	-4:10
701420	6:30-19:28/ 6:30-19:28	6:30	9:20- 12:50	13:25- 16:30	17:20- 18:35				
701423	5:40-20:05/ 5:40-20:05	5:40- 7:40	8:40- 12:20	13:05- 16:30	17:15- 19:28				
701424	4:15-21:07/ 4:15-21:07	5:45- 7:15	8:20- 12:55	13:50- 16:25	17:15- 17:55	20:30	20:30	-4:15	-4:15
701427	4:10-20:02/ 4:10-20:02	5:40- 7:50	8:42- 12:50	13:35- 16:40	17:20- 19:35			-4:10	-4:10
701428	4:05-20:55/ 4:05-20:55	5:30- 6:25	12:10- 13:05	13:05- 16:40	17:35- 18:05	20:30	20:30	-4:05	-4:05
701429	4:20-20:10/ 4:20-20:10	5:15- 5:6:30	9:35- 12:15	13:25- 16:58	18:30			-4:20	-4:20
701432	4:40-17:05/ 4:40-17:05	5:30- 7:15	12:00- 12:40	13:40- 16:30				-4:40	-4:40
709451	7:05-16:58/ 7:05-16:58	7:05		14:50					

712451	4:55-16:55/ 4:55-16:55	5:05- 7:20	9:00- 11:10	14:15- 16:45				-4:55	-4:55
712452	5:05-17:15/ 5:05-17:15	5:05- 6:55	10:50- 12:30	13:05- 16:50	17:05				
712453	4:20-19:20/ 4:20-19:20	5:20- 7:30	10:50- 12:40	13:05- 16:35	18:30- 19:05			-4:20	-4:20
712455	5:18-17:35/ 5:18-17:35	5:18- 7:30	8:10- 12:15	13:02- 16:45	17:25-				
712459	5:10-16:45/ 5:10-16:45	5:10- 7:05		15:05- 15:55					

Tabuľka 49 Prevádzkové doby liniek počas soboty strediska Bardejov

Sobota				
Linka	doba prevádzky	denný režim	večerný režim	nočný režim
701402	4:35-21:00	6:10-17:15	20:30	-4:35
701404	4:27-21:04	7:45-18:35	20:15	-5:35
701406	6:30-7:24	6:30		
701407	6:20-19:10	6:20-18:15		
701411	4:55-18:51	6:20-18:10		-4:55
701412	5:20-20:04	7:05-19:10		-5:20
701414	4:30-18:43	6:50-18:10		-4:30
701417	4:45-16:55	6:35-16:30		-4:45
701418	13:15-14:53	13:15-14:00		
701419	6:20-21:00	6:20-19:45	20:20	
701420				
701423	9:50-17:55	9:50-16:40		
701424	6:40-19:17	6:40-18:30		
701427	4:35-19:26	14:10-19:05		-5:45
701428	5:50-6:45	6:00		-5:50
701429	7:50-13:30	7:50-12:15		
701432	6:50-7:40	6:50-7:15		
709451				
712451				
712452				
712453				
712455				
712459				

Tabuľka 50 Prevádzkové doby liniek počas nedele strediska Bardejov

Nedeľa				
Linka	doba prevádzky	denný režim	večerný režim	nočný režim
701402	6:40-21:00	6:40-16:15	20:30	
701404	7:45-21:04	7:45-18:15	20:15	
701406	6:30-7:27	6:30		

701407	6:10-21:02	6:10-17:15	20:20	
701411	6:05-16:49	6:05-16:42		
701412	5:20-20:04	7:50-19:10		-5:20
701414	6:50-18:43	6:50-18:10		
701417	6:55-20:44	6:55-18:20	20:20	
701418	13:30-15:28	13:30-14:35		
701419	6:15-19:33	6:15-18:30		
701420				
701423	9:50-17:55	9:50-16:40		
701424	6:40-19:17	6:40-18:30		
701427	6:25-18:53	6:25-18:10		
701428	19:00-19:35	19:00		
701429	15:10-18:00	15:10-16:50		
701432	14:30-15:45	14:30-15:15		
709451				
712451				
712452				
712453	17:35-18:30	17:35-18:10		
712455				
712459				

Tabuľka 51 Prevádzkové doby liniek počas pracovného dňa – školské prázdniny strediska Bardejov

pracovný deň školské prázdniny									
Linka	doba prevádzky páry /nepárny týždeň	ranná špička	sedlo	poobedná špička	poludňajšie sedlo	večerný režim páry týždeň.	večerný režim nepárny týždeň	nočný režim páry týždeň	nočný režim nepárny týždeň
701402	4:35-21:00/ 4:35-21:00	5:50- 7:45	8:20- 12:30	13:05- 16:35	17:25- 19:10	20:30	20:30	-4:35	-4:35
701404	4:00-22:55/ 4:00-22:55	5:15- 7:25	8:05- 12:40	14:30- 16:40	17:05- 19:20	20:15- 22:20	20:15- 22:20	-4:00	-4:00
701406	4:28-19:08/ 4:28-19:08	5:35- 6:55	8:20- 12:55	13:25- 15:30	18:15				
701407	4:05-21:02/ 4:05-21:02	5:00- 7:20	8:05- 12:38	14:40- 16:35	17:25- 19:25	20:20	20:20		
701411	4:15-23:06/ 4:15-21:16	5:15- 6:10	11:25- 12:20	14:40- 16:20	17:00- 18:40		20:30	22:25- 4:15	-4:15
701412	5:20-21:10/ 5:20-21:10	5:20- 7:50	8:20- 12:25	13:15- 16:35	17:20- 19:10	20:10	20:10		
701414	4:20-20:53/ 4:20-23:04	5:05- 7:45	9:18- 12:55	13:30- 16:40	18:35- 19:05	20:25- 21:00		-4:20	22:25- 4:20
701417	4:45-20:46/ 4:45-20:46	5:15- 7:00	8:20- 12:40	14:40- 16:25	17:05- 19:09	20:20	20:20	-4:45	-4:45
701418	6:17-17:50/ 6:17-17:50	6:17- 7:45	11:30- 12:35	13:15- 16:40	17:35				
701419	4:10-23:23/ 4:10-21:24	5:25- 7:50	8:18- 12:40	14:30- 16:30	17:35- 19:00		20:50	22:25- 4:10	-4:10
701420	6:45-19:28/ 6:45-19:28	6:45	9:20- 12:50	14:30- 16:30	17:20- 18:35				
701423	5:40-20:05/ 5:40-20:05	5:40- 7:40	8:40- 13:00	13:00- 16:30	17:15- 19:28				
701424	4:15-21:07/ 4:15-21:07	6:07- 6:37	8:20- 12:45	14:40- 16:25	17:15- 17:55	20:30	20:30	-4:15	-4:15
701427	4:10-20:02/ 4:10-20:02	5:35- 7:50	8:42- 12:50	14:30- 16:40	17:20- 19:35			-4:10	-4:10
701428	4:05-20:55/ 4:05-20:55	5:30- 6:05	12:10- 13:05	13:05- 16:40	17:35- 18:05	20:30	20:30	-4:05	-4:05
701429	4:20-20:10/ 4:20-20:10	5:15- 5:6:30	9:35- 12:15	13:25- 16:55	18:30			-4:20	-4:20
701432	4:40-17:05/ 4:40-17:05	5:30- 7:15	12:00- 12:40	14:40- 16:30				-4:40	-4:40
709451									
712451	4:55-16:55/ 4:55-16:55	5:05- 7:00	9:00- 16:30- 16:45					-4:55	-4:55
712452	5:05-17:15/ 5:05-17:15	5:05- 7:00	10:50- 12:30	13:05- 16:50	17:05				
712453	4:20-19:20/ 4:20-19:20	5:20- 7:55	8:15- 11:45	14:45- 16:35	18:30- 19:05			-4:20	-4:20
712455	5:18-17:35/ 5:18-17:35	5:18- 6:53	8:10- 9:45	13:25- 16:45	17:25-				
712459	5:10-16:45 /5:10-16:45	5:10- 5:42		15:05- 15:55					

5.2.2.4.2 Prepravný výkon

V tejto časti sa nachádzajú dostupné údaje o prepravnom výkone jednotlivých dopravcov v PSK.

Nasledujúca tabuľka predstavuje prejdené km dopravcami PSK v rámci objednaných výkonov.

Tabuľka 52 Prejdené km dopravcami PSK

	SAD Humenné	SAD Poprad	SAD Prešov	BUS Karpaty
	tis. km	tis. km	tis. km	tis. km
2009	10000	7600	10150	1650
2010	10000	7600	10152	1668
2011	9600	7296	9744	1064
2012	9600	7296	9744	1584
2013	9600	7296	9744	1584
2014	9600	7296	9744	1584
2015	9600	7296	9744	1584
2016	9600	7296	9744	1584
2017	9604	7296	9783	1584
2021	9251	7080	9274	1585

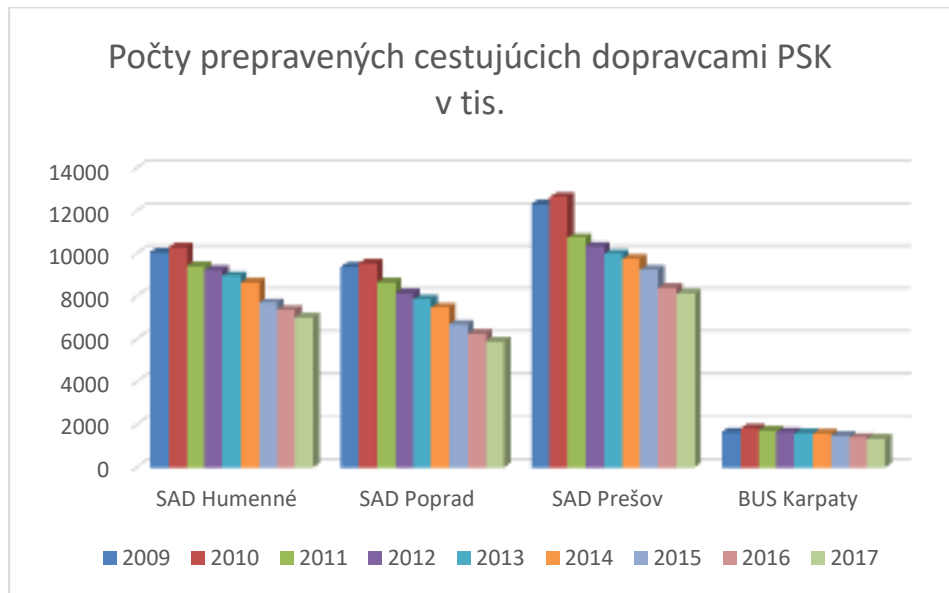
Zdroj: PSK

Dopravca SAD Poprad poskytol aj informáciu o celkovo najazdených km dopravnými prostriedkami na všetky účely. V roku 2017 to bolo 7,35 milióna km.

Celkový počet prepravených cestujúcich v kraji jednotlivými dopravcami je dostupný od roku 2009, nakoľko kraj eviduje zmluvu s dopravcami od tohto roku.

Tabuľka 53 Počet prepravených cestujúcich za rok v PSK

	SAD Humenné	SAD Poprad	SAD Prešov	BUS Karpaty
	tis. osôb	tis. osôb	tis. osôb	tis. osôb
2009	10064	9366	12301	1651
2010	10282	9556	12630	1807
2011	9402	8651	10730	1715
2012	9223	8140	10339	1655
2013	8956	7856	9985	1610
2014	8645	7466	9741	1578
2015	7704	6687	9234	1473
2016	7355	6244	8413	1406
2017	7028	5887	8114	1350

Graf 13 Počty prepravených cestujúcich dopravcami v rámci PSK v tis.

Tabuľka 54 Osokm hlavných dopravcov PSK v mld. osobokm

Rok	SAD Humenné	SAD Poprad	SAD Prešov	BUS Karpaty
2015	127,212000	88,872000	150,897000	23,833000
2016	121,296960	78,282000	131,886000	23,311000
2017	116,994056	73,968000	130,551000	21,543000

Zdroj: PSK

5.2.2.4.3 Dopyt

V tejto časti sa nachádzajú údaje o jednotlivých linkách dopravcov v rámci PSK a prehľade intenzít cestujúcich na týchto linkách.

SAD Prešov

Tabuľka 55 Počty priemerne prepravených osôb na linkách SAD Prešov za rok 2017, deň/týždeň/mesiac/rok

linka	deň	týždeň	mesiac	rok 2017
701402	319	2036	8777	105329
701404	251	1362	10112	121348
701406	300	1656	8252	99021
701407	396	2363	10816	129791
701411	322	1876	8968	107619
701412	1501	9519	34846	418153
701414	523	3002	14278	171340
701417	275	1693	7795	93537
701418	278	1622	7339	88067
701419	614	3669	17634	211606
701420	245	1399	6320	75840

701423	348	2034	10634	127602
701424	262	1512	7308	87693
701427	333	1999	9951	119417
701428	136	843	4034	48403
701429	331	1887	9804	117648
701432	128	812	3491	41895
707401	365	2169	10104	121247
707403	581	3514	16380	196560
707405	497	2904	13305	159663
707407	301	1972	8649	103792
707408	542	3451	14900	178800
707410	482	2843	16856	202269
707416	288	1424	10905	130857
707417	372	2184	10574	126892
707418	458	2760	12230	146759
707419	702	4221	19705	236463
707421	368	2128	14643	175714
707424	555	3374	15316	183795
707430	833	4896	22905	274862
707431	621	3832	17293	207512
707432	540	3537	15231	182773
707435	161	1071	4313	51751
707436	180	960	4682	56181
707437	447	2419	11853	142233
707438	455	2782	12492	149905
707442	369	2136	10097	121164
707444	815	5053	22054	264653
707445	422	2678	11295	135539
707446	518	3155	14251	171010
707447	438	2862	11803	141634
707448	161	994	4556	54667
707449	462	3088	12586	151037
707452	120	720	3223	38672
708401	134	772	3501	42009
708402	187	1111	5131	61571
708403	627	3599	24222	290659
708404	313	1880	8428	101139
708411	944	5886	25608	307290
708412	295	1737	7965	95579
708452	222	1283	5928	71141
708453	97	627	2537	30442
708455	144	1083	4190	50277
708459	484	3021	13758	165093
708461	534	3112	15332	183982
708465	145	879	3814	45765

708468	355	1968	9536	114430
709451	53	252	1503	18035
712451	98	578	2685	32225
712452	104	607	2805	33662
712453	309	1719	7717	92605
712455	237	1354	5964	71563
712459	113	672	2948	35372
Spolu	24010	144551	676129	8113552

Zdroj: SAD Prešov

SAD Poprad

Počty prepravených osôb na linkách SAD Poprad za rok 2017

Tabuľka 56 **Počty priemerne prepravených osôb na linkách SAD Poprad za rok 2017, deň/týždeň/mesiac/rok**

Počty prepravených osôb na linkách SAD Poprad za rok 2017					
P.č.	Linka	Počet osôb/rok	Počet osôb/deň	Počet osôb/týždeň	Počet osôb/mesiac
1	703401	54943	200	1075	4914
2	703402	76266	333	1768	7786
3	703403	31503	181	831	3385
4	703404	47597	168	1075	4462
5	703405	241283	1054	5594	23838
6	703406	38023	127	849	3504
7	703407	145169	492	2847	13048
8	703408	104491	446	2335	10346
9	703409	29133	136	550	2843
10	703410	35052	133	879	3746
11	703411	76669	451	2136	8939
12	703412	30952	145	631	2766
13	703413	212525	911	5197	21675
14	703414	161618	667	3804	15683
15	703416	27495	156	795	3057
16	703417	223888	944	5692	23484
17	703418	63967	295	1774	6705
18	703419	9035	26	218	931
19	703420	72595	260	1498	6605
20	703422	15415	63	362	1646
21	703431	43139	191	1058	4361
22	703432	7809	52	201	888
23	703433	15947	88	441	1810
24	703434	3023	24	60	321
25	703436	56854	181	1137	5008
26	704402	43470	175	1081	4363
27	704403	61331	269	1421	5746
28	704404	10772	43	275	1118

29	704405	56438	271	1745	7014
30	704406	33761	141	785	3415
31	704407	76321	339	1795	7758
32	704408	60841	273	1367	6335
33	704409	70114	304	1693	7206
34	704410	107014	472	2809	12111
35	704411	77892	389	1968	8211
36	704412	2577	10	52	250
37	704413	32513	154	969	3841
38	704414	89800	362	2517	9517
39	704415	24351	116	566	2386
40	704417	16535	71	348	1694
41	704418	135756	523	3430	14523
42	704419	13916	79	288	1351
43	704420	63044	315	1510	6251
44	704421	26044	149	698	2800
45	704422	239193	972	5350	23880
46	706401	122858	453	2853	12029
47	706402	89432	265	2203	9481
48	706403	60759	233	1306	6020
49	706404	60560	266	1399	6077
50	706405	48552	112	961	4231
51	706406	59189	242	1391	5840
52	706407	119850	543	2757	12176
53	706409	45956	192	1011	4477
54	706410	346856	1363	7655	34093
55	706412	97725	405	2181	9155
56	706413	133060	539	3189	13019
57	706414	188665	704	4124	17876
58	706415	131178	498	3030	12532
59	706416	43298	142	1029	4048
60	706417	55480	254	1259	5393
61	706420	15353	35	254	1271
62	706421	3965	17	93	379
63	706422	156416	565	3264	14244
64	706423	191618	807	4339	18491
65	706425	224780	746	4206	23403
66	706426	28058	108	617	2730
67	706430	464072	1634	10421	45329
68	706431	57212	284	1484	6220
69	706450	67474	331	1735	7185
70	706451	9403	25	226	934

Zdroj: SAD Poprad

Bus Karpaty

Tabuľka 57 Počty prepravených osôb na linkách BUS Karpaty za rok 2017, s uvedením počtu prejdených km

Linka	Počet km	Počet osôb
707453	78020,8	41392
710400	78018,5	167322
710401	40938,5	76405
710402	89616	73720
710405	12165,2	39798
710408	44284,4	44747
710410	243486,4	260995
710420	7729,2	5864
710426	78389	73271
710427	43424,6	43036
710430	35716,8	37715
710432	64120	32943
710435	129675,5	70611
710436	62077,5	41840
710437	113172,5	63923
710439	25251,1	11331
710440	143015,8	109667
710442	233482,6	155794

Tabuľka 58 Počty prepravených osôb na linkách BUS Karpaty za rok 2017, s uvedením počtu prepravených osôb za priemerný deň, týždeň, mesiac, a uvedením tržieb bez DPH za 3/2017

linka	názov linky	prepr. osoby za deň	priemer za týždeň 2017	prep.os.za mes.	prep.os.za rok 2017	tržba bez DPH (3/2017) €
707453	Prešov-Košice	113	796	3449	41392	47147,71
710400	St.Ľubovňa - Jakubovany	743	3218	13944	167322	66507,66
710401	St.Ľubovňa - Kolačkov	402	1469	6367	76405	32134,21
710402	St.Ľubovňa - V.Ružbachy-Toporec	383	1418	6143	73720	38362,23
710405	Lomnička - Podolíneč - Toporec	227	765	3317	39798	16874,92
710408	St.Ľubovňa - Sp.Nová Ves	222	861	3729	44747	26425,18
710410	St.Ľubovňa - poprad	1112	5019	21750	260995	175489,2
710420	Podolíneč - V. Ružbachy	26	113	489	5864	2672,08
710425	St.Ľubovňa - V. Lesná -Sp.St.Ves	361	1409	6106	73271	45836,42
710427	St.Ľubovňa - Lesnica	226	828	3586	43036	19031,56
710430	St.Ľubovňa - Litmanová	165	725	3143	37715	16748,38
710432	St.Ľubovňa - Mníšek n.P.	150	634	2745	32943	18040
710435	St.Ľubovňa - Sulín	346	1358	5884	70611	36296,01
710436	St.Ľubovňa - Bajerovce	209	805	3487	41840	18146,21
710437	St.Ľubovňa - Orlov- Obručné	319	1229	5327	63923	34888,88
710439	Andrejovka - Lipany	40	218	944	11331	4123,37
710440	St.Ľubovňa - Kyjov - P.Pole - Lipany	451	2109	9139	109667	63391,5
710442	V.Ružbachy - St.Ľubovňa - PO/KE	505	2996	12983	155794	133078,2

5.2.2.4.4 Tarifa a tarifné podmienky, odbavovací systém

Tarifa a tarifné podmienky

Nasledujúca tabuľka obsahuje maximálne ceny cestovného v prímestskej autobusovej doprave, ktoré boli určené medzi PSK a zmluvnými dopravcami pôsobiacich v PSK. Tarifa a tarifné podmienky sú platné od 1.8.2019.

Tabuľka 59 Tarifa pre SAD Prešov, Poprad, Humenné a BUS Karpaty – základné a zľavnené cestovné

Tarifná vzdialenosť	Jednosmerné základné cestovné	Jednosmerné základné cestovné z čipovej karty	Jednosmerné zľavnené cestovné	Jednosmerné zľavnené cestovné z čipovej karty
km	€	€	€	€
do 4	0,70	0,44	0,40	0,26
5 – 7	0,80	0,52	0,50	0,31
8 – 10	0,90	0,66	0,60	0,40
11 – 13	1,10	0,82	0,70	0,50
14 – 17	1,30	0,99	0,80	0,60
18 – 20	1,50	1,19	0,90	0,71
21 – 25	1,70	1,40	1,00	0,82
26 – 30	1,90	1,61	1,10	0,93
31 – 35	2,10	1,82	1,25	1,07
36 – 40	2,30	2,03	1,40	1,21
41 – 45	2,50	2,26	1,55	1,35
46 – 50	2,70	2,50	1,70	1,50
51 – 55	2,90	2,75	1,85	1,65
56 – 60	3,10	3,00	2,00	1,80
61 – 70	3,50	3,30	2,20	1,98
71 – 80	3,90	3,60	2,50	2,20
81 – 90	4,30	3,90	2,80	2,40
91 – 100	4,70	4,20	3,10	2,60
101 – 110	5,10	4,50	3,40	2,80
111 – 120	5,50	4,80	3,60	3,00
121 – 130	5,90	5,10	3,80	3,20
131 – 140	6,30	5,40	4,00	3,40
141 – 150	6,70	5,70	4,20	3,60
151 – 160	7,10	6,00	4,40	3,80
161 – 170	7,50	6,30	4,60	4,00
171 – 180	7,90	6,60	4,80	4,20
181 – 190	8,30	6,90	5,00	4,40
191 – 200	8,70	7,20	5,20	4,60

Zdroj: web PSK

Jednosmerné osobitné cestovné 0,20 €. Jednosmerné víkendové cestovné 1,00 €. Prestupné cestovné z čipovej karty - zľava 0,10 €:

- z jednosmerného základného cestovného z čipovej karty a
- z jednosmerného zľavneného cestovného z čipovej karty.

Tabuľka 60 Dovozné pre SAD Prešov, Poprad, Humenné a BUS Karpaty

Tarifná vzdialenosť [km]	0 - 50	51 - 200
Cena [€]	1,50 €	3,00 €

Zdroj: Dopravcovia

Jednosmerné základné cestovné – úhrada za prepravu osôb, ktoré si neuplatňujú nárok na iný typ cestovného.

Jednosmerné základné cestovné z čipovej karty – je cena za základné cestovného, pričom úhrada cestovného sa vykonáva čipovou kartou.

Jednosmerné zľavnené cestovné – je cena za prepravu detí do dovŕšenia 15. roku veku, sprievodcu dieťaťa do dovŕšenia 6. roku veku, žiakov a študentov do dovŕšenia 26. roku veku študujúcich na základných a stredných školách podľa osobitného predpisu v dennej forme štúdia, na vysokých školách a fakultách podľa osobitného predpisu v dennej forme štúdia do získania vysokoškolského vzdelania druhého stupňa, študujúcich v zahraničí, ktorých štúdium sa považuje za rovnocenné so štúdiom na školách zriadených v Slovenskej republike. Ťažko zdravotne postihnutých osôb, ktoré sú držiteľmi preukazov ŤZP a ŤZP-S, sprievodcu ťažko zdravotne postihnutej osoby, držiteľa preukazu ŤZP-S, rodičov za účelom sprevádzania alebo návštevy dieťaťa zdravotne postihnutého, ktoré je umiestnené v školských, sociálnych alebo zdravotníckych zariadeniach na území Slovenskej republiky. Psa, s výnimkou vodiaceho psa osoby ŤZP.

Jednosmerné zľavnené cestovné z čipovej karty – je cena za prepravu osôb podľa vyššie uvedeného textu, pričom úhrada cestovného je podmienená úhradou z čipovej karty.

Jednosmerné osobitné cestovné – je cena za prepravu občana po dovŕšení 70. roku veku za každých (aj začatých) 50 km, tehotnej žebry za každých (aj začatých) 50 km, pričom úhrada cestovného je podmienená úhradou z čipovej karty a držiteľa zlatej Janského plakety za každých (aj začatých) 50 km, pričom úhrada cestovného je podmienená úhradou z čipovej karty.

Jednosmerné víkendové cestovné – je cena za prepravu jednej osoby v rámci rodiny (rodič/rodičia s dieťaťom/deťmi podľa bodu 3.1) na jednotlivú cestu počas soboty, nedele a štátneho sviatku pri využití autobusového spoja, bez ohľadu na precestovanú tarifnú vzdialenosť.

Prestupné cestovné z čipovej karty – je cena za prepravu osoby na jednotlivú cestu pri využití prestupu do 30 minút medzi autobusovými spojmi toho istého dopravcu alebo medzi autobusovými spojmi dopravcov, s ktorými majú Košický alebo Prešovský samosprávny kraj uzatvorené zmluvy o službách vo verejnom záujme, pričom úhrada cestovného je podmienená úhradou z čipovej karty. Pri platbe z jednej karty môže byť vydaný jeden prestupný lístok.

Dovozné – je cena za prepravu cestovnej batožiny, bicykla, alebo živého spoločenského zvierťa prepravovaného v prepravnej schránke s nepriepustným dnom, ktorá presahuje maximálne povolené rozmery príručnej batožiny (50 × 60 × 80 cm).

Bezplatne sa prepravuje: príručná batožina (maximálne 50 × 60 × 80 cm); detský kočík obsadený dieťaťom; jeden pár lyží, alebo jeden snowboard; batožina (tašky na kolieskach, cestovné tašky a invalidné vozíky) cestujúceho, ktorý je držiteľom preukazu ŤZP alebo ŤZP-S; živé spoločenské zviera prepravované v prepravnej schránke s nepriepustným dnom, ktorá nepresahuje maximálne povolené rozmery príručnej batožiny; vodiaci pes ťažko zdravotne postihnutej osoby, držiteľa preukazu ŤZP-S.

Systémové zabezpečenie tarifného a odbavovacieho systému v dopravných prostriedkoch

SAD Prešov

V SAD Prešov je využívaný tarifný systém TransOffice. V dopravných prostriedkoch sú inštalované periférne zariadenia s elektronickou pokladňou (PP – palubný počítač), ktorá je online prepojená na prevádzku. Palubným počítačom je Mijola EM162i a tlačiarni EM 316ip na rozvodnej doske EMtest.

Platforma TransOffice umožňuje nastavovať rôzne tarifné podmienky stanovené objednávateľom a vytvárať nastavenie skupín podľa jednotlivých druhov cestovného na základe tarify vydanéj objednávateľom.

Pomocou platformy je možné odosielať dáta na strojčky a na informačnú tabuľu vo vozidle.

Pohyb a stav vozidiel SAD Prešov je sledovaná prostredníctvom programu FransFleet, ktorý sleduje GPS súradnice vozidiel a niektoré informácie z ich palubných počítačov ohľadne rýchlosti, spotreby, vodiča, spoja – smer, stav meškania a pod. Program umožňuje obojstrannú komunikáciu z vodičom prostredníctvom odosielania správ na palubný počítač alebo e-mail.

Bližšie podrobnosti sú uvedené v prílohe.

SAD Poprad

V autobusoch SAD Poprad sú vytvorené podmienky pre postupnú implementáciu odbavovacieho systému. Vybavovací systém je založený na palubnom počítači Mijola EM162i a tlačiarni EM 316ip. Jeho súčasťou je aj podstava pod palubný počítač a rozvodná doska Transdata alebo EMtest. Zariadenie je napájané z palubnej siete vozidla 24V.

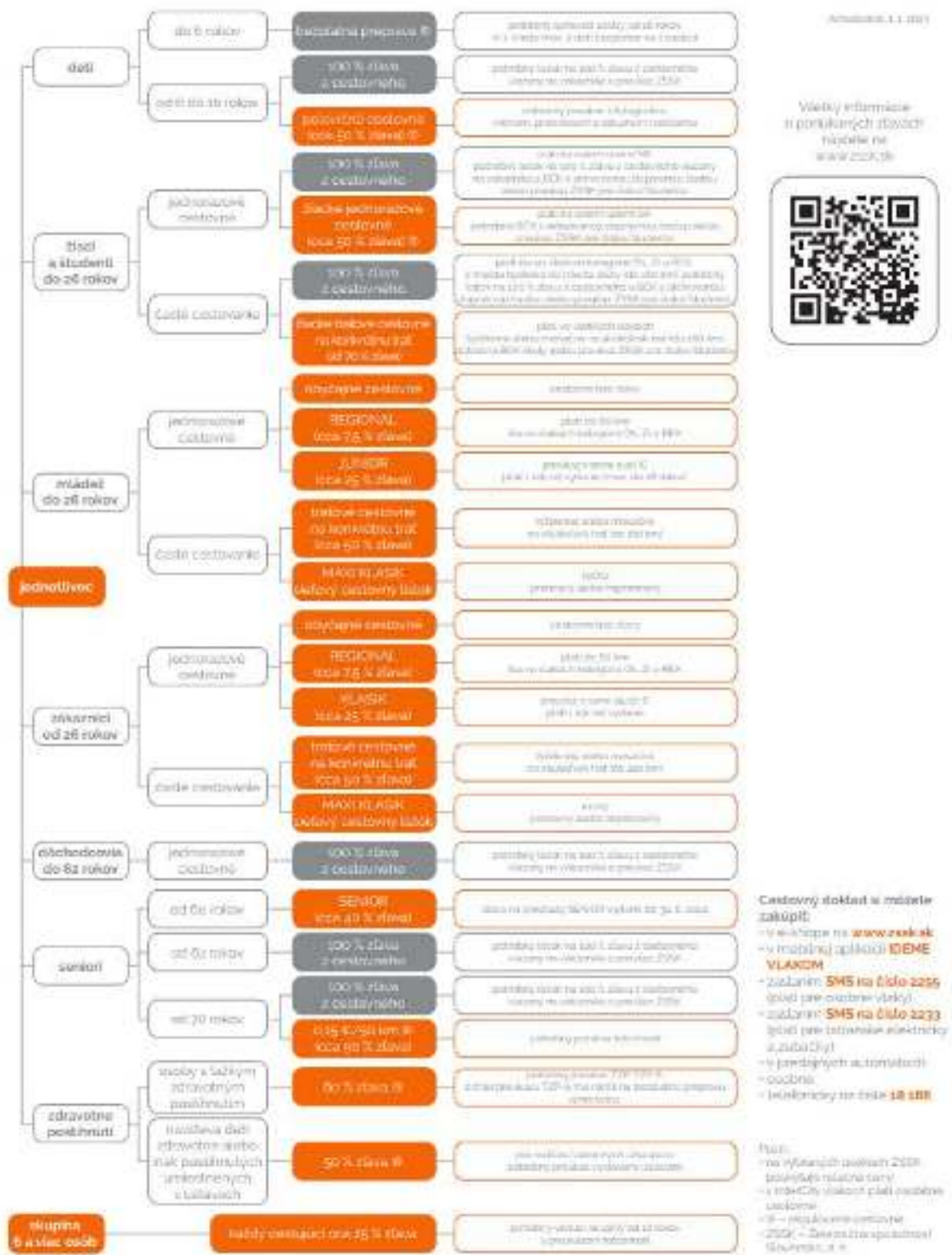
SAD Humenné

Dopravca využíva dispečerský systém TransFleet od firmy TransData s.r.o. Žilina. Zapojenosť do systému TransCard – akceptácia elektronickej peňaženky zapojených dopravných spoločností. Akceptujú sa študentské preukazy ISIC vrátane ČK DESFire. Vo všetkých vozidlách sú elektronické smerové tabule napojené na pokladňu EM 126i MIJOLA.

BUS Karpaty

Vozidla sú vybavené pokladňami „EMTEST 126i MIJOLA“ vrátane GPS a GPRS. Využíva sa dispečerský systém TransFleet od firmy TransData s.r.o. Žilina. Zapojenosť do systému TransCard – akceptácia elektronickej peňaženky zapojených dopravných spoločností. Akceptujú sa študentské preukazy ISIC vrátane ČK DESFire. Vo všetkých vozidlách sú elektronické smerové tabule napojené na pokladňu EM 126i MIJOLA.

ŽSK, a.s. Tarifný systém



Obrazok 11 Tarifný systém Železničnej spoločnosti Slovensko

Odbavovací systém ŽSSK, a.s.

Elektronické výdajné zariadenia používané v súčasnosti

Tabuľka 61 Elektronické výdajné zariadenia používané v súčasnosti ZSSK

Zariadenie	Aktuálny stav (2018)	
Zebra TC56	Tarifné body	220
	Vo vlakoch	1300
KVC	185	
Stacionárny automat	10	
Okrem stacionárnych zariadení, ZSSK zabezpečuje vypravenie cestujúcich aj samoobslužne, cez e-schop ZSSK		

Komplexné vybavenie cestujúcich – KVC

Terminály KVC sú online zariadenia pre výdaj cestovných dokladov a rezervácií vo vnútroštátnej a medzinárodnej preprave. Obsahuje aj podporné aplikácie ako napríklad cestovný poriadok či zákaznícke konto alebo CIPKART (prolongácia čítanie a zápis na BČK). Týmito zariadeniami sú vybavené iba tarifné body – osobné pokladne.

PC KVC, tlačiareň CUSTOM TK302III alebo CUSTOM TK300II (na tlač CD), laserová tlačiareň na tlač A4 (uzávierky, dokumenty, výpisy CP a pod.), snímač čiarových kódov, ČSOB POS terminál VeriFone VX520 s PinPad 1000SE contactless, čítačka BČK DE-620 (kontaktné čítanie BČK a bezkontaktné pomocou technológie NFC).

ČSOB POS terminál VeriFone VX520 s PinPad 1000SE contactless. POS terminál je systémovo pripojený na terminál KVC. Vzájomná komunikácia medzi POS a KVC prebieha v rámci systému pri výdaji cestovných dokladov, pričom pokladník sa riadi príkazmi vypísanými na displejoch oboch zariadení.

Systém KVC je napojený na centrálny európsky rezervačný uzol HERMES, vďaka čomu má ZSSK online dostupnosť na výdaj jednotlivých druhov rezervácii zahraničných dopravcov.

Každý terminál má integrované POS zariadenie pre akceptáciu bankových kariet. Okrem bezhotovostnej platby bankovými kartami, systém KVC podporuje aj platbu z Kreditného konta, čo je interný produkt ZSSK, ktorý bol zavedený v roku 2016, ako súčasť funkcionality Zákaznícke konto ZSSK.

Na termináloch KVC je dostupná online registrácia zákazníkov do systému Zákazníckeho konta – bezplatné cestovné a platené zákaznícke ponuky ZSSK.

Prostredníctvom POS sú realizované platby platobnými kartami kartových spoločností MasterCard a VISA:

- Indentovanými (bez reliéfne vystúpeného písma)
- Embosovanými kartami (s reliéfne vystúpeným písmom), -mobilným telefónom, hodinkami
- Kontaktné: s použitím čipu alebo s použitím magnetického prúžku alebo
- Bezkontaktné: načítaním platobnej karty na čítačke čipových kariet alebo čítačke magnetického prúžku, alebo priložením platobnej karty, resp. inej technológie (napr. mobilný telefón, hodinky) k čítačke bezkontaktných kariet.

Pri kontaktnom a bezkontaktnom spôsobe platby je po úspešnej transakcii vydaná z POS terminálu potvrdenka pre obchodníka a zákazníka a v KVC je pokladníkom potvrdená úspešná platba cez POS terminál.

Cestovné doklady sú na KVC termináloch tlačené na formát RCCST 54 x 82 mm – vnútroštátne doklady, medzinárodný cestovný doklad 82,50 x 203,20 mm, ktoré sú potlačené bezpečnostnou gilošou UIC 2006, formát dokladu).

Systém zabezpečuje okrem výdaja vnútroštátnych a medzinárodných lístkov, lístkov za globálne ceny, rezervácií, batožinových lístkov aj pokladničnú činnosť, účtovné uzávierky, odpočty pre cudzie železničné správy, štatistické výstupy za predané doklady zo všetkých elektronických výdajných zariadení ZSSK a manuálne vydané doklady dotipované, informácie pre pokladníkov prostredníctvom terminálov o rezervačnej situácii, o chode vlakov, cene za prepravu a iné informácie nutné pri výdaji dokladov.

