



STRATÉGIA UDRŽATEĽNÉHO ROZVOJA DOPRAVY MESTA PREŠOV

2. ČASŤ

NÁVRHOVÁ ČASŤ



Spracovali: Ing. Jan Kašík
Ing. Karel Steiner
Ing. Karel Králíček
Ing. Jiří Kašpar
Mgr. Maroš Kajňák

NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
RHDHV ČR s.r.o.
NDCon s.r.o.



OBSAH

Obsah.....	2
Zoznam obrázkov	6
Zoznam grafov.....	6
Zoznam tabuliek	6
Zoznam príloh.....	7
1 Identifikační údaje projektu	8
2 Zadanie a cieľ projektu	9
2.1 Predpoklady územného rozvoja mesta Prešov	10
2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania SURDMP.....	10
3 Definícia strategických cieľov	12
3.1 Celková dopravná stratégia mesta.....	12
3.1.1 Trendy dopravných charakteristík mesta (problémy)	12
3.1.2 Princípy a možnosti ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry	15
3.1.3 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja mesta	16
3.1.4 Scenáre a dopravné prognózy.....	16
3.1.5 Priority v rozvoji dopravných subsystémov.....	17
3.2 Opatrenia realizované bez ohľadu na Stratégiu.....	20
3.3 Opatrenia stratégie	21
3.3.1 Systémové opatrenia.....	21
3.3.2 Infraštruktúrne opatrenia.....	22
3.3.2.1 Cestná infraštruktúra.....	22
3.3.2.2 Infraštruktúra verejnej dopravy	25
3.3.2.3 Infraštruktúra nemotorovej dopravy	28
3.3.3 Prevádzkové opatrenia.....	31
4 Zoznam projektov.....	33
4.1 Systémové	33
4.2 Cestná infraštruktúra.....	36
4.3 Infraštruktúra - verejná doprava	49
4.4 Infraštruktúra – nemotorová doprava	76
4.4.1 Cyklistická doprava	76
4.4.2 Pešia doprava	101
4.5 Prevádzkové	107
5 Výsledný scenár.....	109





6	Návrh riešenia dopravných subsystémov	111
6.1	Cestná sieť	111
6.1.1	Cesty v Prešove.....	111
6.1.1.1	Podiel tranzitnej dopravy	111
6.1.1.2	Del'ba prepravnej práce.....	112
6.1.1.3	Dopravné modelovanie	112
6.1.1.4	Problémy cestnej siete	115
6.1.1.5	Návrh zvýšenia priepustnosti cestnej siete	115
6.1.1.6	Popis scenárov.....	115
6.1.1.7	Výsledky dopravného modelovania	117
6.1.1.8	Statická doprava	121
6.2	Sieť verejnej osobnej dopravy.....	122
6.2.1	Návrh novej optimalizovanej siete liniek	122
6.2.1.1	Linkové vedenie MHD – scenár BAU – rok 2025	129
6.2.1.2	Linkové vedenie MHD – scenár Do ALL – vyrovnaný – rok 2020	135
6.2.1.3	Linkové vedenie MHD – scenár Do ALL – vyrovnaný – rok 2025	140
6.2.1.4	Linkové vedenie MHD – scenár DO ALL – vyrovnaný – rok 2030.....	144
6.2.1.5	Linkové vedenie MHD – scenár DO ALL – vyrovnaný – rok 2040.....	149
6.2.1.6	Linkové vedenie MHD – scenár DO-ALL – rastový – rok 2020	154
6.2.1.7	Linkové vedenie MHD – scenár DO-ALL – rastový – rok 2025	160
6.2.1.8	Linkové vedenie MHD –scenár Do ALL – rastový – rok 2030	164
6.2.1.9	Linkové vedenie MHD – scenár Do ALL – rastový – rok 2040	168
6.2.2	Návrh dopravného modelu	171
6.2.3	Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti MHD	172
6.2.4	Určenie podmienok pre vytvorenie trhového prostredia	172
6.2.5	Posúdenie technických požiadaviek na dopravnú infraštruktúru a vozový park.....	173
6.2.5.1	Technické požiadavky na dopravnú infraštruktúru.....	173
6.2.5.2	Technické požiadavky na železničnú infraštruktúru.....	173
6.2.5.3	Technické požiadavky na vozidlový park.....	174
6.2.6	Návrh nástrojov pre organizáciu a reguláciu dopravy.....	175
6.2.7	Infraštruktúra pre hromadnú dopravu osôb	177
6.2.7.1	Mestská cestná sieť	177
6.2.7.2	Infraštruktúra MHD	177
6.2.7.3	Dispečing MHD	177
6.2.7.4	Trakčné meniarne.....	177





6.2.7.5	Vozovňa dopravného podniku	179
6.2.7.6	Dobíjacie body pre elektrobusy.....	179
6.2.7.7	Infraštruktúra pre prímestskú autobusovú dopravu.....	180
6.2.7.8	Infraštruktúra pre železničnú osobnú dopravu	180
6.2.8	Systemizácia a obsahová štruktúra staníc a zastávok	180
6.2.9	Infraštruktúra trolejbusovej dopravy	182
6.2.10	Analýza vozidlových parkov verejnej hromadnej dopravy osôb	184
6.2.10.1	Odhad rozvoja vozového parku v scenári „BAU“	185
6.2.10.2	Návrh rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ vyrovnaný.....	186
6.2.10.3	Návrh rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ rastový	186
6.2.10.4	Vozidlový park SAD Prešov	186
6.3	Integrovaná verejná doprava	187
6.3.1	Geografický rozsah systému IDS.....	187
6.3.2	Inštitucionálne a organizačné zaistenie systému integrovanej dopravy.....	188
6.3.3	Rozbor možných právnych foriem Organizátora.....	189
6.3.3.1	Odporúčenia pre IDS Košicko-prešovskej aglomerácie	193
6.3.4	Návrh systému zmlúv pre zabezpečenie fungovania IDS	193
6.3.5	Technické a prevádzkové štandardy IDS	194
6.3.6	Prevádzka IDS	198
6.3.7	Infraštruktúra pre IDS.....	200
6.3.8	Strategické prestupové body.....	200
6.3.9	Ostatné prestupové body v Prešove	201
6.3.10	Väzby medzi dopravnými módmi	201
6.3.11	Postupné kroky zriadenia IDS.....	203
6.4	Statická doprava	203
6.5	Cyklistická doprava	203
6.5.1	Vedenie tras v intraviláne.....	204
6.5.2	Vedenie trás v extraviláne	204
6.6	Pešia doprava	205
6.7	Železničná doprava.....	206
6.7.1	Infraštruktúra pre železničnú dopravu.....	206
6.7.1.1	Infraštruktúra pre železničnú dopravu – scenár BAU	208
6.7.1.2	Infraštruktúra pre železničnú dopravu – scenár DO ALL.....	208
6.7.1.2.1	Zastávka Šarišské Lúky.....	208
6.7.1.2.2	Zastávka Prešov Nemocnica	208





6.7.1.2.3	Zastávka Nižná Šebastová	209
6.7.1.2.4	Zastávka Prešov Dúbrava	210
6.7.1.2.5	Zastávka Prešov Mukačevská	211
6.7.1.2.6	Zastávka Prešov juh	212
6.7.1.2.7	Ostatné požiadavky na železničnú infraštruktúru	214
6.7.2	Prevádzkovanie železničnej dopravy	214
6.7.3	Prevádzkovanie železničnej dopravy – scenár BAU	215
6.7.4	Prevádzkovanie železničnej dopravy – scenár DO ALL	215
6.8	Inteligentné dopravné systémy (ITS)	216
7	Záver – záverečné odporúčenia	223
8	Zoznam použitých skratiek	224
9	Prílohy	227





ZOZNAM OBRÁZKOV

Obrázok 1	Prehľadná situácia cykloprojektov na území mesta	99
Obrázok 2	Prehľadná situácia peších projektov na území mesta	106
Obrázok 3	Výhľadové scenáre dopravnej ponuky na cestnej sieti	113
Obrázok 4	Ilustračný kartogram výsledného scenára pre rok 2040	114
Obrázok 5	Porovnanie intenzít dopravy	119
Obrázok 6	Výsledná sieť s vyznačením okruhov a tangent.....	121
Obrázok 7	Predstava o tarifných pásmach	122
Obrázok 8	Sieť trolejového vedenia trolejbusov v Prešove.....	183
Obrázok 9	Zájmové územie SURD Prešov.....	187
Obrázok 10	Ukážka zastávkového označníku	195
Obrázok 11	Podoba cestovného poriadku.....	196
Obrázok 12	Umiestnenie železničných zastávok v Prešove.....	207
Obrázok 13	Navrhnuté umiestnenie zastávky Nemocnica	209
Obrázok 14	Umiestnenie a napojenie zastávky Nižná Šebastová	210
Obrázok 15	Prestupový uzol Dúbrava (zdroj: Norbert Mondek s využitím Google maps)	211
Obrázok 16	Umiestnenie železničnej zastávky Mukačevská	212
Obrázok 17	Umiestnenie zastávky Prešov Juh.....	213
Obrázok 18	Návratnosť investícií.....	217
Obrázok 19	Controlling VD – základná architektúra telematiky vo verejnej doprave	219
Obrázok 20	Postavenie Organizátora dopravy	220
Obrázok 21	Princípy informačných väzieb v plánovacej úrovni controllingu	222
Obrázok 22	Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu.....	222

ZOZNAM GRAFOV

Graf 1	Súhrnné zaťaženie trakčného systému DPMP, dňa 27. februára 2018 (zdroj DPMP)	178
Graf 2	Zaťaženie jednotlivých trakčných meniarňí dňa 27. februára 2018 (zdroj DPMP)	178

ZOZNAM TABULIEK

Tabuľka 1	Projekty v scenároch -systémové	35
Tabuľka 2	Projekty v scenároch - cestná infraštruktúra.....	48
Tabuľka 3	Projekty v scenároch - infraštruktúra – verejná doprava.....	74
Tabuľka 4	Časový harmonogram cyklistických projektov	99
Tabuľka 5	Časový harmonogram peších projektov.....	106
Tabuľka 6	Projekty v scenároch - prevádzkové.....	108
Tabuľka 7	Celkové súčty vjazdov do križovatiek pre uvažované scenáre	118
Tabuľka 8	Výsledky kapacitného posúdenia križovatiek.....	120
Tabuľka 9	Predstava o tarifných pásmach	123
Tabuľka 10	Proporcionálne odhadnutý príspevok mesta Prešova a okolitých obcí, ktoré využívajú dopravnú obsluhu od Dopravného podniku mesta Prešova.....	172
Tabuľka 11	Vozový park trolejbusov DPMP	184
Tabuľka 12	Vozový park autobusov DPMP	185
Tabuľka 13	Odhad rozvoja vozidlového parku v scenári „BAU“	185
Tabuľka 14	Odhad rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ vyrovnaný	186
Tabuľka 15	Odhad rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ rastový	186
Tabuľka 16	Vzdialenosti existujúcich a navrhovaných zastávok na trati Kysak – Plaveč v Prešove.....	213





ZOZNAM PRÍLOH

1. Cestná infraštruktúra

- 1.1 Scenár BAU 40
- 1.2 Scenár DO ALL V 40
- 1.3 Scenár DO ALL R 40
- 1.4 Výsledný scenár
- 1.5 Výsledný scenár – oblasti nízkej intenzity dopravy
- 1.6 Statická doprava

2. Verejná doprava

- 2.1 Linkové vedenie – scenár BAU 2025
- 2.2 Linkové vedenie – scenár DO ALL V 2025
- 2.3 Linkové vedenie – scenár DO ALL V 2030
- 2.4 Linkové vedenie – scenár DO ALL V 2040
- 2.5 Trolejbusové linky – súčasný stav
- 2.6 Trolejbusové linky – scenár DO ALL R 2040
- 2.7 BUS pruhy – rok 2020
- 2.8 BUS pruhy – rok 2040

3. Cyklistická doprava

- 3.1. Cyklotrasy

4. Kartogramy

5. Tabuľka scenárov





1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Objednávateľ: Mesto Prešov

Hlavná 73

080 01 Prešov

Tel.: +421 513 100 101

primatorka@presov.sk

v zastúpení: Ing. Stanislav Ondirko

Zhotoviteľ: NDCON s.r.o.

Zlatnická 10/1582

110 00 Praha 1

Tel.: +420 251 019 231

ndcon@ndcon.cz

v zastúpení: Ing. Jan Kašík

Projekt: Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov

Časť projektu: Plán udržateľnej mobility mesta Prešov vrátane plánu implementácie a monitorovania

Čas plnenia: 30. septembra 2017 – 30. novembra 2018





2 ZADANIE A CIEL PROJEKTU

Prešov je tretím najväčším mestom Slovenska a spolu s Košicami tvorí druhú najvýznamnejšiu mestskú slovenskú aglomeráciu s vysokou koncentráciou podnikateľských aktivít, priemyslu, školských a zdravotníckych zariadení aj kultúrnych cieľov. Prešov leží priamo na najzaťaženejšej východoslovenskej križovatke dálnych ciest. Mesto s históriou uhorského kráľovského mesta je prirodzeným centrom Šariša, s vysokou spádovosťou aj z Horného Zemplína a východu Spiša a so silnými vzťahmi ku Košiciam. Preto je mesto cieľom značného množstva ciest z okolia ako aj miestom, ktorým prechádza vysoká intenzita tranzitnej dopravy, vrátane ťažkej nákladnej, medzi severovýchodom a juhovýchodom Európskej únie, ako aj medzi Českou republikou a západom Slovenska na jednej a Ukrajinou na druhej strane.

Mesto obklopuje 10 miest a obcí so silným prepravným vzťahom k Prešovu. Celkový počet obyvateľov riešeného územia presahuje 100 tisíc. Severnou časťou Košickej kotliny prebiehajú zásadne dôležité dopravné vzťahy cestnej dopravy v území Šariša aj celého slovenského východu. Riešené územie je ako jediné na Slovensku obsluhované veľmi intenzívnou mestskou hromadnou dopravou, ktorá zabezpečuje obsluhu územia 11 obcí a zahŕňa obsluhu narastajúcich prímestských prepravných vzťahov zo sídiel susediacich s Prešovom. Vzdialenejšie okolie Prešova obsluhujú štyri železničné trate a prímestská autobusová hromadná doprava. Prímestské autobusy poskytujú kvalitné napojenie vzdialenejších vidieckych oblastí a okolitých miest na Prešov ako aj spojenie s Košicami, ale nie sú integrované s mestskou hromadnou dopravou a neobsluhujú centrum mesta, kam má povolený prístup len mestská hromadná doprava. Železničná doprava vedená údoliami riek prilákala po zavedení sociálnych zliav veľké množstvo nových cestujúcich, jej kvalita a rozsah je však nedostatočná. Nie všetkým vyhovujúca služba hromadnej dopravy v spojení s moderným životným štýlom a automobilizáciou vedie k rastu deľby prepravnej práce v prospech automobilov, ktorými sa už dnes v meste a okolí vykoná 49 % ciest, pričom len 1 % sa vykoná cyklistickou dopravou. 36 % pripadá na hromadnú dopravu, čo je vzhľadom na veľkosť mesta celkom vysoká hodnota. Cieľom stratégie je zvýšiť podiel cyklistickej dopravy na 4 % a podiel verejnej dopravy na 41 %.

Veľký počet vnútromestských, cieľových aj tranzitných ciest automobilmi bol donedávna v Prešove odkázaný predovšetkým na historickú uličnú sieť centra mesta orientovanú prevažne severojužne s nadväznosťou na cesty pozdĺž rieky Torysy, doplnenú o novšiu Východnú ulicu, na ňu križujúcu kapacitnú cestu I/18 a na kapacitnú infraštruktúru sídlisk z doby komunizmu. Jediným novodobým doplnkom tejto infraštruktúry sú nedávno vybudované cesty Rusínska - Kuzmányho a Pražská – Pod Kalváriou – Obrancov mieru. Rozsah a usporiadanie ciest nepostačuje aktuálnemu dopytu individuálnej automobilovej dopravy, 60 % riadených križovatiek kapacitne nevyhovuje dopytu. Chýbajú obchvaty mesta, aj doprava idúca po diaľnici D1 a ceste E50 prechádza v blízkosti centra mesta, ako aj jedna z iba troch tranzitných trás pre nákladnú dopravu cez poľsko – slovenskú hranicu severojužným smerom po ceste I/21 (E371) – I/18 – I/20 – I/80 - D1. Tranzitná doprava obmedzuje vnútromestskú dopravu, chýba aj kapacitnejšie vnútromestské prepojenie sídlisk s centrom mesta. Situáciu zhoršuje aj pomerne nízke využívanie pešej a cyklistickej dopravy. Z niektorých častí mesta nie sú k dispozícii pešie cestičky a sieť chránenej infraštruktúry pre cyklistov je napriek jej výnimočnému rozsahu na slovenské pomery zatiaľ tiež nedostatočná. Hlavnou prekážkou k ešte väčšej kvalite mestskej hromadnej dopravy je jej nízka cestovná rýchlosť a vysoké meškания spojov spôsobené preťažnými riadenými križovatkami v meste ako aj neprepojenosť regionálnej a mestskej verejnej dopravy.

Vysoké kapacitné deficity a z toho pochádzajúce meškания vedú v Prešove a okolí k požiadavkám na zlepšenie jednotlivých dopravných subsystémov. Mesto nemá aktuálny generel dopravy, k zlepšeniu





funkcie dopravného systému môžu viesť realizácia infraštruktúrnych projektov obsiahnutých v Územnom pláne mesta Prešov a v územných plánoch okolitých obcí a veľkého územného celku. Vzhľadom na rozdelené zodpovednosti správcov infraštruktúry a neexistenciu samostatnej dopravnej koncepcie nie sú pripravované opatrenia navzájom príliš koordinované a previazané, pokiaľ ide o čas realizácie a návrhové parametre ciest a ich križovatiek. Zvlášť sa rozvíja diaľničná sieť, zvlášť cestná sieť, iná je zodpovednosť za cesty druhej a tretej triedy a mestské komunikácie. Chýba nadväznosť na potreby hromadnej dopravy a jej prevádzka nie je koordinovaná, nielo integrovaná. Ťažko sa tak pripravujú napríklad terminály integrovanej dopravy orientované na potreby cestujúcich. Množstvo aktuálne súbežne plánovaných a realizovaných stavieb, s ktorých každá rieši reálny problém, ale ktoré neboli v minulosti dostatočne koordinované z pohľadu potrebnej kapacity a času realizácie, je tiež dôkazom chýbajúcej koncepcie. Niektoré projekty tak boli dimenzované na dopyt, ktorý už v čase ich realizácie nezodpovedá dopravnej situácii vplyvom predchádzajúceho dokončenia iných investícií, iné budú po niekoľko rokoch prevádzky kapacitne predimenzované. Táto situácia priamo vyžaduje, aby Prešov vypracoval strategický dokument pre plánovanie dopravy, ktorý by nahradil posledný takýto materiál – Generálny dopravný plán z roku 1988.

2.1 Predpoklady územného rozvoja mesta Prešov

Aktuálne platná územnoplánovacia dokumentácia, Územný plán mesta Prešov a územné plány obcí v riešenom území, obsahuje dopravnú infraštruktúru, ktorá vychádzala z potrieb navrhovaného územného rozvoja mesta. Územný rozvoj v Prešove sa podľa platného územného plánu podľa prevedeného rozboru predpokladá na 104 plochách s celkovou výmerou 11 km² (t. j. 11 % územia mesta). Územný plán umožňuje novú výstavbu v rozsahu až 6 km² podlažných plôch (42 % pre bývanie, 26 % pre výrobu a 32 % pre služby). Územný plán obsahuje množstvo dopravných stavieb, ktoré si navrhovaný územný rozvoj podľa jeho spracovateľa vyžaduje. Reálny priebeh rozvoja mesta v posledných 20 rokoch poukazuje na výrazné zaostávanie rozvoja infraštruktúry jednotlivých dopravných subsystémov za územným rozvojom, výsledkom čoho sú prehlbujúce sa problémy v ich prevádzke. Pre spracovanie návrhu stratégie sa nedá ani do roku 2040 predpokladať plné využitie týchto plôch. Pri dopravnom modelovaní bolo uvažované ich využitie iba na 20 % do roku 2040 (11 % k roku 2030 6 % k roku 2025). Aj tak by to znamenalo do roku 2040 5 tisíc nových bytov, 30 nových výrobných prevádzok a 230 nových obchodov. Z týchto potrieb a zo zistených kapacitných deficitov vyšiel zvýšený dopyt v návrhových scenároch.

2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania SURDMP

SURDMP posúdi všetky hlavné otázky týkajúce sa dopravného systému:

- organizácia,
- prevádzka a údržba a
- infraštruktúra

Návrhová časť SURDMP Vychádza z prognózovaného rastu dopravy a rozvoja územia a mala by obsahovať tieto hlavné ciele:

- Stratégia navrhne efektívny a udržateľný dopravný systém, technicky aj finančne rozvíjaný samosprávou mesta Prešova, miest a obcí v riešenom území.
- Verejné priestory v meste sa budú prioritne využívané pre pohyb peších a na spoločenské účely, budú rozširované chodníky a budované cyklistické komunikácie tam, kde to bude možné.
- Staré mesto bude ďalej upokojuvané od zbytočnej aj nepotrebnnej dopravy.
- Budú obnovené spoločenské funkcie priestorov námestia Legionárov a bude zvyšovaná spoločenská funkcia Masarykovej ulice.





- Doprave do nákupného centra Fórum bude umožnená, ale bude zabránené jej negatívne mu pôsobeniu na centrum mesta.
- Nákladná doprava bude vedená iba po obchvatoch a cestách I. triedy.
- Bude obmedzovaný bariérový účinok cesty I/18.
- Deľba prepravnej práce musí v Prešove vzrásť tak, aby pomer ciest IAD a HD bol najmenej 50:50 do roku 2040, v Prešove a okolí sa bude realizovať 41 % ciest verejnou hromadnou dopravou.
- Dosiahne sa stav, kedy mestské ulice v obytných oblastiach budú predovšetkým využívané pre verejnú hromadnú dopravu a nemotorovú dopravu a cieľové cesty osobnými automobilmami nebudú okolo nich prekračované hlukové limity.
- Bude nastavený logický a spravodlivý systém statickej dopravy, ktorý nebude obmedzovať cestovanie na sídliská, do obytných, komerčných a priemyselných zón, ale bude obmedzovať dopyt po cestovaní automobilmami do centra s dlhším pobytom.
- Bude celkom reformované odbavovanie v hromadnej doprave, využitím informačných technológií sa prejde k poskytovaniu služieb mobility.
- Pre verejnú dopravu bude doplnená a modernizovaná infraštruktúra, bude obnovený vozový park s cieľom dosiahnuť úplnú elektrifikáciu mestskej hromadnej dopravy na území Prešova, premávka verejnej dopravy bude rýchlejšia po kratších trasách.
- Systém prímestskej a mestskej hromadnej dopravy bude integrovaný s cieľom poskytovania optimalizovaných služieb cestujúcim z prímestských oblastí, ktorí dnes zaťažujú mesto svojimi cestami osobnými automobilmami.
- Mestské ulice nebudú takou bariérou pre cyklistov, budú im ponúknuté trasy do významných dopravných cieľov, počet ciest realizovaných na bicykloch vzrastie v Prešove na 5 %, v okolitých sídlach na 3 %.

Dnešný dopravný systém mesta Prešov je poznamenaný nedostatočnou kapacitou cestnej siete, ktorá nevyhovuje rozsahom ani usporiadaním dopytu po doprave. Kapacitne radiálne cesty veľmi silne zaťažené tranzitnou dopravou, najmä nákladnou (9 % ciest osobnými automobilmami a až 35 % ciest nákladnými automobilmami tvorí v Prešove tranzit mestom). Veľmi vysoký podiel majú vonkajšie cesty do Prešova a z Prešova (35 % ciest osobnými automobilmami a 43 % ciest nákladnými automobilmami). Mesto ponúka veľmi dobrý systém mestskej hromadnej dopravy obsluhujúcej aj okolité sídla, napriek tomu sa 56 % všetkých ciest vykonáva osobnými automobilmami, verejnú dopravu využívajú predovšetkým žiaci, študenti a dôchodcovia, drvivú väčšinu cestujúcich v produktívnom veku sú ženy.

Cieľom návrhovej časti Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov je zistené dáta z prieskumov, zberu dát, výsledkov analýzy a formulované problémy premietnuť do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov mesta vrátane fondov EÚ. Úlohou SURDMP je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledná SURDMP musí rešpektovať princípy plánovania udržateľnej mobility (z dokumentu „Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty EÚ. Strategickou časťou diela bude Plán udržateľnej mobility (PUM) s nadväzným SEA.

Návrhová časť Stratégie sa zameriava na organizačnú a inštitucionálnu úroveň, prevádzku a infraštruktúru. Dôležitou súčasťou Stratégie je účinné využitie nových technológií ITS a politiky riadenia mobility a spoločné postupy za účelom zlepšenia prístupnosti a environmentálnych podmienok v riešenom území.





3 DEFINÍCIA STRATEGICKÝCH CIEĽOV

Na základe analýzy získaných dát a výsledkov prieskumov a formulovaných problémov boli stanovené vízie udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov a boli stanové výhľadové strategické ciele, ako stav dopravného systému, ku ktorému by mal Prešov smerovať v období do roku 2040. Strategické ciele sú zamerané na dostupnosť a prepojenie riešeného územia, plynulosť cestnej dopravy, atraktivitu verejnej dopravy a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie. Pre každý cieľ je navrhnutý kľúčový indikátor a jeho cieľová hodnota.

3.1 Celková dopravná stratégia mesta

Na základe výstupov z analytickej časti je navrhnutá vízia a strategické ciele Stratégie udržateľného rozvoja mesta Prešov, ktoré sa zaoberajú cestnou, statickou, verejnou, pešou a cyklistickou dopravou pre návrhové obdobia 2020, 2025, 2030 a výhľadom do r. 2040. Navrhnuté scenáre obsahujú predpoklad možností financovania a rozvoja infraštruktúry, nulový scenár BAU (pokračovanie súčasného stavu) a rozvojové DO ALL – V (urob všetko – vyrovnaný) a DO-ALL-R (urob všetko – rozvojový).

3.1.1 Trendy dopravných charakteristík mesta (problémy)

Základné charakteristiky riešeného územia:

- V Prešove 85 964 obyvateľov, ubúda 3,79 ‰ ročne, v centre býva iba 17 % obyvateľov.
- Vo spádovom území 18 439 obyvateľov, pribúda 22,6 ‰ ročne.
- V roku 2040 sa očakáva 82 tisíc obyvateľov v Prešove a 28 tisíc v okolí.
- 67,5 % obyvateľov v produktívnom veku, 43 415 z nich sú pracujúci.
- Z riešeného územia denne odchádza 16 087 ľudí, prichádza 35 453 ľudí, v riešenom území je počas dňa prítomných 115 382 ľudí.
- V Prešove a okolí je 60 tisíc pracovných miest, z toho 53 tisíc v Prešove.
- V Prešove je 15 000 lokalizovaných parkovacích miest.
- Automobilizácia v Prešove a okolí je 0,32, je tu v prevádzke 33 400 miestnych osobných automobilov.
- Prognóza na rok 2045 je 81 580 obyvateľov v meste a 27 909 obyvateľov v okolí, z toho 70 tisíc v produktívnom veku, počet osobných automobilov by sa mal ustáliť na hodnote okolo 50 tisíc.
- Významne narastie počet a podiel obyvateľov starších 65 rokov, ktorý sa už za posledných 25 rokov zdvojnásobil, podiel teraz činí 17 %, do roku 2040 narastie na 27 %.

Dopravné charakteristiky riešeného územia:

- V riešenom území sa vykoná denne 171 tisíc ciest automobilovou dopravou, do roku 2040 sa očakáva nárast na 212 tisíc.
- Podiel nákladnej dopravy je 11 %, v roku 2040 vzrastie na 13,3 %.
- Podiel tranzitnej dopravy je 11,5 %, v roku 2040 vzrastie na 14 %.
- Podiel vonkajšej dopravy je 36 %, do roku 2040 vrastie na 43 %.
- Pre osobné autá je podiel tranzitnej dopravy 8,5 %, do roku 2040 vzrastie na 10,8 %.
- Pre nákladné autá je podiel tranzitu 35,4 %, roku 2040 bude 35 %.
- Pre osobné autá je podiel vonkajšej dopravy 35 %, do roku 2040 vzrastie na 42 %.
- Pre nákladné autá je podiel vonkajšej dopravy 43,1 %, do roku 2040 vzrastie na 49,6 %.





Výkony verejnej dopravy:

- MHD v Prešove odvezie denne 96 tisíc cestujúcich, z toho trolejbusová doprava odvezie 46 tis. cestujúcich denne.
- Železničná doprava odvezie denne 15,6 tis. cestujúcich, z toho 79 % nastúpi a vystúpi na stanici Prešov.
- Prímestská autobusová doprava odvezie denne 18,2 tisíc cestujúcich cez hranice mesta Prešov.
- Celkový počet ciest hromadnou dopravou je 129 tisíc za deň.

Deľba prepravnej práce:

- Podiel MHD a IAD na riešenom území je 42:58, do roku 2040 sa očakáva zlepšenie na pomer 48:52.
- Podiel MHD a IAD v meste Prešov je 44:56, do roku 2040 sa očakáva zlepšenie na 50:50.
- Podiel verejnej dopravy na všetkých cestách je 35 %, prekladá sa zvýšenie na 41 % do roku 2040.
- Podiel verejnej dopravy v Prešove je 35 %. Očakáva sa zvýšenie na 40 % do roku 2040.
- Podiel cyklistickej dopravy na všetkých cestách je 1 % očakáva sa zvýšenie na 4 % do roku 2040.
- Podiel cyklistickej dopravy v Prešove je nižší ako 1 %, očakáva sa zvýšenie na 5 % do roku 2040.

Problémy:

Hlavným problémom je, že sa ani cestná sieť, ani infraštruktúra verejnej dopravy ani cestičky pre peších a cyklistov nerozvíjajú podľa potrieb a podľa aktualizovanej koncepcie pod vedením odborného tímu na úrovni mestskej samosprávy. V meste sa napriek tomu podarilo presadiť celý rad investícií do cestnej infraštruktúry a plánovito sa rozvíja sieť pre cyklistov. Darí sa tiež obnova vozidlového parku trolejbusov a stavia sa prvý prestupový terminál. Tieto kroky však prichádzajú z pohľadu potrieb dopravy veľmi neskoro, ich rozsah nie je dostatočný a návrhy nie sú vždy navzájom koordinované. Sú však veľmi potrebným prvým krokom k pozitívnej zmene, ktorá nastane po realizácii ďalej navrhnutých opatrení.

Dopravná infraštruktúra mesta Prešova a jeho okolia je dosiaľ v stave, že prináša pre denný život mesta problémy, ktoré sa budú počas obdobia do roku 2040 ďalej vyvíjať:

- Pre rýchle prepojenie mestských častí s centrom a navzájom nie je v meste s mnohými kapacitnými cestami a križovatkami k dispozícii adekvátna dopravná infraštruktúra, po hlavných cestách, ktoré ostávajú, chodí mnoho (spolu 47 %) tranzitnej a vonkajšej dopravy, vnútromestská doprava tak nepatrične zaťažuje mnoho miestnych obslužných komunikácií.
- Cesty nevedú vhodným smerom pre najčastejšie cesty po meste, tým by bol smer severozápad – juhovýchod, mnoho dopravy preto prechádza historickým centrom mesta bez toho, že by tu mala cieľ).
- Veľmi intenzívna doprava na mestských uliciach potlačuje ich funkčnosť pre hromadnú a nemotorovú dopravu vedie k vysokým hladinám hluku a emisií.
- Hlavnú uličnú sieť Prešova a riešenej oblasti tvoria cesty I. triedy doplnené miestnymi komunikáciami radiálnymi prepojeniami s obcami riešenom území po cestách II. a III. triedy.
- Viac-menej ortogonálny uličný systém pozostávajúci z troch severojužných osí, dvoch západovýchodných priečok a tangenciálnych trás cez sídliská je svojou celkovou kapacitou nevyhovujúci pre súčet všetkých dopravných a spoločenských požiadaviek bez existencie obchvatov.
- Infraštruktúra trolejbusovej dopravy je z veľkej časti zastaraná a chýbajú jej dôležité úseky pre možnosť zrýchlenia dopravy do centra mesta





- Vozidlový park autobusov je zastaraný
- Chýbajú prestupové terminály a väčšia previazanosť mestskej a prímestskej verejnej dopravy
- Dopravu je príliš vidno a priveľa sa o nej hovorí

V analytickej časti boli identifikované tieto hlavné slabé stánky a hrozby:

- Nedobudované cestné obchvaty
- Priechod tranzitnej a vonkajšej dopravy vnútorným mestom v súbehu s vnútromestskou dopravou vedie k preťaženiu väčšiny svetelne riadených križovatiek.
- Kumulácia všetkých typov ciest preťažuje Rusínsku, Solivarskú, Dukliansku, Levočskú a Obrancov mieru
- Vysoký podiel nákladnej dopravy na nevhodných trasách cez sídliská a cez centrum
- Deštruktívny vplyv extrémne zaťaženej cesty I/18
- Chýbajúce prepojenia sídlisk s centrum
- Nedostatok parkovacích miest na sídliskách
- Parkovacie miesta v centre sú využívané na celodenné parkovanie
- Nadlimitné hlukové emisie a vysoké koncentrácie škodlivín pozdĺž hlavných ciest
- Znižovanie využívania prímestskej dopravy
- Dlhá trolejbusová trať zo sídliska Sekčov
- Malá atraktivnosť systému MHD
- Nízka úroveň komfortu železničnej dopravy
- Pomalá obnova vozidlového parku
- Nekomfortné alebo nebezpečné prechádzanie hlavných ulíc
- Nekvalitný povrch peších ciest
- Nedostatok cestičiek a pruhov pre cyklistov

Špecifické problémy jednotlivých druhov dopravy:

Cestná:

- Podstatnú časť siete v Prešove tvorí systém historických ciest (severojužná: severný Šariš – Abov, západovýchodná: Spiš – Zemplín + 12 radiálnych ciest).
- Historické jadro s tvarom šošovky je obkolesené okružnými ulicami až k hradbám, v 20. storočí pribudol ortogonálny systém ulíc na východe a západe a vznikli dve tangenty, okolo Sídliska Sekčov a cez Sídlisko III, a iba v minulom roku tangenta Pražská – Obrancov mieru, v praxi nefungujú žiadne okruhy deklarované v strategických dokumentoch.
- Cestá sieť nie je vhodná pre tradične orientované cesty sever - juh (nie je vyriešená obchádzka centra) a vnútromestské severozápad – juhovýchod (týmto smerom nevedú žiadne cesty).
- Mesto je rozdelené na tri celky (Sekčov+Solivar, centrum, Sídliska II+III) bez dostatku prepojení.
- Pohyby severozápad – centrum – juhovýchod sa dnes najrýchlejšie realizujú cez centrum mesta, metódou „cik cak“ prechádzania, čo vytvára vysoké intenzity na ľavých odbočeniach, výsledkom je silný tranzit centrom a preťažené križovatky (60% križovatiek s CSS kapacitne nevyhovuje).
- Neexistuje žiadne prepojenie cesty I/18 a I/68 v Prešove mimo križovatky Levočská – Sabinovská - Hlavná (a okrem cesty III/3452 ani v Prešovskom samosprávnom kraji). Akékoľvek nové prepojenie obslužných sietí okolia Sabinovskej ulice a ulice K Surdoku realizované skôr ako plánovaná preložka cesty I/68 by viedlo k intenzívnemu prejazdu rezidenčnou oblasťou.
- Do dnešnej štruktúry osídlenia nie je možné vložiť prepojenie Sídliska III a Sídliska Sekčov mimo centrum (v GDP SÚ Prešov z roku 1988 bola uvažované ako cesta K5).
- Veľmi silná je dochádzka autami do Prešova a tranzitná doprava cez Prešov, najmä nákladná.





Verejná:

- Systém verejnej dopravy tvoria tri nekoordinované systémy prevádzkované vo verejnom záujme (MHD, prímestské autobusy a železnice) a komerčné diaľkové autobusy a vlaky.
- Železničná doprava prevádzkovaná vo verejnom záujme má katastrofálnu úroveň, kapacitne nepostačuje, aj kvalita nových vlakov REX je nízka.
- Systém MHD je ako jeden systém azda najintegrovanejší na Slovensku, na území Prešova, Veľkého Šariša a 9 obcí (Ľubotice, Fintice, Malý Šariš, Vyšná Šebastová, Ruská Nová Ves, Záborské, Haniska, Teriakovce a Bzenov), integrácia má ale systémové nedostatky.
- V meste a okolí si konkurujú systémy mestskej a prímestskej dopravy za nerovných podmienok (Hlavná ulice len pre MHD, Autobusová stanica len pre SAD, prímestská doprava cez centrum vytlačená na ul. 17. novembra a Šafárikovu (neobsluhovaná Okružná a Vajanského).
- MHD rýchlo starne (odbavenie, autobusy), nejde s dobou a nemá pripravené inteligentné riešenia (napr. predaj lístkov a poskytovanie informácií cez mobilnú aplikáciu)
- Deľba prepravnej práce je v Prešove vysoká v prospech HD a môže ďalej rásť, kto má však k dispozícii auto, MHD zväčša vôbec nechodí.
- Unikátna chrbtica Sekčov (Solivar - železničná stanica – centrum – Sídliisko III) ponúka kombinovaný interval pod 33 minúty, ale bez istoty rýchleho príjazdu spoja celý deň a celý rok.
- Cez dobrú infraštruktúru v smere na Košice chodí len 26 % ľudí verejnou dopravou a len 15 % vlakom.

Pešia a cyklistická:

- Pešie cesty zo sídlisk a oddelených mestských častí a obce Ľubotice do centra sú možné iba pozdĺž frekventovaných ciest.
- Kvalita chodníkov mimo Hlavnej ulice je zväčša nízka.
- Na silno zaťažených štvorpruhových cestách nie je priestor pre cyklistov, chodí ich málo, ak chodia používajú chodníky.
- Cestičiek pre cyklistov zatiaľ nie je mnoho, viacej je bariér pre cyklistov.
- Prešov zvolil veľmi dobrý postup pre výstavbu cestičiek pre cyklistov, nie sú ale vždy dostatočne zohľadňované opatrenia pre cyklistov pri plánovaní ciest, križovatkách , priechodov a neprebíha odstraňovanie najhorších závad .

3.1.2 Princípy a možnosti ďalšieho rozvoja dopravnej infraštruktúry

Ako základný princíp boli na základe podrobnej analýzy aktuálnych problémov v doprave a ich príčin vrátane podrobnej analýzy zaťaženia aktuálneho stavu a návrhových scenárov v dopravnom modeli zadané vízie návrhu, špecifické ciele, opatrenia a projekty, ako príklady konkrétnej implementácie navrhnutých opatrení pre jednotlivé scenáre a návrhové horizonty.

VÍZIA

Dopravný systém Prešov a jeho okolia ponúka šikovný spôsob bezpečnej, dostupnej, bezkolíznej, ekologicky prijateľnej individuálnej mobility pre každého, podľa jeho potrieb a želaní. Udržateľná doprava je dostupná a sprístupňuje ciele pre všetkých bez kolízií, zdržaní a konfliktov.





3.1.3 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja mesta

Územný plán Prešov ponúka pre rozvoj značené množstvo plôch v týchto významných lokalitách

- Polianky (západne od Sídlička II)
- západne od Sídlička III
- Rybníčky – východne od Šidlovca
- Nižná Šebastová – východný (zóna Grófske) a južný okraj mestskej časti
- Šalgovík
- južne od Ruskej Novej Vsi
- západne od Soľnej Bane
- Tiché údolie
- Údolie Sekčova medzi Rusínskou a Košickou a celý rad menších plôch

Popri inventúre plôch uskutočnených v spolupráci s Odborom hlavného architekta mesta Prešov bolo identifikovaných 104 plôch s celkovou výmerou 11 km², na ktorom je možné realizovať . Územný plán umožňuje novú výstavbu v rozsahu až 6 km² podlažných plôch nových stavieb. Pre účely dopravnej prognózy boli odhadnuté pravdepodobné miery využitia pozemkov a nové zdroje boli vložené do návrhových scenárov dopravného modelu.

Pre dopravnú obsluhu novo zastavaných plôch bude potrebné realizovať aj komunikačnú sieť a vybavenie pre MHD, v prípade väčších zámerov aj nové zberné komunikácie. Dimenzovanie nových ulíc bude závislé od intenzity skutočného využitia plôch a tým novo generovanej dopravy. Pre plošne veľké zámery bude nutné nové cesty realizovať ako verejnú alebo združenú investíciu zberných ulíc.

Príkladom sú navrhnuté prepojenia:

- Na Rúrkach – Prostějovská – zberná komunikácia
- Ružová – Šidlovec – zberná komunikácia (napojenie Ružovej možné len bez prepojenia na preloženú I/68)
- Prepojenie Ružová – K Surdoku (možné len vo výhlade po realizácii preložky cesty i/68)
- Zlatobanská – Jesenná – zberná komunikácia
- cesta III. triedy od D1 po Herlianska v stope východného obchvatu

3.1.4 Scenáre a dopravné prognózy

V návrhovej časti sú opatrenia a projekty zaradené do scenárov, tie sú potom predmetom dopravnej prognózy a dopravného modelovania. Pre výpočty objemov dopravy boli uvažované tri varianty rozvoja so zohľadnením nízkeho/stredného/vysokého rozvoja hlavných socio-ekonomických a územných premenných. Pre všetky prognostické výpočty sa vychádzalo z variantu stredného.

Definované boli nasledovné scenáre v časových horizontoch 2020, 2025, 2030, 2040:

- 2017 - BASE - súčasný stav
- BAU („business as usual“) v sledovaných časových horizontoch stredného rozvoja hlavných socioekonomických a územných premenných, v tomto scenári sa predpokladá pokračovanie súčasného stavu, bude prebiehať údržba, opravy a rekonštrukcie komunikácií, stavby štátnych investorov s celoštátnym významom (ako je diaľnica D1 a rýchlostná cesta R4), budovanie potrebnej a investične nákladovo realizovateľnej infraštruktúry (ako je napojenie ulice Ku Škáre na Rusínsku), zriaďovanie nových zberných komunikácií rozvojových plôch,





zriadenie prepojenia Pod Šalgovíkom, stavba terminálov MHD, opravy a rozširovanie trolejbusovej siete, obnova vozidlového parku vrátane elektrobusev a parciálnych trolejbusov, výstavba plánovaných cyklistických cestičiek, rozvoj bikesharingu)

- DO-ALL-V - za účelom overenia, že navrhované opatrenia prispievajú k naplneniu identifikovaných cieľov a indikátorov. Scenár urobí všetko – vyrovnaný predpokladá realizáciu aktívnej politiky rozvoja udržateľnej dopravy, ktorá pozostáva z týchto hlavných opatrení:
 - zmeny organizácie dopravy v centre pre upokojenie centra a zníženie zaťaženia ulíc v centre
 - preferencia verejnej dopravy výstavbou BUS pruhov a zavedením preferencie autobusovej a trolejbusovej dopravy do svetelne riadených križovatiek
 - vybudovanie nových dvojpruhových ciest K1, K3, K5, preložka I/68, prepojenie Ružová – K Surdoku
 - zmeny linkového vedenia MHD pre jej vyššiu atraktivitu
 - ponechanie železničnej dopravy medzi Košicami a Prešovom v 60 minútovom takte a jej previazanie s autobusovou dopravou
 - nové železničné zastávky (Prešov nemocnica, Nižná Šebastová)
 - zavedenie integrovaného dopravného systému
 - celková elektrifikácia MHD
 - rozsiahlejší súbor cyklistických cestičiek a pruhov
- DO-ALL-R – v tomto scenári sa na rozdiel od DO ALL – V realizujú niektoré zmeny v oveľa veľkorysejšom prevedení:
 - cesty K1, K3 a K5 sú navrhnuté ako rýchlostné štvorpruhové cesty zväčša s mimoúrovňovými križovatkami
 - je navrhnutá nová cesta III. triedy v stope východnej vetvy vonkajšieho okruhu
 - návrh linkového vedenia MHD predpokladá celkovú reformu so zavedením nosných liniek, väčšinou trolejbusových
 - zavedenie železničnej dopravy medzi Košicami a Prešovom v 30 minútovom takte
 - viacej nových železničných zastávok (Mukačevská, Dúbrava)
 - maximálny rozsah nových cyklistických cestičiek a pruhov
 - realizácia zariadení pre parkovanie bicyklov
 - realizácia úpravy križovatiek a priechodov pre cyklistickú dopravu

3.1.5 Priority v rozvoji dopravných subsystémov

Multimodálne výhľadové ciele rozvíjajú potenciál dopravnej infraštruktúry mesta a jeho silné stránky, alebo prekonávajú slabé stránky alebo hrozby identifikované v analytickej časti. Ciele vedú k podpore udržateľnej mestskej dopravy, vyššiemu podielu hromadnej dopravy na delbe prepravnej práce a k zlepšeniu podmienok pre chodcov a cyklistov. Zároveň ciele smerujú k riešeniu kapacitných problémov cestnej siete pre automobilovú dopravu odvedením tranzitnej dopravy a obmedzením dochádzky automobilmi do centra prostredníctvom obmedzovania parkovania, ale zároveň zvýšením kapacity cestnej siete ako aj kapacity odstavovania vozidiel na sídliskách. Cieľom je tiež definovať finančne udržateľný systém prevádzky a údržby mestského dopravného systému a jeho funkčnú integráciu s krajskou a celoštátnou dopravnou obslužnosťou. Je definovaných 6 cieľov, pre každý cieľ sú zadané opatrenia k jeho dosiahnutiu a časový horizont realizácie. Pre každý strategický cieľ je definovaný kľúčový indikátor a jeho celková hodnota, ktorú je potrebné splniť do roku 2040.





STRATEGICKÝ CIEĽ 1 (SC 1)

Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

Na úrovni samosprávy mesta Prešova mesta je potrebné vytvoriť pracovisko koordinátora dopravy, ktorého úlohou bude zbierať a analyzovať dáta, modelovať dopravné situácie a navrhovať riešenia k bezpečnejšiemu a účinnejšiemu spôsobu zdieľania verejného priestoru a využívania dopravného systému v smere udržateľnosti. Bude tiež obstarávateľom dopravných štúdií a projektov.

Kľúčový indikátor: počet pracovníkov

Cieľová hodnota: minimálne 1

STRATEGICKÝ CIEĽ 2 (SC 2)

Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život

Bude potrebné realizovať obchvaty mesta Prešov v potrebnej kapacite, zmeniť organizáciu dopravy v centre, zaviesť vhodnú parkovaciu politiku a presadiť výstavbu ďalších cestných prepojení pre zabezpečenie dostupnosti celého riešeného územia, zabezpečenie dostatočnej priepustnosti siete v križovatkách uzloch a dosiahnutie dodržiavania environmentálnych limitov v obytnom území pri cestách.

Kľúčový indikátor: počet kapacitne nevyhovujúcich križovatiek v riešenom území

Cieľová hodnota: maximálne 3

STRATEGICKÝ CIEĽ 3 (SC 3)

Menej automobilov v meste a okolí, viac trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri

Nastavením parkovacej politiky a obmedzení automobilovej dopravy na jednej strane a zvyšovaním atraktivity verejnej dopravy jej modernizáciou, zlepšovaním služieb, zavádzaním služieb inteligentných dopravných systémov a vzájomnej integrácie subsystémov verejnej dopravy je možné dosiahnuť vyšší podiel verejnej dopravy na prepravnej práci a zastaviť tak nárast intenzít dopravy v centre mesta a v obytných zónach.

Kľúčový indikátor: deľba prepravnej práce - podiel IAD : MHD v riešenom území

Cieľová hodnota: minimálne 48:52





STRATEGICKÝ CIEĽ 4 (SC 4)

Šikovní investície pre inteligentné dopravné riešenia

Inteligentné dopravné systémy vytvoria v blízkej budúcnosti s dopravnou infraštruktúrou a prevádzkou ucelený systém mobility. Technológie orientované na poskytovanie informácií, riadenie prevádzky verejnej dopravy alebo realizáciu platieb sa budú dopĺňať s aplikáciami pre mobilné zariadenia a technológiami umiestnenými vo vozidlách. S pomocou mobilných aplikácií môžu efektívne fungovať parkovacie systémy, informačné a odbavovacie systémy pre integrované dopravné systémy ako aj zber dát z mobilných zariadení a poskytovanie dopravných informácií.

Kľúčový indikátor: počet prevádzkovaných aplikácií pre mobilné zariadenia v oblasti mobility

Cieľová hodnota: minimálne 2

STRATEGICKÝ CIEĽ 5 (SC 5)

Rozvoj mesta koordinovaný s možnosťami dopravného systému

Nová výstavba na rozvojových plochách musí byť vždy odprevádzaná výstavbou dopravnej infraštruktúry, ktorá by jej mala časovo predchádzať. Optimálne sa pre novú výstavbu spracujú územné štúdie zástavby, ktoré vyriešia prístupnosť nových objektov. Aj keď jednotlivé objekty je možné pripájať na existujúcu infraštruktúru, malo by byť navrhnuté, kedy bude nutné posilniť sieť o komunikáciu vyššej kategórie, alebo ktoré obslužné komunikácie dimenzovať na vyššie intenzity a ako chrániť zástavbu proti budúcemu rastu intenzít dopravy a ich negatívnych účinkov.

Kľúčový indikátor: počet spracovaných územných štúdií zástavby

Cieľová hodnota: minimálne 3

STRATEGICKÝ CIEĽ 6 (SC 6)

Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

Pešie a cyklistické cesty by mali tvoriť základ každého návrhu dopravnej infraštruktúry, nakoľko je v ich prípade nutné ich vedenie najkratšou cestou a je potrebné ich chrániť pred zastavaním alebo vytvorením obťažných bariér na kríženíach s cestnou alebo železničnou infraštruktúrou. V mestách, ktoré bolo, ako Prešov, intenzívne budované v sedemdesiatich a osemdesiatych rokoch 20. storočia je veľmi potrebné doplniť chýbajúce spojenia pre peších a cyklistov a znížiť tak závislosť obyvateľov na cestovaní s pomocou motorových vozidiel.

Kľúčový indikátor: dĺžka novo vybudovanej infraštruktúry pre chodcov a cyklistov

Cieľová hodnota: 30 km





3.2 Opatrenia realizované bez ohľadu na Stratégiu

v realizácii

- diaľnica D1, úsek Prešov, západ – Prešov, juh
- rýchlostná cesta R4, úsek Prešov, západ – Prešov, sever
- križovatka Rusínska – Arm. gen. Svobodu – Laca Novomeského, pridanie ďalšieho ľavého odbočovacieho pruhu v smere Rusínska – Arm. gen. Svobodu, predĺženie križovatkových pruhov na ramene Rusínska
- križovatka Arm. gen. Svobodu – Jurkovičova – Pod Táborom, zriadenie CSS, výstavba ľavých odbočovacích pruhov, na ramene Jurkovičova, zrušenie jedného z dvoch ramien
- križovatka Levočská – Obrancov mieru – Vlada Clementisa, zvýšenie počtu odbočovacích pruhov a niektorých priamych pruhov + výstavba nového mosta cez Torysy, zrušenie lievika, pretrasovanie cyklotrasy popod cestný most
- okružná križovatka Solivarská – Východná
- cykloželeznička Prešov – Sigord
- cyklochodník Masarykova, úsek od Kuzmányho po Grešovu a následne na Hlavnej ulici po ulicu Hurbanistov
- rekonštrukcia predstaničného priestoru, výstavba cyklopruhov v úseku hraníc stavby, inštalovanie moderného elektronického informačného systému pre cestujúcich

pred realizáciou

- cesta III. triedy III/3440, Solivarská ulica, rozšírenie komunikácie na 4 pruhy v úseku od okružnej križovatky s Východnou ulicou po križovatku s ulicami Arm. gen. Svobodu a Švábska (prebieha výkup pozemkov)
- križovatka Rusínska (obchodné jednotky Hornbach, Kika a Siko), výstavba novej križovatky, rozšírenie počtu jazdných pruhov
- križovatka Arm. gen. Svobodu – Vihorlatská, zriadenie CSS
- prepojenie ulíc Solivarská a Masarykova (okolo OBI) trolejovým vedením
- Modernizácia cesty I/68 cesty Sabinov – Prešov, Dúbrava
- cyklochodník Kúpeľná, od Základnej školy Kúpeľná po vysokoškolský areál a následné napojenie na cyklochodník okolo Torysy
- cyklochodník Sekčovská, úsek od ulice Laca Novomeského po Šalgovík
- cyklochodník okolo Torysy, úsek Jána Pavla II – Pod Wilec hôrkou, súčasť Eurovelo 11
- Futbalová štadión Tatran, výstavba (P+G) parkoviská, výstavba cyklochodníka v úseku od Björnsonovej ulice po Jazdeckú ulicu
- kryté parkovania pre bicykle, centrum mesta, železničná stanica, vysokoškolský areál, Sídliisko III a Sídliisko Sekčov
- Obchodné centrum Fórum, zvýšenie počtu pruhov na križovatke Masarykova – Štefánikova – Grešova, výstavba okružnej križovatky na križovatke ulíc Štefánikova – Hviezdoslavova + vstup do podzemného parkoviska OC Fórum
- úprava Jarkovej ulice - jedna úroveň povrchu, zóna 30
- nákup 10 trolejbusov v rámci dohodnutej opcie s podporou OPII





3.3 Opatrenia stratégie

Na základe uskutočnených analýz a spoznania miestnej situácie v Prešove boli formulované strategické ciele, ktoré by mali zlepšiť život obyvateľov mesta Prešov. Lepší zajtrajšok je celkom obľúbené heslo, no je potrebné sformulovať ciele, ktoré sú spoznatelné aj merateľné.

Strategické ciele sú odpoveďou na toto pýtanie. K týmto cieľom, ktoré sú celkom nutné sformulované všeobecne sú v ďalšom priradené opatrenia, ktoré značia cestu k dosiahnutiu celkového cieľa. Opatrenia sú napokon rozpracované do projektov, ktoré sú príkladom krokov na ceste, ktorú opatrenia ukazujú. Konzultant upozorňuje na tomto mieste, že je možné formulovať v budúcnosti aj ďalšie projekty súvisiace so sformulovanými opatreniami. Niektoré opatrenia aj projekty môžu napomáhať dosiahnutiu viacerých strategických cieľov.

