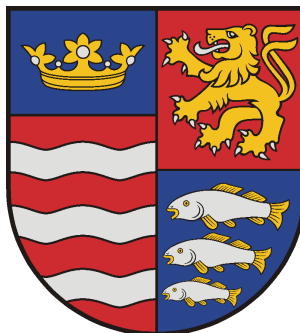




Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



KONCEPCIA DOPRAVY VO VEREJNOM ZÁUJME PRE PREŠOVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ

Územná prognóza

Koncept návrhu

Koncept (syntetická časť) **Koncept, dopravná prognóza (návrhová časť)** **Koncept, odporúčania** **Variant č.1 a Variant č.2**

August 2015



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

Obstarávateľ:

Sídlo:

Štatutárny orgán:

Zastúpený vo veciach technických:

Poverený obstarávateľ:

Prešovský samosprávny kraj

Námestie mieru 2

080 01 Prešov

MUDr. Peter Chudík, predseda PSK

Ing. Jaroslav Lizák

Ing. Jaroslav Lizák, ev. č. 251

Slnečná 20, Ľubica

Spracovateľ:

Sídlo:

Štatutárny orgán:

Zastúpený vo veciach technických:

Zastúpený vo veciach územnoplánovacích:

Číslo osvedčenia:

ISPO spol. s r.o., inžinierske stavby

Slovenská 86

080 01 Prešov

Ing. Jozef Antol, konateľ spoločnosti

Ing. Michal Dúbravský, konateľ

Ing. Jozef Antol

Ing. arch. Jozef Kužma –

autorizovaný architekt

1203 AA

Riešiteľský kolektív:

Urbanizmus a sídelná štruktúra:

Ing. arch. Jozef Kužma

Ing. arch. Václav Hochmuth

Doprava:

Ing. Štefan Škoda

Ing. Michal Dúbravský

Ing. Jozef Antol

RNDr. Martin Rosič, PhD.

Demografia:

Rekreácia a cestovný ruch,

kultúrne a historické hodnoty:

Hospodárska základňa:

Ing. Vladimír Nedelko

doc. RNDr. Radoslav Klamár, PhD.

RNDr. Ivana Sovičová

Životné prostredie, ochrana prírody a krajiny:

Ing. Ján Stano

Ing. Vladimír Nedelko

Grafické práce GIS:

Ing. Ján Stano

Ing. arch. Václav Hochmuth

Editorské práce:

Cecília Mihalová



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



OBSAH

Textová časť

1.	Úvod	4
I.	Syntetická časť	6
1.1	Dôvody obstarania KDVZ PSK	6
1.2	Metóda spracovania PaR, základné pojmy - skratky, východiskové podklady	6
1.3	Určenie cieľa územnej prognózy KDVZ PSK	7
1.4	Vymedzenie riešeného územia	7
1.5	Údaje o základnej územnej jednotke	9
2.	Podmienky na rozvoj územia	13
2.1	Priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia	13
2.1.1	Európske a republikové súvislosti v strategickom rozvoji verejnej osobnej dopravy ..	13
2.1.2	Poloha samosprávneho kraja v systéme osídlenia	14
2.1.3	Regionálne súvislosti PSK vo väzbe na VOD	17
2.2	Prírodné podmienky, kultúrne a historické hodnoty	18
2.3	Hospodárska základňa	20
2.4	Rekreácia a cestovný ruch	22
2.5	Životné prostredie, ochrana prírody a krajiny	22
2.5.1	Ochrana prírody a krajiny	22
2.5.2	Zložky životného prostredia	23
3.	Požiadavky na overenie dlhodobej stratégie rozvoja vybraného územia	28
3.1	Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie	28
3.2	Požiadavky vyplývajúce zo strategických dokumentov	28
II	Dopravná prognóza (návrhová časť) s návrhom prerozdelenia dopravných/prepravných výkonov	29
4.	Vyhodnotenie dopravnej infraštruktúry Prešovského samosprávneho kraja ...	29
4.1	Verejná železničná doprava	31
4.2	Verejná cestná doprava	34
4.3	Návrh prerozdelenia dopravných a prepravných výkonov	38
4.4	Dopravná obslužnosť v regióne pre verejnú dopravu	39
4.5	Cyklistická a cykloturistická doprava, pešia doprava.....	39
4.6	Integrovaný dopravný systém	40
5.	Požiadavky na varianty a alternatívy možností priestorového usporiadania a funkčného využívania územia	42
6	Súhrnné zhodnotenie Konceptu návrhu.....	42
III.	Odporúčania.....	43

Grafická časť

Variant č. 1

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

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

Variant č. 2

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

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



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



1. Úvod

Zmluvné strany uzatvorili podľa § 536 zákona FZ ČSFR č. 513/1991 Zb. obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov dňa 26.06.2015 zmluvu o dielo na spracovanie územnej prognózy - Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj (ďalej len územná prognóza alebo KDVZ PSK). Zmluva bola uzatvorená na základe výsledku verejného obstarávania zákazky formou súťaže návrhov v oblasti územného plánovania (Koncepcia dopravy vo verejnom záujme, ideový návrh pre PSK) podľa zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 158/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o druhoch súťaží návrhov v oblasti architektúry, územného plánovania a stavebného inžinierstva, o obsahu súťažných podmienok a o činnosti poroty.

Predmet zákazky je realizácia projektu: „Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj“, ktorý je financovaný z prostriedkov Regionálneho operačného programu, prioritná os 4. Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel, kód výzvy: „ROP-4.1d-2012/01“ a z vlastných zdrojov obstarávateľa.

Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj bude spracovaná formou územnej prognózy (ďalej len územná prognóza, územný generel, KDVZ_PSK) podľa § 6 zákona FZ ČSSR č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (ďalej len stavebný zákon) a zameraný na riešenie možnosti podpory dlhodobého funkčného využívania územia samosprávneho kraja verejnou dopravou.

Definícia verejného záujmu vo verejnej doprave a jeho rozdelenie do garantovanej a negarovanej oblasti je možné definovať aj takto „Verejný záujem v oblasti verejnej dopravy sa rozumie ako celospoločenský záujem na zabezpečení prepravných potrieb občanov verejnou dopravou“.

Konkrétnu podobu verejného záujmu predstavuje oblasť dopravných služieb, vymedzená konkrétnym objednávateľom, ktorý je v prípade diaľkovej osobnej železničnej dopravy štát, v prípade regionálnej dopravy VÚC.

Garantovaná oblasť dopravných služieb sa môže definovať ako tá časť oblasti verejného záujmu, v ktorej trh nie je schopný garantovať primerané poskytnutie služieb, a preto je potrebné ich zabezpečiť medzi objednávateľom (štát, VÚC) na základe zmluvy s dopravcami.

V tomto smere je potrebné zvýšiť právnu istotu medzi objednávateľmi a dopravcami, zdefinovať garantovanú iniciovanú verejným záujmom a vyčleniť z toho komerčnú dopravu. Toto rozlíšenie je potrebné zapracovať do plánu dopravnej obslužnosti regiónu.

Komerčné služby by v žiadnom prípade nemali ekonomicky ohroziť služby vo verejnom záujme.

Ďalší problém vymedzenia dopravnej obslužnosti na základe definovania základného obslužného štandardu, vo väzbe na európsku normu kvality STN EN 13816, 15140, ktoré sú všeobecné a musia byť konkretizované v jednotlivých plánoch dopravnej obslužnosti.

Slovenská legislatíva nemá úpravy, ktoré by umožnili realizovať potrebné podpory v oblastiach technickej, či technologickej základne verejnej osobnej dopravy, vrátane investícií do infraštruktúry.

Plán dopravnej obslužnosti má obsahovať opatrenia na zabezpečenie technických a technologických parametrov dopravnej prevádzky za účelom poskytovania služieb v doprave vo verejnom záujme.

PSK nemá spracovaný „Regionálny plán dopravnej obslužnosti“, ktorý by mal byť spracovaný dlhodobo na obdobie minimálne 20 – 30 rokov so strednodobým plánovaním na obdobie 10 až 15 rokov. Na základe takto spracovaného plánu dopravnej obslužnosti PSK môžeme ho každoročne aktualizovať a tak uzatvárať zmluvy s prepravcami, ktorí ponúkajú dopravu vo verejnom záujme. Hore citovaný „Plán dopravnej obslužnosti PSK“ má okrem iného obsahovať aj opatrenia na zabezpečenie technických, technologických a ekonomických parametrov dopravnej prevádzky, za



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



účelom bezporuchovosti verejných služieb pre občanov. Takto spracovaný PDO by mal byť v súlade s územnými plánmi regiónu a obcí, v ktorom definuje prvotné prepravné väzby.

Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj je navrhovaná ako územná prognóza a územnoplánovací podklad k GDI PK a UPN PSK.

Z tohto dôvodu investičné počiny v doprave musia byť zadefinované minimálne na 10 rokov dopredu, so stabilizovanými dopravnými zariadeniami v rámci PSK (železnice, cesty, vlakové a autobusové stanice atď.) Nemali by sa z krátkodobého hľadiska meniť z dôvodov, že dopravné trasy, väzby majú významný vplyv na budúcnosť a rozvoj regiónu.

Verejnú dopravu je možné korigovať na základe demografického vývoja, kultúrneho a sociálneho rozvoja alebo vstupe významného investora, práve vo vyššie menovaných PDO, raz ročne. Každú investíciu do dopravnej infraštruktúry je možné schváliť, len ak bude v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou na úrovni PSK alebo miest a obcí. Vážnejším problémom sú investície do železničnej dopravy, či budovanie nových železničných tratí, resp. do rekonštrukcie či elektrifikácie železničných tratí. Vláda regionálnu osobnú železničnú dopravu plánuje zveriť do pôsobnosti regiónov, čo z dlhodobého hľadiska predstavuje vážny problém s realizáciou investícií a dlhého času výstavby.

Súčasný stav trasovania verejnej dopravy v území z historického hľadiska pri železničiach nedáva možnosť dodržať systém princípu spravodlivosti a solidarity možného rovnakého prístupu občanov k verejnej doprave, čo má vplyv na rozvoj regiónov, miest a obcí. (hlavne zavedením zliav pre študentov, pracujúcich a dôchodcov. V rámci PSK máme dva okresy, kde sa nenachádza železničná doprava (Svidník, Stropkov).

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 jazdia trolejbusy, v ostatných mestách a obciach PSK jazdia vlaky a autobusy, diaľkové, prímestské a mestské. V rámci Koncepcie dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj sa nebudeme zaoberať

- nepravidelnou dopravou
- pravidelnou vlakovou a autobusovou dopravou do zahraničia (pravidelné linky do Prahy, Londýna, Užhorodu, Krakova)
- prepravou osôb do 10 cestujúcich (mikrobusy, taxi...)
- riešením MHD na úrovni miest a obcí

Naopak sa chceme zaoberať rozvojom dopravy vo verejnom záujme (železničná a cestná doprava) pred dopravou individuálnou v PSK. Taktiež v tomto dokumente chceme uviesť aj kombinovanú dopravu, ako aj názor autorov na možnosť využitia inteligentných dopravných systémov. Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj je spracovaná paralelne s GDI PK a konceptmi UPN PSK, ktorým bude slúžiť ako územnoplánovací podklad, s cieľom prognózovať dopravu vo verejnom záujme tak, aby táto doprava v čase a priestore zohľadňovala požiadavky občanov na udržateľnú obsluhu územia, sídel bez negatívnych vplyvov na životné prostredie. Zároveň tento dokument nemusí byť v súlade s územnoplánovacími prognózami spracovanými na území štátu. Jej regionálna pôsobnosť dáva možnosť nadväzovať pre spracovanie územných prognóz verejnej dopravy na úrovni miest a obcí.

Záverom je potrebné konštatovať, že spracovatelia pracovali s dátami z verejne dostupných zdrojov, ktoré boli v čase spracovania tohto dokumentu dostupné. Tieto zdroje neboli spracované na obdobie po roku 2020 a autori boli nútení chýbajúce podklady doplniť na základe svojich osobných skúseností, čo môže do určitej miery zachytávať ich subjektívny pohľad na danú problematiku.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



I. SYNTETICKÁ ČASŤ

1.1 Dôvody obstarania KDVZ PSK

Dôvody na vypracovanie Koncepcie dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj vyplývajú z potrieb Prešovského samosprávneho kraja, ako prognózy na obdobie rokov 2015 - 2040:

- dlhodobej absencie komplexného spracovania dokumentácie tohto druhu pre Prešovský kraj.
- Spracovanie KDVZ PSK bude slúžiť ako územnoplánovací podklad pre spracovanie GDI PK a zároveň umožní spracovať projekt dopravnej obslužnosti PSK.
- KDVZ PSK spolu s GDI PK budú využité ako UPP pre spracovanie územného plánu PSK

Zmluvné strany uzatvorili podľa § 536 zákona FZ ČSFR č. 513/1991 Zb. obchodného zákonníka v znení neskorších predpisov dňa 26.06.2015 zmluvu o dielo na spracovanie územnej prognózy - Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj (ďalej len UP KDVZ PSK). Zmluva bola uzatvorená na základe výsledku verejného obstarávania zákazky formou súťaže návrhov v oblasti územného plánovania (Koncepcia dopravy vo verejnom záujme, ideový návrh pre PSK) podľa zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 158/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o druhoch súťaží návrhov v oblasti architektúry, územného plánovania a stavebného inžinierstva, o obsahu súťažných podmienok a o činnosti poroty.

1.2. Metóda spracovania PaR, základné pojmy – skratky, východiskové podklady

Metóda spracovania PaR

KDVZ PSK bude spracovaný formou územnej prognózy (ďalej len územná prognóza, KDVZ PSK) podľa § 6 zákona FZ ČSSR č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov (ďalej len stavebný zákon) a zameraný na riešenie možnosti podpory dlhodobého funkčného využívania územia samosprávneho kraja dopravnou infraštruktúrou.

Základné pojmy – skratky

ÚPN	Územný plán
ÚP	Územná prognóza
PSK	Prešovský samosprávny kraj
PK	Prešovský kraj
BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
KSK	Košický samosprávny kraj
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj
VÚC	Veľký územný celok
GDI	Generel dopravnej infraštruktúry
GDI PK	Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja
KDVZ	Koncepcia dopravy vo verejnom záujme
KDVZ PSK	Koncepcia dopravy vo verejnom záujme Prešovského samosprávneho kraja
PHSR PSK	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja
RIUS	Regionálna integrovaná územná stratégia
PRV	Program rozvoja vidieka
PDO	Plán dopravnej obslužnosti
PDO PSK	Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja
DO	Dopravná obslužnosť
VOD	Verejná osobná doprava
RO	Rekreačná oblasť



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



PaR Prieskumy a rozbor
ZoD Zmluva o dielo

Východiskové podklady

Východiskové podklady definujúce strategické zámery a legislatívu súvisiacu s európskymi, republikovými a regionálnymi záujmami, ktoré je podľa možností potrebné zohľadniť v riešení KDVZ PSK.