Prenosná osobná pokladnica – Zebra TC56

Využíva sa vo vlakoch alebo v tarifných bodoch s nízkym obratom cestujúcich.

Aktuálne ZSSK používa vo vlakoch prenosné osobné pokladnice Zebra TC56 (TC57) pre predaj a kontrolu cestovných dokladov (kontrola QR kódov, bezkontaktných čipových kariet, vygenerovaných tokenov pri kontrole sms lístka apod.).

ZEBRA TC56 a TC57 nemá integrovanú tlačiareň. Komunikácia s externou tlačiarňou prebieha cez Bluetooth pripojenie. Zariadenie využíva DataWedge ako aplikáciu umožňujúcu skenovanie a zobrazenie skenovaného čiarového kódu a QR kódu. Pre platbu kartami sa používa externý prenosný mPOS, ktorý nie je systémovo prepojený s ZEBRA TC 56.

Možnosť platby kartou cez Android mPOS terminál, ktorý je tiež samostatným zariadením a nie je systémovo prepojený so ZEBROU TC 56. Android mPOS terminál umožňuje prijímať platobné karty s magnetickým prúžkom, čipom a platobné karty s bezkontaktnou technológiou, ako aj NFC platby.

Platobné karty je možné použiť len pre akceptovanie bezhotovostnej platby, na žiadny iný účel.

ZSSK emituje dopravnú kartu (BČK) Mifare Clasic s dopravnou funkcionalitou od spoločnosti TransData. V II Q 2023 plánujeme novú emisiu dopravnej karty Mifare Desfire, ktorá taktiež bude obsahovať dopravnú funkcionalitu od spoločnosti TransData. ZSSK nepodporuje na svojich BČK funkcionalitu elektronickej peňaženky TransData.

Dopravné karty ZSSK Mifare Clasic, ktoré sú v obehu, budú aj po reemisii nových BČK ZSSK platné minimálne do konca roku 2024.

5.2.2.5 Rozbor príjmov a nákladov za každého dopravcu v roku 2021

Tabuľka 62 Náklady, výnosy a kompenzácie za jednotlivých dopravcov v PSK v Eur za rok 2021

Rok 2021:

		SAD Prešov	SAD Humenné	SAD Poprad	BUS Karpaty
1.	EON - pevná časť	10 293 970	10 268 226	7 858 991	1 759 680
1.a	z toho odpisy	1 975 329	1 970 389	1 578 878	337 668
2.	EON - pohyblivá časť	2 438 025	2 429 760	1 859 228	416 178
3.	EON	12 731 995	12 697 985	9 718 219	2 175 858
4.	Primeraný zisk	381 960	380 940	291 547	65 276
5.	Ekonomická cena	13 113 955	13 078 925	10 009 766	2 241 134
6.	Výnosy	3 470 813	2 745 404	2 618 984	595 078
6.a	z toho tržby	3 423 988	2 704 178	2 618 984	580 872
6 b	z toho ostatné výnosy	46 825	41 226	6 139	14 206
7.	Zálohový príspevok	9 135 219	9 386 339	6 428 479	1 548 433
8.	Preukázaná strata	9 643 142	10 333 521	7 390 782	1 646 056

Zdroj: Výkazy dopravcov pre PSK

Tabuľka 63 Výkony za jednotlivých dopravcov v PSK za rok 2017

	Výkony dopravcu	SAD Prešov	SAD Humenné	SAD Poprad	BUS Karpaty
1.	Prepravené osoby	8 114 000	7 028 161	5 887 000	1 350 000
2.	Prepravené výkony osobokm tis.	130 551 000	116 994 056	73 968 000	21 543 000
3.	Dopravné výkony km	9 783 000	9 604 295	7 296 449	1 584 000
4.	Čas prevádzky hod.	571000	528841	403000	68000
5.	Evidenčný stav autobusov (ks)	171	187	141	33
6.	Priemerný prepoč. stav vodičov (osoby)	239	218	186	37

Zdroj: Výkazy dopravcov pre PSK

ŽSSK

Tabuľka 64 Hlavné prepravné ukazovatele ZSSK

HLAVNÉ PREPRAVNÉ UKAZOVATELE	osoby štatistické - CELKOM	tržby účtovné (605), CELKOM, v € bez DPH	produktívny dopravný výkon (mil vľkm)	prepravný výkon v osobokm	úpravy cestovného
2002	59 429 666	72 546 140	35 936 607	2 681 738 940	deregulované cestovné pre EC,IC vlaky (od 1.7.)
2003	51 273 520	72 522 970	31 252 015	2 314 984 776	zvýšenie o cca 15% (od 1.1.), EC,IC o cca 9%, redukcia sociálnych zliav, rušenie osobnej dopravy na vybraných regionálnych tratiach
2004	50 269 773	73 416 879	31 229 890	2 227 515 120	zvýšenie o cca 12% (od 1.1.)
2005	49 054 874	71 998 677	31 413 787	2 166 216 435	bez zvýšenia, EC,IC vlaky zaradené do ZVVZ
2006	47 020 821	74 776 294	31 527 694	2 194 179 659	bez zvýšenia, zmena v zákazníckych ponukách
2007	45 597 939	73 546 060	31 427 493	2 147 956 208	zrušenie rýchlikového príplatku a jeho rozpustenie do cenníkov, zmena km pásiem od (1.3)
2008	47 184 027	76 931 926	31 403 482	2 278 659 318	
2009	45 341 674	74 740 857	31 459 923	2 249 069 046	
2010	45 003 531	77 232 646	31 455 668	2 291 229 894	
2011	45 959 394	82 231 446	31 252 108	2 431 723 275	zvýšenie o cca 9,96% (od 1.11.)
2012	43 445 032	87 900 530	30 499 322	2 413 486 476	od 1.1.2012 IC vlaky mimo zmluvy so štátom
2013	44 286 676	89 370 015	30 340 664	2 421 953 036	výrazná zmena GVD 2012/2013, IDS BK od 6/2013 nová samostatná metodika - zastrešovateľ BID
2014	47 285 630	87 810 170	29 173 994	2 503 130 271	návrh na zmenu plánu z dôvodu metodiky IDS BK 17.11. zavedenie BP
2015	57 274 910	68 526 724	30 626 292	3 081 246 834	ZoDSVZ - BP, IC od 15 4 zrušenie 2 vlakov
2016	65 605 732	67 711 658	31 477 269	3 193 721 688	17.1.2016 + IC, 11.12.2016 znovuzavedenie IC, 1x R ÚO člen Predstavenstva, expanzia konkurencie - medz. preprava
2017	72 473 077	79 190 853	32 640 950	3 759 923 845	RJ od 1.2.2017 ruší IC vlaky, následne ZSSK rozširuje službu
2018	73 808 000	104 345 000	33 649 000	3 815 105 000	
2019	77 357 000	110 060 000	34 503 000	4 003 730 000	
2020	46 657 000	61 082 000	32 456 000	2 117 960 000	

Komentár k vývoju prepravných ukazovateľov, ostatné vplyvy na vývoj prepravných ukazovateľov:

r.2003

Zvýšenie cestovného o cca 15%(od 1.1.), EC a IC vlaky o cca 9%

od 3. februára 2003 došlo k úplnému zastaveniu osobnej dopravy na 25 tratiach, v júni bola na 15 tratiach doprava obnovená v obmedzenom rozsahu

znižuje sa dopravná obslužnosť regiónov a komplikuje doprava obyvateľstvu

r.2004

Zvýšenie cestovného o cca 12%. Vstup SR do EU od 1. mája roku 2004 vplyv na rozvoju slovenského turizmu.

r.2005

EC, IC vlaky zaradené do ZVVZ. Rozšírenie ponuky prepravy nízkonákladových leteckých spoločností.

r.2008

Stabilizácia a začiatok rastu prepravných výkonov na základe pozitívneho trendu vývoja hospodárstva. Koniec roku 2008 - začiatok hospodárskej krízy.

r.2009

Vplyv hospodárskej krízy takmer vo všetkých segmentoch.

Niektoré firmy riešili zmenu ekonomických podmienok, ktoré ovplyvňujú ich činnosti nútenými dovolenkami, skrátením pracovného týždňa, prípadne pozastavením výroby.

Takéto obmedzovanie výroby z dôvodu hospodárskej krízy, sa prejavilo predovšetkým v segmente cestovania do práce.

Zavedenie EUR - ovplyvnenie vývoja v medzinárodnej preprave

r.2010

Zmierňujúca hospodárska kríza a mierne oživenie výroby má za následok uvoľnenie časti zdrojov na voľnočasové aktivity.

r.2011

Redukcia vlakov od 1.5.2011 – upravenie periodicity resp. zrušenie 339 vlakov. MS v ľadovom hokeji.

Tabuľka 65 Hlavné prepravné ukazovatele ZSSK realizované

Rok	Realizovaný dopravný výkon celkom (v mil. vlkm)	Celková protokolárne uznaná strata (v mil. EUR)	Celková tržby *	Celkový počet prepravených cestujúcich	Celkový prepravný výkon osobokm
2002			72 546 140	59 429 666	2 681 738 940
2003			72 522 970	51 273 520	2 314 984 776
2004			73 416 879	50 269 773	2 227 515 120
2005			71 998 677	49 054 874	2 166 216 435
2006			74 776 294	47 020 821	2 194 179 659
2007			73 546 060	45 597 939	2 147 956 208
2008			76 931 926	47 184 027	2 278 659 318
2009			74 740 857	45 341 674	2 249 069 046
2010			77 232 646	45 003 531	2 291 229 894
2011	31,252	221,178	82 231 446	45 959 394	2 431 723 275
2012	29,358	228,639	78 445 656	42 771 082	2 180 866 579
2013	29,121	212,629	79 335 656	43 598 334	2 184 993 082
2014	29,595	214,105	78 339 261	46 640 600	2 282 012 639
2015	31,169	238,306	64 123 393	56 960 276	2 980 413 835
2016	31,418	243,951	67 361 168	65 581 023	3 185 413 819
2017	31,399	247,675	70 501 408	71 767 393	3 546 363 070
2018	32,347	263,097	72 669 953	73 016 159	3 574 327 065
2019	33,183	290,214	76 688 185	76 538 566	3 755 248 721
2020	31,935	333,862	42 076 237	46 425 235	2 047 325 251
2021	33,881	362,959	44 407 295	45 590 367	1 939 082 796

Tabuľka 66 Dopravný výkon ZSSK za 2021

Charakteristika dopravného výkonu pre rok 2021	
Celkom realizovaný dopravný výkon	33,881 milióna vlkm
Technologické jazdy	0,725 milióna vlkm
Diaľková doprava	10,532 milióna vlkm
Prímestská doprava	22,624 milióna vlkm
Z toho	
Košický samosprávny kraj	3 431 780 vlkm
Prešovský samosprávny kraj	3 175 282 vlkm

Tabuľka 67 Skladba prepravených cestujúcich ZSSK za 2021

SKLADBA PREPRAVENÝCH CESTUJÚCICH : rok 2017	
Platiaci cestujúci - vnútroštátna preprava (bez IDS BK):	37,6%
Platiaci cestujúci - vnútroštátna preprava IDS BK:	23,1%
Platiaci cestujúci - medzinárodná preprava :	4,7%
Bezplatná preprava:	30,6%
Cestujúci na režijné preukazy:	4,0%

5.2.2.6 Vodná osobná doprava

Vodná osobná doprava v Prešovskom kraji má skôr zážitkový charakter. Jednoznačne zážitkový charakter má člnkovanie na Štrbskom plese, ktoré bolo v roku 2022 obnovené za prísnych ekologických obmedzení. Ďalšou zážitkovou vodnou dopravou je pltníctvo na Dunajci v Pieninách pri slovensko-poľskej hranici v Pieninskom národnom parku.

V roku 2019 sa po viac ako štvrtstoročí vrátila plavba na vodnú nádrž Veľká Domaša. 2. augusta 2019 začala premávať loď Bohémia s kapacitou 164 cestujúcich, privezená z Prahy. Plavbu prevádzkuje obec Kvakovce, ktorá ponúka v spolupráci s hotelmi a ďalšími organizáciami aktívnymi v cestovnom ruchu náučné plavby v dĺžke okolo 80 minút.

Plavba je zatiaľ prevádzkovaná iba sezónne, v rokoch 2020 a 2021 sa uskutočnilo 961 plavieb a bolo prevezených 79 960 osôb. Podľa údajov prevádzkovateľa je možné prevádzkovať plavbu celoročne, čo sa takisto výhľadovo plánuje. Podľa údajov prevádzkovateľa bola v posledných dvoch rokoch prevádzka rentabilná.

V súčasnosti nie je celkom dobudovaná infraštruktúra (pristávacie moľa) na viacerých miestach, čo zatiaľ bráni zámeru zapojiť vodnú dopravu na Domaše do systému verejnej dopravy. Výhľadovo by mali byť pristávacie body v týchto lokalitách:

- kostolík Trepec;
- Tíšava;
- hotel Lila;
- Valkovská pláž;
- Nová Kelča pláž;
- kostolík Nová Kelča;
- autokemping Krym;
- Hotel Zátoka;
- Domaša Eva;
- Domaša Solaris;
- Domaša Monika;
- Hotel Zelená Lagúna;

Dobrá domovské prístavisko (jestvujúce – funkčné);

Do systému verejnej dopravy by mali byť zapojené tieto prístávacie body:

Dobrá – Valkov pláž;

Dobrá – Nová Kelča pláž;

Dobrá – Domaša Eva;

Dobrá – Domaša Monika;

Dobrá domovské prístavisko.

5.2.2.7 *Dopravné nehody*

Celkový prehľad o nehodovosti a bezpečnosti je v oddiele 5.4 Zber dát ohľadom nehodovosti resp. bezpečnosti.

5.2.2.8 *Opatrenia na zabezpečenie dostupnosti pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie*

V prípade autobusovej dopravy je dostupnosť pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie zabezpečovaná jednotlivými dopravcami. Ich dopravné prostriedky by mali byť prispôbené aj pre túto skupinu obyvateľov. V prípade dopravcov SAD Prešov a SAD Poprad a BUS Karpaty sú ich vozové parky vybavené aj autobusmi nasadzovanými v prímestskej doprave, ktoré je možné charakterizovať ako mestský typ autobusu. Tieto prostriedky majú zvyčajne prostredné nástupné dvere so zníženou podlahou zjednodušujúc tak nástup osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a zároveň môžu obsahovať aj vyhradený priestor na odloženie vozíka resp. kočíka. V prípade mestskej hromadnej dopravy prepravcovia nasadzujú tento typ pravidelne na linkách kde je to možné aspoň v hodinovom intervale a zároveň sú tieto spoje v cestovnom poriadku označené.

V prípade medzimestskej dopravy a diaľkovej dopravy nie sú autobusy vybavené zníženou podlahou, a osoby so zníženou schopnosťou pohybu sú nútené v niektorých prípadoch využiť sprevádzajúce osoby.

Vlaková preprava na vybraných trasách zaraďuje špeciálne vozne určené pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu, rodiny s deťmi resp. prepravu cestujúcich s bicyklami.

5.2.3 *Cyklistická a pešia doprava*

5.2.3.1 *Intenzita a počet užívateľov na hlavných ťahoch*

Pešia a cyklistická doprava sa pravidelne nesleduje, hoci už sú v PSK úvahy počítať užívateľov niektorých cyklochodníkov v mestách. Systematické údaje tak nie sú dostupné.

Veľa cyklotrás má rekreačný a turistický charakter, čo zvyšuje atraktivitu územia pre rekreáciu a turistiku, nakoľko Prešovský kraj má prakticky všade čo ponúknuť. Zvýšená atraktivita sa prejaví vo zvýšenom turistickom ruchu, čo prinesie osov mnohým podnikateľom v ubytovaní, stravovacích aj ďalších službách. V analytickej a návrhovej časti bude toto ďalej riešené.

5.2.3.2 Správa cyklotrás

Na území Prešovského kraja sa v súčasnosti nachádzajú štyri cyklistické komunikácie, ktoré v sebe zhŕňajú dopravnú aj rekreačnú funkciu a ktoré boli špeciálne postavené ako segregované cyklistické komunikácie mimo hlavný dopravný priestor. Sú to trasy: Prešov – Veľký Šariš (2009), Spišská Belá – Tatranská Kotlina, (2010), Poprad – Kvetnica (2010) a Poprad – Svit. Drvivá väčšina cykloturistických trás využíva existujúce komunikácie, na ktorých sú osadené orientačné cykloturistické značky.

Jednotliví správcovia cyklotrás v PSK sú zobrazení v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 68 Správcovia cyklotrás v PSK

Okres	správca trasy
Poprad	SCK, Združenie pre rozvoj horskej cyklistiky, mesto Spišská Belá, mesto Poprad
Kežmarok	Združenie pre rozvoj horskej cyklistiky, SCK
Stará Ľubovňa	SCK
Svidník	PBS Kostitras
Sabinov	SCK Šariš, Združenie obcí
Prešov	SCK Šariš, PBS Kostitras
Snina	OZ Fénix, PBS Kostitras
Humenné	SCK, OZ Fénix
Vranov	Ekovalali, PBS Kostitras, obec Juskova Voľa
Medzilaborce	KST Habura, OZ Fénix
Bardejov	PBS Kostitras
Levoča	KST Levoča
Stropkov	nie je

Zdroj: Lexikón cyklotrás PSK

5.2.3.3 Údržba

Je veľmi komplikované stanoviť presne cenu všetkých cyklotrás jednotlivo, pretože sú realizované v rôznych geografických podmienkach, s rôznymi typmi materiálov v rôznej obťažnosti terénu. Na základe predchádzajúcich skúseností s výpočtom ceny pre realizáciu orientačného značenia na cykloturistickej trase sme stanovili cenu pre realizáciu novej trasy na 170 Eur. Cena obsahuje náklady na osadenie cykloturistických smerovníkov, orientačných smeroviek, maľované značenie – materiál aj ľudskú prácu. Ďalší rozpočtový údaj tvoria odhadované ročné náklady na údržbu stanovené na 25%. Cena zahŕňa náklady na revíziu trás a následné odstránenie nedostatkov, vyúčtovanie.

Tabuľka 69 Náklady na cyklotrasy v PSK

Cyklotrasy v PSK – rozpočet			
Okres	dĺžka v	náklady v Euro	
	km	hodnota	ročná údržba
Poprad	253	43010	10752,5
Kežmarok	214,5	36465	9116,25
Stará Ľubovňa	67,5	11475	2868,75
Svidník	42	7140	1785
Sabinov	37	6290	1572,5
Prešov	156	26520	6630
Snina	230,5	39185	9796,25
Humenné	56	9520	2380
Vranov	115	19550	4887,5
Medzilaborce	66	11220	2805
Bardejov	40	6800	1700
Levoča	158	26860	6715
Stropkov	0	0	0
spolu	1435,5	244035	61008,75
cena 170 Euro/km		244035	
údržba ročná – 25%		61008,75	

Zdroj: Lexikón cyklotrás PSK

5.3 Infraštruktúra dopravy

5.3.1 Cesty

Cesty vrátane kompletného pasportu/databázy diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. triedy, ciest II. a III. triedy

Tabuľka 70 Popis ciest II. a III. triedy v správe SÚCPSK

SPRÁVCA	OKRES	CESTY II. TRIEDY			CESTY III. TRIEDY		
		DĹŽKA CESTY [km]	DĹŽKA VOZOVIEK [km]	PLOCHA SPEVNENÝCH ČASTÍ VOZOVIEK [m ²]	DĹŽKA CESTY [km]	DĹŽKA VOZOVIEK [km]	PLOCHA SPEVNENÝCH ČASTÍ VOZOVIEK [m ²]
SÚCPSK BJ	Bardejov	33,077	33,12	278 110	268,469	268,595	1 499 175
	Svidník	5,462	5,483	35 769	15,684	15,701	96 534
SÚCPSK Bardejov celkom		38,539	38,603	313 879	284,153	284,296	1 595 709
SÚCPSK HE	Humenné	35,851	35,933	282 225	128,924	128,924	766 167
	Medzilaborce	82,842	82,842	591 160	47,87	47,906	269 735
	Snina	61,771	61,826	423 051	84,734	84,734	485 574
SÚCPSK Humenné celkom		180,464	180,601	1 296 435	261,528	261,564	1 521 476
SÚCPSK PP	Kežmarok	17,422	17,422	125 724	50,436	50,436	304 489
	Levoča	12,959	13,132	95 901	117,819	117,843	688 084
	Poprad	74,924	75,187	652 565	137,631	137,838	808 850
SÚCPSK Poprad celkom		105,305	105,741	874 190	305,886	306,117	1 801 422
SÚCPSK PO	Prešov	34,515	34,649	260 267	285,263	289,77	1 734 918
	Sabinov	-	-	-	145,325	145,325	812 269
SÚCPSK Prešov celkom		34,515	34,649	260 267	430,588	435,095	2 547 186
SÚCPSK SL	Kežmarok	39,004	39,004	294 722	72,849	72,88	398 190
	Poprad	-	-	-	1	1	7 324
	Stará Ľubovňa	20,787	20,787	141 374	138,444	138,724	820 888
SÚCPSK Stará Ľubovňa celkom		59,791	59,791	436 097	212,293	212,604	1 226 402
SÚCPSK SK	Stropkov	32,117	32,117	232 707	109,098	109,224	614 776
	Svidník	3,292	3,292	24 653	137,806	137,893	764 968
SÚCPSK Svidník celkom		35,409	35,409	257 359	246,904	247,117	1 379 744
SÚCPSK VT	Humenné	13,029	13,029	88 316	18,108	18,108	103 633
	Vranov nad Topľou	55,666	55,666	403 754	155,107	155,311	948 906
SÚCPSK Vranov nad Topľou celkom		68,695	68,695	492 070	173,215	173,419	1 052 539
SÚCPSK celkom		522,718	523,489	3 930 296	1914,567	1920,212	11 124 478

5.3.1.1 Kategória, označenie a dĺžka cesty

Na území PSK sa nachádzajú cesty I., II. A II. Triedy v nasledujúcich dĺžkach.

Tabuľka 71 Cesty na území PSK

Typ cestnej komunikácie	Dĺžka v km
Diaľnice	112,8
Rýchlostné cesty	5,6
Cesty I. triedy	631,41
Cesty II. triedy	516
Cesty III. triedy	1926

Zdroj: SÚC PSK, CDB

Tabuľka 72 Cesty II. triedy

Číslo CK	DĹŽKA CESTY [km]
533	5,38
534	10,40
536	17,80
537	43,49
538	7,39
539	6,64
540	8,82
542	29,68
543	30,10
545	42,87
546	24,53
547	4,76
554	59,41
556	19,87
558	39,10
559	55,98
566	14,15
567	44,21
575	38,96
576	16,89

Tabuľka 73 Cesty III. triedy

Číslo CK	DĹŽKA CESTY [km]
2343	10,73
3060	3,62
3061	14,60
3062	5,08
3063	1,76
3064	8,37
3065	2,28
3066	1,43
3067	0,72
3068	4,54
3069	6,10
3070	1,71
3071	3,99
3072	0,80
3073	5,38
3074	17,44
3075	7,63
3076	1,35
3077	9,33
3078	2,99
3079	1,79
3080	9,45
3081	2,78
3082	3,78
3083	1,59
3090	0,53
3091	2,19
3092	11,36
3093	6,39
3094	5,84
3095	0,60
3096	3,48
3097	4,91
3098	8,48
3099	10,15
3100	3,56
3101	2,26
3102	7,29
3103	2,48
3104	0,72
3105	3,99
3106	6,11
3107	17,25
3108	3,12
3109	13,31

3110	4,44
3111	5,11
3112	5,68
3113	1,25
3120	2,88
3121	0,98
3122	0,13
3123	3,90
3124	2,76
3125	1,21
3126	1,17
3127	4,51
3128	13,55
3129	1,19
3130	0,42
3131	0,11
3132	0,21
3133	1,62
3134	0,43
3135	5,84
3136	2,12
3137	1,81
3138	13,70
3139	1,82
3140	1,48
3141	3,70
3142	9,63
3143	1,19
3144	2,35
3145	0,90
3146	8,83
3147	5,53
3148	8,34
3149	1,74
3150	6,50
3151	1,84
3152	2,10
3153	0,49
3154	1,56
3155	0,31
3156	1,29
3157	0,69
3158	2,25
3159	1,10
3160	2,27
3161	0,26
3170	2,16
3171	18,80
3172	2,37

3173	1,97
3174	11,67
3175	1,39
3176	3,89
3177	12,75
3178	2,38
3179	12,58
3180	9,00
3181	5,15
3182	8,21
3183	27,03
3184	1,84
3185	4,72
3186	0,72
3187	4,89
3188	0,74
3189	5,99
3190	1,79
3191	3,09
3192	1,04
3193	15,61
3200	4,25
3201	3,24
3202	1,02
3203	2,32
3204	15,29
3205	3,02
3206	2,99
3207	0,63
3208	5,54
3209	2,22
3210	2,81
3211	4,35
3212	3,66
3213	3,46
3214	11,53
3215	0,83
3216	23,39
3217	1,24
3218	2,58
3219	2,95
3220	2,52
3221	2,96
3222	1,21
3223	2,42
3224	1,41
3225	10,85
3226	0,02
3227	13,22
3242	3,37
3261	2,42

3325	9,32
3335	6,16
3420	5,89
3421	9,48
3422	2,93
3423	13,94
3424	1,89
3425	3,58
3426	6,90
3427	3,86
3428	7,91
3429	4,86
3430	4,34
3431	11,82
3432	5,73
3433	0,63
3434	2,96
3435	2,03
3436	2,79
3437	1,72
3438	6,85
3439	1,51
3440	25,83
3441	4,71
3442	2,58
3443	1,37
3444	3,68
3445	11,44
3446	15,87
3447	1,88
3448	5,46
3449	3,59
3450	2,00
3451	2,69
3452	14,87
3453	1,87
3454	3,41
3455	4,73
3456	10,08
3457	0,97
3458	0,69
3459	3,60
3460	11,86
3461	0,34
3462	14,42
3463	2,25
3464	3,13
3465	3,45
3466	3,71
3467	0,86
3480	4,44

3481	2,72
3482	2,54
3483	7,00
3483A	0,85
3484	2,13
3485	11,59
3486	5,28
3487	3,21
3488	3,29
3489	8,63
3490	6,72
3491	15,77
3492	0,31
3493	8,05
3494	1,56
3495	1,67
3496	1,17
3497	12,43
3498	3,00
3499	8,02
3500	29,46
3501	3,00
3502	3,58
3503	1,24
3504	1,33
3505	8,10
3506	2,26
3507	4,25
3508	1,40
3509	4,34
3510	5,40
3511	1,35
3512	0,71
3513	2,42
3514	0,90
3515	14,39
3516	3,68
3517	8,04
3518	2,65
3519	2,86
3520	9,84
3521	1,49
3522	0,55
3523	28,78
3530	8,32
3531	0,44
3532	2,43
3533	28,39
3534	3,95
3535	9,09
3536	5,97

3537	10,24
3538	2,22
3539	5,86
3540	4,03
3541	5,83
3542	3,16
3543	8,34
3544	1,58
3545	3,03
3546	9,31
3547	2,73
3548	6,70
3549	2,92
3550	4,27
3551	2,77
3552	6,17
3553	6,57
3554	8,89
3555	3,80
3556	0,85
3557	3,18
3558	1,51
3570	5,88
3571	2,34
3572	4,05
3573	12,57
3574	5,05
3575	7,90
3576	3,44
3577	6,38
3578	1,71
3579	11,72
3580	1,65
3581	9,35
3582	5,43
3583	2,06
3584	1,00
3585	2,98
3586	7,73
3587	11,70
3588	2,72
3589	2,37
3590	3,37
3591	3,85
3600	2,24
3601	1,49
3602	0,96
3603	0,46
3604	4,04
3605	1,08
3606	3,49

3607	0,25
3608	3,95
3609	2,18
3610	2,84
3611	2,73
3612	1,43
3613	0,29
3614	7,17
3615	5,20
3616	0,36
3617	9,22
3618	0,45
3619	11,09
3620	0,56
3621	6,60
3622	0,43
3623	6,00
3624	2,54
3625	0,28
3626	3,76
3627	0,33
3628	1,42
3629	9,80
3630	9,38
3631	1,20
3632	3,37
3633	4,30
3634	0,43
3635	15,84
3636	2,76
3637	5,88
3638	5,62
3639	0,78
3652	1,75
3733	0,95
3820	12,33
3821	3,02
3822	1,77
3823	0,70
3824	7,74
3825	1,92
3826	17,74
3827	3,19
3828	12,66
3829	2,70
3830	2,35
3831	3,36
3832	8,33
3833	1,68
3834	0,55
3835	2,84

3836	1,00
3837	0,90
3838	1,61
3839	23,15
3840	2,93
3841	1,30
3842	5,70
3843	7,18
3844	0,82
3845	0,18
3846	13,18
3847	3,16
3848	0,78
3849	3,57
3850	2,92
3860	1,50
3861	0,43
3862	9,14
3863	0,80
3864	6,20
3865	7,48
3866	0,18
3867	3,35
3868	4,45
3869	8,47
3880	0,11
3881	0,11
3882	6,35
3883	1,28
3884	9,56
3885	4,20
3886	13,04
3887	4,10
3888	1,84
3889	11,54
3890	3,34
3891	4,73
3892	11,29
3893	2,32
3894	4,48
3895	6,87
3896	1,86

Bližšie špecifiká komunikácií na území PSK sú súčasťou prílohy.

5.3.1.2 Počet jazdných pruhov

Diaľnice a rýchlostné cesty na území PSK sa skladajú z dvoch pruhov v jednom smere. Ostatné cestné komunikácie pozostávajú z jedného jazdného pruhu v jednom smere. Výnimku tvoria niektoré významné úseky ciest I. a II. triedy na výjazde z mesta Prešov ako je č. 18, 20, 80 a tiež 66 v Poprade, ktoré majú dva pruhy v jednom smere.

5.3.1.3 Maximálna povolená rýchlosť

Maximálne povolené rýchlosti na cestných komunikáciách upravuje zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

Na komunikáciách v obci je maximálna povolená rýchlosť 50 km/h a na diaľniciach alebo na rýchlostných cestách v obci maximálne 90 km/h. Mimo obce je obmedzená rýchlosť na maximálne 90 km/h (platí pre všetky vozidlá), na diaľniciach a rýchlostných cestách platí pre autobus max. 100 km/h a vozidlo do 3500 kg 130 km/h. Maximálnu rýchlosť jazdy vozidiel do 3500 kg bez prípojného vozidla na cestách mimo obce je možné prekročiť, ak to bude ustanovené dopravnou značkou. V obci je možné dopravnou značkou zvýšiť rýchlosť jazdy pre všetky vozidlá.

Na diaľnici, rýchlostných cestách a na cestách 1. triedy platí zákaz jazdy vozidiel ťažších ako 7 500 kg a nákladných automobilov s prípojným vozidlom v určených časoch cez víkendy a počas dní pracovného pokoja.

Úseky ciest so zmenenou maximálnou povolenou rýchlosťou:

- intravilán mesta Lipany, cesta I/68, ul. Hviezdoslavova, obojsmerne – úsek od DZ IS 36a (obec Lipany) v smere od Starej Ľubovne po križovatku s ul. Jánošíkova – 80 km/hod.,
- intravilán mesta Sabinov, cesta I/68, ul. Hollého, obojsmerne – úsek od DZ IS 36a (obec Sabinov) v smere od Lipian po križovatku s ul. Ovocinárska (cesta III/54314-Drienica) – 80 km/hod.,
- cesta III/06815, obojsmerne – úsek medzi DZ IS 36a – koniec obce Prešov a IS 36b – koniec obce Ľubotice – 80 km/hod.,
- intravilán mesta Levoča, cesta I/18, vjazd do mesta Levoča v smere od mesta Poprad, úsek od benzínového čerpadla Shell po križovatku s ul. Slavkovská, obojsmerne – 70 km/hod.,
- prietah obce Nižný Hrabovec, cesta I/18, km 493,00 až 499,00 obojsmerne – 70 km/hod.,
- intravilán mesta Stará Ľubovňa, cesta I/68, úsek od DZ IS 36a (obec Stará Ľubovňa) v smere od obce Plavnica po križovatku k obchodnému domu Lidl, obojsmerne – 70 km/hod.,
- intravilán mesta Humenné, cesta II/559, úsek od DZ IS 36a (obec Humenné) v smere od mesta Medzilaborce po križovatku Hrnčiarska, Ševčenkova, obojsmerne – 70 km/hod.,
- intravilán mesta Medzilaborce, cesta II/559, úsek od DZ IS 36a (obec Medzilaborce) v smere od mesta Humenné po žel. stanicu Medzilaborce – 70 km/hod.,

5.3.1.4 Základné parametre

Tabuľka 74 Základné parametre ciest v PSK

Typ cesty	dĺžka vozovky (m)	Plocha vozovky (m ²)
diaľnica	108348	2481113
rýchlostná cesta	4451	56707,1
cesta I. triedy	654845	5970788
cesta II. triedy	520525	3943271
cesta III. triedy	1916210	11307076
miestna komunikácia neurčená	1755	11942,5

Zdroj: CDB

Tabuľka 75 Parametre ciest v PSK

Typ ciest	dĺžka vozovky (m)	Plocha vozovky (m ²)
cesta I. triedy	654845	5970788
bitúmenová	654660	5969140
drevená	67	603
neaplikovateľný, nepoužiteľný	118	1045,2
cesta II. triedy	520525	3943271
bitúmenová	513998	3919735
neaplikovateľný, nepoužiteľný	116	934,1
štrková	6411	22602
cesta III. triedy	1916210	11307076
betónová	2513	14046,5
bitúmenová	1902648	11250832
dláždená	57	324
drevená	53	228,5
neaplikovateľný, nepoužiteľný	435	2724,3
štrková	10504	38920,9
diaľnica	108348	2481113
betónová	4463,5	78321,25
bitúmenová	103884,5	2402791
miestna komunikácia neurčená	1755	11942,5
bitúmenová	1755	11942,5
rýchlostná cesta	4451	56707,1
bitúmenová	4451	56707,1

Zdroj: CDB

Tabuľka 76 Korekcie ciest v PSK

Typ cesty	Počet korekcií na CK (ks)	Plocha daných korekcií CK (m ²)
cesta I. triedy	3864	5970788
križovatková	24	3636,12
odpočívadlo prífahlé	41	9636,9
parkovisko	46	37589,5
zastávka (napr. SAD)	413	69019,35
cesta II. triedy	1561	3943271
križovatková	24	4331,48
odpočívadlo prífahlé	28	7983,25
parkovisko	19	17559
zastávka (napr. SAD)	143	20784,25
cesta III. triedy	6285	11307076
iný	1	120
križovatková	464	61722,15
motorest	1	110
odpočívadlo prífahlé	13	5191,5
parkovisko	44	22379,25
zastávka (napr. SAD)	263	52643,93
zastávka (napr. SAD) parkovisko	1	1248
diaľnica	654	2481113
núdzová odstavná plocha	10	2076
odpočívadlo prífahlé	1	700
parkovisko	4	9753,5
z dôvodu výskytu obslužného dopravného zariadenia	4	606
miestna komunikácia neurčená	17	11942,5
rýchlostná cesta	27	56707,1

Zdroj: CDB

5.3.2 Verejná osobná doprava

5.3.2.1 Prímestská železničná doprava

Prímestská železničná doprava používa spoločnú infraštruktúru s ostatnými druhmi dopravy po železnici. Táto infraštruktúra je opísaná v ďalšom texte. Pozornosť treba venovať prestupným väzbám na ostatné módy dopravy.

Prirodzenými prestupnými väzbami na území PSK v železničnej doprave sú:

Prímestská / prímestská

Prešov, Kysak, Humenné, Poprad Tatry, Starý Smokovec, Štrbské Pleso, Štrba, Studený Potok, Strážske,

Diaľková / prímestská

Poprad Tatry, Štrba, Prešov, Kysak, Humenné,

Prestupné body predstavujú ideálny priestor pre vytváranie nadväzností a vzájomnú koordináciu vlakovej a autobusovej prímestskej dopravy. V zmysle uvedeného identifikujeme v regióne aj nasledovné prestupné body:

Poprad Tatry, Stará Ľubovňa, Kežmarok, Tatranská Lomnica, Prešov, Kysak, Lipany, Raslavice, Bardejov, Vranov nad Topľou, Humenné, Stakčín, Medzilaborce.

5.3.2.2 Depá

ZSSK, a.s. vykonáva údržbu hnacích koľajových vozidiel v rôznych rušňových depách v celej železničnej sieti. Jednotlivé rušňové depá sú špecializované na určitú radu hnacích vozidiel.

Jednosmerné univerzálne elektrické lokomotívy radu 163 sú priradené do rušňového depa v Košiciach. V depe pre lokomotívy Košice sa vykonáva tiež údržba jednosmerných elektrických jednotiek radu 460.

Rušňové depo v Humennom je zamerané viac na údržbu motorových trakčných vozidiel, takže sem sú priradené jednotky rady 861 a motorové vozne radu 812. Rovnako aj diesel-elektrické lokomotívy radu 757 sú udržiavané v depe v Humennom, niektoré stroje tohto radu sú však dislokované do rušňového depa Košice.