3.3.1 Systémové opatrenia

OPS1: Posilnenie role mesta v riešení dopravy v Prešove

Koordinátor hromadnej dopravy bude mať na starosti aj rozvoj a integráciu verejnej dopravy. Hoci verejná doprava v Prešove slúži nie práve zle, je potrebné posilniť rolu mesta v koordinácii. V súčasnosti sa riešenie necháva na dopravcov, ktorí síce majú dobrých odborníkov, ale títo robia v záujme dopravcu viac ako v záujme potrieb mesta. Tento koordinátor by mal riešiť nadväznosti spojov a koordináciu spojov rôznych dopravcov. Úlohou tohto koordinátora je riešenie väzieb na okolie mesta, teda na samosprávny kraj a jeho dopravcov aj na predstaviteľov železničnej dopravy riadenej štátom. Po zriadení koordinátora integrovanej dopravy by mal ostať „styčným dôstojníkom“ mesta pre komunikáciu s koordinátorom IDS.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

OPS2: Zriadenie koordinátora mestskej dopravy a jeho aktivity

V Prešove je potrebné zriadiť funkciu koordinátora mestskej dopravy ako súčasť výkonu samosprávy. Úlohou tohto koordinátora je hľadať riešenia ak problémov infraštruktúry, tak aj automobilovej premávky na cestnej sieti. Príkladom môže slúžiť hľadanie smart konceptu city logistiky a služieb, ktoré je nevyhnutné prevádzkovať na cestnej sieti mesta.

Súvislosť s cieľmi:

SC2: Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život

SC3: Menej automobilov v meste a okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri





OPS3: Posilnenie role mesta v prevádzke verejnej dopravy v Prešove

Zavedenie integrovaného dopravného systému spolu s krajom a postupne aj ďalšími subjektmi (mesto Košice, Košický samosprávny kraj...). Integrovaný dopravný systém umožní za zrovnateľných nákladov poskytnúť cestujúci kvalitnejšiu dopravnú obsluhu.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC3: Menej automobilov v meste a okolí, viacej trolejbusov a elektobusov a cestujúcich vnútri

OPS4: Informovanie občanov o verejnej doprave

Hocijaké inteligentné riešenia dopravy (a nielen dopravy) nebudú životaschopné, ak ich klienti nepoznajú a neorientujú sa v nich. Nájdenie ciest ako zrozumiteľné informácie doručiť občanom je základným predpokladom úspešného informovania.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

3.3.2 Infraštruktúrne opatrenia

3.3.2.1 Cestná infraštruktúra

OPIC1: Odvedenie tranzitnej dopravy mimo mesta

Podiel tranzitnej dopravy v Prešove dosahuje 15 % s vysokým podielom nákladnej dopravy a je príčinou veľkej časti dopravných problémov v meste. Vo výstavbe je juhozápadný obchvat – úsek diaľnice D1 Prešov západ – Prešov – juh. Je potrebné odvieť aj tranzitnú dopravu z Poľska, Ukrajiny a Horného Zemplína na západ a do Košíc prostredníctvom kapacitného a rýchleho obchvatu Prešova rýchlostnou cestou R4 a dosiahnuť tak zníženia intenzít dopravy na Levočskej a Obrancov mieru na 50 – 60 % terajších hodnôt.

Súvislosť s cieľmi:

SC2: Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život





OPIC2: Zníženie počtu ciest cez centrálnu zónu mesta

Aj po vybudovaní obchvatov zostane veľmi zaťažená ulica Duklianska, Sabinovská a cesty pozdĺž upokojeného centra mesta (Šafárikova, Vajanského, Východná). Navyše sa po otvorení nákupného centra Fórum objavia nové cesty v Štefánikovej ulici. Pre cesty medzi obidvomi najväčšími sídliskami a centrom nebudú ani po dokončení obchvatov žiadne kapacitné cesty. Pre zmenu tohto stavu a zlepšenie situácie v centrálnej mestskej zóne budú nastavené zmeny v organizácii dopravy, ktoré donútia väčší počet vodičov používať obchádzku centra po uliciach Kuzmányho, Škultétyho a Obrancov mieru. Napriek väčšiemu využitiu verejnej dopravy bude narastať počet ciest automobilmi a existujúce prepojenia Sekčova so Sídliskom III bude stále spôsobovať problémy v obytnej oblasti východne od centra. Preto je navrhnuté dobudovať uličnú sieť mesta v potrebnom rozsahu (viď scenáre návrhu v prílohách 1.1 – 1.4.).

Súvislosť s cieľmi:

SC2: Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život

SC3: Menej automobilov v meste a okolí, viacej trolejbusov a elektobusov a cestujúcich vnútri

OPIC3: Zníženie cieľovej automobilovej dopravy do centra Prešova

Prešovské Staré mesto je spoločenským aj obchodným centrom mesta a je prirodzené, že priťahuje množstvo ciest realizovaných osobnými automobilmi. Podľa prieskumu chodí autom v Prešove 43 % ľudí. Z tých, kto majú automobil kedykoľvek k dispozícii je ich však až 82 %. V centre mesta je potrebné zachovať dostupnosť automobilom, časť uličnej siete by sa však mala upokojiť prestavbou na komunikácie so zdieľaným priestorom chodcami, cyklistami aj vozidlami (Jarková, Slovenská, Hurbanistov), mierne by sa mali rozšíriť pešie zóny a v centrálnej časti mesta je potrebné uplatňovať parkovacia politiku, ktorá neumožní dlhodobé parkovanie. Týmto sa odradia užívatelia automobilov, ktorí idú do zamestnania, pre nich bude slúžiť ponuka záchytných parkovísk P+G (futbalový štadión), P+R (železničná stanica) a dochádzka mestskou a prímestskou verejnou dopravou.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a okolí, viacej trolejbusov a elektobusov a cestujúcich vnútri



OPIC4: Zavedenie parkovacej politiky na území mesta

V centre mesta je vysoký dopyt po krátkodobom a dlhodobom parkovaní a smeruje tam príliš veľké množstvo cieľových ciest. V okolí centra sa tiež parkuje a sú tu aj rezidenčné oblasti s nedostatkom miest pre parkovanie a odstavovanie vozidiel, tieto chýbajú najviac na sídliskách. Existujúcu zónu plateného parkovania je potrebné rozšíriť na širšie centrum a tiež do oblastí vysokopodlažnej zástavby sídlisk.

Súvislosť s cieľmi:

SC2: Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život

SC3: Menej automobilov v meste a okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

OPIC5: Zdokonalenie riadenia dopravy na križovatkách

V Prešove sú riadené križovatky vybavené väčšinou staršími CSS bez dynamického riadenia a možnosti preferencia hromadnej dopravy. Pre zvýšenie bezpečnosti dopravy a zvýšenie priepustnosti a križovatiek, minimalizáciu časových strát a možnosť účinnej preferencie hromadnej dopravy je nutné zmodernizovať cestné svetelné signalizácie, vzájomne ich prepojiť a napojiť na novo zriadenú ústredňu riadenia dopravy, výnimočne aj upraviť jej priestorové usporiadanie.

Súvislosť s cieľmi:

SC2: Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

OPIC6: Schvaľovanie výstavby v meste s ohľadom na budúcnosť dopravnej infraštruktúry

Rozvojové projekty na plochách určených v územnom pláne na zastavanie musia mať dopredu posúdené potreby dopravnej obslužnosti a je treba zaistiť, že bude vybudovaná potrebná dopravná infraštruktúra pre novú výstavbu a že nebude znemožnený ďalší budúci rozvoj územia. Pre väčšie projekty je potrebné spracovať územnú štúdiu zástavby územia a realizovať potrebnú infraštruktúru v rámci stavby.

Súvislosť s cieľmi:

SC2: Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život

SC5: Rozvoj mesta koordinovaný s možnosťami dopravného systému





3.3.2.2 Infraštruktúra verejnej dopravy

OPIV1: Nákup vozidiel MHD

Nákup vozidiel MHD má dva dôvody. Jedným z nich je prostá reprodukcia vozového parku a druhým je kvalitatívne zlepšovanie tohto parku. Nakoľko je zámerom do roku 2040 všetku MHD v Prešove previesť do elektrickej trakcie, je tomu podriadený návrh týchto nákupov v jednotlivých časových horizontoch a vozidla sa väčšinou nahrádzajú parciálnymi trolejbusmi alebo elektrobusedmi.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elektrobusedov a cestujúcich vnútri

OPIV2: Infraštruktúra pre trolejbusy

Pre prevádzku trolejbusov a rozvoj tejto prevádzky je potrebné uskutočniť niektoré opatrenia na infraštruktúre, najmä na trolejových vedeniach. Na druhej strane potom v niektorých prípadoch bude možné niektoré súčasti infraštruktúry demontovať, lebo sa budú používať duálne trolejbusy, ktoré nepotrebujú byť prevádzkované celý čas pod trolejom.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elektrobusedov a cestujúcich vnútri

OPIV3: Infraštruktúra pre el. trakciu – meniarne

Tak ako sa v návrhoch rozvoja ráta so silným rozvojom elektrickej trakcie, dôjde sa do okamihu, keď súčasný inštalovaný výkon trakčných meniarní nebude stačiť pre zabezpečenie rastúcej premávky. Preto je navrhovaný rozvoj tohto sektoru.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elektrobusedov a cestujúcich vnútri



OPIV4: Infraštruktúra pre el. trakciu – nabíjacie stanice

Tak ako časť vozového parku (hoci menšiu časť) budú tvoriť elektrobusy, bude potrebné vytvoriť možnosť ich dobíjania počas dňa. Základné nabíjanie akumulátorov bude prebiehať v noci v dobe odstávky vo vozovni. Toto nabitie ale nie je dostatočné pre celodennú premávku. Preto sú navrhnuté body pre dobíjanie tam, kde je trolejové vedenie, ktoré bude pre tento účel využité.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elektrobusov a cestujúcich vnútri

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

OPIV5: Preferencia verejnej dopravy

Ak má verejná doprava atraktívna, musí byť dostatočne rýchla a je potrebné ju chrániť pred zbytočnými dopadmi kongescií. Opatrenia pre preferenciu (napríklad vyhradené pruhy, preferencia na riadených križovatkách) tomu môžu významne napomôcť.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elektrobusov a cestujúcich vnútri

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

OPIV6: Rozvoj železničnej infraštruktúry a prevádzky

Tak ako sa železničná doprava má v budúcnosti stať chrbticou systému verejnej dopravy, je nevyhnutné rozvíjať tento subsystém. Navýšenie kapacít aj traťových rýchlostí a sprístupnení zariadením nových zastávok môže navýšiť atraktivnosť železničnej doprava aj verejnej dopravy ako celku.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elektrobusov a cestujúcich vnútri





OPIV7: Výstavba infraštruktúry pre integrovanú dopravu

Integrovaný dopravný systém má spájať všetky jestvujúce módy dopravy tak, aby bolo možné rýchlo a jednoducho cestovať za robotou, vzdelaním aj rekreáciou. Parkoviská pre automobily aj bicykle na zastávkach verejnej dopravy a možnosti jednoduchého prestupu medzi rôznymi módmi dopravy zvýšia atraktivnosť verejnej dopravy pre cestujúcich.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri

OPIV8: Program modernizácie zastávok

Zastávky sú základným miestom kontaktu cestujúceho s dopravným systémom. Musia je teda pokiaľ možno viac lákať ako odpudzovať. Preto sa venuje pozornosť ich stavu a vybaveniu.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri

OPIV9: Telematika pre riadenie prevádzky

Riadenie dopravy môže predstavovať čiernu skriňu (black box), keďže nie sú k dispozícii dáta, z ktorých je možné vychádzať. Telematika, ktorá zbiera dáta v reálnom čase a takisto v reálnom čase tieto dáta spracováva môže významným spôsobom pomôcť riadeniu dopravy na rôznych úrovniach.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia





OPIV10: Telematika pre odbavovanie

Odbavovanie je celkom typická úloha pre telematiku, pretože je tu potrebné riešiť dostup k dátam a ich preveriť v reálnom čase, prípadne riešiť prevedenie platby. Jednoduchý dostup k cestovným lístkom a užívateľsky komfortný odbavovací systém je predpokladom nalákania mladšej generácie do verejnej dopravy.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

OPIV11: Telematika pre informačné systémy

Informačný systém môže veľmi napomôcť cestujúcim, keďže vie ponúknuť naozaj aktuálne informácie. Taký systém môže napomôcť aj informovaniu občanov v prípade mimoriadnych situácií zo strany úradov alebo ďalších orgánov. Dostup takých informácií do vozidiel, na zastávky aj do mobilných zariadení je takisto veľmi dôležitý.

Súvislosť s cieľmi:

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

3.3.2.3 Infraštruktúra nemotorovej dopravy

OPIN1: Systém bikesharing

Zriadenie systému zdieľaných bicyklov/elektro bicyklov, kedy si ho môžete na jednom mieste požičať a na druhom vrátiť. Vznik doplnkového riešenia pre dopravnú obslužnosť najmä v centre mesta a jeho širšom okolí. Zdieľanie bicyklov aktívne prispieva k zvyšovaniu podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe dopravnej práce na funkčnom území mesta a k zníženiu celkového znečistenia ovzdušia dopravou.

Súvislosť s cieľmi:

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu



OPIN2: Inteligentné mobilné a webové aplikácie pre cyklistov

Vytvorenie webovej a mobilnej aplikácie pre cyklistov, ktorá bude cyklistom pomáhať pri hľadaní optimálnej cesty na bicykli cez mesto, potom je ďalej možnosť na upozorňovanie na novo sprevádzkované úseky, uzávierky, významné mestské akcie typu cyklojazdy a pod.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

SC4: Šikovné investície pre inteligentné dopravné riešenia

OPIN3: Parkovací dom a kryté parkovacie zariadenia pre bicykle

Cieľom opatrenia je zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity cyklistickej dopravy v meste Prešov v podobe vybudovania doplnkovej cyklistickej infraštruktúry – vybudovanie krytých parkovísk pre bicykle a parkovacieho domu.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

OPIN4: Automatické ščítače cyklistov

Meranie intenzity bezmotorovej dopravy pre plánovanie a vyhodnocovanie investícií do mestskej infraštruktúry, mestských plánov mobility a pilotných projektov ako sú cyklistické cestičky, chodníky so zmiešanou premávkou, lávky pre peších, atď. Vyhodnotenie vývoja a trendov pri rozhodovaní o budúcich investíciách do mestského plánovania a infraštruktúry. Poskytovanie presných dát kľúčovým zúčastneným stranám pre rokovanie o rozvoji mesta a infraštruktúry pre bezmotorovú dopravu alebo spracovanie investičných stimulov.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

OPIN5: Predradené stopčiary u CSS križovatiek s výskytom cyklistov

Vymedzený priestor pre bicykle, predsadený pred ostatné vozidlá, na križovatkách riadených svetelnou signalizáciou. Riešenie, ktoré umožňuje, aby cyklista prešiel križovatkou ako prvý. Cyklista čaká „na zelenú“ vo vyčkávacom boxe pred ostatnými vozidlami. Pre čakajúceho motoristu je cyklista dobrý viditeľný. Cyklista je navyše pri statí na červenú viac chránený pred emisiami a prachovými časticami z výfuku automobilov.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu





OPIN6: Zriadenie cyklistických cestičiek a chodníkov

Opatrenie rieši zriadenie nových cyklistických cestičiek a chodníkov v závislosti na druhu územia, ktorým prechádza a aká je predpokladaná intenzita cyklistickej dopravy. Nové cyklistické cestičky, pruhy a chodníky dopĺňajú existujúcu cyklistickú infraštruktúru, prípadne vytvárajú nové spojenia.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

OPIN7: Zriaďovanie cyklopruhov

Vznik líniového dopravného opatrenia slúžiaceho k integrácii cyklistov do hlavného dopravného priestoru. Realizácia zúžením jazdných pruhov pre motorovú dopravu, čím vznikne miesto pre cyklistické pruhy.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

OPIN8: Budovanie miestnych prepojení a napojení

Toto opatrenie obsahuje projekty, pri ktorých zatiaľ nejde presne definovať spôsob vedenia cyklistov. Ide o prepojenie miestnych častí, prípadne už postavených ciest pre cyklistov. Do budúca je potrebné spracovať štúdiu realizovateľnosti pre tento súbor projektov.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

OPIN9: Výstavba/rekonštrukcia peších trás

Opatrenie výstavba/rekonštrukcia peších trás zaisť komfortnejší pohyb a nové prepojenia.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu



OPIN10: Rekonštrukcia nebezpečných priechodov pre chodcov

Opatrenie rieši rekonštrukciu existujúcich nebezpečných priechodov pre chodcov, najmä na štvorpruhových úsekoch, prípadne veľmi zaťažených dvojpruhových.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

OPIN11: Spriechodnenie bariér v území

Opatrenie rieši prekonanie najväčších bariér v meste – železničná trať, oplotenie. atď.

Súvislosť s cieľmi:

SC6: Vysoký štandard komfortu a bezpečia pre nemotorovú dopravu

3.3.3 Prevádzkové opatrenia

OPP1 Nové linkové vedenie a posilnenie dôležitých spojov

Úprava prevádzky MHD – ako vedenie jednotlivých liniek, tak aj posilnenie stávajúcich (skrátene intervalov) je dôležitým prvkom skvalitňovania a zatraktívnenia MHD v meste.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri

OPP2 Integrácia verejnej dopravy

Integrácia dopravy nie je toľko cestovanie na jeden cestovný lístok, ale je to premyslený systém nadväzností a možností, ako cestovať územím za použitím verejnej dopravy. Ak je prevádzka postupne optimalizovaná, stáva sa čoraz atraktívnejšou, čo je veľmi žiaduce.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC3: Menej automobilov v meste a jeho okolí, viacej trolejbusov a elekrobusov a cestujúcich vnútri





OPP3 Usmerňovanie cestnej dopravy

Vnútromestské prepravy je možné vyviešť na okružné komunikácie (ak nie sú vybudované príďaleko od mesta). Ako náhle je rýchlejšie prejsť okolo, hoci je trasa dlhšia, je aj toto cesta k odľahčeniu dopravy v meste. Ak budú vybudované úseky obchvatov, bude možné postupne presmerovať dopravu, najmä tranzitnú a odľahčiť tak intravilán mesta. Koordinátor dopravy bude priebežne nastavovať organizáciu dopravy tak, aby čo najmenej zaťažovala obytné oblasti.

Súvislosť s cieľmi:

SC1: Dopravný systém riadený mestom a koordinovaný s jeho okolím

SC2: Cestná doprava, ktorá mestu slúži a nedusí jeho život





4 ZOZNAM PROJEKTOV

4.1 Systémové

Opatrenie	OPS1
Projekt	OPS1.1 Inštitucionálne posilnenie mesta
Popis	Pre zaistenie udržania dopravy v priestore služby, ktorá nedusí život mesta je potrebné vytvoriť pozíciu najmenej pre dvoch odborníkov, ktorí budú riešiť problémy dopravy, najmä verejnej dopravy a statickej dopravy v záujme mesta a jeho obyvateľov.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov

Opatrenie	OPS1
Projekt	OPS1.2 Mesto manažérom dopravy
Popis	Mesto je povinné v mene svojich občanov riešiť dopravný systém na svojom území tak, aby mesto bolo príjemné na bývanie.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov



Opatrenie	OPS2, OPS3
Projekt	OPS2.1 Zriadenie organizátora Integrovaného dopravného systému
Popis	<p>Hoci integrovaný dopravný systém na prvý pohľad vyzerá tak, že mesto stráca zo svojich rúk nástroje pre usmerňovanie dopravy, opak je pravdou.</p> <p>Cez organizátora IDS, ktorý má v rukách nástroje pre riadenie všetkých módov verejnej osobnej dopravy aj na isté usmernenie individuálnej dopravy, mesto nepriamo získa možnosť ovplyvniť celý dopravný systém a pri rovnakých výdavkoch dosiahne oveľa lepšiu dopravnú obsluhu svojho územia.</p>
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov, Prešovský samosprávny kraj (spolupráca s mestom Košice a KSK)

Opatrenie	OPS3
Projekt	OPS3.1 Prevedenie kompetencií na organizátora IDS
Popis	<p>Predpokladom zapojenia mesta do procesu integrácie verejnej dopravy je prevzatie zodpovednosti za organizáciu systému mestskej hromadnej dopravy. Mesto poverí organizáciou dopravou organizátora dopravy a rozhodne o jeho kompetenciách</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovanie	Mesto Prešov

Opatrenie	OPS4
Projekt	OPS4.1 Osvetová kampaň k parkovaniu
Popis	<p>Osvetová kampaň pre vysvetľovanie nie celkom populárnych opatrení v parkovaní v centre mesta. Ukazovanie na pozitívne dopady na život mesta ako celku.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov



Opatrenie	OPS4
Projekt	OPS4.2 Osvetová kampaň k IDS
Popis	Osvetová kampaň pre vysvetľovanie integrovaného dopravného systému s poukazovaním na jeho prínosy cestujúcej verejnosti. Ukazovanie na pozitívne dopady využívania verejnej dopravy na život v meste.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov

Tabuľka 1 Projekty v scenároch -systémové

Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPS1.1	Inštitucionálne posilnenie mesta					X							
OPS1.2	Mesto manažérom dopravy					X							
OPS2.1	Zriadenie organizátora Integrovaného dopravného systému					X							
OPS3.1	Prevedenie kompetencií na organizátora IDS						X						
OPS4.1	Osvetová kampaň k parkovaniu					X							
OPS4.2	Osvetová kampaň k IDS					X							



4.2 Cestná infraštruktúra

Opatrenie

OPIC1

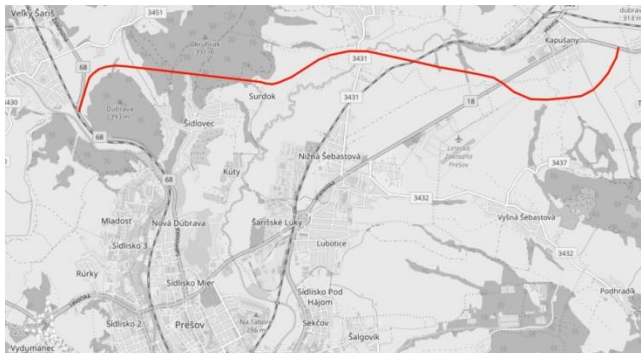
Projekt

OPIC1.1 Obchvat R4 Prešov sever – II. etapa

Popis

Vybudovanie štvorpruhovej rýchlostnej cesty o dĺžke 10,2 km (z toho 1,9 km v tuneloch) vrátane mimoúrovňovej križovatky Fintice.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2025 (2030, 2040, DO-ALL-V 2025,2030,2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)

Financovanie

Národná diaľničná spoločnosť, OPII

Opatrenie

OPIC1

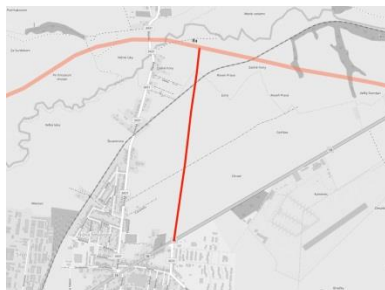
Projekt

OPIC1.2 Privádzač Grófske

Popis

Vybudovanie dvojpruhového privádzača rýchlostnej cesty v ose územia plánovanej priemyselnej zóny Grófske za účelom prevedenia časti dopravy z ciest I/ 18 a I/68 na obchvat Prešova. Tým sa umožní prevedenie dopravy od Sabinova na východ Prešova mimo preťaženého centra.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2025 (2030, 2040, DO-ALL-V 2025,2030,2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)


Financovanie

Národná diaľničná spoločnosť, OPII, štátny rozpočet, Mesto Prešov





Opatrenie	OPIIC1
Projekt	OPIIC1.3 Okružná križovatka Veľký Šariš
Popis	V scenároch DO-ALL-V sa navrhuje preložka cesty I/68 ako dvojpruh, križovatka medzi Veľkým Šarišom a Kanašom má už teraz nedostatočnú kapacitu a bude potrebné je prestavať na malú okružnú križovatku dimenzovanú na prejazdy ťažkej nákladnej dopravy, pre smer Veľký Šariš – Prešov a Prešov – Kanaš budú zriadené bypassy.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030 (2040, DO-ALL-R 2030, 2040)
Financovanie	Štátny rozpočet - SSC

Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.1 Prepojenie Pod Šalgovíkom
Popis	Vybudovanie prepojenia ulíc Pod Šalgovíkom a Sibírska pre lepšie rozloženie ciest do centra a pre zlepšenie možnosti ukončenia trolejbusových liniek v oblasti.
Nákres	
Návrhový horizont	BAU 2025 (2040, DO-ALL-V 2025,2030,2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIC2
Projekt	OPIC2.1 Prepojenie Ku Škáre
Popis	Dvojpruhové prepojenie ulice Ku Škáre na komunikácie Hobby Parku Rusínska, vrátane prestavby križovatky ulice Ku Škáre s ulicou Solivarskou na kapacitnú svetelne riadenú križovatku.
Nákres	
Návrhový horizont	BAU 2030 (2040, DO-ALL-V 2025,2030,2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)
Financovanie	Mesto Prešov, štátny rozpočet – SSC, súkromný investor

Opatrenie	OPIC2
Projekt	OPIC2.2 K3 juh
Popis	Scenár DO-ALL-30 V: Vybudovanie dvojpruhovej komunikácie a riadenej križovatky s Košickou ulicou pri Novom Solivare Prezident Masaryk, ktorá sa napojí na prepojenie Ku Škáre a spolu vytvoria južnú časť preložky cesty I/20 Scenár DO-ALL 30 –R: Vybudovanie štvorpruhovej komunikácie mimoúrovňovo pripojenej rázštepovou križovatkou na ulici Košickú s neúplnou mimoúrovňovou križovatkou s ulicou Solivarskou a ďalšou mimoúrovňovou križovatkou s ulicou Rusínskou
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030 (2040) DO ALL-R 2030 (2040)
Financovanie	Štátny rozpočet - SSC, Eurofondy



Opatrenie

OPIC2

Projekt

OPIC2.3 K3 sever a K1

Popis

DO-ALL-30-V: Vybudovanie dvojpruhovej zbernej komunikácie spájajúcej riadenú križovatku pri Hobby parku na Rusínskej cez novú riadenú križovatku s ulicou Pod Táborom k novej úrovňovej (okružnej alebo riadenej) križovatke s ulicou Arm. Gen. Svobodu. Zberná komunikácia tvorí preložku cesty I/20 a prevádza dopravu od Košíc na východ Prešova a I/18 mimo zastavanú ulicu Arm. gen. Svobodu.

DO-ALL30-R: Vybudovanie štvorpruhovej rýchlostnej komunikácie spájajúcej mimoúrovňovú križovatku s ulicou Rusínskou cez kríženie ulice Pod Táborom (bez križovatky) do riadenej križovatky s preloženou časťou ulice Arm. gen. Svobodu. Nová cesta tvorí kapacitnú preložku cesty I/20 a povedie k upokojeniu ulice Arm. gen. Svobodu.

Nákres



DO-ALL-V 2030 (2040)



DO-ALL-R 2030 (2040)

Návrhový horizont

Financovanie

Štátny rozpočet - SSC, Eurofondy

Opatrenie

OPIC2

Projekt

OPIC2.4 K5 juh

Popis

Prepojenie komunikácie K3 s Duklianskou umožňuje plynulé prepojenie preložky cesty I/20 s preložkou I/68 od Sabinova. V scenári DO-ALL-V sa počíta s dvojpruhovou komunikáciou prepojenou úrovňovo na komunikáciu K3 a tiež úrovňovo (najvhodnejším riešením je úrovňová riadená križovatka) na cestu I/18 – Dukliansku ulicu a ďalej na preložku cesty I/68. V scenári DO-ALL-R je prepojenie štvorpruhové s neúplnou mimoúrovňovou križovatkou s K3 a úrovňovo svetelne riadenou križovatkou s Duklianskou. Komunikácia je súčasťou preložky cesty I/68.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2040 (DO-ALL-R 2040)

Financovanie

Štátny rozpočet - SSC, Eurofondy



Opatrenie

OPIC1

Projekt

OPIC2.5 Preložka I/68

Popis

Nová komunikácia, na ktorú bude prevedená cesta I/68 zo Sabinovskej ulice, ktorá nevyhovuje potrebám dopravy, s napojením na Dukliansku v križovatke vybudovanej v rámci projektu K5. Pre napojenie na Sabinovskú ulicu bude na Dúbrave vybudovaná mimoúrovňová križovatka, križovatka Sabinovská- Bajkalská bude prestavaná na okružnú.

V scenári DO-ALL- V 2040 sa uvažuje dvojpruhové riešenie s napojením ulíc Ružová a K Surdoku a napojením novej cesty na Šidlovec.

V scenári DO-ALL- R 2040 sa uvažuje štvorpruhové riešenie bez pripájania ďalších ulíc.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2040 (DO-ALL-R-2040)

Financovanie

Štátny rozpočet - SSC, Eurofondy

Opatrenie

OPIC2

Projekt

OPIC2.6 Vytvorenie priestoru pre pobyt a udržateľnú dopravu na námestí Legionárov

Popis

Prestavba priestoru Námestia Legionárov spočívajúca v prepojení parku pred veliteľstvom Mechanizovanej brigády s námestím pred Divadlom Jonáša Záborského. Ulica Grešova bude v tomto priestore uzatvorená pre automobilovú dopravu medzi vjazdom do garáží pri divadle a Masarykovou, prejazd bude umožnený cyklistom a verejnou dopravou, pre upokojenie priestoru na juh od centra budú pre automobilovú dopravu zjednosmernené ulice Masarykova, Plzeňská, Lesík delostrelcov a Kpt. Nálepku, v opačnom smere budú protismerné BUS pruhy.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2020 (2025,2030,2040, DO-ALL-R 2020,2025,2030,2040)

Financovanie

Mesto Prešov



Opatrenie

OPIC3

Projekt

OPIC3.1 Upokojuvanie dopravy

Popis

V centru Prešova budú okrem Jarkovej upokojená aj ulica Slovenská, Hurbanistov formou zjednotenia povrchu, na celom území medzi Okružnou a Vajanského je vhodné obmedziť rýchlosť na 30 km/h. Upokojenie metódou zóna 30 bude vhodné použiť aj v niektorých rezidenčných zónach. K tomuto bude užitočné spracovať pravidla pre upokojuvanie a definovať rozsah územia, kde prichádza do úvahy.

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025 (2030,2040, DO-ALL-R 2025, 2030,2040)

Financovanie

Mesto Prešov

Opatrenie

OPIC3

Projekt

OPIC3.2 Parkoviská P+G a P+ R

Popis

Budú vybudované záchytné parkoviská. P+G parkovisko pri ulici Björnsonova pre dlhodobé parkovanie s dochádzkou do centra a P+R pri stanici pre dlhodobé parkovanie a dochádzku MHD alebo pre parkovanie vozidiel cestujúcich odchádzajúcich po železnici alebo medzimestským autobusom.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025 (2030, 2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)

Financovanie

Mesto Prešov, súkromný investor





Opatrenie	OPIC3
Projekt	OPIC4.1 Rozšírenie zóny plateného parkovania
Popis	Parkovacia zóna v centra Prešova orientovaná na krátkodobé parkovanie bude doplnená o centrálnu zónu pre krátkodobé parkovanie a odstavovanie a pre zóny na sídliskách pre odstavovanie s ponukou plateného parkovania pre návštevníkov (viď prílohu 1.6). V zónach bude umožnené zvýhodnené parkovanie pre rezidentov a abonentov a tiež platené parkovanie s vyššou cenou a časovým obmedzením v centre a nižšou cenou na sídliskách. V zónach pre odstavovanie budú môcť rezidenti získať tiež krátkodobé povolenie pre návštevníkov.
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020, (2030,,2040, DO-ALL-R 2020, 2030,, 2040)
Financovanie	Mesto Prešov

Opatrenie	OPIC4
Projekt	OPIC4.2 Štúdia statickej dopravy a štúdia realizovateľnosti garážových kapacít a následná realizácia
Popis	Po zavedení a odladení parkovacej politiky na sídliskách budú realizované prieskumy statickej dopravy, vypočítané bilancie a budú navrhnuté parkovacie objekty pre pokrytie nepokrytého dopytu.
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025 (2030, 2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)
Financovanie	Mesto Prešov, súkromný investor

Opatrenie	OPIC4
Projekt	OPIC4.3 Mobilná aplikácia pre podporu parkovania
Popis	Po zavedení zóny plateného parkovania bude obstaraná mobilná aplikácie pre rezidentov, abonentov a návštevníkov Prešova, ktorá umožní nájsť voľné parkovacie miesto, ponúkne návštevníkovi ekonomicky najvýhodnejšie miesto a umožní platby cez mobilné zariadenie.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025 (2030, 2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)
Financovanie	Mesto Prešov, súkromný investor



Opatrenie

OPIC5

Projekt

OPIC5.1 Skapacitnenie križovatky Masarykova - Škultétyho

Popis

Križovatka Masarykova – Škultétyho – Kuzmányho sa nachádza na moste cez železničnú trať, ktorý bude vyžadovať rekonštrukciu. Táto križovatka je trvale kapacitne nevyhovujúca a podľa modelových výpočtov tu bude nedostatok kapacity aj vo výhľade. Križovatka bude pri rekonštrukcii mosta rozšírená a prestavaná na vyššiu kapacitu (na dvojpruhové ľavé odbočenie z Kuzmányho na Masarykovu) a vybavené radičom umožňujúcim dynamické riadenie CSS a preferenciu HD. Tím sa zlepší aj jej priepustnosť pre verejnú dopravu.

Návrhový horizont

DO-ALL-V2025 (2030,2040, DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)

Financovanie

Mesto Prešov

Opatrenie

OPIC5

Projekt

OPIC5.2 Program modernizácie CSS

Popis

V Prešove je 25 svetelne riadených križovatiek a 12 priechodov. Križovatky sú väčšinou staršie s hardwarovým vybavením, ktoré neumožňuje dynamické riadenie ani preferenciu dopravy. Bude vypracovaný plán obmeny križovatiek a bude zahájený proces výmeny CSS. Budú zrealizované nové CSS (Arm.gen Svobodu – Vihorlatská, Arm.gen. Svobodu – Nižnianská, Duklianska – K Surdoku, Duklianska – Šafárikova, Levočská – Na Rúrkach, Obrancov mieru – Námestie mládeže). Nové CSS budú napojené na dátové káble, budú navzájom prepojené a budú vybavené radiomajákmi a detektormi trolejbusov a dostatkom vozidlových a chodeckých detektorov pre kvalitné dynamické riadenie dopravy s preferenciou verejnej dopravy a minimalizáciou čakacích dôb účastníkov premávky. Budú tiež nepretržite zbierať dáta o intenzitách premávky.

Nákres

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025 (2030,2040, DO-ALL-R 2025, 2030,2040)

Financovanie

Mesto Prešov





Opatrenie

OPIC5

Projekt

OPIC5.3 Ústredňa riadenia dopravy a strategické detektory

Popis

Na pracovisku koordinátora dopravy bude umiestnená ústredňa riadenia dopravy pripojená na novo zriadené strategické detektory umiestnené na vstupoch do mesta z vonkajšieho a centrálného okruhu na a všetky svetelne riadené križovatky. Dostupné budú aj informácie z riadiaceho centa tunelov NDS na D1 a R4 v Petrovianoch. Ústredňa umožní ovplyvňovanie výberu riadiaceho programu podľa intenzít dopravy a ako reakciu na prípadné uzávierky alebo obmedzenia v tuneloch.

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025 (2030,2040, DO-ALL-R2025,, 2030, 2040)

Financovanie

Mesto Prešov

Opatrenie

OPIC6

Projekt

OPIC6.1. Južné napojenie Šidlovca

Popis

Dvojpruhová komunikácia zabezpečujúca napojenie Šidlovca druhou cestou na preložku cesty I/68 v scenári DO-ALL-40 – V (bez napojenia na ulicu Ružová). V scenári DO - ALL – 40 - R by nebolo napojenie pripojené na štvorpruhovú cestu I/68. Ale na ulicu Ružovú.

Nákres




Návrhový horizont


DO-ALL-V 2030 - 2040 DO-ALL-R 2030 - 2040

Financovanie

Mesto Prešov



Opatrenie	OPIC6
Projekt	OPIC6.2. Prepojenie - Rúrky Mladosť
Popis	Zberná komunikácia nového obytného súboru nad Sídliiskom s napojením na Prostějovskú
Nákres	
Návrhový horizont	BAU 2030 (2040, DO-ALL-V 2030,2040 DO-ALL-R 2030,2040)
Financovanie	Mesto Prešov

Opatrenie	OPIC6
Projekt	OPIC6.3 Prepojenie Ružová – K Surdoku
Popis	Prepojenie ulíc Ružová a K Surdoku v súlade s územným plánom pre zlepšenie dostupnosti severovýchodnej časti mesta – nie je možné je vybudovať skôr, ako bude sprevádzkovaná preložka I/68, stala by sa severovýchodnou tangentou
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2040 (DO-ALL-R 2040)
Financovanie	Mesto Prešov



Opatrenie

OPIC6

Projekt

OPIC6.4 Zlatobanská - Jesenná

Popis

Napojenie rozvojovej plochy Tiché údolie na Košickú bez prejazdu cez Solivar

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030, (2040, DO-ALL-P 2020,2025,2030,2040)

Financovanie

Mesto Prešov

Opatrenie

OPIC6

Projekt

OPIC6.5 Cesta III. triedy v trase východného obchvatu

Popis

Cesta spájajúca obce východne od Prešova, obsluhujúca nové rozvojové plochy (napr. južne od Ruskej Novej Vsi)

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-R 2040

Financovanie

Prešovský samosprávny kraj

Opatrenie

OPIV5

Projekt

OPIV5.1 Preferencia verejnej dopravy pomocou BUS pruhov





Popis

V súčasnom stave je v Prešove preťažená väčšina riadených križovatiek. Preto je vhodné zriadiť dočasné BUS pruhy na uliciach Levočská, Obrancov mieru a Arm. gen Svobodu (viď prílohu 2.7) ako opatrenie do doby dokončenia obchvatov D1 a R4. V Masarykovej ulici je potrebné zriadiť trvalý – BUS pruh od zastávky Železničná stanica až do priestoru cca 70 m pred križovatkou Masarykovej so Škultétyho (táto križovatka bude i vo výhľadu preťažená). V roku 2040 budú zriadené obojsmerné BUS cyklistické pruhy na Levočskej medzi Torysou a Hlavnou za účelom čiastočného upokojenia Levočskej a obojsmerné BUS pruhy v Prostějovskej ulici (v nadväznosti na nutnú rekonštrukciu trolejového vedenia a obnovu zelene – viď prílohu 2.8). Po zjednosmernení ulíc Masarykova, Plzeňská, Lesík delostrelcov a kpt. Nálepku vzniknú na krátkych úsekoch protismerné BUS pruhy pre autobusy a trolejbusy.

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2020 – dočasné pruhy, Masarykova (smer centrum)
DO-ALL-V2040 – Levočská – Prostějovská (obojsmerné)
(DO-ALL-R 2025, 2030, 2040)

Financovanie

Mesto Prešov, IROP





Tabuľka 2 Projekty v scenároch - cestná infraštruktúra

Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIC1.1	Obchvat R4 Prešov sever – II. etapa		X										
OPIC1.2	Privádzač Grófske		X										
OPIC1.3	Okružná križovatka Veľký Šariš							X					
OPIC2.1	Prepojenie Pod Šalgovíkom		X										
OPIC2.1	Prepojenie Ku Škáré			X									
OPIC2.2	K3 juh							X			X		
OPIC2.3	K3 sever a K1							X			X		
OPIC2.5	K5 juh								X				X
OPIC2.6	Preložka I/68								X				X
OPIC2.6	Vytvorenie priestoru pre pobyt a udržateľnú dopravu na námestí Legionárov					X							
OPIC3.1	Upokojuvanie dopravy						X						
OPIC3.2	Parkoviská P+G a P+ R						X						
OPIC4.1	Rozšírenie zóny plateného parkovania					X							
OPIC4.2	Štúdia statickej dopravy a štúdia realizovateľnosti garážových kapacít a následná realizácia						X						
OPIC4.3	Mobilná aplikácia pre podporu parkovania						X						
OPIC5.1	Skapacitnenie križovatky Masarykova - Škultétyho						X						
OPIC5.2	Program modernizácie CSS						X						
OPIC5.3	Ústredňa riadenia dopravy						X						
OPIC6.1	Južné napojenie Šidlovca							X	X		X	X	
OPIC6.2	Prepojenie - Rúrky Mladosť			X									
OPIC6.3	Prepojenie Ružová – K Surdoku								X				
OPIC6.4	Zlatobanská - Jesenná							X					
OPIC6.5	Cesta III. triedy v trase východného obchvatu												X
OPIV5.1	Preferencia verejnej dopravy pomocou BUS pruhov					X			X				



4.3 Infraštruktúra - verejná doprava

Opatrenie	OPIV1	
Projekt	OPIV1.1 Nákup vozidiel MHD (BAU 2020)	
Popis	Nákup vozidiel pre MHD 4x trolejbus 12 m 6x trolejbus 18 m 5x elektrobús malý 2x autobus 12 m diesel 4x autobus 18 m diesel	
Nákres	-	
Návrhový horizont	BAU 2020; DA-V-2020; DA-R-2020	
Financovanie	Mesto Prešov, IROP	

Opatrenie	OPIV1	
Projekt	OPIV1.2 Nákup vozidiel MHD (BAU 2025)	
Popis	Pre postupný prechod do elektrickej trakcie bude nutné v rokoch 2020 – 2025 v scenári BAU uskutočniť tieto nákupy vozidiel: 5x parciálny trolejbus 12 m	
Nákres	-	
Návrhový horizont	BAU 2025	
Financovanie	Mesto Prešov, IROP	



Opatrenie	OPIV1
Projekt	OPIV1.3 Nákup vozidiel MHD (DO-ALL-V 2025)
Popis	Pre prechod do elektrickej trakcie a zaistenie bežnej obnovy vozového parku DPMP bude nutné v rokoch 2020 – 2025 v scenári DO ALL vyrovnanom uskutočniť tieto nákupy vozidiel: 1x trolejbus 12 m 6x trolejbus parciálny 18 m 1x elektrobus 12 m 4x elektrobus 9 m 1x midibus diesel 8x autobus 12 m 13x autobus 18 m
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV1
Projekt	OPIV1.4 Nákup vozidiel MHD (DO-ALL-V 2030)
Popis	Pre prechod do elektrickej trakcie a zaistenie bežnej obnovy vozového parku DPMP bude nutné v rokoch 2025 – 2030 v scenári DO ALL vyrovnanom uskutočniť tieto nákupy vozidiel: 2x trolejbus 18 m 22x trolejbus parciálny 12 m 11x trolejbus parciálny 18 m 2x elektrobus 12 m 3x elektrobus 9 m 1x midibus diesel 2x autobus 12 m
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV1
-----------	--------------





Projekt	OPIV1.5 Nákup vozidiel MHD (DO-ALL-V 2040)
Popis	Pre prechod do elektrickej trakcie a zaistenie bežnej obnovy vozového parku DPMP bude nutné v rokoch 2030 – 2040 v scenári DO ALL vyrovnanom uskutočniť tieto nákupy vozidiel: 7x trolejbus 12 m 22x trolejbus 18 m 7x trolejbus parciálny 12 m 20x trolejbus parciálny 18 m 3x elektrobús 12 m 7x elektrobús 9 m 1x midibus diesel
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV1
Projekt	OPIV1.6 Nákup vozidiel MHD (DO-ALL-R 2025)
Popis	Pre prechod do elektrickej trakcie a zaistenie bežnej obnovy vozového parku DPMP bude nutné v rokoch 2020 – 2025 v scenári DO ALL rastový uskutočniť tieto nákupy vozidiel: 2x trolejbus 12 m 2x trolejbus 18 m 6x trolejbus duálny 18 m 11x trolejbus duálny 18 m 2x elektrobús 12 m 4x elektrobús 9 m 3x autobus 12 m 9x autobus 18 m
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV1
Projekt	OPIV1.7 Nákup vozidiel MHD (DO-ALL-R 2030)





Popis	Pre prechod do elektrickej trakcie a zaistenie bežnej obnovy vozového parku DPMP bude nutné v rokoch 2025 – 2030 vo scenári DO ALL rastová uskutočniť tieto nákupy vozidiel: 7x trolejbus 12 m 5x trolejbus 18 m 3x trolejbus duálny 18 m 2x trolejbus duálny 18 m 2x elektrobus 12 m 4x elektrobus 9 m 3x autobus 12 m 4x autobus 18 m
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

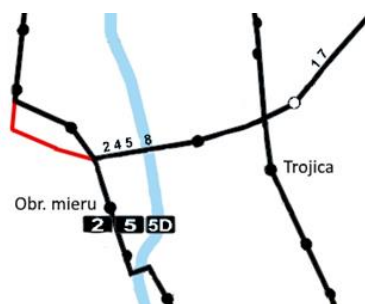
Opatrenie	OPIV1
Projekt	OPIV1.8 Nákup vozidiel MHD (DO-ALL-R 2040)
Popis	Pre prechod do elektrickej trakcie a zaistenie bežnej obnovy vozového parku DPMP bude nutné v rokoch 2030 – 2040 vo scenári DO ALL rastová uskutočniť tieto nákupy vozidiel: 9x trolejbus 12 m 25x trolejbus 18 m 7x trolejbus duálny 18 m 5x trolejbus duálny 18 m 4x elektrobus 12 m 6x elektrobus 9 m 4x autobus 12 m 2x autobus 18 m
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.1 Obratisko Clementisova – Levočská
Popis	Pre rozvoj elektrickej trakcie a pre rozvoj integrovanej dopravy s umožnením prestupu medzi vozidlami rôznych typov liniek sa navrhuje zatrolejovať časť Levočskej ulice, aby vznikla trolejbusová otočka s možnosťou ukončenia niektorých liniek a tiež možnosť prestupov



z prímestských autobusových liniek na linky MHD.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2025, DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025

Financovanie

Mesto Prešov, IROP

Opatrenie

OPIV2

Projekt

OPIV2.2 Trolejové vedenie Rusínska

Popis

Toto trolejové prepojenie umožní skrátenie niektorých liniek, posilní sieťový charakter trolejbusových tratí a umožní budúci rozvoj využívania parciálnych trolejbusov.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2025, DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025

Financovanie

Mesto Prešov, IROP



Opatrenie

OPIV2

Projekt

OPIV2.3 Priamy smer Levočská – Duklianska v križovatke so Sabinovskou/Hlavnou

Popis

Tento smer vo vedení trolejbusových trolejov chýba. Hoci nie je takto trasovaná žiadna linka, komplikuje to skutočnosť ranných nájazdov trolejbusov na linky vedúce zo Sídlička III. Zriadenie tohto smeru umožní nájazd vozidiel na Sídličko III a spolu so zavedením parciálnych trolejbusov umožní zvesiť kríženie s trolejom ŽSR na Bajkalskej ulici.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025

Financovanie

Mesto Prešov, IROP



Opatrenie

OPIV2

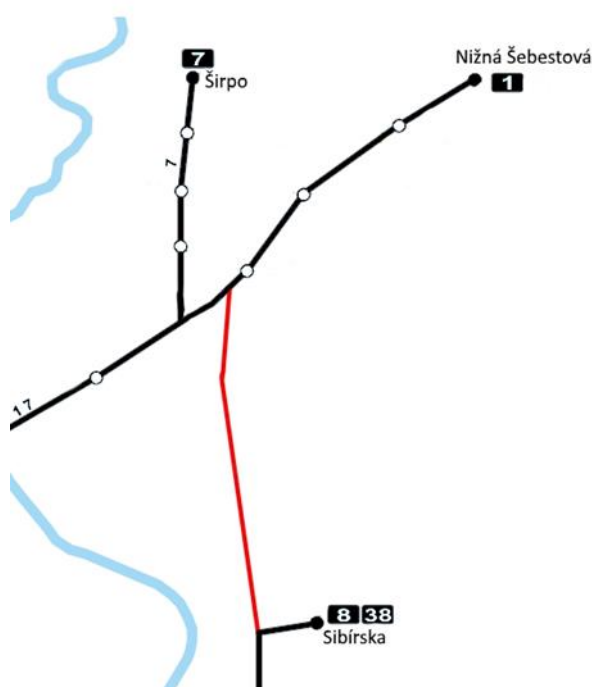
Projekt

OPIV2.4 Zatrejovanie Arm. gen. Svobodu od Vihorlatskej po železničnú zastávku Šarišské Lúky + obratisko Rampová

Popis

Toto trolejové vedenie spolu s jeho napojením na vedenie na Bardejovskej ulici umožní kratší nájazd trolejbusov na linky z konečných zastávok Pod Šalgovíkom a Sibírska. Opäť sa posilní sieťový charakter trolejbusových tratí a spolu s ďalším využitím je táto investícia lacnejšia ako budovať ďalšiu vozovňu v areáli DPMP na Solivarskej ulici. Táto trolejbusová trať tiež umožní kvalitné napojenie železničnej zastávky Šarišské Lúky na sieť liniek MHD. (Parciálny trolejbus pozdĺž sídliska Sekčov na Delňu).

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy





Opatrenie

OPIV2

Projekt

OPIV2.5 Zvesenie kríženia s trolejbusmi ŽSR na Bajkalskej.

Popis

Odstráni sa kolízne miesto a uľahčí sa premávka vlakov v blízkosti zastávky Dúbrava. tvorí sa možnosť zriadenia zastávky Prešov Dúbrava ako súčasť prestupového terminálu.

Podmienkou pre uskutočnenie tohto projektu je realizácia projektu 13 Infraštruktúra pre trolejbusy – Priamy smer Levočská – Duklianska v križovatke so Sabinovskou a Hlavnou pre uskutočnenie bezkolízneho nájazdu trolejbusov na linky vedúce z konečnej zastávky Sídliisko III.

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie

OPIV2

Projekt

OPIV2.6 Znesenie trolejového vedenia na Strojníckej ulici na Širpe

Popis

S využívaním parciálnych trolejbusov a vzhľadom k tomu, že sa nepočíta s predĺžením trolejbusovej trate za konečnú zastávku Širpo, je možné zniesť trolejbusové vedenie na Strojníckej ulici a celú priemyselnú zónu Širpo obsluhovať parciálnymi trolejbusmi, čo bude zjavne lacnejšie ako drahá rekonštrukcia trolejového vedenia.

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy





Opatrenie

OPIV2

Projekt

OPIV2.7 Prepojenie Sibírska - Pod Šalgovíkom, preloženie obrátiska Sibírska

Popis

Prepojenie obrátisk predpokladá dobudovanie asi 300 m cesty a nového obrátiska. Problémom bude relatívne malá šírka Sibírskej ulice od existujúceho obrátiska. Prínosom bude posilnenie sieťového charakteru trolejbusových tratí a možnosť okruhovania niektorých liniek.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2025

Financovanie

Mesto Prešov, IROP



Opatrenie

OPIV2

Projekt

OPIV2.8 Jednosmerné prepojenie Solivarská/Východná s Košickou ul.

Popis

Jednosmerné prepojenie Solivarská/Východná s Košickou ul. okolo OC NAY.

