

PLÁN UDRŽATELNEJ MOBILITY PREŠOVSKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

ANALÝZY



Spracovali: Ing. Jan Kašík
Ing. Karel Steiner
Ing. Karel Králíček
Ing. Zdeněk Rogalewicz
Mgr. Maroš Kajňák

NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.
NDCon s.r.o.

Obsah

Zoznam obrázkov	6
Zoznam grafov	9
Zoznam tabuliek	11
Zoznam príloh.....	14
1 Identifikačné údaje projektu	15
2 Zadanie a ciele projektu	16
2.1 Detaily zadania časti Analýzy.....	16
2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM PSK	17
3 Analýza relevantných koncepčných materiálov	18
3.1 Zoznam dokumentov týkajúcich sa Prešovského samosprávneho kraja	18
3.1.1 Koncepčné materiály Prešovského samosprávneho kraja	18
3.1.1.1 Zmeny a doplnky Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja 2009	18
3.1.1.2 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2014 – 2020	27
3.1.1.3 Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja na roky 2014 - 2020	27
3.1.1.4 Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja	29
3.1.1.5 Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj	36
3.1.1.6 Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja	42
3.2 Odkazy na širšie vzťahy a súvisiacu územnoplánovaciu dokumentáciu.....	49
3.2.1 Medzinárodná úroveň – kontext cezhraničného regiónu,	49
3.2.1.1 Územný plán Malopoľského vojvodstva	49
3.2.1.2 Územný plán Podkarpatského vojvodstva	50
3.2.1.3 Zakarpatská oblasť Ukrajiny	51
3.2.2 Koncepčné materiály na národnej úrovni	51
3.2.2.1 Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011,	51
3.2.2.2 Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020.....	57
3.2.2.3 Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.....	59
3.2.2.4 Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030.....	68
3.2.2.5 Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike	70
3.2.3 Regionálna úroveň (Žilinský kraj, Banskobystrický kraj, Košický kraj).....	71
3.2.3.1 Územný plán Žilinského samosprávneho kraja	71
3.2.3.2 Územný plán Banskobystrického samosprávneho kraja	72
3.2.3.3 Územný plán Košického samosprávneho kraja	73



4	Analýza územia.....	78
4.1	Vymedzenie záujmového a riešeného územia.....	78
4.1.1	Riešené územie.....	78
4.1.2	Záujmové územie	79
4.2	Historické súvislosti	81
4.3	Demografické východiská.....	83
4.3.1	Základné demografické charakteristiky Prešovského kraja	83
4.3.2	Analýzy, trendy a disproporcie	86
4.3.2.1	Analýzy.....	86
4.3.2.2	Trendy.....	88
4.3.2.3	Disproporcie	88
4.4	Ekonomické a sociálne charakteristiky.....	89
4.5	Dopravné charakteristiky	101
4.6	Zónový systém.....	101
5	Analýza súčasného stavu a trendu vývoja.....	102
5.1	Úvod do analýzy súčasného stavu.....	102
5.2	Verejná osobná doprava	103
5.2.1	Prímestská autobusová doprava	103
5.2.1.1	Dopyt v prímestskej autobusovej doprave.....	103
5.2.1.2	Frekvencia spojov a cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave.....	118
5.2.1.3	Celkový prehľad o prímestskej autobusovej doprave	127
5.2.2	Regionálna vlaková doprava.....	130
5.2.2.1	Dopyt v regionálnej vlakovej doprave	130
5.2.2.2	Osobná vlaková doprava v PSK v rámci celej SR.....	153
5.2.2.3	Kvalita a kapacita infraštruktúry, dostupnosť a funkčnosť siete	158
5.2.2.4	Vozový park	162
5.2.2.5	Aktuálny systém prevádzky a údržby systému, prevádzkové obmedzenia.....	163
5.2.2.6	Bezpečnosť dopravy a bezpečnosť cestujúcich	163
5.2.2.7	Organizačné a inštitucionálne usporiadanie	164
5.2.2.8	Analýza prúdov cestujúcich v oblasti tratí so zrušenou premávkou osobnej dopravy	164
5.2.2.9	Celkový prehľad o regionálnej železničnej doprave.....	171
5.2.1	Celkové prehľady verejnej hromadnej dopravy	172
5.2.2	Mestská hromadná doprava	177
5.2.2.1	Analýza fungovania MHD v Prešove.....	177
5.2.2.1.1	Rýchlosť a spoľahlivosť prepravy cestujúcich.....	177