Dvojsystémová poschodová trojvozová elektrická jednotka rady 671 sú pridelené do rušňového depa Žilina.

Jednotky ozubnicovej železnice zo Štrby na Štrbské Pleso radu 405-905 sa udržiujú vo vozňovej stanici v Štrbe, električky radu 425, ktoré premávajú na tratiach TEŽ sú pridelené do rušňového depa Poprad, kam sú takisto pridelené jednotky radu 840, ktoré premávajú na trati z Popradu do Starej Ľubovne a zo Studeného Potoku do Tatranskej Lomnice.

5.3.2.3 Trate

Nasledujúca kapitola obsahuje informácie o železničných tratiach na území Prešovského samosprávneho kraja. Jednotlivé trate sú charakterizované rozchodom, dĺžkou úseku, počtom koľají, návestným systémom, trakčnou sústavou a príslušnou maximálnou traťovou rýchlosťou. Zároveň za každou charakteristikou trate sú uvedené úseky s obmedzenou traťovou rýchlosťou a informácie o železničných priecestiach podľa typu zabezpečenia.

1. Lupkóv PL /mimo/ – **Medzilaborce št. hr. - Medzilaborce – Strážske /mimo/** - Michaľany (TTP: 103 A, KCP: 191)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 65 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať

Normatív dĺžky nákladných vlakov:

Medzilaborce št. hr. – Medzilaborce 600 m

Medzilaborce – Humenné 404 m

Humenné – Michaľany 620 m

Najvyššia traťová rýchlosť: Medzilaborce št. hr. – Medzilaborce 60 km/h

Medzilaborce – Humenné

90 km/h

Humenné – Strážske /mimo/

100 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Medzilaborce št. hr. – Medzilaborce mesto z.	0,8	30
Medzilaborce št. hr. – Medzilaborce mesto z.	0,2	20
ŽST Medzilaborce – Krásny Brod z.	2,1	80
Krásny Brod z.	0,4	70
Monastyr z. – Sukov z.	1,3	60
Sukov z. – Vyšné Čabiny z.	0,3	50
ŽST Radvaň nad Laborcom	0,8	40
ŽST Radvaň n. L. – Hrabovec n. Laborcom z.	0,2	70
ŽST Radvaň n. L. – Hrabovec n. Laborcom z.	0,9	80
Hrabovec nad Laborcom – Zbudské Dlhé z.	0,4	70
Hrabovec nad Laborcom – Zbudské Dlhé z.	0,2	30
ŽST Koškovce	0,5	40
ŽST Koškovce – Hankovce z.	0,1	10
ŽST Koškovce – Hankovce z.	1,8	60
ŽST Koškovce – Hankovce z. – Ľubiša z.	3,2	70
Ľubiša z. – ŽST Udavské	1,3	70
ŽST Udavské	0,4	40
ŽST Udavské – Kochanovce z.	2,3	70
Kochanovce z. – Humenné mesto z. – ŽST Humenné	2,6	80
ŽST Humenné	1,1	40
ŽST Humenné – Brekov z.	0,8	90

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Medzilaborce št. hr. – Medzilaborce mesto z.	10	1
Medzilaborce mesto z. – ŽST Medzilaborce	1	0
Krásny Brod z. – Monastyr z.	0	1
Monastyr z. – Sukov z.	1	0
Sukov z. – Vyšné Čabiny z.	2	0
Vyšné Čabiny z. – Nižné Čabiny z.	1	0
Nižné Čabiny z. – ŽST Radvaň nad Laborcom	2	1
ŽST Radvaň n. L. – Hrabovec n. Laborcom z.	1	2
Hrabovec nad Laborcom – Zbudské Dlhé z.	3	0
Zbudské Dlhé z. – ŽST Koškovce	1	0
ŽST Koškovce – Hankovce z.	3	1
Hankovce z. – Ľubiša z.	2	0
Ľubiša z. – ŽST Udavské	2	2
ŽST Udavské – Kochanovce z.	0	1
Kochanovce z. – Humenné mesto z.	0	2
Humenné mesto z. – ŽST Humenné	0	2
ŽST Humenné – Brekov z.	1	2

Traťové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

2. **Stakčín – Humenné** (TTP: 104 B, KCP: 196)
- Rozchod: 1 435 mm
- Dĺžka: 27 km
- Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)
- Počet traťových koľají: jednokoľajná trať
- Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať
- Normatív dĺžky nákladných vlakov: 420 m
- Najvyššia traťová rýchlosť: 70 km/h
- Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
ŽST Stakčín	0,4	40
ŽST Stakčín – ŽST Snina	2,3	50
Snina mesto z. – Snina predmestie z.	0,2	40
Snina predmestie z. – Belá nad Cirochou z.	0,3	60
Belá nad Cirochou z.	0,7	40
ŽST Dlhé nad Cirochou	0,3	40
ŽST Dlhé nad Cirochou – Modra nad Cirochou z.	0,2	30
Kamenica nad Cirochou dvor z.	0,8	60
ŽST Kamenica nad Cirochou	0,6	40
ŽST Kamenica nad Cirochou – Hažín nad Cirochou z.	0,2	60
Hažín nad Cirochou z.	0,2	30
ŽST Humenné	0,5	40

Priestiecia:

Úsek	Počet priestiecií	
	nezabezpečených	zabezpečených
ŽST Stakčín – ŽST Snina	2	2
ŽST Snina – Snina mesto z.	0	1
Snina mesto z. - Snina predmestie z.	2	2
Snina predmestie z. – Belá nad Cirochou z.	3	0
Belá n. Cirochou z. – Dlhé n. Cirochou obec z.	4	1
Dlhé n. C. obec z. - ŽST Dlhé n. Cirochou	1	0
ŽST Dlhé n. Cirochou – Modra n. Cirochou z.	1	0
Modra n. C. z. - Kamenica n. Cirochou dvor z.	3	1
Kamenica n. C. dvor z. - ŽST Kamenica n. C.	1	0
ŽST Kamenica n. C. – Hažín nad Cirochou z.	3	0
Hažín nad Cirochou z. – Humenné mesto z.	2	1
Humenné mesto - ŽST Humenné	0	2

Traťové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

3. **Vranov nad Topľou – Parchovany nz. /mimo/ - Trebišov** (TTP: 104 C, KCP: 192)
- Rozchod: 1 435 mm
- Dĺžka: 17 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 300 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 80 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
ŽST Vranov n. Topľou – Vranov n. Topľou predmestie z.	0,9	60
Vranov n. Topľou predmestie z.	0,4	40
Vranov n. Topľou predmestie z. – Parchovany nz. /mimo/	15	30

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
ŽST Vranov n. T. – Vranov n. T. predmestie z.	0	2
Vranov n. T. predmestie z. – Vranov-Ortáše z.	1	1
Vranov-Ortáše z. – Sačurov z.	2	1
Sačurov z. – Zv Sečovská Polianka nz.	5	0
Zv S. Polianka nz. – Parchovany nz. /mimo/	3	0

Traťové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

4. Bardejov – Kapušany pri Prešove (TTP: 104 D, KCP: 194)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 35 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 290 m (v Raslaviciach 210 m)

Najvyššia traťová rýchlosť: 60 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
ŽST Bardejov – Kľušov z.	0,4	40
ŽST Bardejov – Kľušov z.	2,4	50
Kľušov z. – Šiba z.	0,1	20
Šiba z. – Hertník z.	0,4	50
Hertník z. – Bartošovce z.	0,2	30
ŽST Raslavice	1	40
ŽST Raslavice – Demjata obec z.	0,2	30
ŽST Raslavice – Demjata obec z.	1,3	50
Demjata z. – Tulčík z. – Fulianka z.	0,6	50
Fulianka z. – ŽST Kapušany pri Prešove	1,2	50

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
ŽST Bardejov – Kľušov z.	4	5
Kľušov z. – Šiba z.	2	1
Šiba z. – Hertník z.	1	0
Hertník z. – Bartošovce z.	2	0
Bartošovce z. – Vaniškovce z.	4	0
Vaniškovce z. – ŽST Raslavice	4	0
ŽST Raslavice – Demjata obec z.	3	1
Demjata obec z. – Demjata z.	0	1
Demjata z. – Tulčík z.	1	1
Tulčík z. – Fulianka z.	1	1
Fulianka z. – ŽST Kapušany pri Prešove	3	1

Trafové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

5. Košice /mimo/ – **Vydrník – Štrba** - Kraľovany /mimo/ (TTP: 105 A, KCP:180)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 32 km

Počet traťových koľají: dvojkofajná trať

Návestný systém: úroveň STM (VZ)

Trakčná sústava: = 3 kV

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 650 m

Najvyššia traťová rýchlosť: Vydrník – Poprad-Tatry 100 km/h
 Poprad-Tatry – Svit 120 km/h
 Svit – Štrba 100 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Gánovce z. – ŽST Poprad-Tatry	1,2	80
ŽST Poprad-Tatry	1,4	100
Lučivná z. – Štrba zastávka z. – ŽST Štrba	3	90
Štrba zastávka z. – ŽST Štrba	0,6	80
ŽST Štrba	0,8	60

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Gánovce z. – ŽST Poprad-Tatry	0	2
ŽST Poprad-Tatry – ŽST Svit	0	3
ŽST Svit – Lučivná z.	0	1
Lučivná z. – Štrba zastávka z.	0	2

Trafové zabezpečovacie zariadenie: 3. kategórie, automatické jednosmerné

6. Muszyna PL /mimo/ – **Plaveč št. hr. – Plaveč – Ličartovce** – Kysak /mimo/
(TTP: 107 A, KCP: 188)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 75 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Diaľkovo ovládaná trať: Plaveč /mimo/ - Prešov /mimo/ z CRD Prešov

Výh Ličartovce z. – Kysak /mimo/ zo ŽST Kysak

Trakčná sústava: = 3 kV

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 600 m

Najvyššia traťová rýchlosť: Plaveč št. hr. – Lipany 60 km/h

Lipany – Prešov 100 km/h

Prešov – Ličartovce 80 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Plaveč št. hr. – Čirč z. – Orlov z.	0,2	40
Ďurková z. – Výh Pusté Pole z.	0,1	30
Výh Pusté Pole z. – Krivany z.	0,4	40
Výh Pusté Pole z. – Krivany z.	0,2	30
Dopravňa Sabinov	0,1	80
Dopravňa Veľký Šariš – Prešov mesto z.	4,8	90

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Plaveč št. hr. – Čirč z.	1	0
Čirč z. – Orlov z.	1	0
ŽST Plaveč výh. č. 1/3 – ŽST Plaveč	0	1
ŽST Plaveč – ŽST Plaveč výh. č. 6/5	1	0
ŽST Plaveč výh. č. 6/5 – Ľubotín z.	0	1
Ľubotín z. – Ďurková z.	1	0
Ďurková z. – Výh Pusté Pole z.	2	2
Výh Pusté Pole z. – Krivany z.	5	0
Krivany z. – dopravňa Lipany	1	2
Dopravňa Lipany – Rožkovany z.	1	3
Rožkovany z. – Červenica z.	1	1
Červenica z. – Pečovská Nová Ves z.	1	1
Pečovská Nová Ves z. – dopravňa Sabinov	2	1
Dopravňa Sabinov – Orkucany z.	1	0
Orkucany z. – Šarišské Michaľany z.	2	1
Šarišské Michaľany z. – dopravňa Veľký Šariš	1	1
Dopravňa Veľký Šariš – Prešov mesto z.	0	7

Prešov mesto z. – ŽST Prešov	0	2
ŽST Prešov – Haniska pri Prešove z.	0	3
Haniska pri Prešove z. – Kendice z.	0	2
Kendice z. – ŽST Drienovská Nová Ves	0	2
ŽST Drienov. N. V. - Drienovská N. V. obec z.	0	3
Drienovská N. V. obec z. – Výh Ličartovce z.	0	3
Výh Ličartovce z. – Obišovce z. /mimo/	0	1

Trafové zabezpečovacie zariadenie:

Úsek	Kategória TZZ
Plaveč št. hr. – ŽST Plaveč	2. kategórie, poloautomatické
ŽST Plaveč – Výh Ličartovce z.	3. kategórie, automatické

7. **Orlovská spojka** (TTP: 107 B)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 0,9 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: = 3 kV

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 630 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 40 km/h

Rýchlostné obmedzenia: nie sú

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
ŽST Plaveč. v. č. 1/3 – ŽST Plaveč v. č. 5/6	1	1

Trafové zabezpečovacie zariadenie: 3. kategórie, automatické

8. **Strážske /mimo/ - Nižný Hrabovec - Prešov** (TTP: 107 D, KCP: 193)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 53 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: = 3 kV ŽST Prešov

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 576 m

Najvyššia traťová rýchlosť: Nižný Hrabovec – Vranov nad Topľou 100 km/h

Vranov nad Topľou – Čierne nad Topľou 80 km/h

Čierne nad Topľou – Hanušovce nad Topľou 100 km/h

Hanušovce nad Topľou – Prešov 80 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
ŽST Nižný Hrabovec	1	40
ŽST Čierne nad Topľou	0,8	40
ŽST Čierne nad Topľou – Bystré z.	0,4	80
ŽST Hanušovce nad Topľou	0,8	40
Hanušovce nad Topľou mesto z. – Pavlovce z.	0,1	60
Hanušovce nad Topľou mesto z. – Pavlovce z.	1,3	70
Hanušovce nad Topľou mesto z. – Pavlovce z.	0,1	50
ŽST Šarišské Lúky	1	40
ŽST Prešov	0,1	60

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Vranovské Dlhé z. – ŽST Vranov nad Topľou	0	2
ŽST Lipníky – ŽST Kapušany pri Prešove	0	1
ŽST Šarišské Lúky – ŽST Prešov	0	1

Traťové zabezpečovacie zariadenie:

Úsek	Kategória TZZ
ŽST Nižný Hrabovec – ŽST Šarišské Lúky	1. kategórie, telefonické
ŽST Šarišské Lúky – ŽST Prešov	3. kategórie, automatické

9. **Spišské Podhradie – Katúň z. /mimo/** – Spišské Vluchy (TTP: 110 B, KCP: 187)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 4 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Prevádzka: Zjednodušené riadenie vlakovej dopravy zo ŽST Spišské Vluchy

Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 145 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 50 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Dopravňa Spišské Podhradie – Katúň z. /mimo/	0,6	25

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Dopravňa Spišské Podhradie – Katúň z. /mimo/	2	1

Traťové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

10. Levoča – Harichovce z. /mimo/ – Spišská Nová Ves (TTP: 110 C, KCP: 186)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 8 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Prevádzka: Zjednodušené riadenie vlakovej dopravy zo ŽST Spišská Nová Ves

Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 200 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 60 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Dopravňa Levoča	0,2	40
Dopravňa Levoča – Harichovce z. /mimo/	0,4	40

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Dopravňa Levoča – Harichovce z. /mimo/	4	1

Traťové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

11. Plaveč – Poprad-Tatry (TTP: 112 B, KCP:185)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 60 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: = 3 kV ŽST Plaveč a ŽST Poprad-Tatry

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 205 m

Najvyššia traťová rýchlosť: Plaveč – Podolíneec 80 km/h

Podolíneec – Poprad-Tatry 60 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Forbasy z.	0,8	60
ŽST Podolíneec	0,8	40
Podhorany pri Kežmarku z. – Bušovce z.	0,2	30
Výh Spišská Belá zastávka z.	0,2	40
Strážky zastávka z. – Kežmarok-Pradiareň z.	0,3	50
ŽST Kežmarok	1,2	40
Huncovce z. – Výh Studený Potok z.	0,2	10
Výh Studený Potok z. - ŽST Matejovce pri Poprade	0,7	30
ŽST Matejovce pri Poprade	0,4	40
ŽST Matejovce pri Poprade – Poprad-Spišská Sobota z.	0,5	40

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
ŽST Plaveč – Hromoš z.	1	2
Hromoš z. – Plavnica nz.	2	1
Plavnica nz. – Chmeľnica z.	1	0
ŽST Stará Ľubovňa – Forbasy z.	2	0
Forbasy z. – Nižné Ružbachy z.	1	0
Nižné Ružbachy z. – ŽST Podolíneec	1	2
ŽST Podolíneec – Toporec z.	0	2
Toporec z. – Podhorany pri Kežmarku z.	2	0
Podhorany pri Kežmarku z. – Bušovce z.	1	0
Bušovce z. – Výh Spišská Belá zastávka z.	2	1
Odb. Spišská Belá – Strážky zastávka z.	1	0
Strážky zastávka z. – Kežmarok-Pradiareň z.	2	0
Kežmarok-Pradiareň z. – Kežmarok zastávka z.	1	1
Kežmarok zastávka z. – ŽST Kežmarok	0	3
ŽST Kežmarok – Huncovce z.	3	1
Huncovce z. – Výh Studený Potok z.	4	3
Výh Studený Potok z. – ŽST Matejovce p. P.	3	1
ŽST Matejovce p. P. – Poprad-Spiš. Sobota z.	1	1

Traťové zabezpečovacie zariadenie:

Úsek	Kategória TZZ
ŽST Plaveč – ŽST Stará Ľubovňa	1. kat., telefonické dorozumievanie
ŽST Stará Ľubovňa – ŽST Podolíneec	2. kategórie, poloautomatické
ŽST Podolíneec – ŽST Matejovce pri Poprade	1. kat., telefonické dorozumievanie
ŽST Matejovce p. P. – ŽST Poprad-Tatry	3. kategórie, automatické

12. **Spišská Belá odb. – Spišská Belá nákl.** (TTP: 112 B)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 3 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 150 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 40 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Odb Spišská Belá – Spišská Belá nákl.	0,1	20

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Odb Spišská Belá – Spišská Belá nákl.	1	1

Trafové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

13. Výh Studený Potok z. – Tatranská Lomnica (TTP: 112 C, KCP:185)

Rozchod: 1 435 mm

Dĺžka: 9 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Prevádzka: Zjednodušené riadenie vlakovej dopravy z Výh Studený Potok z.

Trakčná sústava: neelektrifikovaná trať

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 75 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 60 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Výh Studený Potok z.	0,3	25
Dopravňa Tatranská Lomnica	0,3	40

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Výh Studený Potok z.– Veľká Lomnica-Golf z.	2	2
V. Lomnica-Golf z. – T. Lomnica zastávka z.	0	2
T. Lomnica zastávka z. – dopravňa T. Lomnica	1	1

Trafové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

14. Poprad-Tatry – Štrbské Pleso TEŽ (TTP: 112 D, KCP:183)

Rozchod: 1 000 mm

Dĺžka: 29 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: = 1,5 kV

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 64 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 60 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
ŽST Poprad-Tatry TEŽ	0,4	20
ŽST Poprad-Tatry TEŽ – Výh Veľký Slavkov z.	0,1	20
ŽST Poprad-Tatry TEŽ – Výh Veľký Slavkov z.	0,2	50

Vých Veľký Slavkov z.	0,4	25
Vých Veľký Slavkov z. – Nová Lesná z.	0,3	50
Vých Veľký Slavkov z. – Nová Lesná z.	0,1	45
Vých Veľký Slavkov z. – Nová Lesná z.	0,2	30
Nová Lesná z.	0,5	40
Nová Lesná z. – Vých Pod lesom z.	1,2	50
Nová Lesná z. – Vých Pod lesom z.	0,2	40
Nová Lesná z. – Vých Pod lesom z.	0,1	35
Vých Pod lesom z.	0,2	25
Vých Pod lesom z. – Dolný Smokovec z.	0,1	30
Dolný Smokovec z.	0,3	20
Dolný Smokovec z. – ŽST Starý Smokovec	0,4	25
Dolný Smokovec z. – ŽST Starý Smokovec	0,5	35
Dolný Smokovec z. – ŽST Starý Smokovec	0,5	20
Dolný Smokovec z. – ŽST Starý Smokovec	0,6	30
ŽST Starý Smokovec	0,4	20
ŽST Starý Smokovec – Nový Smokovec z.	0,3	25
Nový Smokovec z.	0,2	20
Nový Smokovec z. – Sibír z.	0,4	40
Sibír z. – Tatranské Zruby z.	0,3	25
Sibír z. – Tatranské Zruby z.	0,1	35
Sibír z. – Tatranské Zruby z.	0,6	45
Tatranské Zruby z.	0,3	25
Tatranské Zruby z. – Vých Tatranská Polianka z.	0,1	45
Tatranské Zruby z. – Vých Tatranská Polianka z.	0,5	35
Vých Tatranská Polianka z.	0,3	20
Vých Tatranská Polianka z. – Danielov dom z.	0,2	45
Vých Tatranská Polianka z. – Danielov dom z.	0,5	50
Vých Tatranská Polianka z. – Danielov dom z.	0,1	30
Vých Tatranská Polianka z. – Danielov dom z.	0,3	25
Danielov dom z. – Nová Polianka z.	0,2	20
Danielov dom z. – Nová Polianka z.	0,4	50
Nová Polianka z. – Vých Vyšné Hágy z.	1,4	25
Nová Polianka z. – Vých Vyšné Hágy z.	0,3	35
Nová Polianka z. – Vých Vyšné Hágy z.	0,2	20
Nová Polianka z. – Vých Vyšné Hágy z.	0,3	30
Vých Vyšné Hágy z.	0,4	20
Vých Vyšné Hágy z. – Popradské Pleso z.	1,1	25
Vých Vyšné Hágy z. – Popradské Pleso z.	1,2	40
Vých Vyšné Hágy z. – Popradské Pleso z.	0,2	20
Vých Vyšné Hágy z. – Popradské Pleso z.	0,8	35
Vých Vyšné Hágy z. – Popradské Pleso z.	1,1	50
Popradské Pleso z.	0,2	35
Popradské Pleso z. – ŽST Štrbské Pleso	0,1	10
Popradské Pleso z. – ŽST Štrbské Pleso	0,1	25
Popradské Pleso z. – ŽST Štrbské Pleso	0,8	40
Popradské Pleso z. – ŽST Štrbské Pleso	0,5	30
ŽST Štrbské Pleso	0,2	20

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
ŽST Poprad-Tatry TEŽ–Vých Veľký Slavkov z.	4	1
Vých Veľký Slavkov z. – Nová Lesná z.	4	1
Nová Lesná z. – Vých Pod lesom z.	0	1
Dolný Smokovec z. – ŽST Starý Smokovec	2	1
ŽST Starý Smokovec – Nový Smokovec z.	3	0
Nový Smokovec z. – Sibír z.	3	1
Sibír z. – Tatranské Zruby z.	0	1
Tatranské Zruby z.– Vých Tatranská Polianka z.	1	2
Vých Tatranská Polianka z. – Danielov dom z.	1	0
Danielov dom z. – Nová Polianka z.	2	0
Nová Polianka z. – Vých Vyšné Hágy z.	0	1
Vých Vyšné Hágy z. – Popradské Pleso z.	1	2
Popradské Pleso z. – ŽST Štrbské Pleso	0	2

Trafové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

15. Tatranská Lomnica – Starý Smokovec TEŽ (TTP: 112 E, KCP: 184)

Rozchod: 1 000 mm

Dĺžka: 6 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Prevádzka: Zjednodušené riadenie vlakovej dopravy zo ŽST starý Smokovec

Trakčná sústava: = 1,5 kV

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 90 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 60 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
Tatranská Lomnica TEŽ	0,1	15
Tatranská Lomnica TEŽ – Stará Lesná z.	0,1	10
Tatranská Lomnica TEŽ – Stará Lesná z.	0,2	50
Tatranská Lomnica TEŽ – Stará Lesná z.	0,3	40
Stará Lesná z.	0,8	50
Stará Lesná z. – Tatranská Lesná z.	0,2	30
Stará Lesná z. – Tatranská Lesná z.	0,3	20
Tatranská Lesná z.	0,5	40
Tatranská Lesná z. – Horný Smokovec z.	0,3	25
Tatranská Lesná z. – Horný Smokovec z.	0,6	50
Tatranská Lesná z. – Horný Smokovec z.	0,2	40
Tatranská Lesná z. – Horný Smokovec z.	0,2	30
Horný Smokovec z.	0,2	20
Pekná Vyhlíadka z.	0,8	40
Pekná Vyhlíadka z. – ŽST Starý Smokovec	0,4	30
ŽST Starý Smokovec	0,1	20

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
Tatranská Lomnica TEŽ – Stará Lesná z.	1	2
Stará Lesná z. – Tatranská Lesná z.	1	
Tatranská Lesná z. – Horný Smokovec z.	1	1
Horný Smokovec z. – Pekná Vyhládka z.	1	0
Pekná Vyhládka z. – ŽST Starý Smokovec	2	1

Traťové zabezpečovacie zariadenie: 1. kategórie, telefonické dorozumievanie

16. Štrbské Pleso – Štrba OZ (TTP: 112 F, KCP: 182)

Rozchod: 1 000 mm

Dĺžka: 5 km

Počet traťových koľají: jednokoľajná trať

Návestný systém: úroveň 0 (bez prenosu návestí na dráhové vozidlo)

Trakčná sústava: = 1,5 kV

Normatív dĺžky nákladných vlakov: 40 m

Najvyššia traťová rýchlosť: 30 km/h

Rýchlostné obmedzenia:

Úsek	Dĺžka úseku [km]	Rýchlosť [km/h]
ŽST Štrbské Pleso	0,1	10
ŽST Štrbské Pleso – Tatranský Lieskovec z.	2,8	17
ŽST Štrbské Pleso – Tatraň. Lieskovec z. – ŽST Štrba OZ	1,6	23
ŽST Štrba OZ	0,2	10

Priecestia:

Úsek	Počet priecestí	
	nezabezpečených	zabezpečených
ŽST Štrbské Pleso – Tatranský Lieskovec z.	2	0
Tatranský Lieskovec z. – ŽST Štrba OZ	2	0

Traťové zabezpečovacie zariadenie: 2. kategórie, poloautomatické

Všeobecná informácia o zabezpečení železničnej dopravnej obsluhy v samosprávnom kraji

Železničná sieť Prešovského samosprávneho kraja trpí vo veľkom rozsahu na zastaranosť a nedostatočnú údržbu. Za posledné roky neprišlo k rozvoju železničnej dopravnej cesty o nové traťové úseky, skôr naopak. Modernizácia jednotlivých traťových úsekov je nedostatočná pre súčasné potreby, či už z hľadiska priepustnosti traťových úsekov a samozrejme maximálnej traťovej rýchlosti.

Z pohľadu diaľkovej dopravy je samosprávny kraj prostredníctvom železničných uzlov Humenné, Poprad – Tatry, Prešov a Košice previazaný na vzdialenejšie oblasti SR. Vlakové spojenia sú charakteristické nutnosťou prestupu v Košiciach, resp. Kysaku pri väčšine vlakových spojení na diaľkové vlaky relácie Košice – Bratislava. Obsluha Východného Slovenska je z pohľadu diaľkovej dopravy

zabezpečovaná najmä vlakmi ZSSK kategórie R vedenými v 2-hodinovom takte a 4-mi párami vlakov ZSSK kategórie IC, ktorá je doplnená o spojenia v nočných hodinách a spojenia vedené do ČR.

Z pohľadu prímestskej a medziregionálnej železničnej dopravy je vnímaný región Prešovského a Košického samosprávneho kraja ako jeden celok – „Východné Slovensko“. Dôvodom je hranica medzi samosprávnymi kraji ktorá z pohľadu prepravných väzieb nelogicky rozdeľuje najsilnejšie prepravené väzby medzi Košicami a Prešovom, Popradom a Košicami, Košicami a Humenným. Pre prímestskú dopravu sú podstatné kapacitné a rýchle spojenia regionálnych sídiel, s naviazaním na diaľkovú dopravu a poskytnutím dostatočného rozsahu spojov pre kvalitnú alternatívu voči individuálnemu motorizmu.

Základom dopravnej obsluhy je systémový 2h takt vlakov Os so zahustením na 1h takt v čase dopravnej špičky. Vlaky diaľkovej ako aj prímestskej dopravy sú vzájomne previazané v prestupných ŽST. Výnimkou je územie Vysokých Tatier a najvýznamnejší regionálny traťový úsek spájajúci Košice – Prešov, kde vlaky premávajú celodenne v 1h takte.

(Zdroj: Vyjadrenie ŽSSK)

5.3.2.4 Stanice a zastávky

V tejto časti je popis jednotlivých staníc a zastávok na železničných tratiach v PSK. Každá zo staníc je charakterizovaná počtom a typom koľají a dĺžkou nástupíšť.

1. Lupkóv PL /mimo/ – **Medzilaborce št. hr. - Medzilaborce – Strážske /mimo/** - Michalany (TTP: 103 A, KCP: 191)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	Medzilaborce mesto z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 200 m)
2.	ŽST Medzilaborce SZZ: 1. kategórie	5 dopravných 10 manipulačných 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m) koľ. č. 2 (dĺ. 200 m) koľ. č. 3 (dĺ. 150 m)
3.	Krásny Brod z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m)
4.	Monastyr z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m)
5.	Sukov z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 135 m)
6.	Vyšné Čabiny z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 130 m)
7.	Nižné Čabiny z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 140 m)
8.	Volica z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 190 m)
9.	ŽST Radvaň nad Laborcom SZZ: 1. kategórie	3 dopravné 2 manipulačné 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m) koľ. č. 2 (dĺ. 150 m)
10.	Hrabovec nad Laborcom z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 180 m)
11.	Zbudské Dlhé z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 130 m)
12.	ŽST Koškovce SZZ: 2. kategórie, TEST 10	3 dopravné 1 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 175 m) koľ. č. 3 (dĺ. 175 m)
13.	Hankovce z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m)
14.	Lubiša z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 217 m)
15.	ŽST Udavské SZZ: 1. kategórie	2 dopravné 1 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 100 m)

16.	Kochanovce z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 120 m)
17.	Humenné mesto z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 125 m)
18.	ŽST Humenné SZZ: 1. kategórie	7 dopravných 7 manipulačných	koľ. č. 1 (dĺ. 500 m) koľ. č. 2 (dĺ. 390 m) koľ. č. 3 (dĺ. 390 m) koľ. č. 4 (dĺ. 109 m) koľ. č. 5 (dĺ. 390 m)
19.	Brekov z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 190 m)

2. Stakčín – Humenné (TTP: 104 B, KCP: 196)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Stakčín SZZ: 1. kategórie	2 dopravné 5 manipulačných 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 170 m) koľ. č. 3 (dĺ. 170 m)
2.	ŽST Snina SZZ: 2. kategórie, elektromechnické	3 dopravné 1 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 210 m) koľ. č. 2 (dĺ. 210 m) koľ. č. 4 (dĺ. 210 m)
3.	Snina mesto z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 230 m)
4.	Snina predmestie z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 130 m)
5.	Belá nad Cirochou z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m)
6.	Dlhé nad Cirochou obec z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 125 m)
7.	ŽST Dlhé nad Cirochou SZZ: 1. kategórie, SV 2, 4	2 dopravné 1 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m) koľ. č. 3 (dĺ. 150 m)
8.	Modrá nad Cirochou z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 210 m)
9.	Kamenica nad Cirochou dvor z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 100 m)
10.	ŽST Kamenica nad Cirochou SZZ: 1. kategórie, SV 1, 4	2 dopravné 2 manipulačné	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m) koľ. č. 2 (dĺ. 150 m)
11.	Hažín nad Cirochou z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 210 m)
12.	Humenné mesto z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 125 m)
13.	ŽST Humenné SZZ: 1. kategórie	7 dopravných 7 manipulačných	koľ. č. 1 (dĺ. 500 m) koľ. č. 2 (dĺ. 390 m) koľ. č. 3 (dĺ. 390 m) koľ. č. 4 (dĺ. 109 m) koľ. č. 5 (dĺ. 390 m)

3. Vranova nad Topľou – Parchovany nz. /mimo/ - Trebišov (TTP: 104 C, KCP: 192)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Vranov nad Topľou SZZ: 2. kategórie, elektromechnické	5 dopravných 6 manipulačných 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 300 m) koľ. č. 2 (dĺ. 140 m) koľ. č. 3 (dĺ. 300 m)
2.	ŽST Vranov nad Topľou St. 3 SZZ: 1. kategórie	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 50 m)
3.	Vranov-Ortáše z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 90 m)
4.	Sačurov z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
5.	Sečovská Polianka nz.	1 priebežná 2 pre zvláštne účely	koľaj č. 1 (dĺ. 60 m) koľaj č. 2 (dĺ. 60 m)

4. Bardejov – Kapušany pri Prešove (TTP: 104 D, KCP: 194)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Bardejov SZZ: 2. kategórie, mechanické	3 dopravné 6 manipulačných	koľaj č. 1 (dĺ. 90 m) koľ. č. 2 (dĺ. 140 m) koľ. č. 3 (dĺ. 140 m)
2.	Kľušov z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
3.	Šiba z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
4.	Hertník z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
5.	Bartošovce z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 143 m)
6.	Vaniškovce z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 98 m)
7.	ŽST Raslavice SZZ: 1. kategórie	2 dopravné 2 manipulačné	koľ. č. 1 (dĺ. 160 m) koľ. č. 3 (dĺ. 150 m)
8.	Demjata obec z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 99 m)
9.	Demjata z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 190 m)
10.	Tulčík z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 120 m)
11.	Fulianka z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m)
12.	ŽST Kapušany pri Prešove SZZ: 2. kategórie, elektromechanické	4 dopravné 1 manipulačná 3 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m) koľ. č. 2 (dĺ. 150 m) koľ. č. 3 (dĺ. 250 m)

5. Košice /mimo/ – Vydrník – Štrba – Kraľovany /mimo/ (TTP: 105 A, KCP:180)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Vydrník SZZ: 2. kategórie, elektromechanické	4 dopravné 4 manipulačné 4 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 185 m) koľ. č. 2 (dĺ. 185 m) koľ. č. 4 (dĺ. 202 m) koľ. č. 5 (dĺ. 254 m)
2.	Spišský Štiavnik z.	2 traťové	koľ. č. 1 (dĺ. 200 m) koľ. č. 2 (dĺ. 190 m)
3.	Gánovce z.	2 traťové	koľ. č. 1 (dĺ. 200 m) koľ. č. 2 (dĺ. 200 m)
4.	ŽST Poprad-Tatry SZZ: 3. kategórie, AŽD ESA-11	9 dopravných 16 manipulačných 4 osobitného určenia	1. nástupište koľ. č. 1 (dĺ. 400 m) 2. nástupište koľ. č. 4 (dĺ. 400 m) koľ. č. 8 (dĺ. 400 m) 3. nástupište k. č. 12 (dĺ. 250 m) k. č. 14a (dĺ. 250 m)
5.	ŽST Svit SZZ: 2. kategórie, elektromechanické	4 dopravné 5 manipulačných 2 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 184 m) koľ. č. 2 (dĺ. 274 m) koľ. č. 3 (dĺ. 274 m) koľ. č. 4 (dĺ. 278 m)
6.	Lučivná z.	2 traťové	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m) koľ. č. 2 (dĺ. 250 m)
7.	Štrba zastávka z.	2 traťové	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m) koľ. č. 2 (dĺ. 250 m)
8.	ŽST Štrba SZZ: 3. kategórie, reléové	4 dopravné 5 manipulačných	koľ. č. 1 (dĺ. 335 m) koľ. č. 2 (dĺ. 370 m)

			koľ. č. 3 (dĺ. 279 m) koľ. č. 4 (dĺ. 390 m)
--	--	--	--

6. Muszyna PL /mimo/ – **Plaveč št. hr. – Plaveč – Ličartovce** – Kysak /mimo/
(TTP: 107 A, KCP: 188)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupísk
1.	Čirc z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 40 m)
2.	Orlov z.	1 prejazdová 2 manipulačné 5 osobitného určenia	koľaj č. 1 (dĺ. 40 m)
3.	ŽST Plaveč výh. č. 1/3 SZZ: 3. kategórie, reléové	1 traťová 2 spojovacie	
4.	ŽST Plaveč SZZ: 2. kategórie, elektromechanické	8 dopravných 1 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 409 m) koľ. č. 3 (dĺ. 409 m) koľ. č. 5 (dĺ. 414 m)
5.	ŽST Plaveč výh. č. 5/6 SZZ: 3. kategórie, reléové	1 traťová 2 spojovacie	
6.	Ľubotín z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 256 m)
7.	Ďurková z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 160 m)
8.	Výh Pusté Pole z. SZZ: 3. kategórie, DS typu KGS 93-S	2 dopravné 1 manipulačná 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 200 m) koľ. č. 2 (dĺ. 160 m)
9.	Krivany z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 225 m)
10.	Dopravňa Lipany SZZ: 3. kategórie, DS typu KGS 93-S	3 dopravné 3 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 296 m) koľ. č. 2 (dĺ. 201 m) koľ. č. 3 (dĺ. 234 m)
11.	Rožkovany z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 192 m)
12.	Červenica z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 245 m)
13.	Pečovská Nová Ves z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 202 m)
14.	Dopravňa Sabinov SZZ: 3. kategórie, DS typu KGS 93-S	3 dopravné 5 manipulačných	koľ. č. 1 (dĺ. 246 m) koľ. č. 3 (dĺ. 234 m)
15.	Orkucany z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 170 m)
16.	Šarišské Michaľany z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 130 m)
17.	Dopravňa Veľký Šariš SZZ: 3. kategórie, DS typu KGS 93-S	3 dopravné 1 manipulačná 2 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 321 m) koľ. č. 2 (dĺ. 289 m) koľ. č. 4 (dĺ. 110 m)
18.	Prešov mesto z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m)
19.	ŽST Prešov SZZ: 3. kategórie, ESA 11	10 dopravných 25 manipulačných 2 osobitného určenia	1. nástupište koľ. č. 9 (dĺ. 252 m) 2. nástupište koľ. č. 3 (dĺ. 250 m) koľ. č. 7 (dĺ. 250 m) 3. nástupište koľ. č. 1 (dĺ. 400 m) koľ. č. 4 (dĺ. 400 m)
20.	Haniska pri Prešove z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m)
21.	Kendice z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 175 m)
22.	ŽST Drienovská Nová Ves SZZ: 2. kategórie, ES TEST E 14	4 dopravné 1 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 400 m) koľ. č. 2 (dĺ. 220 m)

			koľ. č. 3 (dĺ. 400 m)
23.	Drienovská Nová Ves obec z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 145 m)
24.	Výh Ličartovce z. 3. kategórie, ES SIMIS - W	2 dopravné 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 240 m) koľ. č. 3 (dĺ. 240 m)