Jednosmerné prepojenie medzi križovatkou ulíc Východná a Solivarská, kde sa v súčasnosti buduje kruhový objazd, v smere k stanici. Umožní skrátenie jazdy trolejbusov, v smere do centra sa nebude musieť obchádzať obchodné centrum OBI.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP

Opatrenie

OPIV2

Projekt

OPIV2.9 Rekonštrukcia trolejového vedenia na Budovateľskej ulici

Popis

Rekonštrukcia trolejového vedenia na Budovateľskej ulici vrátane obrátiska a križovatky ulíc Budovateľská a Škultétyho

Nákres

-

Návrhový horizont

BAU 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.10 Rekonštrukcia trolejového vedenia od Šebastovej na ulicu Dukliansku
Popis	Rekonštrukcia trolejového vedenia od Šebastovej na ulicu Dukliansku vrátanie obrátiska Šebastová
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.11 Rekonštrukcia trolejového vedenia Sabinovská – Dúbrava
Popis	Rekonštrukcia trolejového vedenia Sabinovská – Dúbrava vrátanie obrátiska Dúbrava
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP





Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.12 Rekonštrukcia trolejového vedenia na ul. Arm. gen. Svobodu
Popis	Rekonštrukcia trolejového vedenia a súvisiacich stavebných a technologických zariadení na ulici Armádneho generála Svobodu.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.13 Rekonštrukcia trolejového vedenia na Levočskej ulici
Popis	Rekonštrukcia trolejového vedenia a súvisiacich stavebných a technologických zariadení na Levočskej ulici.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.14 Rekonštrukcia trolejového vedenia na Prostejovskej ulici
Popis	Rekonštrukcia trolejového vedenia a súvisiacich stavebných a technologických zariadení na Prostejovskej ulici vrátane obrátiska Sídliisko III.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV2
Projekt	OPIV2.15 Rekonštrukcia trolejového vedenia na Solivarskej a Zlatobanskej ulici
Popis	Rekonštrukcia trolejového vedenia a súvisiacich stavebných a technologických zariadení na Solivarskej a Zlatobanskej ulici vrátane obrátiska Solivar.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie	OPIV5
Projekt	OPIV2.16 Modernizácia vozovne MHD v Ľuboticiach
Popis	<p>Modernizácia vozovne MHD v Ľuboticiach, príprava na servis a nabíjanie elektrobusov a duálnych trolejbusov.</p> <p>Potreba obmeniť zastarávajúcu základňu pre servis a údržbu vozidiel MHD v stávajúcom areáli a potreba prispôsobiť túto základňu pre vozidla nových technológií i nových generácií.</p> <p>Budú obnovené alebo novovybudované stavebné objekty, technologické prevádzkové súbory, nové garáže a sušiarne pre trolejbusy.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU-2025; DA-V 2025; DA-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV3
Projekt	OPIV3.1 Meniareň Šarišské Lúky (2027)
Popis	<p>Nová trakčná meniareň Šarišské Lúky o inštalovanom výkone 3 MW</p> <p>Rok: 2027</p> <p>Pre zaistenie rozvoja elektrickej trakcie MHD v Prešove a pre splnenie cieľov plne elektrifikovanej MHD v Prešove je nutné zvyšovať inštalovaný výkon trakčných meniareň.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy





Opatrenie	OPIV3
Projekt	OPIV3.2 Meniareň (2032)
Popis	Nová trakčná meniareň o inštalovanom výkone 3 MW Rok: 2032 Pre zaistenie rozvoja elektrickej trakcie MHD v Prešove a pre splnenie cieľov plne elektrifikovanej MHD v Prešove je nutné zvyšovať inštalovaný výkon trakčných meniareň.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV3
Projekt	OPIV3.3 Meniareň (2037)
Popis	Nová trakčná meniareň o inštalovanom výkone 3 MW Rok: 2037 Pre zaistenie rozvoja elektrickej trakcie MHD v Prešove a pre splnenie cieľov plne elektrifikovanej MHD v Prešove je nutné zvyšovať inštalovaný výkon trakčných meniareň.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie	OPIV3
Projekt	OPIV3.4 Modernizácia trakčnej meniarne na Solivarskej
Popis	Pre zaistenie elektrickej trakcie MHD v Prešove a pre nárast využívania elektrických vozidiel je nutné udržiavať meniarne a zvyšovať ich inštalovaný výkon.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV4
Projekt	OPIV4.1 Napájací bod pre elektobusy – Sídliisko III
Popis	Elektobusy sa nabíjajú predovšetkým v nočných hodinách počas odstavenia vo vozovni. Pre udržanie ich výkonu a rozumného rozmeru akumulátorov je potrebné ich ešte dobíjať aj počas prevádzkových prestávok. Niektoré navrhované linky budú mať tieto prevádzkové prestávky na obratisku Sídliisko III, kde sa preto navrhuje zriadiť nabíjací bod.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIV4
Projekt	OPIV4.2 Napájací bod pre elektobusy – Plzeňská ulica č. 10
Popis	<p>Elektobusy sa nabíjajú predovšetkým v nočných hodinách behom odstavenia vo vozovni. Pre udržanie ich výkonu a rozumného rozmeru akumulátorov je potrebné ich ešte dobíjať aj počas prevádzkových prestávok.</p> <p>Niektoré navrhované linky budú mať tieto prevádzkové prestávky na zastávkach Nemocnica lebo Hollého, kde nie je trolejové vedenie. Preto sa navrhuje zriadiť tento nabíjací bod na Plzeňskej ulici, kde sa trolejové vedenie pravidelne nevyužíva a stojace vozidlo nebude prekážkou v premávke.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV4
Projekt	OPIV4.3 Napájací bod pre elektobusy – Sibírska
Popis	<p>Elektobusy sa nabíjajú predovšetkým v nočných hodinách behom odstavenia vo vozovni. Pre udržanie ich výkonu a rozumného rozmeru akumulátorov je potrebné ich ešte dobíjať aj počas prevádzkových prestávok.</p> <p>U niektorých navrhovaných liniek bude táto prestávka na obratisku Sibírska. Preto sa tu navrhuje vybudovanie dobíjacieho bodu.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIV4
Projekt	OPIV4.4 Napájací bod pre elektobusy – obratisko Clementisova – Levočská
Popis	<p>Elektobusy sa nabíjajú predovšetkým v nočných hodinách behom odstavenia vo vozovni. Pre udržanie ich výkonu a rozumného rozmeru akumulátorov je potrebné ich ešte dobíjať aj počas prevádzkových prestávok.</p> <p>Niektoré navrhované linky budú mať tieto prevádzkové prestávky na obratisku Clementisova – Levočská, kde sa preto navrhuje zriadiť nabíjací bod.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV5
Projekt	OPIV5.1 Vyhradené pruhy pre MHD
Popis	<p>Vyhradené pruhy pre vozidla MHD majú napomôcť preferencií vozidiel MHD v kongesciách, ktoré pravidelne nastávajú behom dopravných špičiek.</p> <p>Podklady pre realizáciu sú spracované.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU-2020; DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIV5
Projekt	OPIV5.2 Preferencia vozidiel MHD na vybraných križovatkách
Popis	Preferencia vozidiel MHD na vybraných križovatkách v Prešove pomôže dodržiavaniu pravidelnosti spojov MHD predovšetkým v dobe dopravných špičiek. Podklady pre realizáciu sú spracované.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU-2020; DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV6
Projekt	OPIV6.1 Výstavba zastávky Prešov Nemocnica
Popis	Navrhovaná železničná zastávka Prešov Nemocnica na trati Prešov – Kapušany pri Prešove spolu s navrhnutým mostom cez trať a cestou umožňujúcou cestujúcim zo smeru od Bardejova a od Vranova nad Topľou rýchlejší prístup do areálu nemocnice, prípadne aj do centra mesta. Prepojenie cestou pre peších a cyklistov na Sídliisko Sekčov bude mať skôr rekreačný charakter.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie

OPIV6

Projekt

OPIV6.2 Obnovenie zastávky Nižná Šebastová

Popis

Prevádzka zastávky Nižná Šebastová skončila po zavedení GVD 2005/2006. S ukončením prevádzky Kúpeľov Iľa v osemdesiatych rokoch a s rozvojom MHD v neskorších rokoch nebola potreba zastavovania vlakov na tejto zastávke. Vďaka stavebnému rozvoju pozdĺž cesty III/3431 (výstavba rodinných domov) a vzhľadom na plánovanú priemyselnú zónu Grófske sa situácia výrazne mení. Preto je navrhnutá obnova tejto zastávky a jej napojenie na MHD, predĺžením linky č. 1 okolo priemyselnej zóny po privádzači na R4 (severný obchvat Prešova).

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2040

Financovanie

Mesto Prešov, Štátny rozpočet, ŽSR, Eurofondy

Opatrenie

OPIV6

Projekt

OPIV6.3 Optimalizácia trati Kapušany pri Prešove – Bardejov

Popis

Súčasný stav tejto trate neumožňuje prevádzku vlakov v hodinovom takte, K dosiahnutiu tohto cieľa je nutné skrátiť jazdnú dobu predovšetkým medzi Raslavicami a Bardejovom. V tomto úseku treba obnoviť výhybňu Hertník a znížiť počet železničných prejazdov na tejto trati.

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Štátny rozpočet, ŽSR, Eurofondy





Opatrenie	OPIV6
Projekt	OPIV6.4 Zastávka Prešov Mukačevská
Popis	Zastávka umožní obsluhu územia Sídlička III, ktoré je nielen miestom s koncentráciou obyvateľstva, ale tiež miestom škôl a služieb. Vďaka napojeniu na MHD umožňuje väčšiemu množstvu cestujúcich sa ľahko a rýchlo dostať na vlakovú dopravu.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovanie	Štátny rozpočet, ŽSR, Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV6
Projekt	OPIV6.5 Zastávka Prešov Dúbrava + prestupový terminál
Popis	Táto zastávka dáva zmysel len pri realizácii plnohodnotného návrhu – prestupový terminál vrátane lávky cez rieku Torysa na konečnej MHD Sídlička III.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2040
Financovanie	Štátny rozpočet, ŽSR, Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV6
Projekt	OPIV6.6 2. koľaj Kysak - Košice + Zastávka Prešov juh
Popis	Wybudovanie druhej koľaje prinesie výrazné zvýšenie kapacity železničnej trate. Zastávka juh umožní dopravu cestujúcich do okolitých priemyslových objektov, pri úprave vhodnej pešej prístupovej cesty pres mimoúrovňovú križovatku by zastávku mohli využívať obyvatelia sídliska Šváby.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2040
Financovania	Štátny rozpočet, ŽSR, Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie	OPIV6
Projekt	OPIV6.7 Zahĺbenie železničnej trate Prešov – Lipany pod Levočskú ulicu
Popis	Súčasný stav spôsobuje kongescie a vytvára problém v krížení trolejového vedenia 3 kV ŽSR s vedením pre trolejbusov dopravného podniku. Realizácia podporí bezkolíznu premávku ako na ceste (Levočská ulica) tak na železnici.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2040
Financovania	Štátny rozpočet, ŽSR, Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV6
Projekt	OPIV6.8 Elektrifikácia železničnej trate Prešov - Strážske
Popis	Zámer je elektrifikovať túto trať v sústave 25 kV / 50 Hz. (Tak ako je zámer všetky elektrifikované trate previesť do striedavej sústavy.) Podľa výsledkov štúdie vykonateľnosti sa možno zvýši najvyššia traťová rýchlosť na 120 km/h.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2030
Financovanie	Štátny rozpočet, ŽSR, Eurofondy

Opatrenie	OPIV7
Projekt	OPIV7.1 Prestupový terminál Vranovská
Popis	Prestupový bod medzi prímestskými autobusmi (smerujúcimi okolo nemocnice na autobusovú stanicu) a MHD (idúcou priamo do historického centra mesta, prípadne do ďalších častí Prešova).
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIV7
Projekt	OPIV7.2 Prestupový terminál Clementisova - Levočská
Popis	Prestupový bod medzi prímestskými autobusmi (smerujúcimi okolo vysokoškolského areálu) a MHD (idúcou priamo do historického centra mesta, poprípade do ďalších časti Prešova).
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2025, DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV7
Projekt	OPIV7.3 Prestupový bod na Sabinovskej
Popis	Prestupový bod medzi prímestskými autobusmi (smerujúcimi okolo nemocnice) a MHD (idúcou priamo do historického centra mesta, poprípade do ďalších časti Prešova).
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2025, DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIV8
Projekt	OPIV8.1 Program zjednotenia vzhľadu zastávok v IDS
Popis	Postupné zjednocovanie vzhľadu a vybavenia zastávok v rámci integrovaného dopravného systému. Roztriedenie zastávok podľa ich osobitého významu a ich vybavenie tomu zodpovedajúce. Rozdelenie zastávok a ich vybavenie bude riešené v odpovedajúcich štandardoch IDS. To je dôležitá súčasť zavádzania IDS ak pre imidž IDS tak pre zrozumiteľnosť pre užívateľov – cestujúcich.
Nákres	-
Návrhový horizont	DA-V 2030; DA-R 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy





Opatrenie	OPIV9
Projekt	OPIV9.1 Komplexná štúdia architektúry dopravnej telematiky pre celkový systém riadenia a organizácie dopravy
Popis	Štúdia opíše rozsah potrebných aplikácií, ich väzieb a oprávnenia prístupov k jednotlivým súborom informácií aj ich využití. Zaisťuje, že by komponenty postupne budovaného systému boli navzájom kompatibilné.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV9
Projekt	OPIV9.2 Podrobná štúdia telematických systémov pre riadenie prevádzky
Popis	Podrobná štúdia telematických systémov pre riadenie prevádzky (vrátane dispečingov a ich vybavenia). Štúdia popíše rozsah potrebných aplikácií, ich väzieb a prístupových oprávnení k jednotlivým súborom informácií a ich využití pre všetky stupne riadenia dopravy a dopravnej prevádzky. Mala by zahŕňať jednotlivé dispečingy a ich väzby vrátane zriadenia dopravnej ústredne ako vrcholu riadenia cestnej premávky v meste.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie	OPIV10
Projekt	OPIV10.1 Podrobná štúdia telematického subsystému pre odbavovanie cestujúcich vo verejnej doprave
Popis	Štúdia popíše komplexný prístup k fenoménu odbavovania cestujúcich a v nadväznosti na to potom aj subsystém a jeho komponenty, aby celý systém bol robustný, spoľahlivý a priateľský pre užívateľov – cestujúcich.
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIV11
Projekt	OPIV11.1 Podrobná štúdia telematického subsystému pre informovanie vo verejnej doprave Telematika pre informačné systémy
Popis	Podrobná štúdia telematického subsystému pre informovanie cestujúcich vo verejnej doprave aj verejnosti v prípadoch krízových situácií. Štúdia opíše rozsah potrebných aplikácií, zberu a spracovaniu dát, prístupov aj oprávneniu ku využívaniu. Zaisťujú, aby zber dát aj ich distribúcia fungovali bezproblémovo a umožnili dostať potrebné informácie na potrebné miesta v správnom čase.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025, DO-ALL-R 2025
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy



Tabuľka 3

Projekty v scenároch - infraštruktúra – verejná doprava

Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIV1.11	Nákup vozidiel MHD (BAU 2020)	X				X				X			
OPIV1.22	Nákup vozidiel MHD (BAU 2025)		X										
OPIV1.3	Nákup vozidiel MHD (DA-V-2025)						X						
OPIV1.4	Nákup vozidiel MHD (DA-V-2030)							X					
OPIV1.5	Nákup vozidiel MHD (DA-V-2040)								X				
OPIV1.6	Nákup vozidiel MHD (DA-R-2025)										X		
OPIV1.7	Nákup vozidiel MHD (DA-R-2030)											X	
OPIV1.8	Nákup vozidiel MHD (DA-R-2040)												X
OPIV2.1	Obratisko. Clementisova – Levočská		X				X				X		
OPIV2.2	Trolej Rusínska - Škultétyho		X				X				X		
OPIV2.3	Levočská – Duklianska priamy sm. trolejového vedenia						X						
OPIV2.4	Zatrolejovanie Rampová – Arm. Gen. Svobodu							X					
OPIV2.5	Znesenie križenia na Bajkalskej							X					
OPIV2.6	Znesení trolejového vedenia do Širpa							X					
OPIV2.7	Prepojka Sibírska - pod Šalgovíkom		X										
OPIV2.8	Jednosmerná spojka kolem OC NAY	X											
OPIV2.9	Rekonštrukcia trolejového vedenia na Budovateľskej ulici	X											
OPIV2.10	Rekonštrukcia trolejového vedenia od Šebastovej na ulicu Dukliansku	X											
OPIV2.11	Rekonštrukcia trolejového vedenia Sabinovská – Dúbrava		X										
OPIV2.12	Rekonštrukcia trolejového vedenia na ul. Arm. gen. Svobodu		X										
OPIV2.13	Rekonštrukcia trolejového vedenia na Levočskej ulici		X										
OPIV2.14	Rekonštrukcia trolejového vedenia na Prostejovskej ulici			X									
OPIV2.15	Rekonštrukcia trolejového vedenia na Solivarskej a Zlatobanskej ulici			X									
OPIV2.16	Modernizácia vozovne MHD v Ľuboticiach		X				X				X		
OPIV3.1	Trakční meniareň Šarišské Lúky (2027)							X					
OPIV3.2	Trakční meniareň (2032)								X				
OPIV3.3	Trakční meniareň (2037)									X			
OPIV3.4	Modernizácia trakčnej meniarne na Solivarskej	X											
OPIV4.1	Napájací bod Sídliisko III	X				X							
OPIV4.2	Napájací bod Plzeňská	X				X							





Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIV4.3	Napájací bod Sibírska	X											
OPIV4.4	Napájací bod Clementisova - Levočská...					X							
OPIV5.1	Vyhradené pruhy pre MHD	X				X							
OPIV5.2	Preferencia vozidiel MHD na križovatkách	X				X							
OPIV6.1	Zastávka Prešov Nemocnica							X				X	
OPIV6.2	Zastávka Nižná Šebastová								X				X
OPIV6.3	Optimalizace trati Bardejov – Kapušany						X					X	
OPIV6.4	Zastávka Prešov Mukačevská							X					
OPIV6.5	Zastávka Dúbrava												X
OPIV6.6	2. koľaj Kysak - Košice + Zastávka Prešov juh												X
OPIV6.7	Zahĺbenie železničnej trate Prešov – Lipany pod Levočskú ulicu												X
OPIV6.8	Elektrifikácia železničnej trate Prešov - Strážske			X									
OPIV7.1	Prestupový terminál Vranovská						X						
OPIV7.2	Prestupový terminál Clementisova – Levočská		X				X					X	
OPIV7.3	Prestupový bod na Sabinovskej		X				X					X	
OPIV8.1	Program zjednotenia vzhľadu zastávok v IDS							X				X	
OPIV9.1	Komplexná štúdia architektúry dopravnej telematiky pre celkový systém riadenia a organizácie						X					X	
OPIV9.2	Podrobná štúdia telematických systémov pre riadenie prevádzky						X					X	
OPIV10.1	Podrobná štúdia telematického subsystému pre odbavovanie cestujúcich vo verejnej doprave						X					X	
OPIV11.1	Podrobná štúdia telematického subsystému pre informovanie vo verejnej doprave						X					X	



4.4 Infraštruktúra – nemotorová doprava

4.4.1 Cyklistická doprava

Opatrenie	OPIN1
Projekt	OPIN1.1 Bikesharing
Popis	Zriadenie systému zdieľaných bicyklov/elektro bicyklov, kedy si ho môžete na jednom mieste požičať a na druhom vrátiť. Vznik doplnkového riešenia pre dopravnú obslužnosť najmä v centre mesta a jeho širšom okolí. Zdieľanie bicyklov aktívne prispieva k zvyšovaniu podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe dopravnej práce na funkčnom území mesta a k zníženiu celkového znečistenia ovzdušia dopravou.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, DO-ALL-V 2025,2030,2040
Financovanie	Mesto Prešov, IROP, Eurofondy, súkromný investor

Opatrenie	OPIN2
Projekt	OPIN2.1 Inteligentné mobilné a webové aplikácie pre cyklistov
Popis	Vytvorenie webovej a mobilnej aplikácie pre cyklistov, ktorá bude cyklistom pomáhať pri hľadaní optimálnej cesty na bicykli cez mesto, potom je ďalej možnosť na upozorňovanie na novo sprevádzkované úseky, uzávierky, významné mestské akcie typu cyklojazdy apod.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, DO-ALL-V 2025,2030,2040
Financovanie	Mesto Prešov, IROP, Eurofondy, súkromný investor





Opatrenie	OPIN3
Projekt	OPIN3.1 Kryté parkovacie zariadenia pre bicykle
Popis	<p>Budovanie segregovaných cyklistických komunikácií, pričom kryté parkovacie zariadenia sú umiestňované tak, aby boli dostupné a prístupné priamo z cyklistických komunikácií.</p> <p>Cieľom projektu je zvýšenie atraktivity a prepravnej kapacity cyklistickej dopravy v meste Prešov. Projekt má jednu hlavnú aktivitu pre vybudovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry – vybudovanie 8 ks krytých parkovísk pre bicykle.</p> <p>Lokality pre umiestnenie parkovacích zariadení:</p> <p>pri autobusovej a železničnej stanici na Košickej ulici, parkovisko na Slovenskej ulici, areál Prešovskej univerzity, priestor na uliciach Arm. gen. Svobodu, Exnárovej, Mukačevskej a Bajkalskej.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, DO-ALL-V 2025,2030,2040
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIN5
Projekt	OPIN5.1 Predradené stopčiary na CSS križovatkách s výskytom cyklistov
Popis	<p>Vymedzený priestor pre bicykle, predsadený pred ostatné vozidlá, na križovatkách riadených svetelnou signalizáciou. Riešenie, ktoré umožňuje, aby cyklista prešiel križovatkou ako prvý. Cyklista čaká „na zelenú“ vo vyčkávacom boxe pred ostatnými vozidlami. Pre čakajúceho motoristu je cyklista dobrý viditeľný. Cyklista je navyše pri státiu na červenú viac chránený pred emisiami a prachovými časticami z výfuku automobilov.</p>
Nákres	-
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie

OPIN4

Projekt

OPIN4.1 Automatické sčítače cyklistov

Popis

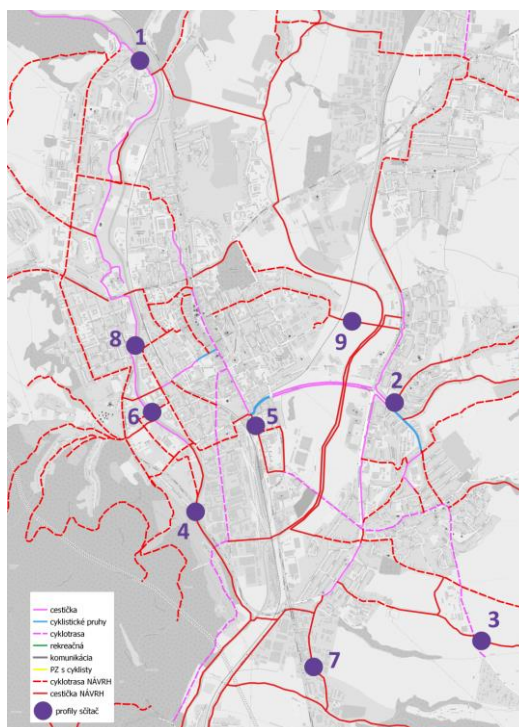
Meranie intenzity bezmotorovej dopravy pre plánovanie a vyhodnocovanie investícií do mestskej infraštruktúry, mestskej mobility a pilotných projektov ako sú cyklochodníky, chodníky so zmiešanou premávkou, lávky pre peších, atď. Vyhodnotenie vývoja a trendov pri rozhodovaní o budúcich investíciách do mestského plánovania a infraštruktúry.

Poskytovanie presných dát kľúčovým zúčastneným stranám pre rokovanie o rozvoji mesta a infraštruktúry pre bezmotorovú dopravu alebo spracovanie investičných stimulov.

Predpokladané miesta sčítacích profilov:

- 1. Cyklochodník Bajkalská
- 2. Cyklochodník Sekčovská ulica
- 3. Cykloželeznička Zlatá Baňa
- 4. Cyklochodník Mestská športová hala – Wilec hôrka (súčasť Eurovelo 11)
- 5. Cyklochodník Masarykova (pre každý smer)
- 6. Cyklochodník Mlynský náhon (Kúpeľná ulica)
- 7. Cyklocesta Šváby – Delňa – IPZ Záborské
- 8. Cyklochodník Námestie mládeže
- 9. Cyklocesta prepojenie Mestského parku so sídliskom Sekčov

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2020, DO-ALL-V 2025,2030,2040

Financovanie

Mesto Prešov, IROP, Eurofondy



Opatrenie

OPIN3

Projekt

OPIN3. 2 Parkovací dom

Popis

V prípade prudkého nárastu užívateľov cyklistickej dopravy je nutné riešiť tiež možnosť odstavovania a parkovania bicyklov. Pri veľkom záujme je potom vhodné na vhodnom mieste v závislosti od dopytu, napr. železničná a autobusová stanica realizovať parkovací dom pre bicykle.

Nákres

-

Návrhový horizont

DO-ALL-R 2040

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.1 Cyklocestička Delňa-IPZ Záborské

Popis

Výstavba cyklocestičky spájajúcej miesto bydliska s miestom relaxu (rekreačný areál Delňa) a s priemyselnou zónou IPZ Záborské. Dĺžka nových úsekov cyklistických komunikácií je 1500 m

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP, štátny rozpočet



Opatrenie

OPIN7

Projekt

OPIN7.1 Cyklopruhy ul. Masarykova (železničná stanica) a prepojenie Solivarskej ulice k okružnej križovatke

Popis

Zúženie jazdných pruhov a vznik miesta pre cyklistické pruhy v oblasti pred budovou železničnej stanice. Prepojenie na Solivarskú ulicu k okružnej križovatke.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP, štátny rozpočet

Opatrenie

OPIN8

Projekt

OPIN8.1 Levočská ul. smer Cemjata

Popis

Zaistenie prepojenia od Cemjaty do/z mesta. Možnosť vedenia cyklistov odsadene naľavo vo smere z mesta, nutná investícia do výkupu pozemkov a realizácia cestičky. Vzhľadom k možným majetkovým problémom pri výkupu je možné vedenie cyklistov na príľahlom chodníku s minimálnym pohybom chodcov a vytvorenie spoločnej cestičky pre peších a cyklistov .



Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-R 2030

Financovanie

Mesto Prešov, IROP, Eurofondy, štátny rozpočet

Opatrenie

OPIN8

Projekt

OPIN8.2 Cykloželeznička – napojenie na miestne komunikácie (Šváby)

Popis

Napojenie plánovanej Cykloželezničky Prešov - Zlatá Baňa na mestské komunikácie. Napojenie na Royovu ulicu (cyklochodník) ďalej potom úprava i existujúcej poľnej cesty vedúcej okolo priemyselného areálu k začiatku cykloželezničky.

Nákres




Návrhový horizont

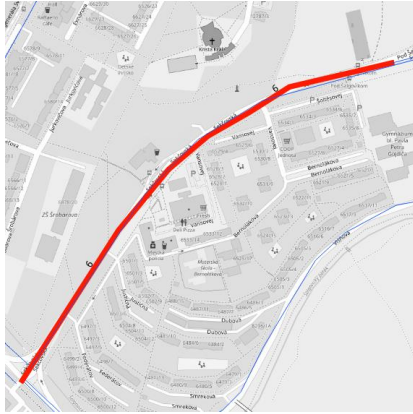
DO-ALL-V 2025

Financovanie

Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.2 Cyklochodník Mlynský náhon (od ul. Kúpeľnej po areál Prešovskej univerzity)
Popis	Prepojenie centra mesta od ul. Hlavnej po areál Prešovskej univerzity, cez Kúpeľnú ulicu. Dĺžka nového úseku cyklistickej komunikácie je 450 m.
Nákres	
Návrhový horizont	BAU 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.3 Cyklochodník ul. Sekčovská (od L. Novomeského po Šalgovík)
Popis	Cyklochodník napájajúci Sídliisko Sekčov na ulicu L. Novomeského a ďalej potom ul. Rusínsku alebo ul. Arm. gen. Svobodu.
Nákres	
Návrhový horizont	BAU 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.4 Cyklocestička Mestská hala - Wilec hôrka

Popis

Budovanie časti trasy EuroVelo 11 po ochrannej hrádzi od Mestskej haly smerom k železničnej stanici. Dĺžka nového úseku cyklistickej komunikácie je 270 m.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP

Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.5 Cyklochodník ul. Masarykova (medzi ul. Kuzmányho a ul. Hurbanistov)

Popis

Prepojenie cyklistických komunikácií - ul. Rusínska - ul. Kuzmányho s centrom mesta po Masarykovej ulici. Dĺžka nových úsekov cyklistických komunikácií je 1200 m.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP, štátny rozpočet



Opatrenie

OPIN6

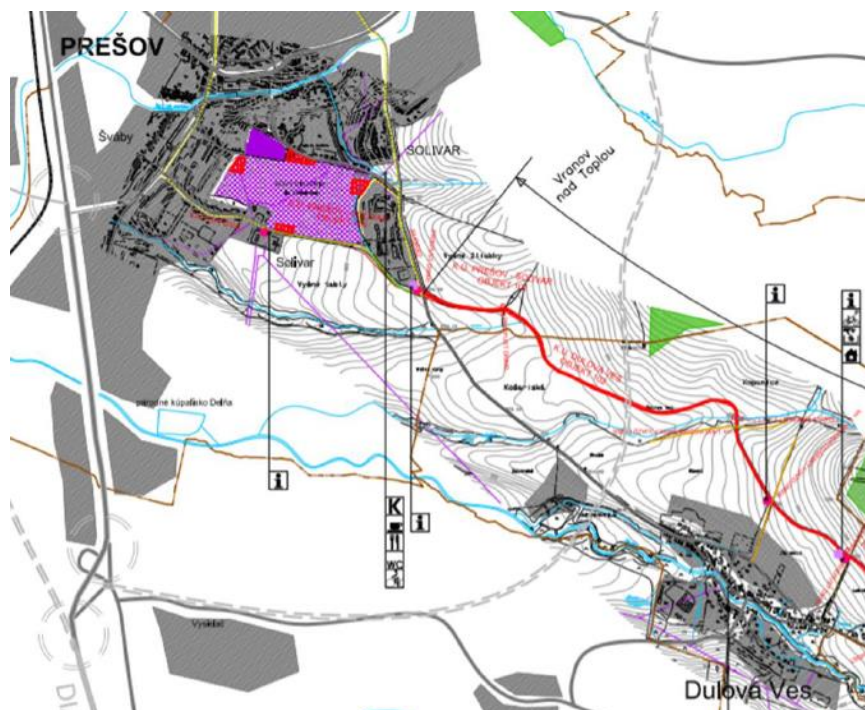
Projekt

OPIN6.6 Cykloželeznička Prešov - Zlatá Baňa - 1. etapa

Popis

Vybudovanie cyklistickej komunikácie spájajúcej mesto Prešov s obcami Dulová Ves, Kokošovce, Zlatá Baňa. Dĺžka nového úseku cyklistickej komunikácie je 9/6,5 km.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP, štátny rozpočet



Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.7 Cyklochodník pozdĺž Sekčova

Popis

Cyklistická cestička pozdĺž rieky Sekčov. Vytvára druhú nosnú cyklotrasu k cyklotrase pozdĺž rieky Torysa.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-R 2025

Financovanie

Mesto Prešov, IROP

Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.8 Cyklochodník Sekčov – Mestský Park

Popis

Cyklistická cestička prepájajúca Sekčov cez mestský park k nemocnici. Paralelné spojenie ako Rusínska ulica.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie

OPIN6

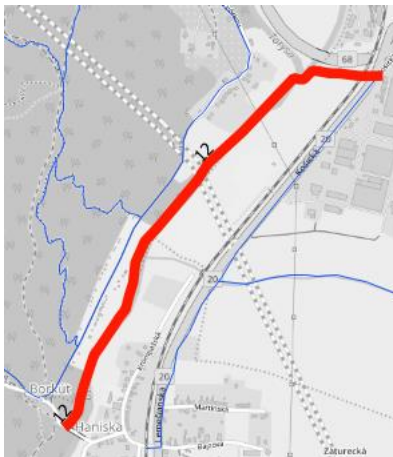
Projekt

OPIN6.9 Cyklochodník juh pozdĺž Torysy (pokračovanie Eurovelo 11)

Popis

Cyklistická cestička je pokračovanie Eurovelo 11 smerom na juh z mesta. Na prístupovej trase vytvára možnosť pokračovať ďalej pozdĺž rieky Torysa alebo Sekčova do mesta.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.10 Cyklochodník pozdĺž Soľného potoka

Popis

Cestička pozdĺž Soľného potoka prepojujúca ulicu Jiráskova (Šváby, Solivar) s Košickou a Jilemnického ulicou a ďalej možnosť pokračovať na ul. Budovateľskú (priemyselná zóna) prípadne až na cyklotrasu pozdĺž rieky Torysa.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.11 Cyklochodník a chodník pre peších Sekčov – Ľubotice

Popis

Cyklistický a peší chodník prepájajúci Ľubotice a Sekčov pozdĺž cesty I/20.

Nákres



Návrhový horizont

BAU 2020

Financovanie

Mesto Prešov, IROP

Opatrenie

OPIN8

Projekt

OPIN8.3 Prepojenie Nižná Šebastová – Šarišské lúky, ul. Družstevná

Popis

Prepojenie ulice Družstevná cez jestvujúci železničnú trať.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie

OPIN8

Projekt

OPIN8.4 Prepojenie Dulová Ves – Delňa

Popis

Prepojenie Dulovej Vsi s Prešovom (Delňa) pozdĺž vodného toku Delňa. Vytvorí čiastočnú paralelu k cykloželeznicike.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-R 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie

OPIN8

Projekt

OPIN8.5 Prepojenie okolo zimného štadiónu a ďalej ku Kalvárií

Popis

Krátke prepojenie okolo zimného štadiónu, ktoré je už dnes veľmi využívané. Je nutné vyriešenie priestorového usporiadania okolo štadiónu

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025

Financovanie

Mesto Prešov



Opatrenie

OPIN6

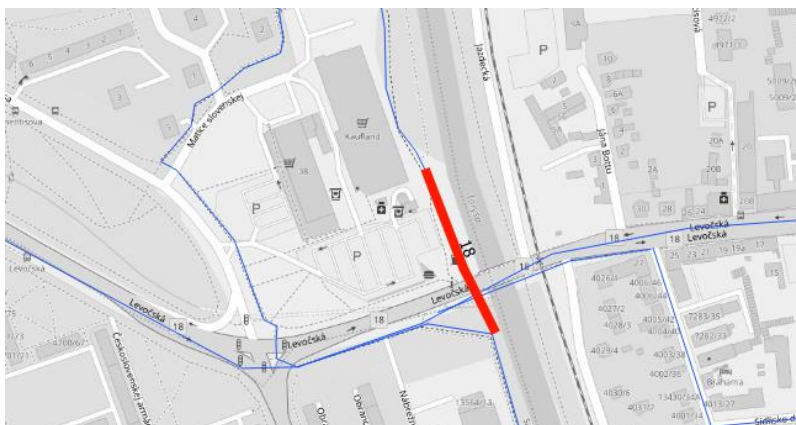
Projekt

OPIN6.12 Prepojenie pod novým mostom na Levočskej ulici (za Kauflandom)

Popis

Mimoúrovňové prepojenie pod mostom cesty I/18 (Levočská ulica). Vytvára bezpečné a komfortné prekonanie existujúcej bariéry v podobe cesty I/18. Ďalej okolo Kauflandu nadviaže na existujúcu cestičku pre cyklistov.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025

Financovanie

Mesto Prešov

Opatrenie

OPIN6

Projekt

OPIN6.13 Cyklopruhy/cyklochodník Prostějovská a Volgogradská

Popis

Cyklistická cestička prípadne cyklochodník pozdĺž ulíc Volgogradská a Prostějovská. Zaistenie cyklistického napojenia Sídlička III.

Nákres



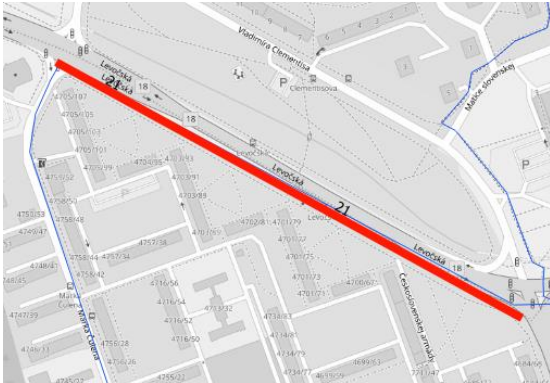
Návrhový horizont

DO-ALL-V 2020

Financovanie

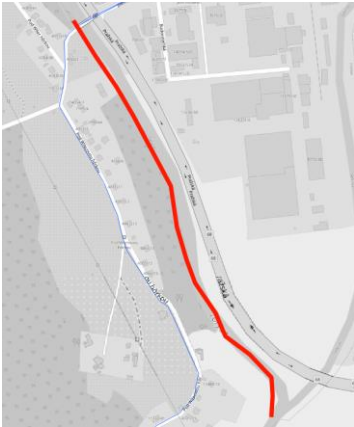
Mesto Prešov




Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.14 Cyklochodník Levočská ulica (Marka Čulena - Obrancov Mieru)
Popis	Sprístupnenie existujúceho širokého chodníku pozdĺž Levočskej ulice pre cyklistov. Vytvorí príjemné napojenie na cyklochodník pozdĺž rieky Torysa.
Nákres	
Návrhový horizont	BAU 2025
Financovanie	Mesto Prešov


Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.15 Cyklistická cestička Cykloželeznička - Dulová Ves
Popis	Cyklistická cestička prípadne cyklochodník zaisťujúci napojenie Dulovej Vsi. Navrhované prepojenie je mimo katastrálneho územia mesta Prešov, ale úzko s ním súvisí.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2030
Financovanie	Mesto Prešov

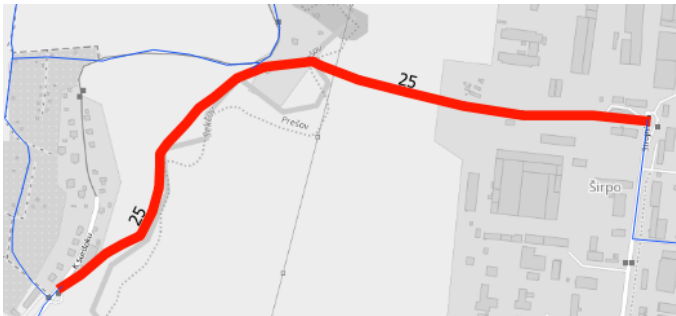


Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.16 Cestička Wilec hôrka - cestička juh pozdĺž rieky Torysa
Popis	Pokračovanie cestičky od Wilec hôrky ďalej na juh pozdĺž rieky Torysa. Vytvára veľmi dôležitou cyklochrbticu pozdĺž rieky Torysa a úsek je súčasťou Eurovelo 11.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIN8
Projekt	OPIN8.6 Prepojenie Bajkalská - K Surdoku
Popis	Severné prepojenie medzi vodnými tokmi Torysa a Sekčov. Spolu s ďalšími navrhnutými úsekmi vytvára prepojenie Sídliska III. – Šarišské Lúky – Nižná Šebastová.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy




Opatrenie	OPIN8
Projekt	OPIN8.7 Prepojenie Bardejovská - K Surdoku
Popis	Pokračovanie cestičky pozdĺž rieky Sekčov. Napojenie na ulicu K Surdoku, ďalej možno pokračovať na novo navrhované prepojenia na ulicu Bajkalskú alebo ulicu Družstevnú.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy


Opatrenie	OPIN8
Projekt	OPIN8.8 Prepojenie K Surdoku - Strojnícka
Popis	Severné prepojenie medzi ulicami K Surdoku a Strojnícka. Spolu s ďalšími navrhnutými úsekmi vytvára prepojenie Sídlička III. – Šarišské Lúky – Nižná Šebastová
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-R 2040
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie	OPIN8
Projekt	OPIN8.9 Prepojenie Košická – Jesenná
Popis	Napojenie prepojujúce Šváby s cestičkou pozdĺž rieky Torysa. Pre realizáciu prepojenia bude veľmi dôležitá kvalitná projekčná práca pre bezpečné prevedenie cyklistov okružnou križovatkou.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.17 Cyklochodník/cyklopruhy ul. Požiarnická
Popis	Pre umožnenie pohybu cyklistov je nutná celková revitalizácia uličného priestoru Požiarnickej ulice. Kvalitné napojenie cyklistov z cyklochrbtice pozdĺž rieky Torysa do/z centra. Nutné vyriešiť problémový bod prevedenia cyklistov cez Okružnú ulicu na Floriánovu ulicu a ďalej do centra.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovanie	Mesto Prešov, Eurofondy




Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.18 Cyklochodník ul. Solivarská
Popis	Cyklochodník pozdĺž Solivarskej ulice v úseku Východná - Švábska. Vytvára napojenie centrálnej časti mesta na Šváby, Solivar a ďalej na cykloželezničku. Vytvára paralelné spojenie k Rusínske ulici.
Nákres	
Návrhový horizont	BAU 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIN7
Projekt	OPIN7.2 Cyklopruhy ul. Masarykova ul. od čerpacej stanice k ul. Kuzmányho
Popis	Pokračovanie cyklopruhov pred železničnej stanice ďalej do centra. Cyklopruhy nadväzujú na ďalšie cykloopatrenie na Masarykovej ulici. Šírka komunikácie po zúžení jazdných pruhov umožňuje zriadenie cyklopruhov.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie	OPIN6
Projekt	OPIN6.19 Cyklochodník okolo Futbalového štadiónu
Popis	Cyklocestička vedená okolo futbalové štadiónu po telese Mlynského náhonu. Prepojenie ulíc Björnsonova - Mlynská.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovanie	Mesto Prešov, IROP

Opatrenie	OPIN8
Projekt	OPIN8.10 Prepojenie Mlynská - Volgogradská po ul. Mukačevská
Popis	Prepojenie nadväzujúce na cyklocestička vedenú okolo Futbalového štadiónu. Na ulici Mukačevská možno realizovať vzhľadom k šírke komunikácie cyklopruhy bez stavebných zásahu. Na uliciach Prostějovská, a Volgogradská napojenie na navrhovaný cyklochodník. Pre Sídliisko III. veľmi atraktívne spojenie do centra.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovanie	Mesto Prešov, IROP



Opatrenie

OPIN6

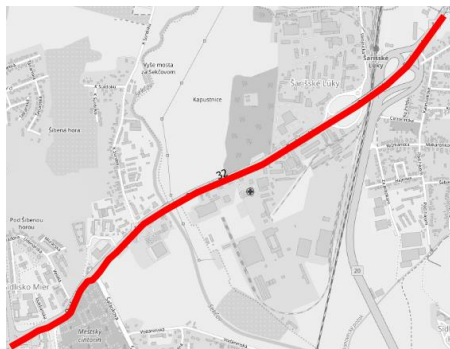
Projekt

OPIN6.20 Cyklochodník pozdĺž cesty I/18 v úseku Hlavná - Vranovská

Popis

Cyklochodník pozdĺž cesty I/18 v úseku Hlavná - Vranovská vytvára veľmi dobre západovýchodné prepojenie mesta.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie

OPIN7

Projekt

OPIN7.3 Cyklopruhy ul. Škultétyho

Popis

Pre umožnenie pohybu cyklistov je nutná celková revitalizácia uličného priestoru Škultétyho ulice. Spolu s cyklotrasami na Kuzmányho a Rusínskej ulici vzniká veľmi dobre západovýchodné prepojenie mesta.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2030

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie

OPIN8

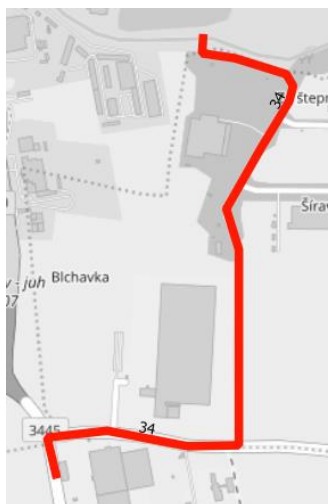
Projekt

OPIN8.11 Napojenie Petrovany - Záborské

Popis

Napojenie cyklistov od IPZ Záborské do Záborského a ku logistickým centrám v Petrovanoch.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V 2040

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenie

OPIN8

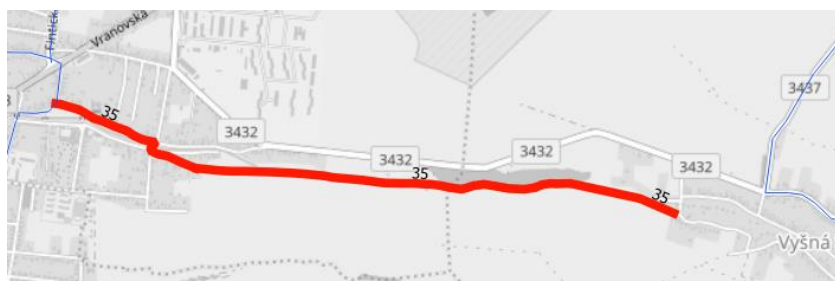
Projekt

OPIN8.12 Prepojenie Vyšná Šebastová - Ľubotice, Nižná Šebastová

Popis

Prepojenie Vyšnej Šebastovej - Ľubotíc, Nižnej Šebastovej pozdĺž vodného toku Šebastovka. V súčasnom stave poľná cesta. Vytvára bezpečnú alternatívu ku komunikácii III/3432 na ktorej je vysoká intenzita nákladných áut z kameňolomu.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-R 2040

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy



Opatrenie

OPIN8

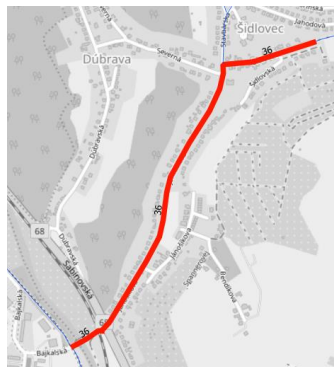
Projekt

OPIN8.13 Napojenie Šidlovca na cyklochodník pri rieke Torysa

Popis

Napojenie oblasti Šidlovca na cyklochodník pri rieke Torysa. Šírkové usporiadanie umožňuje zúženie jazdných pruhov a vybudovanie cyklopruhov prípadne ponechanie cyklistov v hlavnom dopravnom priestore.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-R 2040

Financovanie

Mesto Prešov, Eurofondy

Opatrenia

OPIN7

Projekt

OPIN7.4 Cyklo + Bus pruhy Levočská ulica

Popis

Na základe realizácie projektov cestnej siete a s tým súvisiaceho poklesu intenzít automobilovej na Levočskej ulici pod 10 tis. voz /deň bude možné obmedziť využívanie Levočskej medzi križovatkami na ľavý jazdný pruh. Pravý pruh môže byť využitý pre BUS pruhy s povoleným vjazdom pre cyklistov a pre autobusové zastávky. Takéto usporiadanie zvýši bezpečnosť na priechodoch pre chodcov bez nutnosti ich riadiť CSS.

Nákres



Návrhový horizont

DO-ALL-V40

Financovania

Mesto Prešov, Eurofondy



Obrázok 1 Prehľadná situácia cykloprojektov na území mesta

Tabuľka 4 Časový harmonogram cyklistických projektov

Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIN1.1	Bikesharing	X											
OPIN2.1	Inteligentné mobilné a webové aplikácie pre cyklistov	X											
OPIN3.1	Kryté parkovacie zariadenia pre bicykle	X				X	X	X					
OPIN4.1	Automatické ščítače cyklistov	X				X	X	X					
OPIN5.1	Predradené stopčiary u CSS križovatiek s výskytom cyklistov												X
OPIN3.2	Parkovací dom												X
OPIN6.1	Cyklocestička Delňa - IPZ Záborské					X							
OPIN7.1	Cyklopruhy ul. Masarykova (železničná stanica) a prepojenie Solivarskej ulice k okružnej križovatke					X							



Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIN8.1	Levočská ul. smer Cemjata											X	
OPIN8.2	Cykloželeznička – napojenie na miestne komunikácie (Šváby)					X							
OPIN6.2	Cyklochodník Mlynský náhon (od ul. Kúpeľnej po areál Prešovskej univerzity)		X										
OPIN6.3	Cyklochodník ul. Sekčovská (od ul. L. Novomeského po Šalgovík)		X										
OPIN6.4	Cyklocestička Mestská hala - Wilec hôrka	X											
OPIN6.5	Cyklochodník ul. Masarykova (medzi ul. Kuzmányho a ul. Hurbanistov)	X											
OPIN6.6	Cykloželeznička Prešov - Zlatá Baňa - 1. etapa	X											
OPIN6.7	Cyklochodník pozdĺž rieky Sekčov									X			
OPIN6.8	Cyklochodník Sekčov – Mestský Park						X						
OPIN6.9	Cyklochodník juh pozdĺž rieky Torysa (pokračovanie Eurovelo 11)							X					
OPIN6.10	Cyklochodník pozdĺž Soľného potoka						X						
OPIN6.11	Cyklochodník a chodník pre peších Sekčov – Ľubotice	X											
OPIN8.3	Prepojenie Nižná Šebastová – Šarišské Lúky ul. Družstevná							X					
OPIN8.4	Prepojenie Dulová Ves – Delňa										X		
OPIN8.5	Prepojenie okolo Zimného štadiónu a ďalej ku Kalvárii						X						
OPIN6.12	Prepojenie pod novým mostom na Levočskej ulici (za Kauflandom)						X						
OPIN6.13	Cyklopruhy/cyklochodník Prostejovská a Volgogradská					X							
OPIN6.14	Prepojenie Cykloželeznička - Dulová Ves										X		
OPIN6.15	Cyklochodník Levočská ulica (Marka Čulena - Obrancov Mieru)		X										
OPIN6.16	Cestička Wilec hôrka - cestička juh pozdĺž rieky Torysa							X					
OPIN8.6	Prepojenie Bajkalská - K Surdoku												X
OPIN8.7	Prepojenie Bardejovská - K Surdoku												X
OPIN8.8	Prepojenie K Surdoku - Strojnícka												X
OPIN8.9	Prepojenie Košická - Jesenná							X					
OPIN6.17	Cyklochodník/cyklopruhy ul. Požiarnická										X		
OPIN6.18	Cyklochodník ul. Solivarská		X										
OPIN7.2	Cyklopruhy ul. Masarykova ul. od čerpacej stanice k ul. Kuzmányho					X							
OPIN6.19	Cyklochodník okolo futbalového štadiónu					X							
OPIN8.10	Prepojenie Mlynská - Volgogradská po ul. Mukačevská						X						
OPIN6.20	Cyklochodník pozdĺž cesty I/18 v úseku Hlavná - Vranovská						X						
OPIN7.3	Cyklopruhy ul. Škultétyho							X					
OPIN8.11	Napojenie Petrovany - Záborské								X				



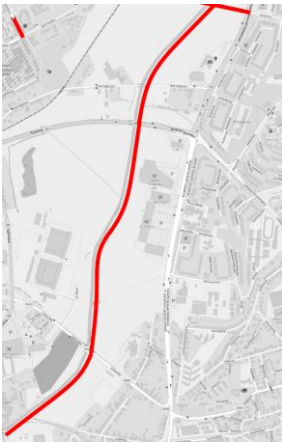
Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIN8.12	Prepojenie Vyšná Šebastová - Ľubotice, Nižná Šebastová												X
OPIN8.13	Napojenie Šidlovca na cyklochodník pri Toryse							X					X
OPIN7.4	Cyklo + Bus pruhy Levočská ulica												

4.4.2 Pešia doprava


Opatrenia	OPIN10
Projekt	OPIN10.1 Rekonštrukcia nebezpečných prechodov pre chodcov na štvorprúdových komunikáciách
Popis	Rekonštrukcia nebezpečných a dlhých priechodov pre chodcov na štvorprúdových komunikáciách. ide predovšetkým o ulice: Levočská Obrancov mieru Pod Kalváriou Švábska Arm. gen. Svobodu Duklianska Vranovská Sabinovská
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V2020, 2025, 2030, 2040
Financovania	Mesto Prešov, IROP, Eurofondy



Opatrenia	OPIN9
Projekt	OPIN9.1 Nová pešia trasa Sekčov – Nemocnica cez plánovaný mestský park
Popis	Pešia cestička prepojujúca Sekčov cez mestský park k nemocnici. Paralelné spojenie k Rusínskej ulici.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2030
Financovania	Mesto Prešov, IROP, Eurofondy


Opatrenia	OPIN9
Projekt	OPIN9.2 Pešia cestička pozdĺž rieky Sekčov
Popis	Pešia cestička rekreačného charakteru pozdĺž rieky Sekčov. Paralelné spojenie k cestičke pri rieke Torysa.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovania	Mesto Prešov, IROP




Opatrenia	OPIN11
Projekt	OPIN11.1 Predĺženia podchodu k nástupištiam na železničnej stanici až do priemyselnej zóny
Popis	Predĺženie podchodu k nástupištiam na železničnej stanici až do priemyselnej zóny umožní bezpečné a komfortné prekonanie bariéry prešovskej hlavnej stanice.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovania	Mesto Prešov, IROP

Opatrenia	OPIN9
Projekt	OPIN9.4 Zlepšenie prístupu peších k zastávke Nemocnica na Šafárikovej ulici
Popis	Zlepšenie prístupu peších k zastávke Nemocnica na Šafárikovej ulici. V existujúcom stave je zastávka od vstupu do nemocnice veľmi vzdialená. Bude nutné dobré projektové riešenie vzhľadom k miestnym pomerom komunikácií.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovania	Mesto Prešov, IROP



Opatrenia	OPIN9
Projekt	OPIN9.3 Pešia trasa prepojenie Arm. gen. Svobodu - Ku Škäre
Popis	Prepojenie Arm. gen. Svobodu - Ku Škäre je ľuďmi zo sídliska veľmi používané. Je nutné rekonštruovať lávku cez Sekčov. Prepojenie vytvára atraktívnu pešiu cestu k autobusovej a železničnej stanici.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2025
Financovania	Mesto Prešov, IROP

Opatrenia	OPIN9
Projekt	OPIN9.5 Oprava povrchu na hlavnom pešom ťahu zo železničnej stanice do centra
Popis	Rekonštrukcia povrchov na veľmi zaťaženom chodníku z železničnej a autobusovej stanice do centra.
Nákres	
Návrhový horizont	DO-ALL-V 2020
Financovania	Mesto Prešov, IROP



Opatrenia

OPIN9

Projekt

OPIN9.6 Priechod cez koľajisko v železničnej stanici Šarišské Lúky

Popis

Priechod cez koľajisko železničnej stanici Šarišské Lúky zaisťujúci peší prepojenie nádraží s ulicou Strojnícká.