1.3 Určenie cieľa územnej prognózy KDVZ PSK

Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj je v súlade s § 7 ods. 3 stavebného zákona, obstarávaná z podnetu Prešovského kraja, ako príslušného orgánu územného plánovania podľa § 16 ods. 2 stavebného zákona.

Cieľom koncepcie je optimalizácia verejnej cestnej, železničnej a cyklistickej dopravy výhľadovým prechodom na integrovanú dopravu, predovšetkým v sídelných (mestských) aglomeráciách a územiach vykazujúcich vysokú návštevnosť.

Špecifické ciele:

- Optimalizácia cestnej hromadnej dopravy z hľadiska prepojenia MHD s prímestskou a diaľkovou verejnou dopravou;
- Optimalizácia železničnej hromadnej dopravy s možnosťou integrácie s cestnou dopravou pre verejnosť;
- Optimalizácia cyklistickej dopravy s možnosťou integrácie s ostatnými typmi dopravy.
- Obstaranie posúdenia dokumentu z hľadiska životného prostredia - SEA, v súlade so zákonom č. 24/2006 Z. z.

Z priestorového a časového hľadiska bude potrebné v rámci vymedzenia a analýzy riešeného územia zohľadniť nasledujúce hľadiská:

- demografické, geografické a socio - ekonomické podmienky v území
- vykonať analýzu platnej UPN dokumentácie
- analyzovať dopravnú infraštruktúru, dopravnú obslužnosť a prepravcov poskytujúcich obslužnosť v PSK
- stanoviť dostupnosť prestupných uzlov z hľadiska návrhu dostupnej kombinovanej dopravy (železničná osobná doprava a cestná osobná doprava vo verejnom záujme a cyklistická doprava)

Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj je podľa § č 5 zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov strategickým dokumentom spolufinancovaným Európskou úniou a bude sa posudzovať podľa tohto zákona.

1.4 Vymedzenie riešeného územia

Identifikačné údaje Prešovského samosprávneho kraja

Rozloha: 8 854,2 km² (18,1 % rozlohy SR)
Počet obyvateľov: 819 977 (15,1 % obyvateľstva SR) - stav k 31. 12. 2014 (zdroj: ŠÚ SR)
Hustota osídlenia: 93 obyvateľov/km²
Počet okresov: 13
Počet miest: 23
Počet obcí: 664
Sídlo kraja: Prešov

Situovanie Prešovského samosprávneho kraja na Slovensku



Štruktúra okresov v Prešovskom samosprávnom kraji



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

Hranica bilančného územia KDVZ PSK je totožná so správnu hranicou Prešovského kraja.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

Zájmovým územím sú prihraničné územia Košického, Banskobystrického a Žilinského kraja Slovenskej republiky, Malopol'ského a Podkarpatského vojvodstva Poľskej republiky a Zakarpatskej oblasti Ukrajiny.

Základné údaje o spracovaní KDVZ

Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre PSK (ďalej len „KDVZ PSK“) je spracovaná v intenciách požiadaviek stanovených v nasledovných materiáloch:

- žiadosti o NFP, ktorá bola podaná a schválená v rámci ROP, programové obdobie 2007 – 2013,
Prioritná os: 4. Regenerácia sídiel
Opatrenie: 4.1 Regenerácia sídiel – neinvestičné projekty, rozvojové dokumenty regiónov
- podmienok súťaže „Koncepcia dopravy vo verejnom záujme, ideový návrh pre PSK. (oznámenie zverejnené vo vestníku č. 34/2014 pod č. 2207-MNA dňa 18.2.2014 a v dodatku k úradnému vestníku EÚ pod č. 2014/S 034-056142 dňa 18.02.2014
- Víťazný súťažný návrh spracovaný firmou ISPO spol. s r.o., Inžinierske stavby, Slovenská 86, Prešov
- Zmluvou o dielo č. 19/2015/ARR uzavretou medzi Úradom PSK, Námestie mieru 2, Prešov a ISPO spol. s r.o., Inžinierske stavby, Slovenská 86, Prešov

1.5 Údaje o základnej územnej jednotke

Demografické a socioekonomické podmienky

Počtom 819 977 obyvateľov k 31. 12. 2014 predstavoval podiel Prešovského kraja na celkovom počte obyvateľov republiky 15,1 %. Hustota osídlenia 91 obyvateľov na km² dosahuje druhú najnižšiu hodnotu po Banskobystrickom kraji a je o pätinu nižšia ako priemerná hustota zaľudnenia v Slovenskej republike. V mestách žije takmer 50% obyvateľov kraja, aj keď v súčasnosti má tento kraj najväčší počet obcí do 500 obyvateľov na Slovensku, čo je problém predovšetkým s cestnou a železničnou dopravou, dostupnosťou do sídelných centier, dochádzkou za prácou a samotnou obsluhnosťou týchto obcí (predovšetkým zásobovanie, údržba ciest a miestnych komunikácií). Najviac obyvateľov žije v krajskom meste Prešov.

kód	kraj	obyvateľov	rozloha [km ²]	hustota obyv. [ob./km ²]	miest a obcí	miest	okresov
1	Bratislavský	625 167	2 052,5	305	73	7	8
2	Trnavský	558 677	4 146,6	135	251	16	7
3	Trenčiansky	591 233	4 502,0	131	276	18	9
4	Nitriansky	684 922	6 343,8	108	354	15	7
5	Žilinský	690 449	6 808,7	101	315	18	11
6	Banskobystrický	655 359	9 454,4	69	516	24	13
7	Prešovský	819 977	8 973,9	91	666	23	13
8	Košický	795 565	6 754,5	118	440	17	11
	SR	5 421 349	49 036,4	111	2 891	138	79

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



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

Kraj, SR	Rok 2014 (stav k 31.12.)	Prognóza rok 2020	Prognóza rok 2025	Prognóza rok 2030	Prognóza rok 2035	Prognóza rok 2040
Prešovský	819 977	843036	849172	851441	850280	851560
SR spolu	5 421 349	5503107	5543161	5557973	5550391	5552556

Podľa prognózy vývoja obyvateľstva v okresoch SR do roku 2035, spracovanej Prognostickým ústavom SAV, Výskumným demografickým centrom a Katedrou humánnej geografie a demografie Prírodovedeckej fakulty UK v roku 2013, je predpokladaný vývoj počtu obyvateľov v Prešovskom kraji a v jeho okresoch nasledovný:

Prognóza vývoja obyvateľstva PSK podľa okresov

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

Počet obyvateľstva v PSK je stúpajúci hlavne z dôvodu nárastu rómskej populácie, predovšetkým v okresoch Levoča, Kežmarok, Stará Ľubovňa, Sabinov a Prešov, pričom PSK má viac ako 60 % obyvateľov v produktívnom veku a takmer 23% v predproduktívnom veku. Priemerný vek obyvateľstva predstavuje 34 rokov (napr.: Obec Jarovnice sa predpokladá nárast obyvateľstva z 5 494 obyvateľov v roku 2014 na 13 012 obyvateľov v roku 2040, čo bude mať okrem problému s dopravným napojením obce aj enormné zvýšenie požiadaviek na dopravu vo verejnom záujme. Zatiaľ, čo východné okresy prognózujú pokles

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

Kraj, SR	2012		
	Počet pracujúcich		
	spolu (tis. osôb)	podiel na SR v %	index 2012/2011
Prešovský	313,6	13,5	100,2
SR spolu	2 329,0	100,0	100,6

zdroj: ŠÚ SR

Z uvedeného vyplýva, že v porovnaní k roku 2012, z celkového počtu 817 382 obyvateľov pracuje 313 600 obyvateľov, čo tvorí 38,36%. Z počtu 612 682 obyvateľov je zamestnaných 318 900 obyvateľov, čo tvorí 52,04 %. PSK má najhoršiu bilanciu na Slovensku.



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

Kraj, SR	2012			
	Počet nezamestnaných			Miera nezamestnanosti v %
	spolu (tis. osôb)	podiel na SR v %	index 2012/2011	
Prešovský	70,0	18,5	103,1	18,3
SR spolu	377,5	100,0	103,5	14,0

zdroj: ŠÚ SR

Z uvedeného vyplýva, že v porovnaní k roku 2012 je PSK krajom s najväčšou nezamestnanosťou, ktorú tvorí až 18,3 % nezamestnaných na Slovensku.

Okrem iných faktorov ide predovšetkým o rómsku komunitu, kde sa neuvažuje so zvýšeným percentom vzdelania, čo má za dôsledok, že z dôvodov nevznikania pracovných príležitostí odchádzajú v prevažnej miere za prácou do zahraničia alebo do západných regiónov Slovenska, resp. veľká časť tejto populácie je nezamestnaná. Tento problém, z hľadiska VOD má dve možné riešenia: Buď pre tento typ obyvateľov sa vytvoria nové pracovné miesta v blízkosti ich bydliska, čo v zásade výrazne neovplyvní požiadavky na VOD (pozor na segregáciu alebo v okolí väčších sídiel v rámci priemyselných parkov sa budú vytvárať pracovné miesta pre nevzdelané alebo málo vzdelané skupiny obyvateľstva pri takto nízkopríjmových skupinách sa uvažuje, že do práce budú využívať VOD a nie IAD.

Štruktúra podnikateľského sektora podľa okresov Prešovského samosprávneho kraja (rok 2010)

Okresy	Poľno- hospodárstvo	Ťažký priemysel	Ľahký priemysel	Stavebníctvo	Obchod a doprava	Ostatné služby
Bardejov	4,3	10,6	16,5	11,2	8,0	49,4
Humenné	4,3	16,0	34,9	9,2	25,3	10,3
Kežmarok	9,1	26,0	22,1	4,5	19,5	18,9
Levoča	20,0	14,6	7,3	6,8	9,8	41,5
Medzilaborce	24,5	45,1	5,2	1,2	19,4	4,7
Poprad	3,4	36,0	12,1	6,7	18,3	23,5
Prešov	3,3	22,3	27,0	8,1	31,5	7,8
Sabinov	4,8	26,7	34,5	16,7	10,2	7,1
Snina	1,1	41,5	25,5	10,2	8,8	13,0
Stará Ľubovňa	10,5	15,6	12,9	23,2	17,3	20,5
Stropkov	11,1	11,4	30,2	12,1	22,9	12,3
Svidník	4,4	14,9	25,8	13,6	18,1	23,3
Vranov n/T	6,8	22,3	19,9	8,4	29,9	12,7
SR spolu	4,8	28,5	13,4	6,2	25,6	21,3

Zdroj: Štúdia o konkurencieschopnosti okresov SR

Údaje o podnikateľskom prostredí, podnikateľských subjektoch sú veľmi premenlivé, preto nie sú uvádzané, aj keď majú priamy vzťah k zaisťovaniu výkonov vo VOD (týždenné robotnícke lístky, žiacke lístky a iné.). Prešovský kraj v ekonomickej výkonnosti a v príjmoch obyvateľstva zaostáva v hospodárskom rozvoji za úrovňou Slovenskej republiky.

Prešovský kraj je prihraničným regiónom. Z hľadiska dopravnej polohy má významné postavenie pre celé východné Slovensko, a to v cestnej aj v železničnej doprave.

Prepravené osoby (tis. osôb) za roky 2001 až 2012

Kraj	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Prešovský	68964	68691	65809	60830	56818	53369	49095	45870	39604	38472	36370	35028
SR	568446	538615	495709	463776	451461	405276	386644	367527	325151	314727	301590	291240

Zdroj: ŠÚ SR



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Odporúčania:

- rešpektovať cestnú sieť a dopravné napojenia obcí, kde sa predpokladá veľký nárast obyvateľstva v uvažovanom horizonte roku 2040 (predpokladá sa aj nárast stupňa motorizácie tejto skupiny obyvateľstva, ktorý sa tak priblíži priemeru) z hľadiska dopravy vo verejnom záujme.
- zohľadniť dopravnú prognózu demografických a ekonomických predpokladov obyvateľstva a pracovných príležitostí z ohľadom na požiadavky dopravy vo verejnom záujme,

Variant č. 1

- územia s predpokladaným demografickým nárastom počtu obyvateľov (v súčasnosti stav nad 50% rómskeho obyvateľstva).

Variant č. 2

- územia, ktoré predpokladajú slabý nárast, stagnáciu alebo pokles demografickej krivky



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



2 . Podmienky rozvoja územia

2.1 Priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia

2.1.1 Európske a republikové súvislosti v strategickom rozvoji verejnej osobnej dopravy

Princípy európskej územnej spolupráce viacej rozpracúva Územná agenda Európskej únie (2008). Táto agenda vychádza z týchto hlavných cieľoch:

1. Zvýšenie významu územného rozmeru pre implementáciu rozvojových stratégií EU a to predovšetkým vo väzbe na posilnenie a zhodnotenie územného kapitálu:
 - využívanie endogénneho potenciálu
 - podpora integrácie a priestorovej kontextivity
 - územné riadenie zabezpečujúce previazanosť horizontálnych i prierezových – vertikálnych politík s priemetom do územia danej oblasti
 - rozvoj územno-priestorových klastrov
 - aktívne využitie možností decentralizovanej, bezpečnej a environmentálne únosnej produkcie obnoviteľnej energie, zvlášť v kontexte zhodnotenia potenciálov vidieckych regiónov
2. Integračné procesy a zvýšenie územnej súdržnosti chápané ako podpora transeurópskej kohézie a konkurenčných/innovatívnych činností s rešpektovaním princípov udržateľnosti:
 - posilňovanie a väčšia diverzita sietí centier osídlenia na báze polycentrizmu
 - stimulácia špecializácie a del'by práce vrátane hierarchického systému kreatívnych a inovačných centier stimulujúceho rozvoj mimo ťažísk osídlenia EU
 - podpora existujúcich silných stránok regiónov, ich prepojením a prepojením ich centier s komplementárnym profilom do systému funkčných klastrov
 - zlepšenie dostupnosti a lepšia integrácia v EU
 - ochrana a zvyšovanie kvality a ochrany európskych prírodných a kultúrnych hodnôt
 - rozvoj udržateľných väzieb mesto – vidiek
3. Priestorová koncentrácia, ktorá sa prejavuje na všetkých hierarchických úrovniach priestorového rozvoja – európskej, makroregionálnej, regionálnej i lokálnej:
 - rozšírením spádových území dennej dochádzky a rozšírením trhu pracovných síl a bytov
 - rešpektovaním prirodzených rozdielov medzi lokalitami koncentrácie a periférnymi priestormi
 - posilnením významu miest ako hybných síl rozvoja
 - vzrastom významu metropol a metropolitných regiónov pre konkurencieschopnosť EU v globálnej svetovej súťaži

Medzi ciele politiky súdržnosti patrí taktiež Európska územná spolupráca. Cieľom tohto nového nástroja je zvýšiť cezhraničnú, nadnárodnú a medzioblastnú spoluprácu. Ide o podporu spoločného riešenia problémov, ktoré identifikujú orgány susedných regiónov, v takých oblastiach ako je urbanistický, vidiecky, rozvoj hospodárskych vzťahov a sieťovanie malých a stredných podnikov (MSP), čo bude klásť zvýšené požiadavky na hybnosť obyvateľ'stva a tým aj na dopravu vo verejnom záujme.