7. Orlovská spojka (TTP: 107 B)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Plaveč výh. č. 1/3 SZZ: 3. kategórie, reléové	1 traťová 2 spojovacie	
2.	ŽST Plaveč výh. č. 5/6 SZZ: 3. kategórie, reléové	1 traťová 2 spojovacie	

8. Strážske /mimo/ - Nižný Hrabovec - Prešov (TTP: 107 D, KCP: 193)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Nižný Hrabovec SZZ: 1. kategórie, mechanické	3 dopravné 3 manipulačné	koľ. č. 1 (dĺ. 300 m) koľ. č. 3 (dĺ. 300 m)
2.	Hencovce z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m)
3.	Vranovské Dlhé z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 170 m)
4.	ŽST Vranov nad Topľou SZZ: 2. kategórie, elektromechanické	5 dopravných 6 manipulačných 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 300 m) koľ. č. 2 (dĺ. 140 m) koľ. č. 3 (dĺ. 300 m)
5.	Komárany z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 150 m)
6.	Soľ z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 200 m)
7.	Hlinné z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 160 m)
8.	ŽST Čierne nad Topľou SZZ: 1. kategórie	3 dopravné 1 manipulačná 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 163 m) koľ. č. 2 (dĺ. 82 m)
9.	Bystré z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 183 m)
10.	ŽST Hanušovce nad Topľou SZZ: 1. kategórie, mechanické	3 dopravné 3 manipulačné 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 220 m) koľ. č. 3 (dĺ. 220 m)
11.	Hanušovce nad Topľou mesto z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 200 m)
12.	Pavlovce z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 200 m)
13.	ŽST Lipníky SZZ: 3. kategórie, zjednodušené reléové	2 dopravné 1 manipulačná 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 345 m) koľ. č. 2 (dĺ. 345 m)
14.	Lada z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 80 m)
15.	ŽST Kapušany pri Prešove SZZ: 2. kategórie, elektromechanické	4 dopravné 2 manipulačné 3 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m) koľ. č. 2 (dĺ. 150 m) koľ. č. 3 (dĺ. 250 m)
16.	ŽST Šarišské Lúky SZZ: 1. kategórie, mechanické	3 dopravné 1 manipulačná 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 220 m) koľ. č. 3 (dĺ. 220 m)
17.	ŽST Prešov SZZ: 3. kategórie, ESA 11	10 dopravných 25 manipulačných 2 osobitného určenia	1. nástupište koľ. č. 9 (dĺ. 252 m) 2. nástupište koľ. č. 3 (dĺ. 250 m)

			koľ. č. 7 (dĺ. 250 m) 3. nástupište koľ. č. 1 (dĺ. 400 m) koľ. č. 4 (dĺ. 400 m)
--	--	--	--

9. Spišské Podhradie – Katúň z. /mimo/ – Spišské Vluchy (TTP: 110 B, KCP: 187)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	Dopravňa Spišské Podhradie SZZ: 1. kategórie	2 dopravné 2 manipulačné 2 osobitného určenia	koľaj č. 1 (dĺ. 27 m)

10. Levoča – Harichovce z. /mimo/ – Spišská Nová Ves (TTP: 110 C, KCP: 186)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	Dopravňa Levoča SZZ: 1. kategórie	2 dopravné 6 manipulačných	koľ. č. 1 (dĺ. 104 m)

11. Plaveč – Poprad-Tatry (TTP: 112 B, KCP:185)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Plaveč SZZ: 2. kategórie, elektromechanické	8 dopravných 1 manipulačná	koľ. č. 1 (dĺ. 409 m) koľ. č. 3 (dĺ. 409 m) koľ. č. 5 (dĺ. 414 m)
2.	Hromoš z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 100 m)
3.	Plavnica nz. SZZ: 2. kategórie, mechanické	2 dopravné 1 manipulačná 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 250 m) koľ. č. 3 (dĺ. 250 m)
4.	Chmeľnica z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 100 m)
5.	ŽST Stará Ľubovňa SZZ: 2. kategórie, mechanické	3 dopravné 3 manipulačné 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 230 m) koľ. č. 3 (dĺ. 230 m) koľ. č. 5 (dĺ. 230 m)
6.	Forbasy z.	2 dopravné 1 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 100 m) koľ. č. 2 (dĺ. 100 m)
7.	Nižné Ružbachy z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 100 m)
8.	ŽST Podolínec SZZ: 1. kategórie, SV	2 dopravné 2 manipulačné 3 osobitného určenia	koľ. č. 1 (dĺ. 130 m) koľ. č. 2 (dĺ. 119 m)
9.	Toporec z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
10.	Podhorany pri Kežmarku z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
11.	Bušovce z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
12.	Výh Spišská Belá zastávka z. SZZ: 1. kategórie, SV	2 dopravné 1 manipulačná	koľaj č. 1 (dĺ. 74 m) koľaj č. 3 (dĺ. 40 m)
13.	Odb Spišská Belá SZZ: 1. kategórie	3 traťové	
14.	Strážky zastávka z.	1 traťová	koľ. č. 1 (dĺ. 110 m)
15.	Kežmarok-Pradiareň z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 59 m)
16.	Kežmarok zastávka z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
17.	ŽST Kežmarok	3 dopravné	koľ. č. 1 (dĺ. 190 m)

	SZZ: 1. kategórie	5 manipulačných 6 osobitného určenia	koľ. č. 2 (dĺ. 150 m)
18.	Huncovce z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 71 m)
19.	Výh Studený Potok z. SZZ: 1. kategórie, SV	3 dopravné 1 spojovacia 1 osobitného určenia	koľaj č. 1 (dĺ. 67 m) koľaj č. 2 (dĺ. 68 m) koľ. č. 4 (dĺ. 142 m)
20.	ŽST Matejovce pri Poprade SZZ: 1. kategórie	2 dopravné 2 manipulačné	koľaj č. 1 (dĺ. 76 m) koľaj č. 2 (dĺ. 33 m)
21.	Poprad-Spišská Sobota z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 80 m)
22.	ŽST Poprad-Tatry SZZ: 3. kategórie, AŽD ESA-11	9 dopravných 16 manipulačných 4 osobitného určenia	1. nástupište koľ. č. 1 (dĺ. 400 m) 2. nástupište koľ. č. 4 (dĺ. 400 m) koľ. č. 8 (dĺ. 400 m) 3. nástupište k. č. 12 (dĺ. 250 m) k. č. 14a (dĺ. 250 m)

12. Spišská Belá odb. – Spišská Belá nákl. (TTP: 112 B)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	Odb Spišská Belá SZZ: 1. kategórie	3 traťové	
2.	Spišská Belá n. SZZ: 1. kategórie	1 dopravná 4 manipulačné	

13. Výhybňa Studený Potok z. – Tatranská Lomnica (TTP: 112 C, KCP:185)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	Výhybňa Studený Potok z. SZZ: 1. kategórie, SV	1 dopravná 1 spojovacia 1 osobitného určenia	koľ. č. 4 (dĺ. 142 m)
2.	Dopravňa Tatranská Lomnica SZZ: 1. kategórie	2 dopravné 3 manipulačné 1 osobitného určenia	koľaj č. 1 (dĺ. 53 m)

14. Poprad-Tatry – Štrbské Pleso TEŽ (TTP: 112 D, KCP:183)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Poprad-Tatry TEŽ SZZ: 2. kategória, TEST	2 dopravné 1 manipulačná 1 osobitného určenia	k. č. 1u (dĺ. 110 m) k. č. 2u (dĺ. 110 m)
2.	Výhybňa Veľký Slavkov z. SZZ: 1. kategória, SV	2 dopravné 4 pre zvláštne účely	koľaj č. 1 (dĺ. 77 m) koľaj č. 2 (dĺ. 82 m)
3.	Nová Lesná z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 70 m)
4.	Výhybňa Pod lesom z. SZZ: 1. kategória, SV	2 dopravné 1 pre zvláštne účely	koľaj č. 1 (dĺ. 90 m) koľaj č. 3 (dĺ. 72 m)
5.	Dolný Smokovec z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 67 m)
6.	ŽST Starý Smokovec	4 dopravné	koľ. č. 1 (dĺ. 126 m)

	SZZ: 2. kategória, SV	2 manipulačné	koľ. č. 2 (dĺ. 102 m) koľ. č. 3 (dĺ. 100 m) koľ. č. 4 (dĺ. 107 m)
7.	Nový Smokovec z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 63 m)
8.	Sibír z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 74 m)
9.	Tatranské Zruby z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 64 m)
10.	Výhybňa Tatranská Polianka z. SZZ: 1. kategória, SV	2 dopravné	koľaj č. 1 (dĺ. 74 m) koľaj č. 2 (dĺ. 74 m)
11.	Danielov dom z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 69 m)
12.	Nová Polianka z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 65 m)
13.	Výhybňa Vyšné Hágy z. SZZ: 1. kategória, SV	2 dopravné 1 manipulačná	koľaj č. 1 (dĺ. 65 m) koľaj č. 2 (dĺ. 72 m)
14.	Popradské Pleso z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 79 m)
15.	ŽST Štrbské Pleso TEŽ SZZ: 3. kategória, reléové AŽD 71	4 dopravné	koľaj č. 1 (dĺ. 85 m) koľaj č. 2 (dĺ. 69 m) koľaj č. 3 (dĺ. 85 m) koľaj č. 7 (dĺ. 85 m)

15. Tatranská Lomnica – Starý Smokovec TEŽ (TTP: 112 E, KCP: 184)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	Dopravňa Tatranská Lomnica TEŽ SZZ: 1. kategória	2 dopravné 1 osobitného určenia	koľ. č. 1u (dĺ. 61 m)
2.	Stará Lesná z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 70 m)
3.	Tatranská Lesná z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 74 m)
4.	Horný Smokovec z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 87 m)
5.	Pekná Vyhlíadka z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 82 m)
6.	ŽST Starý Smokovec SZZ: 2. kategória, SV	2 dopravné 2 manipulačné	koľ. č. 2 (dĺ. 102 m) koľ. č. 4 (dĺ. 107 m)

16. Štrbské Pleso – Štrba OZ (TTP: 112 F, KCP: 182)

P. č.	Stanice a zastávky - staničné zabezpečovacie zariadenie (SZZ)	Počet koľají	Dĺžka nástupíšť
1.	ŽST Štrbské Pleso OZ SZZ: 3. kategória, reléové AŽD 71	3 dopravné	koľ. č. 9 (dĺ. 114 m)
2.	Tatranský Lieskovec z.	1 traťová	koľaj č. 1 (dĺ. 46 m)
3.	ŽST Štrba OZ SZZ: 3. kategória, reléové AŽD	2 dopravné	koľ. č. 1z (dĺ. 78 m) koľ. č. 2z (dĺ. 40 m)

5.3.2.5 Vozidlá

Okrem vlastných vozňov a súprav ZSSK prevádzkuje vlaky so súpravami zahraničných partnerov ČD, MÁV-Start a PKP InterCity alebo prenájatými súpravami od iných spoločností.

Nasledujúca tabuľka zachytáva štruktúru motorových jednotiek a/alebo vozňov radených na tratiach v PSK.

Tabuľka 77 Štruktúra motorových jednotiek a/alebo vozňov radených na tratiach v PSK dopravcu ZSSK

Trať	Názov dopravného prostriedku	Počet miest na sedenie	Počet miest pre bicykle	Rok výroby
182	Elektrická ozubnicová jednotka 405-905 "Zubačka"	124		1970
Ďalšie vlastnosti:				
183 a 184	Elektrická jednotka 425 ("tatranská električka")	108		2000 - 2002
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém, nízkopodlažný vstup				
185	Motorová jednotka 840	110	áno	2003
Ďalšie vlastnosti: WC s uzavretým odpadovým systémom, elektronický informačný systém, nízkopodlažný prístup				
193	dieselmotorová jednotka 861 z projektov EÚ	177	áno	2011 - 2015
Ďalšie vlastnosti: nízkopodlažný prístup, klimatizácia, WC s uzavretým odpadovým systémom a prebaľovacími pultmi, elektronický informačný systém, elektrické zásuvky, Inteligentný dopravný a informačný systém (IDIS) - vybrané súpravy, kamerový systém				
193	motorový vozeň 812	53		2003 - 2006
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém				
193	príviesným vozňom 012	38	áno	2010 - 2011
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém				
193	súprava s modernizovanými a novými vozňami Bdgteer, Bdteer alebo Bdmpeer získanými vďaka fondom EÚ	n/a	n/a	n/a
Ďalšie vlastnosti: n/a				
188	elektrická jednotka 460 (tzv. pantograf)	336	áno	1975-1977
Ďalšie vlastnosti: počet miest: 336 (v zložení 2 x elektrická jednotka 460 a 3 x vložený vozeň 063) alebo 256 (v zložení 2 x elektrická jednotka 460 a 2x vložený vozeň 063)				
188	elektrická poschodová jednotka 671	307	áno	2009 - 2015

<p>Ďalšie vlastnosti: v kombinácii el. jednotka 671 + vložený vozeň 071 + riadiaci vozeň 971), stojany na bicykle, nízkopodlažný prístup, rampa pre imobilných cestujúcich, klimatizácia, WC s uzavretým odpadovým systémom, elektronický informačný systém, elektrické zásuvky, WiFi, Inteligentný dopravný a informačný systém (IDIS) - vybrané súpravy, vnútorný kamerový systém</p>				
188	súprava s vozňami Bee, Bt a BDsee	40, 54 alebo 60 vo vozňoch so šesťmiestnymi kupé, 80 vo vozňoch s osemmiestnymi kupé	n/a	1972-1982
<p>Ďalšie vlastnosti: WC s uzavretým odpadovým systémom (vybrané vozne), polohovateľné sedadlá (vybrané vozne)</p>				
188	dieselmotorová jednotka 861 (len Kysak - Prešov)	177	áno	2011 - 2015
<p>Ďalšie vlastnosti: nízkopodlažný prístup, klimatizácia, WC s uzavretým odpadovým systémom a prebaľovacími pultmi, elektronický informačný systém, elektrické zásuvky, Inteligentný dopravný a informačný systém (IDIS) - vybrané súpravy, kamerový systém</p>				
188	motorový vozeň 812 (len Kysak - Prešov)	53		2003 - 2006
<p>Ďalšie vlastnosti: WC s uzavretým odpadovým systémom (vybrané vozne), polohovateľné sedadlá (vybrané vozne)</p>				
180	súpravy s modernizovanými vozňami Bdteer a Bdgteer prípadne novými vozňami Bdmpeer	40, 54 alebo 60 vo vozňoch so šesťmiestnymi kupé, 80 vo vozňoch s osemmiestnymi kupé		1965-1982
<p>Ďalšie vlastnosti: WC s uzavretým odpadovým systémom (vybrané vozne), polohovateľné sedadlá (vybrané vozne)</p>				
180	elektrická jednotka 460 (tzv. pantograf)	336	áno	1975-1977
<p>Ďalšie vlastnosti: počet miest: 336 (v zložení 2 x elektrická jednotka 460 a 3 x vložený vozeň 063) alebo 256 (v zložení 2 x elektrická jednotka 460 a 2x vložený vozeň 063)</p>				
180	súprava s vozňami Bee, Bt a BDsee	40, 54 alebo 60 vo vozňoch so šesťmiestnymi kupé, 80 vo vozňoch s osemmiestnymi kupé	n/a	2003 - 2006
<p>Ďalšie vlastnosti: WC s uzavretým odpadovým systémom (vybrané vozne), polohovateľné sedadlá (vybrané vozne)</p>				
180	elektrická poschodová jednotka 671	307	áno	2009 - 2015
<p>Ďalšie vlastnosti: v kombinácii el. jednotka 671 + vložený vozeň 071 + riadiaci vozeň 971), stojany na bicykle, nízkopodlažný prístup, rampa pre imobilných cestujúcich, klimatizácia, WC s uzavretým</p>				

odpadovým systémom, elektronický informačný systém, elektrické zásuvky, WiFi, Inteligentný dopravný a informačný systém (IDIS) - vybrané súpravy, vnútorný kamerový systém				
194	dieselmotorová jednotka 861 z projektov EÚ.	177	áno	2011 - 2015
Ďalšie vlastnosti: nízkopodlažný prístup, klimatizácia, WC s uzavretým odpadovým systémom a prebaľovacími pultmi, elektronický informačný systém, elektrické zásuvky, Inteligentný dopravný a informačný systém (IDIS) - vybrané súpravy, kamerový systém				
194	motorový vozeň 812	53		2003 - 2006
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém				
194	prívesným vozňom 012	38	áno	2010 - 2011
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém,				
196	dieselmotorová jednotka 861 z projektov EÚ.	177	áno	2011 - 2015
Ďalšie vlastnosti: nízkopodlažný prístup, klimatizácia, WC s uzavretým odpadovým systémom a prebaľovacími pultmi, elektronický informačný systém, elektrické zásuvky, Inteligentný dopravný a informačný systém (IDIS) - vybrané súpravy, kamerový systém				
196	motorový vozeň 812	53		2003 - 2006
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém				
196	prívesným vozňom 012	38	áno	2010 - 2011
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém,				
196	súpravy s modernizovanými vozňami Bdteer a Bdgteer prípadne novými vozňami Bdmpeer	40, 54 alebo 60 vo vozňoch so šesťmiestnymi kupé, 80 vo vozňoch s osemmiestnymi kupé		1965-1982
Ďalšie vlastnosti: WC s uzavretým odpadovým systémom (vybrané vozne), polohovateľné sedadlá (vybrané vozne)				
191	dieselmotorová jednotka 861 z projektov EÚ.	177	áno	2011 - 2015
Ďalšie vlastnosti: nízkopodlažný prístup, klimatizácia, WC s uzavretým odpadovým systémom a prebaľovacími pultmi, elektronický informačný systém, elektrické zásuvky, Inteligentný dopravný a informačný systém (IDIS) - vybrané súpravy, kamerový systém				
191	motorový vozeň 812	53		2003 - 2006
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém				
191	prívesným vozňom 012	38	áno	2010 - 2011
Ďalšie vlastnosti: elektronický informačný systém,				

Zdroj: vlastné spracovanie na základe informácií ŽSSK

5.3.2.6 *Autobusová a trolejbusová doprava*

5.3.2.6.1 *Vozovne a garáže*

SAD Prešov

Garáže sú situované na Jilemnického ulici v Prešove a v Bardejove na autobusovej stanici

SAD Poprad

Vozovňa Hraničná a priamo na autobusovej stanici Poprad

SAD Humenné

Vozovňa Vranov nad Topľou

Garáže Fidlíkova

Dopravný podnik mesta Prešov, a.s.

vozovňa Šarišské Lúky

BUS Karpaty

Garáže Prešovská

DZS - M.K. TRANS s. r. o.

Staničná 3, 071 01 Michalovce.

Zaisťuje si garážovanie vozidiel používaných v MHD vo Starej Ľubovni a tiež v Humennom, kde garážuje na adrese Družstevná ulica.

5.3.2.6.2 *Infraštruktúra na trasách liniek*

Trolejbusová doprava potrebuje okrem cestnej infraštruktúry, troleje pre prenos trakčnej elektrickej energie do vozidla vrátane napájania trolejového systému potrebným jednosmerným napätím.

Napájanie trolejového systému v Prešove jednosmerným prúdom s napätím 600 V zabezpečujú tri trakčné meniarne:

- MR 1 na Solivarská ulici s výkonom 2,2 MW (plánuje sa revitalizácia)
- MR 2 na Čapajevova ulici o výkone 3 MW
- MR 3 na Mukačevská ulici s výkonom 2,2 MW (plánuje sa revitalizácia)

Vo všetkých troch meniarňach bolo rekonštruované technologické zariadenie v roku 2000. Pre rozširovanie elektrickej trakcie bude potrebné uvažovať o navýšení výkonu, prípadne o výstavbe ďalšej meniarne.

V Prešove je 30 km trolejbusových tratí, z čoho je 10,7 km (35,66%) v nevyhovujúcom stave. Ide o trate, ktoré boli vybudované pred rokom 1985 a neprešli rekonštrukciou. Prehľad trolejbusových tratí s rokom uvedenia do prevádzky, prípadne s rokom poslednej rekonštrukcie je v tabuľke 33. Dôvodom nevyhovujúceho stavu je opotrebovanie trolejových drôtov a končiaca životnosť trakčných podpier aj ramien.

V rámci PSK na trasách liniek verejnej autobusovej a trolejbusovej dopravy nie sú evidované vyhradené jazdné pruhy pre verejnú dopravu. Mesto Prešov jazdné pruhy pre verejnú dopravu plánovalo, no dopravný model po súčasnom dostavaní cestnej siete v meste poukázal na ich zbytočnosť.

Podobne sa to týka riadenia svetelnej signalizácie a preferovanie verejnej dopravy. Ani v tomto prípade v PSK pri riadení svetelnej signalizácie preferencia prostriedkov verejnej dopravy nie jestvuje.

Nasledujúca časť poskytuje prehľad svetelnej signalizácie v jednotlivých mestách PSK.

Mesto Kežmarok

Mesto prevádzkuje dve svetelne riadené križovatky na ceste I/66 a to: K1 ul.Michalská-Tehelňa-Nižná brána a K4 Toporcerova - M. Lányiho - J. Kraya. Radiče sú typu ITe 2, dĺžka cyklov je rôzna z dôvodu dynamicky riadených križovatiek, preferencia nie je.

Mesto Sabinov

CSS na križovatke št. cesty 1/18 Prešovská - Námestie slobody - J. Borodáča Radič Siemens MS, rok inštalácie 2008. Dynamicky riadená križovatka na dopyt cez slučkové detektory a chodecké dopytové tlačidlá, akustická signalizácia pre nevidiacich. Dĺžka cyklu min. 63 sek. /pre obsluhu všetkých signálnych skupín/, pevný náhradný signálny plán - 80 sek. Bez preferencie. Prevádzková doba - Po až Pia: 6:00 - 20:00 hod. So - Ne : v režime kmitavá žltá

Mesto Snina

Riadenie dopravy - semaforom, radič typu VSF 24, rok Inštalácie 2004, dĺžka cyklu je 90s, stav podľa každoročnej technickej kontroly radiča je - schopný prevádzky.

Mesto Stará Ľubovňa

Na dvoch križovatkách je umiestnená CSS - Radič Siemens MS r. inštalácie 2006, dynamicky riadená križovatka na dopyt cez slučkové detektory a chodecké dopytové tlačidlá, akustická signalizácia pre nevidiacich, preferencia pre vozidlá MHD nie je žiadna, Pevný signálny plán 90 sek.

Mesto Humenné

Riadenie dopravy v meste Humenné je na 9 križovatkách zabezpečené cestnou svetelnou signalizáciou. 7 svetelných križovatiek sa nachádza na križení cesty I/74 s miestnymi komunikáciami a cestou III/3826 a 2 svetelné križovatky sa nachádzajú na križení cesty II/559 s miestnymi komunikáciami. Správcom cestnej svetelnej signalizácie sú Technické služby mesta Humenné. V súčasnosti sú všetky svetelné križovatky plne funkčné a využívané. V nočných hodinách je cestná svetelná signalizácia vypnutá

5.3.2.6.3 Vozidlá

V nasledujúcej časti budú zachytené informácie o vozových parkoch dopravcov pôsobiacich v PSK. V druhej polovici tejto časti sú informácie o vozových parkoch prepravcov zabezpečujúcich mestskú hromadnú dopravu.

Celkový počet autobusov hlavných dopravcov:

Tabuľka 78 Vozový park a počty vodičov hlavných dopravcov PAD v roku 2017

	SAD Prešov	SAD Humenné	SAD Poprad	BUS Karpaty	Spolu
Čas prevádzky (hod.)	571000	528841	403000	68000	1570841
Evidenčný stav autobusov (ks)	171	187	141	33	532
Priemerný prepočítaný stav vodičov (osoby)	239	218	186	37	680

SAD Prešov
Tabuľka 79 Vozový park SAD Prešov

Typ vozidla	Celkový	Priemer. Vek (rok)	Počet miest		
	súčet (ks)		Sedenie (ks)	Státie (ks)	Spolu (ks)
Prímestská Stredisko 210	101	7,15	4901	3520	8421
IB_Arway_SFR141/01	2	4,88	69	34	103
IB_Crossway_CBCW3	1	3	44	29	73
IB_Crossway_CBLE4	5	1,72	46	35	81
IB_Crossway_SFR150	4	8,16	42	33	75
IB_Crossway_SFR160	30	9,54	50	37	87
IB_Crossway_SFR160/01/10	7	4,43	54	26	80
IB_Crossway_SFR160/01/12	3	4,18	54	26	80
Iveco_First_FS	4	4,64	50	36	86
Karosa_C954	4	15,09	50	36	86
Karosa_C956	1	13,5	50	36	86
MB_Conecto_O345	1	14,17	47	35	82
Novoplan_PMC12	5	7,77	52	31	83
SOR_C10.5	24	4,88	46	38	84
SOR_C9.5	1	16,26	42	32	74
TB_Fenix_PMC12	5	7,03	42	32	74
TB_Pegasus_TRB131	4	6,01	42	32	74
Prímestská Stredisko 211	24	7,02	1121	897	2018
IB_Crossway_SFR150	1	8,16	42	33	75
IB_Crossway_SFR160	3	9,99	50	37	87
Iveco_First_FS	2	5,97	50	36	86
MB_Conecto_O345	1	14,26	47	35	82
SOR_C10.5	17	6,13	46	38	84
Prímestská Stredisko 212	46	7,98	2180	1687	3867
IB_Crossway_CBLE4	3	2,2	46	35	81
IB_Crossway_SFR150	5	8,16	42	33	75
IB_Crossway_SFR160	14	9,67	50	37	87
Iveco_First_FS	1	6,83	50	36	86
Karosa_C954	4	14,14	50	36	86
MB_Integro_L	1	13,93	54	35	89
SOR_C10.5	18	5,95	46	38	84
MHD	9	9,64	386	292	678
Karosa_B952	1	14,09	50	36	86
SOR_CN8,5	2	7,22	42	32	74
Tedom_Kronos_123D	6	9,7	42	32	74

Tabuľka 80 Počty vozidiel SAD Prešov

Počet vozidiel celkom	
Prímestská	171
MHD	9

Tabuľka 81 Vozový park SAD Prešov – spotreba

Priemerná spotreba PHM za rok 2017 - prímestská doprava (l/100 km):	
január	26,45
február	25,02
marec	23,8
apríl	23,55
máj	23,09
jún	22,9
júl	22,69
august	22,83
september	20,76
október	23,61
november	24,25
december	25,66

SAD Poprad
Tabuľka 82 Vozový park SAD Poprad

PČ	Výrobný typ	Obsaditeľnosť	Obs. sedenie	Zákl. spotreba (l/100 km)
1	C 954.1360	50	50	24
2	Fenix- E5	70	70	22,5
3	Fenix- E5 zly	52	52	22,5
4	Fenix E6	0	44	22,5
5	Karsan Atak	57	26	28
6	Karsan Jest+	27	15	11
7	Karsan Jest+ prím	16	16	11
8	Leonis Diesel	0	0	22,5
9	Leonis diesel PMC 12.3	105	31	27
10	LEONIS ELECTRIC	0	0	0
11	Leonis PMC 12.3/3/4	100	100	27
12	MAN Lion s City	81	81	35
13	Mazda 6	5	5	7
14	MERCEDES-BENZ	41	41	13
15	MITSUBISHI COLT	5	5	6
16	Novoplan PMC 12-A	97	97	25
17	NOVOPLAN C 12	97	97	25,5
18	Novoplan C 12-K	52	52	28,5
19	Novoplan PMC 12- P	93	93	24
20	Novoplan PMC 12-E4	52	52	22,5
21	Novoplan PMC 12-R	83	83	22,5
22	Novoplan PMC12-6 lit	53	53	22,5
23	Novoplan PMC-4+	70	70	22,5
24	PEGASUS - E5	44	44	22
25	Pegasus E6	0	0	22,5
26	PEGASUS,Iveco	42	42	22
27	Renault Master	16	16	8,5
28	SIRIUS	89	89	28
29	SOR C 9.5	62	62	19
30	Turkkar MAN	29	29	19
31	Volvo B12B	53	53	28
32	Volvo Corporation	85	85	30

Tabuľka 83 Vozový park SAD Poprad – vek vozidiel

počet	vek vozidiel
8	do 2 rokov
31	nad 2 do 5 rokov
90	nad 5 do 10 rokov
35	nad 10 do 20 rokov

BUS Karpaty

Celkovo BUS Karpaty disponuje 33 autobusmi, pričom všetky sú priradené výlučne na prímestskej doprave:

Tabuľka 84 **Vozový park BUS Karpaty**

Typ	Počet	Obsaditeľnosť (sedenie + státie)	Základná spotreba l/100 km
Autosan Tramp	4	40+17	22
JELCZ Salus (prevedenie MHD)	1	23+53	25
SOR C 9,5	8	35+32	21
SOR C 10,5	20	41+32	22

Tabuľka 85 **Vek vozového parku BUS Karpaty**

Rok výroby	Počet	Rok výroby	Počet
2007	5	2012	2
2008	1	2013	2
2009	2	2014	3
2010	3	2015	3
2011	3	2016	9

Za rok 2017 bol počet dní ktoré autobusy strávili v oprave: 974 (celkový počet vozodní: 12 045).

Peter Dorušinec, Autobusová doprava

Tabuľka 86 **Vozový park Peter Dorušinec**

p.č.	Typ	r.v.
1	Karosa C 934.1351	2011
2	Karosa C 734.1340	1997
3	Neoplan N442	2012

J&M SLIVTOUR

Tabuľka 87 **Vozový park J&M Slivtour**

p.č.	Typ	r.v.
1	Irisbus	2010
2	Karosa LC 956.1072	2003
3	Irisbus	2006
4	Mercedes Benz Tourismo	2014

SAD Zvolen

Tabuľka 88 **Vozový park SAD Zvolen**

p.č.	Typ	r.v.
1	Karosa C 955.1073	2002
2	Karosa LC 956.1072	2004
3	Karosa C 956	2003
4	Karosa C 956.1075	2016

B.P.V. bus
Tabuľka 89 Vozový park B.P.V. bus

p.č.	Typ	r.v.
1	Mercedes Benz	1998
2	Renault FR1	1996
3	Man	1991
4	Karosa Renault	1999

Pavol Bekeš – BEAS
Tabuľka 90 Vozový park Pavol Bekeš - BEAS

p.č.	Typ	r.v.
1	Mercedes Benz 0350	1990
2	Karosa HD 12 LC757	1996

Peter Faltin – FALTOUR
Tabuľka 91 Vozový park Peter Faltin - Faltour

p.č.	Typ	r.v.
1	Bova FHD 12.1	1995
2	Irisbus SFR 112A	2001

Daniel Čupa - BUS TRANS
Tabuľka 92 Vozový park Daniel Čupa – BUS TRANS

p.č.	Typ	r.v.
1	Neoplan	2007
2	Mercedes Benz 0350 HRD	2006
3	Mercedes Benz Turismo	2008
	Mercedes Benz 6332.01	2011

SAD Krupina
Tabuľka 93 Vozový park SAD Krupina

p.č.	Typ	r.v.
1	Bova	2003

Prehľad vozových parkov prepravcov, ktorý zabezpečujú MHD v obciach PSK. Nasledujúca časť zachytáva počty typy vozidiel využívaných na MHD.

Dopravca SAD Poprad prevádzkuje na linkách MHD v meste Poprad tieto vozidlá:

- 6 vozidiel typu Leonis,
- 4 vozidlá typu MAN Lion,
- 1 vozidlo typu Sirius (dvjopodlažný autobus),
- 1 vozidlo typu Fenix PMC,
- 1 vozidlo typu Leonis Electric,
- 2 vozidlá typu Karsan ATAK

Tabuľka 94 Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Mesto Stará Ľubovňa

p.č.	Typ	r.v.	Počet miest		Spotreba
1	Sor 9.5	2005	27 sedenie	54 státie	spotreba 28 l/100km
2	Sor 9.5	2008	35 sedenie	46 státie	spotreba 28 l/100km
3	Karosa	2006	32 sedenie	68 státie	spotreba 31 l/100km
4	Karosa	2006	32 sedenie	68 státie	spotreba 31 l/100km

EJZATOUR, s.r.o., Strojárska 584, Snina.

Prevádzkuje MHD jedným vozidlom:-

Autobus mestský KAROSA jednopodlažná, rok výroby: 08.10.2006, spotreba 27,5 litra, kapacita 40+23, parametre: dĺžka: 11347mm, šírka: 2500mm, výška: 3165mm. Poruchovosť - bežná údržba.

DZS – M.K. TRANS, s.r.o., Staničná 3, 071 01 Michalovce
Tabuľka 95 Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Humenné

P.č.	Druh	Značka, typ	Objem motora (cm ³)	Výkon motora (kW)	Celková hmotnosť (kg)	Kapacita sedenie/státie	Spotreba PHM (l/100)	r.v.
1	Autobus mestský	SOR B 9.5	5861	152	12700	26/55	22	2000
2	Autobus mestský	SOR B 9.5	5861	152	12700	26/55	22	2000
3	Autobus mestský	SOR B 9.5	5861	152	12700	26/55	22	2000
4	Autobus mestský	Irisbus PS09D1	7790	213	18000	31/69		2001
5	Autobus mestský	Karosa B 932.1676	11940	175	17000	32/63		1998
6	Autobus mestský	Karosa B 932.1676	11940	175	17000	32/63		1997
7	Autobus medzimestský	SOR C 9.5	5861	152	12000	35/27		2001
8	Autobus medzimestský	SOR C 9.5	5880	176	14000	39/23		2005
9	Autobus medzimestský	Karosa C 934.1351	9834	188	18000	46/35		2001
10	Autobus mestský	Karosa B 951.1713	7790	180	17800	32/68		2005
11	Autobus mestský triedy A	Karosa B 732.1654	11940	155	16000	32/68	27,9	1996
12	Autobus medzimestský	Renault Master	2463	84	3900	12/0		2003

Zdroj: Mesto Humenné

5.3.3 Ostatné dopravné módy

5.3.3.1 Cyklistická infraštruktúra, základné parametre

V súčasnosti nie je stanovená oficiálna metodika ani technické podmienky pre navrhovanie a realizáciu rekreačných cykloturistických trás, ktoré by podrobne popisovali možnosti projektových a stavebných riešení. Projektanti sa pri navrhovaní cyklistických komunikácií riadia slovenskou technickou normou STN 736110 Miestne komunikácie, kde sú stanovené základné skladobné prvky cyklistickej cestičky. Minimálna šírka jedného pruhu pre cyklistov je 1,00 m. Z tohto pruhu sa následne skladajú rôzne typy cyklistických komunikácií či už sú to cyklistické cestičky, cyklistické pruhy alebo pásy. Technická norma je ale prioritne zameraná na riešenie dopravných cyklistických komunikácií v intraviláne a preto v nej nenájdeme odpovede pre navrhovanie rekreačných cykloturistických trás. napríklad v lesnom prostredí. Na území Prešovského kraja sa v súčasnosti nachádzajú štyri cyklistické komunikácie, ktoré v sebe zhrňajú dopravnú aj rekreačnú funkciu a ktoré boli špeciálne postavené ako segregované cyklistické komunikácie mimo hlavný dopravný priestor Sú to trasy: Prešov – Veľký Šariš (2009), Spišská Belá – Tatranská Kotlina, (2010), Poprad – Kvetnica (2010) a Poprad – Svit. Drvivá väčšina cykloturistických trás využíva existujúce komunikácie, na ktorých sú osadené orientačné cykloturistické značky.