Nákres

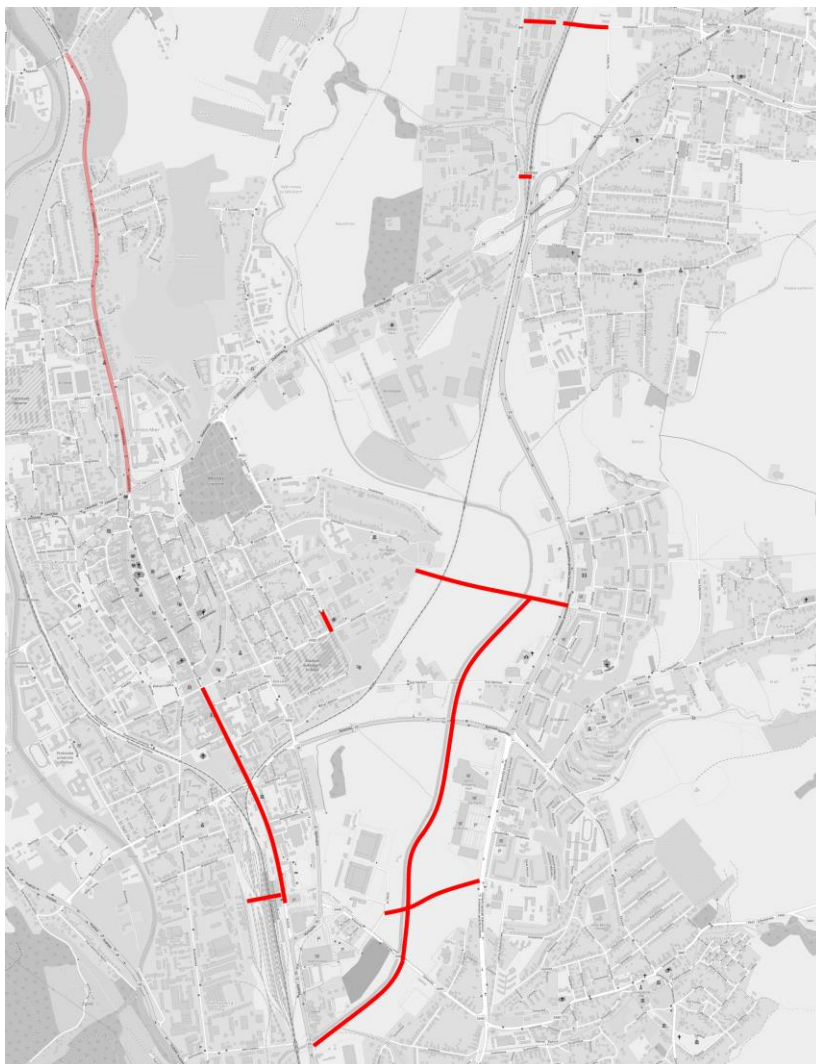


Návrhový horizont

DO-ALL-V 2025

Financovania

Mesto Prešov, IROP



Obrázok 2 Prehľadná situácia peších projektov na území mesta

Tabuľka 5 Časový harmonogram peších projektov

Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIN10.1	Rekonštrukcia nebezpečných priechodov pre chodcov na štvorprúdových komunikáciách					X	X	X	X				
OPIN9.1	Nová pešia trasa Sekčov – Nemocnica cez plánovaný mestský park							X					
OPIN9.2	Pešia cestička pozdĺž rieky Sekčov						X						
OPIN11.1	Predĺženia podchodu k nástupištiam na železničnej stanici až do priemyselnej zóny						X						
OPIN9.3	Zlepšenie prístupu peších k zastávke Nemocnica na Šafárikovej ulici						X						



Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPIN9.4	Pešia trasa prepojenie Arm. gen. Svobodu - Ku Škáre						X						
OPIN9.5	Oprava povrchu na hlavnom pešom ťahu zo železničnej stanice do centra					X							
OPIN9.6	Priechod cez koľajisko v železničnej stanici Šarišské lúky						X						

4.5 Prevádzkové

Opatrenie	OPP1
Projekt	OPP1.1 Nové linkové vedenie a posilnenie dôležitých spojov
Popis	Návrh linkového vedenia MHD je vypracovaný v niekoľkých variantoch podľa jednotlivých scenárov. Tieto scenáre sú vedené ideou postupnej implementácie zámerov v oblasti zmien vedenia a zmien trakcie (postupná elektrifikácia MHD).
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, 2030, DA V 2020, 2025, 2030, 2040, DA R 2020, 2025, 2030, 2040,
Financovanie	Mesto Prešov

Opatrenie	OPP2
Projekt	OPP2.1 Integrácia verejnej dopravy
Popis	Integrácia verejnej dopravy je nie len zriadenie Organizátor IDS, ale tiež celý rad prevádzkových opatrení, ktorá musia sprevádzať integráciu. Je to napríklad spracovania a implementácia štandardov systému a jeho osobitých komponentov.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, 2030, DA V 2020, 2025, 2030, 2040, DA R 2020, 2025, 2030, 2040,
Financovanie	Mesto Prešov



Opatrenie	OPP3
Projekt	OPP3.1 Presmerovanie tranzitnej cestnej dopravy
Popis	Keďže vybudovanie dôležitých prvkov cestnej infraštruktúry umožní prevedenie dopravy mimo mesto, je potrebné spracovať prevádzkové opatrenia, ako napríklad dopravné značenie, ktoré je základným nástrojom usmerňovania cestnej dopravy.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, 2030, DA V 2020, 2025, 2030, 2040, DA R 2020, 2025, 2030, 2040,
Financovanie	Mesto Prešov

Opatrenie	OPP3
Projekt	OPP3.2 Presmerovanie cestnej dopravy mimo stred mesta
Popis	Keďže vybudovanie dôležitých prvkov cestnej infraštruktúry umožní prevedenie dopravy mimo mesto, je možné tiež pomocou dopravného značenia viesť niektoré segmenty vnútromestskej dopravy mimo stred mesta. Ku tomu je tiež potrebné spracovať prevádzkové opatrenia, ako napríklad dopravné značenie, ktoré je základným nástrojom usmerňovania cestnej dopravy.
Nákres	-
Návrhový horizont	BAU 2020, 2030, DA V 2020, 2025, 2030, 2040, DA R 2020, 2025, 2030, 2040,
Financovanie	Mesto Prešov

Tabuľka 6 Projekty v scenároch - prevádzkové

Id	Projekt	BAU				DO-ALL-V				DO-ALL-R			
		2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
OPP1.1	Nové linkové vedenie a posilnenie dôležitých spojov	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X
OPP2.1	Integrácia verejnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
OPP3.1	Presmerovanie tranzitnej cestnej dopravy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
OPP3.2	Presmerovanie cestnej dopravy mimo stred mesta	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X



5 VÝSLEDNÝ SCENÁR

Dnešný stav automobilovej dopravy na uliciach Prešova je možné charakterizovať stavom, kedy všetka doprava (vnútromestská, cieľová aj tranzitná) vedie po niekoľkých hlavných uliciach, pre ich nedostatočnú kapacitu zaťažuje aj centrum mesta. Križovatky hlavných ulíc s intenzívnymi pohybmi vľavo sú prekážkou plynulej dopravy. Mestské komunikácie sú zaťažované 40 tisícmi vozidiel za deň na príjazde do mesta od východu, intenzitou dopravy blížiacou sa 35 tis. voz/deň na Duklianskej a 30 tis. voz/deň na Levočskej od západu aj v centre mesta a tiež po ulici Arm.gen Svobodu cez sídlisko Sekčov. Na ulici Obrancov mieru chodí 25 tis. voz denne, po Rusínskej 20 tisíc a po okruhu kolem Starého mesta (Okružná, Vajanského, Šafárikova a Štefánikova) 10 – 15 tisíc áut denne. Všetky riadené križovatky na Duklianskej, Sabinovskej, Škultétyho, Kuzmányho, Vajanského, Šafárikovej a Okružnej, ako aj hlavné križovatky na Sekčove sú preťažené, pozdĺž všetkých menovaných ciest sú prekračované hygienické limity, je takmer nemožné po nich chodiť na bicykli a je nepríjemné sa pri nich pohybovať pešo. Aj keď je to pomalé, najpohodlnejšie je chodiť autom..

Výsledný scenár návrhu cestnej siete vychádza zo scenára DO-ALL-V 2040, zo scenára DO-ALL-R 2040 je prebratá cesta III. triedy v trase vonkajšieho okruhu na východe mesta. Výsledný scenár (príloha 1.5.) vznikne výstavbou týchto dopravných stavieb: štvorpruhový obchvat D1 Prešov západ – Prešov juh, štvorpruhový obchvat R4, a I. a II. etapa, privádzač Grófske, dvojpruhová preložka cesty I/20 (komunikácie K3 – K1) od Nového solivaru prezident Masaryk cez ulicu Ku Škáre do Ľubotíc a dvojpruhová preložka cesty I/68 od Dúbravy cez Dukliansku k preložke I/20 (cesta K5). V centre mesta je zavedený jednosmerný objazd ulicami Masarykova, Plzeňská, Lesík delostrelcov a kpt. Nálepku. V roku 2040 sa zaťaženie nových ciest v intraviláne predpokladá do 20 tisíc voz./deň, čo je pre mestskú dvojpruhovú komunikáciu prijateľná hodnota. Mestské komunikácie budú zaťažované 22 tisícmi vozidiel za deň na príjazde do mesta od Východu, intenzitou dopravou blížiacou sa 20 tis. voz/deň na Duklianskej a 12 tis. voz/deň na Levočskej od západu a do 10 tisíc v centre mesta, na ulici Arm.gen Svobodu cez sídlisko Sekčov neprekročí intenzita 15 tis voz. deň.. Na Obrancov mieru 13 tis. voz denne, po Rusínskej 12 tisíc a po okruhu kolem Starého mesta (Okružná, Vajanského, Šafárikova a Štefánikova) okolo 5 tisíc. Všetky riadené križovatky kapacitne vyhovujú, len križovatka Masarykova – Škultétyho potrebuje skapacitniť. Hygienické limity budú dodržiavané, alebo oveľa menej prekračované. V centre mesta, na Sídlisku III a v oblasti Sabinovskej nebude žiadna ulica s viac ako 10 tisícmi áut za deň vďaka vedeniu dopravy po centrálnom okruhu. Jediná hlavná ulica, kde sa intenzita zníži len málo a zostane nad 10 tisícmi aut denne je Volgogradská – Prostějovská. Je navrhnuté upokojenie ulíc v centre mesta a zákaz prejazdu Grešovou ulicou, BUS a cyklistický pruh na Masarykovej do centra a BUS a obojsmerné cyklistické pruhy pre upokojenie Levočskej v centre. Volgogradskú - Prostějovskú sa navrhuje vybaviť vo výhlade samostatnými pruhmi pre verejnú dopravu a pre cyklistov. Systém v praxi funguje na báze troch okruhov: malého staromestského okruhu vedeného mimo námestie Legionárov, centrálného okruhu vedeného Po Levočskej, Duklianskej, I/68 a I/20, po Rusínskej – Kuzmányho – Škultétyho – Jan Pavla II. na Obrancov mieru. Okruhy dopĺňajú dve tangenty, Pražská a Arm. Gen Svobodu.

Pre statickú dopravu sa navrhuje zavedenie parkovacej politiky v centra a na sídliskách a vybudovanie dvoch parkovísk P+G a P+ R.

Podľa zadania sú sformulované rôzne scenáre vývoja verejnej dopravy. Scenár BAU obsahuje opatrenia, ktoré by sa realizovali aj bez vypracovania Stratégie udržateľného rozvoja dopravy v Prešove. Hoci to nie je vždy zdôraznené, predpokladá sa, že scenáre DO ALL (ako vyrovnaný tak rastový) obsahujú opatrenia scenára BAU.





Scenár DO ALL rastový predstavuje maximalistický variant, ktorý komfortne vyrieši známe dopravné problémy mesta Prešova a jeho blízkeho okolia. Je preto ľahké taký scenár odporúčať, pokiaľ ide o úžitkovú hodnotu. Nie tak ľahké je odporúčať taký scenár z pohľadu disponibilných zdrojov.

Scenár DO ALL vyrovnaný predstavuje skromnejší variant, ktorý rieši základné problémy systému dopravnej infraštruktúry a dopravy.

Tak ako aj v iných prípadoch je potrebné urobiť politické rozhodnutie, ktoré opatrenia sa budú realizovať. Štúdiá je odborným podkladom, ktoré má napomôcť pri posudzovaní variantov, o ktorých sa má rozhodovať.

Opísané projekty a opatrenia budú ešte posúdené na dopravnom modeli a konkretizované v časti Plán implementácie spolu s výkonovými indikátormi.

Ako výsledný scenár pre cyklistickú dopravu navrhujeme ALL-DO-R40, ktorý zahrnuje projekty z horizontov BAU40 a ALL-DO-V40. Je to najmä z dôvodu potrebnosti čo najväčšej podpory nemotorovej dopravy, kedy cyklisti sú bez podporujúcich opatrení veľmi zraniteľní a s tým súvisí aj motivácia pre používanie bicykla ako dopravného prostriedku. Opatrenia podporujúci cyklistickú dopravu rozhodne prispievajú k vyššej udržateľnosti dopravy v meste. V horizontu DO-ALL-R40 sú niektoré projekty, ktoré môžu byť nad finančné možnosti rozpočtu mesta prípadne nie sú na území mesta. Ide o nasledujúci projekty:

Parkovací dom, ktorý by sa mal realizovať ak bude výrazný previs dopytu k ponuke miest pre odstavenie bicyklov.

Prepojenie Cykloželeznička - Dulova Ves tento projekt nie na území mesta Prešov, ide však o napojenie sídla, z ktorého väčšina ľudí dochádza do Prešova za prácou, školou či zábavou. Projekt by sa mal napojiť na cykloželezničku Prešov - Zlatá Baňa - 1. etapa. Rovnako projekt prepojenie Sekčova s Ľuboticami je z väčšej časti na území Ľubotíc.



6 NÁVRH RIEŠENIA DOPRAVNÝCH SUBSYSTÉMOV

6.1 Cestná sieť

6.1.1 Cesty v Prešove

Cestná sieť mesta Prešova bola ešte pred niekoľkými rokmi tvorená výhradne historickými cestami a komunikáciami vybudovanými počas výstavby sídlisk.

V posledných rokoch boli postavené ulice Rusínska, Kuzmányho a Pražská, tranzitné cesty už nevedú cez centrum a zo sídliska Sekčov je lepší prístup do centra po Rusínskej ako po ceste I/18. Po Rusínskej žiaľ súčasne prechádza aj časť tranzitnej dopravy.

Cestnú sieť Prešove v roku 2018 tvorí trojuholník zberných komunikácií I/18 Levočská – Duklianska na severe, I/68 Obrancov mieru – Pod Kalváriou – Pražská na juhozápade a Arm. Gen. Svobodu – Švábska (čiastkovo I/20, čiastkovo po na juhovýchode). Trojuholník dopĺňa ortogonálny systém hlavných ulíc Masarykova – Hlavná (s obchádzkami centra po Šafárikovej, Vajanského a Okružnej) – Sabinovská a na nich kolmé prepojenie sídlisk cez centrum Rusínska – Kuzmányho – Škultétyho – Jána Pavla II. Os Sídliska III tvorí tangenciálna ulica Volgogradská – Prostějovská.

Na hraniciach mesta je na všetkých štyroch hlavných vstupoch veľmi vysoká intenzita dopravy. (26 tisíc voz/24 hod. na D1 a I/18 od Popradu, 19 tis. na I/68 voz od Sabinova, 28 tis. po I/18 od Vranova nad Topľou a Bardejova, na I/80 a I/20 od Košíc 35 tis. voz/deň. Ide prevažne o cieľové cesty, ale podiel tranzitu na cestách cez hranice mesta činí 24 % (pre nákladné autá 45 %) s vysokým podielom nákladnej dopravy (34 % prechádzajúcich vozidiel sú nákladné autá). Uličnú sieť Prešova tvoria predovšetkým cesty I. triedy a kapacitné osi sídlisk, doplnené o ortogonálny systém ciest okolo upokojeného centra. Intenzity dopravy dosahujú hodnôt od 10 do 40 tisíc vozidiel. Kapacity križovatiek celkom nezodpovedajú dopytu a aj po výraznom zlepšení situácie po uvedení "malého mestského obchvatu" do prevádzky je celé mesto s výnimkou jeho južnej časti preplnené vozidlami, ktoré spomaľujú aj verejnú dopravu a odradzujú cyklistov.

6.1.1.1 Podiel tranzitnej dopravy

Vnútromestská doprava v riešenom území činila v roku 2017 53% všetkých ciest, do roku 2040 klesne na 43 %

Vonkajšia doprava v riešenom území činila v roku 2017 36 % všetkých ciest, do roku 2040 vzrastie na 43 %

Tranzitná doprava v riešenom území činila v roku 2017 11 % všetkých ciest, do roku 2040 vzrastie na 14%.





6.1.1.2 Del'ba prepravnej práce

Celé území dopravného modelu

	2017	2020	2030	2040
Automobil	48%	48%	46%	43%
Bicykel	1%	2%	3%	4%
MHD	31%	31%	32%	34%
Pešo	15%	14%	13%	13%
Taxi	1%	1%	1%	1%
Vlak	3%	3%	4%	5%
Prímestský autobus	1%	2%	2%	2%
MHD:IAD	42:58	42:58	45:55	48:52

Mesto Prešov

	2017	2020	2030	2040
Automobil	44%	43%	41%	38%
Bicykel	0%	2%	3%	5%
MHD	33%	32%	33%	34%
Pešo	20%	19%	18%	18%
Taxi	1%	1%	1%	2%
Vlak	1%	1%	2%	3%
Prímestský autobus	1%	2%	2%	3%
MHD:IAD	44:56	44:56	47:53	50:50

Okolie

	2017	2020	2030	2040
Automobil	54%	55%	53%	50%
Bicykel	1%	2%	2%	3%
MHD	29%	29%	31%	35%
Pešo	9%	8%	7%	7%
Taxi	0%	0%	0%	0%
Vlak	6%	5%	6%	7%
Prímestský autobus	1%	1%	1%	1%
MHD:IAD	40:60	39:61	42:58	46:54

6.1.1.3 Dopravné modelovanie

Úlohou dopravného modelovania v návrhovej časti projektu bolo posúdiť cestnú sieť a verejnú hromadnú dopravu v troch variantoch (BAU, rastový, vyrovnaný). Časové horizonty boli stanovené pre roky 2020, 2025, 2030 a 2040.





Nástrojom pre dopravné modelovanie bol matematický 4-stupňový (multimodálny) model dopravy, vytvorený v rámci analytickej časti projektu v programe AIMSUN NEXT. Ide o syntetický gravitačný model, ktorý zohľadňuje ukazovatele územia (obyvateľstvo, pracovné miesta, obchodné jednotky, atď.). Prognóza je výsledkom predpokladaných budúcich dopravných potenciálov - dopravnej atraktivity a produktivity.

SCENÁR	ROK	skapacitnenie križovatiek	organizácia v centre	preferencia MHD	ľavé odbočenie do Vajanského	D1 západ - juh	R4 I.etapa	R4 II.etapa	privádzač Grófske	Ku Škáre - Rusínska	K5 (štvorpruhová)	K5 (dvojpruhová)	K3 (štvorpruhová)	východný obchvat	Zlatobanská - Jesenná	prepojenie Sibírska - Pod Šalgovíkom	najopojenie Sídlička III	I/68 Šar. Michalany - Prešov	K1 + K3 (dvojpruhová)	OK I/68 x Veľký Šariš x Kanaš	križovatka K3 x K5 x Duklianska (SRK)	Ružová - K Surdoku	Šídlovec - K5	Šídlovec - Ružová	
0	STAV	2017																							
1	BAU20	2020	X																						
2	DO-ALL20-V	2020	X	X																					
3	DO-ALL20-R	2020	X	X																					
4	BAU25	2025	X			X	X	X	X																
5	DO-ALL25-V	2025	X	X	X	X	X	X	X																
6	DO-ALL25-R	2025	X	X	X	X	X	X	X																
7	BAU30	2030	X			X	X	X	X	X						X	X								
8	DO-ALL30-V	2030	X	X	X	X	X	X	X	X					X	X	X		X		X			X	
9	DO-ALL30-R	2030	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X	X	X				X				X
10	BAU40	2040	X			X	X	X	X	X						X	X								
11	DO-ALL40-V	2040	X	X	X	X	X	X	X	X		X			X	X	X		X	X	X	X	X	X	
12	DO-ALL40-R	2040	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
13	VÝSLEDNÝ	2040	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X

Obrázok 3 Výhľadové scenáre dopravnej ponuky na cestnej sieti

Prognóza dopytu po doprave

Základným podkladom pre prognózu dopytu po doprave bol Územný plán mesta Prešov v znení Zmien a doplnkov 2015 a územné plány obcí zahrnutých v riešenom území. Kľúčovým podkladom je plánované zaťaženie rozvojových plôch mesta Prešov v stanovených časových horizontoch, spracované Odborom hlavného architekta mesta Prešov pre potreby tohto projektu. Na základe vyššie uvedených podkladov sa v prognóze generujú sociálno – ekonomické ukazovatele, ktorým odpovedajú budúce zdroje a ciele dopravy.

Špecifická hybnosť jednotlivých dopytových vrstiev bola uvažovaná na základe súčasného stavu.





Deľba prepravnej práce bola založená na logitových funkciách jednotlivých dopytových vrstiev a na očakávaných vývoch dopravného správania obyvateľstva ako výsledok dopravnej politiky.

Vonkajšia doprava bola do riešeného územia odvodená od prognózy dopytu po doprave na území Prešovského kraja podľa štúdie „Dopravný model pre aktualizáciu štúdie realizovateľnosti D1/R2/R4 Košice – Prešov“, spracované spoločnosťou IR DATA v roku 2017.

Tranzitné vzťahy k riešenému územiu boli stanovené podľa metodiky „TP 07/2013 Technické podmienky - Prognózovanie výhľadových intenzít na cestnej sieti do roku 2040“, vydané Slovenskou správou ciest.

Výstupy dopravného modelovania

Základnými výstupmi dopravného modelovania výhľadových scenárov sú kartogramy dopravného zaťaženia v denných intenzitách dopravných prúdov v bežný pracovný deň. Variáciou výhľadových konfigurácií dopravnej siete a výhľadových časových horizontov vzniklo 12 základných scenárov a 1 výsledný scenár.

Výsledný scenár pre rok 2040 v podobe zaťaženia siete celkovou automobilovou dopravou je ilustračne zobrazený na nasledujúcom obrázku.



Obrázok 4 Ilustračný kartogram výsledného scenára pre rok 2040

Z dopravného modelu vyplýva, že najviac sú v roku 2018 zaťažené ulice:

- Duklianska (Sabinovská – Vajanského) 40 tis. voz./24 hod.
- Vranovská (Pažica – Bardejovská) 38 tis. voz./24 hod.



- Pod Kalváriou 24 tis.voz./24 hod.
- Arm. gen. Svobodu (Pod Táborom – Rusínska) 32 tis.voz./24 hod.
- Rusínska 18 tis. voz./24 hod.
- Košická 16 tis. voz./24 hod.
- Vajanského 15 tis. voz./24 hod.
- Sabinovská 19 tis. voz./24 hod.

Tento systém ciest ponúka v roku 2018 cesty pre tranzit mestom, hoci so zdržaniami. Celkom však chýbajú vhodné cesty pre cesty obyvateľov mesta a jeho okolia.

Pre cesty zo sídliska Sekčov sú k dispozícii ulice Arm.gen.Svobodu, Rusínska a Solivarská zaťažené aj tranzitnou dopravou.

Zo Sídliska III je doprava vedená po preťažených radiálach Levočská alebo Sabinovská.

6.1.1.4 Problémy cestnej siete

Najvýznamnejšie slabé stránky cestnej siete mesta Prešov sú

- Nedobudované cestné obchvaty
- Deštruktívny vplyv extrémne zaťaženej cesty I/18 na fungovanie mesta
- Vysoký podiel nákladnej dopravy na nevhodných trasách cez sídliská
- Nadlimitné hlukové emisie a vysoké koncentrácie škodlivín pozdĺž hlavných ciest
- Chýbajúce prepojenia sídlisk s centrom

Križovatky riadené cestnou svetelnou signalizáciou sú v roku 2018 zväčša kapacitne preťažené.

Podstata problému cestnej siete je v jej usporiadaní, ktoré absolútne nezodpovedá vysokému zaťaženiu

6.1.1.5 Návrh zvýšenia priepustnosti cestnej siete

Prešov súrne potrebuje zvýšiť priepustnosť kritických uzlov a vybudovať obchvaty, ktoré prevezmú tranzitnú dopravu

Skapacitnenie križovatiek:

- križovatka Rusínska – Arm. gen. Svobodu – Laca Novomeského
- križovatka Arm. gen. Svobodu – Jurkovičova – Pod Táborom
- križovatka Levočská – Obrancov mieru – Vlada Clementisa
- okružná križovatka Solivarská – Východná
- rekonštrukcia Solivarskej ulice (cesty III/3440)

Tieto zmeny sú zahrnuté v scenári BAU20

Významná Zmena nastane vybudovaním obchvatov – scenár BAU 25

- Výstavba úseku diaľnice D1 Prešov, západ – Prešov, juh, 7,87 km, 267,26 mil. €
- rýchlostná cesta R4, úsek Prešov, západ – Prešov, sever
- rýchlostná cesta R4, úsek Prešov, sever – Kapušany
- privádzkač Grófske

Scenár BAU 30 pridáva prepojenie Ku Škáre a Pod Šalgovíkom s miestnym významom

6.1.1.6 Popis scenárov

Scenár BAU





2020: Pripojenie nákupného centa Fórum, skapacitnenie križovatiek

2025: D1, R4 (4 pruh), privádzač Grófske

2030: Ku Škáre, Pod Šalgovíkom, nové ulice Sídliisko III

V prípade realizácie scenára BAU bude situácia v roku 2040 nasledovná:

Intenzity: v okolí centra 10 tisíc voz/deň, Duklianska – Levočská – Obrancov mieru – Arm.gen. Svobodu 15 – 20 tisíc /deň

Preťažené križovatky sú Masarykovy Škultétyho a Masarykova - Grešova

Scenáre DO–ALL–V zavádzajú čiastočné upokojenie centra novou organizáciou dopravy (uzatvorenie Grešovej a výjazdu z Hurbanistov na Hlavnú, zjednosmernenie ulíc v rozsahu bloku medzi Masarykovou, Plzeňskou, Lesíkom delostrelcov a kpt. Nálepku). Bude tiež zavedená preferencia hromadnej dopravy a bude postupne vybudovaná preložka cesty I/20 s využitím prepojenia Ku Škáre (tzv. obchvat Sekčova) a preložky cesty I/68 zo Sabinovskej do novej stopy nadväzujúcej na preložku I/20. Táto nová cesta vytvárajúca nové severojužné prepojenie, spolu s Košickou, Pražskou, Pod Kamennou Baňou, Obrancov mieru, Volgogradskou a Prostějovskou vytvára okru kolem centra mesta, umožňuje aj výhodnejšie napojenie Sekčova na centrum cez Dukliansku.

Scenár DO-ALL-V

2020: úpravy organizácie v centre

2025: D1, R4 (4 pruh), privádzač Grófske, úpravy organizácie v centre, preferencia HD 2030: Ku Škáre, Pod Šalgovíkom, nové ulice Sídliisko III

2030: Ku Škáre, Pod Šalgovíkom, K3 juh, K3 sever, K1 napojenie na Arm. gen. Svobodu, viacej preferencie, nová komunikácia Sídliisko III, nová komunikácia Šidlovec s napojením na Ružovú a K Surdoku, napojenie Ľubotíc spolu s K1, prepojenie Zlatobanská - Jesenná

2040: Ku Škáre, K3 juh, K3 sever, K1 napojenie na Arm. gen Svobodu, K5 na Dukliansku, preložka, I/68, zrušenie napojenia na Ružovú, viacej preferencie, nová komunikácia Sídliisko III, nová komunikácia Šidlovec s napojením na Ružovú a K Surdoku, napojenie Ľubotíc spolu s K1, prepojenie Zlatobanská - Jesenná

Scenár DO-ALL-R

2020: úpravy organizácie v centre

2025: D1, R4 (4 pruh), privádzač Grófske, úpravy organizácie v centre, preferencia HD

2030: Ku Škáre, Pod Šalgovíkom, K3 K1 4 pruh, viacej preferencie, nová komunikácia Sídliisko III, nová komunikácia Šidlovec s napojením na Ružovú a K Surdoku

2040: K3 - K5 - K1 4 pruh s MÚK vrátane napojenia na Dukliansku a Arm. gen. Svobodu, I/68 4 pruh , 2 pruh východný obchvat (VO) - celý okrem napojenia na R4

Obidva scenáre počítajú s uzatvorením Grešovej ulice cez Námestie Legionárov a zjednosmernením ulíc Masarykova, Plzeňská, Lesík delostrelcov, Kpt. Nálepku.



6.1.1.7 Výsledky dopravného modelovania

Výsledkom zaťaženia scenárov BAU je stav, kedy v roku 2040 prechádza po obvahu R4 až 26 tisíc voz/deň, čo prekračuje kapacitu dvojpruhu. Po obvahu D1 prechádza 40 tisíc vozidiel denne. Zaťaženie na mestský uliciach by pokleslo na 20 tisíc na vstupe do mesta od východu, 17 tisíc na Duklianskej a Levočskej, necelých 15 tisíc na Arm. gen Svobodu a Obrancov mieru. V okolí centra by zostávali intenzity dopravy na hodnotách blízkych 10 tisíc vozidiel za deň, lebo scenár BAU neprináša riešenia pre vnútromestské cesty a nemeňte organizáciu dopravy v centre. Posúdením križovatiek sa dá zistiť, že všetky križovatky vyhovujú okrem križovatiek Masarykova – Škultétyho a Masarykova – Štefánikova. Mesto je dopravne funkčné, ale centru zostáva veľmi zaťažené

Pre ich riešenie bolo navrhnuté využiť námety z Generálneho plánu dopravy z roku 1988, ktoré sú obsiahnuté aj v platnom územnom pláne s miernou modifikáciou návrhu:

- Preložku cesty I/20 od Košickej po Ľubotice ako obchvat Sekčova a riešení pre cieľové cesty (pozostáva z cesty K3 a K1 pola GDP)
- Preložku cesty I/68 pre zavedenie cieľových ciest od Sabinova, ale aj severnú časť mesta Prešova
- Miestne prepojenia pre obsluhu novej výstavby (Na Rúrkach – Prostějovská, napojenie Šidlovca)

Boli navrhnuté dva druhy scenárov :

Scenáre DO-ALL-R počítajú so štvorpruhovou komunikáciou K3 - K5 – preložka I/68

Scenáre DO-ALL – V počítajú s dvojpruhovou komunikáciou K3 – K5 – preložka I/68.

Scenár DO-ALL-V zavádza čiastočné upokojenie centra novou organizáciou dopravy (uzatvorenie Grešovej a výjazdu z Hurbanistov na Hlavnú, zjednosmernenie ulíc v rozsahu bloku medzi Masarykovou, Plzeňskou, Lesíkom delostrelcov a kpt. Nálepku). Bude tiež zavedená preferencia hromadnej dopravy a bude postupne vybudovaná preložka cesty I/20 s využitím prepojenia Ku Škáre (tzv. obchvat Sekčova) a preložky cesty I/68 zo Sabinovskej do novej stopy nadväzujúcej na preložku I/20. Táto nová cesta vytvárajúca nové severojužné prepojenie, spolu s Košickou, Pražskou, Pod Kamennou Baňou, Obrancov mieru, Volgogradskou a Prostějovskou vytvára okruh kolem centra mesta, umožňuje aj výhodnejšie napojenie Sekčova na centrum cez Dukliansku

Scenáre DO-ALL-R ponúkajú vysokokapacitnú rýchlu cestu K3 – K5 – preložka I/68, ktorej zaťaženie by sa blížilo 30 tisícom vozidiel za 24 hodín. Zaťaženia v okolí centra budú v rozmedzí 3 – 6 tisíc vozidlo za deň. Zaťaženie zberných ciest Levočská – Duklianska, Obrancov mieru, Arm. gen. Svobodu do 10 tisíc vozidiel za deň. Križovatka Duklianska - K5 by musela previesť 35 tisíc vozidlo za deň, čo by nezvládla okružná križovatka, vyžadovala by mimoúrovňové riešenie alebo veľmi rozsiahlu riadenú križovatku. Atraktivita cesty K3 – K5 by znižovala zaťaženie na diaľničných obchvatoch.

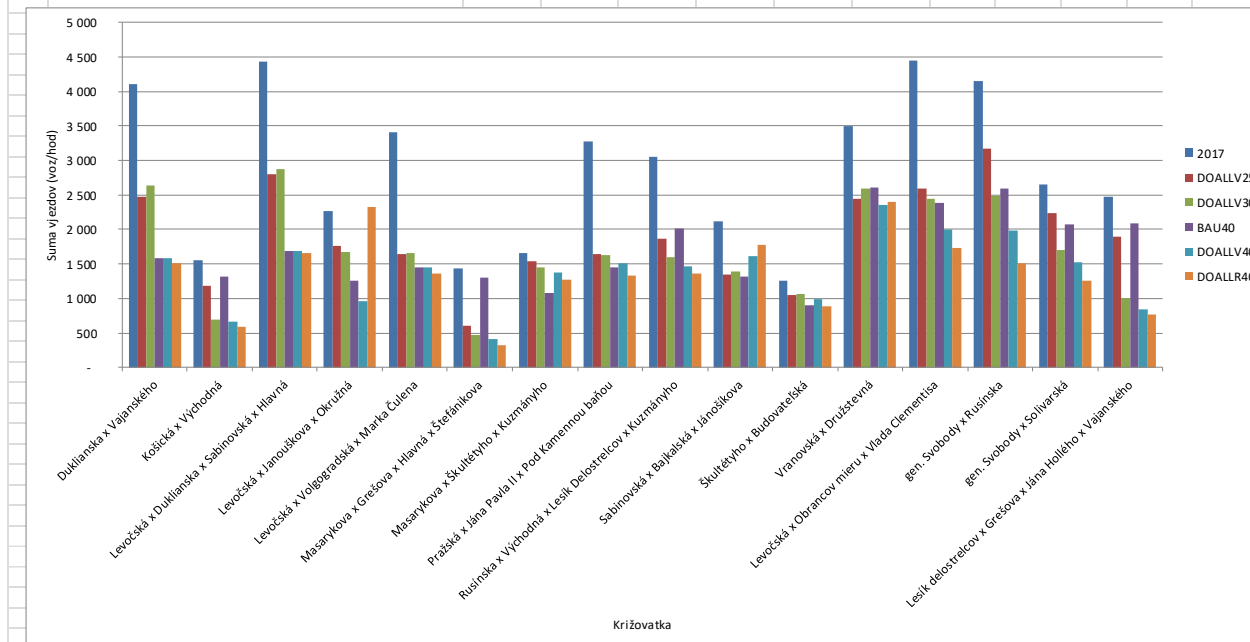
Scenáre DO-ALL-V rovnomerne rozdeľujú dopravu medzi existujúcu a nové cesty nevytvárajú nezvládnuteľné uzly ani privysoké intenzity pre ochranu prostredia. Maximalizuje tiež využitie obchvatov Preto bo za výsledný scenár vybraný scenár DO- ALL-V 2040 s pridaním cesty III. triedy v stope východného obchvatu. Výsledná sieť je podrobne popísaná kapitole 5.



Tabuľka 7

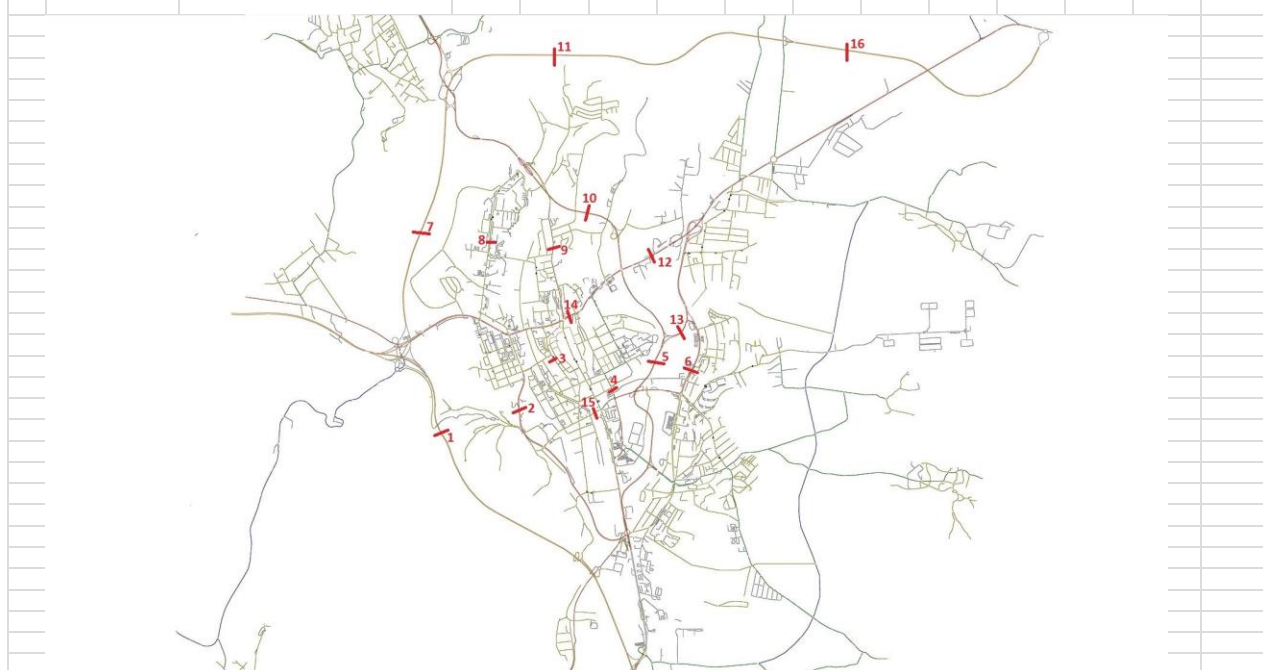
Celkové súčty vjazdov do križovatiek pre uvažované scenáre

Križovatka	Suma vjazdov (voz/hod)					
	2017	DOALLV25	DOALLV30	BAU40	DOALLV40	DOALLR40
1 Duklianska x Vajanského	4 102	2 474	2 635	1 587	1 587	1 516
2 Košická x Východná	1 559	1 186	691	1 320	660	585
3 Levočská x Duklianska x Sabinovská x Hlavná	4 438	2 795	2 869	1 681	1 681	1 653
4 Levočská x Janouškova x Okružná	2 272	1 757	1 676	1 250	960	2 325
5 Levočská x Volgogradská x Marka Čulena	3 410	1 645	1 664	1 453	1 453	1 359
6 Masarykova x Grešova x Hlavná x Štefánikova	1 431	610	476	1 296	410	325
7 Masarykova x Škultétyho x Kuzmányho	1 654	1 538	1 446	1 076	1 380	1 266
8 Pražská x Jána Pavla II x Pod Kamenňou baňou	3 269	1 645	1 632	1 455	1 508	1 337
9 Rusínska x Východná x Lesík Delostrelcov x Kuzmányho	3 050	1 871	1 598	2 010	1 460	1 354
10 Sabinovská x Bajkalská x Jánošíkova	2 121	1 347	1 388	1 319	1 609	1 774
11 Škultétyho x Budovateľská	1 261	1 052	1 067	906	990	885
12 Vranovská x Družstevná	3 504	2 449	2 591	2 611	2 349	2 405
13 Levočská x Obrancov mieru x Vláda Clementisa	4 446	2 590	2 443	2 381	2 006	1 739
14 gen. Svobody x Rusínska	4 154	3 175	2 490	2 590	1 979	1 506
15 gen. Svobody x Solivarská	2 654	2 236	1 696	2 074	1 517	1 260
16 Lesík delostrelcov x Grešova x Jána Hollého x Vajanského	2 471	1 890	1 010	2 094	844	773





P.č.	Názov	Umiestnenie (úsek)	BAU				DO ALL - V				DO ALL - R			
			2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040	2020	2025	2030	2040
1	D1		0	35820	38140	40810	0	36380	37360	39120	0	36660	36290	33860
2	Nábrežná	Reštaurácia Arkáda - Zimný štadión	27700	13030	12550	12020	31610	13740	13000	11870	31610	13580	12380	10120
3	Okružná	Požiarnická - Tkáčska	9040	3520	3430	3240	8100	4480	3370	2910	8100	4470	3470	3060
4	Lesík Delostrelcov	Plzenská - Pod Táborom	26790	19200	18400	17390	21510	17830	10570	8370	21510	17790	11170	8680
5	K3	K1 - Pod Táborom	0	0	0	0	0	0	16920	19740	0	0	24260	28940
6	Arm. Gen. Svobodu	pri Poliklinike Procare	30940	24600	20970	18450	31980	25610	12310	11460	31980	25540	10230	8960
7	R4 I. etapa		0	23250	24850	26640	0	23950	24280	14590	0	24040	22000	22240
8	Prostějovská	Ku kráľovej hore - Mirka Nešpora	14990	13840	13340	12460	15220	14290	13730	12820	15220	14290	13730	12090
9	Sabinovská	Mičurinova - Ružová	20480	9430	9380	9300	19870	8920	9130	4510	19870	8920	9290	4940
10	K5	Šídlovec (Kvetná-Bendikova) - K Surdoku	0	0	0	0	0	0	0	18880	0	0	0	21760
11	R4 II. etapa "A"	Prešov Sever - privádzač Grófske	0	23260	24980	26520	0	25020	25010	22080	0	25130	22140	19600
12	Bardejovská	pri ČS Lukoil	35160	22740	22820	22130	34340	20330	16690	15730	34340	20310	17360	16400
13	K1		0	0	0	0	0	0	15970	17360	0	0	20890	22440
14	Duklianska	Vajanského - Sabinovská	40890	27550	27230	26270	39570	24040	23800	13140	39570	24110	24400	12950
15	Škultétyho	most ponad železničnú trať č. 188	11930	7050	6600	6150	16480	8770	9140	8820	16480	8770	7840	7660
16	R4 II. etapa "B"	privádzač Grófske - Kapušany	0	16370	17430	26520	0	17340	17420	18260	0	17320	15740	16450

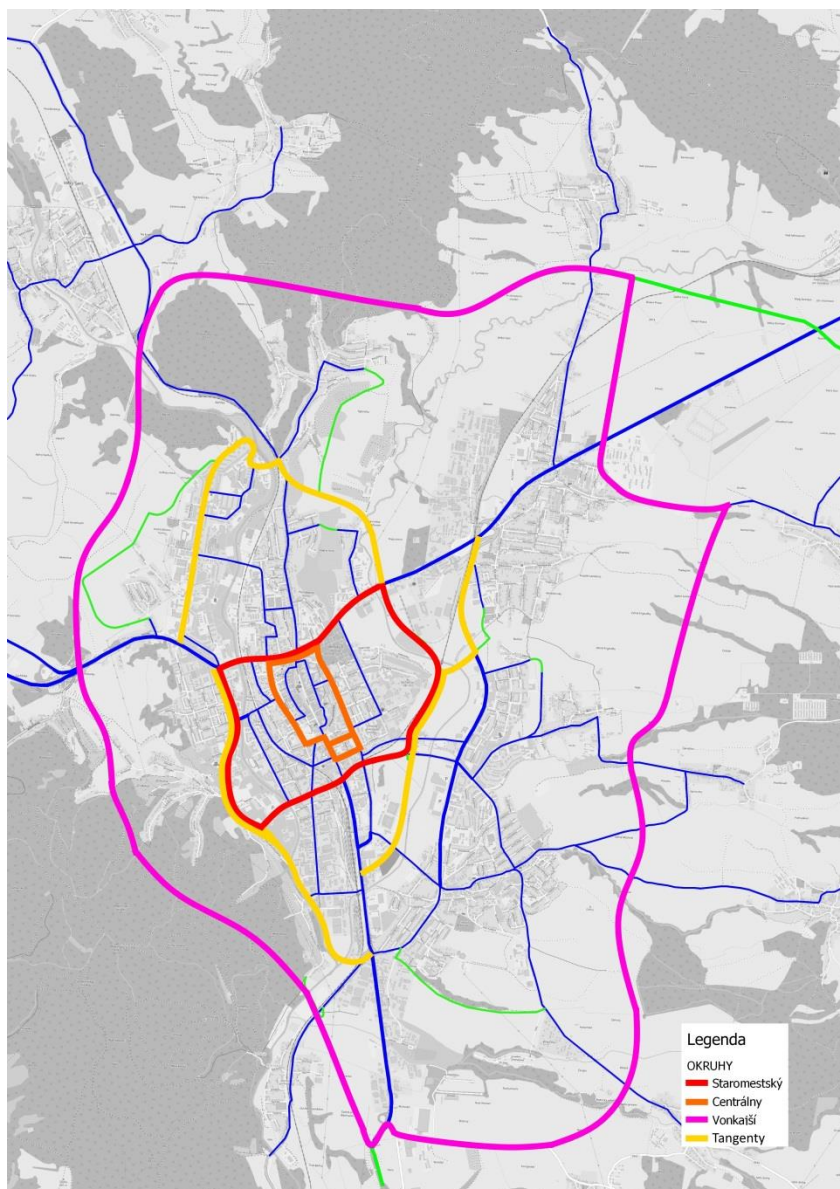


Obrázok 5 Porovnanie intenzít dopravy



Tabuľka 8 Výsledky kapacitného posúdenia križovatiek

	križovatka	2017	DOALLV25	DOALLV30	BAU40	DOALLV40	DOALLR40	nevyhovujúce križovatkové pohyby
1	Rusínska x Východná x Lesík delostrelcov x Kuzmányho	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Lesík delostrelcov → Rusínska; Rusínska → Kuzmányho Rusínska → Východná
2	Pražská x Jána Pavla II x Pod Kamennou Baňou	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Jána Pavla II. → Pražská sever
3	Masarykova x Škultétyho x Kuzmányho	NE	NE	NE	NE	NE	NE	2017: Kuzmányho → Škultétyho/Masarykova DOALLV25: Kuzmányho → Škultétyho/Masarykova DOALLV30: Kuzmányho → Škultétyho/Masarykova BAU40: Kuzmányho → Škultétyho/Masarykova DOALLV40: Kuzmányho → Škultétyho/Masarykova DOALLR40: Kuzmányho → Škultétyho/Masarykova
4	Duklianska x Vajanského	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Duklianska východ → Duklianska západ
5	Levočská x Duklianska x Sabinovská x Hlavná	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Duklianska → Levočská; Sabinovská → Duklianska Levočská → Duklianska Levočská → Sabinovská
6	Levočská x Volgogradská x Marka Čulena	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Levočská západ → Levočský východ Levočská západ → Volgogradská; Volgogradská → Levočská západ/Marka Čulena; Levočská východ → Levočská západ
7	Sabinovská x Bajkalská x Jánošíkova	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Bajkalská → Jánošíkova / Sabinovská sever/juh Sabinovská sever → Jánošíkova
8	Vranovská x Družstevná	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	
9	Levočská x Janouškova x Remscheidská	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	NE	2017: Levočská západ → Levočská východ; Levočská východ → Levočská západ DOALLR40: Levočská západ → Levočská východ; Levočská východ → Levočská západ
10	Masarykova x Grešova x Hlavná x Štefánikova	NE	ANO	ANO	NE	ANO	ANO	2017: Štefánikova → Masarykova/Grešova BAU40: Štefánikova → Masarykova/Grešova
11	Škultétyho x Budovateľská	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	
12	Košická x Východná	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	
13	Levočská x Obrancov mieru x Vlada Clementisa	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Levočská západ → Levočská východ Vlada Clementisa → Obrancov mieru Obrancov mieru → Levočská západ Obrancov mieru → Vlada Klementisa
14	Arm.gen.Svobodu x Rusínska x L. Novomeského							Jírka dotaz
15	Arm.gen.Svobodu x Švábska x Solivarská	NE	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	2017: Solivarská západ → Arm. Gen. Svobodu Arm. Gen. Svobodu → Švábska Solivarská východ → Švábska/Solivarská západ Švábska → Arm. Gen. Svobodu/Solivarská východ



Obrázok 6 Výsledná sieť s vyznačením okruhov a tangent

6.1.1.8 Statická doprava

V Prešove je problematické parkovať v centre mesta a odstavovať vozidla na sídliskách. Bolo navrhnuté zaviesť parkovaciú politiku centre a na sídliskách. Boli navrhnuté dva parkovacie objekty: P+G u Björnsonovej ulice a P+R u železničnej stanice.



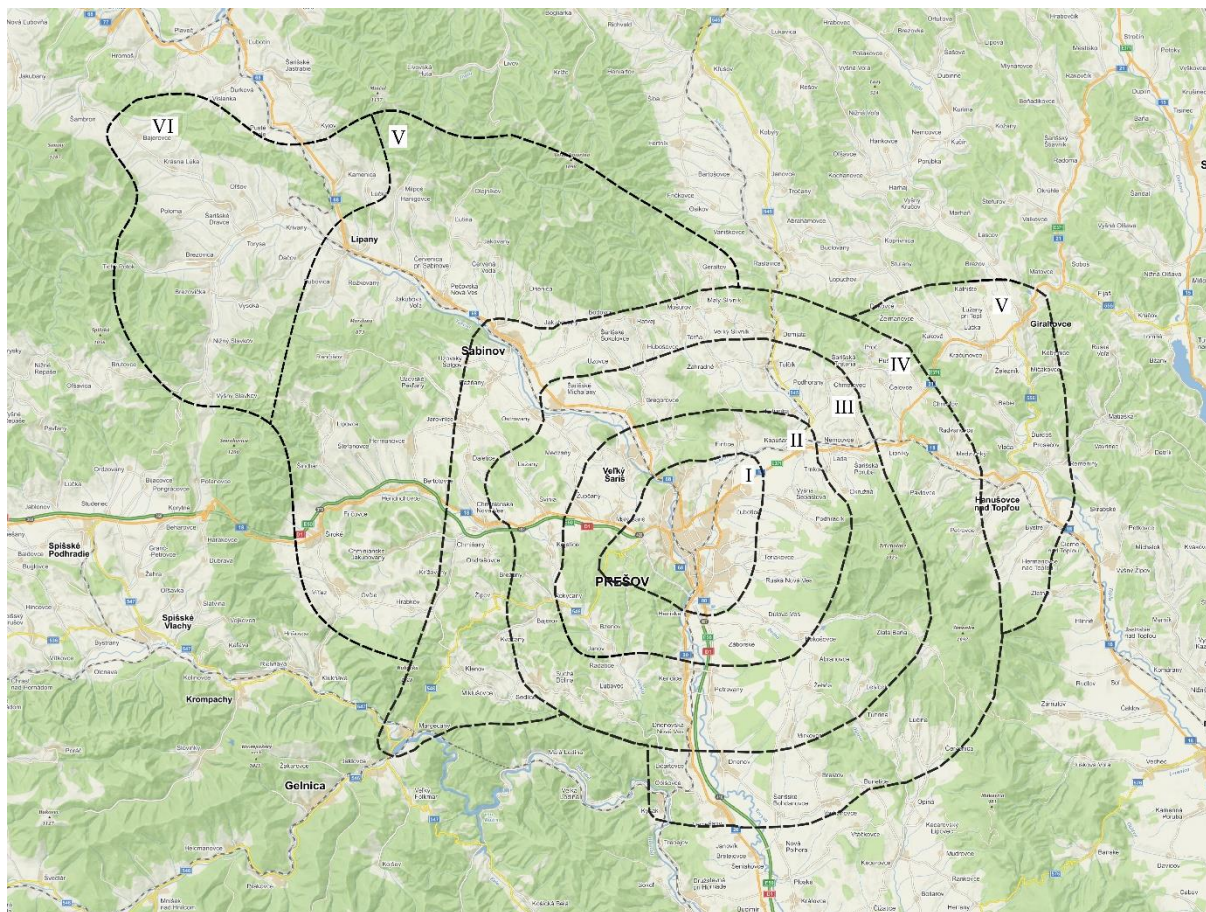
6.2 Sieť verejnej osobnej dopravy

Zo záverov analytickej časti, dopravnej stratégie a prognóz bola navrhnutá sieť verejnej osobnej dopravy v horizontoch rokov 2020, 2025, 2030 a 2040, spolu s návrhom riešení širších vzťahov.

Navrhnuté riešenia obsahujú stratégiu realizácie technologickej základne verejnej hromadnej dopravy, nie len pre samotné mesto, ale aj pre jeho zázemie v regióne. Spolu s technologickým zázemím sú navrhnuté kroky na kontinuálny rozvoj vozového parku mestskej dopravy. Hlavnou zásadou je uprednostniť kvalitu dopravnej služby, aby obsluha územia v aglomerácii Prešov umožnila priame napojenie na vlastné územie mesta.

6.2.1 Návrh novej optimalizovanej siete liniek

Základnou úvahou o integrácii systému (na začiatku integrácia tarify) je predstava o rozdelení záujmového územia do tarifných zón. Predstava je znázornená vid' Obrázok 7 a Tabuľka 9.



Obrázok 7 Predstava o tarifných pásmach



Tabuľka 9

Predstava o tarifných pásmach

Pásmo	Poznámka	Základná tarifa pásmo z 1 do n [€]	Doba platnosti lístka [min.]
I	Existujúce I. pásmo MHD	0,50	30
II	Existujúce II. pásmo MHD, mierne rozšírené*)	0,80	60
III	Nové definované pásmo	1,10	75
IV	Nove definované pásmo	1,50	90
V	Nove definované pásmo – pre vzdialenejšie miesta	1,90	105
VI	Nove definované pásmo – pre najvzdialenejšie miesta	2,40	120

*) Rozšírenie oproti terajšiemu stavu o obce Dulova Ves, Kokošovce, Podhradík, Kapušany, Župčany, Rokycany a Janov.

Tri scenáre linkového vedenia MHD:

- Scenár BAU
- Scenár Do ALL – vyrovnaný
- Scenár Do ALL – rastový

V scenári „BAU (Business as usual)“ sú zahrnuté už schválené alebo priebežné zmeny, ktoré by prebehli aj keby sa Stratégia udržateľného rozvoja dopravy nespracovávala. Do roku 2020 tento scenár začleňuje do prevádzky elektrobuses, ktoré majú byť do Prešova dodané.

V popise nie sú uvedené školské spoje, predpokladá sa, že tieto spoje zostanú v rovnakej podobe.

Vrátane školských spojov tento scenár predstavuje výkon 15 950 km počas pracovného dňa v školskom roku.