Ak chceme túto dopravu realizovať na území PSK, je potrebné ju spoločne riešiť v kontexte železničnej aj cestnej dopravy vo verejnom záujme.

Na základe týchto princípov uzavrela Slovenská republika s Európskou úniou zmluvu, v ktorých je zakotvená aj otázka politiky súdržnosti.

Ekonomická a sociálna súdržnosť s osobitným zameraním na znižovanie nerovnovážneho vývoja medzi regiónmi, ktorá nadväzuje na ciele a priority uvedené v základných dokumentoch zabezpečujúcich politiku súdržnosti Európskej únie v Slovenskej republike:

- Národný strategický referenčný rámec 2014 – 2020
- operačné programy realizované v rámci Kohézneho fondu.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



2.1.2 Poloha samosprávneho kraja v systéme osídlenia

PSK sa v rámci SR nachádza v tzv. východoslovenskom regióne, ktorý už historicky tvoril prepojenie Baltského a Čierneho mora (severojužné prepojenie - soľná cesta, jantárová cesta atď.). Z hľadiska prepojenia východ – západ, cez územie tohto regiónu prechádzali cesty spájajúce Európu s Áziou. V rámci Rakúska – Uhorska a neskôr ČSR bola vybudovaná tzv. Košicko-Bohumínska železnica, ktorá pokračovala cez Humenné do Sanoku. Po roku 1948 sa politicky začalo preferovať napojenie na ZSSR, hlavne z dôvodov tovarovej výmeny, čo bolo podporované aj výstavbou diaľnic a rýchlostných ciest.

Vstupom SR do Šengenského priestoru otvorilo hranice vo smere sever – juh pre pohyb tovaru, služieb a obyvateľstva. Naopak PSK na východnej strane hraničí s Ukrajinou, ktorá je mimo Šengenského priestoru. Nárast dopravy, ale aj pohybu osôb v smere sever – juh sa do roku 2040 bude zvyšovať. Nárast pohybu tovaru a osôb v smere východ – západ sa dá očakávať, len za podmienky vstupu Ukrajiny do EU. Z hľadiska dopravy vo verejnom záujme postavenie PSK v území nemá významnejší vplyv na posilnenie dopravy vo verejnom záujme. Z jej nárastom sa môže očakávať len pri zvyšovaní počtu obyvateľov v prihraničných regiónoch. (zhoršená geopolitická situácia na Ukrajine a príchod solventných migrantov s rodinnými väzbami)

SR po svojom vzniku dala vypracovať tieto kľúčové dokumenty:

- Zásady štátnej dopravnej politiky SR;
- Dopravná politika SR do roku 2015 ;
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020;
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS);
- Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001 - so zmenami a doplnkami smernej časti z roku 2011;
- Partnerská dohoda Slovenskej republiky na roky 2014 – 2020;
- Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020.

V roku 2005 došlo k aktualizácii Zásad štátnej dopravnej politiky SR, ktorú schválila vláda SR uznesením č. 445/2005, ako základného systémového dokumentu rezortu dopravy, ktorá mala zabezpečiť plynulú integráciu SR do európskych štruktúr. Týmto stanovila cieľ – zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility, ktorý je rozdelený na 8 špecifických cieľov:

- Vytvoriť transparentné a harmonizované podmienky hospodárskej súťaže na dopravnom trhu;
- Zabezpečiť modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry;
- Zabezpečiť primerané financovanie v sektore dopravy;
- Znižovať negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie;
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- Zvyšovať kvalitu a rozvoj služieb v doprave;
- Zvyšovať bezpečnosť dopravy a bezpečnostnej ochrany;
- Podporovať výskum a vývoj v doprave;
- Zvládnuť dopady globalizácie dopravy.

SR bolo rozdelené na štyri funkčné regióny:

- Bratislava a Juhozápadné Slovensko (BSK, TTSK, NSK),
- Severozápadné Slovensko (TSK, ŽSK),
- Stredné Slovensko (BBSK)
- Východné Slovensko (KSK, PSK).

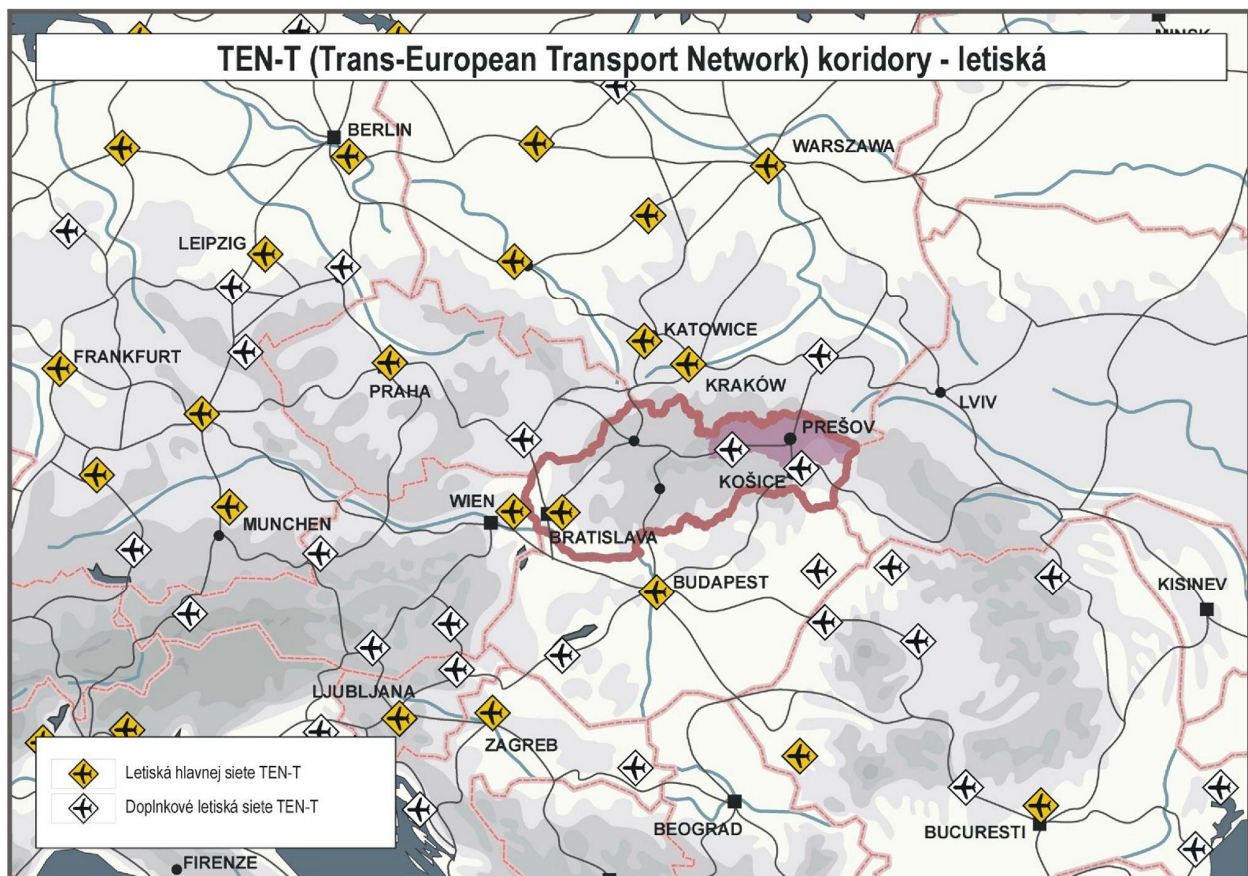
Stratégia sa zaoberá rozvojom miest nad 70 tis. obyvateľov, ktoré sú spádovými centrami regiónov Bratislava, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Košice, Prešov

Stratégia sa venuje pohľadu na verejnú osobnú dopravu z miestneho a regionálneho hľadiska v záujme zabezpečenia trvalo udržateľnej mestskej a regionálnej mobility konštatuje, že podiely prepravných výkonov verejnej dopravy na výkone pozemnej osobnej dopravy na Slovensku je 25% a klesá.

Z celkového počtu 766 mil. cestujúcich 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.

Letecká doprava vo verejnom záujme je v rozhodujúcej miere realizovaná z letiska Bratislava a Košice. Verejnou dopravou sú využívané lety do Londýna a Lutonu (Wizz Air 4x za týždeň) z letiska Poprad. V rámci leteckej verejnej dopravy sú využívané dostupné letiska v susedných krajinách (Budapešť, Viedeň, a Krakov).



Zdroj: TEN-T Connecting Europe

Vodná doprava na území PSK nevytvára podmienky pre VOD. V súčasnosti sú čiastkové úseky vodných tokov využívané len pre sezónnu turistickú dopravu (Dunajec, Poprad, Laborec, Ondava, Topľa a iné).

Diaľková doprava je predmetom samostatných sektorových analýz príslušných dopravných módov resp. Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.

Železničnú osobnú dopravu na území SR (30,35 mil. vlkm) organizujú dopravcovia v spolupráci s MDVRR SR. Regionálnej doprave zodpovedajú osobné vlaky (Os), v širšom okolí



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



najvýznamnejších miest (Bratislava, Košice, Žilina, Prešov) aj zrýchlené vlaky (Zr) a vlaky kategórie REX.

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

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.

Dokument sa venuje aj otázkam nemotorovej dopravy, ktorá má resp. má potenciál mať významný vplyv nielen na mestskú a regionálnu mobilitu, ale aj na využitie verejnej osobnej dopravy, s ktorou z komplexného pohľadu podpory efektívnejšej mobility tvorí integrálny celok.

Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja verejnej osobnej dopravy je potrebné zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Tie sa týkajú organizácie, prevádzky a infraštruktúry:

Organizačné požiadavky

Najvýznamnejším slabým miestom VOD na Slovensku je absencia funkčných integrovaných dopravných systémov – vzhľadom na to, že v súčasnosti je objednávatel'om v regionálnej železničnej doprave MDVRR SR a v prímestskej autobusovej doprave sú objednávatel'mi VÚC a v mestskej hromadnej doprave sú objednávatel'mi príslušné mestá, nie je zabezpečená vzájomná previazanosť a koordinácia jednotlivých dopravných módov.

Prevádzkové požiadavky

Železničná doprava má v súčasnosti dostatočnú kapacitu na uspokojenie zvýšených prepravných nárokov na celej sieti ŽSR, v regionálnej doprave však prešla väčšina cestujúcich na autobusovú dopravu a následne bolo tiež zrušených mnoho regionálnych spojov.

Prímestská a regionálna autobusová doprava prevádzkovaná na objednávku samosprávnych krajov trpí úbytkom cestujúcich v minulých rokoch z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave. Súčasne vzrástli prevádzkové náklady aj z dôvodu potrebnej obnovy vozidlového parku. Absencia harmonizácie a integrácie regionálnej dopravy s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy vedie k vysokým prevádzkovým nákladom, pričom časť nákladov je vynakladaná na prepravu, ktorá je konkurenčná k osobnej železničnej doprave. Pre koordináciu železničnej a autobusovej dopravy chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a prvky integrácie dopravných systémov.

Infraštruktúrne požiadavky

Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej dopravy sú vo vzťahu k železničnej osobnej doprave najmä nedostatočne udržiavaný a zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok v ich verejnosti prístupných častiach, nie vždy optimálne rozmiestnenie tarifných bodov, neprispôsobené vývoju osídlenia v ostatnom čase, nízke rýchlosti na perspektívnych tratiach, vhodných na prevzatie líniovej obsluhy svojho územia (obmedzená traťová rýchlosť, jej prechodné a bodové obmedzenia).

V autobusovej doprave je nedostatkom nízka úroveň zastávok a staníc a nízky rozsah doplnkových služieb.

V mestskej hromadnej doprave je najväčším problémom slabé financovanie mestských dopravných podnikov a z nej vyplývajúci zlý stav koľajového zvršku a trolejbusových dráh a meniarňí, zastaraný vozový park s vysokým počtom porúch a výpadkov, v rámci elektrickej trakcie nízke percento nízkopodlažných vozidiel.

Verejnej osobnej doprave neprospeje nízka úroveň preferencie vozidiel, nedostatočná informovanosť cestujúcej verejnosti a zastaraná infraštruktúra zázemia cestujúcej verejnosti a jeho vybavenia – chýbajú parkoviská pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy, chýba infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy – cyklotrasy, cyklistické chodníky, lyžiarske a bežecké magistrály a pod.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

- Na účely zlepšenia tejto situácie sú definované vízie zlepšenia existujúceho stavu nasledovne:
- Vízia pre organizáciu verejnej osobnej dopravy: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce oproti súčasnosti.
 - Vízia pre prevádzku verejnej osobnej dopravy: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.
 - Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Odporúčania:

- 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

2.1.3 Regionálne súvislosti PSK vo väzbe na VOD.

Samosprávny kraj vychádza pri organizovaní verejnej osobnej dopravy z Plánu hospodárskeho a sociálneho rozvoja a z územného plánu PSK a územných plánov miest a obcí.

V prípade PSK je bezpodmienečne nutné spracovať Plán dopravnej obslužnosti, vo väzbe na Generel dopravnej infraštruktúry – územná prognóza. Nadväzne na to mestá PSK organizujú MHD, ako aj mobilitu nemotorovými dopravnými módmi a vychádzajú pritom z územných plánov a projektov zón. Rovnako by mali spracovať Generel motorovej a nemotorovej dopravy, ktorý by slúžil ako územnoplánovací podklad pre UPN mesta.

V ďalšom texte v kapitolách zaoberajúcich sa regiónmi budeme pod „železničnou dopravou“ rozumieť dopravu vlakmi kategórií Os, REX a Zr a pod „autobusovou dopravou“ prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu.