V súčasnom období Odbor RR Ú PSK spracováva koncepčný plánovací dokument „Kostrová sieť cykloturistických trás v Prešovskom kraji“. Dokument bude obsahovať analýzu existujúcich úsekov infraštruktúry a potrieb pre jej obnovu a výstavbu nových. Výstupy dokumentu budú premietnuté aj do územnoplánovacích podkladov. Dokument bude dostupný k 15.12.2018.

cestná cykloturistika

Trasy sú zjazdne všetkými druhmi bicyklov (cestné, trekkingové, horské). Sú obyčajne vedené po asfaltových, prípadne penetrovaných cestách. Využívajú sieť ciest II. a III. triedy, asfaltové účelové komunikácie. V symbolike orientačných cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy. Cyklista ide po rovine.

horská cykloturistika

Trasy sú obyčajne zjazdne iba na horských bicykloch (prípadne na trekkingových bicykloch). Zväčša vedú po makadamových, lesných a poľných cestách s prírodným povrchom. Platí tu častokrát zásada, že po období dažďov sú nezjazdne. V symbolike orientačných cykloprvkov sa používa pri veľkých i malých cyklosmerovkách logo cyklistu vo farbe príslušnej trasy. Cyklista ide do kopca

Tabuľka 96 Charakteristika cyklistických trás v PSK

Okres	Dĺžka v km	Prevýšenie v m tam	Prevýšenie v m späť	Počet trás
Poprad	253	6256	4170	22
Kežmarok	214,5	4191	3777	14
Stará Ľubovňa	67,5	265	258	5
Svidník	42	677	522	1
Sabinov	37	961	503	2
Prešov	156	3328	2324	7
Snina	230,5	4416	5434	9
Humenné	56	549	436	4
Vranov	115	3339	2834	4
Medzilaborce	66	917	1284	5
Bardejov	40	589	539	1
Levoča	158	4248	3397	11

Stropkov	0	0	0	0
spolu	1435,5	29736	25478	85

Zdroj: Cyklopo

Zoznam hlavných existujúcich cyklotrás v Prešovskom kraji. Zoznam cyklotrás je sumárom aj podľa evidencie Slovenského cykloklubu.

- **Cyklotrasa 018 Prešov – Červenica – 23km**
 - Trasa začína v oblasti: Prešov
 - Trasa končí v oblasti: Červenica
 - Cyklotrasu spravuje: SCK
- **Cyklotrasa 023 Pavlovce – Zámutovej – 31,3km**
 - Trasa začína v oblasti: Pavlovce
 - Trasa končí v oblasti: Zámutovej
 - Cyklotrasu spravuje: Kostitras
- **Cyklotrasa 014 Lesnica - Červený Kláštor -16,7km**
 - Trasa začína v oblasti: Lesnica
 - Trasa končí v oblasti: Červený Kláštor
 - Cyklotrasu spravuje: SCK
- **Cyklotrasa 2879 Poprad - Horný Smokovec – 10,8km**
 - Trasa začína v oblasti: Poprad
 - Trasa končí v oblasti: Horný Smokovec
 - Cyklotrasu spravuje: www.mountainbiking.sk
- **Cyklotrasa 2875 Cyklistický chodník ikon – 79km**
 - Trasa začína v oblasti: Hrabušice
 - Trasa končí v oblasti: Lesnica
 - Cyklotrasu spravuje: OZ Fénix
- **Cyklotrasa 5897 Čierna voda - Chata Plesnivec – 2,8km**
 - Trasa začína v oblasti: Križovatka Čierna Voda (autom je možné zaparkovať v Kežmarských Žľaboch a na trasu sa dostanete po turistickej trase).
 - Trasa končí v oblasti: Chata Plesnivec
 - Cyklotrasu spravuje: www.mountainbiking.sk
- **Cyklotrasa 2860 Biela Voda - Zelené Pleso – 7,7km**
 - Trasa začína v oblasti: Biela Voda
 - Trasa končí v oblasti: Chata pri Zelenom plese
 - Cyklotrasu spravuje: SCK
- **Cyklotrasa 8923 Nová Ľubovňa - Ľubovnianske Kúpele – 4,8km**
 - Trasa začína v oblasti: Nová Ľubovňa
 - Trasa končí v oblasti: Ľubovnianske Kúpele
 - Cyklotrasu spravuje: OOCR Severný Spiš - Pieniny
- **Cyklotrasa 016 Karpatská magistrála – 60,54**
 - Trasa začína v oblasti: Ubľa / hranica s Ukrajinou
 - Trasa končí v oblasti: Poloniny / hranica s Poľskom
- **Cyklotrasa 015 Karpatská cyklocesta – 97km**
 - Vedie podhorím Čergova, Odavskou Vrchovinou, Nízkymi Beskydami a podhorím Vihorlatu po štátnych cestách II., III. a miestami aj I. triedy.
 - Trasa začína v oblasti: Prešov
 - Trasa končí v oblasti: Vyšný komárnik a pokračuje do Poľska
 - Cyklotrasu spravuje: SCK
- **Cyklotrasa 5873 Povodím Svinky – 80km**
 - Trasa začína v oblasti: ide o okruh, takže si môžete vybrať, kde začnete
 - Trasa končí v oblasti: ide o okruh, takže si môžete vybrať, kde začnete

- Cyklotrasu spravuje: SCK Šariš
- **Cyklotrasa 2870 Hrebeň Spišskej Magury – 22km**
 - Trasa začína v oblasti: Toporecké sedlo (cesta smerom na Toporec alebo Veľkú Lesnú)
 - Trasa končí v oblasti: Rázcestie pri tablici pri obci Ždiar
 - Cyklotrasu spravuje: Združenie pre rozvoj horskej cyklistiky

5.3.3.2 *Pripravované stavebné zámery*

Spoločnosť Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja pripravuje viaceré stavebné zámery v cyklistickej infraštruktúre v Prešovskom kraji.

1. Poloniny Trail

1.1. „Dobudovanie infraštruktúry Poloniny trail, 1. etapa, úsek Snina“

- dokumentácia pre územné rozhodnutie – hotová;
- projektová dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnosti pre realizáciu stavby – pripravený koncept na kontrolu;
- vydanie právoplatného územného rozhodnutia – vydané, právoplatné;
- dĺžka úseku: 1,9 km.

1.2. „Dobudovanie infraštruktúry Poloniny trail, 1. etapa, úsek Stakčín“

- dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnosti pre realizáciu stavby - hotová;
- vydané stavebné povolenie – vydané, právoplatné;
- dĺžka úseku: 8,0 km;
- úsek ide po kontrole na MIRRI do výstavby (cca 1 mesiac+).

1.3. „Dobudovanie infraštruktúry Poloniny trail, 1. etapa Ulič – Uličské Krivé“

- dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnosti pre realizáciu stavby - hotová;
- dĺžka úseku: 3,6 km Ulič, 0,8 km Uličské Krivé;
- úsek Ulič čaká na vydanie stavebného povolenia, úsek Uličské Krivé – pozastavený kvôli majetkovoprávnym problémom.

1.4. „Dobudovanie infraštruktúry Poloniny trail, 2. etapa, úsek Starina – bývalá obec Ruské“

- dokumentácia pre stavebné povolenie v podrobnosti pre realizáciu stavby - hotová;
- dĺžka úseku: 14,3 km;
- úsek ide po kontrole na MIRRI do výstavby (cca 1 mesiac+).

1.5. „Dobudovanie infraštruktúry Poloniny trail, 2. etapa, úseky Runina – Ruský Potok, Ruský Potok – Uličské Krivé, Kalná Roztoka – Stakčinska Roztoka, Stakčinska Roztoka – Stakčín“

- technická štúdia - hotová;
- dokumentácia pre územné rozhodnutie – koncept pred kontrolou na odovzdanie;
- predpokladaná dĺžka úseku: 19 km (upresní sa po dodaní DÚR).

1.6. „Dobudovanie infraštruktúry Poloniny trail, 3. etapa (Ulič – Ruská Volová – Kalná Roztoka)“

- príprava na spustenie verejného obstarávania na výber projektanta stavby;
- predpokladaná dĺžka úseku: 18 km.

1.7. „Dobudovanie infraštruktúry Poloniny trail, 5. etapa bývalá obec Ruské – Runina“

- predpokladaná dĺžka úseku: 7 km.



2. Cyklistická trasa na úseku priehradný múr Domaša – Holčíkovec

- technická štúdiá – pripravuje sa;
- predpokladaná dĺžka úseku: 7 km.



3. Cyklistická trasa pútnického významu Levoča – Spišský Jeruzalem – Spišské Podhradie

- spustenie verejného obstarávania na výber projektanta stavby;
- dĺžka úseku: 24 km.



4. Prepojenie Vysokých Tatier a Slovenského Raja

- 1. úsek: Poprad – Gánovce, dĺžka 1,4 km (príprava PD – odložená pre plánovanú prekládku žel. trate),
- 2. úsek: Gánovce – Hozelec – Švábovce, dĺžka 7 km (spracúvanie technickej štúdie).



5. EuroVelo 11

5.1. príprava PD úsekov severovýchodného Slovenska popri štátnej hranici (Mníšek nad Popradom, Kače, Medzibrodie, Závodie, Sulín, Malý Lipník, Legnava, územie pod Muszynou)

- predpokladaná dĺžka úseku: 28 km.

5.2. príprava PD pre zvyšné obce v okrese Stará Ľubovňa (Šambron, Nová Ľubovňa)

- predpokladaná dĺžka úseku: 15km.

5.3. príprava PD pre zvyšné obce na severnom úseku (Chmeľnica, Plavnica, Plaveč, Orlov)

- spustenie verejného obstarávania na výber projektanta stavby;
- predpokladaná dĺžka úsekov: 22 km.

5.4. vybudovanie cyklistickej infraštruktúry na vybraných úsekoch v okrese Sabinov (Krivany, Torysa, Šarišské Dravce, Bajerovce)

- vypracovaná projektová dokumentácia v stupni DSP pre ZOHT;
- zazmluvnený projektant ZOHT upravuje PD pre obec Bajerovce, termín;
- dĺžka trasy: 18 km.

5.5. PD pre účely výstavby cyklotrás na vybraných úsekoch v okrese Prešov (Prešov, Haniska, Kendice, Drienovská Nová Ves, Ličartovce, Janovík, Bretejovce, Seniakovce)

- pripravuje sa spustenie verejného obstarávania na výber projektanta stavby;
- predpokladaná dĺžka úseku: 20 km.

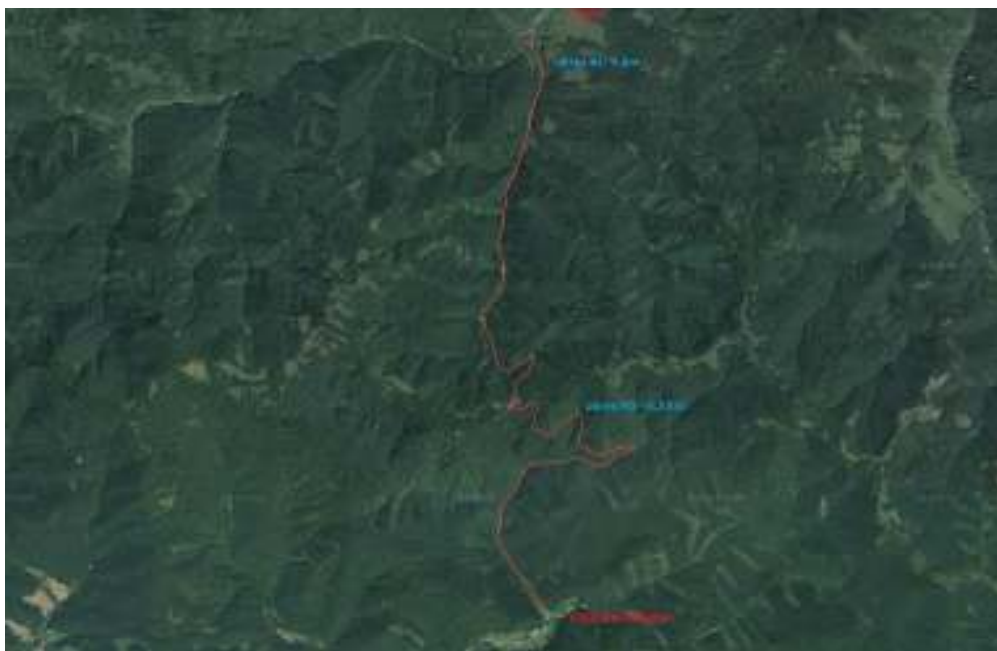
6. Rekonštrukcia cesty III/3108 Jezersko

- príprava na spustenie verejného obstarávania na výber projektanta stavby;
- predpokladaná dĺžka úseku: 1,9 km.



7. Rekonštrukcia cesty III/3183 Livov – Majdan

- predpokladaná dĺžka úseku: 10 km.



5.4 Zber dát ohľadom nehodovosti resp. bezpečnosti

Predmetom analytickej časti PUM v tejto kapitole je analyzovať údaje o nehodovosti a bezpečnosti a ich vplyv na dopravu a dopravné situácie v danom území. Hlavným zdrojom informácií sú dokumenty poskytnuté Policajným zborom SR a prevádzkovateľov verejnej dopravy.

Časový úsek zisťovania je 2012 – 2017.

5.4.1 Nehodovosť v cestnej doprave

Celkový prehľad nehodovosti

Graf 14 Celkový počet nehôd v PSK

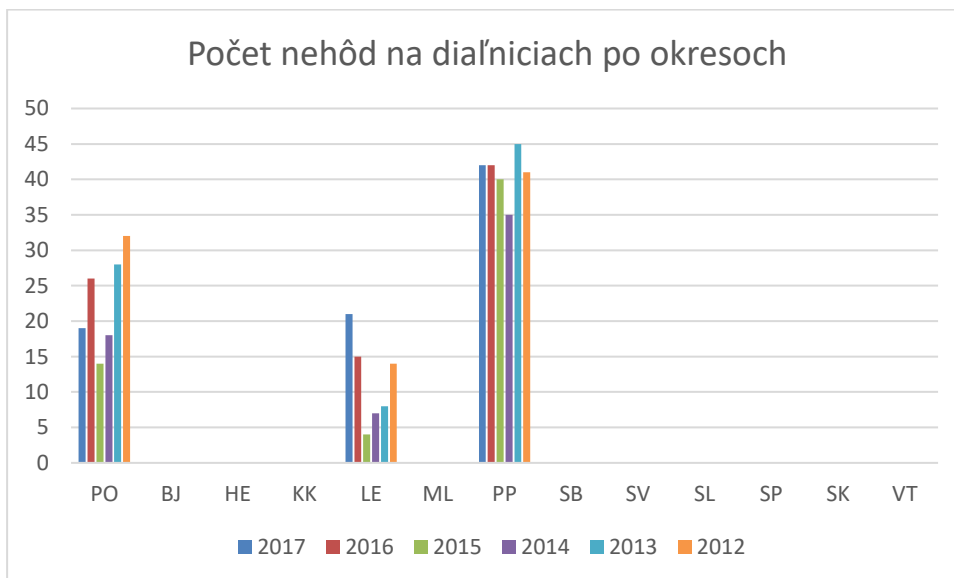


Tabuľka 97 Počty dopravných nehôd na komunikáciách podľa druhu za 2012-2017

Druh komunikácie	2012	2013	2014	2015	2016	2017
diaľnica	87	81	60	58	83	82
diaľničný privádzač	0	0	0	3	4	0
rýchlostná cesta	3	5	5	1	1	1
rýchlostný privádzač	0	0	0	0	0	0
cesta I. triedy	659	621	573	560	552	604
cesta II. triedy	156	168	125	126	136	126
cesta III. triedy	270	250	233	251	230	249
poľné a lesné cesty		13	12	7	12	9
ostatné (parkoviská, príjazdy k továrňam, pieskovňam, skladom a pod.)		302	280	339	402	371
komunikácia nesledovaná		573	620	584	668	737

Tabuľka 98 Počty dopravných nehôd na komunikáciách podľa druhu medziročná zmena v %

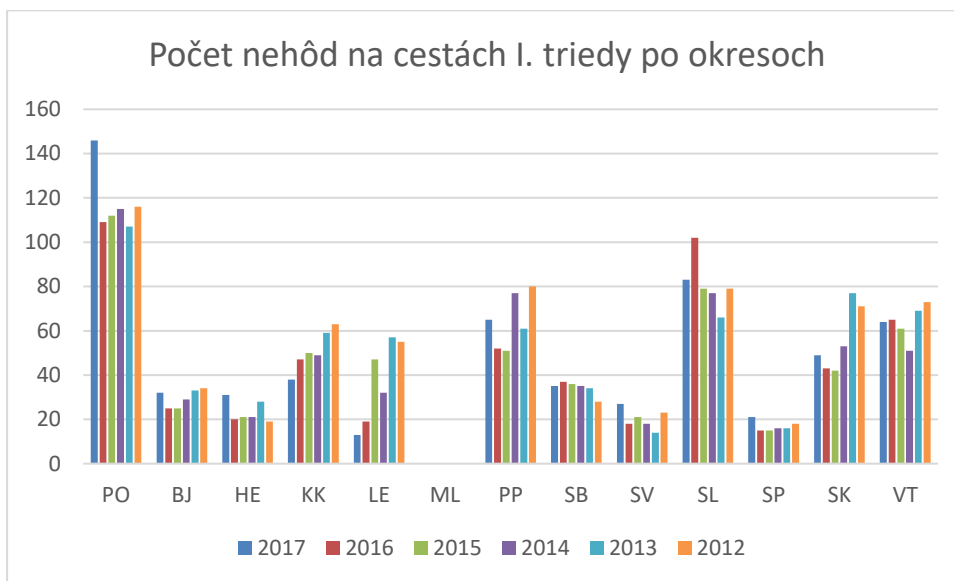
Druh komunikácie	2017/2016	2016/2015	2015/2014	2014/2013	2013/2012
diaľnica	-1,20	43,10	-3,33	-25,93	-6,90
diaľničný privádzač	-100,00	33,33	0,00	0,00	0,00
rýchlostná cesta	0,00	0,00	-80,00	0,00	66,67
rýchlostný privádzač	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
cesta I. triedy	9,42	-1,43	-2,27	-7,73	-5,77
cesta II. triedy	-7,35	7,94	0,80	-25,60	7,69
cesta III. triedy	8,26	-8,37	7,73	-6,80	-7,41
poľné a lesné cesty	-25,00	71,43	-41,67	-7,69	0,00
ostatné (parkoviská, príjazdy k továrňam, pieskovňam, sklodom a pod.)	-7,71	18,58	21,07	-7,28	0,00
komunikácia nesledovaná	10,33	14,38	-5,81	8,20	0,00

Graf 15 Počet nehôd na diaľniciach po okresoch


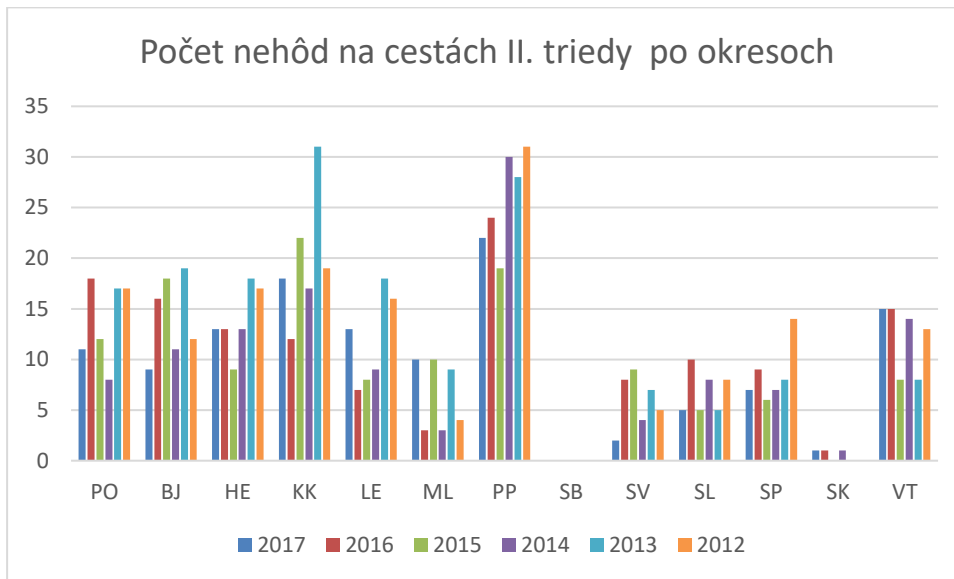
Graf 16 Počet nehôd na rýchlostných cestách po okresoch



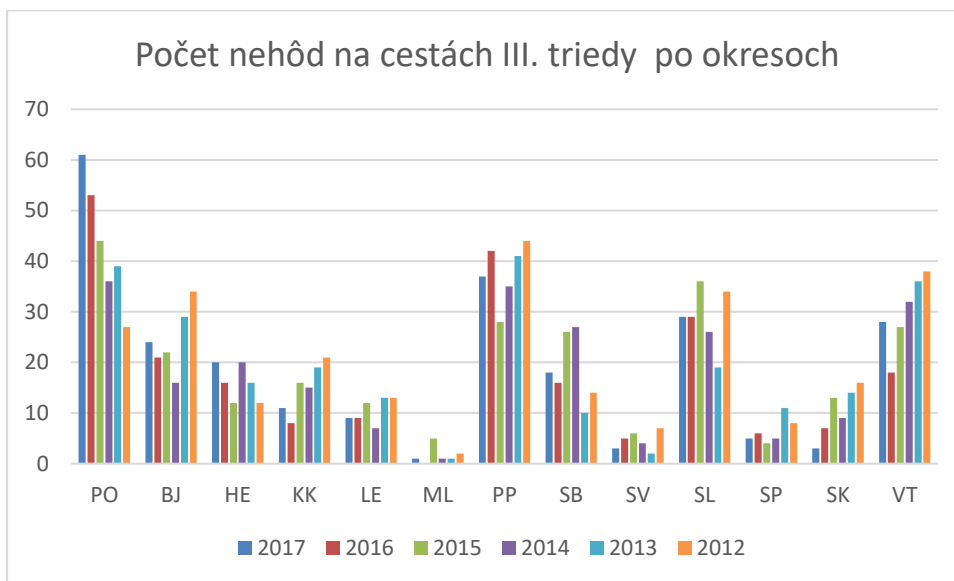
Graf 17 Počet nehôd na cestách I. triedy po okresoch



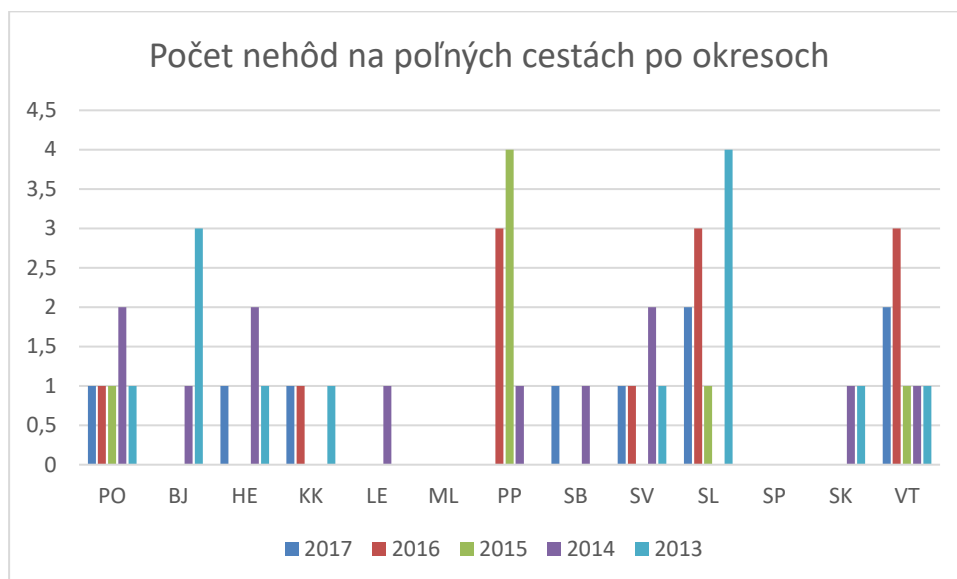
Graf 18 Počet nehôd na cestách II. triedy po okresoch



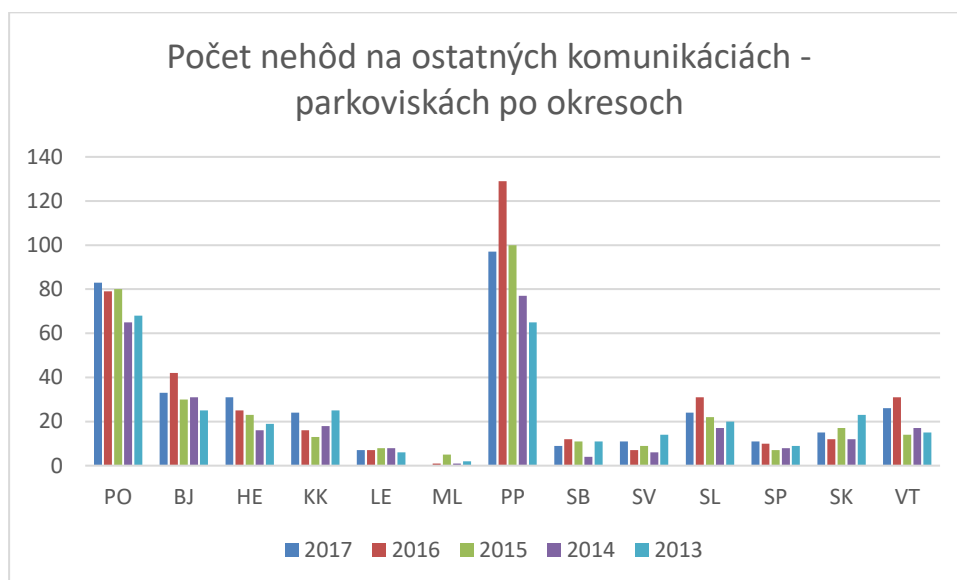
Graf 19 Počet nehôd na cestách III. triedy po okresoch



Graf 20 Počet nehôd na poľných cestách po okresoch



Graf 21 Počet nehôd na ostatných komunikáciách a parkoviskách po okresoch

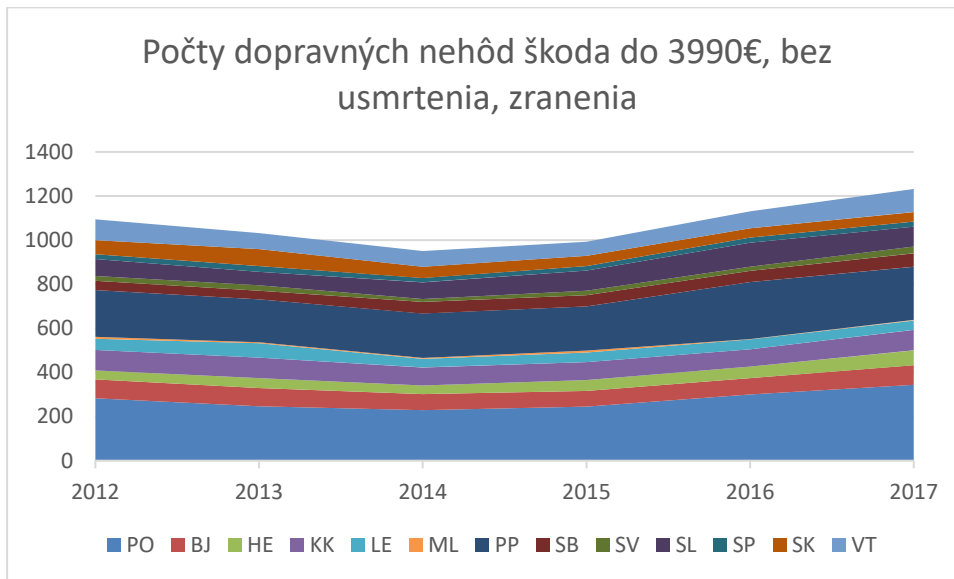


Prehľad nehôd podľa typu škodovej udalosti a podľa typu zavinenia

Tabuľka 99 Počty dopravných nehôd škoda do 3990€, bez usmrtenia, zranenia

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	1095	283	85	41	93	51	8	213	41	23	77	21	64	95
2013	1032	246	83	46	93	65	4	194	40	24	62	26	77	72
2014	950	229	73	39	82	39	4	201	53	13	76	19	51	71
2015	992	245	71	49	82	43	9	200	51	20	92	20	47	63
2016	1131	300	75	52	78	45	1	259	51	19	108	23	43	77
2017	1232	344	89	67	93	42	3	241	61	31	90	23	43	105

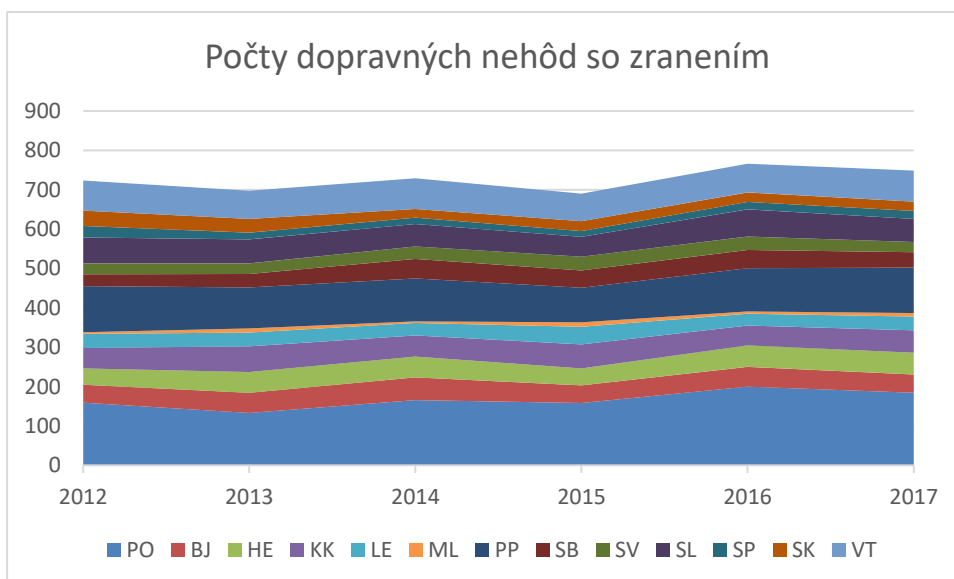
Graf 22 Počty dopravných nehôd škoda do 3990€, bez usmrtenia, zranenia



Tabuľka 100 Počty dopravných nehôd so zranením

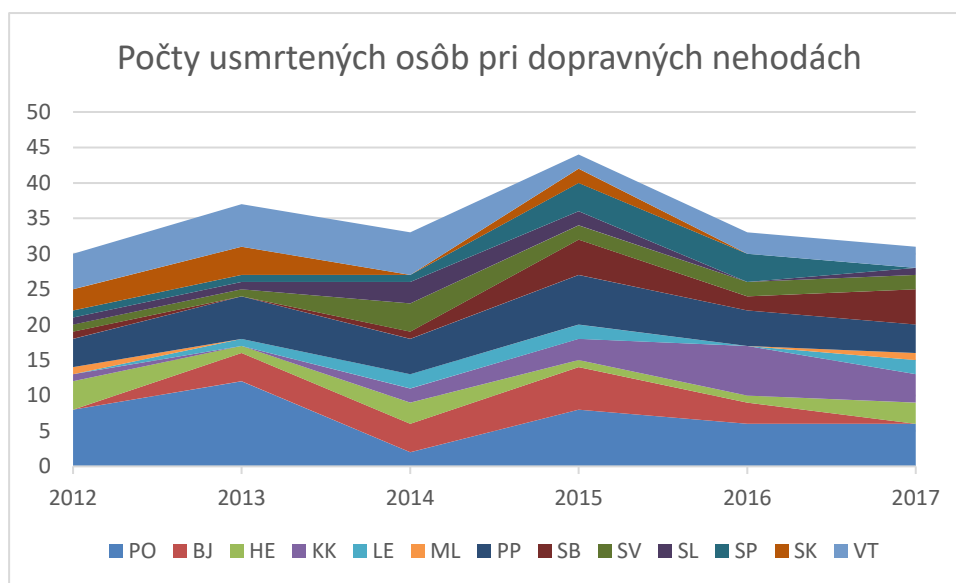
rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	723	159	46	41	52	36	4	117	30	28	66	29	39	76
2013	697	133	51	53	65	35	11	104	34	27	61	17	35	71
2014	729	166	57	53	54	32	4	109	49	32	57	16	22	78
2015	690	158	45	43	61	45	11	88	44	35	50	15	25	70
2016	766	200	50	55	50	30	6	110	46	34	69	19	24	73
2017	749	184	47	55	57	35	9	115	39	26	59	20	24	79

Graf 23 Počty dopravných nehôd so zranením



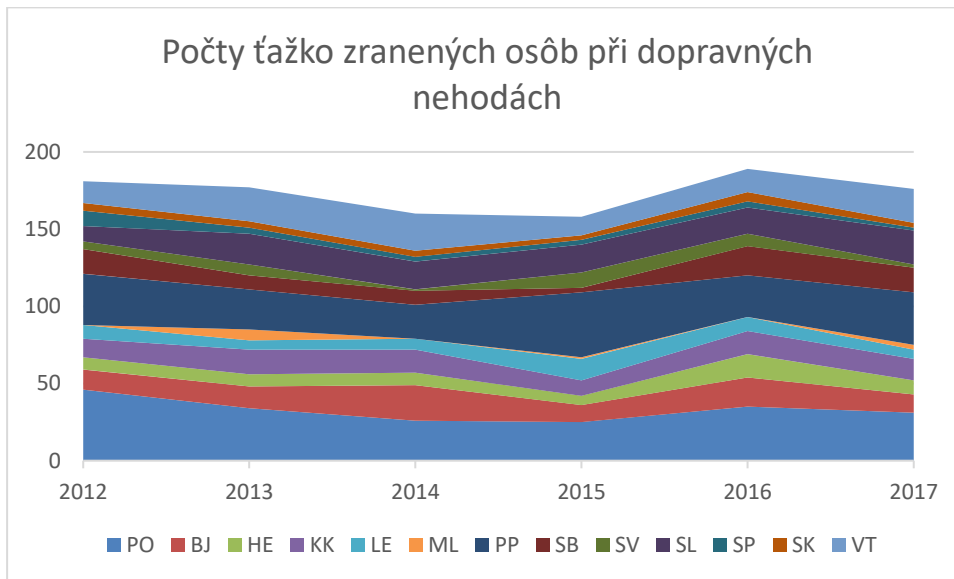
Tabuľka 101 Počty usmrtených osôb pri dopravných nehodách

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	30	8	0	4	1	0	1	4	1	1	1	1	3	5
2013	37	12	4	1	0	1	0	6	0	1	1	1	4	6
2014	33	2	4	3	2	2	0	5	1	4	3	1	0	6
2015	44	8	6	1	3	2	0	7	5	2	2	4	2	2
2016	33	6	3	1	7	0	0	5	2	2	0	4	0	3
2017	31	6	0	3	4	2	1	4	5	2	1	0	0	3

Graf 24 Počty usmrtených osôb pri dopravných nehodách

Tabuľka 102 Počty ťažko zranených osôb pri dopravných nehodách

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	181	46	13	8	12	9	0	33	16	5	10	10	5	14
2013	177	34	14	8	16	6	7	26	9	7	20	4	4	22
2014	160	26	23	8	15	7	0	22	9	1	18	3	4	24
2015	158	25	11	6	10	14	1	42	3	10	18	3	3	12
2016	189	35	19	15	15	9	0	27	19	8	17	4	6	15
2017	176	31	12	9	14	6	3	34	16	2	22	2	3	22

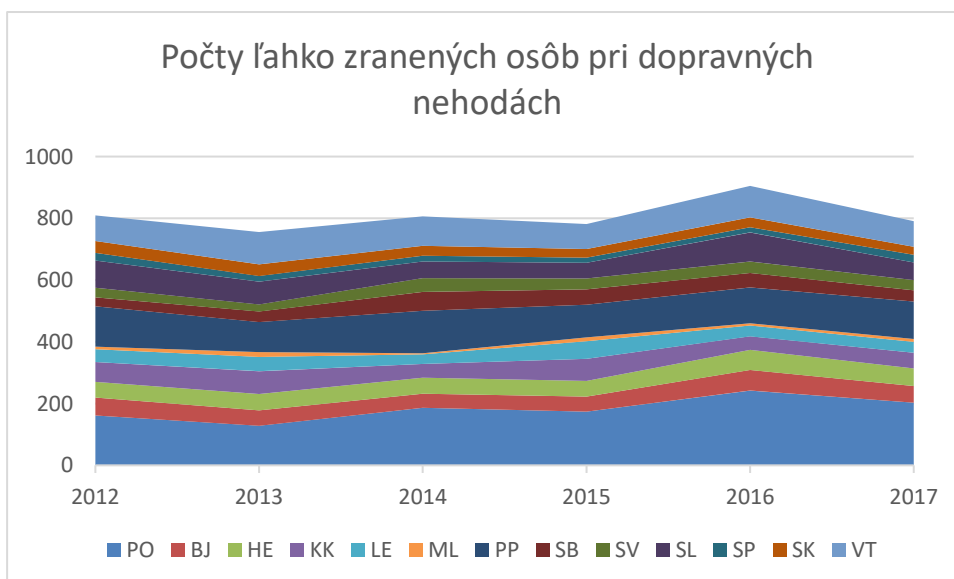
Graf 25 Počty ťažko zranených osôb pri dopravných nehodách