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová		
Interval	12/15/12/20/30 min	Počet polobratov	138

Linka	2	Trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Bajkalská/Dúbava – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/12/10/15/30 min	Počet polobratov	168



Linka	5	Trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Bajkalská/Dúbrava		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	7	Trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	60/60/30/60/- min	Počet polobratov	38

Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	124

Linka	10	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	11	Autobus	
1. smer	Na Rúrkach – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Na Rúrkach		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	12	Elektrobus malý	
1. smer	Jánošíkova – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Volgogradská – Marka Čulena – SLŠ – Kúpeľná – DJZ – Trojica – Šafárikova – Hollého – Rusínska – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Nižné Lúky – Lesík delostrelcov – Nemocnica – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Kúpeľná – SLŠ – Marka Čulena – Prostejovská – Veterinárna nemocnica – Jánošíkova		
Interval	120 min	Počet polobratov	17



Linka	13	Autobus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	14	Autobus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Surdok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Surdok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/120/60/60/60 min	Počet polobratov	38

Linka	15	Elektrobus malý *)	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázavského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázavského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

*) jeden obrat v rannej a jeden v popoludňajšej špičke – autobus; dobíjanie – Plzeňská

Linka	17	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	30 min	Počet polobratov	7

6x v rannej špičke tam, 1x v popoludňajšej špičke naspäť

Linka	18	Autobus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	19	Autobus	
1. smer	Solivar – Laca Novomeského – Švábska – Nový Solivar – Železničná stanica – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Železničná stanica – Košická – Švábska – Laca Novomeského – Solivar		
Interval	60 min	Počet polobratov	35



Linka	20	Midibus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Veselá		
2. smer	Veselá – Trojica – Veľká pošta		
Interval	3 páry za deň	Počet polobratov	6

Linka	21	Autobus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	22	Autobus	
1. smer	Šidlovec – Rázc. Šidlovec – Sabinovská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Sabinovská – Rázc. Šidlovec – Šidlovec		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	24	Autobus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	30/120/60/120/120 min	Počet polobratov	32

Linka	27	Autobus	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	28	Autobus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	29	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Floriánova – Okružná – Grešova – Hollého – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – DJZ Trojica – Levočská – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	35



Nabíjanie – Sídliisko III

Linka	30	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných zmien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje

Linka	32	Autobus	
1. smer	Okružná – Poliklinika – Trojice – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Trojica		
Interval	*)	Počet polobratov	50

*) 1. smer 18 spojov v ranej špičke; 2. smer 32 spojov medzi 8:00 a 20:00 hodinou

Linka	32 A	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Okružná		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	29

*) 29 spojov v jednom smere medzi 7:30 a 20:00 hodinou

Linka	33	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Karpatská – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Karpatská – Švábska – Delňa		
Interval	*)	Počet polobratov	11

*) 2+2 spoje ráno, 3+2 spoje popoludnie, 2+0 spoje večer

Linka	34	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30 min *)	Počet polobratov	26

*) 8+4 spoje ráno, 6+7 spojov popoludnie, 0+1 spojov večer

Linka	35	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Martina Benku – Rusínska – Hollého – Rázc. Kúty – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer			
Interval	60 min *)	Počet polobratov	3

*) 3 spoje ráno



Linka	36	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Trojica		
2. smer	Trojica – Rusínska – Pod Šalgovíkom		
Interval	19+11 spojov	Počet polobratov	60

Linka	37	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Košická – Švábska – Martina Benku – Skleník – Nižná Šebastová		
2. smer	Hinrichs – Karpatská – Martina Benku – Škára – Železničná stanica		
Interval	3+1 spojov	Počet polobratov	4

Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Sídliisko III		
Interval	15/15/12/20/30 min	Počet polobratov	132

Linka	39	Autobus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	41	Elektrobus malý	
1. smer	Surdok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Surdok		
Interval	60/120/60/120/- min	Počet polobratov	30

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	42	Elektrobus malý	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	120 min	Počet polobratov	18

Linka	43	Midibus	
1. smer	Železničná stanica – Zimný štadión – SLŠ – Marka Čulena – Centrum – Bajkalská – Rázcestie Šidlovec – Duklianska – Nemocnica – Kpt. Nálepku		
2. smer	-		
Interval	60 min *)	Počet polobratov	5

*) 5 spoje v rannej špičke

Linka	44	Midibus	
1. smer	Solivar – L. Novomeského – Rusínska – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Rusínska – Laca Novomeského – Solivar		





Interval	60 min (3 x ráno, 4 x odp.)	Počet polobratov	14
----------	-----------------------------	------------------	----

Linka	45	Autobus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	46	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60/120/60/120/120 min	Počet polobratov	26

Linka	48	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Trojica		
2. smer	-		
Interval	2 spoje v rannej špičke	Počet polobratov	2

6.2.1.1 Linkové vedenie MHD – scenár BAU – rok 2025

V scenári „BAU“ sú zhrnuté, ako je vyššie uvedené, už schválené alebo priebežné zmeny, ktoré by prebehli aj keby sa Stratégia udržateľného rozvoja dopravy nespracovala.

V roku 2025 po pripravovanom zatrolejovaní Rusínskej ulice a vytvorení obratiska Clementisova – Levočská nastanú zmeny vo vedení trolejbusových liniek – presunutie linky č. 8 na Rusínsku ulicu a zavedenie novej linky č. 9 v trase Levočská/Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Rusínska – Pod Šalgovíkom.

Tiež sa predpokladá dodanie piatich parciálnych trolejbusov, ktoré by podľa návrhu mali obsluhovať linku č. 7 (2 vozidlá, možnosť zvesenia trolejového vedenia na Širpe) a vetvu Bajkalská pre linky č. 2/5 (2 vozidlá, možnosť zvesenia kríženia trolejov na Bajkalskej ulici, po dobudovaní priameho smeru pre trolejbusy Duklianska – Levočská. Zvyšné vozidlo bude rezervné.

Vrátane školských spojov tento scenár predstavuje 16 214 km počas pracovného dňa v školskom roku.

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová		
Interval	12/15/12/20/30 min	Počet polobratov	138

Linka	2	Trolejbus / parciálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Bajkalská/Dúbrava – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118



Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/12/10/15/30 min	Počet polobratov	168

Linka	5	Trolejbus / parciálny trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Bajkalská/Dúbrava		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	7	Parciálny trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	60/60/30/60/- min	Počet polobratov	

Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	124

Linka	9	Trolejbus	
1. smer	Levočská – Obrancov mieru – Škultétyho – Rusínska – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova		
Interval	20 min	Počet polobratov	104

Linka	10	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	11	Autobus	
1. smer	Na Rúrkach – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Na Rúrkach		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	12	Elektrobus malý	
1. smer	Jánošíkova – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Volgogradská – Marka Čulena – SLŠ – Kúpeľná – DJZ – Trojica – Šafárikova – Hollého – Rusínska – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Nižné Lúky – Lesík delostrelcov – Nemocnica – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Kúpeľná – SLŠ – Marka Čulena – Prostejovská – Veterinárna nemocnica – Jánošíkova		
Interval	120 min	Počet polobratov	17



Linka	13	Autobus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	14	Autobus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Sordok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Sordok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/120/60/60/60 min	Počet polobratov	38

Linka	15	Elektrobus malý *)	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázavského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázavského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

*) jeden obrat v rannej a jeden v popoludňajšej špičke – autobus, dobíjanie – Plzeňská

Linka	17	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	30 min	Počet polobratov	7

6x v rannej špičke tam, 1x v popoludňajšej špičke naspäť

Linka	18	Autobus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	19	Autobus	
1. smer	Solivar – Laca Novomeského – Švábska – Nový Solivar – Železničná stanica – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Železničná stanica – Košická – Švábska – Laca Novomeského – Solivar		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	20	Midibus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Veselá		
2. smer	Veselá – Trojica – Veľká pošta		
Interval	3 páry za deň	Počet polobratov	6



Linka	21	Autobus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	22	Autobus	
1. smer	Šidlovec – Rázc. Šidlovec – Sabinovská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Sabinovská – Rázc. Šidlovec – Šidlovec		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	24	Autobus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	30/120/60/120/120 min	Počet polobratov	32

Linka	27	Autobus	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	28	Autobus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	29	Elektrobús	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Floriánova – Okružná – Grešova – Hollého – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – DJZ Trojica – Levočská – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Nabíjanie – Sídliisko III

Linka	30	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných zmien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje





Linka	32	Autobus	
1. smer	Okružná – Poliklinika – Trojice – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Trojica		
Interval	*)	Počet polobratov	50

*) 1. smer 18 spojov v rannej špičke; 2. smer 32 spojov medzi 8:00 a 20:00 hodinou

Linka	32 A	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Okružná		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	29

*) 29 spojov v jednom smere medzi 7:30 a 20:00 hodinou

Linka	33	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Karpatská – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Karpatská – Švábska – Delňa		
Interval	*)	Počet polobratov	11

*) 2+2 spoje ráno, 3+2 spoje popoludnie, 2+0 spoje večer

Linka	34	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30 min *)	Počet polobratov	26

*) 8+4 spojov ráno, 6+7 spojov popoludnie, 0+1 spojov večer

Linka	35	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Martina Benku – Rusínska – Hollého – Rázc. Kúty – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer			
Interval	3 spoje ráno	Počet polobratov	3

Linka	36	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Trojica		
2. smer	Trojica – Rusínska – Pod Šalgovíkom		
Interval	19+11 spojov	Počet polobratov	60

Linka	37	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Košická – Švábska – Martina Benku – Skleník – Nižná Šebastová		
2. smer	Hinrichs – Karpatská – Martina Benku – Škára – Železničná stanica		
Interval	3+1 spojov	Počet polobratov	4





Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Sídliisko III		
Interval	15/15/12/20/30 min	Počet polobratov	132

Linka	39	Autobus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	41	Elektrobus malý	
1. smer	Sordok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Sordok		
Interval	60/120/60/120/- min	Počet polobratov	30

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	42	Elektrobus malý	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	120 min	Počet polobratov	18

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	43	Midibus	
1. smer	Železničná stanica – Zimný štadión – SLŠ – Marka Čulena – Centrum – Bajkalská – Rázc. Šidlovec – Duklianska – Nemocnica – Kpt. Nálepku		
2. smer	-		
Interval	60 min (5 spojov v rannej špičke)	Počet polobratov	5

Linka	44	Midibus	
1. smer	Solivar – L. Novomeského – Rusínska – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Rusínska – Laca Novomeského – Solivar		
Interval	60 min (3 x ráno, 4 x popoludnie)	Počet polobratov	14

Linka	45	Autobus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50



Linka	46	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60/120/60/120/120 min	Počet polobratov	26

Linka	48	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Trojica		
2. smer	-		
Interval	2 spoje v rannej špičke	Počet polobratov	2

6.2.1.2 Linkové vedenie MHD – scenár DO ALL – vyrovnaný – rok 2020

Scenár „DO ALL – vyrovnaný“ je v prípade konceptu MHD spracovaný s víziou celkovej elektrifikácie MHD v Prešove do roku 2040 a zlepšením spojenia k nemocnici. Do značnej miery zachováva existujúci koncept linkového vedenia s určitou úpravou a zjednodušením. Prípadne ruší niektoré nepravidelné linky a nahrádza ich posilnenými, a upravenými linkami s pravidelnou prevádzkou. Ponechávajú sa niektoré návoznú linky do priemyselných zón (linky č. 17 a 30). Posilňuje sa zapojenie železničnej dopravy do systému verejnej dopravy (nová zastávka „Železničná zastávka Prešov mesto“).

Vo vzdialenejších horizontoch reflektuje a očakáva úpravy, prípadne novú výstavbu. Podobne ako v scenári „BAU“ sa po roku 2025, po pripravovanom zatrolejovaní Rusínskej ulice a vytvorení obrátiska Clementisova – Levočská, navrhujú zmeny v linkovom vedení trolejbusov – presmerovanie linky č. 8 na Rusínsku ulicu, zavedenie novej linky č. 9 Levočská/Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Rusínska – Pod Šalgovíkom.

Návrh v horizontoch rokov 2030 a 2040 reflektuje nové alebo obnovené železničné zastávky (Nižná Šebastová, Prešov – nemocnica) alebo novú výstavbu (Priemyselná zóna Grófske, rodinné domy Pod Bikošom).

V roku 2020 predpokladá tento scenár denný výkon vozidiel MHD 16 497 km,

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová		
Interval	12/15/12/20/30 min	Počet polobratov	138

Linka	2	Trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Bajkalská/Dúbrava – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/12/10/15/30 min	Počet polobratov	168





Linka	5	Trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Bajkalská/Dúbrava		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	7	Trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	60/60/30/60/- min	Počet polobratov	38

Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	124

Linka	10	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	11	Autobus	
1. smer	Na Rúrkach – Marka Čulena – Sázavského – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – Šafárikova – Dilongova – Vajanského		
2. smer	Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Sázavského – Marka Čulena – Na Rúrkach		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	12	Elektrobus malý	
1. smer	Bajkalská – Rázcestie Šidlovec – Jánošíkova – Jahodová – Šidlovec – Stavbárska – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Bajkalská		
2. smer	-		
Interval	30 min	Počet polobratov	35

Linka	13	Autobus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35



Linka	14	Autobus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Sordok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Sordok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/120/60/60/60 min	Počet polobratov	38

Linka	15	Elektrobus malý	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázavského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázavského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	30/60/30/60/60 minút	Počet polobratov	35

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	16	Elektrobus malý	
1. smer	Levočská – Centrál – Sázavského – SLŠ – Železničná zastávka Prešov mesto – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie - DJZ – Trojica – Šafárikova – Nemocnica – Hollého		
2. smer	Hollého – Svätoplukova – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Železničná zastávka Prešov mesto – SLŠ – Sázavského – Centrál – Clementisova		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	17	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	30 min	Počet polobratov	7

6x v rannej špičke tam, 1x v popoludňajšej špičke naspäť

Linka	18	Autobus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	21	Autobus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	22	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Clementisova		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48



Linka	24	Autobus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	30/120/60/120/120 min	Počet polobratov	32

Linka	27	Autobus	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	28	Autobus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	30	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných zmien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje

Linka	32	Autobus	
1. smer	Okružná – Poliklinika – Trojice – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Okružná		
Interval	15/30/15/30/60 min	Počet polobratov	94

Linka	33	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Karpatská – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Karpatská – Švábska – Delňa		
Interval	30/-/30/-/ (7 + 4 spojov)	Počet polobratov	11

Linka	34	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30/-/30/-/ (+1 spoj večer)	Počet polobratov	26



Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Sídliisko III		
Interval	15/15/12/20/30 min	Počet polobratov	132

Linka	39	Autobus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	41	Elektrobus malý	
1. smer	Surdok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Surdok		
Interval	60/120/60/120/- min	Počet polobratov	30

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	42	Elektrobus malý	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	120 min	Počet polobratov	18

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	45	Autobus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	46	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60/120/60/120/120 min	Počet polobratov	26

Linka	49	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Šafárikova – Nemocnica – Rusínska – Laca Novomeského a ďalej rozdelenie trasy: variant a): Kysucká – Solivar; variant b): Vansovej – Sekčovská – Šalgovík		
2. smer	Šalgovík – Sekčovská – Vansovej/Solivar – Kysucká – ďalej po spoločnej trase: Laca Novomeského – Rusínska – Nemocnica – Dilongova – Vajanského – Poliklinika – Levočská – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/15/30 min *)	Počet polobratov	130

*) V delenej časti dvojnásobný interval





6.2.1.3 Linkové vedenie MHD – scenár Do ALL – vyrovnaný – rok 2025

V roku 2025 predpokladá tento scenár denný výkon vozidiel MHD 17 046 km.

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová		
Interval	12/15/12/20/30 min	Počet polobratov	138

Linka	2	Trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Bajkalská/Dúbrava – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/12/10/15/30 min	Počet polobratov	168

Linka	5	Trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Bajkalská/Dúbrava		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	7	Trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	60/60/30/60/- min	Počet polobratov	38

Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	124

Linka	9	Trolejbus	
1. smer	Levočská – Obrancov mieru – Škultétyho – Rusínska – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova		
Interval	20 min	Počet polobratov	104



Linka	10	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	11	Autobus	
1. smer	Na Rúrkach – Marka Čulena – Sázvského – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – Šafárikova – Dilongova – Vajanského		
2. smer	Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Sázvského – Marka Čulena – Na Rúrkach		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	12	Elektrobus malý	
1. smer	Bajkalská – Rázcestie Šidlovec – Jánošíkova – Jahodová – Šidlovec – Stavbárska – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Bajkalská		
2. smer	-		
Interval	30 min	Počet polobratov	35

Linka	13	Autobus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	14	Autobus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Sordok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Sordok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/120/60/60/60 min	Počet polobratov	38

Linka	15	Elektrobus malý	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázvského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázvského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	30/60/30/60/60 minút	Počet polobratov	42



Linka	16	Elektrobus malý	
1. smer	Levočská – Centrál – Sázavského – SLŠ – Železničná zastávka Prešov mesto – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie - DJZ – Trojica – Šafárikova – Nemocnica – Hollého		
2. smer	Hollého – Svätoplukova – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Železničná zastávka Prešov mesto – SLŠ – Sázavského – Centrál – Clementisova		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	17	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	30 min	Počet polobratov	7

6x v rannej špičke tam, 1x v popoludňajšej špičke naspäť

Linka	18	Autobus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	

Linka	21	Autobus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	22	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Clementisova		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	24	Autobus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	30/120/60/120/120 min	Počet polobratov	32

Linka	27	Autobus	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	35



Linka	28	Autobus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	30	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných smien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje

Linka	32	Parciálny trolejbus	
1. smer	Okružná – Poliklinika – Trojice – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Okružná		
Interval	15/30/15/30/60 min	Počet polobratov	94

Linka	33	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Karpatská – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Karpatská – Švábska – Delňa		
Interval	30/-/30/-/- (7 + 4 spoje)	Počet polobratov	11

Linka	34	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30/-/30/-/- (+1 spoj večer)	Počet polobratov	26

Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Sídliisko III		
Interval	15/15/12/20/30 min	Počet polobratov	22

Linka	39	Parciálny trolejbus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50



Linka	41	Elektrobus malý	
1. smer	Surdok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Surdok		
Interval	60/120/60/120/- min	Počet polobratov	30

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	42	Elektrobus malý	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	120 min	Počet polobratov	18

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	45	Autobus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	46	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60/120/60/120/120 min	Počet polobratov	26

Linka	49	Elektrobus / Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Šafárikova – Nemocnica – Rusínska – Laca Novomeského a ďalej rozdelenie trasy: variant a): Kysucká – Solivar; variant b): Vansovej – Sekčovská – Šalgovík		
2. smer	Šalgovík – Sekčovská – Vansovej/Solivar – Kysucká – ďalej po spoločnej trase: Laca Novomeského – Rusínska – Nemocnica – Dilongova – Vajanského – Poliklinika – Levočská – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/15/30 min *)	Počet polobratov	130

*) V delenej časti dvojnásobný interval

6.2.1.4 Linkové vedenie MHD – scenár DO ALL – vyrovnaný – rok 2030

V roku 2030 predpokladá tento scenár denný výkon vozidiel MHD 16 952 km.

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová		
Interval	12/15/12/20/30 min	Počet polobratov	138



Linka	2	Parciálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Bajkalská/Dúbrava – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	3	Parciálny trolejbus	
1. smer	Šarišské Lúky – Karpatská – Lesnícka – Švábska - Delňa		
2. smer	Delňa – Švábska – Lesnícka – Karpatská – Šarišské Lúky		
Interval	20 min	Počet polobratov	54

Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/12/10/15/30 min	Počet polobratov	168

Linka	5	Parciálny trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Bajkalská/Dúbrava		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	7	Parciálny trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	60/60/30/60/- min	Počet polobratov	38

Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	124

Linka	9	Trolejbus	
1. smer	Levočská – Obrancov mieru – Škultétyho – Rusínska – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova		
Interval	20 min	Počet polobratov	54

Linka	10	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35



Linka	11	Autobus	
1. smer	Na Rúrkach – Marka Čulena – Sázavského – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – Šafárikova – Dilongova – Vajanského		
2. smer	Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Sázavského – Marka Čulena – Na Rúrkach		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	12	Elektrobus malý	
1. smer	Bajkalská – Rázcestie Šidlovec – Jánošíkova – Jahodová – Šidlovec – Stavbárska – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Bajkalská		
2. smer	-		
Interval	30 min	Počet polobratov	35

Linka	13	Autobus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	14	Autobus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Sordok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Sordok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/120/60/60/60 min	Počet polobratov	38

Linka	15	Elektrobus malý	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázavského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázavského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	30/60/30/60/60 minút	Počet polobratov	42

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	16	Elektrobus malý	
1. smer	Levočská – Centrál – Sázavského – SLŠ – Železničná zastávka Prešov mesto – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie - DJZ – Trojica – Šafárikova – Nemocnica – Hollého – Onkológia – Hematológia – Železničná zastávka Nemocnica		
2. smer	Železničná zastávka Nemocnica – Hematológia – Onkológia – Hollého – Svätoplukova – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Zastávka mesto – SLŠ – Sázavského – Centrál – Clementisova		
Interval	60 min	Počet polobratov	35





Linka	17	Parciálny trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	30 min	Počet polobratov	7

6x v rannej špičke tam, 1x v popoludňajšej špičke naspäť

Linka	18	Autobus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	21	Autobus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	22	Parciálny trolejbus	
1. smer	Levočská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Clementisova		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	24	Autobus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	30/120/60/120/120 min	Počet polobratov	32

Linka	27	Elektrobus malý	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	28	Autobus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50



Linka	30	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných zmien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje

Linka	32	Parciálny trolejbus	
1. smer	Okružná – Poliklinika – Trojice – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Okružná		
Interval	15/30/15/30/60 min	Počet polobratov	94

Linka	34	Parciálny trolejbus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30/-/30/-/ (+1 spoj večer)	Počet polobratov	26

Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Sídliisko III		
Interval	15/15/12/20/30 min	Počet polobratov	132

Linka	39	Parciálny trolejbus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	41	Elektrobus malý	
1. smer	Surdok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Surdok		
Interval	60/120/60/120/- min	Počet polobratov	60

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	42	Elektrobus malý	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	120 min	Počet polobratov	18

Dobíjanie na Plzenskej ulici





Linka	45	Parciálny trolejbus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	46	Parciálny trolejbus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60/120/60/120/120 min	Počet polobratov	26

Linka	49	Elektrobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Šafárikova – Nemocnica – Rusínska – Laca Novomeského a ďalej rozdelenie trasy: variant a): Kysucká – Solivar; variant b): Vansovej – Sekčovská – Šalgovík		
2. smer	Šalgovík – Sekčovská – Vansovej/Solivar – Kysucká – ďalej po spoločnej trase: Laca Novomeského – Rusínska – Nemocnica – Dilongova – Vajanského – Poliklinika – Levočská – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/15/30 min *)	Počet polobratov	130

*) V delenej časti dvojnásobný interval

6.2.1.5 Linkové vedenie MHD – scenár DO ALL – vyrovnaný – rok 2040

V roku 2040 predpokladá tento scenár denný výkon vozidiel MHD 17 712 km.

Linka	1	Parciálny trolejbus	
1. smer	Železničná zastávka Nižná Šebastová – Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová – Železničná zastávka Nižná Šebastová		
Interval	12/15/12/20/30 min	Počet polobratov	138

Linka	2	Parciálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Bajkalská/Dúbrava – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	3	Parciálny trolejbus	
1. smer	Šarišské Lúky – Karpatská – Lesnícka – Švábska – Delňa		
2. smer	Delňa – Švábska – Lesnícka – Karpatská – Šarišské Lúky		
Interval	20 min	Počet polobratov	54



Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/12/10/15/30 min	Počet polobratov	168

Linka	5	Parciálny trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Bajkalská/Dúbrava		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	15/15/15/30/30 min	Počet polobratov	118

Linka	7	Parciálny trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	60/60/30/60/- min	Počet polobratov	38

Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	124

Linka	9	Trolejbus	
1. smer	Levočská – Obrancov mieru – Škultétyho – Rusínska – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova		
Interval	20 min	Počet polobratov	54

Linka	10	Parciálny trolejbus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	11	Parciálny trolejbus	
1. smer	Na Rúrkach – Marka Čulena – Sázavského – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – Šafárikova – Dilongova – Vajanského		
2. smer	Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Železničná zastávka Prešov mesto – Ostrovček – Sázavského – Marka Čulena – Na Rúrkach		
Interval	60 min	Počet polobratov	35



Linka	12	Elektrobus malý	
1. smer	Bajkalská – Rázcestie Šidlovec – Jánošíkova – Jahodová – Šidlovec – Stavbárska – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Bajkalská		
2. smer	-		
Interval	30 min	Počet polobratov	17

Linka	13	Parciálny trolejbus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	14	Parciálny trolejbus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Sordok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Sordok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/120/60/60/60 min	Počet polobratov	38

Linka	15	Elektrobus malý	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázavského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázavského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	30/60/30/60/60 minút	Počet polobratov	42

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	16	Elektrobus malý	
1. smer	Sídliisko III – <i>(budúce rodinné domy Pod Bikošom)</i> – Rázc. Rúrky – Levočská – Centrál – Sázavského – SLŠ – Železničná zastávka Prešov mesto – Kúpeľná – Pavlovičovo námestie – DJZ – Trojica – Šafárikova – Nemocnica – Hollého – Onkológia – Hematológia – Železničná zastávka Nemocnica		
2. smer	Železničná zastávka Nemocnica – Hematológia – Onkológia – Hollého – Svätoplukova – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Pavlovičovo námestie – Kúpeľná – Zastávka mesto – SLŠ – Sázavského – Centrál – Levočská – Rázc. Rúrky – <i>(budúce rodinné domy Pod Bikošom)</i> – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	17	Parciálny trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	30 min	Počet polobratov	7

6x v rannej špičke tam, 1x v popoludňajšej špičke naspäť





Linka	18	Parciálny trolejbus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	21	Parciálny trolejbus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	22	Parciálny trolejbus	
1. smer	Levočská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Clementisova		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	

Linka	24	Parciálny trolejbus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	30/120/60/120/120 min	Počet polobratov	48

Linka	27	Elektrobus malý	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	32

Linka	28	Parciálny trolejbus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	30	Elektrobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných zmien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje





Linka	32	Parciálny trolejbus	
1. smer	Okružná – Poliklinika – Trojice – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Okružná		
Interval	15/30/15/30/60 min	Počet polobratov	

Linka	34	Parciálny trolejbus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30/-/30/-/- (+1 spoj večer)	Počet polobratov	94

Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Sídliisko III		
Interval	15/15/12/20/30 min	Počet polobratov	132

Linka	39	Parciálny trolejbus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	41	Elektrobus malý	
1. smer	Surdok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Surdok		
Interval	60/120/60/120/- min	Počet polobratov	30

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	42	Elektrobus malý	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	120 min	Počet polobratov	18

Dobíjanie na Plzenskej ulici

Linka	45	Parciálny trolejbus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50





Linka	46	Parciálny trolejbus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60/120/60/120/120 min	Počet polobratov	26

Linka	49	Elektrobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Šafárikova – Nemocnica – Rusínska – Laca Novomeského a ďalej rozdelenie trasy: variant a): Kysucká – Solivar; variant b): Vansovej – Sekčovská – Šalgovík		
2. smer	Šalgovík – Sekčovská – Vansovej/Solivar – Kysucká – ďalej po spoločnej trase: Laca Novomeského – Rusínska – Nemocnica – Dilonogova – Vajanského – Poliklinika – Levočská – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/15/30 min *)	Počet polobratov	130

*) V delenej časti dvojnásobný interval

6.2.1.6 Linkové vedení MHD – scenár DO-ALL – rastový – rok 2020

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová		
Interval	12/15/12/15/20 min	Počet polobratov	152

Linka	2	Trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Bajkalská/Dúbrava – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	20/20/20/20/30 min	Počet polobratov	102

Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/15/20 min	Počet polobratov	166

Linka	5	Trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Bajkalská/Dúbrava		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	20/20/20/20/30 min	Počet polobratov	102

Linka	7	Trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50



Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/15/20 min	Počet polobratov	166

Linka	10	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	11	Elektrobus	
1. smer	Na Rúrkach – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Na Rúrkach		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	12	Elektrobus	
1. smer	Jánošíkova – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Volgogradská – Marka Čulena – SLŠ – Kúpeľná – DJZ – Trojica – Šafárikova – Hollého – Rusínska – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Nižné Lúky – Lesík delostrelcov – Nemocnica – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Kúpeľná – SLŠ – Marka Čulena – Prostejovská – Veterinárna nemocnica – Jánošíkova		
Interval	120 min	Počet polobratov	17

Linka	13	Autobus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	14	Autobus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Sordok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Sordok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/120/60/60/60 min	Počet polobratov	38



Linka	15	Autobus	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázavského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázavského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	17	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	30 min	Počet polobratov	7

6x v rannej špičke tam, 1x v popoludňajšej špičke naspäť

Linka	18	Autobus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	19	Autobus	
1. smer	Solivar – Laca Novomeského – Švábska – Nový Solivar – Železničná stanica – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Železničná stanica – Košická – Švábska – Laca Novomeského – Solivar		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	20	Elektrobús	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Veselá		
2. smer	Veselá – Trojica – Veľká pošta		
Interval	3 páry za deň	Počet polobratov	6

Linka	21	Autobus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48

Linka	22	Autobus	
1. smer	Šidlovec – Rázc. Šidlovec – Sabinovská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Sabinovská – Rázc. Šidlovec – Šidlovec		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	48



Linka	24	Autobus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	30/120/60/120/120 min	Počet polobratov	32

Linka	27	Elektrobus	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	28	Autobus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	29	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Floriánova – Okružná – Grešova – Hollého – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – DJZ Trojica – Levočská – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	30	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných zmien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje

Linka	32	Autobus	
1. smer	Okružná – Poliklinika – Trojice – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Trojica		
Interval	*)	Počet polobratov	50

*) 1. smer 18 spojov v ranej špičke; 2. smer 32 spojov medzi 8:00 a 20:00 hodinou

Linka	32 A	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Okružná		
2. smer	-		
Interval	*)	Počet polobratov	29

*) 29 spojov v jednom smere medzi 7:30 a 20:00 hodinou





Linka	33	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Karpatská – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer	Širpo – Ľubochnianska – Karpatská – Švábska – Delňa		
Interval	*)	Počet polobratov	11

*) 2+2 spoje ráno, 3+2 spoje popoludnie, 2+0 spoje večer

Linka	34	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30 min *)	Počet polobratov	26

*) 8+4 spoje ráno, 6+7 spojov popoludnie, 0+1 spojov večer

Linka	35	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Martina Benku – Rusínska – Hollého – Rázc. Kúty – Ľubochnianska – Širpo		
2. smer			
Interval	60 min *)	Počet polobratov	3

*) 3 spoje ráno

Linka	36	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Trojica		
2. smer	Trojica – Rusínska – Pod Šalgovíkom		
Interval	19+11 spojov	Počet polobratov	60

Linka	37	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Košická – Švábska – Martina Benku – Skleník – Nižná Šebastová		
2. smer	Hinrichs – Karpatská – Martina Benku – Škára – Železničná stanica		
Interval	3+1 spojov	Počet polobratov	4

Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	126

Linka	39	Autobus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50





Linka	41	Elektrobus	
1. smer	Surdok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Surdok		
Interval	60/120/60/120/min	Počet polobratov	30

Linka	42	Elektrobus	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	120 min	Počet polobratov	18

Linka	43	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Zimný štadión – SLŠ – Marka Čulena – Centrum – Bajkalská – Rázcestie Šidlovec – Duklianska – Nemocnica – Kpt. Nálepku		
2. smer	-		
Interval	60 min *)	Počet polobratov	5

*) 5 spoje v rannej špičke

Linka	44	Elektrobus	
1. smer	Solivar – L. Novomeského – Rusínska – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Rusínska – Laca Novomeského – Solivar		
Interval	60 min (3 x ráno, 4 x odp.)	Počet polobratov	14

Linka	45	Autobus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	46	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60/120/60/120/120 min	Počet polobratov	26

Linka	48	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Rusínska – Trojica		
2. smer	-		
Interval	2 spoje v rannej špičke	Počet polobratov	2



6.2.1.7 Linkové vedenie MHD – scenár DO-ALL – rastový – rok 2025

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Trojica – Železničná stanica – Škára – Solivar		
2. smer	Solivar – Škára – Železničná stanica – Trojica – Nižná Šebastová		
Interval	10/15/10/15/20 min	Počet polobratov	160

Linka	2	Duálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Šidlovec (časť spojov Bajkalská) – Rázcestie Šidlovec – Trojica – Čierny most – Vysokoškolský areál – Obrancov mieru		
Interval	20/20/20/20/30 min	Počet polobratov	102

Linka	4	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/15/20 min	Počet polobratov	166

Linka	5	Trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – Vysokoškolský areál – Čierny most – Trojica – Rázcestie Šidlovec – Šidlovec (časť spojov Bajkalská)		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
Interval	20/20/20/20/30 min	Počet polobratov	102

Linka	6	Trolejbus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Rusínska – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Levočská – Clementisova		
2. smer	Clementisova – Levočská – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	12/30/15/30/60 min	Počet polobratov	100

Linka	7	Duálny trolejbus	
1. smer	Širpo – Dopravný podnik – Trojica – Čierny most – Štúrova – Budovateľská		
2. smer	Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Trojica – Dopravný podnik – Širpo		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	8	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Poliklinika – Trojica – Železničná stanica – Škára – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Škára – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/15/20 min	Počet polobratov	166



Linka	9	Trolejbus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Rusínska – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Levočská – Clementisova		
2. smer	Clementisova – Levočská – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Rusínska – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
Interval	15/60/20/30/60 min	Počet polobratov	76

Linka	10	Autobus	
1. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Chalupkova – Košická – Železničná stanica – Grešova – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Veľká pošta – Železničná stanica – Košická – Chalupkova – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	12	Elektrobus	
1. smer	Jánošíkova – Dúbravská – Dúbrava – Veterinárna nemocnica – Volgogradská – Marka Čulena – SLŠ – Kúpeľná – DJZ – Trojica – Šafárikova – Hollého – Rusínska – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Nižné Lúky – Lesík delostrelcov – Nemocnica – Vajanského – Trojica – Veľká pošta – Kúpeľná – SLŠ – Marka Čulena – Prostejovská – Veterinárna nemocnica – Jánošíkova		
Interval	60/120/60/120/min	Počet polobratov	30

Linka	13	Autobus	
1. smer	Veľká pošta – Čierny most – Rusínska – Karpatská – Nižnianska – Šebastovská – Nižná Šebastová – Limbová – Rázc. Vyšná Šebastová – Vyšná Šebastová/Severná		
2. smer	Vyšná Šebastová/Severná – Rázc. Vyšná Šebastová – Limbová – Nižná Šebastová – Šebastovská – Nižnianska – Karpatská – Rusínska – Čierny most – Kpt. Nálepku		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	14	Autobus	
1. smer	Kanaš-Stráže – Sordok – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Košická – Vysielač – Záborské		
2. smer	Záborské – Vysielač – Košická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Sordok – Kanaš-Stráže		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	15	Autobus	
1. smer	Za Kalváriou – Zimný štadión – Sázavského – Poliklinika – Trojica – Grešova – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Poliklinika – Sázavského – Zimný štadión – Za Kalváriou		
Interval	60 minút	Počet polobratov	35

Linka	17	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Duklianska – Ľubochnianska – Širpo – Železničná stanica Šarišské Lúky – Jurkovičova – Martina Benku – Švábska - Delňa		
2. smer	Delňa – Švábska – Martina Benku – Jurkovičova – Šarišské Lúky – Širpo – Ľubochnianska – Duklianska – Levočská – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	35



Linka	18	Autobus	
1. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Levočská – Mýto – Vydumanec – Cemjata – Bzenov		
2. smer	Bzenov – Cemjata – Vydumanec – Mýto – Levočská – Trojica – Veľká pošta		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	19	Autobus	
1. smer	Solivar – Laca Novomeského – Švábska – Nový Solivar – Železničná stanica – Hollého		
2. smer	Hollého – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Železničná stanica – Košická – Švábska – Laca Novomeského – Solivar		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	21	Autobus	
1. smer	Fintice – Fintická – Vranovská – Rázcestie Kúty – Nemocnica – Na Hlavnej – Trojica – Poliklinika – Levočská – Mýto – Telekča – Malý Šariš		
2. smer	Malý Šariš – Telekča – Mýto – Levočská – Poliklinika – Trojica – Na Hlavnej – Nemocnica – Rázcestie Kúty – Vranovská – Fintická – Fintice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	22	Autobus	
1. smer	Na Rúrkach – Levočská – Trojica – Veľká pošta – Pod Táborom – Vyšné Lúky – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Vyšné Lúky – Lesík delostrelcov – Kpt. Nálepku – Trojica – Levočská – Na Rúrkach		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	24	Autobus	
1. smer	Haniska – Košická – Železničná stanica – Trojica – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Obrancov mieru – Stredná lesnícka škola – Sázavského – Levočská – Trojica – Železničná stanica – Košická – Haniska		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	27	Elektrobús	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Mestská hala – Čierny most – Trojica – Šafárikova – Hviezdna		
2. smer	Hviezdna – Dilongova – Vajanského – Trojica – Čierny most – Mestská hala – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	28	Autobus	
1. smer	Ľubotice – Strážnická – Kalinčiakova – Dopravný podnik – Trojica – Železničná stanica – Škára – Lomnická – Delňa		
2. smer	Delňa – Lomnická – Škára – Železničná stanica – Trojica – Dopravný podnik – Kalinčiakova – Ľubotice		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50



Linka	29	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Floriánova – Okružná – Grešova – Hollého – Nemocnica		
2. smer	Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – DJZ Trojica – Levočská – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

Linka	30	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Nový Solivar – Jilemnického – Štúrova – Železničná stanica		
Interval	*)	Počet polobratov	10

*) Návoz/odvoz zo stanice do priemyselnej zóny na Budovateľskej ulici pri striedaní pracovných zmien (okružná linka), 4 + 4 + 2 spoje

Linka	34	Autobus	
1. smer	Pod Šalgovíkom – Martina Benku – Lomnická – Chalupkova – Budovateľská – Škultétyho – Obrancov mieru – Clementisova – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – Clementisova – Obrancov mieru – Škultétyho – Jilemnického – Košická – Chalupkova – Lomnická – Martina Benku – Pod Šalgovíkom		
Interval	30 min *)	Počet polobratov	26

*) 8+4 spoje ráno, 6+7 spojov popoludnie, 0+1 spojov večer

Linka	38	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Levočská – Obrancov mieru – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Lesnícka – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Lesnícka – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – Obrancov mieru – Levočská – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	126

Linka	39	Autobus	
1. smer	Lomnická – Chalupkova – Košická – Trojica – Björnsonova – Mukačevská – Centrum – Sídliisko III		
2. smer	Sídliisko III – VUKOV – Mukačevská – Sabinovská – Trojica – Železničná stanica – Hypermarket TESCO – Lomnická		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	41	Elektrobus	
1. smer	Surdok – K Surdoku – Duklianska – Trojica – Veľká pošta		
2. smer	Divadlo Jonáša Záborského – Trojica – Duklianska – K Surdoku – Surdok		
Interval	60/120/60/120/min	Počet polobratov	30

Linka	42	Elektrobus	
1. smer	Borkút – Budovateľská – Štúrova – Čierny most – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Nový Solivar – Jilemnického – Borkút		
Interval	60/120/60/120/min	Počet polobratov	30





Linka	43	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Zimný štadión – SLŠ – Marka Čulena – Centrum – Bajkalská – Rázcestie Šidlovec – Duklianska – Nemocnica – Kpt. Nálepku		
2. smer	-		
Interval	60 min *)	Počet polobratov	5

*) 5 spoje v ranej špičke

Linka	44	Elektrobus	
1. smer	Solivar – L. Novomeského – Rusínska – Kpt. Nálepku		
2. smer	Veľká pošta – Rusínska – Laca Novomeského – Solivar		
Interval	60 min (3 x ráno, 4 x odp.)	Počet polobratov	14

Linka	45	Autobus	
1. smer	Delňa – Lomnická – Železničná stanica – Trojica – Dúbrava – Šariš park – Veľký Šariš		
2. smer	Veľký Šariš – Šariš park – Dúbrava – Trojica – Železničná stanica – Lomnická – Delňa		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	46	Autobus	
1. smer	Levočská – Trojica – Železničná stanica – Škára – Soľnobanská – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Soľnobanská – Škára – Železničná stanica – Trojica – Clementisova		
Interval	60 min	Počet polobratov	35

6.2.1.8 Linkové vedenie MHD –scenár Do ALL – rastový – rok 2030

Linka	1	Trolejbus	
1. smer	Nižná Šebastová – Vranovská – Dopravný podnik – Duklianska – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Solivarská – Solivar		
2. smer	Solivar – Solivarská – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Duklianska – Dopravný podnik – Vranovská – Nižná Šebastová		
Interval	10/15/10/15/20 min	Počet polobratov	160

Linka	2	Duálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Šidlovec (časť spojov Bajkalská) – Sabinovská – Na Hlavnej – Čierny most – Škultétyho – 17. novembra – Obrancov mieru		
Interval	15/20/15/20/30 min	Počet polobratov	116

Linka	3	Duálny trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – 17. novembra – Škultétyho – Čierny most – Na Hlavnej – Sabinovská – Šidlovec (časť spojov Bajkalská)		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Budovateľská		
Interval	15/20/15/20/30 min	Počet polobratov	116



Linka	4	Duálny trolejbus	
1. smer	Rúrky – Levočská – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Rusínska – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Rusínska – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Levočská – Rúrky		
Interval	20/30/20/30/30 min	Počet polobratov	86

Linka	5	Duálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Čierny most – Na Hlavnej – Duklianska – Dopravný podnik – Širpo		
2. smer	Širpo – Dopravný podnik – Duklianska – Na Hlavnej – Čierny most – Budovateľská		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	10	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Centrum – Námestie Kráľovnej pokoja – Clementisova – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Martina Benku – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Martina Benku – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Clementisova – Námestie Kráľovnej pokoja – Centrum – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/12/20 min	Počet polobratov	172

Linka	11	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Centrum – Námestie Kráľovnej pokoja – Clementisova – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Martina Benku – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Martina Benku – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Clementisova – Námestie Kráľovnej pokoja – Centrum – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/12/20 min	Počet polobratov	172

Linka	12	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Centrum – Námestie Kráľovnej pokoja – Levočská – Obrancov mieru – 17. novembra – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Martina Benku – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Martina Benku – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – 17. novembra – Obrancov mieru – Levočská – Clementisova – Námestie Kráľovnej pokoja – Centrum – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	126

Linka	13	Duálny trolejbus	
1. smer	Švábska – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Sabinovská – Dúbrava		
2. smer	Dúbrava – Sabinovská – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Švábska		
Interval	12/15/12/15/20 min	Počet polobratov	152



Linka	14	Trolejbus	
1. smer	Clementisova – Levočská – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Rusínska – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Levočská - Clementisova		
Interval	10/30/12/20/30 min	Počet polobratov	126

Linka	15	Autobus	
1. smer	Delňa – Švábska – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Duklianska – Dopravný podnik – Ľubotice (Nižnianska – Ľubotice – Korabinského – Strážnická – Domašská – Nižnianska) – Dopravný podnik – Duklianska – Hlavná – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Švábska – Delňa		
Interval	20/30/20/30/60 min	Počet polobratov	80

Linka	16	Autobus	
1. smer	Sídliisko III – Sabinovská – Duklianska – Dopravný podnik – Železničná stanica Šarišské Lúky – Jurkovičova – Martina Benku – Švábska – Delňa		
2. smer	Delňa – Švábska – Martina Benku – Jurkovičova – Pod nadjazdom – Železničná stanica Šarišské Lúky – Dopravný podnik – Duklianska – Sabinovská – Sídliisko III		
Interval	20/30/20/30/60 min	Počet polobratov	80

Linka	20	Elektrobús	
1. smer	Železničná stanica – Čierny most – Grešova – Nemocničný areál – Dilongova – Moyzesova – Čierny most – Železničná stanica		
Interval	20 min	Počet polobratov	54

Linka	21	Elektrobús	
1. smer	Nemocnica – Nemocničný areál – Dilongova – Moyzesova – Na Hlavnej – Čapajevova – Björnsonova – Sabinovská – Na Hlavnej – Grešova - Nemocnica		
Interval	20 min	Počet polobratov	54

Linka	22	Elektrobús	
1. smer	Sídliisko III – Prostějovská – Tomášikova – Veterinárna nemocnica – Dúbrava – Severná – Jánošíkova – Veterinárna nemocnica – Tomášikova – Prostějovská – Sídliisko III		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	25

Linka	23	Elektrobús	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Pod Kamennou baňou – Škultétyho – Čierny most – Pavlovičovo námestie – Zápotockého – Železničná zastávka Prešov mesto – Poliklinika – Duklianska – Šafárikova - Vodárenská		
2. smer	Vodárenská – Šafárikova – Dilongova – Vajanského – Duklianska – Poliklinika – Floriánova – Železničná zastávka Prešov mesto – Zápotockého – Pavlovičovo námestie – Čierny most – Škultétyho – Pod Kamennou baňou – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	36



Linka	24	Elektrobus	
1. smer	Surdok – Kúty – Duklianska – Okružná – Veľká pošta – Čierny most – Železničná stanica – Jilemnického – Pod Wilec hôrkou - Borkút		
2. smer	Borkút – Pod Wilec hôrkou – Košická – Železničná stanica – Čierny most – Okružná – Poliklinika – Duklianska – Kúty - Surdok		
Interval	60 min	Počet polobratov	36

Linka	25	Autobus	
1. smer	Dúbrava – Pod Kopaninou – Pod Sordokom – Husí hrb - Kanaš		
2. smer	Kanaš – Husí hrb – Pod Sordokom – Pod Kopaninou - Dúbrava		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	30	Autobus	
1. smer	Za Kalváriou – Pod Kalváriou – Obrancov mieru – Levočská – Marka Čulena – Októbrová – Stredná lesnícka škola – Železničná zastávka Prešov mesto – Poliklinika – Hlavná – Grešova – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Na Hlavnej – Floriánova – Železničná zastávka Prešov mesto – Stredná lesnícka škola – Októbrová – Marka Čulena – Levočská – Obrancov mieru – Pod Kalváriou – Za Kalváriou		
Interval	30/60/30/30/60 min	Počet polobratov	28

Linka	31	Autobus	
1. smer	Bajkalská – Tomášikova – Centrum – Mukačevská – Jazdecká – Björnsonova – Sabinovská – Na Hlavnej – Čierny most – Plzeňská – Pod Táborom – Laca Novomeského – Kysucká – Solivar – Solivar cintorín		
2. smer	Solivar cintorín – Solivar – Kysucká – Laca Novomeského – Pod Táborom – Divadlo Jonáša Záborského – Na Hlavnej – Sabinovská – Björnsonova – Jazdecká – Mukačevská – Centrum – zastávka Tomášikova – Bajkalská – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	36

Linka	32	Autobus	
1. smer	Podhradík – Vyšná Šebastová – Severná – Nižná Šebastová – Šebastovská – Domašská – Nižnianska – Jurkovičova – Laca Novomeského – Kysucká – Solivar – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Solivar – Kysucká – Laca Novomeského – Jurkovičova – Nižnianska – Ľubotice – Korabinského – Strážnická – Nižná Šebastová – Severná – Vyšná Šebastová – Podhradík		
Interval	60 min	Počet polobratov	36

Linka	33	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Jilemnického – Budovateľská – Štúrova - Železničná stanica		
2. smer			
Interval	20/0/20/0/20 min	Počet polobratov	30

Mesto Veľký Šariš a obce Bzenov, Fintice, Haniska, Malý Šariš a Záborské budú obsluhované integrovanými prímestskými linkami.





6.2.1.9 Linkové vedenie MHD – scenár DO ALL – rastový – rok 2040

Linka	1	Trolejbus + parciálny trolejbus	
1. smer	Železničná zastávka Nižná Šebastová – Nižná Šebastová – Vranovská – Dopravný podnik – Duklianska – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Solivarská – Solivar – Cintorín Solivar		
2. smer	Cintorín Solivar – Solivar – Solivarská – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Duklianska – Dopravný podnik – Vranovská – Nižná Šebastová – Železničná zastávka Nižná Šebastová		
Interval	10/15/10/15/20 min	Počet polobratov	160

Linka	2	Duálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Obrancov mieru		
2. smer	Šidlovec (časť spojov Bajkalská) – Sabinovská – Na Hlavnej – Čierny most – Škultétyho – 17. novembra – Obrancov mieru		
Interval	15/20/15/20/30 min	Počet polobratov	116

Linka	3	Duálny trolejbus	
1. smer	Obrancov mieru – 17. novembra – Škultétyho – Čierny most – Na Hlavnej – Sabinovská – Šidlovec (časť spojov Bajkalská)		
2. smer	Obrancov mieru – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Budovateľská		
Interval	15/20/15/20/30 min	Počet polobratov	116

Linka	4	Duálny trolejbus	
1. smer	Na Rúrkach – Levočská – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Rusínska – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom – Šalgovík – Teriakovce		
2. smer	Teriakovce – Šalgovík – Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Rusínska – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Levočská – Na Rúrkach		
Interval	20/30/20/30/30 min	Počet polobratov	86

Linka	5	Duálny trolejbus	
1. smer	Budovateľská – Čierny most – Na Hlavnej – Duklianska – Dopravný podnik – Širpo		
2. smer	Širpo – Dopravný podnik – Duklianska – Na Hlavnej – Čierny most – Budovateľská		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	10	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Centrum – Námestie Kráľovnej pokoja – Clementisova – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Martina Benku – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Martina Benku – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Clementisova – Námestie Kráľovnej pokoja – Centrum – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/12/20 min	Počet polobratov	172



Linka	11	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Centrum – Námestie Kráľovnej pokoja – Clementisova – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Martina Benku – Laca Novomeského – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Martina Benku – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Clementisova – Námestie Kráľovnej pokoja – Centrum – Sídliisko III		
Interval	10/15/10/12/20 min	Počet polobratov	172

Linka	12	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Centrum – Námestie Kráľovnej pokoja – Levočská – Obrancov mieru – 17. novembra – Škultétyho – Železničná stanica – Škára – Martina Benku – Jurkovičova – Sibírska		
2. smer	Sibírska – Jurkovičova – Martina Benku – Škára – Železničná stanica – Škultétyho – 17. novembra – Obrancov mieru – Levočská – Clementisova – Námestie Kráľovnej pokoja – Centrum – Sídliisko III		
Interval	15/15/15/20/30 min	Počet polobratov	126

Linka	13	Duálny trolejbus	
1. smer	Švábska – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Sabinovská – Dúbrava		
2. smer	Dúbrava – Sabinovská – Na Hlavnej – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Švábska		
Interval	12/15/12/15/20 min	Počet polobratov	152

Linka	14	Trolejbus	
1. smer	Clementisova – Levočská – Poliklinika – Na Hlavnej – Čierny most – Rusínska – Jurkovičova – Sibírska – Pod Šalgovíkom		
2. smer	Pod Šalgovíkom – Laca Novomeského – Rusínska – Čierny most – Na Hlavnej – Poliklinika – Levočská – Clementisova		
Interval	10/30/12/20/30 min	Počet polobratov	126

Linka	15	Duálny trolejbus	
1. smer	Delňa – Švábska – Škára – Železničná stanica – Čierny most – Na Hlavnej – Duklianska – Dopravný podnik – Ľubotice (Nižnianska – Ľubotice – Korabinského – Strážnická – Domašská – Nižnianska) – Dopravný podnik – Duklianska – Hlavná – Čierny most – Železničná stanica – Škára – Švábska – Delňa		
Interval	20/30/20/30/60 min	Počet polobratov	80

Linka	16	Trolejbus	
1. smer	Sídliisko III – Sabinovská – Duklianska – Dopravný podnik – Železničná stanica Šarišské Lúky – Jurkovičova – Martina Benku – Švábska – Delňa		
2. smer	Delňa – Švábska – Martina Benku – Jurkovičova – Pod nadjazdom – Železničná stanica Šarišské Lúky – Dopravný podnik – Duklianska – Sabinovská – Sídliisko III		
Interval	20/30/20/30/60 min	Počet polobratov	80



Linka	20	Elektrobus	
1. smer	Železničná stanica – Čierny most – Grešova – Nemocničný areál – Dilongova – Moyzesova – Čierny most – Železničná stanica		
Interval	20 min	Počet polobratov	54

Linka	21	Elektrobus	
1. smer	Nemocnica – Nemocničný areál – Dilongova – Moyzesova – Na Hlavnej – Čapajevova – Björnsonova – Sabinovská – Na Hlavnej – Grešova – Nemocnica		
Interval	20 min	Počet polobratov	54

Linka	22	Elektrobus	
1. smer	Sídliisko III – Prostějovská – Tomášikova – Veterinárna nemocnica – Dúbrava – Severná – Jánošíkova – Veterinárna nemocnica – Tomášikova – Prostějovská – Sídliisko III		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	25

Linka	23	Elektrobus	
1. smer	Terchovská – Slávičia – Pod Kamennou baňou – Škultétyho – Čierny most – Pavlovičovo námestie – Zápotockého – Železničná zastávka Prešov mesto – Poliklinika – Duklianska – Šafárikova – Vodárenská		
2. smer	Vodárenská – Šafárikova – Dilongova – Vajanského – Duklianska – Poliklinika – Floriánova – Železničná zastávka Prešov mesto – Zápotockého – Pavlovičovo námestie – Čierny most – Škultétyho – Pod Kamennou baňou – Slávičia – Terchovská		
Interval	60 min	Počet polobratov	36

Linka	24	Elektrobus	
1. smer	Surdok – Kúty – Duklianska – Okružná – Veľká pošta – Čierny most – Železničná stanica – Jilemnického – Pod Wilec hôrkou – Borkút		
2. smer	Borkút – Pod Wilec hôrkou – Košická – Železničná stanica – Čierny most – Okružná – Poliklinika – Duklianska – Kúty – Surdok		
Interval	60 min	Počet polobratov	36

Linka	25	Elektrobus	
1. smer	Dúbrava – Pod Kopaninou – Pod Sordokom – Husí hrb – Kanaš		
2. smer	Kanaš – Husí hrb – Pod Sordokom – Pod Kopaninou – Dúbrava		
Interval	30/60/30/60/60 min	Počet polobratov	50

Linka	30	Autobus	
1. smer	Za Kalváriou – Pod Kalváriou – Obrancov mieru – Levočská – Marka Čulena – Októbrová – Stredná lesnícka škola – Železničná zastávka Prešov mesto – Poliklinika – Hlavná – Grešova – Nemocnica – Dilongova – Moyzesova – Na Hlavnej – Floriánova – Železničná zastávka Prešov mesto – Stredná lesnícka škola – Októbrová – Marka Čulena – Levočská – Obrancov mieru – Pod Kalváriou – Za Kalváriou		
Interval	30/60/30/30/60 min	Počet polobratov	28



Linka	31	Autobus	
1. smer	Bajkalská – Tomášikova – Centrum – Mukačevská – Jazdecká – Björnsonova – Sabinovská – Na Hlavnej – Čierny most – Plzeňská – Pod Táborom – Laca Novomeského – Kysucká – Solivar – Solivar cintorín		
2. smer	Solivar cintorín – Solivar – Kysucká – Laca Novomeského – Pod Táborom – Divadlo Jonáša Záborského – Na Hlavnej – Sabinovská – Björnsonova – Jazdecká – Mukačevská – Centrum – zastávka Tomášikova – Bajkalská – Sídliisko III		
Interval	60 min	Počet polobratov	36

Linka	32	Autobus	
1. smer	Podhradík – Vyšná Šebastová – Severná – Nižná Šebastová – Šebastovská – Domašská – Nižnianska – Jurkovičova – Laca Novomeského – Kysucká – Solivar – Ruská Nová Ves		
2. smer	Ruská Nová Ves – Solivar – Kysucká – Laca Novomeského – Jurkovičova – Nižnianska – Ľubotice – Korabinského – Strážnická – Nižná Šebastová – Severná – Vyšná Šebastová – Podhradík		
Interval	60 min	Počet polobratov	36

Linka	33	Autobus	
1. smer	Železničná stanica – Jilemnického – Budovateľská – Štúrova – Železničná stanica		
2. smer			
Interval	20/0/20/0/20 min	Počet polobratov	30

Mesto Veľký Šariš a obce Bzenov, Fintice, Haniska, Malý Šariš a Záborské budú obsluhované integrovanými prímestskými linkami.