Prešovský samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja 2008 – 2015
- Územný plán veľkého územného celku Prešovský kraj v znení zmien a doplnkov 2009

Rozpracované strategické dokumenty

- UPN PSK 2015 – 2040
- GDI PK 2015 – 2040
- KDVZ PSK 2015 – 2040
- PHSR PSK 2015 – 2020
- RIUS 2014 – 2020
- PRV 2014 - 2020

Mesto Prešov

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Prešov 2008 – 2013
- Územný plán mesta Prešov v znení zmien a doplnkov
- Akčný plán cyklistickej dopravy

Ďalšie spracované dokumenty:

- Projekt nízkonákladových opatrení v cyklistickej doprave na území mesta
- Projekt „Cykloželeznička Prešov – Zlatá baňa“



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



- Projekt plynofikácie autobusov verejnej dopravy (2009)
- Projekt nákupu duobusov (2009)
- Generel cyklistickej dopravy mesta Prešov
- Štúdiá statickej cyklistickej dopravy v meste Prešov

Ťažiská osídlenia prvej, druhej a tretej úrovne na riešenom území sú zobrazené vo výkrese č. 1

Odporúčania

- rešpektovať zvýšené požiadavky na VOD do obcí s predpokladaným demografickým nárastom (v súčasnosti stav nad 50% rómskeho obyvateľstva), obce stagnáciou alebo poklesom demografickej krivky a obce v suburbárnom pásme miest,

2.2 Prírodné podmienky, kultúrne a historické hodnoty

Geomorfológia, geológia a pedológia

Územie Východného Slovenska z geomorfologického hľadiska je členité a pestré, nachádzajú sa tu vysokohorské, horské a pahorkatinové a nížinné oblasti. Stretávajú sa tu Západné a Východné Karpaty, ktorých deliaca čiara sa tiahne od Lupkovského priesmyku (od štátnej hranice PL – SK) juhozápadne k pohoriu Čergov a po severný okraj Slanských vrchov. Reliéf terénu je značne členitý, hornatý a severná časť aj západná časť PSK je charakteristická sústavou vrchovín a hornatín popretkávaná kotlinami a dolinami. Výrazný karpatsky chrbát na severe bol historicky deliacou hranicou medzi Poľskom a PSK. Len niekoľko priesmykov cez karpatsky chrbát uľahčovalo migráciu v severojužnom smere a v minulosti boli často využívané.

Geologická stavba určuje aj geomorfologické vlastnosti územia. Východ Slovenska je pomerne pestrým územím. Medzi výrazne útvary patria napríklad:

- rovinaté územia severu Východoslovenskej nížiny;
- flyšové pásmo v severnej časti Východného Slovenska, ktorého príkrovy sú nasunuté na Karpatský chrbát a striedajú sa s vrstvami morských usadenín ílovitých bridlíc, ílovcov. (znížená priepustnosť pre vodu zo zrážok spôsobuje zvýšený koncentrovaný povrchový odtok tejto vody). Tieto geologické podmienky vplyvajú na zníženú stabilitu svahov a to je príčinou pomerne častých aktívnych zosuvov.
- kryštalické geologické štruktúry (Vysoké Tatry) v severozápadnej časti regiónu
- metamorfovanými klastickými sedimentmi a vulkanitmi v rámci vnútorných západných Karpát Slovenské Rudohorie (z tektonického pohľadu ide o príkrovové formácie vnútorných Karpát), výskytom rúd, aj nerudných surovín, ktoré boli človekom oddávna dobývané.
- Karbonáty – vápence a dolomity, ktoré výrazným spôsobom určujú morfológiu a vlastnosti podkladu najmä v oblasti Slovenského krasu a Slovenského Raja.
- Neovulkanity – najmä andezity Slanských vrchov a pohoria Vihorlat.
- Hlbinné granitoidné magmatity – v rámci východu Slovenska sa vyskytujú len ostrovčekovito v oblasti Slovenského Rudohoria.

Z hydrogeologického hľadiska je severná časť regiónu bohatá na minerálne pramene, z ktorých niektoré sa využívajú v kúpeľníctve – Bardejovské kúpele, Ľubovnianske kúpele, Vyšné Ružbachy a niektoré ako minerálne stolové vody (Salvador, Baldovská, Čígel'ka a iné).

V západnej časti regiónu je významným potenciálnym zdrojom obnoviteľnej energie geotermálna energia.

Z hľadiska geológie je predmetne územie možné charakterizovať:

- výskytom geotermálnych vôd najmä v oblasti Popradskej kotliny a Levočských vrchov;
- slabšími zásobami podzemných vôd;
- existenciou starých banských štôlní veľkého rozsahu v oblastiach Slovenského Rudohoria a menšieho rozsahu (ale značnej hodnoty) v Slanských vrchoch;



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1-d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

- rozsiahlymi plochami náchylnými na svahové pohyby.

Pôdy vo východoslovenskom regióne sú majú veľmi pestré zastúpenie, lebo sa vyvinuli na materských horninách pôdotvornými procesmi a zdedili od materských hornín základné fyzikálne aj chemické vlastnosti. Pôdy nížin sú charakterizované ílovito - hlinitými pôdami, lebo tie boli transportované z flyšovej oblasti. Taktiež pôdy kotlinách riek Poprad, Hornád, Torysa, Ondava tvoria prevažne sedimenty z mäkkých flyšových vrstiev a sprašových hĺn. Prevažne hlinité až ílovito - hlinité pôdy sa vyskytujú v Slanských vrchoch a vo Vihorlate, v Slovenskom Rudohorí sú to piesočnato - hlinité a hlinito - piesočné pôdy.

Klimatické podmienky

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

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

Rastlinstvo a živočíšstvo

Na území Východného Slovenska pôvodnú vegetáciu tvorili prevažne lesy a len miestami boli stepi. Pôvodná vegetácia sa úzko viazala na pôdne a geologické pomery a ako to bolo uvedené aj vyššie, vegetácia potvrdzovala pestrosť geologických podloží a pôdy. Postupne narastajúcim tlakom civilizácie vegetácia bola značne narušená, pôvodné rastlinné spoločenstvá boli odstránené alebo pozmenené. Vegetácia na Východnom Slovensku, najmä v horách a pahorkatinách, si zachovala značnú rôznorodosť a mnohé stanovištia je možné ešte stále prehlásiť za pôvodu blízke. To je aj dôvodom, že sú tieto rastlinné spoločenstvá chránené (Karpatské bukové pralesy, Kokošovská dubina a iné). Z hľadiska súčasnej vegetácie je možné územie zjednodušene rozdeliť na prevažne lesnaté a prevažne poľnohospodárske. Medzi najlesnatejšie okresy patri Svidník, Stropkov, Medzilaborce a Snina. Najzdravšie lesy sú vo východnej časti územia (Poloniny, Slanské Vrchy, cele flyšové pásmo). Relatívne poškodené lesy sú v Slovenskom Rudohorí, Levočských vrchoch a v Tatrách. Rôznorodosť rastlinných spoločenstiev charakterizuje nadmorská výška, v ktorej sa nachádza. Podľa tejto kategorizácie na území východného Slovenska sa nachádza rastlinstvo od dubín (najnižšie ležiace stanovištia) cez bukové, smrekové, kosodrevinové až po alpské spoločenstvá. Celkovo vo východoslovenskom regióne si rast zachovalo viac ako 1 200 druhov vyšších rastlín, 342 druhov machov, 210 druhov lišajníkov a 1 207 druhov húb. Na plochách, kde pôvodné alebo pôvodu blízke spoločenstvá boli odstránené a človek ich intenzívne využíva v poľnohospodárstve alebo v zastavanom území miest a obcí, sú rozšírené spoločenstvá burín a ruderalnej vegetácie.

Pestrosť zastúpenia živočíšnych druhov potvrdzuje pestrosť prírodných podmienok, kde sú podmienky pre život. Živočíšne druhy sa neviažu pevne na rastlinné spoločenstvá, ale dá sa vo všeobecnosti konštatovať, že živočíchy sa predsa len zoskupujú v spoločenstvách listnatého a ihličnatého lesa, na poliach, lúčach, vo vodných tokoch, pozdĺž vodných plôch a ich brehov. Bežne sa tu vyskytujú živočíšne druhy, ktoré inde v Európe už vyhynuli alebo sú na pokraji vyhynutia. Sú to živočíchy stojace na pyramíde potravinového reťazca : medveď hnedý, vlk dravý, rys ostrovid, mačka divá, vydra riečna a iné. Zubor hôrny bol úspešne reintrodukovaný späť do prírody v blízkosti poľských hraníc. Doteraz tu boli zistených viac ako 4 500 druhov bezstavovcov 300 druhov stavovcov - 22 druhov rýb, 15 druhov obojživelníkov, 220 druhov vtákov a 60 druhov cicavcov.

Kultúrno-historické dedičstvo



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

Tatranský Národný park spolu aj s jeho poľskou časťou patri do siete biosférických rezervácií. V severovýchodnom cípe PSK leží medzinárodná biosférická rezervácia Východné Karpaty a Poloniny, ktorá bola vyhlásená práve kvôli bohatosti a pestrosti fauny a flóry.

Východoslovenský región svojou geografickou polohou na rozhraní Západných a Východných Karpat, v dotyku s Panónskou nížinou, je priestor národnostne zmiešaný, kde viac ako 15 národností a etnických skupín nachádza svoj domov. Bohatosť takéhoto kultúrneho dedičstva Východného Slovenska netvorí len veľký počet zachovaných ľudových zvykov a folklóru, ale aj výsledky práce rúk. Stavebné diela, ktoré sú zapísané do svetového kultúrneho dedičstva UNESCO:

- historické jadro mesta Bardejov
- 28 drevených kostolíkov, ktoré sú roztrúsené pozdĺž hraníc s Poľskom a Ukrajinou.
- Karpatské bukové pralesy
- Kežmarok
- Hervartov
- Spišská kapitula

Ľudia sa v minulosti venovali najmä poľnohospodárstvu, s čím je spojené tradične využívanie krajiny horských oblastí (mimo lesov) na pasenie a kosenie. S tým sú spojené aj v súčasnosti viditeľne vlastnosti krajiny;

- významnou črtou bolo v rámci Rudohoria a Slánskych vrchov baníctvo. S tým súvisí značný výskyt technických pamiatok spojených s baníctvom;
- pre osídlenie v okolí riek boli charakteristické vodné mlyny, hámre a iné stavby,

KDVZ PSK rieši prestupné terminály osobnej multimodálnej dopravy, ktoré sprístupňujú prírodné a kultúrno-historické hodnoty PSK - výkres č. 2, na ktorých bude rozšírený sortiment služieb pre turistov (informačné turistické centrá, požičovne vozidiel nemotorovej dopravy, a iné).

Odporúčania:

- rešpektovať prestupné terminály osobnej multimodálnej dopravy, ktoré sprístupňujú prírodné a kultúrno-historické hodnoty PSK.

2.3 Hospodárska základňa

Prešovský kraj v ekonomickej výkonnosti a v príjmoch obyvateľstva zaostáva v hospodárskom rozvoji za úrovňou Slovenskej republiky.

Na tvorbe HDP sa PSK podieľa objemom deväť percent, čo predstavuje najmenší podiel zo všetkých ôsmich krajov Slovenska.

V rámci EU aj napriek jeho rastu, patrí stále k podpriemerným.

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

	Hrubý obrat (tis. EUR)		Medzispotreba (tis. EUR)		Pridaná hodnota (tis. EUR)	
	2013	%	2013	%	2013	%
Slovenská republika	72 183 488	100	59 805 108	100	12 378 380	100
Prešovský kraj	2 843 491	3,94	2 311 356	3,86	532 134	4,30

ZDROJ: ŠÚ SR, databáza RegD

Najvýznamnejším odvetvím hospodárstva je obchodná činnosť. Ďalšími významnými hospodárskymi odvetviami je spracovateľský priemysel, potravinársky, poľnohospodárska produkcia, odevný, textilný, drevospracujúci, strojársky, ale aj elektrotechnický, chemický a farmaceutický priemysel.

V priemysle je zamestnaných približne 34 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

Vzhľadom na obrovský potenciál kraja v oblasti rozvoja cestovného ruchu, sa prejavujú aj značné rezervy v poskytovaní ubytovacích a stravovacích služieb.

Rozvoj hospodárskej základne je podmienený dostupnosťou dopravnej siete, jej napojením na nadradený dopravný systém, priepustnosťou a na celkovom komforte – kvalite dopravného vybavenia.

Priemyselné parky

Priemyselné parky Prešovského kraja

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

ZDROJ: MH Invest 2014, N – nezistené

Celkovo je v dvanástich evidovaných priemyselných parkoch Prešovského kraja disponibilných spolu 22,3 ha priemyselných plôch. Väčšina priemyselných parkov má dobré napojenie na dopravnú sieť (existujúcu, prípadne vo výstavbe - D1) ako aj na železniciu. Keďže pri spracovaní KDVZ neboli dostupné relevantné výstupy súvisiace s hospodárskou základňou, bude pre navrhované obdobie zohľadniť výstupy v súčasnosti rozpracovaného územného plánu PSK a PHSR PSK.

Odporúčania:

- rešpektovať súčasný stav VOD evidovaných priemyselných parkov v PSK
- zapracovať do návrhu KDVZ PSK možné relevantné výstupy z rozpracovaného územného plánu PSK a PHSR PSK

2.4 Rekreačia a cestovný ruch

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



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

Marketingová stratégia SACR na roky 2014 - 2020.

Podľa dostupných štatistických údajov v Prešovskom kraji bolo ku koncu roka 2014 zo 663 ubytovacích zariadení. Návštevníci mali k dispozícii 29 428 lôžok. Dominantnú pozíciu má okres Poprad, s veľkým odstupom nasledovaný okresmi Kežmarok, Bardejov, Prešov a Stará Ľubovňa. Ostatné okresy majú pomerne malé kapacity ubytovacích zariadení. Návštevnosť sa odvíjala od sezónnosti, ubytovacích možností, úrovne poskytovaných služieb i atraktívnosti jednotlivých regiónov. Prešovský kraj, rozlohou ako druhý najväčší na Slovensku, poskytol ubytovanie 642 706 hosťom. Riešenie vytvára podmienky pre rozvoj turizmu a cestovného ruchu, s využitím prestupových turistických terminálov, na ktorých bude rozšírený sortiment služieb pre turistov (informačné turistické centrá, požičovne vozidiel nemotorovej dopravy, a iné).