Tabuľka 103 Počty ľahko zranených osôb pri dopravných nehodách

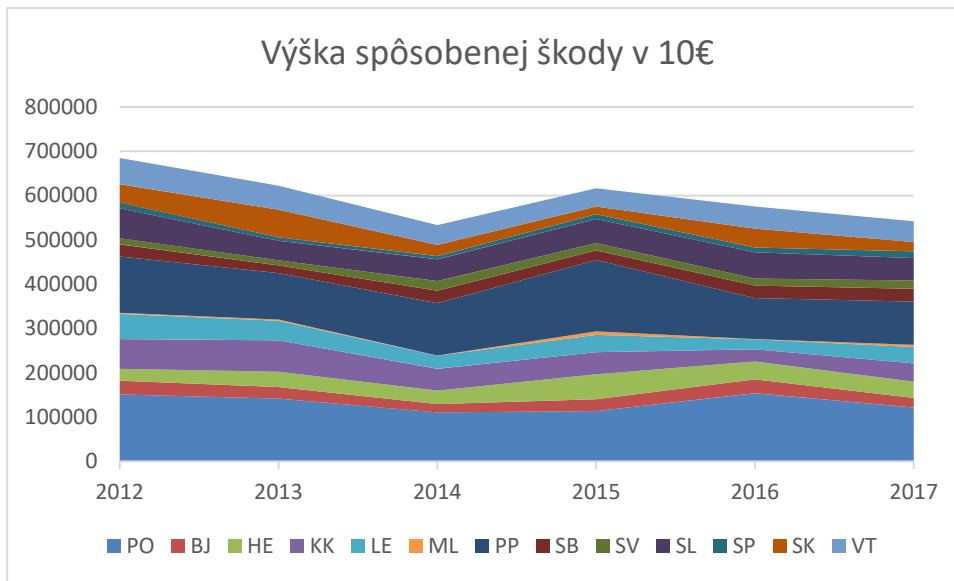
rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	809	162	58	50	65	41	8	131	29	31	88	25	38	83
2013	756	128	50	53	74	46	16	97	34	23	74	18	38	105
2014	806	186	46	52	44	31	4	137	62	44	54	19	32	95
2015	781	174	49	50	72	57	12	106	50	35	51	17	28	80
2016	905	242	67	65	44	35	7	116	47	37	94	17	32	102
2017	791	203	54	57	51	35	9	122	36	33	57	25	26	83

Graf 26 Počty ľahko zranených osôb pri dopravných nehodách



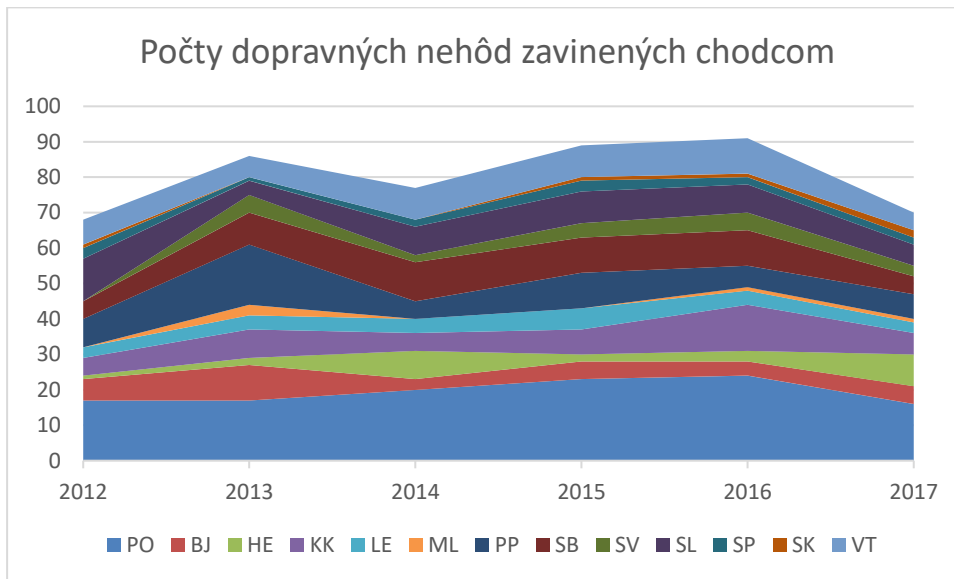
Tabuľka 104 Výška spôsobenej škody v 10€

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	684886	150865	31073	26976	67105	56854	2434	127269	27150	14315	67102	13204	41339	59200
2013	622323	141686	26184	34262	71420	43942	3041	104159	17375	11979	43829	8122	62152	54172
2014	533560	110453	18731	30579	49474	29308	343	118241	28270	21719	49201	7103	25251	44887
2015	616487	113643	26432	56269	50192	38716	8200	160936	22184	16705	54129	10718	17500	40863
2016	575616	153799	31418	40272	27263	22562	951	92524	27896	16117	59512	10600	42530	50172
2017	542338	121674	21845	36318	41172	36770	5205	97995	28715	18515	50778	15045	20790	47516

Graf 27 Výška spôsobenej škody v 10€

Prehľad nehôd podľa zavinenia
Tabuľka 105 Počty nehôd zavinených chodcom

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	68	17	6	1	5	3	0	8	5	0	12	3	1	7
2013	86	17	10	2	8	4	3	17	9	5	4	1	0	6
2014	77	20	3	8	5	4	0	5	11	2	8	2	0	9
2015	89	23	5	2	7	6	0	10	10	4	9	3	1	9
2016	91	24	4	3	13	4	1	6	10	5	8	2	1	10
2017	70	16	5	9	6	3	1	7	5	3	6	2	2	5

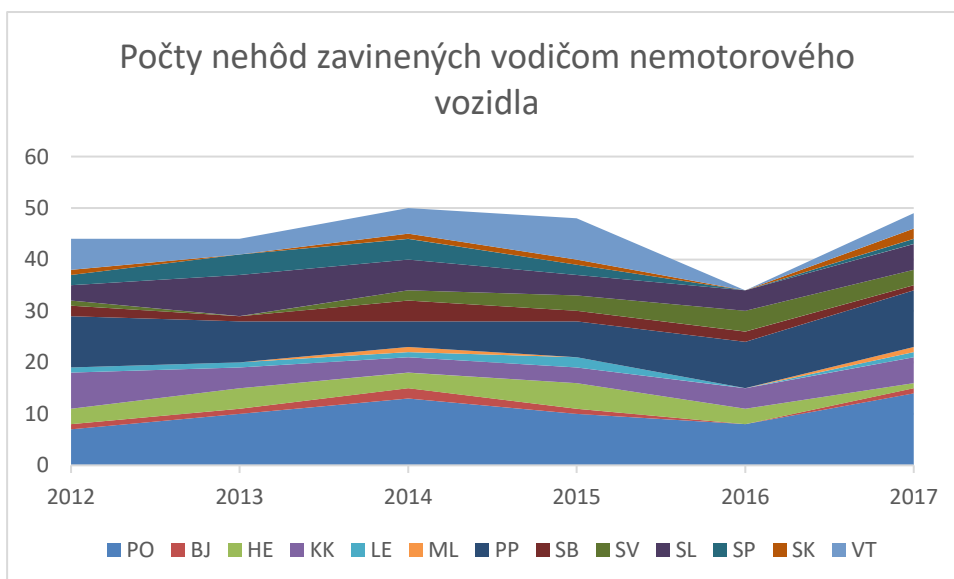
Graf 28 Počty nehôd zavinených chodcom



Tabuľka 106 Počty nehôd zavinených vodičom nemotorového vozidla

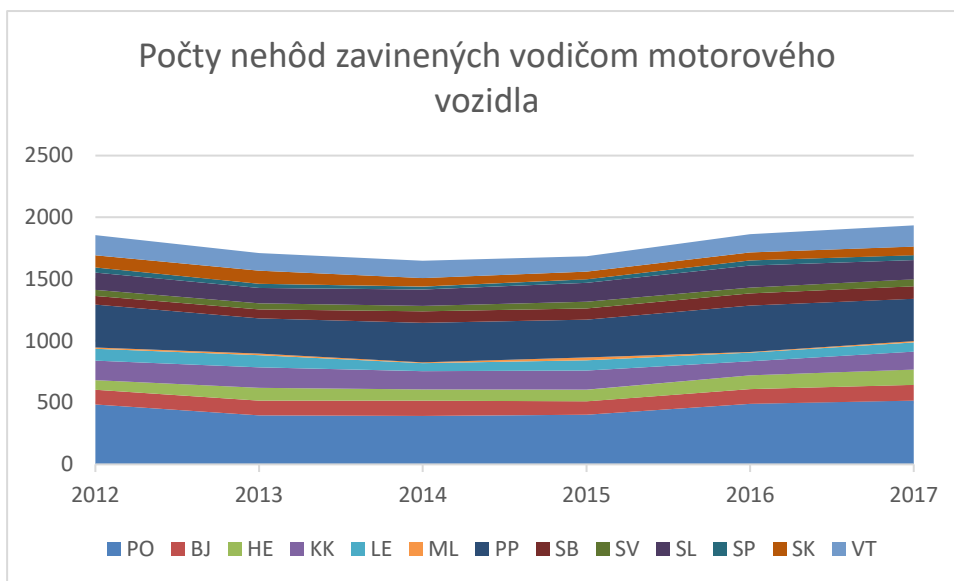
rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	44	7	1	3	7	1	0	10	2	1	3	2	1	6
2013	44	10	1	4	4	1	0	8	1	0	8	4	0	3
2014	50	13	2	3	3	1	1	5	4	2	6	4	1	5
2015	48	10	1	5	3	2	0	7	2	3	4	2	1	8
2016	34	8	0	3	4	0	0	9	2	4	4	0	0	0
2017	49	14	1	1	5	1	1	11	1	3	5	1	2	3

Graf 29 Počty nehôd zavinených vodičom nemotorového vozidla



Tabuľka 107 Počty nehôd zavinených vodičom motorového vozidla

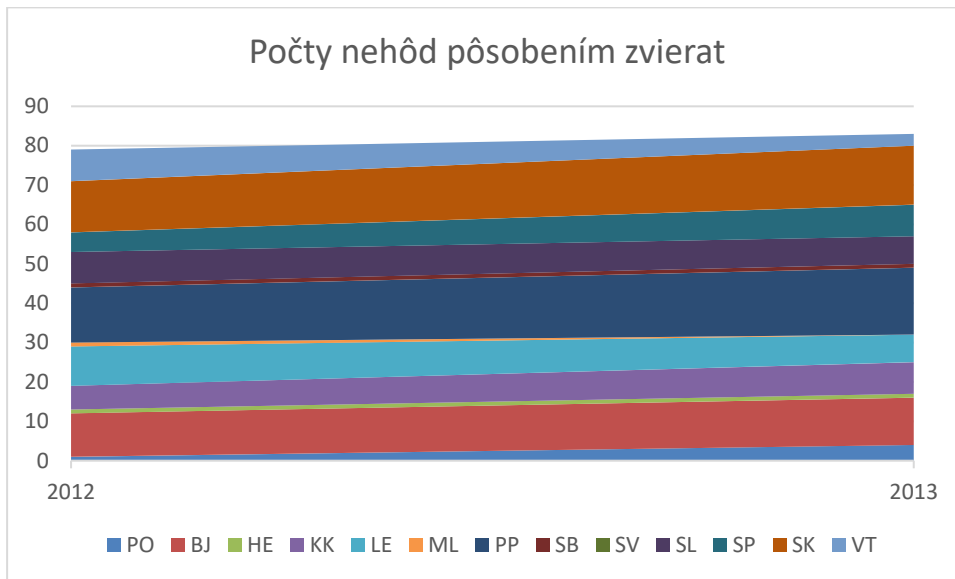
rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	1856	484	120	79	156	96	12	346	71	49	140	41	99	163
2013	1712	398	117	105	165	99	12	287	72	50	123	33	108	143
2014	1649	392	123	92	148	65	6	320	93	44	133	24	68	141
2015	1686	403	107	95	154	83	24	305	91	55	154	27	62	126
2016	1865	489	121	111	115	68	6	375	98	48	178	41	67	148
2017	1935	517	127	124	145	74	12	342	101	57	155	40	70	171

Graf 30 Počty nehôd zavinených vodičom motorového vozidla

Tabuľka 108 Počty nehôd pôsobením zvierat

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	79	1	11	1	6	10	1	14	1	0	8	5	13	8
2013	83	4	12	1	8	7	0	17	1	0	7	8	15	3

V metodike PZSR po roku 2014 nie je uvádzaná zvlášť kategória pôsobenia zvierat ako príčiny nehôd z dôvodu nízkeho celkového počtu príčin nehôd.

Graf 31 Počty nehôd pôsobením zvierat



Tabuľka 109 Celkový prehľad dopravných nehôd v PSK za rok 2017 s porovnaním za rok 2016

Celkový prehľad nehôd															
		Prešovský kraj													
		Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
Počet nehôd celkom		2179	568	143	138	166	86	14	391	109	64	178	48	79	195
	+/-	91	29	13	18	29	3	7	-18	-1	6	-31	2	4	30
	tj. %	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
šk. do 3990€, bez usmrt., zran.		1232	344	89	67	93	42	3	241	61	31	90	23	43	105
	+/-	101	44	14	15	15	-3	2	-18	10	12	-18	0	0	28
	tj. %	56,5	60,6	62,2	48,6	56	48,8	21,4	61,6	56	48,4	50,6	47,9	54,4	53,8
neh. s násl. na živote alebo zdr.		749	184	47	55	57	35	9	115	39	26	59	20	24	79
	+/-	-17	-16	-3	0	7	5	3	5	-7	-8	-10	1	0	6
	tj. %	34,4	32,4	32,9	39,9	34,3	40,7	64,3	29,4	35,8	40,6	33,1	41,7	30,4	40,5
Počet usmrtených		31	6	0	3	4	2	1	4	5	2	1	0	0	3
	+/-	-2	0	-3	2	-3	2	1	-1	3	0	1	-4	0	0
Počet ťažko zranených		176	31	12	9	14	6	3	34	16	2	22	2	3	22
	+/-	-13	-4	-7	-6	-1	-3	3	7	-3	-6	5	-2	-3	7
Počet ľahko zranených		791	203	54	57	51	35	9	122	36	33	57	25	26	83
	+/-	-114	-39	-13	-8	7	0	2	6	-11	-4	-37	8	-6	-19
Škoda v 10€		542338	121674	21845	36318	41172	36770	5205	97995	28715	18515	50778	15045	20790	47516
	+/-	-33278	-32125	-9573	-3954	13909	14208	4254	5471	819	2398	-8734	4445	-21740	-2656
Zavinené (ŠEDN)															
		Prešovský kraj													
		Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
chodcom		70	16	5	9	6	3	1	7	5	3	6	2	2	5
	+/-	-21	-8	1	6	-7	-1	0	1	-5	-2	-2	0	1	-5

	tj. %	3,2	2,8	3,5	6,5	3,6	3,5	7,1	1,8	4,6	4,7	3,4	4,2	2,5	2,6
vodičom motorového vozidla		1935	517	127	124	145	74	12	342	101	57	155	40	70	171
	+/-	70	28	6	13	30	6	6	-33	3	9	-23	-1	3	23
	tj. %	88,8	91	88,8	89,9	87,3	86	85,7	87,5	92,7	89,1	87,1	83,3	88,6	87,7
vodičom nemotorového vozidla		49	14	1	1	5	1	1	11	1	3	5	1	2	3
	+/-	15	6	1	-2	1	1	1	2	-1	-1	1	1	2	3
	tj. %	2,2	2,5	0,7	0,7	3	1,2	7,1	2,8	0,9	4,7	2,8	2,1	2,5	1,5
Hlavné príčiny nehôd (podľa frekvencie), u vodičov hlavných vinníkov															
		Prešovský kraj													
		Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
porušenie povinnosti vodiča		1032	295	54	68	61	47	6	222	55	29	52	21	37	85
	+/-	80	23	-1	13	3	13	3	10	10	4	-18	-2	-3	25
	tj. %	47,4	51,9	37,8	49,3	36,7	54,7	42,9	56,8	50,5	45,3	29,2	43,8	46,8	43,6
nedovolená rýchlosť jazdy		292	46	19	16	36	10	2	45	18	10	44	5	6	35
	+/-	36	6	-2	4	20	-3	1	-6	5	0	3	2	2	4
	tj. %	13,4	8,1	13,3	11,6	21,7	11,6	14,3	11,5	16,5	15,6	24,7	10,4	7,6	17,9
nesprávne otáčanie a cúvanie		155	38	22	4	24	2	0	26	7	2	13	0	3	14
	+/-	18	11	4	-5	14	-4	-1	-9	2	2	6	0	0	-2
	tj. %	7,1	6,7	15,4	2,9	14,5	2,3	0	6,6	6,4	3,1	7,3	0	3,8	7,2
nesprávna jazda cez križovatku		113	41	8	10	7	3	1	18	3	2	8	2	4	6
	+/-	19	8	6	-2	-2	0	1	5	0	-1	0	1	2	1
	tj. %	5,2	7,2	5,6	7,2	4,2	3,5	7,1	4,6	2,8	3,1	4,5	4,2	5,1	3,1
nesprávny spôsob jazdy		95	11	4	6	9	2	2	9	3	4	19	2	12	12
	+/-	-30	-6	-3	0	-1	0	1	-10	-3	0	-16	-3	6	5
	tj. %	4,4	1,9	2,8	4,3	5,4	2,3	14,3	2,3	2,8	6,3	10,7	4,2	15,2	6,2
nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami		87	31	6	9	5	3	1	14	5	1	6	3	1	2
	+/-	-3	3	3	3	-1	-1	1	-1	0	-4	2	1	-3	-6

	tj. %	4	5,5	4,2	6,5	3	3,5	7,1	3,6	4,6	1,6	3,4	6,3	1,3	1
nesprávne odbočovanie		51	14	8	3	4	1	0	4	1	5	3	1	0	7
	+/-	2	-2	5	0	2	0	0	-10	0	5	1	0	-1	2
	tj. %	2,3	2,5	5,6	2,2	2,4	1,2	0	1	0,9	7,8	1,7	2,1	0	3,6
nesprávne predchádzanie		44	10	2	2	4	2	0	4	2	0	10	1	0	7
	+/-	-1	-1	-1	0	0	2	0	0	-4	-1	7	0	-2	-1
	tj. %	2	1,8	1,4	1,4	2,4	2,3	0	1	1,8	0	5,6	2,1	0	3,6
porušenie povinnosti účastníka cestnej premávky		35	16	1	1	1	3	0	5	0	1	0	2	3	2
	+/-	-17	0	-2	-1	-2	1	0	-1	-7	0	-4	1	0	-2
	tj. %	1,6	2,8	0,7	0,7	0,6	3,5	0	1,3	0	1,6	0	4,2	3,8	1
porušenie povinnosti účastníka dopravnej nehody alebo škodovej udalosti		21	6	0	3	0	1	0	0	2	2	1	2	2	2
	+/-	-12	-10	0	-2	0	0	0	-2	-2	2	1	1	0	0
	tj. %	1	1,1	0	2,2	0	1,2	0	0	1,8	3,1	0,6	4,2	2,5	1

5.4.1.1 Nehody v cestnej doprave pri účasti linkových autobusov

Policajný Zbor SR neviduje zvlášť dopravné nehody za účasti linkových autobusov. Nasledujúce štatistiky predstavujú priemerné počty nehôd a škodových udalostí, ktoré boli poskytnuté dopravcom verejnej dopravy SAD Poprad a.s.

Štatistika dopravných nehôd SAD Poprad a.s. za rok 2017:

- havarijné poistenie / lesná zver / 5 udalostí
- náhrada škody.....10 udalostí
- cudzie zavinenie..... 10 udalostí
- naše zavinenie.....26 udalostí

5.4.1.2 Nehody v cestnej doprave pri účasti cyklistov

Policajný zbor SR neviduje nehody účasťou cyklistov mimo verejnú pozemnú komunikáciu, po ktorých chodí motorové vozidlá. Nie sú teda zachytené nehody, ktoré sa stali na cyklo-chodníkoch. Sledujú sa len nehody zavinené vodičom nemotorového vozidla, čo nemusia byť vo všetkých prípadoch práve cyklisti. Tieto nehody sú zhrnuté v Tabuľka 106 a ilustrované v Graf 29 Počty nehôd zavinených vodičom nemotorového vozidla

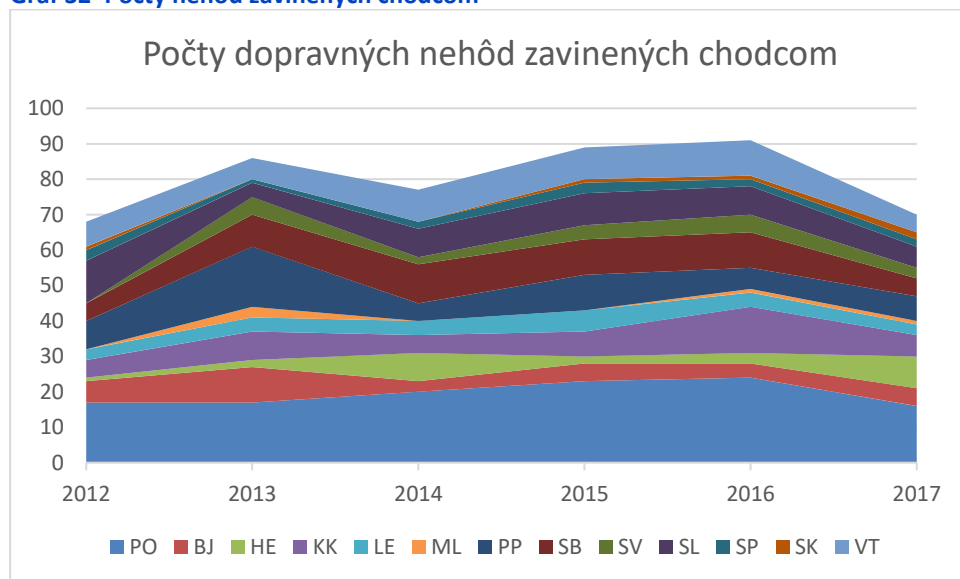
5.4.1.3 Nehody v cestnej doprave pri účasti chodcov

Hoci otázka znela tak, ako je formulovaný nadpis, nehody sú evidované tak ako vraví názov tabuľky, hoci sa istotne môže prihodiť nehoda, ktorú chodec nezavinil, no bol jej účastníkom...

Tabuľka 110 Počty nehôd zavinených chodcom

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	68	17	6	1	5	3	0	8	5	0	12	3	1	7
2013	86	17	10	2	8	4	3	17	9	5	4	1	0	6
2014	77	20	3	8	5	4	0	5	11	2	8	2	0	9
2015	89	23	5	2	7	6	0	10	10	4	9	3	1	9
2016	91	24	4	3	13	4	1	6	10	5	8	2	1	10
2017	70	16	5	9	6	3	1	7	5	3	6	2	2	5

Graf 32 Počty nehôd zavinených chodcom



5.4.2 Nehodovosť v železničnej doprave

Vysvetlenie (definícia) kategórie nehôd a následkov na železničných priecestiach:

V zmysle predpisu ŽSR D 17 Nehody a mimoriadne udalosti delíme:

Vážne nehody (kódové označenie „A“)

Medzi vážne nehody sa zaraďujú nižšie uvedené neželané alebo neúmyselné náhle udalosti alebo špecifický reťazec zoskupenia takýchto udalostí, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- a) smrteľné zranenie (vrátane samovraždy),
- b) ťažké zranenie (vrátane pokusu o samovraždu) najmenej 5 osôb,
- c) rozsiahle poškodenie koľajových vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia, majetku tretích osôb.

Stredné nehody (kódové označenie „B“)

Medzi menšie nehody sa zaraďujú nižšie uvedené neželané alebo neúmyselné náhle udalosti alebo špecifický reťazec zoskupenia takýchto udalostí, ktoré majú najmenej jeden z týchto následkov:

- a) ťažké zranenie (vrátane pokusu o samovraždu) najviac 4 osôb,
- b) poškodenie koľajových vozidiel, železničnej infraštruktúry,
- c) poškodenie životného prostredia a majetku tretích osôb v rozsahu väčšej škody.

Ohrozenie bezpečnosti železničnej dopravy (kódové označenie „C“)

Do tejto kategórie sa zaraďujú nehodové udalosti, pri ktorých sa nevyskytli následky pre zaradenie do kategórie „veľké nehody“ alebo „stredné nehody“, ale takéto následky mohli nastať a majú negatívny vplyv na bezpečnosť prevádzky.

Následky potrebné pre kategorizáciu nehôd určujú bezpečnostné indikátory podľa zákona:

- a) **usmrtená osoba** – každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd,
- b) **ťažko zranená osoba** – každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu,
- c) **samovražda (pokus o samovraždu)** – konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami (následkami ťažkého zranenia), ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.

Ublížením na zdraví sa rozumie zdravotná porucha sťažujúca postihnutému obvyklý spôsob života, obvyklé činnosti alebo sťažujúca spoločenské uplatnenie, prípadne porucha, ktorá je príčinou pracovnej neschopnosti dlhšej ako sedem pracovných dní.

Škodou sa rozumie ujma na majetku alebo reálny úbytok na majetku alebo na právach poškodeného alebo jeho iná ujma, ktorá je v príčinnej súvislosti so vznikom nehody, bez ohľadu na to, či ide o škodu na veci alebo na právach. Škodou sa taktiež rozumie aj ujma na zisku, na ktorý by poškodený inak vzhľadom na okolnosti a svoje pomery mal nárok alebo ktorý by mohol odôvodnene dosiahnuť. Odhad škody je odhad vlastníka alebo prevádzkovateľa zariadenia (vrátane komisie zriadenej na tento účel) a slúži pre potreby hlásenia a pre potreby prvotného stanovenia kategórie nehody.

Pre potrebu zaradenia nehody do kategórie sa sčítavajú všetky škody vzniknuté pri nehode. V prípade, že po uzatvorení nehody dôjde k zmene výšky škody (následkov), zaradenie nehody sa už spätne neupravuje.

Väčšou škodou, resp. škodou vo väčšom rozsahu sa rozumie škoda prevyšujúca sumu 2 660 €.

Rozsiahlym poškodením sa rozumie materiálna škoda, ktorú vyšetrovací orgán bezprostredne po nehode odhadol celkovo najmenej na 2 000 000 €.

V zmysle predpisu ŽSR Z 17 Nehody a mimoriadne udalosti sú nehody na priecestiach (A 3, B 3, C 3)

Nehodami na priecestiach sa rozumejú také nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno koľajové vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce cestné vozidlo, ostatní prechádzajúci užívatelia, akými sú napríklad chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce cestné vozidlo alebo užívateľ.

Štatistické údaje o počtoch nehodových udalostí – nehôd na železničných priecestiach podľa jednotlivých kategórii (A 3, B 3, C 3) a údaje o ich následkoch na tratiach Prešovského samosprávneho kraja sú opísané v tabuľkách:

Tabuľka 111 183 Poprad-Tatry TEŽ - Starý Smokovec - Štrbské Ples – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	1	-	-	3	1	-	1	2
Počet C 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ťažké úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabuľka 112 184 Starý Smokovec - Tatranská Lomnica – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet C 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ťažké úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabuľka 113 185 Poprad-Tatry – Plaveč; Studený Potok – Tatranská Lomnica – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	1	-	-	-	2	3	1	2
Počet C 3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ťažké úrazy	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-

Tabuľka 114 186 Spišská Nová Ves – Levoča – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet C 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ťažké úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabuľka 115 187 Spišské Vlachy - Spišské Podhradie – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Počet C 3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ťažké úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabuľka 116 188 Košice - Plaveč - Muszyna (Ličartovce - Čirč) – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	1	-	1	-	1	1	-	1
Počet B 3	-	-	-	-	2	-	1	1	2	1
Počet C 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	1	-	1	-	1	1	-	1
Ťažké úrazy	-	-	-	-	1	-	1	2	-	4
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-

Tabuľka 117 Lupków - Medzilaborce - Michaľany (Medzilaborce - Brekov) – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	2	1	-	1	-	2	-	1
Počet C 3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Ťažké úrazy	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	3	-	-	-	-	2	-	-

Tabuľka 118 193 Prešov – Humenné – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Počet C 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ťažké úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-

Tabuľka 119 194 Prešov – Bardejov – počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	1	1	1	-	1	2	-	-
Počet C 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ťažké úrazy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-

Tabuľka 120 196 Humenné – Stakčín -- počet nehôd na priecestiach

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet A 3	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Počet B 3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1
Počet C 3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Smrteľné úrazy	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Ťažké úrazy	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
Ublíženia na zdraví	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

5.4.3 Údaje o opatreniach pre bezpečnosť verejnej dopravy

Obmedzenie maximálnej povolenej rýchlosti na nehodových úsekoch.

Osadenie zakazujúcich a príkazových značiek na nehodových úsekoch a križovatkách.

Osadenie oplotenia proti zveri na úsekoch ciest cez ktoré vedú frekventované migračné cesty zvery a v blízkosti pasienkov a lúk využívaných na chov dobytky.

5.4.4 Analýza a vyhodnotenie údajov o nehodovosti a bezpečnosti

Údaje o dopravných nehodách v cestnej premávke systematicky sleduje dopravná polícia. Sleduje ohlásené nehody na pozemných komunikáciách všetkých tried. Ďalšie informácie o dopravných nehodách existujú v databázach poisťovní, ktoré zrejme nemajú záznamy uvedené podľa jednotnej metodiky. Tieto údaje neboli predmetom zberu. Ďalšie informácie o nehodách sú v záznamoch lekárskeho zariadenia, ktoré ale z logiky veci sledujú vzniknuté zdravotné problémy. Autobusoví

dopravcovia potom sledujú poistné udalosti, čo nie je totožné s dopravnými nehodami, časť z týchto udalostí sa stáva vo vozovniach, prípadne ide o poškodenie vozidla pri manipulácií mimo dopravného procesu.

Pokiaľ ide o železničnú dopravu, nehodové udalosti sa sledujú podľa prepracovanej metodiky správcu železničnej dopravnej cesty. Za nehodovú udalosť sa na železnici považuje akákoľvek nesprávnosť v prevádzke bez ohľadu nato, či spôsobila nie aké škodové následky alebo nedošlo k nim. Príkladom je prejdenie koľajového vozidla na červené svetlo na semafore, ktoré sa registruje vždy, čo sa v cestnej doprave spravidla neregistruje vôbec, pokiaľ nedošlo ku kolízií.

Z údajov o dopravných nehodách v cestnej doprave od Krajského riaditeľstva Policajného zboru v Prešove boli vyhľadane, čo najbližšie odpovede na zadané otázky. Nie vždy to bolo možné vykonať úplne presne, pretože policajné sledovanie je triedené podľa iných znakov. Na to je v texte spravidla upozornené. Ide spravidla o kategórie „účasť“ (zadanie) verzus „zavinenie“ (policajná štatistika).

Zo železnice boli zistené a sú spracované údaje o nehodách na železničných prejazdoch za desať rokov vrátane náčrtu metodiky sledovania týchto nehôd. Počas desiatich rokov (2008 – 2017) zomrelo na železničných prejazdoch v Prešovskom kraji 7 osôb (5 na železničnej trati č. 188 Košice – Prešov – Plaveč – Muszyna, úsek Ličartovce – Čirč) a po jednej osobe na železničnej trati č. 191 (Michaľany – Medzilaborce – Lupkôv, úsek Brekov – Medzilaborce) a železničnej trati č. 196 (Humenné – Stakčín). Počet je porovnateľný (skôr nižší) s počtom usmrtených na železničných prejazdoch v celej Slovenskej republike za jeden rok. Predovšetkým v začiatku sledovaného obdobia bol počet usmrtených na železničných prejazdoch pod celoslovenským priemerom (2008 – 17, 2009 – 26, 2010 – 11, 2011 – 12). Údaje sú zo stránky www.streka.net.

Najbezpečnejšie sú trate TEŽ (žiadne usmrtenie a zranenie) a trať Spišská Nová Ves – Levoča, kde je veľmi obmedzená prevádzka.

Ako najnebezpečnejšia pôsobí železničná trať č. 188 (12 nehodových udalostí, 5 usmrtených, 8 ťažko zranených a 2 ublíženia na zdraví). Na tejto trati je, ale najhustejšia premávka.

Pokiaľ ide o problematiku bezpečnosti, sú popísané všeobecné opatrenia k zabezpečeniu bezpečnosti premávky. Neboli zistené špeciálne opatrenia k zabráneniu protiprávnych činov proti verejnej doprave.

Problematika bude ďalej rozpracovaná v rámci analytickej a návrhovej časti.

5.5 Prieskumy dopravy

V rámci spracovania pôvodného plánu udržateľnej mobility boli urobené prieskumy dopravy:

- Prieskum dopravy cez hranice kraja
- Dopravný prieskum verejnej osobnej dopravy
- Prieskum intenzity dopravy ASD (automatické sčítanie dopravy) a smerový dopravný prieskum

Výsledky týchto prieskumov sú v prílohe – v samostatnom zväzku: Príloha – Prieskumy

6 Postup vypracovania aktualizácie PUM PSK

6.1 Úlohy a postup prác

Úlohy primárne formuluje zadanie aktualizácie PUM PSK. Toto zadanie je potrebné uchopiť a transformovať do návrhu konkrétneho postupu a tvorby budúcich výstupov vychádzajúc z jeho formulácie a aktualizovanej metodiky tvorby plánov udržateľnej mobility – SUMP 2.0. Formulovanie postupu by malo byť vodidlom aktivít pri spracovaní a implementácii aktualizovaného plánu udržateľnej mobility.

Je potrebné k nemu pristupovať ako k návrhu usilujúcemu sa čo najlepšie vyhovieť zadaniu a naďalej viesť o pláne prác diskusiu a spresňovať postupy spoločne popri náraste úrovne poznania a skúseností s matériou.

V súlade so zadaním sa celý dokument upravuje do súladu s novou metodikou SUMP 2.0. Veľa prác bolo už urobených a v rámci aktualizácie sa do viacerých pasáží nebude zasahovať. Dokument tak bude inak usporiadaný a doplnenia budú robené v súlade s aktualizovanou metodikou.

Plán vypracovania sleduje procesy, ktoré sú navrhnuté okrem iného aj v metodike ADVANCE. Proces 1 – počiatočné podmienky prebehá počas fáz A a B, proces 2 – Vízia a stratégia je navrhnutý urobiť počas fáze B, najneskôr na začiatku fáze C, proces 3 – Organizácia bude navrhovaný počas fáze C a fáze D. Procesy 4 – Implementácia a 5 – Monitoring a hodnotenie budú navrhnuté vo Fáze D a budú aplikované počas Fázy E.

Keďže metodika ADVANCE je zameraná na mestskú mobilitu, je potrebné starostlivo rozmýšľať, ktoré odporúčania je možné v plnom rozsahu aplikovať.

6.1.1 Postup a hlavné úlohy vypracovania fázy A

Prípravná fáza – Fáza A projektu aktualizácie PUM PSK rieši doplnenie princípov participácie a komunikačnej stratégie a návrh na vytvorenie pracovných orgánov pre prípravu a implementáciu PUM. Hlavnou úlohou tejto časti je sformulovať plán spracovania ďalších fáz plánu udržateľnej mobility a pripraviť základy pre ich vypracovanie.

Obsah prác na Fáze A je viditeľný z uvedenej schémy:

Schéma správy Fázy A:

- 1 Identifikačné údaje projektu
- 2 Zadanie a ciele projektu
- 3 Prehľad a analýza právnych a strategických dokumentov
 - 3.1 Zoznam dokumentov týkajúcich sa Prešovského samosprávneho kraja
 - 3.2 Európske dokumenty relevantné pre tvorbu PUM
 - 3.3 Slovenské národné dokumenty relevantné pre tvorbu PUM
 - 3.4 Regionálne strategické dokumenty relevantné pre tvorbu PUM
- 4 Vymedzenie a analýza prostredia
- 5 Zber údajov o doprave
 - 5.1 Organizácia dopravy
 - 5.2 Prevádzka dopravy
 - 5.3 Infraštruktúra dopravy
 - 5.4 Zber dát ohľadom nehodovosti resp. bezpečnosti

- 5.5 Prieskumy dopravy
- 6 Postup vypracovania aktualizácie PUM PSK
- 6.1 Úlohy a postup prác
- 6.2 Pracovné orgány projektu
- 6.3 Vyhodnotenie programu prác a rizík splnenia tohto programu
- 7 Participácia a komunikácia
- 8 Záver a zhodnotenie prípravnej fázy

Významnou úlohou je vypracovanie komunikačnej stratégie, ktorá má riešiť komunikáciu nielen v rámci prác na formulovaní aktualizácie PUM PSK ale aj voči verejnosti počas spracovania plánu aj nasledujúcej implementácie projektu.