6.2.2 Návrh dopravného modelu

Všetky navrhnuté scenáre boli zadané do dopravného modelu verejnej dopravy. Matice prepravných vzťahov obsahuje 100 475 ciest osôb prostriedkami verejnej hromadnej dopravy za 24 hod. V roku 2017 s predpokladaným rastom až na hodnotu 159 900 ciest denne.

Počty ciest verejnou hromadnou dopravou v riešenej oblasti za deň

	2017	2020	2025	2030	2040
cesty HD	100475	109830	125108	140387	159990

Dopravné objemy boli priradené zdrojovým a cieľovým bodom a bola vypočítaná matice prepravných vzťahov so zahrnutím vnútrooblastnej mestskej hromadnej dopravy aj vonkajšej železničnej a prímestskej autobusovej dopravy.

Dopravné objemy boli priradené zdrojovým a cieľovým bodom a bola vypočítaná matice prepravných vzťahov so zahrnutím vnútrooblastnej mestskej hromadnej dopravy aj vonkajšej železničnej a prímestskej autobusovej dopravy

Prepravnými vzťahmi verejnej dopravy bola zaťažená modelová dopravná sieť pre horizont 2017 a pre výhľadový horizont 2040 v scenároch BAU, DO ALL - V a DO ALL - R. Byli vypočítané kartogramy zaťaženia. Ti sú prílohou časti Implementačný plán, ktorá bude dopracovaná do mesiaca November 2018.





6.2.3 Zhodnotenie účinkov, prínosov, dopadov, úspor navrhovanej dopravnej obslužnosti MHD

Navrhnutá dopravná obslužnosť v troch scenároch je posúdená iba z vonkajšieho pohľadu. Tak jak je uvedené vyššie, posúdenie na dopravnom modeli bude ešte len urobené. Voľba variantu riešenia je v každom prípade politickým rozhodnutím a expertné posúdenie vrátane dopravného modelovania je len nástrojom na lepšie spoznanie výkonnosti dopravného systému.

Navrhnuté scenáre BAU a DO ALL vyrovnaný budú znamenať určité rastúce denné výkony MHD, ku ktorým je proporcionálne odhadnutý príspevok mesta Prešova a okolitých obcí, ktoré využívajú dopravnú obsluhu od Dopravného podniku mesta Prešova. Hodnoty sú zhrnuté v tabuľke 10. Je možné predpokladať, že hodnoty pre scenár DO ALL rastový budú celkom podobné.

Tabuľka 10 Proporcionálne odhadnutý príspevok mesta Prešova a okolitých obcí, ktoré využívajú dopravnú obsluhu od Dopravného podniku mesta Prešova

Scenár	Rok	Denný výkon v pracovný deň	Ročný príspevok mesta Prešov a obcí
Skutočnosť	2016	15039 km	5,0 M€
BAU	2020	15950 km	5,3 M€
BAU	2025	16214 km	5,4 M€
DO ALL V	2020	16497 km	5,5 M€
DO ALL V	2025	17046 km	5,7 M€
DO ALL V	2030	16952 km	5,6 M€
DO ALL V	2040	17712 km	5,9 M€

Tu je potrebné podotknúť, že toto posúdenie je prevedené izolovane len pre systém MHD. Tak ako je uvažovaný integrovaný dopravný systém, veľa aspektov sa zmení. Možno ubudnú kilometre výkonov, ale pribudnú cestujúci, ktorí po prestupe využijú spoje MHD.

Navrhnuté zmeny linkového vedenia MHD majú potenciál podporiť očakávané pozitívne zmeny v modal split, ako je uvedené vyššie. Posilnenie dôležitých liniek o ďalšie spoje a sprehľadnenie linkového vedenia spolu so zvyšovaním podielu elektrickej trakcie zvýšia atraktivnosť MHD a napomôžu zlepšovaniu životného prostredia v meste Prešove.

6.2.4 Určenie podmienok pre vytvorenie trhového prostredia

Vo verejnej doprave – dopravná obslužnosť, čistý trh, málokedy funguje uspokojivo.

Má to svoje objektívne dôvody:

- Zďaleka nie všetky spoje potrebné pre dopravnú obslužnosť obyvateľov na území sú rentabilné vďaka svojmu vyťaženiu (v niektorých prípadoch môžu byť nerentabilné aj všetky spoje);
- Ak by došlo k ponechaniu len rentabilných spojov, poklesne záujem o systém verejnej dopravy a prestanú byť rentabilné aj spoje, ktoré dosiaľ rentabilné boli (napríklad ak nemá cestujúci istotu, že ho MHD dovezie večer naspäť z divadla, pôjde autom už do divadla);
- Ak ponecháme voľný trh, budú sa dopravcovia naťahovať o cestujúcich priamo v prevádzke s nepríjemnými dôsledkami pre plynulosť a bezpečnosť dopravy všeobecne.

Z toho vyplýva, že trh v dopravnej obslužnosti je spravidla regulovaný:





- Cestovné je stanovené centrálné pre celý IDS;
- Jednotlivé linky (skupiny liniek) sa súťažia, pokiaľ nevlastní verejná autorita vlastný dopravný podnik zriadený pre poskytovanie dopravnej obsluhy (typický príklad Dopravný podnik mesta Prešov, a.s.) ;
- Variant A: Organizátor IDS na seba zoberie všetok predaj cestovných lístkov, z tržieb a schválených dotácií z verejných rozpočtov nakupuje dopravné služby od jednotlivých dopravcov, pričom zohľadňuje stanovené kvalitatívne ukazovatele;
- Variant B: Cestovné lístky predávajú jednotliví dopravcovia, vzhľadom k vzájomnému uznávaniu cestovných lístkov spracováva všetky informácie clearingové centrum, ktoré prerozdelení tržby podľa príslušných kritérií a verejné rozpočty potom dorovnávajú preukázanú stratu. Organizátor IDS dohliada na plnenie stanovených kvalitatívnych kritérií.

Zo súťaže o jednotlivého zákazníka v teréne (na ulici) sa stáva súťaž dopravcov o možnosť (právo) poskytnúť službu.

Tržné mechanizmy v integrovanom dopravnom systéme sú trochu zložitejšie, pretože nástroj využívania konkurencie na trhu prechádza do inštitucionálnych nástrojov rukou Organizátora IDS k tomu povereného verejnou správou. Organizátor IDS nakupuje dopravné služby vo férovej dopravnej súťaži tak, aby zaistil stanovenú dopravnú obsluhu. Organizátor je zákazníkom dopravcov, ktorým v rámci pravidiel môže stanovovať sankcie za nedodržanie kvalitatívnych ukazovateľov (presnosť, dodržanie stanoveného štandardu vozidla, dodržanie trasy spoja a pod.) Cestujúci sú zákazníkmi Organizátora, ktorý je dozorovaný samosprávou, na ktorú má cestujúci – občan dosah.

Podmienkou pre fungovanie tržných mechanizmov sú správne nastavené pravidla a ich riadne dodržiavanie. V takto postavenom systéme môže vedľa seba fungovať viacero dopravcov aj naprieč dopravnými módmi.

6.2.5 Posúdenie technických požiadaviek na dopravnú infraštruktúru a vozový park

6.2.5.1 Technické požiadavky na dopravnú infraštruktúru

Prímestská autobusová doprava nemá žiadne špeciálne požiadavky na cestnú dopravnú infraštruktúru. Pre prevádzku integrovaného dopravného systému budú potrebné prestupové body a terminály. Sú navrhnuté takto:

6.2.5.2 Technické požiadavky na železničnú infraštruktúru

Železničná infraštruktúra musí spĺňať dané normové parametre, aby nedochádzalo k predlžovaniu jazdnej doby a tým narušeniu taktového grafikonu, ku ktorému bude potrebné dôjsť v spojení s integrovaným dopravným systémom.

Z pohľadu integrovaného dopravného systému je „úzkym hrdlom“ úsek trate Raslavice – Bardejov, ktorý v súčasnej dobe neumožňuje dosiahnuť hodinový takt (obrat párov vlakov medzi týmito stanicami trvá dlhšie ako hodinu, preto nemožno vypravovať vlaky z Bardejova každých 60 minút).



Stanovené technické normatívy železničných tratí týkajúcich sa Prešova sú:

Trať Prešov – Lipany

- Traťová rýchlosť: 100 km/h
- Trieda zaťaženia: D4

Trať Prešov – Kysak

- Traťová rýchlosť: 80 km/h
- Trieda zaťaženia: D4

Trať Prešov – Kapušany pri Prešove

- Traťová rýchlosť: 80 km/h
- Trieda zaťaženia: D4

6.2.5.3 Technické požiadavky na vozidlový park

Technické požiadavky na vozidlá verejnej hromadnej dopravy osôb sú v zásade dve.

Prvou skupinou požiadaviek sú technické požiadavky stanovené všeobecnými predpismi pre prevádzku týchto vozidiel na príslušnej dopravnej infraštruktúre (cesty, železnica, električkové trate, ale aj lanovky alebo vodné cesty). Tieto požiadavky sú dané a predstavujú podmienku nutnú (nie však podmienku postačujúcu) pre zaradenie vozidla do vozového parku dopravcu.

Druhú skupinu potom predstavujú požiadavky, ktoré stanovuje objednávateľ dopravy alebo Organizátor integrovaného dopravného systému na priestorové usporiadanie vozidiel (napríklad pomer miest k sedeniu/státiu, počet a šírka dverí, výška podlahy), označenie linky a smeru vozidla (číslo linky, konečná zastávka), informačný systém pre cestujúcich, odbavovací systém, označenie vozidla a systém komunikácie pre identifikáciu vozidla vnútri dopravného systému. Ak stanovuje tieto požiadavky Organizátor IDS, sú platné pre všetkých dopravcov začlenených v integrovanom dopravnom systéme.

Z vyššie uvedeného plyní, že nejde o jeden štandard vozidla, ale o skupinu štandardov pre vozidla podľa dopravného módu alebo podľa určenia vozidla pre daný typ prevádzky (mestská/prímestská doprava).

V integrovanom dopravnom systéme prešovskej aglomerácie to budú tieto štandardy:

- Štandard trolejbusov
- Štandard mestských autobusov (prevádzka v tarifných zónach I a II) – a podľa veľkosti vozidla
- Štandard prímestských autobusov pre prevádzku v zónach I až V – a podľa veľkosti vozidla
- Štandard železničných vozidiel pre prepravu osôb

V prípade pripojenia Košíc a okolia pribudne ešte štandard pre električky.

Ukážka technických položiek štandardu mestského autobusu (podľa KORDIS JMK):

1. Tabuľka turnusového čísla vozidla
2. Predný smerový elektronický panel alebo tabuľa
3. Bočný smerový elektronický panel alebo smerová tabuľa





4. Zadný elektronický panel alebo tabuľa
5. Dvere vozidla
6. Označovače cestovných lístkov
7. Signalizačné zariadenie vnútri vozidla
8. Komunikácia s dispečingami
9. Informačné vitríny
10. Informačné piktogramy
11. Informačné materiály
12. Klimatická a svetelná pohoda vozidiel
13. Technický stav vozidiel
14. Vonkajší náter vozidiel
15. Čistota a vzhľad vozidiel
16. Usporiadanie sedadiel
17. Elektronický akustický informačný systém
18. Elektronický vizuálny informačný systém – vnútorný predný

Tieto štandardy majú za úlohu zaistiť udržanie kvality služieb naprieč celým IDS, majú umožniť riadenie celého systému a v neposlednom rade sa snažia orientovať cestujúcich v systéme, ktorý predovšetkým náhodným cestujúcim nemusí pripadať prehľadný.

6.2.6 Návrh nástrojov pre organizáciu a reguláciu dopravy

Riadenie dopravy v Prešove je trochu rozdrobené. Cestná premávka na pozemných komunikáciách je riadená všeobecne platnými predpismi (zákon o cestnej premávke 8/2009 Z. z.). Cestnú svetelnú signalizáciu na križovatkách inštalujú správcovia komunikácií. Nad premávkou dohliada dopravná polícia, ktorá nemá k dispozícii dopravnú ústredňu, kde by sa zhromažďovali a vyhodnocovali dopravné informácie z celého mesta v reálnom čase.

Mesto Prešov má určité možnosti regulácie statickej dopravy v centre mesta a jeho širšom okolí. Mesto vlastní niektoré parkovacie plochy, ktoré môže spoplatňovať a tým regulovať počet parkujúcich vozidiel. Mesto tiež riadi mestskú políciu, ktorá dohliada na parkovanie a má oprávnenie aj poverenie vynucovať dodržiavanie týchto regulačných opatrení.

Pokiaľ ide o železničnú dopravu, prevádzku na železničnej infraštruktúre riadi jej správca, štátna organizácia Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

Mesto Prešov prakticky nemôže zasahovať do riadenia prevádzky na železnici. Vďaka nastaveným pravidlám to nespôsobuje prakticky žiadne problémy. Do riadenia cestnej premávky môže mesto zasahovať nepriamo, predovšetkým určitým vplyvom na dopravné značenie, ktoré reguluje pohyb vozidiel a smeruje toky vozidiel na vybrané komunikácie. Táto možnosť zásahu nie je bezprostredná, umiestnenie akejkoľvek dopravnej značky musí byť dohodnuté so správcom komunikácie, dopravnou políciou alebo prípadne ďalšími organizáciami.

Ešte rozdrobenejšie je riadenie verejnej dopravy, kde koordinácia prakticky chýba.





Železničná osobná doprava je riadená z úrovne Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Ministerstvo objednáva všetku osobnú dopravu na železnici v rámci dopravnej obslužnosti na celom území Slovenskej republiky.

Medzimestská autobusová doprava je v rámci dopravnej obslužnosti objednávaná so strany samosprávnych krajov, ktoré tiež dopravcom uhrádzajú preukázanú stratu z výkonov v rámci dopravnej obslužnosti.

Mestskú hromadnú dopravu v Prešove a niekoľkých priľahlých obciach prevádzkuje Dopravný podnik mesta Prešov, a.s. (DPMP), ktorého vlastníkom je Mesto Prešov, ktoré mu vyrovnáva stratu z prevádzkovania MHD v rámci dopravnej obslužnosti. Na pokrytí tejto straty sa podieľajú aj obce, do ktorých DPMP prevádzkuje svoje linky.

Táto rozdrobenosť v riadení verejnej dopravy osôb vedie k prevádzkovaniu paralelných liniek, ktoré sa tak bijú o cestujúcich. Ukážkou je obsluha obce Podhradík, na úpätí Slanských vrchov, kam vedie jediná prístupová cesta cez Vyšnú Šebastovú. Vyšnú Šebastovú obsluhuje autobusová linka č. 13 DPMP, ktorá nezachádza do Podhradíka. Preto si samosprávny kraj vedomý svojej zodpovednosti objednáva u spoločnosti SAD Prešov autobusovú linku (707 452), ktorá obsluhuje Podhradík a zároveň obsluhuje aj Vyšnú Šebastovú (nemôže ísť inou cestou).

Nad premávkou na pozemných komunikáciách v meste bude aj naďalej dozerat' polícia pre ktorú by, ale mala byť v budúcnosti zriadená dopravná centrála, ktorá bude prepojená s dispečingami dopravcov prevádzkujúcich verejnú dopravu, budúcim dispečingom integrovaného dopravného systému, systémami riadenia premávky na príjazdových komunikáciách a v okolitých diaľničných tuneloch. Ďalšie informácie k tejto problematike sú v kapitole o inteligentných dopravných systémoch.

Križovatky riadené cestnou svetelnou signalizáciou nemajú dynamické riadenie s výnimkou križovatky Levočská – Duklianska – Sabinovská – Hlavná. V súčasnosti neexistuje ani na jednej križovatke na území mesta Prešov preferencia MHD. V budúcnosti sa pripravuje zavedenie preferencie MHD na svetelne riadených križovatkách cez ktoré prechádzajú nosné trolejbusové linky.

Zásadnú zmenu v riadení verejnej dopravy osôb (dopravná obslužnosť) prinesie zriadenie integrovaného dopravného systému – konkrétne zriadenie Organizátora IDS. Týmto sa objednávanie regionálnej dopravy dostane do jedných rúk, čo by malo viesť k vyššej efektívnosti vynakladaných prostriedkov. Organizátor by mal mať tiež dostatočne silnú pozíciu pre vyjednávanie s Ministerstvom dopravy a výstavby, ktoré objednáva železničnú osobnú dopravu, aby sa dosiahla koordinácia medzi železničnou dopravou a ostatnými dopravnými módmi v integrovanom dopravnom systéme. Iným riešením by mohlo byť posunutie kompetencie objednávanie železničnej regionálnej osobnej dopravy na kraje a tým na Organizátora IDS. Toto si, ale vyžaduje zmenu legislatívy. Túto zmenu je potrebné dôkladne zvážiť, pretože tento prístup v sebe skrýva aj určité riziká (objednávanie vlakovej dopravy v oblastiach na hraniciach krajov).





6.2.7 Infraštruktúra pre hromadnú dopravu osôb

6.2.7.1 Mestská cestná sieť

V cestnej doprave používa hromadná doprava osôb spoločnú infraštruktúru s nákladnou dopravou a individuálnou automobilovou dopravou, poprípade nemotorovou dopravou. O sieti ciest a ulíc v Prešove a ich budúcom rozvoji hovorí bližšie kapitola 6.1.

Z pohľadu MHD je v meste Prešov dôležitá časť tej cestnej siete, ktorú MHD nepoužíva. Dobudovaním diaľničného obchvatu a severného obchvatu Prešova (R4) sa odľahčia tranzitné komunikácie cez mesto. Dôjde k uvoľneniu týchto ciest a pre MHD sa výrazne zlepšia podmienky pre premávku.

6.2.7.2 Infraštruktúra MHD

MHD nevyužíva len bežnú cestnú sieť a sieť ulíc v meste ako je to uvedené vyššie, ale aj špecifickú infraštruktúru, ktorá slúži MHD – zastávky, informačný systém o MHD, prípadne dispečing MHD. O zastávkach hovorí bližšie kapitola 6.2.

Ak je v MHD využívaná elektrická trakcia, potom potrebuje napájací systém, ktorý pozostáva z meniareň, rozvodov, trolejových vedení, prípadne napájacích bodov pred elektrobusey.

O trolejbusových tratiach a trolejových vedeniach hovorí kapitola 6.2.9, o trakčných meniarňach kapitola 6.2.7.4 a dobíjajúcich bodoch pre elektrobusey kapitola 6.2.7.6.

Na cestnej infraštruktúre môžu byť na vybraných miestach vyhradené pruhy pre MHD, čo umožňuje z rýchlenu premávky vozidiel MHD v určitých častiach.

6.2.7.3 Dispečing MHD

Dispečing MHD v súčasnosti prevádzkuje Dopravný podnik mesta Prešov, a.s. a prostredníctvom neho riadi prevádzku svojich vozidiel MHD. Ďalší rozvoj dispečerského riadenia dopravy sa predpokladá v súvislosti so zavedením integrovaného dopravného systému. Začlenenie dispečingu MHD do širšieho kontextu rieši kapitola 6.8 o architektúre dopravnej telematiky.

6.2.7.4 Trakčné meniarne

Dopravný podnik mesta Prešov, a.s. má v súčasnosti v prevádzke 3 trakčné meniarne:

MR 1 Solivarská s inštalovaným výkonom 2,2 MW (úvahy o rekonštrukcii a zvýšení výkonu)

MR 2 Čapajevova s inštalovaným výkonom 3,0 MW

MR 3 Mukačevská s inštalovaným výkonom 2,2 MW

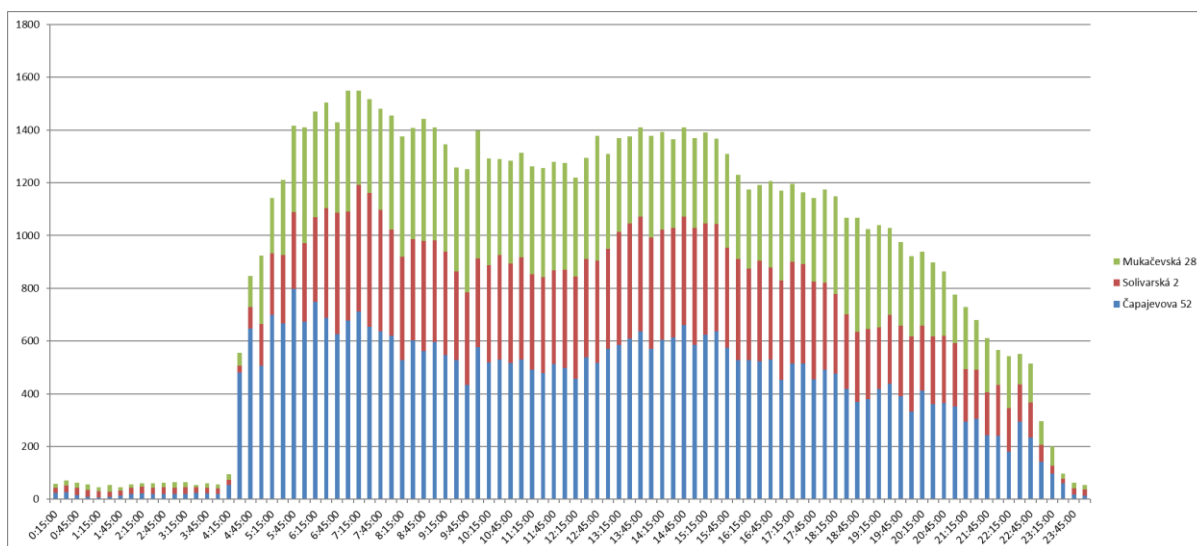
Súhrny inštalačný výkon predstavuje 7,4 MW.



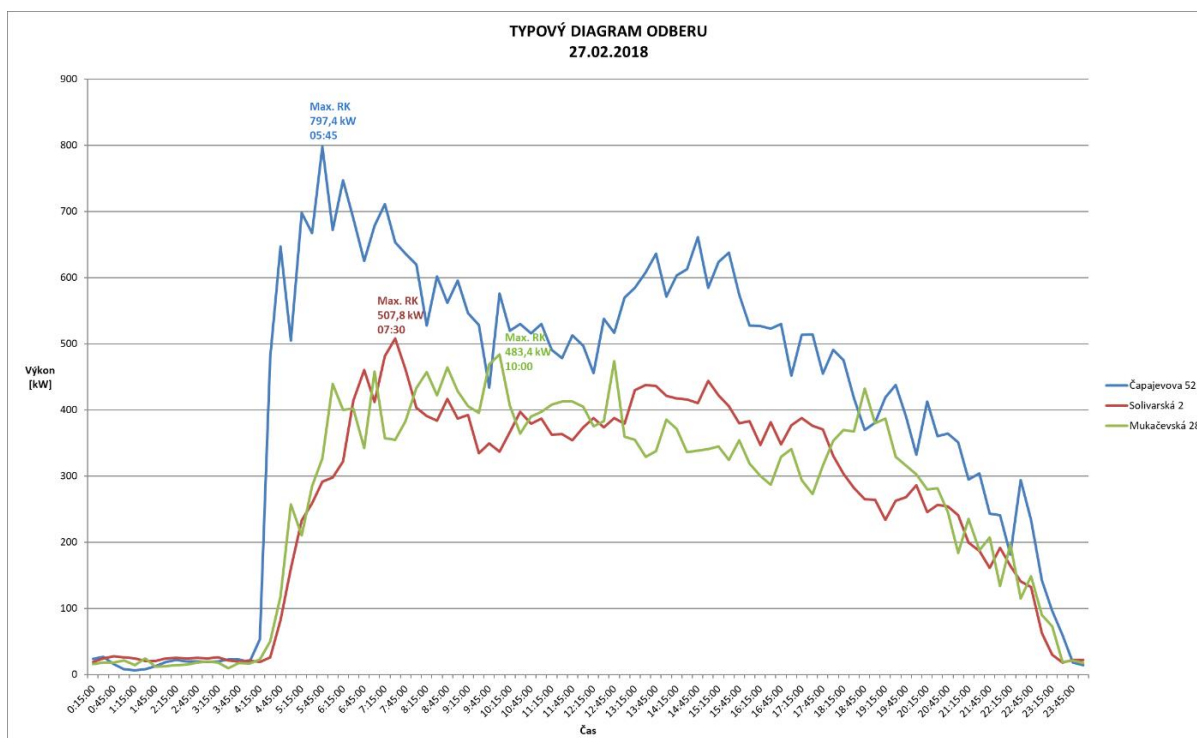


Porovnaním zaťaženia trakčnej sústavy v najteplejších a najchladnejších pracovných dňoch počas školského roka v roku 2017 a na začiatku roka 2018 bolo zistené najväčšie zaťaženie, počas najchladnejšieho dňa 27.2.2018 (celodenný mráz, minimum $-10,5\text{ }^{\circ}\text{C}$, maximum $-6,5\text{ }^{\circ}\text{C}$), jeho hodnota činila 1 549 kW štvrt hodinového maxima. Súhrne zaťaženie aj priebeh zaťaženi jednotlivých meniarní je zrejmý z grafov Graf 1 a Graf 2.

Graf 1 Súhrnné zaťaženie trakčného systému DPMP, dňa 27. februára 2018 (zdroj DPMP)



Graf 2 Zaťaženie jednotlivých trakčných meniarní dňa 27. februára 2018 (zdroj DPMP)





Zaťaženie trakčnej sústavy bolo dosiahnuté pri dennej výprave 30 trolejbusov. Ako je vyššie spomenuté, údaje sú v štvrt hodinových maximách, preto je nutné predpokladať, že okamžitý odber môže dosiahnuť viac ako dvojnásobok tejto hodnoty, čomu musí zodpovedať inštalovaný výkon trakčných meniarní. Môžeme odhadovať, že maximálny okamžitý odoberaný výkon činil okolo 3,5 MW.

Pri postupnom prevedení celej MHD do elektrickej trakcie bude nutné postupne zvýšiť inštalovaný výkon trakčných meniarní. Ak berieme do úvahy odhadované počty elektrických vozidiel, pričom parciálny trolejbus odhadujeme ako 1½ vozidla (počas jazdy pod trolejovým vedením odoberá energiu pre jazdu aj pre dobíjanie akumulátorov) a elektrobusy sú zanedbateľné (ich nabíjanie prebieha v noci a môže prebiehať mimo obdobia špičkového zaťaženia trakčnej sústavy, nezvyšuje nároky na inštalovaný výkon meniarní pri podiele uvažovanom pre systém MHD v Prešove).

V navrhnutom scenári postupného prevádzania vozidiel MHD do elektrickej trakcie (Do ALL – vyrovnaný scenár) bude potrebné navrhovať výkon navýšením počtu trakčných meniarní:

do roku 2027 uvedenie do prevádzky meniarne o výkone 3,0 MW;

do roku 2032 uvedenie do prevádzky meniarne o výkone 3,0 MW;

do roku 2037 uvedenie do prevádzky meniarne o výkone 2,5 MW.

6.2.7.5 Vozovňa dopravného podniku

Vozovňa Dopravného podniku mesta Prešov, a.s. je spoločne so sídlom spoločnosti na Bardejovskej ulici 7, v Ľuboticiach. Prevádzku, ktorá už volá po modernizácii, bude potrebné upraviť vzhľadom k očakávaným zmenám vo vozidlovom parku. Bude nutné doplniť zariadenie pre pomalé nabíjanie akumulátorov v parciálnych trolejbusoch a v elektrobusoch. Nabíjanie bude prebiehať predovšetkým v nočných hodinách, mimo času prevádzky a tiež mimo doby najvyššieho zaťaženia energetickej siete a vlastného napájacieho systému dopravného podniku.

6.2.7.6 Dobíjacie body pre elektrobusy

Spolu s nasadením elektrobusov, ktoré sa predpokladá vo všetkých scenároch, je nevyhnutné riešiť dobíjanie akumulátorov týchto vozidiel. Hlavné, pomalé nabíjanie bude prebiehať v nočných hodinách vo vozovni, kde musí byť k dispozícii v každom prípade dobíjacia infraštruktúra. Dobíjanie počas prevádzkových prestávok počas dňa (mimo obdobia špičkového zaťaženia trakčných meniarní) musí prebiehať v blízkosti konečných zástaviek. V Prešove je vhodné využiť miesta, kde je zavedené trolejové vedenie.

Pre navrhovaný scenár BAU, sa navrhujú okrem nabíjania vo vozovni, nabíjacie body pre elektrobusy, ktoré majú byť zriadené na týchto miestach:

- obratisko Sibírska
- obratisko Sídlisko III (rok 2020)
- Plzeňská ulica č. 8 alebo 10 (rok 2020)

Pre navrhovaný scenár Do ALL – vyrovnaný, sa navrhujú okrem nabíjania vo vozovni, nabíjacie body pre elektrobusy, ktoré majú byť zriadené na týchto miestach:

- obratisko Sídlisko III (rok 2020)





- Plzeňská ulica č. 8 alebo 10 (rok 2020)
- obratisko Clementisova – Levočská (rok 2030)

6.2.7.7 Infraštruktúra pre prímestskú autobusovú dopravu

Vozidlá prímestskej autobusovej dopravy využívajú pre svoju jazdu štandardnú cestnú sieť.

Špecifickú infraštruktúru pre prímestskú autobusovú dopravu predstavujú autobusové zastávky a autobusové stanice. O tejto infraštruktúre bližšie hovoria kapitola 6.3 o integrovanom dopravnom systéme.

6.2.7.8 Infraštruktúra pre železničnú osobnú dopravu

Podrobnejšie sa o železničnej infraštruktúre hovorí v kapitole 6.7.

Pre osobnú dopravu v meste Prešov sú dôležitým prvkom železničnej infraštruktúry stanice a zastávky, pretože kvýstavbe nových tratí, prípadne významným preložkám, s najvyššou pravdepodobnosťou v plánovanom období nedôjde. Pre lepšie zapojenie do systému verejnej dopravy je potrebné zvýšiť počet zastávok a riešiť ich dostupnosť a napojenie na MHD, prípadne prímestskú autobusovú dopravu.

V maximalistickej scenári by do roku 2040 mali byť v Prešove a Ľuboticiach v prevádzke tieto železničné stanice a zastávky:

- Železničná stanica Prešov
- Zastávka Prešov mesto
- Zastávka Šarišské Lúky
- Zastávka Prešov Nemocnica
- Zastávka Nižná Šebastová
- Zastávka Prešov Mukačevská
- Zastávka Prešov Dúbrava
- Zastávka Prešov juh

6.2.8 Systemizácia a obsahová štruktúra staníc a zastávok

Jednotlivé stanice a zastávky sme rozdelili do 4. skupín. Prvú skupinu tvoria stanice a zastávky na ktorých zastavujú viaceré druhy verejnej dopravy. Druhú skupinu tvoria prestupové uzly a významné zastávky na území mesta Prešov. Štandardné zastávky na území mesta Prešov a v obciach obsluhovaných MHD tvoria tretiu skupinu, štvrtou skupinou sú periférne zastávky MHD a zastávky na ktorých zastavuje malý počet spojov.

Súčasťou výbavy jednotlivých skupín zastávok je:

1. skupina – označník, cestovný poriadok, výňatok tarify, mapa siete verejnej dopravy, zmluvné prepravné podmienky, odpadkový kôš, prístrešok s lavičkou, automat na cestovné



lístky, elektronický informačný systém, predajňa cestovných lístkov alebo predajno informačné centrum,

2. skupina – označník, cestovný poriadok, výňatok tarify, mapa siete verejnej dopravy, zmluvné prepravné podmienky, odpadkový kôš, prístrešok s lavičkou, automat na cestovné lístky, elektronický informačný systém,

3. skupina – označník, cestovný poriadok, výňatok tarify, mapa siete verejnej dopravy, zmluvné prepravné podmienky, odpadkový kôš, prístrešok s lavičkou,

4. skupina – označník, cestovný poriadok.

Téme jednotlivých štandardov, ktoré musí spĺňať každá zastávka sa venuje kapitola 6.3.5 Technické a prevádzkové štandardy IDS.

V Prešove predstavujú skupinu 1 tieto zastávky:

- Železničná stanica
- Levočská – v budúcnosti

Do skupiny 2 môžeme zaradiť tieto zastávky:

- Bajkalská
- Budovateľská
- Centrum
- Clementisova
- Čierny Most
- Delňa
- DJZ
- Duchnovičovo námestie
- Hollého
- Jurkovičova
- Karpatská
- Laca Novomeského
- Lesnícka
- Martina Benku
- Na Hlavnej
- Námestie Kráľovnej Pokoja
- Námestie mládeže
- Nemocnica
- Nižná Šebastová
- Obrancov Mieru
- Pavla Horova
- Pod Šalgovíkom



- Prostějovská
- Sabinovská
- Sibírska
- Sídliisko III
- Solivar
- Škultétyho
- Švábska
- Trojica
- Vansovej
- Veľká Pošta
- Volgogradská
- Vranovská
- Vysokoškolský areál
- VUKOV

Skupinu 3 predstavujú tieto zastávky:

- Koncové zastávky liniek MHD (ak nie sú v skupine 2)
- Zastávky na hlavných linkách MHD
- Napríklad:
 - Na Rúrkach
 - Dopravný podnik

Do skupiny 4 patria ostatné zastávky obsluhované spravidla jednou linkou mimo mesto alebo sídliská:

- Napríklad:
 - Plachty
 - Pred Surdokom

Vo skupine 1 – len o zastávke Železničná stanica môžeme hovoriť ako o prestupovom bode pešej a individuálnej dopravy. Je tu plánované parkovisko P+R. Ostatné zastávky v skupine 1 sú prestupovým bodom z prímestských autobusov na MHD a naopak.

6.2.9 Infraštruktúra trolejbusovej dopravy

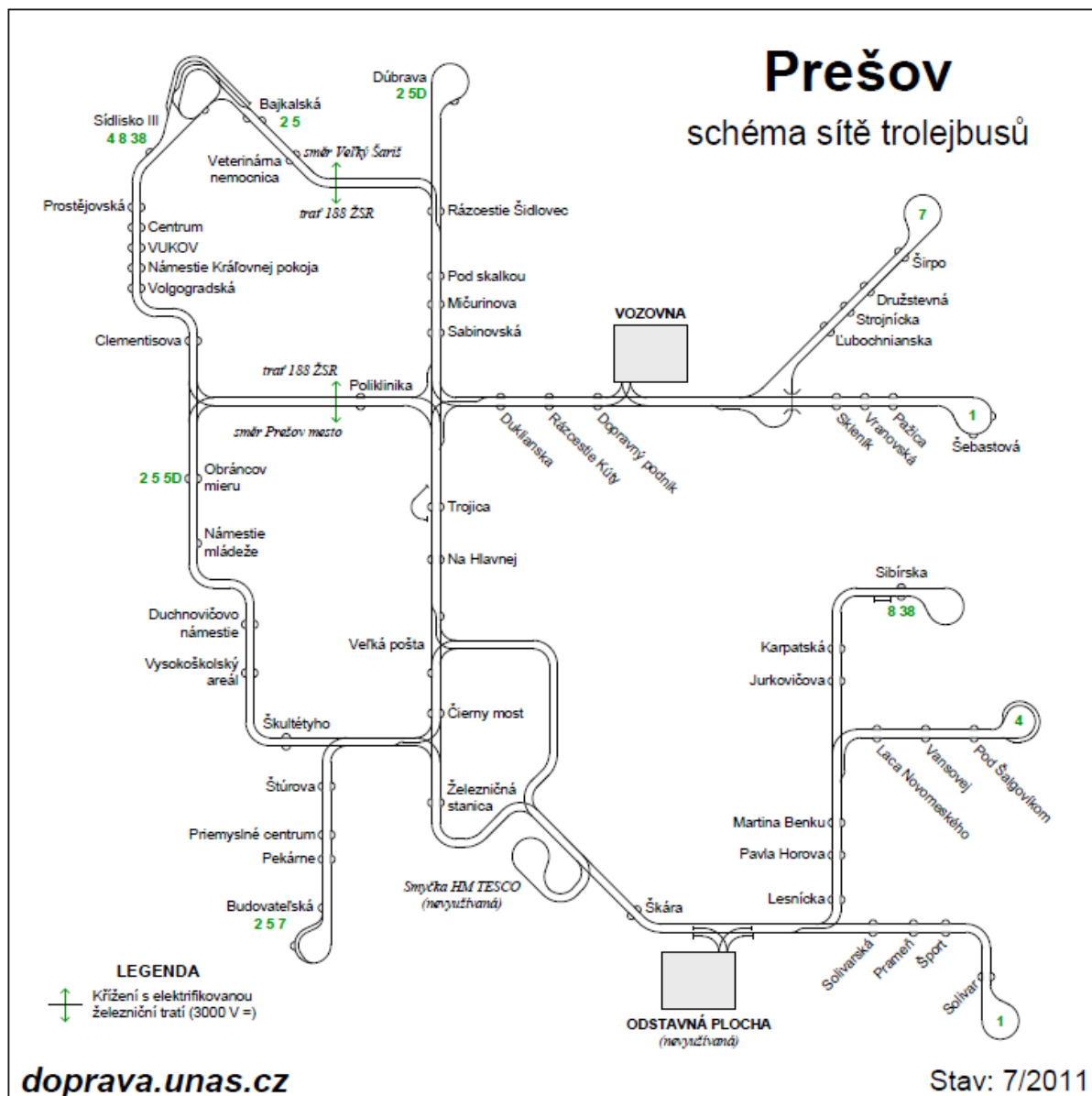
Základom infraštruktúry trolejbusovej dopravy je sieť zatrolejovaných liniek, ktoré je zrejmé z Obrázku 8, prevzatého z webovej stránky <http://doprava.unas.cz>.

Trolejbusová sieť je napojená z troch trakčných meniarní. V základnom režime trakčná meniareň Mukačevská napája trolejbusovú trať na Sídliisku III, od zastávky Clementisova (vrátane) a na





Dúbrava, od zastávky Sabinovská (vrátane). Trakčná meniareň Solivarská napája trolejbusové trate na Solivare a na Sekčove, od železničnej stanice (vrátane) a od Plzenskej ulice. Ostatnú časť trolejovej siete (centrum mesta, trolejbusové trate do Nižnej Šebastovej, na Budovateľskú a Širpo) je v základnom režime napájaná z trakčnej meniarne Čapajevova. Viac o trakčných meniarňach a potrebách ich rozvoja je uvedené vyššie, v kapitole 6.2.7.4.



Obrázok 8 Sieť trolejového vedenia trolejbusov v Prešove

V rámci plánovanej elektrifikácie MHD v Prešove bude potrebné doplniť niektoré prvky trakčného vedenia. Faktom je, že významná časť elektrifikácie bude riešená prostredníctvom parciálnych trolejbusov. Pre scenár „Do ALL“ – vyrovnaný je potrebné zrealizovať tieto úpravy a dobudovanie tratí:

- Jednosmerné prepojenie Solivarská/Východná s Košickou ul. okolo OC NAY (2018)
- Rusínska – Kuzmányho (2020)
- Nové obratisko Sídliisko III, Levočská ul. – V. Clementisa (2020)
- Prepojenie Sibírska - Pod Šalgovíkom, preloženie obratiska Sibírska (2025)



- Rampová (žel. zast. Šarišské Lúky) – Arm. gen. Svobodu (po Vihorlatskú) (po roku 2025)
- Doplnenie priameho smeru Duklianska – Levočská na križovatke so Sabinovskou a Hlavnou (súvislosť s rušením kríženia s trolejovým vedením vlakov na železničnom priecestí na Bajkalskej ulici).

6.2.10 Analýza vozidlových parkov verejnej hromadnej dopravy osôb

Základom pre úvahy o vozovom parku MHD (DPMP, a.s.), pre návrhové horizonty SURD, je stav vozidlového parku na začiatku roka 2018, respektíve na konci roka 2017. Návrhy pre jednotlivé horizonty budú predstavovať potrebu vozidiel pre pokrytie navrhnutého linkového vedenia MHD, vrátane úvah o štandardnej obnove vozidlového parku.

Základné údaje o zložení vozového parku DPMP, a. s. sú spracované v dvoch tabuľkách. Prvá tabuľka opisuje zloženie vozového parku trolejbusov, vrátane prehľadu o veku vozidiel, druhá tabuľka opisuje zloženie vozového parku autobusov.

Skratky v tabuľkách:

BP - bežná podlaha

NP – znížená podlaha

ČNP – čiastočne nízkopodlažné

Tabuľka 11 Vozový park trolejbusov DPMP

Typ vozidla	Stav k	Stav k	Stav k	Štandardné vozidlá		Kíbové vozidlá		Vek roky
	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	BP	NP	BP	NP	
14 TR	3	1	1	1				29
14 TR-M	5	4	3	3				16
15 TR	8	2						
15 TR-M	5	5	3			3		18-19
24 TR Citelis	7	7	7		7			8-10
25 TR Citelis	5	5	5				5	8-10
30 TR SOR			5		5			0
31 TR SOR	9	9	19				19	0-5
Spolu	42	33	43	4	12	3	24	
				16		27		6,35
Spolu v prevádzke				16		27		5,81
Podiel NP vozidiel v prevádzke				75,00		88,89		



Tabuľka 12 Vozový park autobusov DPMP

Typ vozidla	Stav k	Stav k	Stav k	Štandardné vozidlá		Kíbové vozidlá		Midibusy	Historické	Vek roky
	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	BP	NP	BP	NP	ČNP	BP	
Karosa B732.1652	1	1	1						1	28
Karosa B 741 18 m	1	1	1			1				26
Karosa B 932 12 m	3	3	3	3						17-18
Karosa B 941 18 m	8	7	7			7				17-20
Karosa B 961 18 m	10	10	10			10				12-15
Renault Citibus 12 m	4	4	4		4					13-20
Solaris Urbino 12 m	1	1	1		1					14
Irisbus Citibus 18 m	3	3	3				3			13
Irisbus Citelis 12 m	3	2	2		2					11-12
Irisbus Citelis 18 m	3	3	3				3			12
Irisbus Citelis 12 m Euro 4	6	6	6		6					9-10
Irisbus Citelis 18 m Euro 4	1	1	1				1			9
Rošero First 8 m Euro 4	4	4	4					4		8-9
Rošero First 8 m Euro 5	4	4	4					4		3
SOR NB 18 m Euro 5	2	2	2				2			8
Solaris Urbino 12 m Euro 5	7	7	7		7					4-5
Solaris Urbino 12 m Euro 6	5	5	5		5					2-3
Solaris Urbino 18m Euro 6	1	3	3				3			2-3
Spolu	67	67	67	3	25	18	12	8	1	10,81
Spolu v prevádzke	66	66	66	28		30		8	0	10,55
Podiel NP vozidiel v prevádzke				89,29		40,00		100,00		

6.2.10.1 Odhad rozvoja vozového parku v scenári „BAU“

Oproti terajšiemu vozovému parku pribudnú trolejbusy a elektrobusy. Do roku 2025 pribudne 5 sólo parciálnych trolejbusov. Ďalej sa uvažuje o bežnej obmene vozidiel. Odhad vývoja je uvedený v Tabuľke 5, kde sú aj odhady nákladov. Jednotkové ceny sú v cenovej úrovni roku 2018, odhadnuté podľa informácií z otvorených slovenských zdrojov.

Všetky nakupované vozidlá sú nízkopodlažné.

Tabuľka 13 Odhad rozvoja vozidlového parku v scenári „BAU“

	Stav 2020	Roky 2020-2025			Stav 2025	Roky 2025-2030			Stav 2030	Roky 2030-2040			Stav 2040	Jednotková cena €
		Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €		Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €		Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €		
Trolejbus sólo	18	3	3	990 000,00 €	18	15	14	4 950 000,00 €	19	11	11	3 630 000,00 €	19	330000
Trolejbus kloub	30	4	3	1 920 000,00 €	31	7	7	3 360 000,00 €	31	21	21	10 080 000,00 €	31	480000
Trolejbus duál sólo	0			- €	0			- €	0			- €	0	560000
Trolejbus duál kloub	0			- €	0			- €	0			- €	0	700000
Elektrobus 12m	0			- €	0			- €	0			- €	0	589000
Elektrobus 9m	5			- €	5			- €	5			- €	5	400000
Midibus	6	6	4	900 000,00 €	8	3	2	450 000,00 €	9	8	8	1 200 000,00 €	9	150000
Autobus sólo	28	8	8	1 600 000,00 €	28	12	12	2 400 000,00 €	28	8	8	1 600 000,00 €	28	200000
Autobus kloub	30	18	18	5 400 000,00 €	30	9	9	2 700 000,00 €	30	12	12	3 600 000,00 €	30	300000
Spolu	117	39	36	10 810 000,00 €	120	46	44	13 860 000,00 €	122	60	60	20 110 000,00 €	122	





6.2.10.2 Návrh rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ vyrovnaný

Pre zaistenie plnej elektrifikácie MHD v Prešove do roku 2040 bude nutná urýchlená výmena vozidiel a ich nahradzovanie elektrickými vozidlami, prípadne nahradzovanie elektrickými vozidlami vyššej kategórie (náhrada niektorých trolejbusov parciálnymi trolejbusmi). Mierny nárast počtu vozidiel je daný tým, že nie je nutné rýchlo vyradovať vozidlá z dôvodu veku a opotrebovania. Odhad vývoja je uvedený v Tabuľke 5, kde sú aj odhady nákladov. Jednotkové ceny sú v cenovej úrovni roku 2018, odhadnuté podľa informácií z otvorených slovenských zdrojov.

Všetky nakupované vozidlá sú nízkopodlažné.

Tabuľka 14 Odhad rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ vyrovnaný

	Roky 2020-2025				Roky 2025-2030				Roky 2030-2040				Jednotková cena €	
	Stav 2020	Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €	Stav 2025	Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €	Stav 2030	Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €		Stav 2040
Trolejbus sólo	18	3	3	990 000,00 €	18	7	7	- €	11	6	9	1 980 000,00 €	8	330000
Trolejbus kloub	30		3	- €	27	2	5	960 000,00 €	24	18	19	8 640 000,00 €	23	480000
Trolejbus duál sólo	0	2		1 120 000,00 €	2	19		10 640 000,00 €	21	6		3 360 000,00 €	27	560000
Trolejbus duál kloub	0	6		4 200 000,00 €	6	9		6 300 000,00 €	15	16	6	11 200 000,00 €	25	700000
Elektrobus 12m	0	2		1 178 000,00 €	2	3		1 767 000,00 €	5	4	2	2 356 000,00 €	7	589000
Elektrobus 9m	5	2		800 000,00 €	7	3		1 200 000,00 €	10	7	5	2 800 000,00 €	12	400000
Midibus	6	1	4	150 000,00 €	3	1	2	150 000,00 €	2	1	1	150 000,00 €	2	150000
Autobus sólo	28	8	8	1 600 000,00 €	28	2	12	400 000,00 €	18		6	- €	12	200000
Autobus kloub	30	13	18	3 900 000,00 €	25		9	- €	16		10	- €	6	300000
Spolu	117	37	36	13 938 000,00 €	118	39	35	21 417 000,00 €	122	58	58	30 486 000,00 €	122	

6.2.10.3 Návrh rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ rastový

Tabuľka 15 Odhad rozvoja vozidlového parku vo scenári „Do ALL“ rastový

	Roky 2020-2025				Roky 2025-2030				Roky 2030-2040				Jednotková cena €	
	Stav 2020	Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €	Stav 2025	Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €	Stav 2030	Nákup ks	Vyřazení ks	Nákup €		Stav 2040
Trolejbus sólo	18	2	3	660 000,00 €	17	7	7	2 310 000,00 €	17	9	9	2 970 000,00 €	17	330000
Trolejbus kloub	33	2	3	960 000,00 €	32	5	5	2 400 000,00 €	32	25	25	12 000 000,00 €	32	480000
Trolejbus duál sólo	0	6	0	3 360 000,00 €	6	3	0	1 680 000,00 €	9	7	3	3 920 000,00 €	13	560000
Trolejbus duál kloub	0	11	0	7 700 000,00 €	11	2	0	1 400 000,00 €	13	5	4	3 500 000,00 €	14	700000
Elektrobus 12m	0	2	0	1 178 000,00 €	2	2	0	1 178 000,00 €	4	4	2	2 356 000,00 €	6	589000
Elektrobus 9m	5	4	0	1 600 000,00 €	9	4	0	1 600 000,00 €	13	6	4	2 400 000,00 €	15	400000
Midibus	8	0	4	€	4	0	4	€	0	0	0	€	0	150000
Autobus sólo	30	3	10	600 000,00 €	23	3	8	600 000,00 €	18	4	12	800 000,00 €	10	200000
Autobus kloub	32	9	19	2 700 000,00 €	22	4	6	1 200 000,00 €	20	2	3	600 000,00 €	19	300000
Spolu	126	39	39	18 758 000,00 €	126	30	30	12 368 000,00 €	126	62	62	28 546 000,00 €	126	

6.2.10.4 Vozidlový park SAD Prešov

Vozový park SAD Prešov, a.s. je tvorený z autobusov pre prímestskú prevádzku (2 x dvere, platba u vodiča). Pre integrovaný dopravný systém bude potrebné tento vozový park doplniť o vozidlá mestskej dopravy (minimálne 3x dvere, odbavovanie ako vo vozidlách MHD). Tieto vozidlá by mali byť využívané na linkách v najbližšom okolí Prešova (2. tarifné pásmo, výnimočne 3. tarifné pásmo). Tieto vozidlá by potom mali zastavovať na ľubovoľných zastávkach MHD, podľa rozhodnutia Organizátora integrovanej dopravy (v súlade s postupom, ktorý bude preto stanovený). Toto opatrenie umožní rovnako rýchle odbavovanie cestujúcich, aké prebieha vo vozidlách MHD. Ostatné linky môžu byť obsluhované autobusmi ako doteraz.

Problematiku budú riešiť štandardy pre vozidlá, ktoré sú popísane v kapitole 6.3.5.



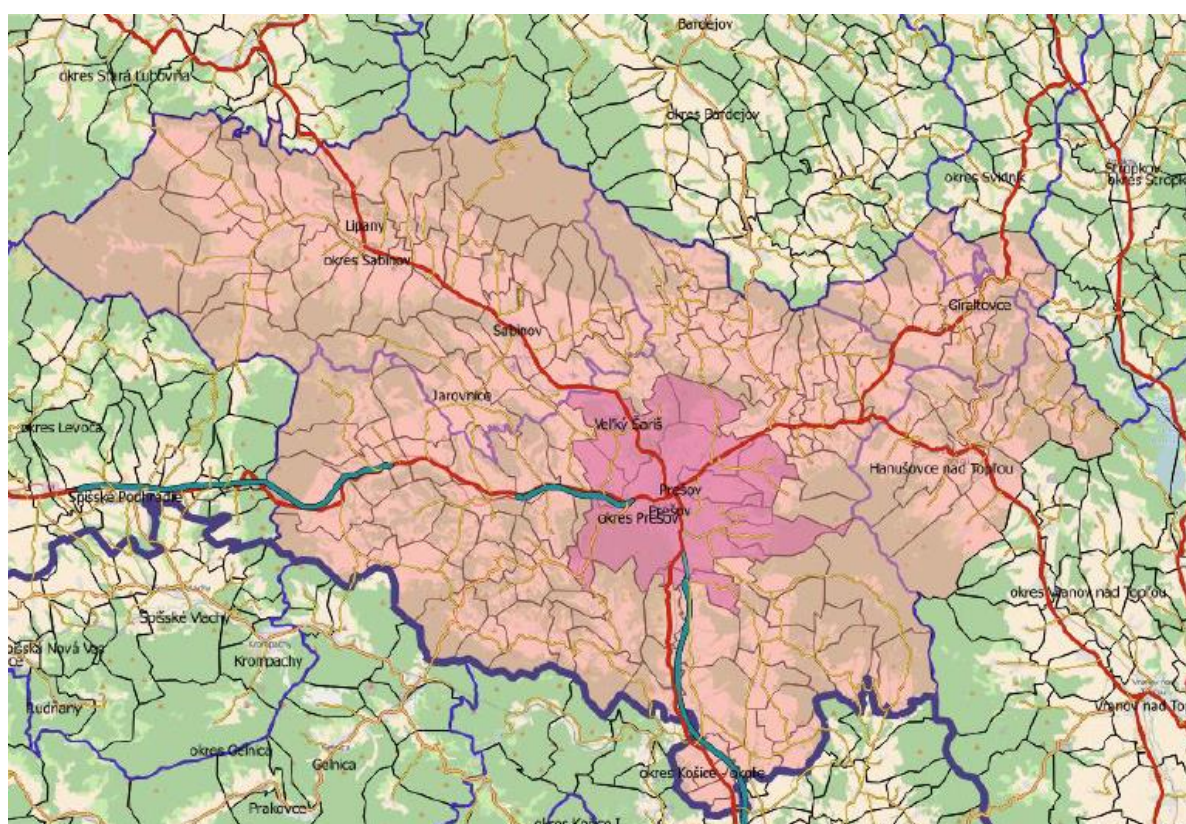


6.3 Integrovaná verejná doprava

6.3.1 Geografický rozsah systému IDS

V zásade panuje zhoda, že integrácia má prepojiť mesta Prešov a Košice, ale aj ich prirodzené okolie, oblasť o ktorej sa hovorí ako o Košicko-prešovskej aglomerácii. Je zrejmé, že dopravne integrovaná oblasť sa bude postupne rozrastať a o integráciu budú mať záujem, v prípade úspešnej integrácie jadrovej oblasti, aj ďalšie okolité oblasti so spádovosťou do Prešova alebo Košíc.

V Prešovskom kraji sa javí ako vhodné v počiatočnej etape integrovať záujmovú oblasť, ako je definovaná v zadaní SURD mesta Prešov. Táto oblasť je znázornená v mapke vid' Obrázok 9.