5.2.2.1.2	Slabé stránky a príležitosti verejnej hromadnej dopravy v Prešove a okolí.....	178
5.2.2.1.3	Prepravný výkon.....	178
5.2.2.1.4	Infraštruktúra na trasách liniek	179
5.2.2.1.5	Trasy liniek MHD v Prešove	183
5.2.2.1.6	Organizačné a inštitucionálne usporiadanie	185
5.2.2.2	Analýza MHD v meste Poprade	185
5.2.2.3	Analýza MHD v meste Humenné.....	186
5.2.2.4	Analýza MHD v meste Bardejov	187
5.2.2.5	Analýza MHD v meste Stará Ľubovňa.....	188
5.2.2.6	MHD v ostatných mestách Prešovského samosprávneho kraja	189
5.2.2.7	Porovnanie vybraných MHD v Prešovskom kraji.....	190
5.3	Cestná sieť a klasifikácia ciest.....	191
5.3.1	Súčasný stav cestnej siete	191
5.3.2	Klasifikácia cestnej siete	194
5.3.2.1	Sieť TEN-T a E.....	194
5.3.2.2	Nosná cestná sieť	196
5.3.2.3	Základná cestná sieť	197
5.3.2.4	Ostatná cestná sieť.....	197
5.3.2.5	Hodnotiace kritériá klasifikácie cestnej siete	197
5.3.3	Dopravné zaťaženie	202
5.3.3.1	Priemerná intenzita dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji	202
5.3.4	Dostupnosť hlavných oblastí / uzly	206
5.3.5	Úroveň kvality premávky/ úroveň kongescií.....	209
5.3.6	Pripravené projekty Správy a údržby ciest PSK – zásobník	211
5.3.7	Modelovanie hladín hluku.....	213
5.3.8	Modelovanie úrovne emisií CO ₂ (aj v rámci celej dopravnej siete), NO _x , CO, SO ₂ a HC	215
5.3.9	Spotreba energie	215
5.3.10	Stavebný a dopravno-technický stav komunikácií	216
5.3.10.1	Stavebný stav komunikácií	216
5.3.10.2	Dopravno-technický stav komunikácií.....	224
5.3.11	Dopravná nehodovosť.....	225
5.3.12	Inštitucionálne zaistenie prevádzkovania cestnej siete	230
5.3.13	Prevádzkové náklady na sieti	231
5.4	Iné druhy dopravy – soft modes – chodci	235
5.4.1	Ochrana/bezpečnosť,	235



5.4.2	Prístupnosť (obzvlášť pre ľudí s obmedzením),.....	237
5.4.3	Ostatné základné kvantitatívne / kvalitatívne ukazovatele	237
5.5	Iné druhy dopravy – soft modes – cyklisti.....	238
5.5.1	Ochrana/bezpečnosť,	239
5.5.2	Analýza existujúcich trás a prepojení.....	241
6	Varianty budúceho vývoja.....	266
6.1	Analýza prevádzky modelu.....	266
6.1.1	Súčasný stav siete (s odkazom na východiskový rok pre výstavbu a kalibrácie modelu), identifikáciu aktuálnych potrieb, prekážky, atď.	266
6.1.2	Budúce varianty (pre referenčné časové horizonty + 5, 10, 20, 30 rokov).	267
6.2	Analýzy budúceho vývoja dopravy a dopravnej siete	267
6.3	Analýza súčasnej situácie a trendov	268
6.4	Analýzy budúceho vývoja dopytu.....	269
7	SWOT Analýzy.....	278
7.1	SWOT analýza cestnej siete v správe PSK.....	278
7.2	SWOT analýza regionálnej autobusovej dopravy v PSK	279
7.3	SWOT analýza regionálnej železničnej dopravy v PSK	280
7.4	SWOT analýza MHD v Prešove	281
7.5	SWOT analýza MHD v ostatných mestách PSK.....	282
7.6	SWOT analýza cyklistickej dopravy.....	283
8	Vyhodnotenie analýz.....	284