Nakoľko celá aktualizácia je rozpočítaná no osem mesiacov, nebude praktické presne deliť čas medzi jednotlivé fázy, treba splniť úlohy, ktoré pred celým tímom zúčastnených stoja.

6.1.2 Plán a hlavné úlohy vypracovania fázy B

Návrh plánu postupu prác je spracovaný podľa schémy budúceho dokumentu – správy o vypracovaní fázy B, ktorý je uvedený ďalej.

Fáza B je analytickou časťou. Podkladom pre analýzy sú najmä prieskumy a dopravný model, ktoré boli vykonané v priebehu spracovaní základného PUM. Okrem usporiadania dokumentu v súlade s metodikou SUMP 2.0 budú doplnené analýzy najmä v oblasti turistickej mobility a nákladnej dopravy.

Fázy A a B by mali byť hotové v polovici času na spracovanie aktualizácie PUM PSK.

Obsah prác na Fáze B je viditeľný z uvedenej schémy:

Schéma správy Fázy B:

- 1 Identifikačné údaje projektu
- 2 Zadanie a ciele analytickej fázy
- 3 Demografická analýza a prognóza obyvateľstva PSK
- 4 Analýzy dopravy
 - 4.1 Úvod do analýzy súčasného stavu
 - 4.2 Verejná doprava a IDS
 - 4.3 Cestná doprava, pozemné komunikácie, bezpečnosť
 - 4.4 Iné druhy dopravy – soft modes – chodci
 - 4.5 Iné druhy dopravy – soft modes – cyklisti
 - 4.6 Turistika v PSK
 - 4.7 Statická doprava a verejný priestor
 - 4.8 Nákladná cestná a železničná doprava, kombinovaná doprava
 - 4.9 Letecká doprava v Prešovskom samosprávnom kraji
 - 4.10 Organizácia a riadenie prevádzky, informačné a dopravné telematické systémy
 - 4.11. SWOT analýzy
- 5 Dopravné modelovanie
- 6 Modelové výpočty imisií a hlukových záťaží
- 7 Analýza ďalších foriem udržateľnej mobility
- 8 Varianty budúceho vývoja
- 9 Zhrnutie analýz

6.1.3 Plán a hlavné úlohy vypracovania fázy C

Návrh plánu postupu prác je spracovaný podľa schémy budúceho dokumentu – správy o vypracovaní fázy C, ktorý je uvedený ďalej.

Fáza C predstavuje návrhovú časť, v ktorej by mala byť podľa zadania a doplňujúcich analýz sformulovaná koncepcia riešenia udržateľnej mobility v dotknutých oblastiach. Budú preverené strategické aj špecifické ciele.

Riešenie pre dotknuté oblasti bude doplnené medzi opatrenia ktoré budú zoskupené do rôznych scenárov.

Fáza C by mala byť urobená spolu s implementačným plánom (Fázou D) v druhej polovici doby vymedzenej pre spracovanie aktualizovaného plánu udržateľnej mobility PSK.

Obsah prác na Fáze C je viditeľný z uvedenej schémy:

Schéma správy Fázy C:

- 1 Identifikačné údaje projektu
- 2 Zadanie a ciele návrhovej časti
- 3 Vízia udržateľnej mobility v PSK a strategické ciele
- 4 Identifikácia špecifických cieľov
- 5 Návrh koncepcie riešenia mobility
- 6 Opatrenia
 - 6.1 Návrh opatrení v oblasti ciest a cestnej dopravy
 - 6.2 Návrh opatrení v oblasti verejnej osobnej dopravy
 - 6.3 Návrh opatrení v oblasti železničnej dopravy
 - 6.4 Návrhy opatrení v oblasti nemotorovej dopravy
 - 6.5 Ostatné návrhy opatrení
 - 6.6 Roztriedenie opatrení podľa cieľov
 - 6.7 Analýza závislostí medzi opatreniami a cieľmi
- 7 Varianty a scenáre budúceho rozvoja mobility
- 8 Vyhodnotenie návrhovej časti

6.1.4 Plán a hlavné úlohy vypracovania fázy D

Návrh plánu postupu prác je spracovaný podľa schémy budúceho dokumentu – správy o vypracovaní fázy D, ktorý je uvedený ďalej.

Spracovanie fázy D by malo prebehať počas posledných štyroch mesiacov spracovania aktualizácie PUM PSK, spoločne s fázou C.

Fáza D je v svojej podstate implementačným plánom, podľa ktorého by sa nabudúce pri riešení udržateľnej mobility v PSK malo postupovať vrátane plánovania finančných prostriedkov. Jej náplňou je takisto plán zabezpečenia monitorovania a vyhodnocovania, plnenia plánu.

Obsah prác na Fáze D je viditeľný z uvedenej schémy:

Schéma Fázy D:

- 1 Identifikačné údaje projektu
- 2 Zadanie a ciele časti identifikácie a posúdenie opatrení
- 3 Plán implementácie opatrení
 - 3.1 Úvodné poznámky k plánu implementácie

- 3.2 Implementačný plán
- 4 Indikátory pre monitorovanie napĺňania špecifických cieľov
- 5 Plán monitorovania
- 5.1 Úvodné poznámky k plánu monitorovania
- 5.2 Plán monitorovania
- 6 Hodnotenie a monitoring implementácie PUM
- 6.1 Organizovanie hodnotenia
- 6.2 Riešenie spätnej väzby
- 7 Zhrnutie PUM PSK

6.1.5 Harmonogram procesu SEA

Proces SEA je neoddeliteľnou súčasťou spracovania Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja. Plán spracovania a postupné kroky sú dané príslušnými zákonmi a predpismi a teda netreba ich tu uvádzať.

Spracovanie správy o hodnotení strategického dokumentu v procese SEA je súčasťou prípravy na schvaľovanie aktualizovaného PUM v zastupiteľstve PSK.

6.2 Pracovné orgány projektu

Metodika SUMP 2.0 veľmi dôrazne odporúča ustanovenie pracovných orgánov projektu. Týchto pracovných orgánov sa tu navrhujú dva typy.

Po prvé je to riadiaca skupina, ktorá je bez účasti spracovateľa plánu a toto teleso by malo riadiť nielen spracovanie PUM, ale najmä v neskoršom období fáz E – teda vlastnú implementáciu PUM a navrhnutých opatrení.

Po druhé sú to pracovné skupiny, v ktorých majú byť zastúpení zástupcovia krajského úradu (zadávateľa), spracovateľa PUM (dodávateľa) a významných inštitúcií (ŽSR, ZSSK, autobusoví dopravcovia, NDS, a.s., SSC, krajský správca ciest, zástupcovia odbornej verejnosti). Takých pracovných skupín môže byť viac podľa dôrazu na jednotlivé riešené oblasti.

Menovanie riadiacej skupiny je celkom v rukách vedenia PSK, zloženie skupiny by malo rešpektovať zhruba túto schému:

- Významný krajský politik venujúci sa problematike dopravy (Podpredseda kraja, predseda dopravnej komisie,...);
- Riaditeľ (alebo zástupca) odboru zodpovedajúceho za dopravu;
- Riaditeľ (alebo zástupca) odboru zodpovedajúceho za cesty a cestnú infraštruktúru;
- Riaditeľ (alebo zástupca) odboru zodpovedajúceho za investície;
- Riaditeľ (alebo zástupca) odboru zodpovedajúceho za územné plánovanie;
- Riaditeľ (alebo zástupca) odboru zodpovedajúceho za stratégiu;
- Krajský cyklokoordinátor;

Nakoľko by táto riadiaca skupina mala pracovať dlhodobo (počas spracovania PUM a celého obdobia implementácie, čo môže byť okolo 15 – 20 rokov) bude potreba jej členy obmeňovať, ak sa budú pracovníci na jednotlivých pozíciách meniť.

Pracovné skupiny je vhodné ustanoviť ako platformu pre diskusie o analýzach, návrhoch a riešeníach. S ohľadom na obmedzený rozpočet pre aktualizáciu PUM PSK aj s ohľadom na obmedzené časové možnosti sa navrhuje ustanoviť iba základnú pracovnú skupinu, do ktorej sa budú prizývať ďalší

odborníci a zástupcovia ďalších inštitúcií podľa hlavnej prerokúvanej problematiky na tom ktorom stretnutí (verejná doprava, cesty a cestná doprava, nemotorová doprava, dopravná telematika,...).

Na základe skúseností s prácou na PUM počas pandémie je možné pre činnosť pracovnej skupiny čiastočne využiť formu tele konferencie, čo je časovo úsporné pre viacerých zúčastnených. Nie je celkom vhodné presunúť do virtuálneho priestoru všetky stretnutia.

6.3 Vyhodnotenie programu prác a rizík splnenia tohto programu

Program prác vychádza z Opisu predmetu zákazky a zo zmluvy o dielo na vypracovaní aktualizácie PUM PSK.

Plán je postavený v súlade s možnosťami dodávateľa a jeho kapacít.

Riziká splnenia plánu a harmonogramu sú bežné (choroba pracovníka). Problém by mohol nastať v prípade opakovania takých obmedzení, ktoré boli spojené s opatreniami proti pandémie Covid-19, čo by mohlo spôsobiť posun konečného termínu. Rizikovým faktorom sa môže stať tiež predĺženie termínov pri poskytovaní podkladov a inej podpory pri spracovaní.

7 Participácia a komunikácia

7.1 Nástroje a postupy plánovania udržateľnej mobility

Plány udržateľnej mobility boli iniciované na úrovni Európskej únie v snahe preniesť dobré skúsenosti do ďalších krajín a pomôcť týmto krajinám pri hľadaní vlastných riešení mobility ich obyvateľov. Na základe odporúčaní európskych orgánov spracovalo Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky metodiku, podľa ktorej je pri príprave plánu udržateľnej mobility potrebné postupovať.

Doposiaľ bolo, nielen na úrovni miest, spracovaných veľa strategických materiálov, ktoré sa usilovali riešiť jednotlivé segmenty infraštruktúry alebo prevádzky rôznych (nielen dopravných) systémov. Tieto dokumenty pristupovali v prevažnej miere k riešeniu problémov viac-menej izolovane od ostatných problémov.

Tabuľka 121 Porovnanie tradičného prístupu k dopravnému plánovaniu s plánovaním udržateľnej mobility

Tradičný prístup k dopravnému plánovaniu		Plánovanie udržateľnej mobility
Zameraný na premávku	>	Zamerané na ľudí
Primárny cieľ: Plynulosť a rýchlosť premávky	>	Primárny cieľ: Kvalita života, trvalá udržateľnosť, ekonomická životaschopnosť, sociálna rovnosť, kvalita zdravotnej starostlivosti a životného prostredia
Zameraný na konkrétny druh dopravy	>	Predpokladá vyvážený rozvoj všetkých významných druhov dopravy a posun k tým, ktoré sú trvalo udržateľné a šetriace životné prostredie
Zameraný na infraštruktúru	>	Predpokladá integrovanú množinu krokov na dosiahnutie finančne efektívnych riešení (prostredníctvom udržateľných organizačných, prevádzkových a systémových opatrení)
Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania	>	Vychádza z príslušného dokumentu sektorového plánovania, ktorý je konzistentný a vzájomne sa dopĺňajúci s ostatnými oblasťami politiky (ako napr. územné plánovanie, sociálne služby, zdravotníctvo, bezpečnosť)
Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie	>	Predpokladá krátkodobý a strednodobý plán realizácie, ktorý je zapracovaný v dlhodobej vízii a stratégii
Vzťahuje sa na administratívne jednotky	>	Vzťahuje sa na funkčné oblasti, ktoré sú vymedzené na základe intenzívnych priestorových väzieb denného pohybu osôb
Je doménou dopravných inžinierov	>	Je doménou interdisciplinárnych plánovacích tímov
Predpokladá plánovanie odborníkmi	>	Predpokladá plánovanie zúčastnenými a dotknutými stranami rešpektujúcimi transparentný a participatívny prístup
Umožňuje iba obmedzené posudzovanie vplyvov implementácie	>	Predpokladá pravidelné monitorovanie a hodnotenie vplyvov s cieľom lepšej implementácie

Metodika tvorby plánov udržateľnej mobility veľmi akcentuje prístup k spracovaniu plánu udržateľnej mobility odvíjajúci sa od potrieb ľudí. Tabuľka 121 veľmi zrozumiteľne a stručne opisuje uvedené rozdiely v prístupe k spracovaniu. Toto je potrebné mať na pamäti počas všetkých prác na pláne udržateľnej mobility. Ďalej táto metodika rozpracováva základné tézy a ďalej ich spresňuje.

Plán udržateľnej mobility má v zhode všetkých účastníkov vytvoriť cestovný poriadok k mobilite pre obyvateľov aj tovaru. Možno odcitovať krátky odstavec z metodiky ministerstva dopravy a výstavby:

„Účelom Plánu udržateľnej mobility (PUM) je identifikácia vhodnej, udržateľnej a integrujúcej dopravnej politiky, a to na základe analýz existujúceho stavu a trendov vývoja. Následne PUM určí spôsob implementácie identifikovanej dopravnej politiky.“

Cieľ vytvorenia PUM takisto jasne opisuje vyššie spomenutá metodika:

„Cieľom spracovania PUM je príprava návrhu multimodálneho dopravného riešenia, ktoré rešpektuje výsledky situačnej analýzy, rešpektuje špecifiká dotknutého územia a zohľadňuje potreby budúceho vývoja s dôrazom na trvalo udržateľný rozvoj.“

Návrh dopravného riešenia bude zahŕňať súbor opatrení dopravnej politiky na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni. Súčasťou budú všetky typy dopravy s dôrazom na ich udržateľnosť a tiež tzv. mäkké opatrenia v doprave (napr. marketing, zmena dopravného značenia, zlepšenie kontroly dopravcov apod.).“

Obecným politickým cieľom reprezentácie mesta v prosperujúcej demokratickej krajine je rozvíjanie základných aspektov verejného blaha, akými sú najmä:

- Trvalá udržateľnosť;
- Kvalita života;
- Ekonomická životaschopnosť;
- Kvalita životného prostredia;
- Sociálna rovnosť;
- Kvalita zdravotnej starostlivosti.

Plán udržateľnej mobility prispieva k dosahovaniu týchto cieľov.

7.1.1 Participatívny prístup

Princíp participácie by mal fungovať medzi zainteresovanými politikmi a útvarmi krajského úradu a zhotoviteľom plánu udržateľnej mobility. Obdobne by mali pristupovať krajské aj iné organizácie, ktoré sa zaoberajú otázkami spojenými s mobilitou, ako napríklad DPMP, IDS Východ, ale aj ŽSR, ZSSK alebo autobusoví dopravcovia a občianske združenia zaoberajúce sa cyklomobilitou a široká verejnosť. Základné princípy participácie predstavujú nasledujúce odstavce.

Prečo, Ako, Čo, Kedy, Kde + Kam

- **Prečo**
 - Zmyslom rozvoja udržateľnej mobility je ponúknuť obyvateľom a návštevníkom také možnosti cestovania, ktoré budú šetrné voči životnému prostrediu, prívetivejšie voči obytnému prostrediu sídel a ktoré budú dlhodobo udržateľné. Jedným z predpokladov udržateľnosti je akceptácia ponúkaných riešení prevažujúcou časťou verejnosti. Preto je potrebné verejnosť dôkladne informovať o problémoch spojených s mobilitou, možnosťami ich riešenia a zapojiť ju aj do samostatného procesu tvorby PUM. Dôkladnou informovanosťou verejnosti a jej vtiahnutím do hľadania riešenia sa zníži

odpor verejnosti voči navrhnutým riešeniam a predíde sa nežiaducej rezignovanosti verejnosti. Pritom je od verejnosti možné získať aj relevantné podnety na zapracovanie do PUM. Zároveň je pre maximálnu relevanciu PUM potrebné dôsledne zapojiť do jeho tvorby aj dotknuté subjekty a aktérov a tiež odbornú verejnosť.

- **Kto**
 - Komunikácia PUM je určená nasledujúcim cieľovým skupinám:
 - Politici/poslanci v Prešovskom samosprávnom kraji
 - Pracovníci Úradu Prešovského samosprávneho kraja
 - Organizácie spojené s mobilitou
 - Kľúčoví zamestnávateľia v PSK
 - Primátori miest a starostovia obcí
 - Verejnosť v Prešovskom samosprávnom kraji
- **Čo**
 - V prvom rade má byť komunikovaná samotná tvorba PUM, aby došlo k aktivizácii všetkých cieľových skupín. Následne je potrebné komunikovať jednotlivé časti PUM a zapojiť cieľové skupiny do participácie na jeho tvorbe. V rámci implementácie PUM by mali byť komunikované jednotlivé projekty a aktivity. Krajskí aktéri, odborná a široká verejnosť by tak mali mať na základe priebežnej komunikácie PUM vo všetkých fázach jeho tvorby a implementácie aktuálne a relevantné informácie o problémoch spojených s mobilitou, spôsobu ich riešenia a realizovaných opatrení v doprave.
- **Ako**
 - Prostredníctvom klasických (tlačených) aj nových (online) médií by malo dochádzať ku komunikácii PUM, dopravných problémov, ich riešení a realizovaných projektov a aktivít. S dotknutými subjektami, regionálnymi aktérmi, odbornou verejnosťou a pri vhodných prípadoch aj so širokou verejnosťou by zároveň mala prebiehať priama komunikácia formou pracovných rokovaní, workshopov, webinárov a verejných prerokovaní. Komunikácia voči širokej verejnosti by mala zahŕňať informácie, výzvy a otázky smerom k obyvateľom a flexibilné reakcie na ich komentáre a podnety. Cieľom je podporiť aktívnu a „živú“ komunikáciu a dať verejnosti možnosť, aby zdieľali, kde ich „tlačí topánka“, ale aj to, že z niečoho majú radosť.
- **Kedy**
 - Voľba správnej frekvencie komunikácie, rovnako aj času, kedy komunikujeme, je kľúčová. Komunikácia voči širokej verejnosti by mala prebiehať už v priebehu tvorby PUM, pri ukončení tvorby Analytickej časti, pri príprave Návrhovej časti, ďalej v rámci hodnotenia SEA, resp. pri príležitosti ukončenia procesu tvorby PUM. V rámci implementácie by mala byť verejnosť pravidelne (cca 1 za rok) informovaná o pokroku v napíňaní PUM a ďalej by mala prebiehať komunikácia pri príležitosti realizácie jednotlivých projektov a aktivít.
- **Kde + Kam**
 - Dôležité je správne si určiť, kde sa pohybujú cieľové skupiny a podľa toho komunikovať s pravidelnou početnosťou. Rôzne skupiny reagujú na spôsoby komunikácie rôzne. Nie je jednoduché zvoliť to správne riešenie. Ešte náročnejšie je správne zvoliť nie len čas, ale aj miesto.

7.1.2 Politická podpora procesu riešenia mobility

Politická podpora procesu tvorby a implementácie PUM má dve základné roviny. Jedna je politické rozhodnutie príslušného schvaľovacieho orgánu (v prípade PUM PSK je to zastupiteľstvo kraja) a druhá

rovina je v oblasti komunikácie, kde sa veľmi odporúča nájsť dôveryhodného politika, ktorý má určitú autoritu u občanov a je zároveň známy tím, že sa dopravou priebežne zaoberá. Je žiadúce, aby vedel problematiku mobility predstavovať zrozumiteľne a tiež vedel občanov presvedčiť o správnom smerovaní PUM.

Tento „ambasádor“ plánu udržateľnej mobility by sa mal stať tvárou tohto plánu pre občanov kraja. Tento ambasádor musí mať informačnú a odbornú podporu z odborného zázemia aj pracovných orgánov.

7.1.3 Personálne zabezpečenie

Metodika SUMP 2.0 odporúča vytvorenie pracovného orgánu – riadiacej skupiny, ktorá by mala dohľadať nielen na proces tvorby (formulovania) plánu udržateľnej mobility, ale mala by pokračovať vo svojej činnosti aj po schválení PUM a dohľadať takisto na proces implementácie PUM a jednotlivých schválených opatrení. Zloženie riadiacej skupiny je vo výhradnej kompetencii zadávateľa PUM.

Zloženie riadiacej skupiny možno odporučiť v tomto zložení:

- Zástupca predsedu kraja, ktorý sa zaoberá dopravou;
- Riaditeľ úradu alebo jeho zástupca;
- Zástupca odboru strategického rozvoja;
- Riaditeľ odboru dopravy;
- Zástupca odboru ochrany životného prostredia;
- Zástupca odboru financií;

Takáto riadiaca skupina (možno ešte doplnená o ďalších členov) by mala priebežne dohliadať na proces PUM vrátane vyhodnocovania priebežného komunikovania voči verejnosti.

7.2 Komunikácia procesu tvorby a implementácie PUM – komunikačná stratégia

Vo všeobecnej rovine je potrebné priebežne a pravdivo informovať obyvateľov Prešovského kraja o dianí v kraji v kontexte celej Slovenskej republiky a poukazovať na to, že Prešovský kraj je dynamickým regiónom, kde chcú žiť a pracovať aktívni ľudia a že kraj sa o zlepšovaní služieb pre občanov v oblasti mobility a preto zastupiteľstvo schválilo Plán udržateľnej mobility, na ktorého napĺňaní usilovne pracuje.

7.2.1 Charakteristika projektu z pohľadu komunikačnej stratégie

Plán udržateľnej mobility PSK je strategický materiál, ktorý má podľa potrieb obyvateľov navrhnuť taký systém dopravy, ktorý umožní mobilitu obyvateľstva i tovaru tak, aby táto mobilita bola dostupná ekonomicky, a to tak z pohľadu obyvateľov, ako aj z pohľadu verejnej správy, ktorá za túto mobilitu zodpovedá. Ďalším veľmi dôležitým prvkom udržateľnosti je minimalizácia dopadov na životné prostredie, aby doprava len v minimálnej miere poškodzovala životné prostredie a takisto minimálne obťažovala obyvateľov mesta. Plán udržateľnej mobility bude definovať víziu, ako by v budúcnosti taký dopravný systém mal vyzerať a takisto formulovať strategické a špecifické ciele, ktorých dosiahnutím bude možné stav opísaný víziou dosiahnuť. Pre naplnenie vízie a cieľov budú spracované opatrenia, ktoré budú konkrétnymi krokmi k dosiahnutiu udržateľnej mobility v kraji.

Celý projekt má niekoľko fáz. Z logiky vecí možno definovať týchto päť fáz:

Fáza A – prípravná fáza – zhromaždenie informácií, dát a údajov a rešerše strategických dokumentov súvisiacich s problematikou dopravy na nadnárodnej, národnej, krajskej a municipálnej úrovni a vstupné analýzy základných okruhov.

Fáza B – analytická fáza – analýzy demografie, ekonomického potenciálu a fungovania jednotlivých dopravných módov, i fungovania dopravy v meste ako systému.

Fáza C – návrhová fáza – formulovanie strategických a špecifických cieľov, ktoré vychádzajú zo schválenej vízie a slúžia ako základ pre formulovanie jednotlivých opatrení, ktoré v svojom súhrne spôsobí dosiahnutie cieľa – udržateľnej mobility v kraji.

Fáza D – identifikácia a posúdenie opatrení – čo je vo svojej podstate implementačný plán, ktorý stanoví cestu k dosiahnutiu udržateľnej mobility.

Fáza E – implementačná fáza – najdôležitejšia a tiež časovo najdlhšia časť celého projektu. Zahŕňa prácu na úpravách dopravného systému pre mobilitu podľa schváleného plánu udržateľnej mobility. Časovo predstavuje obdobie desiatich až pätnástich rokov – prakticky do doby, kým bude spracovaný, prerokovaný a schválený nový strategický dokument pre ďalšie riadenie oblasti dopravy a mobility.

Fázy A až D sú úlohou dodávateľa (v participácii so zadávateľom), fáza E je čisto úlohou zadávateľa, respektíve ním ustanovenej riadiacej skupiny. Pre fázu E má byť cestovnou mapou celý Plán udržateľnej mobility, najmä výstupy fáz C a D. Podobne aj komunikačná stratégia má opísať princípy a postup informovania a komunikácie počas všetkých vyššie spomenutých fáz vrátane fázy E – implementácie opatrení.

Úlohou komunikačnej stratégie je analýza potrieb a navrhnutie obsahu, formy a časovej postupnosti informačných tokov od krajského úradu a spracovateľa PUM k rôznym skupinám ľudí, ktorí sú v rôznej miere na dopravnom systéme zainteresovaní. Niektorí sú aktívnymi účastníkmi dopravného procesu, niektorí vyžadujú rôzne služby dopravného systému, alebo je ich úlohou tento systém v jednotlivých častiach organizovať. Úlohou ďalších je ochraňovať rôzne verejné záujmy – ako napríklad dodržiavanie zákonov a predpisov, alebo ochraňovať verejné zdravie alebo prírodu, či životné prostredie. Pre komunikáciu v natoľko širokom priestore je potrebné voliť vhodné komunikačné nástroje tak, aby komunikácia mohla prebiehať oboma smermi.

7.2.2 Cieľové skupiny

Podľa skúseností možno definovať týchto šesť cieľových skupín:

- Politici/poslanci v kraji;
- Pracovníci Úradu PSK;
- Organizácie spojené s mobilitou
- Kľúčoví zamestnávateľia v Prešovskom kraji;
- Primátori miest a starostovia obcí;
- Verejnosť v Prešovskom kraji;

Cieľové skupiny sa definujú preto, aby bolo možné osloviť čo najširšie spektrum občanov.

Politici a poslanci v Prešovskom kraji zastupujú občanov v rozhodovaní o problémoch zverených do rúk kraja a budú to oni, kto bude PUM PSK schvaľovať ako strategický dokument pre zlepšovanie systému dopravy v kraji na nasledujúcich dvadsať rokov. Oni takisto zastupujú záujmy občanov z miest a obcí, v ktorých boli zvolení. Oni tiež budú presviedčať občanov, že opatrenia navrhnuté v PUM im prinesú ošoh. Keďže PUM PSK predstavuje dlhodobý strategický dokument, je žiaduce, aby nad ním panoval širší konsenzus, než len v miere práve vládnucej koalície. Nebolo by dobré, aby sa po voľbách takýto dokument mal úplne zmeniť, čo je nutné mať pri komunikácii na pamäti.

Pracovníci Úradu PSK predstavujú aparát, ktorý disponuje širokým spektrom vedomostí o kraji, jeho spravovaní a takisto bude administrovať implementáciu navrhnutých opatrení. Krajský úrad a jeho

pracovníci sú nositeľmi a vykonávateľmi stratégií. Veľmi úzka vzájomná komunikácia je kľúčová pre úspešné spracovanie PUM Prešovského kraja.

Organizácie spojené s mobilitou možno chápať v širšom ponímaní pre úvahy o komunikácii ako odbornú verejnosť. Pre túto cieľovú skupinu je potrebné komunikovať nielen informácie ako práce na projekte postupujú, ale treba v širšej mierke poskytovať aj detailnejšie odborné informácie, ktoré odôvodňujú postup spracovania PUM. Pre túto skupinu sú zaujímavé aj širšie informácie o výsledkoch analýz, výstupov z dopravného modelu alebo zdôvodnení výberu navrhovaných opatrení.

Kľúčoví zamestnávateľia predstavujú dôležitý prvok pre verejnú osobnú dopravu. Ich prevádzky často vytvárajú nároky a špecifické požiadavky na organizovanie verejnej dopravy aj na cestovné poriadky, čo je potrebné brať do úvahy. V prípade podnikateľov v priemysle aj službách je potrebné sa venovať aj otázke nákladnej dopravy.

Primátori miest a starostovia obcí predstavujú pre komunikáciu v rámci projektu PUM PSK na jednej strane zástupcov verejnosti a predpokladá sa, že poznajú dopravné správanie, problémy a očakávania občanov v ich mestských častiach, na druhej strane reprezentujú mestá a obce, ktoré hrajú svoju odbornú úlohu v dopravnom systéme kraja.

Verejnosť v Prešovskom kraji je najširšou cieľovou skupinou. Občania sú tí, ktorí budú používať dopravný systém kraja a mali by mať nielen možnosť dostať informácie o projekte Plánu udržateľnej mobility, ale tiež by mali mať možnosť sa už aj počas prípravy k takému plánu vyjadriť, hoci nemajú vždy všetky relevantné informácie. Je nutné vnímať ich názory a trpezlivo vysvetľovať plánované zmeny, keďže prínos, ktorý nové usporiadanie môže priniesť, pre nich nemusí byť spočiatku dostatočne zjavný. V mierke Prešovského kraja budú v mnohých prípadoch reprezentovať pri praktickej komunikácii verejnosť primátori miest a starostovia obcí, hoci s obmedzením, že nemôžu vždy hovoriť za všetky skupiny občanov a premietnu do komunikácie aj svoje osobné skúsenosti. Pri komunikácii s verejnosťou, ktorá bude väčšinou nepriama cez médiá, web, e-mail apod. bude pri oslovovaní a získavaní reakcií verejnosti potrebné pristupovať osobitne k skupinám verejnosti, ako sú žiaci a študenti, ekonomicky aktívni, seniori a skupiny s osobitnými záujmami, ako sú napríklad dopravní cyklisti.

7.2.3 Komunikačné nástroje

Pre komunikáciu s verejnosťou má PSK k dispozícii rôzne zaužívané nástroje, ktoré môže využiť aj pre komunikáciu o pláne udržateľnej mobility tak o jeho príprave a tvorbe, ako aj o procese jeho schvaľovaní a najmä o jeho implementácii a očakávaných i dosiahnutých prínosoch pre cestujúcich aj všetku verejnosť.

7.2.3.1 Webové stránky

Webová stránka www.po-kraj.sk

Štandardná webová stránka kraja je vhodným médiom pre informovanie verejnosti o Pláne udržateľnej mobility vo všetkých jeho fázach.

Bolo by vhodné vyčleniť jednu sekciu tejto krajskej webovej stránky pre informovanie o procese tvorby, prerokúvaní, schvaľovaní a implementácie PUM.

7.2.3.2 Sociálne siete

Facebook

Komunikácia prostredníctvom Facebooku je pre kraj kľúčová vzhľadom na to, že pre mnohých ľudí naprieč vekovými kategóriami dnes predstavuje Facebook synonymum média, ktoré je hlavným zdrojom informácií o dianí v okolí, regióne, krajine či vo svete.

Možné je komunikovať, z akých fáz projekt pozostáva s uvádzaním aspoň približného časového harmonogramu ich dokončenia (podľa zváženia). Keďže sa dá očakávať, že záujemcovia o poznanie teoretických základov či výstupov spracovania PUM si tieto informácie radi práčne vyhľadajú aj na menej užívateľsky atraktívnych platformách, komunikácia na sociálnej sieti by mala byť zameraná najmä na fázy PUM, ktoré nemajú príliš teoretický charakter, a teda sú svojím obsahom pre verejnosť zaujímavé. Týka sa to predovšetkým návrhovej fázy PUM, a to najmä jej podčasti s návrhovými opatreniami, u ktorých verejnosť bude mať predstavu o výsledkoch ich realizácie. Z prípravnej a analytickej fázy je možnosť komunikovať plán prác v rámci spracovania PUM, prípadne zaujímavé zistenia z analytickej fázy pre užívateľov atraktívnym spôsobom. Napríklad použitím krátkych medailónikov typu „Vedeli ste, že...“ (s uvedením informácií týkajúcich sa napríklad obsadenosti vlakových a autobusových spojov, využívania nemotorovej dopravy, zistení o emisiách z dopravy, intenzít automobilovej dopravy na rôznych úsekoch cestnej siete kraja apod. a následným uvedením plánovaných zmien v rámci návrhových opatrení) doplnených vizuálnou interpretáciou (napr. graf/fotografia apod.).

Verejnosť je tiež možné prostredníctvom Facebooku informovať o harmonograme častí, pri ktorých je zapojenie publika možné či dokonca chcené. Na príspevky, či už pochvalné alebo konštruktívne kritické, je vhodné reagovať a verejnosti tým poskytovať aktívnu odozvu.

Prešovský samosprávny kraj je na Facebooku pomerne aktívnym komunikátorom s viac ako 11 tisícmi sledujúcich. Túto platformu by mal aktívne využívať na komunikáciu Plánu udržateľnej mobility s verejnosťou, a to predovšetkým u tých častí, kde je kooperácia s verejnosťou potrebná.

Instagram

Sociálna sieť Instagram je kľúčová pri komunikácii s mladším publikom, ktoré každodenné informácie nečerpá z „tradičných“ médií. Ani toto tvrdenie však už nie je mantrou, keďže Instagram sa teší čoraz väčšej popularite. Nových užívateľov priberá aj z vyšších vekových kategórií a jeho používateľmi sú často rozhladení, o veci verejné sa zaujímajúci ľudia, ktorí ho používajú ako doplnkový zdroj či už oficiálnych informácií alebo informácií „zo zákulisia“ podávaných atraktívnejšou obrazovou formou.

Pri komunikácii, a to najmä z hľadiska komunikovateľnosti jednotlivých fáz PUM, je nutné mať na pamäti obrazovú formu informácií a komunikovať témy zaujímavé pre verejnosť (podobne ako pri Facebooku). Komunikáciu na Instagrame je možné prepojiť aj s komunikáciou na Facebooku vzájomným odkazovaním na zverejňované príspevky. Okrem samotných príspevkov je vhodné (a často aj vhodnejšie) používať formát „Instagram stories“, ktorým adresáta informácie často oslovia rýchlejšie než príspevok na samotnom profile. Do „Instagram stories“ sa odporúča tiež zapájať aj funkciu „Swipe Up“, prostredníctvom ktorej je možné odkazovať na internetové stránky PUM, a to najmä v súvislosti so zapájaním verejnosti do pripomienkových konaní, dotazníkov apod. Pre je možné používateľov atraktívnou formou komunikovať aj rôzne zaujímavosti zistené v rámci analytickej fázy, ktoré by mohli vzbudiť záujem a podnietiť verejnú diskusiu k ďalším problematikám, ale taktiež interpretovať témy z návrhovej fázy, u ktorých sa očakáva všeobecne väčší záujem publika. Nemenej dôležitá je interakcia s používateľmi. Instagram ponúka rôzne možnosti vo forme krátkych dotazníkov, anonymných otázok,

komentárov, hashtagov, reakcií na „stories“ apod. Možnosti sú obmedzené iba časom, financiami, fantáziou a schopnosťami komunikátorov.

Prešovský samosprávny kraj v súčasnosti nemá sprevádzkovaný instagramový účet.

YouTube

YouTube, pôvodne založený ako systém na zdieľanie videosúborov, je dnes možné považovať za plnohodnotnú sociálnu sieť umožňujúcu okrem zábavy aj odoberanie obľúbených videokanálov, interakciu medzi používateľmi, komunikáciu informácií či zdieľanie spravodajských alebo vzdelávacích príspevkov. Svoje kanály na komunikáciu informácií majú na tejto sieti rôzne inštitúcie, mienkotvorné médiá, občianske združenia, nadácie, neziskové organizácie, samosprávy apod.

Prešovský kraj má zriadený vlastný kanál „Prešovský samosprávny kraj“, kde v približne týždňovom intervale zverejňuje reportážnu reláciu Týždeň v PSK. Vzhľadom na aktuálny počet do 150 sledujúcich má kanál priestor na ďalší rozvoj a bude ho vhodné využiť aj na komunikáciu PUM.

Twitter

Pri komunikácií na sociálnych médiách je vhodné nezabudnúť na rozrastajúcu sa komunitu používateľov Twitteru, kam sa presúvajú mnohí používatelia Facebooku. Obsah príspevkov na Twitteri by sa v zásade nemal líšiť od informácií komunikovaných na Facebooku. Je však potrebné zdôrazniť, že zverejňované „tweety“ by mali mať prevažne textovú formu a majú obmedzený rozsah textu, preto je vhodný skôr na jasné a stručné príspevky, než rozsiahle referáty. V závislosti na type príspevku je vhodné doplnenie textu vysvetľujúcim obrázkom. Taktiež tu je potrebné vhodne reagovať na konštruktívne príspevky verejnosti.

Prešovský samosprávny kraj má založený účet na Twitteri s cca 20 sledujúcimi, čo je možné považovať za zanedbateľný počet. V minulosti slúžil účet predovšetkým na zdieľanie odkazov na reláciu Týždeň v PSK. Posledný príspevok však pochádza z roku 2019, z čoho sa dá usúdiť, že PSK nie je na Twitteri aktívny. Vzhľadom na vyššie spomenutú rastúcu obľúbenosť tejto siete u verejnosti je možné jednoznačne odporučiť zintenzívnenie komunikácie kraja aj na tejto sieti.

7.2.3.3 Tradičné médiá

Magazín Prešovského samosprávneho kraja – „PO kraji“

Na webovej stránke PSK v sekcii Samospráva – Médiá sa píše, že Magazín Prešovského samosprávneho kraja PO kraji vychádza ako občasník – 4x ročne v tlačenej podobe. V prvom roku (2021) vyšli dve čísla periodika. Distribuovaný je do schránok v celom Prešovskom kraji v náklade 245-tisíc kusov. Tieto dve čísla sú na webovej stránke k dispozícii k stiahnutiu, o ďalších číslach sa (7.7.2022) nič nevraví. Toto médium by mohlo byť z časti využité pre informovanie verejnosti o prípravách, schvaľovaní a v budúcnosti aj implementácii Plánu udržateľnej mobility.