Obrázok 9 Zájmové územie SURD Prešov

Podľa územnosprávneho členenia je táto oblasť definovaná:

- Okres Prešov – celý
- Okres Sabinov – celý
- Okres Bardejov – časť
 - Obec Brezov
 - Obec Lazcov
- Okres Svidník – časť
 - Obec Dukovce
 - Obec Fijaš



- Obec Giraltovce
- Obec Kalništie
- Obec Kobylnice
- Obec Kračúnovce
- Obec Kuková
- Obec Lúčka
- Obec Lužany pri Topli
- Obec Matovce
- Obec Mičakovce
- Obec Soboš
- Obec Železník
- Obec Želmanovce
- Okres Vranov nad Topľou – časť
 - Obec Babie
 - Obec Bystré
 - Obec Detrik
 - Obec Ďurďoš
 - Obec Hanušovce nad Topľou
 - Obec Hermanovce nad Topľou
 - Obec Madianky
 - Obec Matiaška
 - Obec Pavlovce
 - Obec Petrovce
 - Obec Radvanovce
 - Obec Remeniny
 - Obec Ruská Voľa
 - Obec Vavrinec
 - Obec Vlača

V Košickom kraji logicky do integrovaného dopravného systému v prvej etape patria mesto Košice (okresy Košice I – IV), okres Košice – okolie, najlepšie celý.

V ďalších postupných krokoch integrácie dopravného systému v Prešovskom kraji sa javí ako logický krok integrácia okresných miest Bardejov, Stropkov, Svidník a Vranov nad Topľou. V ďalšom výhľade potom zvyšné a vzdialenejšie územie okresov Bardejov, Stropkov a Svidník.

V Košickom kraji by rozširovanie mohlo smerovať do okresu Trebišov.

6.3.2 Inštitucionálne a organizačné zaistenie systému integrovanej dopravy

Hlavnými hráčmi v uvažovanom integrovanom dopravnom systéme Košicko-prešovskej aglomerácie sú:

- Slovenská republika
- Prešovský samosprávny kraj
- Košický samosprávny kraj
- Mesto Prešov
- Mesto Košice





V 1. etape sa bude rozvíjať integrovaný dopravný systém v každej časti aglomerácie osobitne. Na území mesta Prešov a v jeho aglomerácií (zóny I –VI) budú partnermi:

- Slovenská republika
- Prešovský samosprávny kraj
- Mesto Prešov

Títo partneri musia spoločne zaistiť inštitucionálne a organizačné fungovanie IDS.

Systém IDS potrebuje pre svoju existenciu Organizátora, ktorý rieši otázky prevádzky systému a koordinuje činnosť jednotlivých dopravcov, aby fungovali ako súčasť systému. Koordináciu môže zabezpečovať na základe dohody pracovisko niektorého z dotknutých úradov (typicky odbor dopravy). Ďalším variantom je zriadenie samostatnej právnickej osoby, ktorá by tieto úkoly riešila z poverenia zriaďovateľa a za jeho finančného príspevia na svoju prevádzku.

Vykonávanie koordinácie integrovaného dopravného systému zasahujúceho do dvoch krajov je z odboru dopravy niektorého z krajských miest ťažko predstaviteľné. Ani zásahy jedného úradu samosprávneho kraja do druhého kraja sa nebudú stretávať s pochopením. Ďalším problémom takého to riešenia je problematika prípadných príjmov Organizátora systému (napríklad predaj cestovných lístkov, či už všetkých alebo len ich vybraných druhov).

6.3.3 Rozbor možných právnych foriem Organizátora

Pre organizátora IDS prichádzajú do úvahy tieto právne formy:

- príspevková organizácia zriadená samosprávou
- rozpočtová organizácia zriadená samosprávou
- spoločnosť s ručeným obmedzením
- akciová spoločnosť
- odbor úradu samosprávy

Príspevková organizácia zriadená samosprávou

Príspevková organizácia je právnická osoba obce alebo vyššieho územného celku zriadená podľa zákona č. 523/2004 Zb. (Zákon o rozpočtových pravidlách verejnej správy), v ktorej menej ako 50 % výrobných nákladov je pokrytých tržbami a ktorá je na rozpočet obce alebo na rozpočet vyššieho územného celku zapojená príspevkom. Platia pre ňu finančné vzťahy určené zriaďovateľom v rámci jeho rozpočtu. Príspevkové organizácie možno zriadiť na plnenie úloh obce alebo vyššieho územného celku vyplývajúcich z osobitných predpisov. Príspevkové organizácie nemožno zriadiť na výkon rozhodovacích právomocí, ktoré pre zriaďovateľa vyplývajú z osobitných predpisov. Príspevková organizácia je jeden zo subjektov verejnej správy.

Výhody:

- samostatná právnická osoba
- právna subjektivita
- samostatné účtovníctvo
- plné podriadenie zriaďovateľovi
- ľahké a jednotné riadenie
- kontrola hospodárenia so strany zriaďovateľa





- prevádzkovanie ziskovej doplnkovej podnikateľskej činnosti
- samospráva ručí za záväzky príspevkovej organizácie

Nevýhody:

- hlavný účel nie je podnikanie (môže byť len doplnkovou činnosťou)
- hospodári s majetkom zriaďovateľa, ktorý mu ho zveril do správy
- nadobúda majetok od zriaďovateľa, s výnimkou nadobudnutia majetku potrebného pre výkon činnosti
- zriaďovateľ poskytuje dotáciu na prevádzku
- nemožnosť zakladať alebo zriaďovať organizáciu so strany právnických osôb
- nemožnosť majetkovej účasti v spoločnosti zriadenej alebo založenej za účelom podnikania
- tovary a služby obstaráva verejným obstarávaním

Rozpočtová organizácia zriadená samosprávou

Rozpočtová organizácia je právnická osoba obce alebo vyššieho územného celku zriadená podľa zákona č. 523/2004 Zb. (Zákon o rozpočtových pravidlách verejnej správy), ktorá je svojimi príjmami a výdavkami zapojená na rozpočet obce alebo na rozpočet vyššieho územného celku. Hospodári samostatne podľa schváleného rozpočtu s prostriedkami, ktoré jej určí zriaďovateľ v rámci svojho rozpočtu. Rozpočtové organizácie možno zriadiť na plnenie úloh obce alebo vyššieho územného celku vyplývajúcich z osobitných predpisov. Rozpočtové organizácie nemožno zriadiť na výkon rozhodovacích právomocí, ktoré pre zriaďovateľa vyplývajú z osobitných predpisov.

Výhody:

- samostatná právnická osoba
- právna subjektivita
- samostatný rozpočet
- samostatné účtovníctvo
- plné podriadenie zriaďovateľovi
- ľahké a jednotné riadenie
- kontrola hospodárenia so strany zriaďovateľa
- samospráva ručí za záväzky rozpočtovej organizácie

Nevýhody:

- hlavný účel nie je podnikanie
- hospodári s majetkom zriaďovateľa, ktorý mu ho zveril do správy
- nadobúda majetok od zriaďovateľa, s výnimkou nadobudnutia majetku potrebného pre výkon činnosti
- zriaďovateľ poskytuje rozpočet na prevádzku
- nemožnosť zakladať alebo zriaďovať organizáciu so strany právnických osôb
- nemožnosť majetkovej účasti v spoločnosti zriadenej alebo založenej za účelom podnikania
- tovary a služby obstaráva verejným obstarávaním



Spoločnosť s ručením obmedzeným

Ide o právnickú osobu založenú za účelom podnikania (t. j. dosiahnutia zisku). Spoločnosť s ručením obmedzeným podľa zákona č. 513/1991 Zb. zakladá (obchodný zákonník) samospráva samostatne alebo s viacerými subjektmi. Všetci spoločníci ručia za záväzky spoločnosti obmedzene, t. j. do výšky svojho nesplateného kapitálového vkladu, ktorého hodnota je minimálne 5 000 eur. Najvyšším orgánom je valné zhromaždenie, ktoré tvoria spoločníci. Môže sa tiež ustanoviť dozorná rada, ktorej úlohou je kontrolná činnosť. Dohliada na činnosť konateľov, preskúmava účtovnú uzávierku, navrhuje rozdelenie zisku alebo úhradu straty. Štatutárnym zástupcom (osobou oprávnenou konať v mene spoločnosti) je konateľ, ktorý môže byť buď jeden alebo viacerí. Ak je konateľov viac, spoločenská zmluva ustanovuje spôsob konania (samostatne alebo spoločne) v mene spoločnosti. Konateľ môže, ale nemusí byť spoločníkom spoločnosti.

Výhody:

- činnosť vykonáva pod vlastným menom
- vykonáva ekonomickú činnosť za účelom vytvárania zisku
- transparentné a priame riadenie
- umožňuje zefektívňovať činnosť dopravného systému
- je nestranným účastníkom pri presadzovaní záujmov v rámci budovania a rozvoja IDS
- adekvátnym spôsobom môže motivovať k dosiahnutiu cieľov a vyvodzovať sankcie pri zlyhaniach
- je samostatne účtovne a finančne hospodáriaca jednotka
- v plnej miere uplatňuje účtovné a daňové odpisy
- môže vykonávať vedľajšiu podnikateľskú činnosť, najmä z pozície vysoko kvalifikovaného odborníka v dopravnej oblasti, nesie priamu zodpovednosť
- spoločníkom môžu byť aj ďalšie subjekty samosprávy

Nevýhody:

- vykonávanie podnikateľskej činnosti
- platba DPH
- spoločnosť s ručením obmedzením v ktorej je spoločníkom samospráva, podlieha verejnému obstarávaniu
- zvýšené náklady na činnosti, ktoré by mohli byť v réžii zriaďovateľa, možnosť kompenzácie vedľajšou podnikateľskou činnosťou

Akciová spoločnosť

Akciová spoločnosť je spoločnosť, ktorej základné imanie je rozvrhnuté na určitý počet akcií s určitou nominálnou hodnotou. Akciová spoločnosť zakladá samospráva samostatne alebo s ďalšími subjektmi podľa zákona č. 513./1991 Zb. (obchodný zákonník) a to zakladateľskou zmluvou alebo listinou (ak ide o jedného akcionára). Výška základného kapitálu spoločnosti musí činiť aspoň 25 000 eur. Ide o právnickú osobu založenú za účelom podnikania (t. j. dosiahnutia zisku) ktorá za porušenie svojich záväzkov zodpovedá celým svojím majetkom, akcionári neručia za záväzky spoločnosti. Akciová spoločnosť má vlastné orgány, ktorými sú valné zhromaždenie (najvyšší orgán spoločnosti) predstavenstvo a dozorná rada. Ak je samospráva jediným spoločníkom, vykonáva pôsobnosť valného zhromaždenia štatutár samosprávy. Predstavenstvo je štatutárnym orgánom spoločnosti, ktoré riadi činnosť spoločnosti a koná v jeho mene. Predstavenstvo zabezpečuje obchodné vedenie



vrátane riadneho vedenia účtovníctva spoločnosti. Dozorná rada je kontrolným orgánom spoločnosti, dohliada na výkon pôsobnosti predstavenstva a uskutočňovanie podnikateľskej činnosti spoločnosti.

Výhody:

- samostatná právnická osoba s právnou subjektivitou
- riadená vlastnými orgánmi spoločnosti
- činnosť vykonáva vo vlastnom mene na základe poverenia samosprávy
- priame riadenie
- vykonáva ekonomickú činnosť za účelom vytvárania zisku
- je nestranným účastníkom pri presadzovaní záujmov v rámci budovania a rozvoja IDS
- adekvátnym spôsobom môže motivovať k dosiahnutiu cieľov a vyvodzovať sankcie pri zlyhaniach
- je samostatne účtovne a finančne hospodáriaca jednotka
- v plnej miere uplatňuje účtovné a daňové odpisy
- môže vykonávať vedľajšiu podnikateľskú činnosť, najmä z pozície vysoko kvalifikovaného odborníka v dopravnej oblasti, nesie priamu zodpovednosť
- spoločníkom môžu byť aj ďalšie subjekty samosprávy

Nevýhody:

- vykonávanie podnikateľskej činnosti
- platba DPH
- vyšší objem základného kapitálu oproti spoločnosti s ručeným obmedzením
- procesne zložitejšie účtovníctvo oproti spoločnosti s ručeným obmedzením
- plne ručí za svoje záväzky celým majetkom
- akciová spoločnosť v ktorej je spoločníkom samospráva, podlieha verejnému obstarávaniu
- zvýšené náklady na činnosti, ktoré by mohli byť v réžii zriaďovateľa, možnosť kompenzácie vedľajšou podnikateľskou činnosťou

Odbor úradu samosprávy

Náplň činnosti odboru samosprávy (výkon koordinátora) sa definuje v organizačnom poriadku príslušného samosprávneho úradu. Organizačný poriadok schvaľuje štatutár samosprávy. Odbor je súčasťou úradu samospráv a koná v jeho mene. Vedúci odboru získava funkciu na základe výberového konania

Výhody:

- plná a priama podriadenosť štatutárovi samosprávy a riaditeľovi úradu
- priame jednostupňové riadenie z pozície kraja
- bezprostredná kontrola činnosti
- priama kontrola hospodárenia so strany zriaďovateľa
- nevykonávanie ekonomickej činnosti

Nevýhody:

- odbor nie je právnickou osobou a nemá právnou subjektivitu
- koná v mene kraja
- zložitá pozícia pri vyjednávaní so samostatnými právnymi subjektmi
- byrokratické riadenie





- vysoká administratívna záťaž
- svojou činnosťou zaťažuje ďalšie odbory samosprávy
- mzdové náklady z rozpočtu úradu
- pri presadzovaní záujmov medzi subjektmi IDS nie je nestranným subjektom
- špecializované pozície sú personálne obsadené úradníkmi útvaru
- podlieha verejnému obstarávaniu

Zhrnutie

Na základe popisu výhod a nevýhod sú známe plusy a mínusy jednotlivých právnych foriem organizátora IDS. Pokiaľ berieme do úvahy aj úspešnosť rozvoja a skúsenosti existujúcich IDS, riadených organizátormi, v Českej republike aj inde, vychádza ako najlepšia právna forma spoločnosť s ručením obmedzeným. V Českej republike je najčastejšie uplatňovanou právnou formou organizátora IDS.

6.3.3.1 Odporúčenia pre IDS Košicko-prešovskej aglomerácie

Vzhľadom na vyššie uvedené môžeme odporučiť zriadenie Organizátora formou spoločnosti s ručeným obmedzením. Pre rýchlejší začiatok možno v prvom kroku zriadiť organizátora pre prešovskú časť aglomerácie a v ďalšom kroku pribrať partnerov z Košického kraja.

Valné zhromaždenie tejto spoločnosti s ručeným obmedzením pozostáva so zástupcov všetkých zakladateľov a zaisťuje väzbu medzi orgánmi samosprávy a Organizátorom. V súlade so schválenými dopravnými-politickými zámermi relevantných samospráv rozhoduje predovšetkým o:

- Základnom smerovaní Organizátora,
- Ročnom pláne zaistenia obslužnosti s výhľadom na ďalšie 3-4 roky,
- Návrhu tarify a jej úpravách (tarifa podlieha schvaľovaniu v samosprávnom orgáne),
- Rozširovaní (zmenšovaniu) obsluhovaného územia,
- Vzorových zmlúv s dopravcami a samosprávami,
- Schvaľuje plán a výsledok hospodárenia Organizátora,
- Schvaľuje štandardy kvality dopravnej obslužnosti v rámci celého systému na základe, prerokovania v relevantných samosprávnych orgánoch.

6.3.4 Návrh systému zmlúv pre zabezpečenie fungovania IDS

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

Stručný prehľad základných zmluvných dokumentov je uvedený nižšie:

- Zmluva (memorandum) o zámere spoločne organizovať verejnú dopravu na danom území.
 - Uzatvárajú ju hlavný hráči, prípadne niektorý z nich:





- Slovenská republika
- Prešovský samosprávny kraj
- Košický samosprávny kraj
- Mesto Prešov
- Mesto Košice
- Rozšírenie zmluvy o ďalšie zmluvné strany nie je možné, ďalšie strany sa prípadne pripoja na základe iného mechanizmu (viď. ďalej).
- Zmluva (memorandum) rieši zámer integrovať verejnú dopravu a základné kroky k dosiahnutiu tohto zámeru (zriadenie organizátora).
- Mandátna zmluva medzi zakladateľmi (zakladateľom) na strane jednej a Organizátorom na strane druhej o zaistení prevádzky Integrovaného systému verejnej hromadnej dopravy osôb.
 - Rozširovanie zmluvy o ďalších účastníkov nedáva zmysel, prípadne úpravy zmluvy je nutné riešiť klasickým mechanizmom dodatku.
 - Zmluva rieši poverenie Organizátora organizovať IDS (popis povinností Organizátora je uvedený na inom mieste).
- Zmluva o organizačno-prevádzkovom poriadku Prešovskej (Košicko-prešovskej) aglomerácie.
 - Zmluvu uzatvárajú zakladatelia (zakladateľ) a Organizátor.
 - K tejto dohode pristupujú ostatné subjekty na základe Dohody o prístupení
 - Zmluva rieši štandardy poskytovaných služieb, práva a povinnosti účastníkov a mechanizmy riadenia IDS.
- Dohody o prístupení k dohode medzi Organizátorom na strane jednej a ďalšími zúčastnenými na strane druhej.
 - Zúčastnenými sú nielen územné samosprávy vstupujúce do IDS, ale aj dopravcovia, ktorí chcú v rámci systému poskytovať služby.
 - Touto dohodou sa štandardy stávajú záväznými a zaisťuje sa jednotný prístup v rámci celého územia integrovaného dopravného systému.
- Zmluva o tarife medzi Organizátorom na strane jednej a jednotlivými dopravcami na strane druhej.
 - Uzatvárajú sa jednotlivé zmluvy, prípadné zmeny sa riešia dodatkami k zmluve.
- Zmluva o záväzku verejnej služby v osobnej doprave medzi Organizátorom na strane jednej a jednotlivými dopravcami na strane druhej.
 - Uzatvárajú sa jednotlivé zmluvy, prípadné zmeny sa riešia mechanizmom dodatkov k zmluve.

6.3.5 Technické a prevádzkové štandardy IDS

Technické a prevádzkové štandardy stanovujú požiadavky pre všetkých účastníkov IDS ako riešiť jednotlivé situácie, spôsoby a postupy činností. Za príklad toho, čo všetko je riešené v rámci štandardov IDS, môže poslúžiť výťah z Prevádzkových a technických štandardov Integrovaného dopravného systému Juhomoravského kraja.

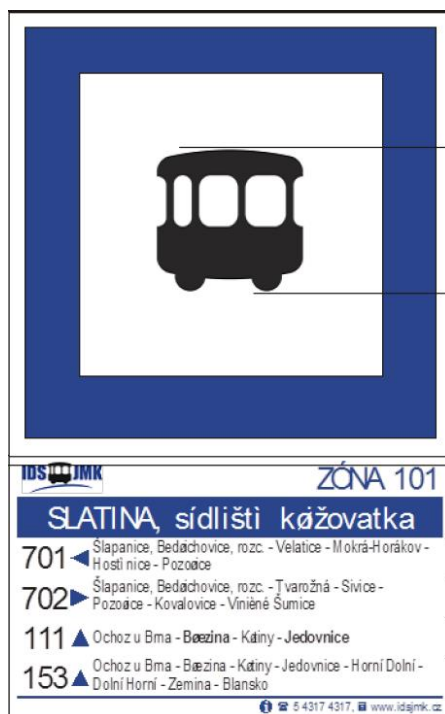
Zastávky a ich vybavenie

Jednotlivé zastávky sú rozdelené do štyroch kategórií: významný prestupový uzol, zastávka v centre obce, zastávka na okraji obce a málo významná zastávka (rázcestie ciest). Z hľadiska zastavovania sa delia zastávky na stále, na znamenie a občasné (len v určitom stanovenom období). Všetky zastávkové označníky na území pokrytom IDS sú rovnako vybavené a majú rovnaký vzhľad. Označník sa skladá zo značky, ktorá znázorňuje druh dopravy, ktorý na zastávke zastavuje a z dodatkov





tabuly, ktorá obsahuje názov zastávky, logo IDS, číslo zóny, číslo linky a jej trasu s cieľovou zastávkou, smerovú šípku a informačný panel. Súčasťou vybavenia zastávky môže byť informačný štítok pre nevidiacich, prístrešok pre cestujúcich, odpadkový kôš, lavička alebo sedadlo, automat na predaj cestovných, elektronický informačný systém alebo informačno-predajné centrum.



Obrázok 10 Ukážka zastávkového označníku

Podoba cestovných poriadkov

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



S2		Křenovice - Sokolnice - Brno - Blansko (I. část)																				IDS JMK			
Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje		Informace a podněty: 5 4317 4317, www.idsjmk.cz																		Platí od 13.12.2015 do 10.12.2016					
Přepřevzání: České dráhy, a. s.		PRACOVNÍ DNY (nejede 31.12.)																							
Číslo spoje:	4002	4700	4004	4004	4702	4704	4006	4740	4708	4742	1838	4708	4008	4710	4010	4712	4012	4714	4014	4716	4744	4718	4746	4720	
Zóna	Zastávka	0:52	*	*	0:53	†	*	*	0:53	†	*	*	*	*	†	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
→ 620 od Slavkov u Brna		4:18			4:40				5:40				7:40												
↻ čekací doba na linku 620		2			2				2				2												
620 Křenovice horní nádraží		4:21			4:53				5:53				7:54												
620 Zbýšov		4:24			4:56				5:56				7:57												
610 Hostěradky-Rešov		4:28			4:59				5:59				8:00												
610 Újezd u Brna		4:32			5:02				6:02				8:03												
610 Sokolnice-Telnice	přij.	4:34			5:04				6:04				8:05												
→ 40 Brno		4:41			5:11				6:11				8:11												
↻ čekací doba na linku 40		0			0				0				0												
→ 151 od Zlínčovic					5:31				6:31				8:31												
↻ čekací doba na linku 151					2				2				2												
→ 610 od Pámborice		4:31			5:01				6:01				8:01												
↻ čekací doba na linku 610		2			2				2				2												
→ 611 od Lovčického		4:31			5:31				6:31				8:31												
↻ čekací doba na linku 611		2			2				2				2												
→ 612 od Pámborice		4:31			5:01				6:01				8:01												
↻ čekací doba na linku 612		2			2				2				2												
610 Sokolnice-Telnice	odj.	4:34			5:05				6:05				8:06												
101 Brno-Christie	přij.	4:41			5:11				6:11				8:12												
→ 509 od Mělník		4:31			5:11				6:11				8:11												
↻ čekací doba na linku 509		0			0				0				0												
101 Brno-Christie	odj.	4:46			5:16				6:16				8:17												
100 Brno hl. n.	odj.	4:55			5:25				6:25				8:26												
100 Brno hl. n.	odj.	4:04	4:34		5:01	5:27	6:00	6:15	6:29	6:58	7:29	7:46	8:02	8:29	9:01	9:29	10:01	10:29	11:01	11:29	12:01	12:29	13:01	13:29	14:01
100 Brno - Zidenice	odj.	4:08			5:05	5:31	6:04	6:19	6:33	7:02	7:33	7:46	8:06	8:33	9:05	9:33	10:05	10:33	11:05	11:33	12:05	12:33	13:05	13:33	14:05
→ 210 od Křemž u Brna		4:50			5:50				6:50				8:50												
↻ čekací doba na linku 210		0			0				0				0												
215 Blilovice nad Svitavou		4:14	4:44		5:11	5:38	6:10	6:25	6:39	7:08	7:41	7:55	8:12	8:38	9:11	9:39	10:11	10:39	11:11	11:39	12:11	12:39	13:11	13:39	14:11
→ 75 Brno					5:47				6:47				7:47												
↻ čekací doba na linku 75					0				0				0												
215 Babice nad Svitavou		4:20			5:16				6:14				7:13												
225 Adamov	přij.	4:23	4:51		5:19	5:43	6:17	6:32	6:47	7:16	7:49	7:57	8:20	8:46	9:19	9:46	10:19	10:46	11:19	11:46	12:19	12:47	13:19	13:47	14:19
→ 157 od Vyškov					5:05				6:05				7:05												
↻ čekací doba na linku 157					0				0				0												
225 Adamov	odj.	4:23	4:51		5:19	5:43	6:17	6:32	6:47	7:16	7:55	7:57	8:20	8:47	9:19	9:47	10:19	10:47	11:19	11:47	12:19	12:47	13:19	13:47	14:19
225 Adamov zastávka		4:25	4:53		5:21	5:45	6:20	6:34	6:50	7:19	7:57	7:57	8:23	8:50	9:22	9:50	10:22	10:50	11:22	11:50	12:22	12:50	13:22	13:50	14:22
225 Blansko	přij.	4:31	4:59		5:27	5:51	6:26	6:40	6:56	7:25	8:03	8:03	8:29	8:56	9:28	9:56	10:28	10:56	11:28	11:56	12:28	12:56	13:28	13:56	14:28
→ 152 Kufm					5:13				6:13				7:13												
↻ čekací doba na linku 152					0				0				0												
→ 167 Vyškov					5:27				6:27				7:27												
↻ čekací doba na linku 167					0				0				0												
→ 221 Okružní					5:11				6:11				7:11												
↻ čekací doba na linku 221					0				0				0												
→ 221 Písečná, penzion					5:37				6:37				7:37												
↻ čekací doba na linku 221					0				0				0												
→ 222 Autobusové stanoviště					0:15				0:58				1:03												
↻ čekací doba na linku 222					0				0				0												
→ 222 DSB sířevna					0:07				0:58				1:03												
↻ čekací doba na linku 222					0				0				0												
→ 223 Křepčův, tořna					0:04				0:58				1:03												
↻ čekací doba na linku 223					0				0				0												
→ 223 Třebův		4:50	5:11		5:37				6:30				7:30												
↻ čekací doba na linku 223		0	0		0				0				0												
→ 226 Skalný Mlýn					5:40				6:40				7:40												
↻ čekací doba na linku 226					0				0				0												
→ 230 Olomučany		4:50			5:40				6:40				7:40												
↻ čekací doba na linku 230		0			0				0				0												
→ 231 Studnice		5:13			5:43				6:43				7:43												
↻ čekací doba na linku 231		0			0				0				0												
→ 232 Bosim		4:48	5:18		5:40				6:11				7:11												
↻ čekací doba na linku 232		0	0		0				0				0												
→ 233 Benešov					5:39				6:39				7:39												
↻ čekací doba na linku 233					0				0				0												
→ 234 Boskovice					5:59				6:59				7:59												
↻ čekací doba na linku 234					0				0				0												
→ 235 Lomnice					5:54				6:55				7:55												
↻ čekací doba na linku 235					0				0				0												

Obrázok 11 Podoba cestovného poriadku



do premávky. Vozidlo ma prideleného vodiča a musí byť schopné jazdiť po všetkých druhoch komunikácií vrátane diaľnice.

Garancia nadväznosti

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

Riešenie výlukovej činnosti

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

Cestovné doklady

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

Odbavovanie cestujúcich, predaj cestovných lístkov a infocentrá

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

Štandard dopravných výkonov





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

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

6.3.6 Prevádzka IDS

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

- Organizuje a zaisťuje komplexnú dopravnú obslužnosť v oblasti pokrytej IDS;
- Zhromažďuje podklady o potrebách hromadnej dopravy osôb v jednotlivých častiach oblasti pokrytej IDS, vyhodnocuje a predkladá príslušným orgánom verejnej správy a samosprávy návrhy riešení v rámci stanovených štandardov dopravnej obslužnosti a príslušných finančných limitov;
- Navrhuje v stanovených termínoch optimalizáciu dopravnej obslužnosti v oblasti pokrytej IDS, pričom rešpektuje najmä požiadavky orgánov verejnej správy a samosprávy, pričom je povinný dbať na hospodárnosť systému;
- Realizuje relevantné rozhodnutie orgánov verejnej správy a samosprávy, ktoré zišli zo schválených návrhov na optimalizáciu (konkrétne činnosti spojené s realizáciou schválenej varianty dopravnej obslužnosti pre príslušné obdobie);
- Spracováva realizačné plány dopravnej obslužnosti oblasti pokrytej IDS;
- Sleduje a vyhodnocuje hospodárnosť systému IDS a dopravnej obslužnosti ako celku a vo vzťahu k jednotlivým dopravcom, periodicky spracováva správy pre relevantné orgány verejnej správy a samosprávy;
- Spracováva aktualizácie dopravného riešenia IDS v oblasti pokrytej týmto systémom pre vypisovanie výberových konaní na dopravcoch zaisťujúcich prevádzku jednotlivých liniek IDS;
- Pripravuje zadávacie podklady a podmienky pre rokovanie výberových komisií vo výberových konaniach na dopravcov, ktorí budú prevádzkovať osobnú dopravu v rámci IDS;
- Podľa stanovených kritérií pripravuje hodnotenie ponúk vo výberových konaniach na dopravcov, ktorí podali ponuku do výberových konaní na prevádzkovanie osobnej dopravy v rámci IDS;
- Spracováva zápisy z rokovaní výberových komisií a pripravuje podklady pre prerokovanie v príslušných orgánoch;
- Spracováva podklady pre uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme medzi príslušnými orgánmi verejnej správy a samosprávy, a jednotlivými dopravcami na prevádzku liniek verejnej linkovej osobnej dopravy prevádzkovaných v rámci IDS;
- Vyhodnocuje fungovanie IDS a spracováva ročné správy o fungovaní IDS a predkladá ich relevantným orgánom verejnej správy a samosprávy;



- Spracováva podklady pre objednávateľa (Ministerstvo dopravy a výstavby), pre vypisovanie výberových konaní na železničných dopravcov, ktorí budú zaisťovať prevádzku na tratiach v rámci oblasti pokrytej IDS a to aj s prípadným presahom na územie mimo túto oblasť;
- Spracováva podklady pre objednávateľa (Ministerstvo dopravy a výstavby), pre uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme medzi relevantnými orgánmi a železničnými dopravcami na prevádzku vlakov osobnej železničnej dopravy;
- Spracováva podklady k materiálom predkladaným na prerokovanie v príslušných orgánoch, vo veciach zmlúv, ktoré sa týkajú príspevkov na prevádzku IDS z verejných prostriedkov;
- Pripravuje tarifu IDS;
- Spracováva vyúčtovanie preukázateľnej straty, ktorá vznikla jednotlivým autobusovým dopravcom prevádzkou autobusových liniek v rámci IDS;
- Spracováva rozúčtovanie výnosov z IDS medzi jednotlivých dopravcov a zaisťuje finančné toky v týchto veciach;
- Pre relevantné orgány verejnej správy a samosprávy spracováva celkové prehľady vynaložených finančných prostriedkov z verejného rozpočtu na prevádzku IDS (pre všetky druhy dopravy);
- Analyzuje zdroje financovania dopravnej obslužnosti a jej rozvoja, ide o štátne zdroje alebo zdroje z fondov Európskej únie;
- Podieľa sa na príprave a realizácii rozvojových projektov IDS, spolufinancovaných Európskou úniou v rámci jednotlivých programov;
- Spracováva cestovné poriadky jednotlivých liniek verejnej linkovej osobnej dopravy zahrnutých do IDS, v dostatočnom predstihu, aby mohli byť predložené príslušným dopravným úradom na schválenie a dopravcom v stanovených termínoch;
- V spolupráci so železničnými dopravcami pripravuje cestovné poriadky vlakov osobnej dopravy na železničných tratiach na území pokrytom IDS vrátane väzieb na susediacom podľa lehôt stanovených právnymi predpismi;
- Vyhodnocuje pripomienky k zaisteniu dopravnej obslužnosti územia pokrytého IDS, vrátane väzieb na susediacom území. Na základe požiadaviek objednávateľa pripravuje podklady pre odpovede na tieto pripomienky vrátane návrhov úprav cestovných poriadkov;
- Na základe požiadaviek relevantných orgánov vyhodnocuje dopady konkrétnych uzávierok pozemných komunikácií na prevádzku liniek IDS a navrhuje opatrenia pre zaistenie dopravnej obslužnosti;
- Na základe požiadaviek relevantných orgánov vyhodnocuje dopady konkrétnych výluk železničných tratí na prevádzku osobnej železničnej dopravy na území pokrytom IDS a navrhuje prípadné opatrenia pre zaistenie dopravnej obslužnosti;
- Navrhuje, uplatňuje a kontroluje štandardy dopravnej obslužnosti, kontrolné zistenia spolu s podkladmi bez odkladu poskytuje relevantným orgánom;
- Organizuje prepravnú kontrolu v rámci IDS a koordinuje jej činnosť, miesto a čas;
- Prerokúva možnosti zvýšenia kvality prestupových terminálov;
- Spolupracuje s dopravcami na plánovaní dlhodobého investičného rozvoja vozového parku a jeho vybavenia, zastávok a zastávkových stojanov;
- Kontroluje dodržiavanie podmienok prevádzky zo strany dopravcov v rámci IDS a v súvislosti s tým rieši zistené nedostatky a požaduje ich odstránenie;





- Navrhuje a uplatňuje Technické a prevádzkové štandardy IDS. V rámci prijatých štandardov zaisťuje a vykonáva činnosti zverené organizátorovi;
- Na základe požiadaviek relevantných úradov spracováva podklady pre ich vyjadrenie k územne plánovacím podkladom a územne plánovacím dokumentáciám;
- Rozvíja informačné systémy pre cestujúcich, sleduje funkčnosť a účelnosť informačných panelov IDS a periodicky vytvára správy (reporty);
- Rokuje s obcami o pripomienkach k dopravným riešeniam, námetoch na zmeny dopravných riešení a na zmeny cestovných poriadkov;
- Zaisťuje marketingové, propagačné a informačné činnosti v súvislosti s rozvojom a fungovaním IDS;
- Podľa poverenia relevantných orgánov vybavuje podnety a sťažnosti občanov týkajúcich sa zabezpečenia dopravnej obslužnosti;
- Sleduje odborovo zameranú a súvisiacu legislatívu a zúčastňuje sa jej pripomienkovania;
- Vykonáva ďalšie činnosti, ktorými relevantné orgány (zriaďovatelia) organizátora poveria.

6.3.7 Infraštruktúra pre IDS

Integrovaný dopravný systém využíva infraštruktúru jednotlivých druhov dopravy. O tomto hovorí kapitola 6.3.

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

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

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

6.3.8 Strategické prestupové body

V navrhnutom rozsahu prvého kroku IDS Košicko prešovskej aglomerácie, ako je vyššie popísane, sú dva strategické prestupové body prvoradáho významu. Sú to hlavné železničné stanice spolu s autobusovými stanicami a prestupom na MHD v oboch krajských mestách. Oba tieto body umožňujú prestupy nielen v rámci spojov zaradených do IDS, ale tiež na spoje do ostatných častí oboch východoslovenských krajov a aj na diaľkové a medzinárodné spoje.





Za strategické prestupové body druhého radu môžeme označiť železničné stanice a príslušné autobusové stanice v Sabinove a v Lipanoch, ktoré umožňujú pohodlný prestup medzi vlakmi a prímestskými autobusmi.

Podobný strategický prestupový bod by mohol výhľadovo vzniknúť v Hanušovciach and Topľou, ale je potrebné zrealizovať vhodné úpravy, aby vznikol prestupový bod medzi prímestskou autobusovou dopravou a železničnou dopravou. Tento bod by mohol znížiť počet autobusov prichádzajúcich do Prešova z východu a severovýchodu a týchto cestujúcich doviešť vlakom do Prešova.

Z pohľadu mesta Prešov sú ešte dôležité prestupové body medzi prímestskými autobusmi a MHD. Jedným z týchto prestupových bodov je zastávka Levočská (+ Clementisova), ďalší bod by mal vzniknúť na ceste I/18, na východnom výjazde z mesta, na zastávke MHD Pažica (SAD Prešov, používa názov Nižná Šebastová, reštaurácia).

6.3.9 Ostatné prestupové body v Prešove

Ďalšie dva väčšie prestupové body v meste Prešov, ktoré sú strategickými prestupovými bodmi, sú viac výstupnými/nástupnými – cieľovými bodmi, než prestupom na MHD. Ide o zastávku MHD Vysokoškolský areál (SAD Prešov používa názov ul. 17. novembra a zastávka MHD Nemocnica (SAD Prešov používa názov Nemocnica J.A.Reimana).

Pre rozvoj integrovaného dopravného systému je nutné viac zapojiť do systému železničnú dopravu. V meste Prešov to vo výhľade znamená úpravy okolo existujúcich zastávok a obnovenie bývalých, či zriadenie nových zastávok.

Zastávka **Prešov mesto**: zmena trasy niektorých liniek MHD do bezprostredného okolia zastávky

Zastávka **Šarišské Lúky**: zavedenie novej linky MHD, zriadenie priechodu na Strojnícku ulicu

Obnovená zastávka **Nižná Šebastová**: predĺženie trolejbusovej linky č. 1, pravdepodobne pomocou parciálnych trolejbusov

Nová zastávka **Prešov Dúbrava**: prestup na MHD na zastávke Dúbrava, prípadne Sídliisko III (po vybudovaní lávky pre peších cez rieku Torysa)

Nová zastávka Prešov Mukačevská: prestup na linku č. 39 (prípadne ďalšiu novú linku), presunutie zastávky bližšie k železničnej zastávke

O železničných zastávkach je viac uvedené v kapitole 6.7.

6.3.10 Väzby medzi dopravnými módmi

Úlohou integrovaného dopravného systému je nielen integrovať jednotlivé druhy verejnej hromadnej dopravy osôb, ale tiež vhodným spôsobom do systému zapojiť individuálne druhy dopravy tým, že budú vytvorené podmienky pre ich komfortné využitie tam, kde je to vhodné (dojazd na železničnú



stanicu v riedko osídlenej oblasti), čo prijateľným spôsobom obmedzí využitie IAD tam, kde to je potrebné (centrum mesta).

Pre využitie individuálnej automobilovej dopravy slúži systém záchytných parkovísk označených P+R (park and ride) alebo vyhradené miesta pre krátkodobé zastavovanie umožňujúce výstup/nástup spoucestujúcich z/do osobných automobilov označené K+R (kiss and ride). Takéto parkoviska sa zvyčajne zriaďujú pri konečných zastávkach kapacitnejších liniek MHD na okrajoch miest, prípadne pri železničných staniciach a zastávkach, odkiaľ je možné cestovať do centra danej oblasti, prípadne iného cieľa.

Obdobným spôsobom je možné zapojiť aj cyklistickú dopravu zriadením možnosti bezpečného odloženia bicykla na železničnej stanici, zastávke alebo na konečnej zastávke MHD na okraji mesta.

O možnostiach parkovania áut a odstavovania bicyklov v meste Prešov je bližšie uvedené v kapitole 6.4.

Väzba medzi železničnou dopravou a prímestskou autobusovou dopravou sa realizuje v prestupových bodoch. V meste Prešov je základným prestupovým bodom tejto väzby železničná stanica a autobusová stanica, kde je tiež kvalitná možnosť prestupu na množstvo liniek MHD.

V záujmovej oblasti sú väzby medzi prímestskou autobusovou a regionálnou železničnou dopravou možné v Sabinove a v Lipanoch, kde sú železničná a autobusová stanica blízko seba. Výhľadovo by prestupový bod mohol vzniknúť v Hanušovciach nad Topľou. Mimo oblast sú prirodzené prestupové body v Bardejove a vo Vranove nad Topľou. Na týchto miestach má fungovať návoz cestujúcich na železničnú stanicu, aby bolo možné pohodlne nastúpiť do vlaku a tým absolvovať ďalšiu časť cesty.

Väzba medzi železničnou dopravou a mestskou hromadnou dopravou musí umožniť rýchle dosiahnutie cieľov v Prešove, ktoré nie sú v dochádzkovej vzdialenosti od železničnej stanice alebo železničných zastávok. Základným a v súčasnosti jediným uzlom je Železničná stanica Prešov.

Výhľadovo by malo vzniknúť niekoľko prestupových bodov. Presmerovaním linky č. 11 a vznikom navrhovanej linky č. 16 vznikne prestup medzi vlakom a MHD na železničnej zastávke Prešov mesto. Zavedením linky MHD k zastávke Šarišské Lúky bude možný prestup na MHD vo smere Sídliisko Sekčov a Delňa. Vybudovaním zastávky Prešov Dúbrava spolu s lávkou ku konečnej MHD Sídliisko III vznikne prestupový bod s niekoľkými významnými linkami MHD. Zastávka Mukačevská obsluži časť Sídliiska III a umožní väzbu na MHD linku č. 39. Obnovená železničná zastávka Nižná Šebastová umožní prestup na predĺženú linku č. 1.

Väzba medzi prímestskou autobusovou dopravou a MHD sa realizuje predovšetkým v komplexe železničnej stanice a autobusovej stanice. Dôležitý prestupový bod je autobusová zastávka Levočská na rovnomennej ulici s väzbou na trolejbusové linky z neďalekej zastávky Clementisova (70 m cez park). Ďalší takýto bod je na severnom výjazde cesty I/18, na zastávke MHD Pažica (SAD Prešov používa názov Nižná Šebastová, reštaurácia). V smere do centra mesta je prestupovým bodom pre autobusy prichádzajúce po ceste I/68 zastávka MHD Duklianska (SAD Prešov používa názov Okresný úrad). V opačnom smere je prestup na zastávke Mičurinova.



6.3.11 Postupné kroky zriadenia IDS

Integrovaný dopravný systém nejde vybudovať naraz. Je nevyhnutné postupovať krok za krokom z dôvodu akceptovania so strany cestujúcej verejnosti. Je vhodné voliť taký postup, aby jednotlivé kroky prinášali viditeľný pozitívny efekt.

- 1) Zriadenie Organizátora IDS. V prípade komplikovanosti pri dohode s Košickým samosprávnym krajom a mestom Košice, vytvoriť Organizátora v rámci Prešovského samosprávneho kraja a mesta Prešov a urýchlene začať riešiť problematiku verejnej dopravy v Prešove a najbližšom okolí (záujmové územie).
- 2) Riešiť ako prvý atribút integrovaného systému tarifnou integráciou. Umožnením cestovania na jeden cestovný lístok sa uľahčí život mnohým cestujúcim a vyrovná sa ich príležitosť prestupu, ktorý je dnes na základe jedného cestovného lístku možný len medzi spojmi MHD.
- 3) Postupné zavádzanie štandardov IDS.
- 4) Postupné zavádzanie progresívneho odbavovacieho systému.
- 5) Riešiť optimalizáciu nadväznosti a optimalizáciu liniek na základe dát získaných počas prevádzky IDS.
- 6) Pripravovať postupné rozširovanie územia pokrytého IDS
 - a. Mesto Košice a okres Košice okolie (pokiaľ sa to nepodarí v prvom kroku),
 - b. Pásmo k centráram susedných okresov (Bardejov, Svidník, Stropkov a Vranov nad Topľou),
 - c. Integrovať zvyšné časti susedných okresov.

6.4 Statická doprava

Statická doprava bude riešená dvoma odlišnými spôsobmi

V centre mesta (mestská časť 4) budú všetky parkovacie miesta na verejných komunikáciách spoplatnené. Dnešný systém je možné zachovať, navýšiť tarifu na 1, 5 €, 12 € a 0,5 € na hodinu a celodenný poplatok na odstavňoch plochách na 2 €. Systém bude potrebné rozšíriť (pokiaľ?)

Na sídliskách bude postupne zavádzané rezidenčné parkovacie systémy s týmito pravidlami:

- Rezident môže dostať parkovacie povolenie za 20 € ročne na jedno alebo viac áut, podľa disponibilnej kapacity a dopytu
- Abonent - abonentná karta za 200 € ročne
Návštevnícke miesta za 2 € na deň

Nové parkovacie miesta

6.5 Cyklistická doprava

V súčasnom stave majú cyklisti v meste nespojitú sieť cyklistických komunikácií v rôznych režimoch najčastejšie vedených po širokých chodníkoch pozdĺž hlavných komunikácií. Vyhradené priestory pre cyklistov sú veľmi úzke a často so zlým povrchom.





Vzhľadom na zistené nedostatky v cyklistickej doprave boli navrhnuté príslušné opatrenia, zo ktorých vyšli konkrétne projekty. Ešte pred opatreniami a projektmi sú v skratke popísané možnosti vedenia cyklistov v intraviláne a extraviláne.

6.5.1 Vedenie tras v intraviláne

Vedenie cyklistických trás intravilánom v hlavnom dopravnom priestore spoločne s motorovou dopravou je vhodné na komunikáciách, kde je obmedzená rýchlosť na 30 km/h. V týchto podmienkach je možné vedenie cyklistickej trasy po vozovke bez zvláštnych úprav, iba na križovatkách je vhodné zdôrazniť prednosť sprava, ktorá pri tomto type upokojenia býva obvyklá. V obytnej zóne sa predpokladá vedenie cyklistických trás prevažne doplnkových. Z dôvodu možnej hry detí na vozovke tu nie je vhodné navrhovať chrbticové cyklistické trasy. V centrálnej pešej zóne by mala byť premávka cyklistov umožnená celodenne a bez obmedzenia.

Na komunikáciách s obmedzením rýchlosti 50 km/h a s intenzitou do 20 000 voz/24h sa odporúča pri spoločnom vedení cyklistickej dopravy s motorovou dopravou zaviesť cyklokoridor vyznačený cyklopiktogramami. Vhodnejším variantom je oddelenie cyklistickej dopravy prostredníctvom cyklopruhov alebo chodníkov v pridruženom priestore.

Na komunikáciách s obmedzením rýchlosti 50 km/h – 79 km/h a s intenzitou vyššou ako 20 000 voz/24h je vhodné oddelenie cyklistickej dopravy od motorovej pomocou cyklopruhov, cestičkami v pridruženom priestore a vedením cyklistov inými trasami.

6.5.2 Vedenie tras v extraviláne

Vedenie cyklistických trás extravilánom v hlavnom dopravnom priestore spoločne s motorovou dopravou je vhodné na komunikáciách, kde je obmedzená rýchlosť na 30 km/h. V týchto podmienkach je možné vedenie cyklistickej trasy po vozovke bez zvláštnych úprav, iba na križovatkách je vhodné zdôrazniť prednosť sprava, ktorá pri tomto type upokojenia býva obvyklá.

Na komunikáciách s obmedzením rýchlosti 60 km/h a s intenzitou do 12 500 voz/24h sa odporúča pri spoločnom vedení cyklistickej dopravy s motorovou zaviesť cyklokoridor vyznačený cyklopiktogramami. Vhodnejšie je oddelenie cyklistickej dopravy cyklopruhmi alebo chodníkmi v pridruženom priestore.

Na komunikáciách s obmedzením rýchlosti 70 – 79 km/h a s intenzitou vyššou ako 12 500 voz/24h je vhodné oddelenie cyklistickej dopravy od motorovej pomocou cyklopruhov, chodníkmi v pridruženom priestore alebo vedením cyklistov inými trasami.

Na komunikáciách kde je stanovená rýchlosť vyššia ako 90 km/h je nutná separácia cyklistov

Problémy

- Pomalá realizácia cyklistických koridorov, ktoré sú definované Územným plánom mesta Prešov,
- Neprepojenosť cyklistickej siete,
- Na hlavných cyklistických koridoroch je mnoho krížení s motorovou dopravou,
- Hlavné cestné ťahy, bez opatrení podporujúcich cyklistickú dopravu (cyklopruhy, predradené stopčiaru ,atď.),
- Absencia cyklistických trás pre zamestnancov v priemyselných zónach, študentov do škôl (najmä stredné a vysoké školy) a tiež rekreačných trás,
- Chýba infraštruktúra pre odstavovanie bicyklov v cieľoch ciest,





- Nie je zavedený systém možnosti dopravy bicykla MHD či vlakom,
- Absencia akéhokoľvek bikesharing systému,
- Kolízia medzi pešími a cyklistami na chodníkoch alebo cyklistických chodníkoch, najmä z dôvodu zlého stavu týchto komunikácií,
- Chýba propagácia cyklistickej dopravy ale aj celkovo nemotorové dopravy.

Opatrenia

- Vybudovanie súvislého systému chránených trás pre cyklistov na území mesta, odvaha do ich riešení,
- Nová infraštruktúra pre cyklistov s ich účinnou preferenciou aj v križovatkách,
- Inteligentné mobilné a webové aplikácie pre cyklistov,
- Bikesharing,
- Parkovanie u stanice, u škôl a obchodov.

6.6 Pešia doprava

Na základe analýzy boli zistené najhlavnejšie a najfrekventovanejšie pešie ťahy - pešie komunikácie na oboch stranách Hlavnej ulice, pešie komunikácie smerom na stanice (železničná a autobusová). Silné pešie ťahy sú vo vnútri sídlisk (Sídliisko III, Sídliisko II a Sídliisko Sekčov) a ďalej pešie ťahy do najväčších hypermarketov, zo železničnej stanice do Tesca, z Levočskej od polikliniky a zo Sídliiska III do Kauflandu. V letných mesiacoch je veľmi silno využívané nábrežie rieky Torysa od hádzanárskej haly (bývala mestská hala), cez Sídliisko III až do Veľkého Šariša.

Najväčšou bariérou v pešej doprave je železničná trať medzi železničnou stanicou a priemyselnou zónou na Budovateľskej ulici. Podobnou bariérou je oplotenie medzi Železničnou stanicou Šarišské Lúky a priemyselnou zónou na Šarišských Lúkach. V meste sa nenachádza ani jeden nadchod a existujúce podchody plnia len doplnkovú funkciu. A preto je na všetkých štvorprúdových komunikáciách, na priechodoch bez cestnej svetelnej signalizácie, pre chodcov problém prejsť na druhú stranu. Najhoršia situácia je na priechode pre chodcov na Levočskej ulici medzi zastávkami Levočská a Clementisova, ďalej na uliciach Obrancov Mieru, Pod Kalváriou, Duklianskej (pri zastávke Rázcestie Surdok), Bardejovskej ulici (pri dopravnom podniku) a na Masarykovej ulici pri čerpacej stanici Shell. Problém prejsť na druhú stranu je aj na celej dvojpruhovej ceste na Sabinovskej ulici.

Dôležité je rešpektovať miesta s najvyššími intenzitami peších, najmä v centre mesta a v rámci sídlisk. Pohyby medzi mestskými časťami nie sú veľké, pre toto spojenie je častejšie využívaná MHD, IAD, prípadne cyklistická doprava. Podobne ako pri cyklistickej doprave, veľmi dôležité je bezpečné riešenie priechodov, najmä na viac pruhových komunikáciách a tiež pohyb v spoločnom priestore s cyklistami.

Vzhľadom na zistené nedostatky v pešej doprave boli navrhnuté príslušné opatrenia, zo ktorých vyšli konkrétne projekty.

Problémy

- Nebezpečné priechody pre chodcov najmä štvorprúdových komunikáciách
- Bariéra v území - železničná trať
- Priechod pre chodcov na Šafárikovej ulici k zastávke Nemocnica
- Najhlavnejší peší ťah zo železničnej stanice do centra mesta ma havarijný povrch a v niektorých úsekoch nepostačuje ani šírko





Opatrenia

- Výstavba nových peších trás
- Sprístupnenie centa zo sídlisk a z Ľubotíc (vrátene premostenia železničnej trate Prešov – Bardejov)
- Sprístupnenie priemyselných zón – podchod pod stanicou Prešov do ulice Radlinského a prechod cez trať priestore stanice Šarišské Lúky do zóny Širpo
- Rekonštrukcia nebezpečných prechodov pre chodcov (skrátene dlhých priechodov alebo ich signalizácia)
- Spriechodnenie bariér v území

6.7 Železničná doprava

6.7.1 Infraštruktúra pre železničnú dopravu

Správca železničnej infraštruktúry na Slovensku, Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), nemá v oblasti záujmového územia mesta Prešov zásadné zámery na modernizáciu alebo prestavbu tratí a súvisiacej infraštruktúry. v súčasnosti sústreďuje pozornosť predovšetkým na koridorové trate.

Je zámerom elektrifikovať železničnú trať Prešov – Strážske. Realizácia sa dá predpokladať v rokoch 2025 – 2030. ŽSR plánuje elektrifikáciu trate v sústave 25 kV/50 Hz (v súvislosti so zámerom všetky elektrifikované trate postupne prevádzať na striedavú trakčnú sústavu. V súvislosti s tým sú aj úvahy o zvýšení traťovej rýchlosti až na 120 km/hod (v závislosti na výsledkoch budúcej štúdie uskutočniteľnosti). ŽSR zároveň plánuje aj modernizáciu zabezpečovacích zariadení a zavedenie dispečerského riadenia trate.

ŽSR pripravuje budovanie parkovísk pri železničných staniach, zvlášť vo vybraných lokalitách Prešovského samosprávneho kraja (začatý projekt ŽSR v spolupráci s miestnou samosprávou).

Podľa rozhovorov s kompetentnými pracovníkmi ŽSR je určitá možnosť realizovať drobné úpravy (zriadenie nových zastávok) na tratiach v oblasti záujmového územia.

V platnom územnom pláne je preložka trate Prešov – Plaveč mimo mesto (tunely pod Táboriskom, pod Okruhliakom a pod Dúbravou) spoločne s vysokorýchlostnou traťou (VRT) do Krompách. Výstavba VRT je do roku 2040 veľmi málo pravdepodobná a preložka trate mimo mesto ide proti (rozumným) zámerom železničnej dopravy ju viac zapojiť do verejnej hromadnej osobnej dopravy. V ďalších úvahách sa s týmito zámermi nepočíta.



Obrázok 12 Umiestnenie železničných zastávok v Prešove



6.7.1.1 Infraštruktúra pre železničnú dopravu – scenár BAU

V scenári BAU sa prakticky nepočíta s rozvojovými zámermi a úpravami železničnej infraštruktúry pre osobnú dopravu a zapojenie osobnej železničnej dopravy do integrovaného dopravného systému. V rokoch 2025 – 2030 je zámer zrealizovať elektrifikáciu železničnej trate Prešov – Strážske, čo síce prinesie vyššiu kvalitu osobnej dopravy, ale zapojenie železničnej dopravy do integrovaného dopravného systému táto skutočnosť neovplyvní nijako zásadne.

6.7.1.2 Infraštruktúra pre železničnú dopravu – scenár DO ALL

V rokoch 2025 – 2030 je zámer zrealizovať elektrifikáciu železničnej trate Prešov – Strážske, čo síce prinesie vyššiu kvalitu do osobnej dopravy, zapojenie železničnej dopravy do integrovaného dopravného systému táto skutočnosť neovplyvní nijako zásadne.