Odporúčania:

- vytvárať podmienky pre VOD, ktorá zohľadňuje jednotlivé regióny turizmu a CR PSK
- vytvárať podmienky pre rozvoj infraštruktúry v prestupových turistických termináloch
- vytvárať podmienky pre všetky mestské aglomerácie a územia vykazujúce vysokú návštevnosť

Variant č. 1

- prestupové turistické terminály

Variant č. 2

- prestupové turistické terminály s navrhovaným terminálom vo Vranove n/T (RO Domaša)

2.5 Životné prostredie, ochrana prírody a krajiny

2.5.1 Ochrana prírody a krajiny

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

Názov chráneného územia	Rok vyhlásenia /zmeny	Výmera v ha		Výmera v okresoch v ha		Zonácia
		celková	z toho v kraji			
NP Nízke Tatry	1978/	72843	5736	Poprad	5 736	Schválená r.2004
OP NP Nízke Tatry	1997	110162	1584	Poprad	1 584	
NP PIENAP	1967/1996	3749	3749	Kežmarok	438	
OP NP PIENAP		22444	22444	St. Ľubovňa	3 312	
				Kežmarok	22 444	
			St. Ľubovňa	6 181		
NP Poloniny	1997	29 805	29 805	Snina	29 805	
OP NP Poloniny		10 975	10 975	Snina	10 975	
NP Slovenský raj	1964,	19 763	5 004	Poprad	5 004	Rozpracovaná v r.2014
OP NP Slovenský raj	1988	13 011	3 883	Poprad	3 383	
TANAP	1948, 1987,	73 800	30 703 48 818	Poprad	48 818	Rozpracovaná v r.2014
OP NP TANAP	2003	30 703	14 352	Poprad	9 197	
				Kežmarok	5 155	
CHKO Vihorlat	1973,1999	17 485	6 577	Snina	2 557	
				Humenné	4 020	
CHKO Východné Karpaty	1977,1997 , 2001	25 307	25 307	Snina	1 645	
				Humenné	1 922	
				Medzilaborce	13 673	
				Stropkov	482	



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

				Svidník	7 584	
Výmera spolu				178 232		

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

Zdroj: ŠOP SR

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

Za prírodné pamiatky sú považované i jaskyne a prírodné vodopády, ktoré sa od roku 1995 už nevyhlasujú samostatným právnym predpisom, pretože tieto objekty sú chránené priamo zo zákona č.543/2002 Z. z. (predtým zákon č.287/1994 Z. z.) ako prírodné pamiatky. V súčasnosti je v Prešovskom kraji evidovaných 690 jaskýň.

Blížšia špecifikácia záujmov ochrany prírody je súčasťou Správy o hodnotení strategického dokumentu; spracovanej podľa rozsahu hodnotenia vydaného príslušným orgánom a v súlade s požiadavkami § 9 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a jeho prílohy č. 4, vrátane návrhu kritérií pre hodnotenie vplyvu budúcich navrhovaných zmien strategického dokumentu na životné prostredie. V týchto lokalitách je taktiež predpoklad zvýšenej turistickej návštevnosti s dopadom na dynamickú a statickú dopravu, kde je zohľadnená platná legislatíva ochrany prírody. Dotýka sa to aj chránených území a lokalít Svetového prírodného dedičstva (UNESCO).

Odporúčania:

- rešpektovať špecifikáciu záujmov ochrany prírody je súčasťou procesu hodnotenia strategického dokumentu

2.5.2 Zložky životného prostredia

Negatívnymi vplyvmi dopravy na životné prostredie ako sú najmä emisie, hluk, otrasy, znečistenie pôdy, povrchových a podzemných vôd k čomu čiastočne prispieva aj technický stav ciest a jej trasovanie.

Emisie z dopravy

Na základe dohody EHK OSN o znečistení ovzdušia sa vykazujú údaje pre SR ako celok

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

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

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

Emisie oxidu uhoľnatého (CO) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t) v SR							
	1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom	156,743	121,909	108,688	56,257	49,308	47,525	42,666



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

v tom	Individuálna automobilová doprava *1	139,176	106,388	91,227	45,432	37,874	34,625	33,072
	z toho : osobné automobily	133,475	104,115	88,741	44,030	36,730	33,662	32,053
	Cestná verejná os. doprava *2	1,717	1,402	1,350	0,529	0,513	0,684	0,506
	Cestná nákladná doprava	14,255	12,400	14,545	8,935	9,464	10,973	7,853
	Žel. doprava – motorová trakcia	0,768	0,586	0,401	0,323	0,363	0,284	0,241
	Vodná doprava	0,390	0,429	0,569	0,470	0,499	0,509	0,532
	Letecká doprava	0,436	0,704	0,595	0,568	0,595	0,450	0,462

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

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

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

Emisie oxidu uhličitého (CO ₂) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t) v SR								
		1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012
Doprava celkom		4 377,592	4 319,283	6 394,857	6 436,166	6 997,698	7 328,872	5 647,738
v tom	Individuálna automobilová doprava *1	1 960,422	2 182,483	2 579,770	2 268,617	2 284,566	2 198,534	2 117,949
	z toho : osobné automobily	1 933,398	2 171,785	2 567,183	2 259,083	2 275,527	2 188,088	2 106,297
	Cestná verejná osobná doprava *2	435,305	369,925	442,868	368,894	384,394	397,183	297,410
	Cestná nákladná doprava	1 647,121	1 465,370	3 072,358	3 543,499	4 057,646	4 463,465	2 973,101
	Železničná doprava – motorová trakcia	204,070	155,751	106,590	85,905	96,355	83,463	70,657
	Vodná doprava	103,740	113,904	151,170	124,798	132,493	149,338	156,140
	Letecká doprava	26,934	31,850	42,102	44,453	42,244	36,889	32,480

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

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

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

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

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

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

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

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

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

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

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

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

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

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

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

1* individuálna automobilová doprava a motocykle

2* cestná verejná osobná doprava vrátane MHD

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje

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

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

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

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

Údaje za rok 2012 - Cestná doprava - predbežné údaje



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



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

Napriek uvedeným poklesom pri náraste dopravy vo verejnom záujme očakávame ďalšie pozitívne zníženia jednotlivých meraných veličín.

Politickým cieľom, v súlade s požiadavkami EU a SR je výrazne zvýšiť mobilitu obyvateľstva v území PSK bez požiadaviek na nárast individuálnej osobnej dopravy.

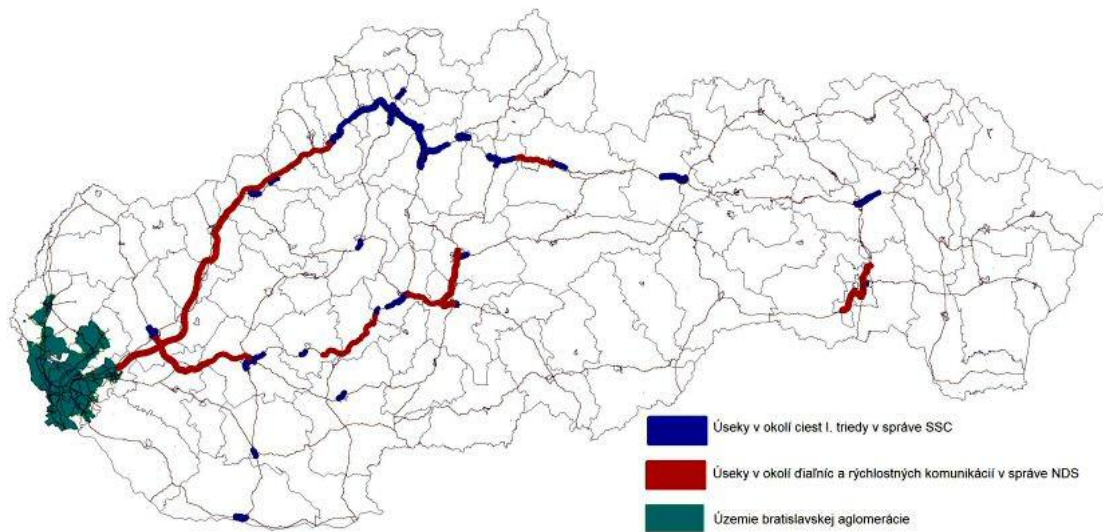
Na území PSK sa nachádzajú nasledovné územia, ktoré vyžadujúce osobitnú ochranu ovzdušia:

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

Hluk

Z hľadiska záťaže obyvateľstva hlukom je doprava v území jedným z najväčších zdrojov. Strategická hluková mapa, ktorá bola spracovaná pre Slovensko, sa zaoberá hlukom len na diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy. V tomto meraní a podkladoch, ktoré sme obdržali, nie je možné identifikovať hluk z VOD. Z tohto dôvodu sa ďalej hlukom nezaobráme.

Strategická hluková mapa SR



Zdroj: © EUROAKUSTIK, s.r.o.

Odporúčania:

- vytvoriť podmienky v rámci PSK pre dopracovanie strategických hlukových máp 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,

Zdravotný stav obyvateľstva

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

Táto problematika bola spracovaná podrobnejšie v dokumente hodnotenia vplyvov na verejné zdravie obyvateľstva. Z tohto dokumentu nevyplývajú opatrenia, ktoré je v tomto dokumente potrebné zapracovať.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



3. Požiadavky na overenie dlhodobej stratégie rozvoja vybraného územia

3.1 Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacích dokumentácií

KDVZ PSK sa spracováva ako územná prognóza na obdobie do roku 2040, preto nie je nutné aby bola v plnom súlade so spracovanými materiálmi územného rozvoja SR. Z hľadiska VOD KDVZ PSK zohľadňuje ducha spracovaných územných štúdií a prognóz. Tento územnoplánovací podklad je spracovaný v súlade so zákonom FZ ČSSR č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku v znení neskorších predpisov, a bude slúžiť ako podklad pre GDI PK a UPN PSK.

V dostupných územno-plánovacích dokumentáciach táto problematika nebola riešená, z tohto dôvodu nevyplynuli priame požiadavky na riešenie.

3.2 Požiadavky vyplývajúce zo strategických dokumentov

Požiadavky vyplývajúce zo strategických dokumentov definujú zámery súvisiace s európskymi, republikovými a regionálnymi záujmami, ktoré budú prehodnotené v rámci riešení Konceptu návrhu územnej prognózy KDVZ PSK.

Odporúčania:

- iniciovať spracovanie PDO PSK, podľa doporučení na obdobie min. 10 rokov (metodika MDRR SR) a nadväzne tento materiál pravidelne aktualizovať



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



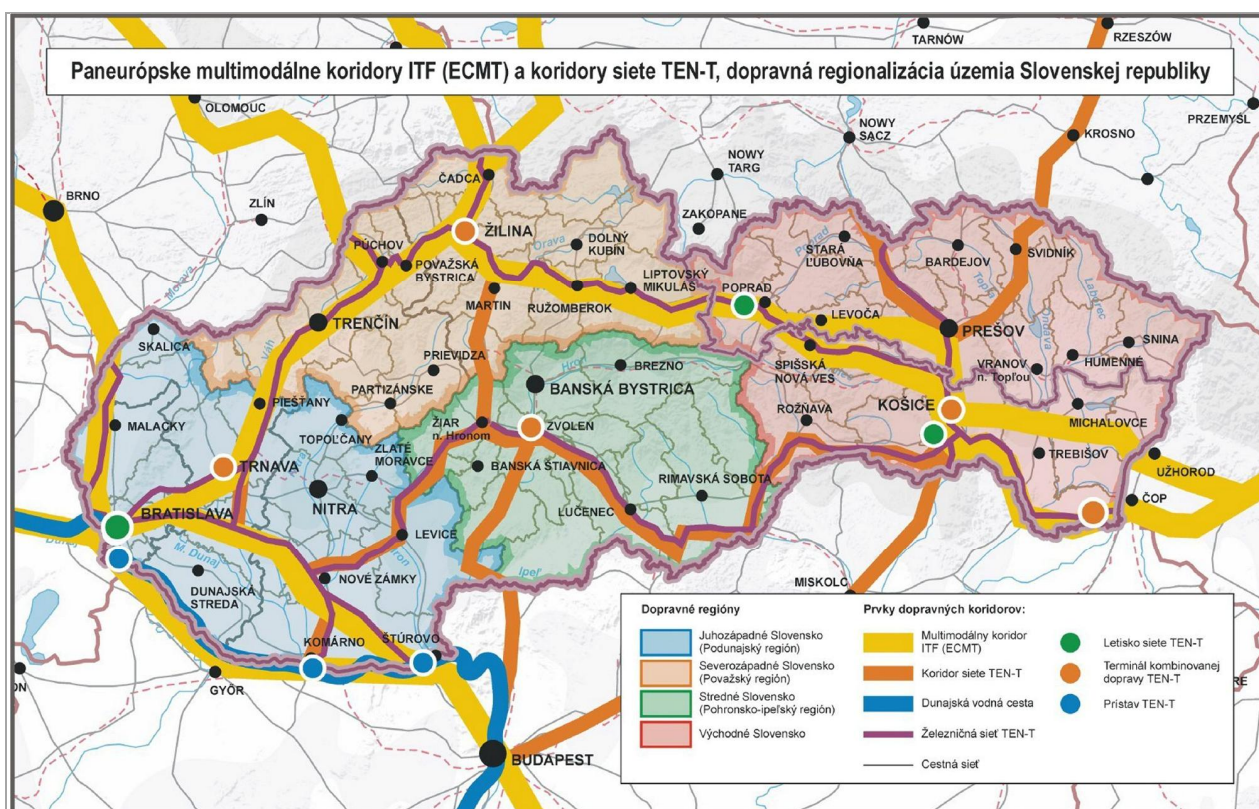
II. Dopravná prognóza (návrhová časť) s návrhom prerozdelenia dopravných/prepravných výkonov

4. Vyhodnotenie dopravnej infraštruktúry Prešovského samosprávneho kraja

Medzinárodné súvislosti

Slovensko po vstupe do EU ratifikovalo tieto strategické dokumenty a časť z nich rozpracovalo na úrovni celoštátnych strategických dokumentov. Sú to nasledovné vybrané dokumenty:

- Lisabonská stratégia
- Göteborská stratégia
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, ktorá definuje priority v oblasti projektov Európskeho významu.
- Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009) – Európska komisia 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 verejná doprava, chôdza a cyklistika. Akčný plán mestskej mobility (2009) medzi cieľmi a opatreniami uvádza udržateľnú mestskú mobilitu a regionálnu politiku, zlepšovanie informovania cestujúcich a zlepšenie prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou.
- Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM (2010) 2020 v konečnom znení.
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o výkonoch vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave,
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011),
- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020 (2010/2235(INI))



Zdroj: TEN-T Connecting Europe

Z hľadiska cestných koridorov cez PSK prechádzajú tieto:

Koridory medzinárodné

- hlavná európska cesta „A“ – E 50 v trase hranica ŽSK – Poprad – Prešov – hranica KSK
- vedľajšia európska cesta „B“ – E 371 v trase: Prešov – Svidník – hranica PR

Cez PSK prechádza doplnková trasa Streeurópskeho Multimodálneho koridoru Va siete TEN-T v trase: hranica ŽSK – Poprad – Prešov – hranica KSK

Sieť transeurópskych magistrál „TEM“ (Transeuropean motorway – Rím 1991) obsahuje na Slovensku sedem úsekov. Cez PSK prechádzajú dva:

- TEM 4 v trase: hranica ŽSK – Poprad – Prešov – hranica KSK
- TEM 7 v trase: Prešov – Lipníky – Svidník – hranica PR

V strategickom dokumente Európskej komisie „Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnúť“ z roku 2001 boli definované nasledovné hlavné problémy:

- nevyvážený rozvoj rozličných dopravných módov,
- preťaženie ciest a miest, ako aj leteckého priestoru
- negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie.

Boli navrhnuté politiky na vyváženie dopravných módov, odstránenie úzkych miest TEN-T a zníženie počtu nehôd na cestách.