Tlačové správy

Na tej istej webovej stránke v rovnakej sekcii je stránka s tlačovými správami. Tá je aktualizovaná, sú tu rôzne správy z života kraja. Vzhľadom na to, že je toto médium v rukách kraja, môže byť takisto využité pre informovanie občanov o pláne udržateľnej mobility. Tlačové správy možno na webovej stránke dohľadať od roku 2008.

Týždeň v PSK

Na webovej stránke PSK v sekcii Samospráva – Médiá je uvedený aj video magazín Týždeň v PSK. Táto televízna regionálna relácia vychádza od septembra 2018 raz za týždeň. Relácia je prístupná z webovej

stránky kraja (v nižšej kvalite) alebo na YouTube (vo vyššej kvalite). I tu môže byť časť priestoru využitá pre informovanie o PUM PSK).

Magazín PSK

Bol predchodcom relácie Týždeň v PSK, vychádzal v podobnom formáte zhruba raz za mesiac od mája roku 2003 do augusta 2018.

Župné novinky (Prešovského kraja)

Vychádzali v tlačenej podobe v rokoch 2012 – 2018 spravidla raz za mesiac, do roku 2017 boli distribuované ako dvojstrana denníka Korzár.

Spravodaj PSK

Možno ho považovať za predchodcu Župných noviniek, PSK spravodaj vydával ako informačné periodikum, spravidla 4x ročne od roku 2002 do roku 2011. Bol distribuovaný v denníku Korzár a v 13 lokálnych novinách v Prešovskom kraji. V meste Prešov bol vkladáný do bytových poštových schránok.

7.3 Spôsoby a systém komunikácie voči jednotlivým cieľovým skupinám

7.3.1 Komunikácia s politikmi a poslancami

PUM PSK je strategický materiál, ktorý podlieha schváleniu zastupiteľstvom kraja. Preto je komunikácia s touto cieľovou skupinou zásadná. Pravidelná informovanosť krajských politikov a poslancov je predpokladom pre budúce schválenie PUM v zastupiteľstve. Pokiaľ sa mestskí poslanci budú môcť zúčastniť diskusií v priebehu prípravy tohto dokumentu, budú ochotnejší podporiť tento dokument pri prerokovaní v zastupiteľstve.

Politici sú tiež zástupcami verejnosti a môžu disponovať autoritou u časti verejnosti. To môže napomôcť pri presvedčaní verejnosti o prínosoch plánu udržateľnej mobility aj jednotlivých opatrení.

7.3.2 Komunikácia s pracovníkmi úradu PSK

Úrad PSK predstavuje administratívny aparát, ktorý je zadávateľom spracovania projektu a bude v budúcnosti administrátorom implementácie plánu udržateľnej mobility. Pracovníci krajského úradu musia byť informovaní o celom postupe, pretože problematika dopravy sa premieťa do viacerých kompetencií a aktivít magistrátu.

Úlohou krajského úradu je taktiež komunikácia s verejnosťou a úrad je aj odbornou podporou krajských politikov.

Úlohou úradu kraja je priebežné informovanie občanov o dôležitých záležitostiach v kraji. Odborné útvary krajského úradu musia oddeleniu komunikácie a propagácie poskytovať podklady pre plnenie tejto úlohy.

7.3.3 Komunikácia s organizáciami spojenými s mobilitou

Odborná verejnosť nie je vždy súčasťou štruktúr, ktoré sa podieľajú na spracovaní PUM, ale máva znalosti z odboru a spravidla aj záujem o dianie v odbore svojho záujmu. Komunikácia s touto cieľovou skupinou je dôležitá, keďže občania, ale aj médiá sa budú týchto ľudí pýtať na vysvetlenia ako „nezávislých odborníkov“. Ich dobrá informovanosť napomôže tvorbe pozitívnej verejnej mienky o pláne udržateľnej mobility.

Odborná verejná by mala byť aktivizovaná v prvom rade prostredníctvom komunikačnej kampane realizovanej v klasických aj nových médiách na začiatku tvorby PUM (cieľené na odbornú aj širokú verejnú), ďalej priamo prostredníctvom sieťovania aktérov na začiatku procesu tvorby PUM. Následne by mala odborná verejná participovať na tvorbe PUM prostredníctvom priamej ad-hoc komunikácie (najmä rozhovory so spracovateľom, prípadne zadávateľom) aj prostredníctvom pracovných skupín, pokiaľ sú ustanovené.

7.3.4 Komunikácia s významnými zamestnávateľmi v kraji

Táto cieľová skupina je dôležitým prvkom v hospodárskom živote kraja. Veľké priemyselné parky a komplexy vytvárajú tlak na úpravy ciest i verejnej dopravy. Pre úspešné vypracovanie plánu udržateľnej mobility je potrebné mať informácie o zámeroch z oblasti rozvoja súkromnej hospodárskej sféry a naopak zamestnávateľa potrebujú informácie o zásadných zámeroch v oblasti dopravy a dopravnej infraštruktúry pre plánovanie rozvoja svojich prevádzkarní a ďalších investícií.

7.3.5 Komunikácia s primátormi miest a starostami obcí

Komunikácia s touto cieľovou skupinou je zásadná pre úspešné spracovanie a neskôr aj pre úspešnú implementáciu plánu udržateľnej mobility. Mestá a obce sú nositeľmi niektorých kompetencií a musia riešiť množstvo úloh. Vzájomná komunikácia má napomôcť dosiahnutiu koordinácie projektov, postupov prác a synergií z koordinovaného postupu.

Z pohľadu kraja a spracovateľa PUM PSK je potrebné poznať aspoň základné zámery miest a obcí v oblasti riešení dopravy. Informovanosť primátorov miest a starostov obcí o zámeroch kraja je predpokladom koordinácie a budúcej spolupráce smerom k synergiám pri riešení dopravných problémov. Primátori miest a starostovia obcí častí sú významnými predstaviteľmi svojich komunít a často majú u obyvateľov prirodzenú autoritu, čím môžu pomáhať pri presadzovaní plánu udržateľnej mobility ako celku a aj pri presadzovaní jednotlivých opatrení. Na to je ale nevyhnutná pravdivá vzájomná komunikácia.

7.3.6 Komunikácia s verejnosťou – propagácia projektu

Verejná – občania sú tí, ktorým má plán udržateľnej mobility slúžiť a priniesť osôh vo forme zlepšenia podmienok ich životov. Verejná je potrebné informovať, aby pochopila, že PUM sa spracúva pre zlepšenie ich životov a že zmeny, ktoré sa ich dotknú, im prinesú výhody.

Úrad Prešovského samosprávneho kraja má vo svojich rukách viaceré nástroje pre komunikáciu s verejnosťou. Okrem tlačových správ je to televízna relácia kraja „Týždeň v PSK“ Mestské, obecné a súkromné regionálne televízie v kraji ju vysielajú každý týždeň. Takisto magazín „PO kraji“ je nástrojom tejto komunikácie. V niektorých prípadoch je možné použiť aj formát webovej ankety pre možnosť vyjadrenia názoru občanov. Vo svete sociálnych sietí sa Prešovský samosprávny kraj prezentuje na Facebooku, Twitteri a YouTube. Aj tieto platformy môžu byť zapojené do komunikácie s občanmi o pláne udržateľnej mobility.

7.4 Komunikácia po schválení PUM a počas jeho implementácie

Komunikácia vo fáze schvaľovania dokumentu je síce na prvý pohľad odťažitá, no i v tejto fáze je potrebné poukazovať na budúce prínosy rozvoja udržateľnej mobility.

Komunikácia vo fáze implementácie predstavuje pre verejnú uchopiteľnejšie a aktuálnejšie témy. Informuje sa o opatreniach v doprave, o ich prínose a o nových dopravných stavbách, ktoré uľahčia dopravu a trebárs aj odbremenú od dopravy centrum mesta alebo mestských častí, kde sa tak zlepšú kvalita verejného priestoru.

Počas fázy implementácie bude vhodné informovať o vyhodnocovaní implementácie PUM, ktoré sa odporúča spracovávať a prerokovávať každoročne spolu s hodnotením a prípravou prípadne upravovaním ďalších pripravovaných krokov.

Pre komunikáciu s verejnosťou (s konkrétnymi cieľovými skupinami) o jednotlivých fázach implementácie sa odporúča aktívne využívať komunikačné nástroje popísané v komunikačnej stratégii. Je možné a pravdepodobné, že v budúcnosti vzniknú ešte ďalšie efektívne nástroje komunikácie, preto bude potrebné myslieť na moderné spôsoby komunikácie a patrične ich využívať. Je dôležité získavať spätnú väzbu verejnosti, tú je možné vhodne využiť napríklad na zlepšenie navrhnutých opatrení alebo určenie konkrétneho miesta pre aplikáciu opatrenia a pod.

Vzhľadom na vyššie uvedené je navrhnutá „schéma komunikácie“, a teda body, ktoré by mala komunikácia s verejnosťou obsahovať. Tie je potrebné prispôbiť konkrétnej skupine opatrení:

- načrtnúť problém v mobilite, problémy alebo nedostatky súčasného stavu,
- popis riešenia a čo je jeho cieľom, aký je cieľový stav,
- vysvetliť cestu k dosiahnutiu požadovaného cieľa, vrátane prípadných problémov a nástrah,
- jednoducho, vecne a efektívne vysvetliť výhody a prínosy
- informovať o realizácii príslušných projektov a aktivít

Pri komunikácii je potrebné myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje, obsah informácií a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu.

Všeobecne zhrnuté základné informácie, ktoré by mali byť okrem iných zohľadnené a odkomunikované s verejnosťou počas fázy implementácie, obsahuje nasledujúci text.

7.4.1 Mestská hromadná doprava

MHD v meradle kraja nie je tým najdôležitejším prvkom. Významnú rolu hrá v krajskej metropole a takisto v jej najbližšom okolí, kde na viacerých miestach zachádza do okolitých miest a obcí.

Výhľadovo by mala byť mestská doprava zaintegrovaná do integrovaného dopravného systému, ktorý sa pripravuje v koordinácii IDS Východ, s.r.o., čo je poverený organizátor tohto budúceho systému.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti MHD by sa mala sústrediť na vysvetlenie roly MHD v systéme verejnej dopravy, na komunikáciu zmien linkového vedenia a zmien cestovných poriadkov a na komunikáciu ďalších zmien v MHD (napr. zavádzanie moderných nízkopodlažných vozidiel). V rámci marketingu verejnej dopravy by malo byť tiež propagované bezpečné správanie sa motoristov na cestách, kde premáva MHD. Treba vysvetľovať aj to, ako možné drobné zníženie komfortu pre IAD prinesie vo výsledku osov všetkým.

7.4.2 Autobusová doprava

Hlavnými nedostatkami prímestskej autobusovej dopravy v PSK sú nedostatočná previazanosť najmä s MHD a absencia integrácie, ktorá spôsobuje zbytočné neefektívne súbehy.

Zavedením taktovej dopravy na prímestských linkách a zaistením nadväznosti s MHD a so železničnou dopravou sa stane autobusová doprava atraktívnejšou a zlepší sa dostupnosť miest v kraji aj ich okolitého územia.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti autobusovej dopravy by sa mala sústrediť na vysvetlenie roly autobusovej dopravy v systéme verejnej dopravy, na komunikáciu zmien linkového vedenia a zmien cestovných poriadkov a na komunikáciu ďalších zmien v autobusovej doprave (napr. zavádzanie moderných nízkopodlažných autobusov s alternatívnym pohonom). V rámci marketingu

verejnej dopravy by malo byť tiež propagované bezpečné správanie motoristov pri predchádzaní autobusov a pri obchádzaní zastávok autobusovej dopravy.

7.4.3 Železničná doprava

Najväčším nedostatkom železničnej dopravy v kraji je jej zanedbaná, málo kapacitná infraštruktúra s nízkou rýchlosťou jazdy vlakov, ďalej slabá previazanosť s autobusovou dopravou, nízky počet spojov s dlhým intervalom, absencia taktovej dopravy či nevhodne situované alebo chýbajúce vlakové zastávky. Tieto všetky skutočnosti vplývajú na to, že železničná doprava v kraji nie je považovaná za atraktívnu a je teda málo využívaná napriek tomu, že má veľký potenciál.

Realizovaním opatrení na zlepšenie tejto situácie vznikne rýchla, pohodlná, ekologická forma dopravy a tiež kvalitné podmienky pre vytvorenie integrovaného dopravného systému. Vznikne atraktívna alternatíva individuálnej automobilovej dopravy, vybudovaním P+R tiež ako jej doplnok. Železničná doprava sa stane chrbticou verejnej osobnej dopravy, ktorá spolu s autobusovou zlepší dostupnosť mesta najmä z jeho okolia a cestovanie z mesta do jeho bližšieho aj vzdialenejšieho okolia.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti železničnej dopravy by sa mala sústrediť na celkové predstavenie jej cieľového stavu podľa PUM a na komunikáciu jednotlivých projektov. Pozornosť by mala byť venovaná tiež potenciálne kontroverzným zámerom – napr. komunikácii prínosov zmien trás železničných tratí na vyváženú odpoveď odporcov takých stavieb.

7.4.4 Integrovaný dopravný systém (IDS)

Na území kraja sa v súčasnosti pripravuje integrácia verejnej dopravy, čo má na budúce zvýšiť atraktívnosť verejnej dopravy i jej zrozumiteľnosť. Pri súčasnom stave nie sú zabezpečené nadväznosti medzi jednotlivými sektormi verejnej dopravy, niektoré územia nie sú dostatočne obslužené, pri prestupe medzi módmi je potrebné zakúpiť nový cestovný lístok.

Cieľom zavedenia IDS je priniesť zmenu vo fungovaní verejnej dopravy s dôrazom na jej zatraktívnenie, zefektívnenie, prilákanie vyššieho počtu cestujúcich a vytvorenie kvalitnej alternatívy automobilovej dopravy. Pre verejnosť bude mať takýto systém rad výhod:

- cestovanie na jeden cestovný lístok aj s potrebnými prestupmi bez ohľadu na zvolený dopravný prostriedok a dopravcu,
- pre pravidelných cestujúcich výhodná cena dlhodobých cestovných lístkov,
- časté dopravné spojenia,
- pravidelné intervaly spojov s nadväznosťami medzi linkami (hlavne autobusov na vlaky),
- nadväznosť spojov na automobilovú a cyklistickú dopravu (na parkoviská P+R a B+R),
- kúpa cestovných lístkov elektronicky,
- rýchle dopravné spojenia,
- využitie moderné technológie na vybavovanie cestujúcich,
- kvalitný informačný systém v aplikácii – informovanie o výlukách, prípadných meškaniach, poloha dopravných prostriedkov,
- kvalitná dopravná obsluha územia,
- zavedené štandardy kvality poskytnú pohodlnejšie, rýchlejšie a bezpečnejšie cestovanie pre všetky kategórie cestujúcich (deti, dospelí, dôchodcovia, osoby so zdravotným postihnutím (telesným, zrakovým, sluchovým)), spoľahlivosť verejnej dopravy, atraktívnejšie, pohodlnejšie a lepšie vybavené zastávky, prestupné body a terminály verejnej dopravy.

Pri zavádzaní IDS je potrebné rátať s odmietavým či nespokojným postojom časti verejnosti a podrobne im vysvetľovať, prípadne ukázať a hlavne propagovať výhody a konkrétne zlepšenia tejto

zmeny. Pri komunikácii myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu, zorganizovať akcie na propagáciu IDS.

Komunikácia zavádzania a rozvoja IDS by mala prebiehať v rámci ucelenej marketingovej kampane, ktorá by mala zahŕňať okrem iného:

- komunikáciu príkladov dobrej praxe IDS;
- predstavenie hlavných nedostatkov súčasného systému a propagáciu hlavných prínosov nového systému;
- informovanie o všetkých súvisiacich zmenách (v linkovom usporiadaní, cestovných poriadkoch, tarifách apod.)

Vhodné by tiež bolo zavedenie jednotného vizuálneho štýlu IDS zahŕňajúceho logo pre komunikáciu IDS Východ a farebné vyhotovenie vozidiel verejnej dopravy zaisťujúcich výkony IDS.

7.4.5 Nemotorová doprava

Chýbajúca alebo nekvalitná cyklistická infraštruktúra a neprepojené cyklotrasy majú za následok nízke využívanie tohto druhu dopravy. Pre peších, ale aj telesne postihnutých chýba bezbariérová infraštruktúra a tiež infraštruktúra pre sluchovo a zrakovo postihnutých.

Cieľom zatraktívnenia nemotorovej dopravy je vytvorenie vhodných podmienok pre jej využívanie v podobe:

- vybudovania cyklistických prepojení v kraji a v okolí miest,
- vybudovania/nahradenia či rozšírenia vhodnej cyklistickej infraštruktúry v podobe kvalitných cyklostojanov, cykloboxov, integračných opatrení pre cyklistov,
- budovania miest bez bariér pre všetkých,
- propagácie tohto druhu dopravy prostredníctvom rôznych akcií, osvetových kampaní s dôrazom na zlepšenie kvality života a zdravia obyvateľov, zlepšenie životného prostredia a najmä na informovanosť verejnosti a zmenu dopravného správania,
- budovania systému B+R (Bike and Ride),
- budovania systému bikesharing.

Prínosom pre obyvateľov, ale aj návštevníkov, bude vytvorenie alternatívy individuálnej automobilovej dopravy (IAD), vytvorenie možnosti kvalitného a bezpečného využívania nemotorovej dopravy namiesto individuálnej automobilovej, prioritne na krátke vzdialenosti, s nadväznosťou na verejnú dopravu aj na dlhšie vzdialenosti, vytvorenie možnosti využívania multimodálnej dopravy. Najväčším prínosom bude zlepšená kvalita zdravia a života obyvateľov, menšie znečistenie životného prostredia, v konečnom dôsledku aj návrat investovaných finančných prostriedkov, napr. v podobe menšej potreby investovania do cestnej infraštruktúry.

Nemotorová doprava by mala byť propagovaná prostredníctvom ucelenej marketingovej kampane. Tá by mala okrem iného propagovať možnosti a prínosy nemotorovej dopravy, realizáciu infraštruktúrnych projektov v oblasti nemotorovej dopravy vrátane následnej propagácie (tam, kde sa zlepší infraštruktúra, motivovať k väčšiemu využívaniu) a šíriť osvetu o bezpečnosti chodcov a cyklistov.

7.4.6 Cesty a cestná doprava, infraštruktúra

Prešovský samosprávny kraj nemá celkom doriešenú cestnú infraštruktúru, je zanedbaná údržba mostov a povrchu ciest, absentuje pravidelná modernizácia ciest, vysoké sú intenzity nielen tranzitnej dopravy a problémom sú tiež nehodové miesta, bodové nedostatky či nevyhovujúce križovatky.

Navrhnuté opatrenia v PUM PSK budú prínosom vo forme:

- prepojenej komunikačnej siete, ktorá umožní kvalitnejšiu dostupnosť miest v kraji a ich okolia,
- modernej, kvalitnejšej, kapacitnejšej a bezpečnejšej cestnej infraštruktúry,
- presmerovania tranzitnej dopravy a najmä ťažkej nákladnej dopravy mimo intravilán miest,
- vytvorenia vhodných podmienok pre kvalitnú verejnú dopravu,
- komplexného riadenia a organizovania dopravného systému na území mesta s presahom na nadradenú cestnú sieť.

Je však potrebné myslieť na to, že cieľom nie je propagácia individuálnej automobilovej dopravy, ale vytvorenie kvalitnej, bezpečnej a funkčne prepojenej komunikačnej siete, aj pre potreby verejnej dopravy, aby sa mesto stalo dostupnejším nielen pre jeho návštevníkov a umožňovalo odchody jeho obyvateľov.

Pri implementovaní niektorých opatrení je potrebné rátať s odmietavým či nespokojným postojom časti verejnosti a podrobne im vysvetľovať konkrétne zlepšenia. Rovnako, ak nastanú problémy či omeškania s realizáciou opatrenia. Pri komunikácii myslieť na všetky vekové kategórie a zvoliť vhodné komunikačné nástroje a formu prezentovania pre tú-ktorú skupinu.

Komunikácia implementácie PUM v oblasti cestnej dopravy by mala viesť ku zdôvodneniu potrebnosti stavieb, ďalej neuskutočnenej či neskoršej realizácie niektorých dopytovaných stavieb, komunikáciu zmien na cestnej sieti, vysvetlenie prípadných obmedzení IAD, propagáciu využívania P+R či vysvetlenie regulácie statickej dopravy.

7.4.7 Statická doprava, verejný priestor

Zriaďovanie parkovísk P+R³, B+R⁴, K+R⁵ a P+G⁶ bude prínosom v podobe podpory využívania multimodálnej dopravy, zlepšenia životného prostredia, využitia priestoru pre vytvorenie atraktívneho verejného priestoru pre stretávanie ľudí, usporadúvanie kultúrnych akcií a v neposlednom rade redukovanie parkovania automobilov v centrálnych častiach mesta.

Parkoviská P+G za podmienky ich citlivej a udržateľnej realizácie na základe uskutočnených štúdií umožnia lepšiu dostupnosť navštevovaných turistických lokalít a v konečnom dôsledku môžu znížiť dopady automobilovej dopravy na životné prostredie v ich okolí. Dostatočná kapacita parkovísk P+G

³ Park and Ride (P+R) alebo Zaparkuj a choď, je systém, ktorý kombinuje individuálnu automobilovú dopravu s verejnou hromadnou dopravou. To znamená, že na vyhradenom parkovisku je možné zaparkovať osobný automobil a z tohto miesta ďalej pokračovať nadväznou hromadnou dopravou. Kombinácia týchto druhov dopravy pomocou systému P+R má význam najmä pre cesty stredne dlhých či dlhých vzdialeností.

Zmyslom tohto systému P+R je priviesť vodiča automobilu do miesta na okraji územia (spravidla na okraji mesta, či pri kapacitnej komunikácii), príp. do miesta dopravného uzla, kde môže bezpečne zaparkovať auto a jednoduchým spôsobom pokračovať do cieľa svojej cesty prostredníctvom nadväznej hromadnej dopravy. Zvýhodnená cena lístka na nadväznú dopravu, či napríklad lístok zahrnutý už v cene parkovného, by malo byť doplnkovým benefitom.

⁴ Obdobou systému P+R je systém B+R (Bike and Ride), ktorý je určený pre bezpečné zaparkovanie bicykla v bezprostrednej blízkosti stanice, zastávky alebo terminálu verejnej dopravy a následné pokračovanie verejnou dopravou. Ak je také parkovisko spoplatnené, parkovné môže slúžiť ako cestovný lístok pre ďalšiu prepravu v integrovanom systéme, rovnako ako pri automobiloch.

⁵ Systém Kiss and Ride (K+R) alebo Pobožkaj a choď, označuje parkovisko alebo parkovacie miesta, na ktorých je možné zastaviť na účely vystúpenia alebo nastúpenia osôb, ktoré ďalej využívajú prostriedok verejnej hromadnej dopravy. V praxi sa však takto vyznačená parkovacie miesta nachádzajú aj pri významných cieľoch, kde sa už verejnou dopravou v ceste nepokračuje, ako napr. škola, materská škola. Takýto spôsob dopravy sa však bežne využíva k významným cieľom občianskej vybavenosti alebo k významným uzlom dopravy.

⁶ Systém Park and Go (P+G) alebo Zaparkuj a choď, je také miesto, kde možno zaparkovať osobný automobil a z tohto miesta pokračovať ďalej pešo do cieľa cesty. Vhodným spôsobom tak kombinuje individuálnu automobilovú dopravu a pešiu dopravu. Parkovisko P+G je vhodné zriaďovať v blízkosti centra mesta alebo v blízkosti takýchto lokalít, odkiaľ je možné pešo dosiahnuť veľkého počtu cieľov koncentrovaných v jednom mieste.

spôsobí, že návštevníci nebudú nútení automobilmí krúžiť po okolí striehnuc na voľné parkovacie miesto a vypúšťajú tak nadbytočné emisie.

Kvalitné, vizuálne prívetivé a pre všetky skupiny ľudí bez ohľadu na schopnosť pohybu funkčné verejné priestranstvá môžu byť nástrojom motivácie, aby obyvatelia a návštevníci trávili viac času v exteriéroch, či už za účelom rekreácie, športu alebo mobility za každodennými povinnosťami. Skvalitňovanie verejných priestranstiev prinesie novú kvalitu v mestách a obciach kraja, ktoré tak získajú moderný charakter a stanú sa skutočne príjemnejšími miestami na život.

7.4.8 Aktívna a ekologická mobilita

V kontexte meniacich sa klimatických podmienok a vzhľadom na záväzok Slovenska dosiahnuť uhlíkovú neutralitu do roku 2050 musí kraj podporovať tiež mobilitu, ktorá je spojená s pohybovou aktivitou a mobilitu, ktorá eliminuje nežiaduce vplyvy na životné prostredie. Kraj by malo svoje úsilie zamerať najmä na cyklistickú, pešiu a verejnú dopravu, prípadne na kombináciu týchto módov. Dôležitá je tu najmä koordinácia projektových zámerov, aby sa jednotlivé dopravné systémy rozvíjali komplexne, napr. aby boli koordinované projektové zámery výstavby cyklistických cestičiek v susediacich mestách a obciach a aby ruka v ruke s nimi vznikla aj doplnková infraštruktúra cyklostanov či chodníka pre peších.

Nemenej dôležitou je podpora alternatívnych pohonov, a to najmä elektrického a do budúcnosti, za predpokladu prijatia vodíkovej stratégie Slovenska, aj pohodu vodíkoveho. Kraj tu nemá mnoho možností, keďže takáto podpora musí mať oporu v celoštátnej politike. Okrem verejnosti je potrebná komunikácia najmä s príslušnými inštitúciami, keďže kvalitná sieť nabíjajúcich staníc pre elektrické automobily či bicykle bude okrem výstavby nabíjajúcich miest vyžadovať najmä modernizáciu a skapacitnenie prenosovej sústavy.

Súčasťou podpory ekologickej mobility musí byť podpora verejnej osobnej dopravy a jej zapojenia do integrovaného dopravného systému. Pre prilákanie nových používateľov, ktorí sa dnes nachádzajú prevažne v automobiloch, musí verejná doprava vhodne nastaviť svoje služby tak, aby sa stala voči individuálnej automobilovej doprave konkurencieschopnou. Súčasťou podpory verejnej dopravy musí byť marketing integrovaného dopravného systému, ktorý bude cieľiť tak na existujúcich používateľov verejnej dopravy, ako aj na ešte nepresvedčených, potenciálnych používateľov.

7.4.9 Zhrnutie komunikačnej stratégie počas implementačnej fázy projektu

Komunikácia PUM v jeho implementačnej fáze je nesmierne dôležitou súčasťou práce na nástroji PUM. Je totiž nevyhnutná pre priebežné vysvetľovanie realizovaných opatrení, projektov a aktivít, a to aj tých, ktoré môžu narážať na kritiku verejnosti. Dôležité je najmä predchádzanie nepochopeniu významu, resp. prínosov realizovaných projektov a aktivít. Ďalej je dôležité priebežné informovanie verejnosti o opatreniach v oblasti dopravy (okrem iného tých, ktoré môžu mať dočasne negatívne vplyvy na dopravnú situáciu) a dlhodobá propagácia alternatívnych módov dopravy – predovšetkým nemotorovej a verejnej dopravy. Pritom je dôležitý aj branding PUM, ktorého účelom je zastrešovať realizované aktivity tak, aby boli vnímané ako súčasť ucelenej stratégie PUM (nie ako náhodné izolované aktivity). V súvislosti s ním je tiež vhodný jednotný spôsob marketingu verejnej dopravy (vrátane jednotného vizuálneho štýlu vozidiel VD, nemotorovej dopravy a opatrení v oblasti cestnej dopravy).

Podkladom pre komunikáciu je najmä implementačný plán obsiahnutý v časti opisujúcej Fázu D. Viac opísaná je problematika v časti opisujúcej Fázu C, kde je uvedený opis prístupu – koncepcie

navrhnutého postupu a jednotlivé navrhnuté opatrenia. Okrem toho musia byť oddeleniu komunikácie a propagácie Kancelárie predsedu PSK podporou zodpovedajúce odborné útvary Krajského úradu.

V komunikačnej stratégii treba navyše spomenúť princíp sústavnosti a systematickosti. Odporúča sa vypracovať komunikačný plán na mesiace dopredu (s rozlíšením na dni) a plánovať príspevky s veľkým predstihom. Tým sa podarí previazať komunikáciu naprieč celým komunikačným spektrom a takisto ju previazať s postupným napĺňaním plánu opatrení v rámci PUM. K systematickosti patrí aj priebežné vyhodnocovanie komunikácie a jej dopadu a výsledkov v oblasti verejnej mienky. Tabuľka komunikačného plánu posluži tiež ako podklad pre vyhodnocovanie účinnosti komunikácie a veľkosti odozvy. Odporúča sa držať sa kalendára – štylizovať príspevky do aktuálneho ročného obdobia, sledovať štátne aj cirkevné sviatky a príspevky vhodne smerovať aj k ďalším významným dňom.

Ďalej je vhodné nadviazanie na existujúce komunikačné kanály – napr. webovú podstránku PUM, komunikačné účty na sociálnych sieťach a odkazovať sa na už realizované komunikačné kampane. Zmyslom je zužitkovať zásah cieľových skupín existujúcimi komunikačnými kanálmi a ďalej ich pri tom rozvíjať.

V rámci implementačnej fázy PUM by tak bolo vhodné realizovať nasledujúce komunikačné aktivity:

- Komunikácia napĺňania cieľov PUM
 - Raz do roka informovanie verejnosti o pokroku v implementácii PUM – formou vydania tlačovej správy, článku na webe, článku v časopise „PO kraji“ a komunikácie týchto výstupov prostredníctvom sociálnych sietí a aktuality na hlavnom webovom portáli kraja. Pri príležitosti obsiahlejšieho vyhodnotenia implementácie PUM (napr. vrátane sprievodných prieskumov) by mohla byť realizovaná rozsiahlejšia informačná kampaň zahŕňajúca napr. aj rozhovory s odborníkmi a tlačovú konferenciu. Priebežná komunikácia napĺňania cieľov PUM by mala udržiavať povedomie o PUM do doby obstarania aktualizácie PUM.
- Komunikácia realizovaných projektov a aktivít
 - Pri príležitosti začatia a ukončenia stavieb a pri príležitosti realizácie aktivít by v závislosti na ich povahe mala byť realizovaná tlačová konferencia (pri väčších stavbách a aktivitách s väčšími dopadmi na verejnosť), resp. vydaná tlačová správa, ďalej by malo dochádzať ku komunikácii formou článku na webe (pri stavebných projektoch aj vo forme fotogalérie), článku v časopise „PO kraji“ alebo informácie v televíznej relácii „Týždeň v PSK“ a komunikácie týchto výstupov prostredníctvom sociálnych sietí a aktuality na hlavnom webovom portáli kraja.
 - Pri väčších projektoch s dlhšou realizáciou by mala ich realizácia byť priebežne komunikovaná prostredníctvom článkov, resp. aktualít na webe, fotogalérií a prostredníctvom odkazov a informácií na sociálnych sieťach.
 - Pri projektoch a aktivitách, ktoré by mohli vzbudzovať kontroverzie (stavebné projekty narážajúce na odpor verejnosti, zmeny linkového vedenia, regulácie cestnej a statickej dopravy apod.) by mala byť realizovaná širšia komunikačná kampaň pripravená na mieru pre príslušný zámer. Cieľom by hlavne malo byť dôsledné odôvodnenie zámeru, vysvetlenie jeho prínosov a cieľového stavu. Súčasťou komunikačnej kampane môžu byť nad rámec vyššie zmienených nástrojov aj komunikačné videá, rozhovory s odborníkmi a reportáže v etablovaných médiách, ďalej napr. verejné prerokovania za účasti odborníkov apod.
- Propagácia environmentálne šetrných foriem dopravy
 - Na podporu využívania nemotorovej a verejnej dopravy by mali byť realizované dlhodobé marketingové kampane, ktoré by na jednej strane propagovali tieto formy

dopravy a presviedčali verejnosť o ich využívaní, na druhej strane by komunikovali realizované projekty a aktivity týkajúce sa týchto segmentov dopravy. Cieľom by malo byť na jednej strane vytváranie dlhodobého povedomia o možnostiach a prínosoch súvisiacich s využívaním týchto foriem dopravy, na druhú stranu aj ich propagácia prostredníctvom prínosov realizovaných projektov a aktivít. Zároveň by mala byť šírená osвета o bezpečnom pohybe peších a cyklistov aj o pravidlách správania motoristov voči nim a voči vozidlám verejnej dopravy. Pre každú marketingovú kampaň by mal byť zostavený marketingový plán, ktorý by mal byť založený na postupnom predstavovaní relevantných tém, realizovaných projektov a aktivít. Tie by boli predstavované napr. formou videí, rozhovorov, článkov a tlačových správ komunikovaných ďalej prostredníctvom sociálnych sietí a prípadne aj kontaktnej kampane pri vhodných príležitostiach. Súčasťou marketingu by malo byť aj šírenie tlačených materiálov (napr. máp cyklocestičiek a cyklotrás, máp linkového vedenia a cestovných poriadkov doplnených o ďalšie informácie).

- Komunikácia tém súvisiacich s dopravou
 - V rámci komunikácie PUM by bolo vhodné komunikovať tiež témy, ktoré nemusia priamo súvisieť s implementáciou PUM, ale ktoré sa pritom týkajú dopravy. Môže ísť napríklad o opravy komunikácií a s nimi súvisiace uzávierky, mimoriadnosti v doprave, dopravu na jednorazové akcie s vysokou návštevnosťou apod. Zmyslom je neopomenúť informovanie verejnosti o veciach, ktoré sa viac týkajú bežného chodu dopravy, skôr než jej koncepcného rozvoja na základe PUM, ale ktoré sú pritom pre verejnosť dôležité a ktoré môžu pomôcť k väčšiemu povedomiu verejnosti o PUM. Tieto témy môžu byť komunikované prostredníctvom webových stránok, sociálnych sietí a aplikácií a v prípade vopred pripravovaných akcií taktiež prostredníctvom tlačových správ, článkov v tlačených médiách alebo letákov.

Pri komunikácii s občanmi treba mať na pamäti okrem vyššie uvedeného základnú schému otázok, na ktoré má komunikácia odpovedať:

- **Čo** sa má stať (aká zmena, čo má byť vybudované, čo má byť usporiadané po novom...);
- **Prečo** sa to robí (aký je dôvod zmeny, vybudovania alebo opravy na infraštruktúre, aký je cieľ opatrenia...);
- **Ako** to bude realizované (organizované);
- **Kedy** to bude realizované (usporiadané, dokončené...);
- **Kde** sa nachádza stavba (uplatní sa opatrenie) a **kam** smeruje (napreduje) to-ktoré opatrenie.

Vyššie opísaná komunikačná stratégia bude len mŕtvou literou, ak v celom procese nebude nikto, kto sa touto činnosťou bude sústavne zaoberať. Vzhľadom na to, že ide o pomerne komplexnú problematiku, bude vhodné mať v rámci oddelenia komunikácie a propagácie pracovníka, ktorý bude komunikovanie o pláne udržateľnej mobility riešiť ako svoju hlavnú a jedinú agendu. Treba rátať nielen s osobnými nákladmi na tohto pracovníka, ale treba pre neho mať rozpočtovanú aj určitú finančnú sumu na riešenie súvisiacich problémov, ktoré nie sú v možnostiach jedného pracovníka úradu (vybavenie technikou, subdodávky na tvorbu videoklipov, propagačne a informačné tlačoviny a rôzne ďalšie).

8 Záver a zhodnotenie prípravnej fázy

Aktualizácia Plánu udržateľnej mobility vychádza zo skôr spracovaného a schváleného plánu. Aktualizácia zahŕňa požadované doplnenia a úpravy, aktualizáciu niektorých údajov a spracovanie v súlade s novou európskou metodikou pre spracovanie plánov udržateľnej mobility SUMP 2.0.

Oproti pôvodnom spracovaní sú tu rozšírené údaje o nákladnej doprave, o leteckej doprave a letisku Poprad Tatry a takisto o plavbe na vodnej nádrži Domaša. Metodika SUMP 2.0 sa odráža najmä v kapitole o plánu a postupu spracovaní PUM vrátane návrhov schém budúcich správ o ďalších fázach PUM a celkom novou kapitolou je kapitola o participácii a komunikácii, čo je dôležité pre získanie podpory občanov pre návrhy opatrení, ktoré sa dotknú v budúcnosti každodenného života občanov.

Prípravná fáza znamenala zladenie chápania matérie plánu udržateľnej mobility na strane zadávateľa ako aj spracovateľa a vytvorila tak dobré predpoklady pre zdarne spracovanie celého diela.