V meste Prešov je pre posilnenie železničnej osobnej dopravy zásadná otázka staníc a zastávok. Na železničnej stanici Prešov bude vhodné upraviť podchod k autobusovej stanici a celý tento priestor urobiť príjemnejším pre cestujúcich a návštevníkov mesta.

Na železničnej zastávke Prešov mesto bude potrebné zlepšiť napojenie na MHD a vyriešiť miesto predaja cestovných lístkov, aby bolo prijateľnejšie k cestujúcim.

Ostatné železničné zastávky si vyžadujú buď väčšie úpravy alebo bude potrebné ich zriadiť nanovo.

6.7.1.2.1 Zastávka Šarišské Lúky

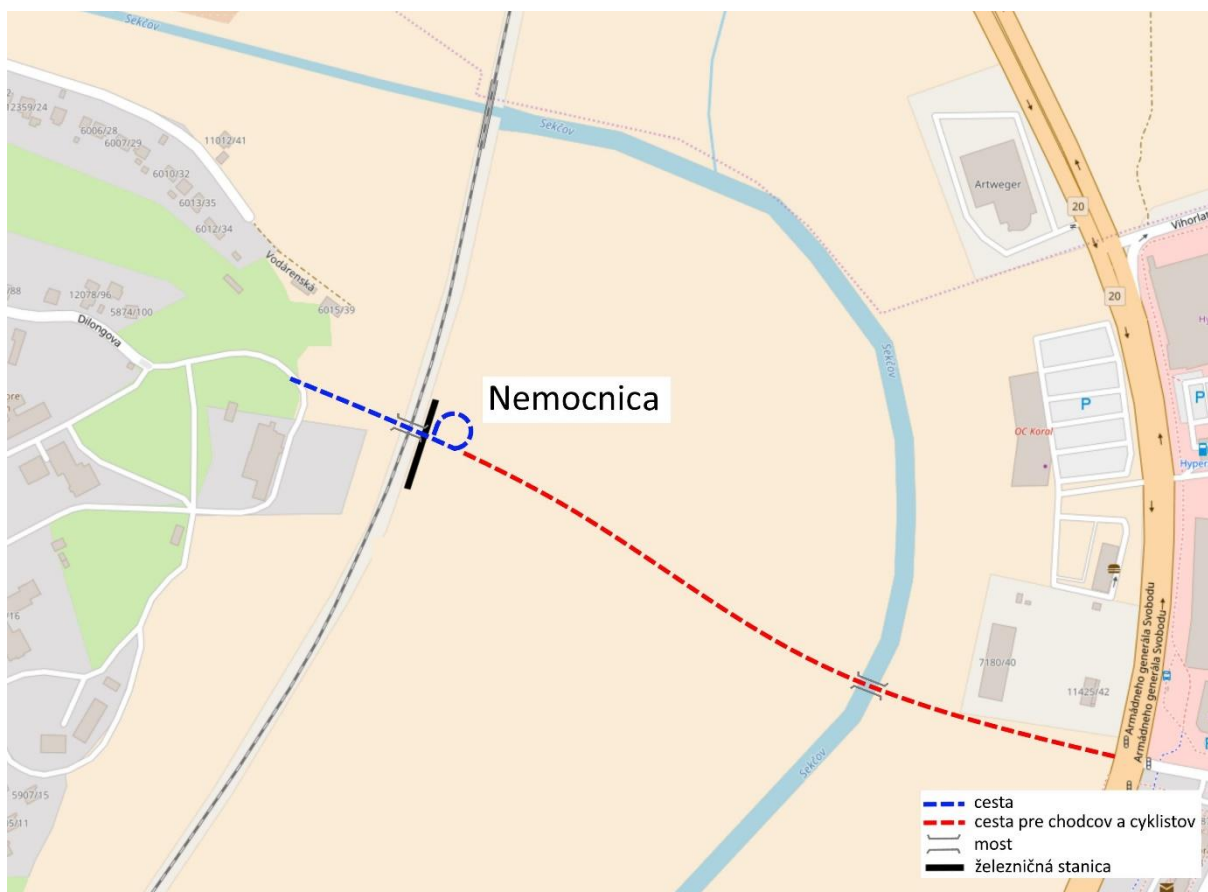
Existujúca železničná zastávka, ktorá si z pohľadu železničnej infraštruktúry nevyžaduje zásadné zásahy. Problémom tejto železničnej zastávky je problematická dostupnosť nie málo významných cieľov, ale aj MHD pre dosiahnuteľnosť ďalších cieľov. Preto je železničná zastávka málo využívaná. Pre lepšie využitie a zvýšenie atraktivity tejto zastávky pre cestujúcich je potrebné zrealizovať dve opatrenia:

- 1) Zriadiť legálny a bezpečný priechod na Strojnícku ulicu a tým umožniť prístup do celej priemyselnej zóny Širpo
- 2) Zriadiť linku MHD spájajúcu túto zastávku s oblasťami Sídlička Sekčov a Delne.

6.7.1.2.2 Zastávka Prešov Nemocnica

Zámer na zriadenie tejto železničnej zastávky na trati Prešov – Kapušany pri Prešove je v súlade s územným plánom. Zastávka by mala byť umiestnená v žkm. 57,730, v záreze ktorým vedie železničná trať a napojená ľahkým mostom pre peších, cyklistov, vozidlá do 3,5 t a vozidla IZS. Na most by mal nadväzovať cyklistický chodník do oblasti Sídlička Sekčov. Most pre vozidlá do 3,5 t sa navrhuje pre možnosť obsluhy železničnej zastávky plánovanou linkou MHD obsluhujúcou areál nemocnice a aby železničnú zastávku mohli využívať aj osoby, ktoré sú pohybovo hendikepované.

Zámer je znázornený vid' Obrázok 13. Realizácia by mohla prebehnúť v rokoch 2025 – 2030.



Obrázok 13 Navrhnuté umiestnenie zastávky Nemocnica

6.7.1.2.3 Zastávka Nižná Šebastová

Ide o toho času nevyužívanú zastávku na trati Prešov – Kapušany pri Prešove v žkm. 58,850. Jej obnovenie v budúcnosti, ktoré je v súlade s územným plánom, je odôvodnené z dôvodu rozvíjajúcej sa obytnej zástavby v okolí tejto železničnej zastávky a cesty III/3431 (Prešov – Fintice), ale predovšetkým z dôvodu budúcej výstavby priemyselnej zóny Grófske a plánovaným predĺžením trolejbusovej trate z konečnej zastávky pri leteckej základni v Nižnej Šebastovej. Výstavba trolejového vedenia pravdepodobne nebude potrebná, napojenie linky č. 1 bude efektívnejšie riešiť prostredníctvom parciálnych trolejbusov.

Umiestnenie zastávky a jej napojenie ukazuje Obrázok 14. Realizácia závisí od sprevádzkovania priemyselnej zóny Grófske, pravdepodobne po roku 2030.



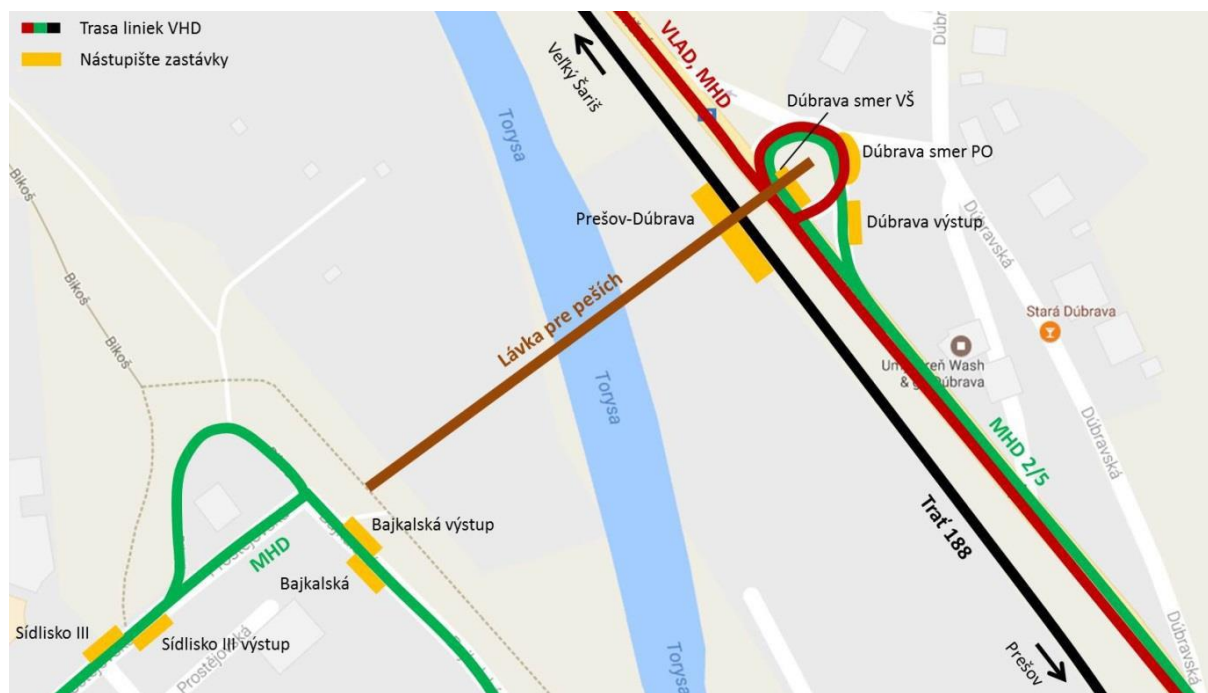
Obrázok 14 Umiestnenie a napojenie zastávky Nižná Šebastová

6.7.1.2.4 Zastávka Prešov Dúbrava

So zriadením železničnej zastávky Prešov Dúbrava počíta aj platný územný plán. Umiestnenie zastávky v žkm. 22,1 trate Prešov – Plaveč rieši diplomová práca pána Bc. Norberta Mondeka z Dopravnej fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice (2017). Umiestnenie aj napojenie je zrejmé z prevzatého obrázku vid'. Obrázok 15. Nástupište je umiestnené od koľaje smerom k rieke vzhľadom k nedostatku priestoru a z dôvodu ochranného pásma medzi koľajou a cestou.

Takto umiestnená zastávka umožňuje prestup medzi vlakmi a MHD, poprípade aj linkovými autobusmi.

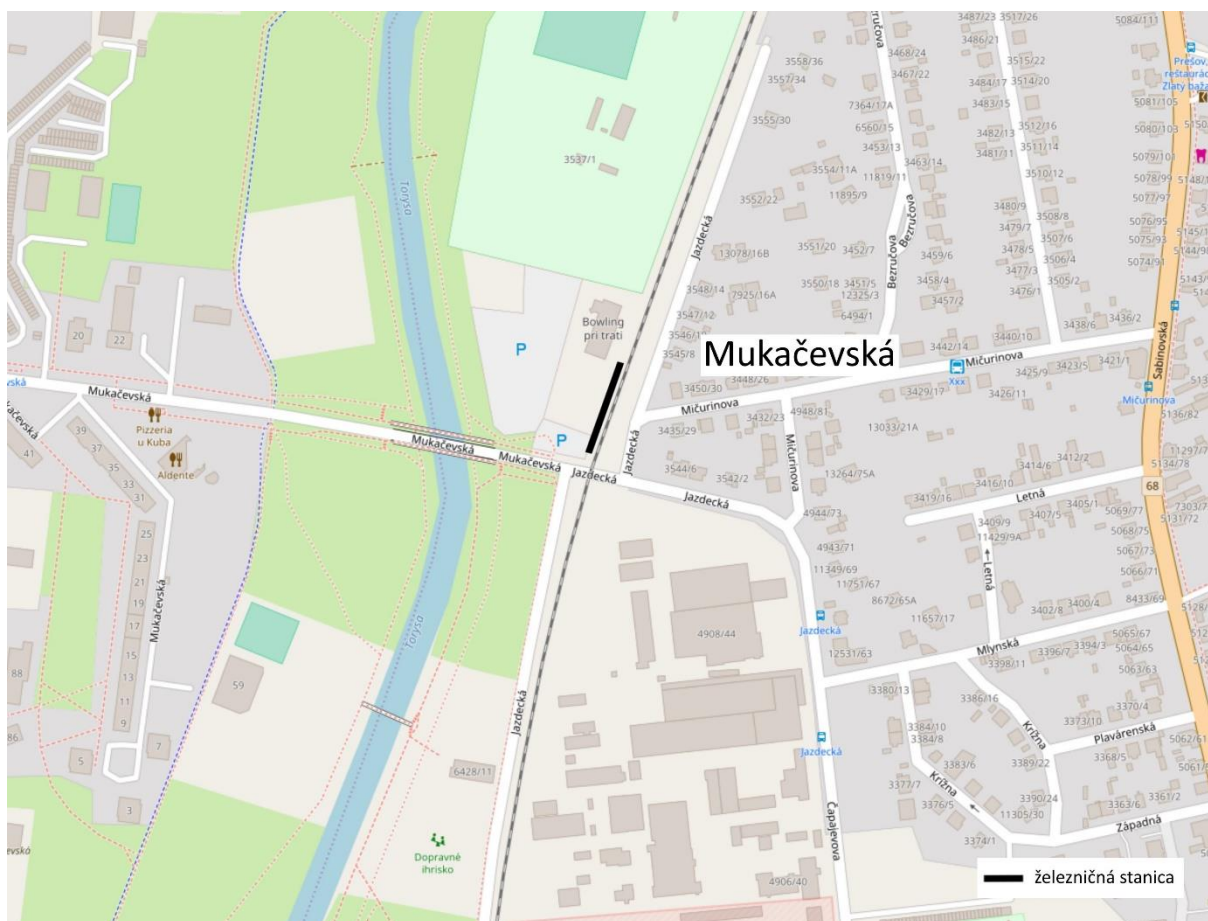
Vzhľadom na prípadnú realizáciu do roku 2030 nie je potreba riešiť problém kríženia trolejového vedenia ŽSR a DPMP. Vetva linky č. 2/5, ktorá toto kríženie využíva bude môcť byť v roku 2030 obsluhovaná parciálnymi trolejbusmi, kríženie trolejov bude možné zvesiť a nebude nutné sťahovanie zberačov hnacích železničných vozidiel, pomíne aj riziko uviaznutia vlaku na železničnom priecestí z dôvodu nedostatočného rozjazdu zo zastávky a malej zotrvačnosti vlakovkej súpravy.



Obrázok 15 Prestupový uzol Dúbrava (zdroj: Norbert Mondek s využitím Google maps)

6.7.1.2.5 Zastávka Prešov Mukačevská

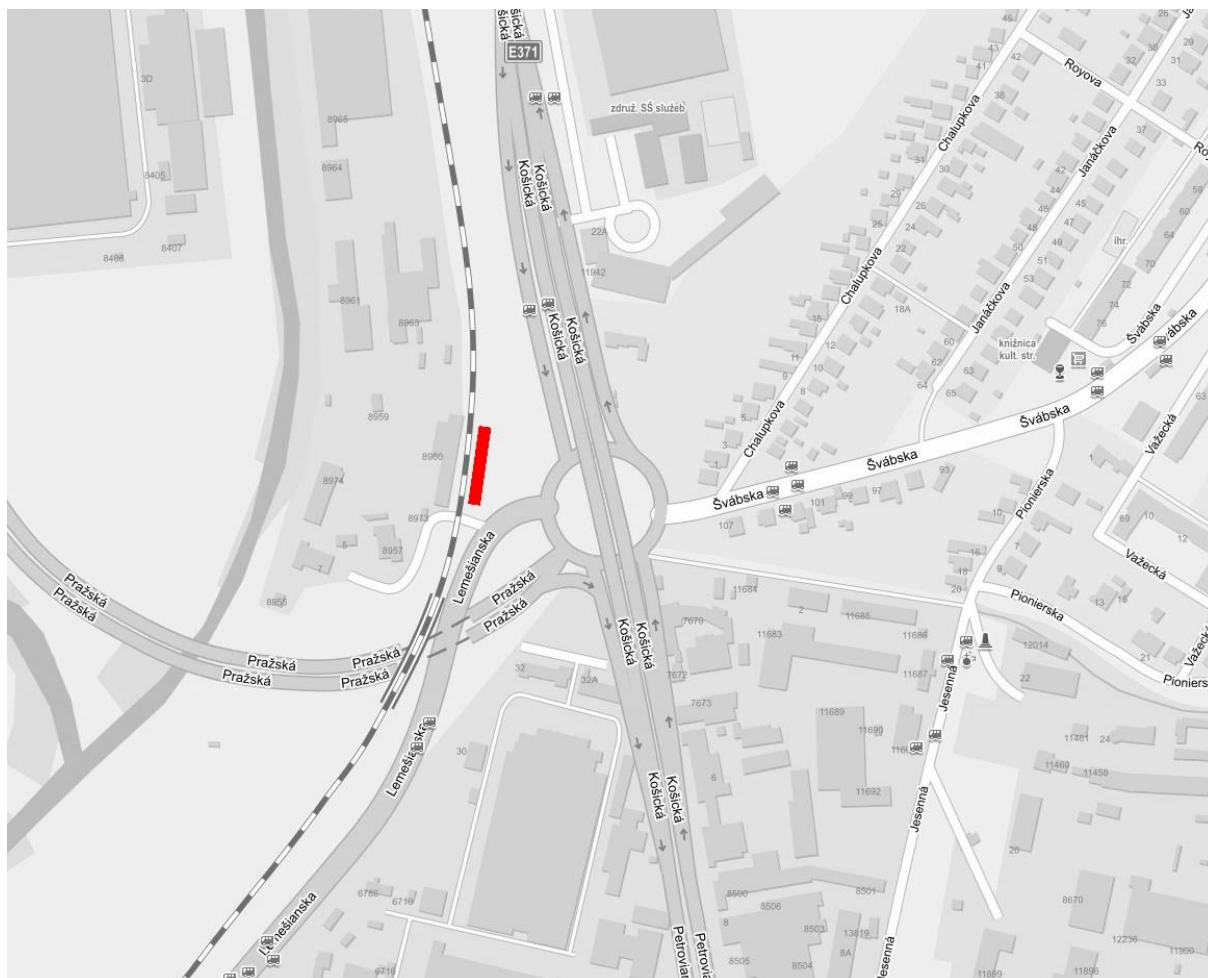
Železničná zastávka nie je v územnom pláne. Umiestnenie zastávky pri železničnom priecestí v žkm. 20,388 má potenciál ako pre pešiu dostupnosť z neďalekého Sídliiska III, tak aj pre nadväznosť na linku MHD č. 39, poprípade aj na ďalšiu plánovanú linku MHD. Predovšetkým by sa zriadila zastávka MHD v tesnej blízkosti alebo by sa posunula iná existujúca zastávka. Umiestnenie železničnej zastávky je zrejmé z Obrázku 15. Realizácia by mohla byť okolo roku 2030.



Obrázok 16 Umiestnenie železniční zastávky Mukačevská

6.7.1.2.6 Zastávka Prešov juh

Železničná zastávka by mohla vzniknúť spoločne so zdvojkolajnením železničnej trate Kysak – Prešov. Umiestnená by mohla byť v žkm. 15,340 vedľa železničného priestrešia do priemyselného areálu na Košickej ulici (bývalé železničné depo). Táto železničná zastávka nie je v územnom pláne, v mieste navrhnutia sú vyhradené plochy pre dopravu. Železničnú zastávku by mohli okrem cestujúcich do okolitých pracovísk využívať aj obyvatelia Sídliška Šváby. Podmienkou preto je vhodná cesta pre peších cez zložitú viacúrovňovú križovatku.



Obrázok 17 Umiestnenie zastávky Prešov Juh

Predpokladom pre efektívne využívanie železničných zastávok v relatívne malej vzájomnej vzdialenosti je využitie vhodných koľajových vozidiel (ľahkých elektrických jednotiek). Vzdialenosti existujúcich a navrhovaných železničných zastávok sú v Tabuľke 10.

Tabuľka 16 Vzdialenosti existujúcich a navrhovaných zastávok na trati Kysak – Plaveč v Prešove

	žkm	Vzdialenosť [km]
Haniska pri Prešove	13,515	-
Prešov juh	15,340	1,825
Prešov	16,813	1,473
Prešov mesto	18,510	1,697
Prešov Mukačevská	20,450	1,940
Prešov Dúbrava	22,100	1,650
Veľký Šariš	25,379	3,279



6.7.1.2.7 Ostatné požiadavky na železničnú infraštruktúru

Jedným z úzkych miest na cestnej sieti v meste Prešov je kríženie železničnej trate Prešov – Plaveč s cestou I/18 na Levočskej ulici. V tomto mieste je tiež kríženie elektrifikovanej železničnej trate s trolejovým vedením trolejbusov DPMP. Cesta v krátkom úseku križuje po moste rieku Torysa a úrovňovo železničnú trať. Preto nie je možné zahĺbiť cestu ani postaviť nadjazd (aj vzhľadom k okolitej zástavbe). Ako možné riešenia sa javí zahĺbenie železničnej trate do podjazdu pod existujúcu cestu.

Žiaduca je optimalizácia železničnej trate Bardejov – Kapušany pri Prešove, pre zvýšenie cestovnej rýchlosti vlakov. Na tejto trati je na dĺžke 34,5 km 40 úrovňových železničných priecestí, z toho len 7 s cestami III. triedy, ostatné (33) sú s komunikáciami ešte nižšej triedy (miestne a účelové komunikácie, poľné cesty). To predstavuje v priemere viac než jeden prejazd na kilometer trate, čo významne spomaľuje vlakovú dopravu. Redukcia počtu železničných priecestí je veľmi žiaduca. Optimalizáciou a redukciou počtu železničných priecestí sa dosiahne skrátenie jazdnej doby o 4-5 minút a obnovenie výhybne Hertník v úseku Bardejov – Raslavice umožní dosiahnutie hodinového taktu v špičkách. ŽSR má ako jeden z prioritných zámerov v Prešovskom samosprávnom kraji odstránenie trvalých obmedzení traťovej rýchlosti na trati Bardejov – Kapušany pri Prešove cestou obmedzení železničných priecestí, prípadne zabezpečením železničných priecestí na kríženíach s cestami III. triedy prejazdovým zabezpečovacím zariadením. Tieto úpravy potom umožnia zrýchlenie jazdy vlakov.

Brzdou dynamického rozvoja železničnej dopravy medzi Prešovom a Košicami a tiež napojenia na hlavný TEN koridor je jednokoľajná trať medzi Prešovom a Kysakom. Vo výhľade by bolo veľmi vhodné túto trať zdvojkolať. V súvislosti s tým by mohlo tiež dôjsť k úpravám umiestnenia zastávok a k zriadeniu železničnej zastávky Prešov juh, ako je vyššie spomenuté.

Zámery, ktoré sú obsiahnuté v územnom pláne, preložka trate do Lipian, do tunela pod Táboriskom a ďalších tunelov (Okruhliak a Dúbrava) a vedenie vysokorýchlostnej trate (VRT) Krompachy – Prešov v rovnakej stope nebudú pravdepodobne realizované.

Preložka trate do Lipian by silne narušila využitie tejto železničnej trate pre udržateľnú mobilitu, zriadenie nových zastávok a využitie vlakovej dopravy vôbec.

VRT Krompachy – Prešov ako súčasť východno – západného železničného koridoru v novej stope je nesmierne náročná stavba, ktorá by len ťažko priniesla dostatočný ekonomický efekt, ktorý by takéto náklady vôbec odôvodnil.

6.7.2 Prevádzkovanie železničnej dopravy

Železničná regionálna osobná doprava sa musí stať nosným prvkom regionálneho integrovaného dopravného systému a mala by výhľadovo významne posilniť svoju rolu. Integrovaný dopravný systém by mal podporiť hlavnú funkciu železničnej dopravy a podporovať ako linkovú autobusovú dopravu, tak aj individuálnu automobilovú dopravu, ako návoz cestujúcich k železničným staniciam na kvalitné vlakové spoje.



6.7.3 Prevádzkovanie železničnej dopravy – scenár BAU

V tomto scenári bude železničná doprava fungovať ako v súčasnosti, možno očakávať, že v súvislosti so starnutím vozového parku postupne dôjde k vyradeniu najstarších vozidiel a ich nahradeniu novšími vozidlami.

6.7.4 Prevádzkovanie železničnej dopravy – scenár DO ALL

Trať Košice – Prešov – Lipany

Osobné vlaky v hodinovom takte od 4:00 do 22:00 (odjazdy)

Regionálne expresy Košice – Prešov vložené medzi osobné vlaky od 5:30 do 9:30 a od 14:30 do 19:30, neskôr niektoré REX vlaky predĺžiť do/z Lipian.

Zastávky REX vlakov: Košice – Kysak – Prešov – Sabinov – Lipany

Trať Prešov – Bardejov

Vlaky v dvojhodinovom takte od 4:00 do 22:00 (odjazdy); od 5:00 do 7:00 a od 15:00 do 17:00 vložené vlaky – hodinový takt (od roku 2025 po optimalizácií trate).

Výhľadovo v rannej špičke 1x REX Bardejov – Prešov; popoludnie Prešov – Bardejov s nadväznosťou na REX Prešov – Košice (Košice – Prešov).

Podľa prieskumov uskutočnených v rámci Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja v marci 2015, cestuje v pracovný deň z Bardejova do Prešova v priemere 887 cestujúcich (761 autobusom a 126 vlakom), v opačnom smere 534 cestujúcich (392 autobusom a 142 vlakom). Ponuka spojenia s vyššou kvalitou ma určite potenciál.

Trať Prešov – Strážske

Vlaky Prešov – Humenné v dvojhodinovom takte od 4:00 do 22:00 (odjazdy); od 5:00 do 7:00 a od 15:00 do 17:00 vložené vlaky Prešov – Vranov nad Topľou

Výhľadovo v rannej špičke 1x REX Humenné – Prešov; popoludní Prešov – Humenné s nadväznosťou na REX Prešov – Košice (Košice – Prešov).

Zastávky REX vlaku: Humenné – Strážske – Vranov nad Topľou – Hanušovce nad Topľou mesto – Prešov.

Vozový park

Na trati Košice – Prešov – Lipany by všetky vlaky (Os a REX) mali byť vedené elektrickými jednotkami rady 671 alebo modernejšími elektrickými jednotkami ľahšej konštrukcie s kapacitou okolo 300 sediacich cestujúcich, v prípade vyťaženejších spojov radiť dve elektrické jednotky. Dôvodom je





hospodárnejšia prevádzka vozidiel na vlakoch, ktoré častejšie zastavujú. Lokomotívy rady 163 s inštalovaným výkonom 3 480 kW sú pre vozbu 4-5 vagónov naddimenzované.

Ak dôjde k elektrifikácii trate Prešov – Strážske, sú požiadavky na vozidlá totožné.

Pre prevádzku na tratiach Prešov – Bardejov a Prešov – Humenné sa javia motorové jednotky rady 861 ako vyhovujúce vozidlá. Do budúca by bolo vhodné ich postupne nahrádzať modernejšími vozidlami podobných parametrov.

6.8 Inteligentné dopravné systémy (ITS)

Kapitola stanovuje rámce pre strategické rozhodovanie ohľadom zavádzania inteligentných systémov využívajúcich informačné technológie pre riadenie dopravy všeobecne, ale aj pre rozvoj integrovaného dopravného systému mesta Prešov a jeho okolia za podpory nových technológií a dopravno-telematických aplikácií.

Doprava je v súčasnej dobe jedným z kľúčových faktorov moderných ekonomík. Existuje však trvalý protiklad medzi spoločnosťou, ktorá požaduje stále väčšiu mobilitu a verejnou mienkou, ktorá je stále menej tolerantná voči chronickým problémom dopravy, ako sú meškania, vzrastajúce kongescie a mnohokrát nízka kvalita dopravných služieb (neplnenie štandardov kvality). Vzhľadom k tomu, že dopyt po doprave neustále rastie, nemôže sa reakcia na dopyt obmedziť iba na budovanie novej infraštruktúry. Je treba optimalizovať dopravný systém tak aby spĺňal požiadavky rozšírenia a udržateľného rozvoja. To znamená, že moderný dopravný systém musí byť udržateľný zo socioekonomického, ale aj environmentálneho hľadiska.

So vzrastajúcim dopytom po preprave (osôb a tovaru) sa stáva doprava tiež významným problémom vyspelých ekonomík. Cesty a diaľnice sú zahltené a niektoré komunikácie mesta Prešov trpia kongesciami so všetkými súvisiacimi dopadmi, vzrastá nehodovosť, je výrazne narušené životné prostredie. Doprava ovplyvňuje vo svojej podstate život každého z nás. Je jasné, že je nutné do takého zložitého procesu, akým bez pochyb doprava je, vstúpiť obdobnými nástrojmi aké poznáme z iných odvetví. Dopravný proces je nutné regulovať, je nutné ho aktívne riadiť a v neposlednom rade tiež liberalizovať.

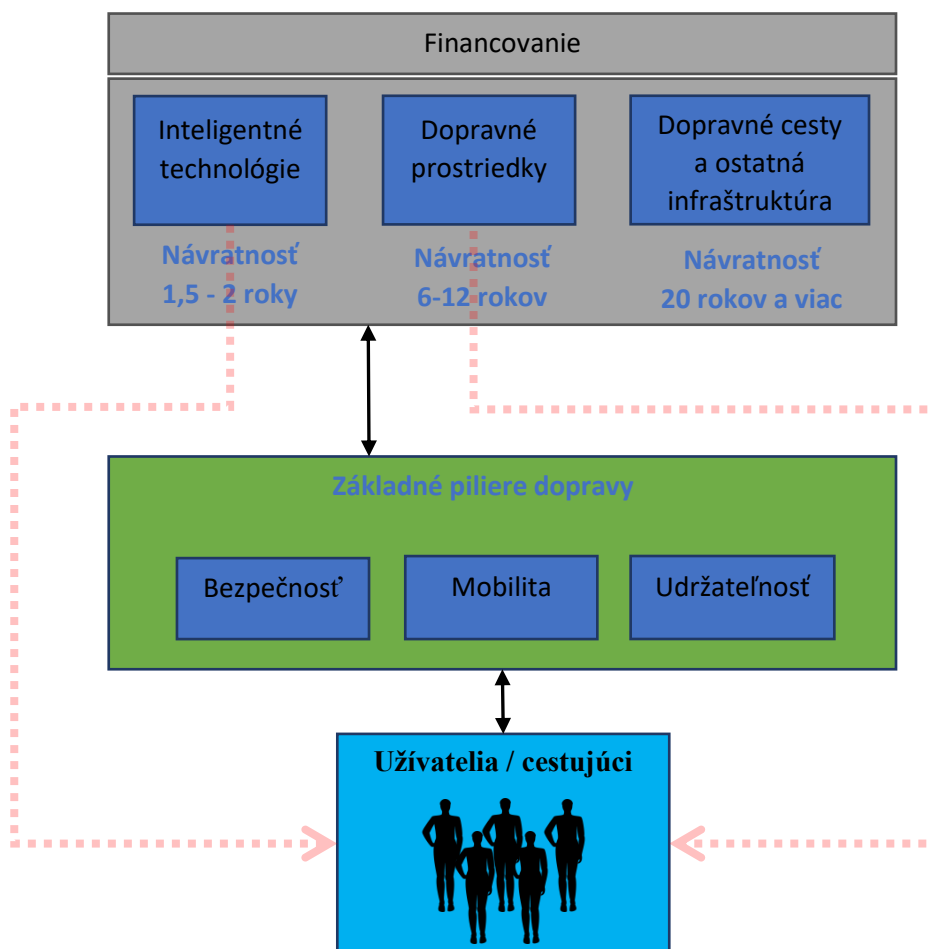
Treba vytvoriť nové spôsoby využitia dopravy, ktoré by, čo najúčinnejšie, prípadne kombináciou niekoľkých druhov dopravy, súčasne prepravovali vyšší objem nákladu a vyšší počet cestujúcich do ich destinácií. Na záverečný, respektíve úvodný úsek cesty¹ sa uprednostňuje individuálna doprava za použitia čistých vozidiel. **Informačné technológie** majú umožňovať jednoduchšiu a spoľahlivejšiu prepravu.

Vzťahy medzi investíciami do inteligentných technológií (ďalej len ITS²), vozidiel, infraštruktúry a ich priemernou návratnosťou sú znázornené na nasledujúcom obrázku.

¹ Tzv. prvý alebo posledný úsek prepravy

² Intelligent transportation systems and services





Obrázok 18 *Návratnosť investícií*

Biela kniha EÚ hovorí o harmonizácii podmienok pre všetky dopravné odbory s dôrazom na externality, ale tiež o represívnych nástrojoch podpory udržateľného procesu.

Spoločným menovateľom všetkých týchto cieľov európskej politiky je znalosť procesov a vstup aktívnych nástrojov riadenia, regulácie a represie. Dôležitým praktickým nástrojom je realizácia **dispečerských riadení** procesov dopravných organizácií alebo činnosť s dopravou súvisiaca. Riadenie dopravných procesov v mestských aglomeráciách je podporované množinou **telematických aplikácií**. Podmienkou ich plnohodnotného uplatnenia je systematický prístup k problematike. Základom systematického prístupu je rozvaha cieľov rozvoja dopravnej telematiky, pričom kľúčovým atribútom prístupu k organizovaniu, dohliadaniu a riadeniu dopravy v mestskej aglomerácii je **plynulosť verejnej dopravy**. **Z tohto uhla pohľadu bude prístupné k riešeniu rozvahy koncepcie rozvoja dispečerského riadenia a mesta Prešov.**

Realizáciu opatrení nemožno odkladať. Plánovanie, výstavba a vybavenie infraštruktúry trvá roky (životnosť vlakov a ostatných dopravných prostriedkov sa počíta na desiatky rokov). Rozhodnutia, ktoré sa učinia teraz, budú ovplyvňovať dopravu v roku 2050.



Controlling verejnej dopravy

Nástrojom udržateľného rozvoja dopravy je plánovaný a riadený rozvoj systému verejnej dopravy stálym rozširovaním systému IDS (integrováný dopravný systém). V tejto oblasti sa používa pojem „Controlling verejnej dopravy“.

Vlastný controlling ma tri základné úrovne:

- Plánovacia – spravidla je súčasťou rozvojových územných plánov, vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o plánovanie jednotlivých liniek, tak aby boli obslužené významné centra regiónu, priemyselné zóny, spoločenské a turistické centrá atď. Dôležitou požiadavkou tejto úrovne je tiež optimalizácia, modernizácia výstavby dopravnej infraštruktúry, dopravných terminálov a prestupových uzlov.
- Organizačná – je podporou praktickej realizácie dopravy, môžeme ju porovnať s osadeným dopravných značiek na cestách. Vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o podporu plánovania jednotlivých spojov, liniek rôznych dopravcov a dopravných prostriedkov, plán cestovných poriadkov, respektíve grafikonov. Tiež ide o organizáciu platieb v IDS, tvorbu zmlúv s dopravcami, kontrolu plnenia atď.
- Operatívna – praktická realizácia riadenia dopravy v IDS. Vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o nasledovné:
 - plnenie cestovného poriadku, respektíve grafikonu,
 - obsadenosť jednotlivých spojov,
 - tržby a náklady
 - atď.

Ďalej ide o poskytovanie aktuálnych informácií cestujúcej verejnosti. Typickým príkladom riešenia „operatívny“ je riešenie vplyvov dopadov nepriaznivých situácií, ako sú napríklad kongescie, nezjazdnosť ciest, nehody a iné mimoriadne situácie ovplyvňujúce plynulosť dopravy.





Úrovně controllingu verejnej dopravy sú zobrazené na nasledujúcom obrázku.



Obrázok 19 *Controlling VD – základná architektúra telematiky vo verejnej doprave*

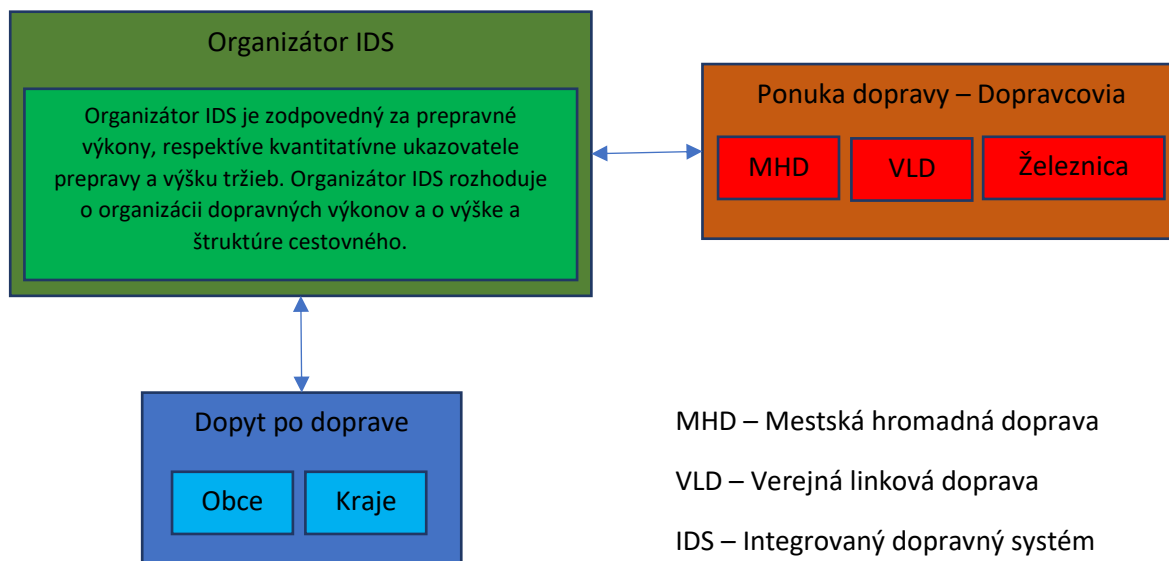
Každá z týchto úrovní je podporovaná **aplikáciami dopravnej telematiky**. Nástrojom vlastnej realizácie regionálnej dopravnej politiky sú a budú investície do dopravnej infraštruktúry, infraštruktúry terminálov, technických systémov dopravných ciest a tiež dotačná politika dopravcom pre zabezpečenie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

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

Organizátor IDS

Integrované dopravné systémy sú spravidla rozvíjané v rámci mestských aglomerácií. Pre podporu dopravnej obslužnosti veľkých území sú služby integrovaných dopravných systémov verejnej dopravy spravidla riadené činnosťou **Organizátora IDS**³. Koncepciu funkčnosti Organizátora IDS ukazuje nasledujúci principiálny obrázok.

³ O úlohách organizátora IDS viac v kapitole 4.3



Obrázok 20 Postavenie Organizátora dopravy

Politika a ciele mesta Prešov resp. Dopravného podniku mesta Prešov, a.s. súvisiace s dopravnou telematikou

- Plán zabezpečenia preferencie dopravy (preferencia vozidiel MHD na vybraných križovatkách), gestorom je mesto Prešov,
- Inteligentné informačné tabule na vybraných zastávkach MHD,
- Dopravná ústredňa mesta (križovatky, MHD, verejná doprava) ako centrálny bod riadenia dopravnej premávky v meste,
- Integrovaný systém verejnej hromadnej dopravy (s presahom do Košického kraja),
- V príprave projekt OPEN DATA – sprístupnenie aktuálnych informácií prostredníctvom mobilných aplikácií,
- Posielanie dát o polohe spojov do Google maps.

Súčasná ITS funkcionality dopravného systému rozdelené podľa prevádzkovateľov

Dopravný podnik mesta Prešov, a.s.

- Dopravný dispečing on-line sledovanie polohy vozidla;
- Elektrodispečing – riadenie prevádzky trakčnej sústavy (meniarne, konfigurácia napájacích úsekov) – komunikácia s pracovníkmi údržby pomocou mobilných telefónov;
- Komunikačný systém vozidlo – dispečing: daňový prenos z palubného počítača, ktorý umožňuje aj prenos hovoru;
- Palubný počítač je schopný komunikovať s inteligentnými panelmi na zastávkach (t. č. skúšobná prevádzka na zastávke Železničná stanica);
- Komunikácia vozidlo – centrálny server



- prostredníctvom mobilnej siete GSM prenos dát o prevádzke,
- vo vozovni potom prostredníctvom wifi siete – prenos dát na/z centrálného serveru (aktualizácie, zmeny cestovných poriadkov, potrebné dáta do palubného počítača, atď.);
- Informácie pre cestujúcich na webovej stránke dopravného podniku (tarifa, linkové vedenie, prepravný poriadok, posuny zastávok, aktuálne zmeny v doprave);
- Odbavovanie v oblasti predplatných lístkov prostredníctvom čipovej karty (s možnosťou nabiť kredit pre využitie v spojoch SAD dopravcov z Prešovského kraja);
- Päť trolejbusov vybavených automatickým počítadlom cestujúcich.

Železnice Slovenskej republiky

- Informačné tabule o odjazdoch vlakov na zastávkach;
- Verejne dostupné sledovanie polohy vlakov na železničnej sieti;
- Riadenie železničnej prevádzky na tratiach.

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

- Odbavovanie cestujúcich prostredníctvom čipovej karty.

Autobusoví dopravcovia

- Odbavovací systém s čipovými kartami;
- Komunikácia palubných počítačov s centrom, výhľadovo sledovanie polohy (vlastný systém).

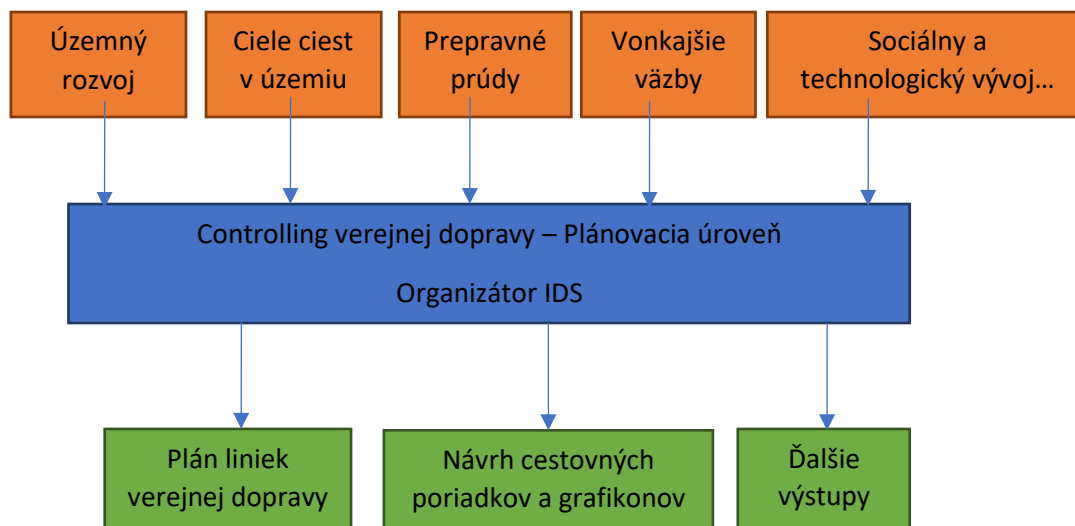
Polícia

- Vlastný komunikačný systém.

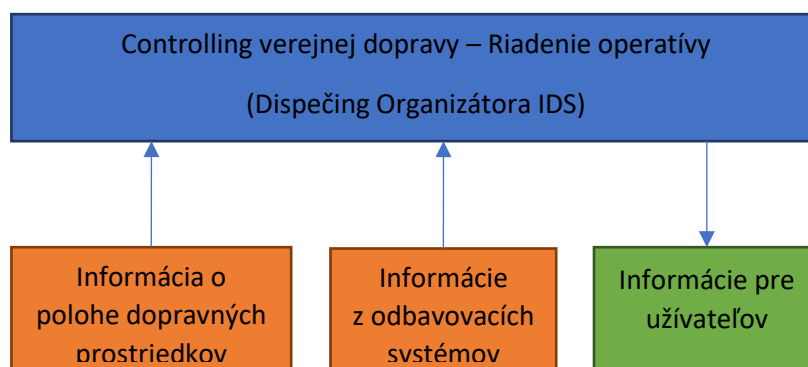
Ostatná oficiálne aplikácie

- Celoštátny informačný systém na internete pre sledovanie udalosti na cestnej sieti (nehody, opravy, uzávierky, kontroly) – spracované Žilinskou univerzitou na základe poverenia Ministerstva dopravy a výstavby (www.odoprave.info);
- www.mhdpresov.sk;
- Aplikácia UBIAN – odovzdáva dáta do celosvetovej aplikácie

Následne je uvedená principiálna architektúra controllingu verejnej dopravy jednotlivých úrovní s uvedením väzieb, ktoré by mal budúci systém zahŕňať. Podrobný model architektúry celého systému ITS, so všetkými jeho telematickými aplikáciami môže byť vzhľadom k jeho obsahu a komplexnosti spracovaný až po realizáciu navrhovaných projektov v nasledujúcej kapitole.



Obrázok 21 Princípy informačných väzieb v plánovacej úrovni controllingu



Obrázok 22 Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu

Návrhy projektov na vypracovanie

- Konceptia dispečerského riadenia dopravy v meste Prešov (dispečingy dopravcov, organizátora IDS a dopravná ústredňa).
- Štúdia realizovateľnosti komplexného riadenia prostriedkov hromadnej dopravy v meste Prešov.
- Štúdia realizovateľnosti pre projekt: „Realizácia inteligentných dopravných systémov s preferenciou MHD v meste Prešov“.
- Projektová príprava pre investičný projekt: „Realizácia inteligentných dopravných systémov s preferenciou MHD v meste Prešov“ (ul. Arm. gen. Svobodu a Prostějovská).
- Zavedenie regulácie statickej dopravy, zavedenie rezidenčných a nerezidenčných regulatívov.
- „Konceptia cyklistickej a pešej dopravy v meste Prešov“ (zvyšovanie informovanosti o možnostiach a výhodách cyklistickej dopravy (web, sociálne siete, printové médiá,...) (kraj)).
- Ekonomické hodnotenie ITS mesta Prešov.



7 ZÁVERY – ZÁVEREČNÉ ODPORUČENIA

Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešova navrhla víziu udržateľného rozvoja dopravy:

VÍZIA

Dopravný systém Prešov a jeho okolia ponúka šikovný spôsob bezpečnej, dostupnej, bezkolíznej, ekologicky prijateľnej individuálnej mobility pre každého, podľa jeho potrieb a želaní. Udržateľná doprava je dostupná a sprístupňuje ciele pre všetkých bez kolízií, zdržaní a konfliktov.

Ďalej bolo navrhnutých 6 strategických cieľov, 35 opatrení a 136 projektov.

Projekty cestnej dopravy vychádzali zo zapracovaného scenára DO-ALL-V-40 s pridaním cesty III. triedy v trase vonkajšieho obchvatu. Výsledné riešenie prináša vyvážený návrh doplnenia dopravnej siete o štvorpruhové obchvaty D1 a R4, privádzač Grófske a novú dvojpruhovú zbernú komunikáciu vedenú pozdĺž rieky Sekčov a ďalej na sever k Sabinovu so súčasným miernym obmedzením prejazdnosti centra mesta, kde je vytvorený nový verejný priestor na námestí Legionárov. Návrh je doplnený o upokojenie ulíc v centre, zriadenie BUS pruhov v Masarykovej, Levočskej a Prostějovskej a návrh zaviesť celomestskú parkovaciu politiku. Navrhnuté dopravné riešenie umožní plynulé cestovanie automobilom s minimálnymi negatívnymi vplyvmi na mesto a okolie, ale zároveň sa navrhuje obmedziť cenovou politikou parkovanie na verejných komunikáciách.

Projekty verejnej dopravy navrhujú rozsiahly súbor opatrení orientovaných na organizáciu a prevádzku verejnej dopravy a na jej integráciu ako aj celý rad infraštruktúrnych opatrení. Výsledkom je variantný návrh dvoch rôznych linkových vedení a s nimi spojený návrh rozvoja vozidlového parku a technológií. Princípmi návrhu sú:

- Prechod k 100 % elektrizácii mestskej hromadnej dopravy neprekračujúcej hranice mesta s využitím trolejbusov, parciálnych trolejbusov a elektrobusev,
- Integrácie prímestských liniek do pásma 4 do systému prešovskej mestskej hromadnej dopravy vrátane spôsobu odbavovania, vjazdu na Hlavnú ulicu a tarifnej politiky,
- Integrácia prímestskej a železničnej dopravy do jednotného dopravného prevádzkovo, informačného a tarifného systému,
- Zlepšovanie výkonov na hlavných chrbticových trasách trolejbusovej dopravy so súčasným plošným pokrytím mesta a riešeného územia s jeho navrhovaným rozšírením.

Projekty cyklistickej a pešej dopravy obsahujú návrh ucelenej siete cyklistických cestičiek, pruhov a trás, ktoré umožnia bezpečný a komfortný pohyb cyklistov po meste v smeroch najväčšieho dopytu ako aj ciest pre pohodlné vykonávanie peších ciest aj na dlhšie vzdialenosti. Systém je doplnený o parkoviská pre bicykle.

Stratégia udržateľnej mobility obsahuje dlhý rad projektov, ktorých financovanie je možné z viacerých zdrojov. Súbor projektov nadväzuje na reálne problémy zistené z prieskumov, zberu dát analýz a všetky miera k cieľu, poskytnúť obyvateľom a návštevníkom mesta dlhodobu udržateľnú fungujúcu dopravu, ktorá nebude nárokováť neúmerné priestory a ktorá nebude cieľom ustavičnej kritiky. Limitujúcim faktorom je samozrejme možnosť financovania projektov. Rozpočtové možnosti mesta sú veľmi obmedzené, preto bol zaradený celý rad projektov financovateľných aj z iných zdrojov. Skutočná realizácia projektov bude závisieť a politických prioritách, aktuálnosti i problémov a na priebehu prípravy projektov, v neposlednom radu musia byť ekonomicky efektívne. Projekty zaradené do stratégie vychádzajú zo skutočnej potreby nemali by mať problém efektívnosť preukázať. Podrobnejšie sa budú implementácii projektov venovať nadväznú dokumenty „Opatrenia pre ďalší rozvoj a implementáciu“ a „Plán implementácie a monitorovania“ a celý návrh bude vystavený posúdeniu vplyvov strategického dokumentu na životné prostredie.





8 ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK

€	Euro (mena)
a.s.	Akciová spoločnosť
AS	Autobusová stanica
BAU	Business as usual – označenie pre scenár ktorý by nastal bez spracovania SURD
BP	Bežná podlaha
CD	Cestná doprava
CSD	Celoštátne sčítanie dopravy
CSS	Cestná svetelná signalizácia
ČNP	Čiastočne nízko podlažné
D1	Diaľnica D1
D4	Trieda zaťaženia železničného zvršku (22,5 ton na nápravu)
DJZ	Divadlo Jonáša Záborského
DO-ALL-R	urobiť všetko – rastový scenár
DO-ALL-V	urobiť všetko – vyrovnaný scenár
DPH	Daň z pridanej hodnoty
DPMP	Dopravný podnik mesta Prešov, a.s.
EIA	Environmental impact assesment – posúdenie vplyvu na životné prostredie
EÚ	Európska únia
GDP	Generálny dopravný plán
GSM	Global System for Mobile Communications – systém mobilnej telefónie
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
HD	Hromadná doprava
HP RMŽ	Horizontálny princíp rovnosti medzi mužmi a ženami
HP RPaND	Horizontálny princíp rovnosti príležitostí a nediskriminácia
Hz	Hertz (jednotka frekvencie)
IAD	Individuálna automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravný systém
IPZ	Industrial Park Záborské
IROP	Integrovaný regionálny operačný program





ITS	Intelligent transport systems (and services) – inteligentné dopravné systémy (a služby)
IZS	Integrovaný záchranný systém
J	Juh
JMK	Juhomoravský kraj
JV	Juhovýchod
K+R	Kiss and ride – označenie vyhradených miest pre krátkodobé zastavovanie automobilov umožňujúce výstup/nástup spolucestujúcich (pobozkaj a chod')
KE	Košice
km	Kilometer
km/h	Kilometer za hodinu
Kn	Komunikácia + číslo – označenie trás podľa územného plánu
Kpt.	Kapitán
kV	kilovolt
kW	Kilowatt
MHD	Mestská hromadná doprava
MW	Megawatt
NDS	Národná diaľničná spoločnosť
NP	Znížená podlaha
O&M	Operation and maintenance (prevádzka a údržba)
OK	Okružná križovatka
OPIC	Opatrenie infraštruktúra cestná
OPII	Operačný program integrovaná infraštruktúra
OPIN	Opatrenie infraštruktúra nemotorová
OPIV	Opatrenie infraštruktúra verejnej dopravy
OPP	Opatrenia prevádzkové
OPS	Opatrenia systémové
Os	Osobný vlak
P+G	Park and go – parkovisko s nadväzujúcou pešou dopravou
P+R	Park and ride – parkovisko s nadväznosťou na hromadnú dopravu (Zaparkuj a chod' MHD, vlakom...)
PUM	Plán udržateľnej mobility
PSK	Prešovský samosprávny kraj





R4	Rýchlostná cesta R4
Rázc.	Rázcestie
REX	Regionálny expres – druh vlaku
S	Sever
S.III	Sídliisko III
SAD	Slovenská autobusová doprava
SC	Strategický cieľ
SEA	Strategical environmental impact assessment – posúdenie vplyvu strategických materiálov (ich návrhov) na životné prostredie
SLŠ	Stredná lesnícka škola
SSC	Slovenská správa ciest
SURD	Stratégia udržateľného rozvoja dopravy
SURDMP	Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešova
SWOT	Označenie typu analýzy – posúdenie silných a slabých stránok, príležitostí a hrozieb (Strong – Weakness – Occasions – Threats)
SZ	Severozápad
t	Tona
TEN	Európske siete (Trans European Network)
ÚPN	Územný plán
VD	Verejná doprava
VHD	Verejná hromadná doprava
VLD	Verejná linková doprava
VO	Vonkajší okruh
VRT	Vysoko rýchlostná trať
VŠ	Vysoká škola
VUKOV	Územný plán
Zb.	Zbierka zákonov
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (železničný dopravca)
žkm	Železničný kilometer (označenie vzdialenosti od počiatku trate)
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky (správca železničnej dopravnej cesty)





9 PRÍLOHY