Vnútroštátne a regionálne súvislosti v rámci PSK

Koridory vnútroštátne – Dopravné prepojenie PSK zabezpečené diaľnicami, rýchlostnými cestami, cestami I. a II. triedy. (viď výkres č. 2)

- D 1 – hranica ŽSK - Tatranská Štrba - Poprad - Prešov – Budimír – hranica KSK
- R 4 - Lipníky - Giraltovec - Svidník – hranica PR



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



- I/15 – Vranov n/T – Stropkov - Svidník
- I/18 - Tatranská Štrba – Poprad – Levoča – Prešov - Vranov n/T (súbeh s D1 po Prešov)
- I/67 – hranica PR - Tatranská Javorina – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – hranica KSK
- I/68 – hranica KSK – Prešov – Stará Ľubovňa - hranica PR
- I/73 - Lipníky – Giraltovec – Šarišský Štiavnik - Svidník - hranica PR
- I/74 – hranica KSK – Humenné – Snina – Ubl'a – hranica UA
- I/77 - Spišská Belá – Stará Ľubovňa
- I/77 - Ľubotín - Čirč – Bardejov – Svidník
- I/79 – Vranov n/T – hranica KSK
- II/545 – Kapušany – Bardejov – Becherov - hranica PR
- II/559 – Humenné – Medzilaborce – Palota – hranica PR
- II/567 – Medzilaborce - Snina

Autobusová osobná doprava, ktorá obsluhuje celé územie PSK sa pohybuje po všetkých druhoch komunikácií, tak aby bolo možné napojiť všetky obce PSK. 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 oskm

Požiadavku EU na zrovnoprávenie všetkých občanov v rámci rovnakej možnosti prístupu k verejnej doprave je možné docieľiť 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.

4.1 Verejná železničná doprava

Železničná doprava sa začala na území Slovenska budovať už koncom 19. storočia. Po roku 1848 Uhorsko ako agrárna krajina malo záujem napojiť sa železničným spojením na prístavy v Baltskom, Čiernom a Jadranskom mori. Z hľadiska prepojenia východ – západ sa dopravne železnica napojila na industriálne Čechy, s možnosťou prepravovať tovar z Ruska do Haliče. Takto boli vybudované trasy spojení sever – juh z Premyslu cez Bardejov a Prešov do Košíc a odtiaľ do Miskolcu a Debrecínu. Toto prepojenie zahájilo svoju prevádzku v roku 1860. V roku 1871 sa zahájila výstavba tratí z Čopu do Košíc a cez Michalany do Medzilaboriec. Košicko – Bohumínska železnica z Košíc do Kysaku a ďalej do Prešova bola spozajzdnená v roku 1870.

Košicko – Bohumínska železnica v dĺžke 366 km bola postavená za necelé tri roky. Takúto rýchlosť vo výstavbe, ani pri rekonštrukcii žiaľ ani v 21. storočí nedokážeme zrealizovať. Po druhej svetovej vojne bol vybudovaný Lupkovský tunel a trať z Humenného do Poľska. Žiaľ tento prechod sa do roku 1996 nepoužíval pre osobnú dopravu.

Železničná trať Prešov – Sabinov - Orlov bola zrealizovaná za tri roky v období 1871-1873.

Táto železničná kostra zrealizovaná v 19. storočí a čiastočne rekonštruovaná je využívaná pre potreby VOD v území. Z hľadiska výkonov vo verejnom záujme je jednoznačne nutné aby jeden objednávateľ koordinoval železničnú a cestnú dopravu vo verejnom záujme. Z dôvodov, že železničná doprava a jej trasovanie neumožňuje vo väčšej miere sama pokryť požiadavky obslužnosti územia, jej budúcnosť v osobnej doprave je priamo závislá na kombinácii s cestnou dopravou a na jej zapojení do systému kombinovanej dopravy a následne IDS.

V období prvej svetovej vojny (1916 – 1917) na území PSK bola vybudovaná lesná železnica v trase Prešov Sigord – Zlatá Baňa – Pusté pole. V roku 1958 sa začalo s obnovou trate, s cieľom sprístupniť Prešovčanom prímestskú rekreačnú oblasť Sigord. Táto pionierska železnica bola v roku 1969 zrušená.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



V Kamenici n/C bola prevádzkovaná v období 1910 až 1973 lesná železnička do Kamienky v dĺžke 17 km.

Tieto úzkorozchodné železničky sa v zásade pre dopravu vo verejnom záujme nedajú použiť. Môžu slúžiť ako technická atrakcia pre turistov.

Železničnú sieť Prešovského kraja tvorí v súčasnosti 430 km železničných tratí

Trate medzinárodného významu

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

Trat' 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),

Trat' č. 188

C 30/1 (Krakov - Muszyna) - Plaveč - Prešov - Košice - Kechnec - (Hidasnémeti - Miškovec),

Dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne - koridory konvenčných železničných tratí tvoria

Trat' č. 191

Michal'any/Výhybňa Červený Dvor - Trebišov - Strážske - Humenné - Medzilaborce - (Lupków)

Prešov - Vranov nad Topľou - Strážske, (vid' výkres č. 2 - schéma č. 3)

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. stanice a zastávky železničnej osobnej dopravy sú zobrazené vo výkrese č. 2.

Trat' č. 185

Poprad - Tatry - Plaveč

Trat' č. 193

Prešov - Vranov - Strážske - Humenné

Trat' č. 194

Prešov - Bardejov

Trat' č. 196

Humenné - Stakčín

Tatranská elektrická železnica (TEŽ) vrátane ozubnicovej železnice Štrba - Štrbské Pleso vytvára hlavný nosný systém vnútornej hromadnej dopravy osôb Štrbského plesa a mesta Vysoké Tatry s cieľom zabezpečiť zlepšenie jej kvalitatívnych parametrov prostredníctvom stavebných a technických opatrení.

Trat' č. 182

Štrba - Štrbské Pleso

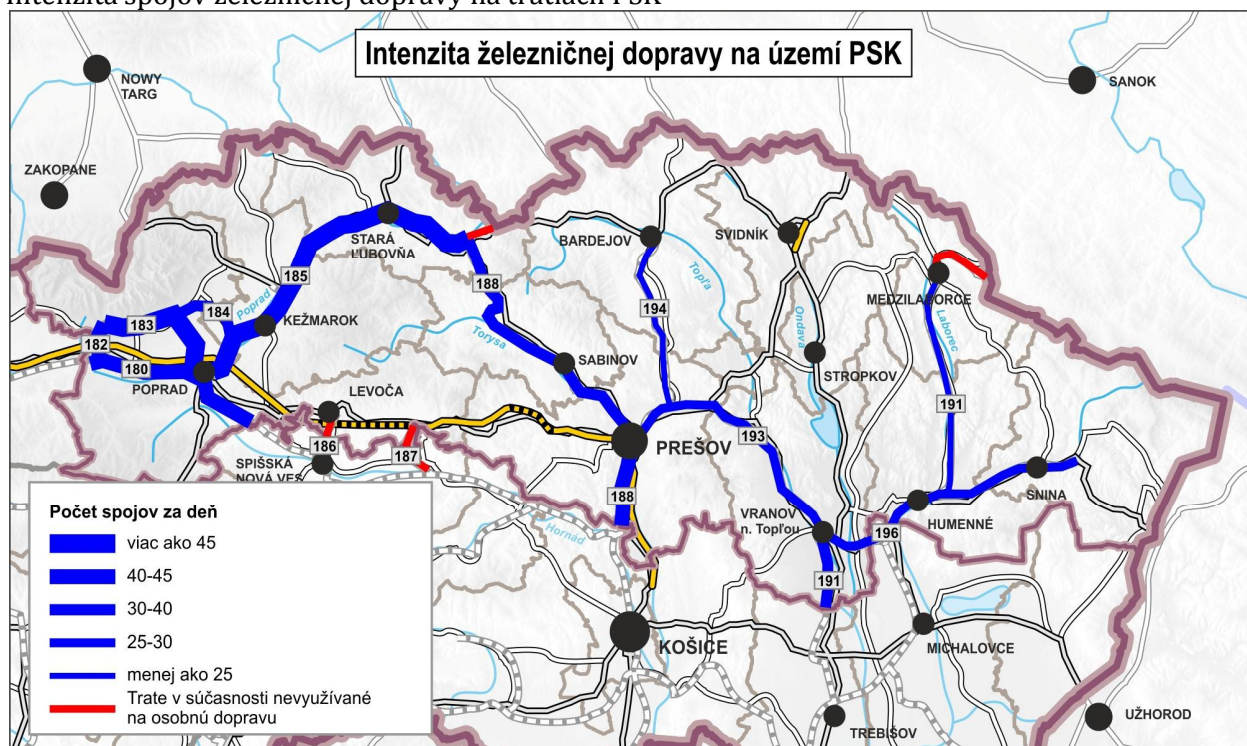
Trat' č. 183

Poprad - Starý Smokovec - Štrbské Pleso

Trat' č. 184

Poprad - Starý Smokovec - Tatranská Lomnica

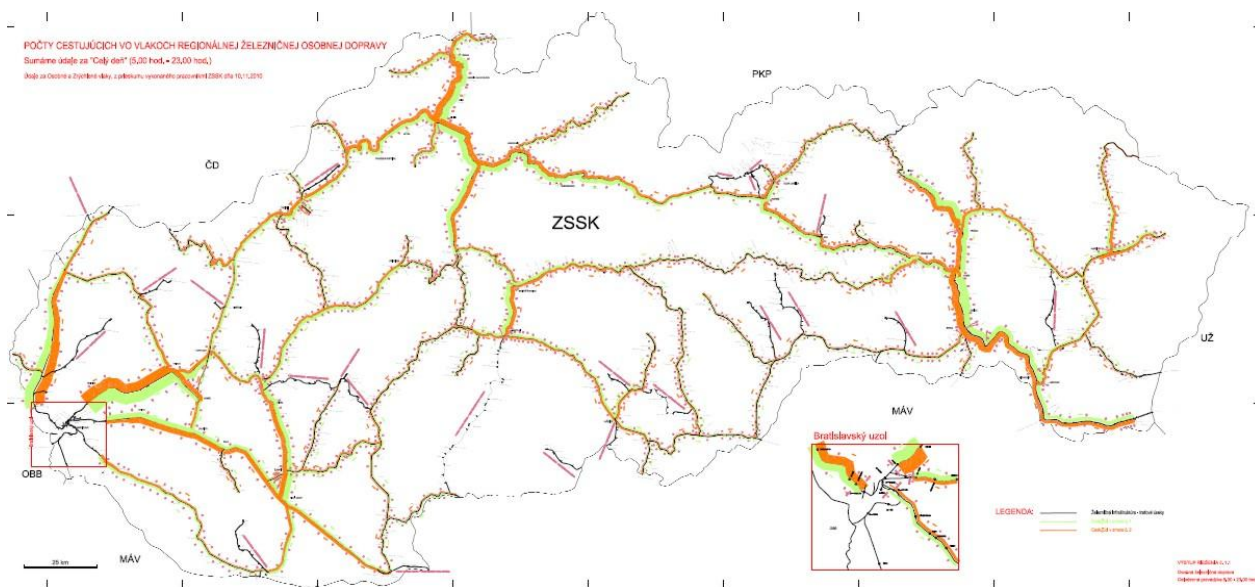
Intenzita spojov železničnej dopravy na tratiach PSK



Úsek	Trat'	Počet vlakov celkom	Počet vlakov počas pracovných dní	Počet vlakov počas sviatkov
Štrba - Vydrník	180 ŽSR	44	36	24
Štrba – Štrbské Pleso	182 TEŽ	42	34	42
Poprad – Štrbské Pleso	183 TEŽ	49	40	46
Studený potok – Tatranská Lomnica	184 TEŽ	37	34	36
Poprad – Plaveč	185 ŽSR	50	45	26
Spišská Nová Ves – Levoča	186 ŽSR	Osobná doprava bola zrušená		
Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	187 ŽSR	Osobná doprava bola zrušená		
Kysak - Prešov	188 ŽSR	43	39	35
Humenné – Medzilaborce	191 ŽSR	22	22	17
Prešov – Humenné	193 ŽSR	26	23	20
Kapušany – Bardejov	194 ŽSR	24	22	16
Humenné – Stakčín	196 ŽSR	28	28	18
Prešov – Kapušany	193 ŽSR	44	40	33
Strážske – Humenné	191 ŽSR	41	37	30
Prešov - Plaveč	188 ŽSR	32	30	20

Zdroj: vlastný

Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej osobnej dopravy



Zdroj: VUD Žilina

Z hľadiska dopravy vo verejnom záujme, z dôvodu obslužnosti územia je nutné objednávať z úrovne PSK výkony v železničnej osobnej doprave, s možnosťou koordinácie cestovných poriadkov, ako aj možnosťou korekcie zastávok osobných vlakov. Výkony v cestnej osobnej doprave už PSK (koordinátor) zazmluvňuje. Pri možnosti takto navrhovaného kombinovaného systému očakávame úspory v obidvoch formách prepráv, ale aj poskytnutie kvalitnejších služieb vo verejnej doprave pre cestujúcich. Zároveň týmto objednávaním môže dosiahnuť rovnakú štandardnú kvalitu služieb verejných prepravcov. Táto spoločná koordinácia umožní prejsť v rámci PSK na IDS.

Odporúčania:

- vytvoriť podmienky pre zvýšenie kvality staníc, zastávok, prestupových terminálov
- vytvoriť podmienky pre zaistenie bezbariérového prístupu cestujúcich

4.2. Verejná cestná doprava

Územná prognóza KDVZ PSK rieši analýzu vývoja dopravy vo verejnom záujme PSK, s väzbami na európske a celoštátne požiadavky. Hlavnú úlohu obslužnosti územia má VOD po cestách II. a III. triedy. V rámci PaR KDVZ PSK popisujeme terajší stav a definujeme odporúčania.

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.

Počty prepravených cestujúcich všetkými druhmi VOD podľa krajov SR.

Kraj	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bratislavský	22 743	22 549	20 220	19 014	18 229	17 658	17 094	16 934	15 722	15 748	15 564	14 543
Trnavský	47 832	45 047	40 354	37 772	37 549	36 783	35 145	33 071	29 027	28 437	27 450	26 441
Trenčiansky	95 495	90 024	81 651	77 397	85 019	65 209	62 301	59 151	53 177	51 506	48 242	44 747
Nitriansky	85 399	75 503	65 293	62 815	61 436	58 066	58 101	60 106	54 651	53 866	50 175	48 138
Žilinský	89 076	86 408	79 103	73 437	69 187	66 704	62 926	58 975	52 904	50 332	49 745	50 918
Banskobystrický	104 041	98 533	95 775	87 886	79 999	63 824	59 487	53 745	46 020	45 020	42 692	41 367
Prešovský	68 964	68 691	65 809	60 830	56 818	53 369	49 095	45 870	39 604	38 472	36 370	35 028
Košický	52 895	49 858	45 501	42 621	41 219	41 657	40 488	37 667	32 037	29 336	29 341	28 046

Zdroj: ŠÚ SR

Regionálna pôsobnosť KDVZ PSK dáva možnosť nadväzne pre spracovanie územných prognóz verejnej dopravy na úrovni miest a obcí.



Riešenie územnej prognózy vytvára podmienky pre skvalitnenie, zvýšenie dostupnosti integrovanej dopravnej infraštruktúry, konkurencieschopné dopravné služby, užívateľsky prijateľnú dopravu a ekologicky a energeticky efektívnu a bezpečnú dopravu.

Vývoj hybnosti obyvateľov SR

Ukazovateľ	Celková hybnosť	Podiel v %	
		Verejná hromadná doprava	Individuálna automobilová doprava
Rok	oskm/obyv.	%	%
1970	3 767,49	77,03	22,97
1975	4 915,38	66,28	33,72
1980	6 072,66	57,71	42,29
1985	6 029,39	57,50	42,50
1990	8 240,63	62,26	37,74
1995	7 378,93	48,60	51,40
2000	6 923,18	34,00	66,00
2005	7 353,15	29,00	71,00
2010	6 564,88	24,40	75,60
2011	6 680,15	25,20	74,80

Zdroj: VÚD Žilina

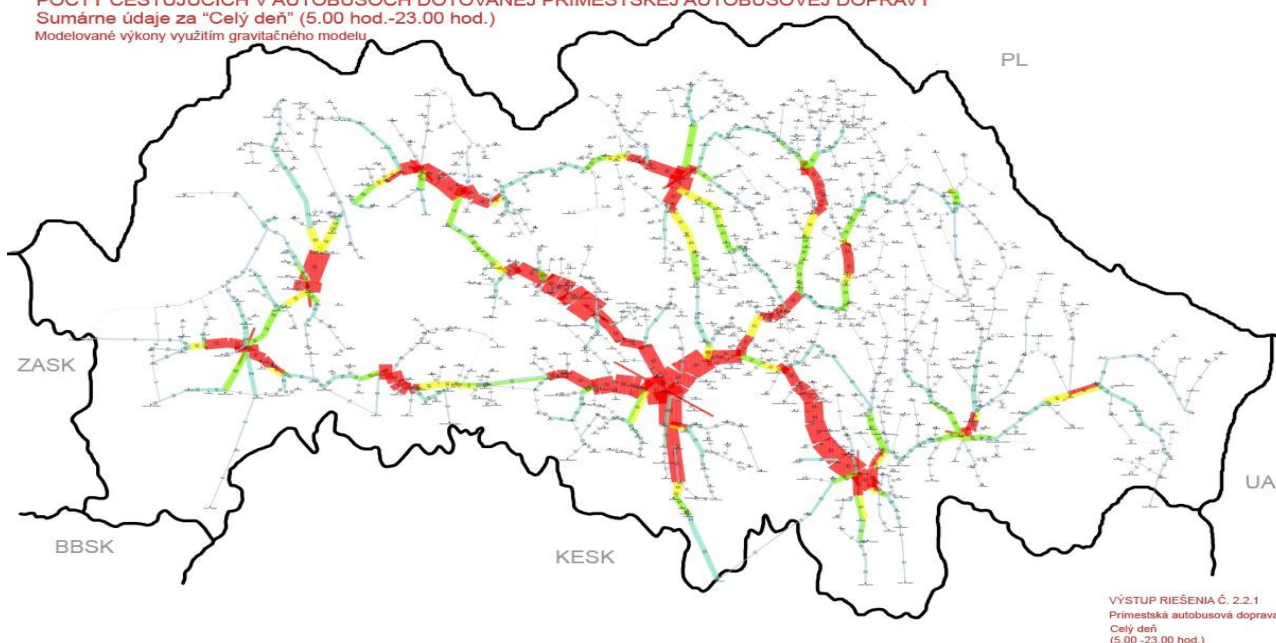
Riešenie zohľadňuje zahraničných skúsenosti del'by prepravnej práce (Modal split) medzi hromadnou verejnou a individuálnou automobilovou dopravou osôb. Vyhovujúca VOD v pomere IAD je 66,6:33,4%. Pomer závisí okrem základných prepravných charakteristík (kvalita premiestnenia, cena za premiestnenie apod.) aj od účelu cesty. Voľba dopravného prostriedku pomerne silne závisí od cieľa cesty. Vzhľadom k očakávanému ďalšiemu zvyšovaniu hybnosti obyvateľstva (v SR priemer cca 6 500 km/obyv./rok, v EU 15 cca 12 000 km/obyv./rok), a prirodzenej tendencii realizovať nárast hybnosti pomocou individuálnej mobility je hlavnou úlohou zachovania súčasnej del'by prepravnej práce medzi IAD a verejnou dopravou, skvalitnením ponuky verejnej dopravy a miernou reguláciou individuálnej dopravy.

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 %.

POČTY CESTUJÚCICH V AUTOBUSOCH DOTOVANEJ PRÍMESTSKEJ AUTOBUSOVEJ DOPRAVY

Sumárne údaje za "Celý deň" (5.00 hod.-23.00 hod.)

Modelované výkony využitím gravitačného modelu



Vývoj počtu cestujúcich v PAD v Prešovskom samosprávnom kraji za roky 1998 – 2010 (v tis. cestujúcich)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet cestujúcich (v tisícoch)	64174	63344	62975	59743	59433	56353	51576	35016	44022	41572	38000	36900	35400

Zdroj: Roky 1998 - 2007 SU SR a následná prognóza do roku 2010

Priemerný počet cestujúcich za 1 pracovný deň v PSK získaný zo štatistických údajov

cestujúci za rok	35 400 000
cestujúci za PD	28320000
cestujúci za 1 deň	113280

Počet cestujúcich za 1 pracovný deň v PSK získaný modelovým riešením

úseky dňa	počet cestujúcich
5 - 8	42938
8 - 13	13019
13 - 17	41459
17 - 23	9047
celkom	106463

Po zavedení nulového cestovného na železničiach SR došlo k výrazným zmenám v počte cestujúcich v PAD. Nasledujúce tabuľky uvádzajú porovnanie za I. a II. Q roku 2015 s rovnakým medzročným obdobím roku 2014 v počte cestujúcich a aj v tržbách.

Počty cestujúcich v autobusoch dotovanej prímestskej autobusovej dopravy (PAD) za celý PSK

Prešovský samosprávny kraj	cestujúci	
Zmena za január – jún 2015	%	počet
- na autobusových linkách, ktoré železničná doprava neovplyvňuje*	údaje neboli poskytnuté v požadovanom rozsahu	
- na autobusových linkách, ktoré železničná doprava ovplyvňuje		



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

- celkový priemerný úbytok	-7,38	-957 397
Zmena v ročnom vyjadrení - predpoklad r. 2015		-2 011 408

Prešovský samosprávny kraj	Tržby	
Zmena za január - jún 2015	%	€
- na autobusových linkách, ktoré železničná doprava neovplyvňuje*	údaje neboli poskytnuté v požadovanom rozsahu	
- na autobusových linkách, ktoré železničná doprava ovplyvňuje		
- celkový priemerný úbytok	-8,43	-635 957
Zmena v ročnom vyjadrení - predpoklad r. 2015		-1 945 332

Počty cestujúcich v autobusoch dotovanej prímestskej autobusovej dopravy (PAD) po jednotlivých prepravcov – počas celého dňa

SAD Prešov a. s.	Prepravené osoby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	4 592 492	4 927 466	-334 974
SAD Humenné a. s.	Prepravené osoby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	4 129 407	4 440 574	-311 167
SAD Poprad a. s.	Prepravené osoby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	3 476 454	3 713 970	-237 516
BUS Karpaty spol. s r.o.	Prepravené osoby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	762 728	836 468	-73 740

PSK spolu za dopravcov v počte prepravených osôb za sledované obdobie

PSK spolu	Prepravené osoby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	rozdiel
	12 961 081	13 918 478	-957 397

Vývoj tržieb v autobusoch dotovanej prímestskej autobusovej dopravy (PAD) po jednotlivých prepravcov – počas celého dňa

SAD Prešov a. s.	Tržby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	2 699 258,00	2 669 216,00	-206 757,00
SAD Humenné a. s.	Tržby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	2 462 458,00	2 669 216,00	-206 757,00
SAD Poprad a. s.	Tržby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	1 911 776,00	2 060 929,00	-149 152,00
BUS Karpaty spol. s r.o.	Tržby		

	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	469 349,00	516 971,00	-52 621,00

PSK spolu za dopravcov v počte prepravených tržieb za sledované obdobie

PSK spolu	Tržby		
	jan.-jún 2015	jan.-jún 2014	Rozdiel
	7 542 841,00	8 178 798,00	-635 957,00

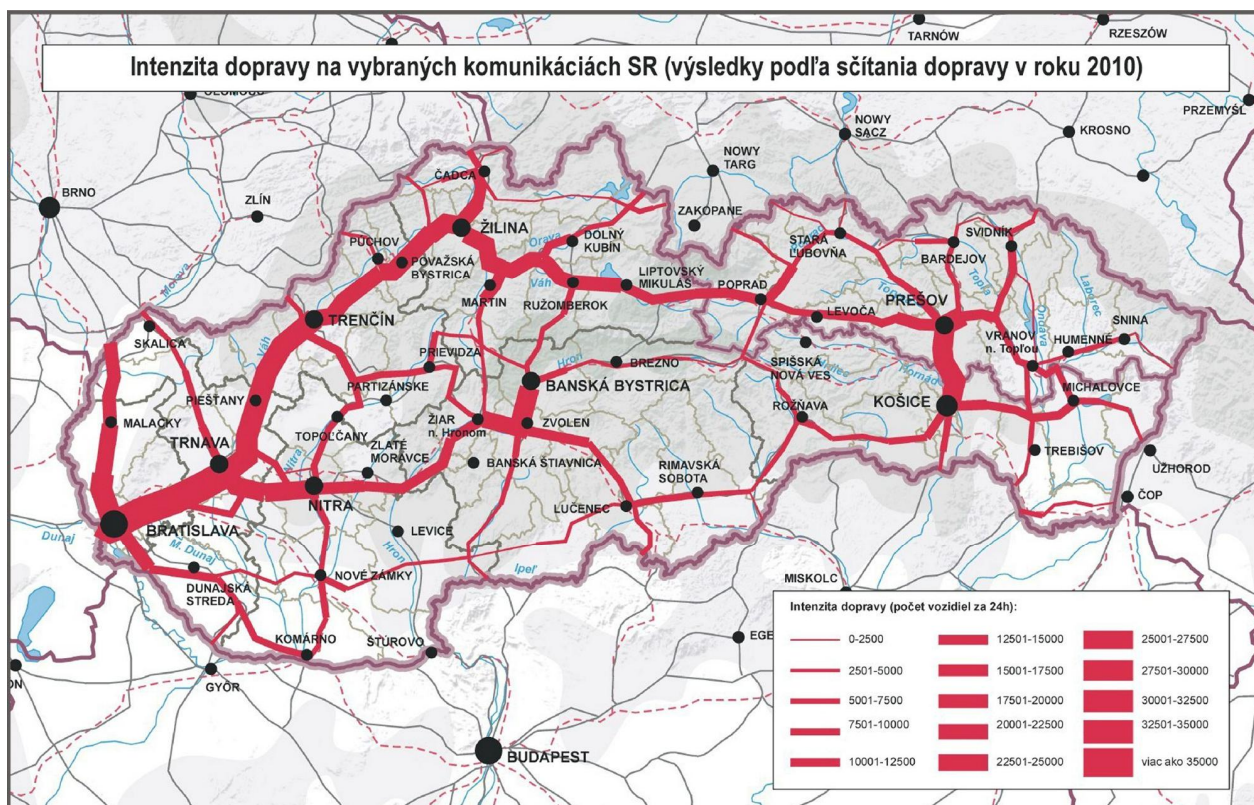
Z uvedeného vyplýva, že po zavedení bezplatného cestovného na železnici PSK, ako objednávatel' dopravy vo verejnom záujme u týchto prepravcov môže očakávať stratu za rok 2015 cca 2 mil. €. Z tohto vyplýva, že bude potrebné skorigovať niektoré autobusové spoje alebo urýchlene jednať so zástupcami železníc o koordinácii dopravy vo verejnom záujme (železnica, autobusy, ...).

Opätovne vystupuje do popredia pôvodný zámer MDPT SR, aby samosprávne kraje objednávali a koordinovali výkony v železničnej aj PAD (viď Stratégia VOD SR do roku 2020).

Pri hodnotení zavedenia bezplatných lístkov na železnici vzniká v rámci PSK precedens, kde okresy Svidník, Stropkov nie sú napojené na železničnú dopravu a ich dotknutí občania nemajú rovnaký prístup k bezplatne poskytnutej službe.

4.3 Návrh prerozdelenia dopravných a prepravných výkonov

Intenzita dopravných a prepravných prúdov bola spracovaná na základe sčítania dopravy v roku 2010 Slovenskou správou ciest, a.s..



Zdroj: SSC SR

Dopravná prognóza zohľadňuje vývoj prerozdelenia dopravných alebo prepravných výkonov, kde je na základe porovnania rovných časových úsekov rokov 2014 a 2015 dochádza k poklesu prepravovaných osôb a aj tržieb. Pri zohľadnení týchto parametrov je predpoklad, že do roku 2040



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



bude dochádzať k trvalému poklesu prepravných výkonov, s výnimkou okresov s predpokladaným výrazným nárastom populácie (predovšetkým okresy Kežmarok, Stará Ľubovňa, Sabinov, Prešov).

V prípade zavedenia IDS sa predpokladá zastavenie poklesu prepravných výkonov vo všetkých módoch VOD.

4.4 Dopravná obslužnosť v regióne pre verejnú dopravu

Hlavné dopravné osi na území PSK sú súčasťou hlavného medzinárodného dopravného koridoru a hlavného dopravného koridoru, ktoré podporujú regionálne dopravné koridory.

Tieto osi korešpondujú s hierarchiou súčasného a navrhovaného nadradeného dopravného systému a s obslužnosťou regiónu.

Urbanistický rozvoj dlhodobo uvažuje s možnosťou vytvorenia Prešovsko – Košickej aglomerácie, ktorá je veľmi dobre sprístupnená VOD, jednak po železnici, ale aj diaľnicou, cestami I. a III. triedy. Táto dostupnosť VOD sa uvažuje časovo do jednej hodiny, čo splňuje aj vzdialenosť, cca 40 km. Dialnica D1 ide súbežne so železnicou, čo vytvára dobré zázemie pre vstup kapitálu do navrhovaných priemyselných parkov (napr.: len v PSK je ich plánované 23).

Obce v rámci tejto aglomerácie okrem prirodzených prírastkov obyvateľov tvoria zázemie pre odchádzajúcich obyvateľov Prešova a Košíc, ktorí sa sťahujú na vidiek. Z hľadiska dopravnej obslužnosti pre autobusovú osobnú dopravu je využívaná sieť ciest I. a III. triedy.

Ďalším prirodzeným centrom osídlenia prvej skupiny je mesto Poprad, ako centrum spišsko – tatranského regiónu v rámci PSK. Tento je dopravne napojený na všetky druhy VOD (železnica, cesta, MHD,...), v rozsahu hodinovej dostupnosti do 30 km má aj letisko siete TEN – T, navyše aj možnosť využitia Tatranskej elektrickej železnice (TEŽ).

Ostatné rozvojové centrá vznikali prirodzene, ako historické osídlenie, sú sídlami okresov. Ako centrá osídlenia druhej skupiny majú dostupnosť do 15 km, čo činí časovo 30 min, prostriedkami VOD. Rovnakú podmienku navrhujeme aj pre centrá osídlenia tretej skupiny.

Sídlna štruktúra v rámci PSK sa vyvíjala historicky, z hľadiska počtu obcí a počtu obyvateľov je PSK na tom najhoršie na Slovensku. Má len 23 miest a 642 obcí, s najvyšším podielom obcí do 500 obyvateľov.

Z tohto dôvodu je zaistenie dopravnej obslužnosti PSK v súčasnosti riešené predovšetkým autobusovou osobnou dopravou, ktorá sa pohybuje prevažne po cestách II. a III. triedy. 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.

4.5 Cyklistická a cykloturistická doprava, pešia doprava

Tieto dopravy sa neklasifikujú ako doprava vo verejnom záujme, no napriek tomu sú zohľadnené, z dôvodu ich užívania v území samostatne alebo sú využívané ako prostriedok na dochádzku k staniciam alebo zastávkam VOD (železnica, autobusy, MHD ...)

Cyklistická doprava

Základným dokumentom pre rozvoj cyklistickej dopravy je predovšetkým Uznesenie EÚ parlamentu(2011) o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020, Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR pre roky 2011 až 2020 a Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku (2013).

Pretože cyklistická doprava nebola v platnom územnom pláne regiónu riešená (rozlišujeme medzi cyklo dopravou a cykloturistikou), je navrhnutá základnú sieť území s cyklo dopravou a cyklokoridormi riešeného územia v rozpracovanom Genereli dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja – územná prognóza. Táto sieť zohľadňuje v riešení obslužné možnosti územia (predovšetkým dochádzková vzdialenosť do zamestnania, do školy, na úrady, k lekárovi a za zábavou). Prepojenia území s cyklo dopravou sú vytvorené vo forme nadregionálnych a regionálnych cyklokoridorov.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



V súčasnosti na území PSK, v rámci multimodálnej dopravy (železnica, autobus a bicykel) sa nejaví problém s prepravou bicyklov. V rámci ďalšej spolupráce so železnicou by bolo potrebné zriadiť terminály typu „bike and ride“ s možnou dennou úschovou bicyklov v priestoroch železničných staníc a zastávok. S prevozom bicyklov v autobusoch a prostriedkoch MHD v súčasnosti mimo špičiek nie je problém. Tu by tiež bolo vhodné umožniť najmä v prestupových uzloch možnosť úschovy bicykla formou uzatvárateľných boxov. V podmienkach väčších miest, v prípade zriadenia požičovne bicyklov s možnosťou ich odovzdania v celi cesty, došlo by k zníženiu potreby prepravy MHD vo verejnom záujme najmä v letných mesiacoch.

Pešia doprava

Pešia doprava v území priamo súvisí s dochádzkovými vzdialenosťami (do práce, do školy, k železničnej či autobusovej zastávke, ...) Ochota chodca sa líši jednak jeho fyzickou kondíciou, vekom ale aj pohybom v území, kde sa musí cítiť bezpečne. Priemerne podľa štatistík tento chodec je ochotný denne prejsť max. 2,5 až 5 km, čom predstavuje dochádzkovú vzdialenosť cca 30 min. k zastávkam VOD. To znamená, že v niektorých obciach je potrebné zriadiť viac zastávok.

4.6 Integrovaný dopravný systém

Integrovaný dopravný systém (IDS) je systém dopravnej obsluhy územia verejnou dopravou zahŕňajúci viac druhov dopravy a linky viacerých dopravcov, v ktorých sú cestujúci prepravovaní podľa spoločných prepravných a tarifných podmienok. Zabezpečovanie dopravnej obsluhy územia hromadnou osobnou dopravou formou IDS je najefektívnejší spôsob, ktorý je v súčasnosti známy.

Pri správnej realizácii a prepojení jednotlivých dopravných odborov, môžu v systéme IDS postupne profitovať všetky zúčastnené strany dopravného systému.

Predovšetkým užívatelia systému – cestujúci, pre ktorých je systém tvorený za účelom uspokojenia prepravných potrieb udržateľným spôsobom, ďalej inštitúcie zodpovedné za zabezpečenie dopravnej obsluhy (objednávatelia dopravných výkonov) a v neposlednom rade dopravcovia.

Z hľadiska PSK je prvoradé spracovať Plán dopravnej obslužnosti územia PSK, tak aby mohla objednávať železničné a cestné výkony vo verejnom záujme. Z tohto dôvodu je potrebné vytvoriť skupinu, ktorá začne ako koordinátor rokovať o tarifných cenách na os/km služby vo verejnom záujme s dopravcami (železnice, SAD ...). Po dosiahnutí týchto parametrov môže koordinátor vysúťažiť jednotlivých poskytovateľov služby vo verejnom záujme. Zároveň, z dôvodu, že cestujúci by mal na jeden cestovný lístok (elektronický, tlačенý ...) možnosť využiť viacerých dopravcov (železnica, autobus, MHD ...).

Bude koordinátor mať právo kontroly kvality služieb a zároveň bude prerozdeľovať finančné prostriedky verejným prepravcom podľa reálnych výkonov poskytnutých jednotlivým cestujúcim

Systém prestupných terminálov

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. Okrem základných služieb sú tieto terminály vybavené ako stanice s možnosťou dlhodobého parkovania dvojstopých a jedno-stopých vozidiel (výkres č. 2). Vo výkresovej časti sú zdokumentované sídla SAD Prešov, SAD Poprad, SAD Humenné, BUS Karpaty, DPM Prešov, vrátane ich pobočiek, autobusové a železničné stanice, kde je možný prestup na iný druh dopravy a ďalšie objekty.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Odporúčania:

- rešpektovať navrhovanú rovnomernú dopravnú obslužnosť celého územia PSK,
- koordinovať VOD so susednými krajinami.
- z hľadiska Prešova, ako krajského mesta je dôležité VOD koordinovať KSK, z dôvodov 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 do Ždiaru, Spišskej Belej, Kežmarku a Vrbova
- vytvoriť podmienky pre výstavbu navrhovaných železničných tratí (Bardejov – Svidník – Stropkov – RO Domaša - Vranov n/T a Stropkov – Medzilaborce)
- iniciovať na úrovni UPN O zvýšenie komfortu VOD, návrh 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 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 objednávatel'a 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 udržiateľným 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 objednávatel'mi dopravných výkonov (garancia lukratívnosti vzťahu),
 - koordinácia dopravcov v regióne.
 - využívanie územných rezerv pre prestupové terminály a dlhodobé parkovanie.

Variant č. 1

- rozšírenie a modernizácia TEŽ do Ždiaru, Spišskej Belej, Kežmarku a Vrbova

Variant č. 2

- výstavba navrhovaných železničných tratí (Bardejov – Svidník – Stropkov – RO Domaša - Vranov n/T a Stropkov – Medzilaborce)



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



5. Požiadavky na varianty a alternatívy možností priestorového usporiadania a funkčného využívania územia

Varianty priamo súvisia s možnosťami priestorového usporiadania, funkčného využívania územia PSK, ako aj demografického vývoja, či rozvoja pracovných príležitostí. Prognóza vývoja vnútroregionálnych dopravných systémov, so zameraním na železničnú osobnú dopravu a cestnú osobnú dopravu vo verejnom záujme je priamo závislá na objednávateľovi prepravy VOD, tak aby jeden objednávateľ mohol zmluvne zaistiť výkony v železničnej regionálnej osobnej doprave, ako aj v autobusovej VOD. Týmto spôsobom je možné multimodálne riešiť obslužnosť územia a neskôr prejsť aj na IDS PSK

Napriek tomu, že cyklistickú dopravu neradíme do zmluvných doprav vo verejnom záujme, v súlade požiadavkami vyplývajúcimi zo schválenej žiadosti o NFP, je riešená problematika prepojenia dopravy vo verejnom záujme s cyklodopravou ako multimodálnou dopravou.

Táto variantnosť sa týka predovšetkým nerovnomerného demografického vývoja na území PSK, turizmu a CR (turistické prestupné terminály a železničnej osobnej dopravy, ako nosnej a osovej v danom území).

Kritéria hodnotenia variant sú zapracované v Správe o hodnotení strategického dokumentu.

Variant č. 1

- územia s predpokladaným demografickým nárastom počtu obyvateľov (v súčasnosti stav nad 50% rómskeho obyvateľstva).
- prestupové turistické terminály
- rozšírenie a modernizácia TEŽ do Ždiaru, Spišskej Belej, Kežmarku a Vrbova

Variant č. 2

- územia, ktoré predpokladajú slabý nárast, stagnáciu alebo pokles demografickej krivky
- prestupové turistické terminály s navrhovaným terminálom vo Vranove n/T (RO Domaša)
- výstavba navrhovaných železničných tratí (Bardejov – Svidník – Stropkov – RO Domaša – Vranov n/T a Stropkov – Medzilaborce)

6. Súhrnné zhodnotenie konceptu návrhu

V rámci konceptu sú formulované ciele, priority na dosiahnutie očakávaných výsledkov pri zohľadnení návrhového časového obdobia do roku 2040.

Obsah územnej prognózy je zameraný na definovanie verejnej potreby v danom území z dlhodobého hľadiska cca 25 rokov, na návrh postupných krokov, ich dosiahnutie z hľadiska územnoplánovacích podkladov, resp. iných dokumentov na strednodobé obdobie 10 – 15 rokov (napr. Plán dopravnej obslužnosti PSK, RIUS atď.). Sú navrhnuté možnosti multimodálnej dopravy a integrovaných dopravných systémov poskytujúcich služby na úrovni celého regiónu, so sieťou prestupných terminálov aj so záchytnými parkoviskami pre všetky druhy dopravy, vo väzbe na železničné a autobusové stanice tak, aby tieto parkoviská riešili možnosť dlhodobého parkovania motorových vozidiel, čím sa zjednoduší zapojenie občanov do možnosti využívania dopravy vo verejnom záujme. Súčasťou je dopravná prognóza s návrhom prerozdelenia dopravných/prepravných výkonov

Toto vytvára podmienky pre vybudovanie Prešovskú integrovanú regionálnu dopravu, ktorú bude možné neskôr prepojiť s inými integrovanými dopravnými systémami (napr.: KORID).



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Z hľadiska vecnosti územná prognóza slúži ako podkladový materiál pre tvorbu verejnej dopravy na úrovni miest a obcí PSK.

Z hľadiska investičných priorít táto prognóza len odporúča investičné priority, perspektívne ich prepojenie s možnosťou dlhodobého plánovania a vytvorenia jednotlivých investícií, s cieľom skvalitnenia rozvoja PDO územia PSK, s cieľom definovať minimálnu a optimálnu potrebu poskytovania služieb občanom vo verejnom záujme..

III. Odporúčania

- rešpektovať cestnú sieť a dopravné napojenia obcí, kde sa predpokladá veľký nárast obyvateľstva v uvažovanom horizonte roku 2040 (predpokladá sa aj nárast stupňa motorizácie tejto skupiny obyvateľstva, ktorý sa tak priblíži priemeru) z hľadiska dopravy vo verejnom záujme.
- zohľadniť dopravnú prognózu demografických a ekonomických predpokladov obyvateľstva a pracovných príležitostí z ohľadom na požiadavky dopravy vo verejnom záujme,
- 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
- iniciovať spracovanie relevantných podkladov pre stanovenie konkrétnych očakávaných prepravných výkonov a ich rovnomerného rozdelenia
- rešpektovať zvýšené požiadavky na VOD do obcí s predpokladaným demografickým nárastom (v súčasnosti stav nad 50% rómskeho obyvateľstva), obce stagnáciou alebo poklesom demografickej krivky a obce v suburbárnom pásme miest,
- rešpektovať prestupné terminály osobnej multimodálnej dopravy, ktoré sprístupňujú prírodné a kultúrno-historické hodnoty PSK.
- rešpektovať súčasný stav VOD evidovaných priemyselných parkov v PSK
- zapracovať do návrhu KDVZ PSK možné relevantné výstupy z rozpracovaného územného plánu PSK a PHSR PSK
- iniciovať na úrovni UPN O zvýšenie komfortu VOD, návrh nových zastávok na cestách PSK s možnosťou prepájania obcí
- vytvárať podmienky pre VOD, ktorá zohľadňuje jednotlivé regióny turizmu a CR PSK
- vytvárať podmienky pre rozvoj infraštruktúry v prestupových turistických termináloch
- vytvárať podmienky pre všetky mestské aglomerácie a územia vykazujúce vysokú návštevnosť
- rešpektovať špecifikáciu záujmov ochrany prírody je súčasťou procesu hodnotenia strategického dokumentu
- vytvoriť podmienky v rámci PSK pre dopracovanie strategických hlukových máp 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,
- vytvoriť podmienky pre zvýšenie kvality staníc, zastávok, prestupových terminálov
- vytvoriť podmienky pre zaistenie bezbariérového prístupu cestujúcich
- iniciovať spracovanie PDO PSK, podľa doporučení na obdobie min. 10 rokov (metodika MDRR SR) a nadväzne tento materiál pravidelne aktualizovať
- rešpektovať navrhovanú rovnomernú dopravnú obslužnosť celého územia PSK,
- koordinovať VOD so susednými krajmi.



Realizácia projektu je financovaná z prostriedkov
Regionálneho operačného programu,
prioritná os 4, Regenerácia sídiel, opatrenie 4.1 Regenerácia sídiel,
kód výzvy: "ROP-4.1 d-2012/01"
a z vlastných zdrojov obstarávateľa



Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj - Koncept návrhu

- z hľadiska Prešova, ako krajského mesta je dôležité VOD koordinovať KSK, z dôvodov 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 do Ždiaru, Spišskej Belej, Kežmarku a Vrbova
- vytvoriť podmienky pre výstavbu navrhovaných železničných tratí (Bardejov – Svidník – Stropkov – RO Domaša - Vranov n/T a Stropkov – Medzilaborce)
- 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 udržiateľným 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 objednávatel'ami dopravných výkonov (garancia lukratívnosti vzťahu),
 - koordinácia dopravcov v regióne.
 - využívanie územných rezerv pre prestupové terminály a dlhodobé parkovanie.