Zoznam obrázkov

Obrázok 1	Rozvojové osi a medzinárodné súvislosti ťažísk osídlenia, zdroj: KURS 2011	30
Obrázok 2	Nadmerné zaťaženie hlukom – PSK, zdroj: VÚC PSK.....	31
Obrázok 3	Hlavné a vedľajšie dopravné rozvojové osy PSK, zdroj: GDI PSK.....	33
Obrázok 4	Hierarchia a štruktúra rozvojových koridorov - železničná doprava, zdroj: KURS 2011	34
Obrázok 5	Cyklokoridory v PSK	35
Obrázok 6	Územia vhodné na realizáciu IDS na území PSK s priemetom KSK, zdroj: VÚC PSK.....	36
Obrázok 7	Intenzity spojov – pracovný deň – schéma z roku 2015.....	39
Obrázok 8	Návrh terminálov a perspektív posilnenia frekvencie spojov	39
Obrázok 9	Riešené územie – Prešovský samosprávny kraj	79
Obrázok 10	Počet obyvateľov v zónach dopravného modelu	84
Obrázok 11	Pracovné príležitosti v zónach dopravného modelu	85
Obrázok 12	Pracovné miesta vo službách v zónach dopravného modelu.....	85
Obrázok 13	Počet miest v materských, základných, stredných a vysokých školách v zónach dopravného modelu	86
Obrázok 14	Obce so segregovanými koncentraciami Rómov (zdroj: Atlas rómskych komunít 2013)	86
Obrázok 15	Regióny cestovného ruchu v PSK.....	100
Obrázok 16	Počty autobusových liniek na cestách v Prešovskom kraji.....	127
Obrázok 17	Počty autobusových liniek medzi obcami Prešovského kraja	128
Obrázok 18	Nástupy cestujúcich na jednotlivých zastávkach.....	128
Obrázok 19	Intenzity cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v Prešovskom kraji	129
Obrázok 20	Časová dostupnosť vlakovej dopravy verejnou dopravou z centier obcí v Prešovskom kraji	159
Obrázok 21	Časová dostupnosť vlakovej dopravy automobilom z centier obcí v Prešovskom kraji....	160
Obrázok 22	Cestujúci v autobusovej doprave (Levoča – Spišská Nová Ves)	165
Obrázok 23	Cestujúci medzi Levočou a Spišskou Novou Vsou pri ponuke železničnej dopravy	166
Obrázok 24	Cestujúci v autobusovej doprave (Spišské Podhradie – Spišské Vlachy).....	167
Obrázok 25	Cestujúci medzi Spišským Podhradím a Spišskými Vlachmi pri ponuke železničnej dopravy.....	168
Obrázok 26	Cestujúci v autobusovej doprave medzi Vranovom n.T. a Trebišovom	169
Obrázok 27	Cestujúci medzi Vranovom nad Topľou a Trebišovom pri ponuke železničnej dopravy...	170
Obrázok 28	Dopravná ponuka v regionálnej železničnej doprave v Prešovskom kraji	171
Obrázok 29	Nástupy cestujúcich na jednotlivých zastávkach v Prešovskom kraji	171
Obrázok 30	Intenzity cestujúcich v pravidelnej regionálnej železničnej doprave	172
Obrázok 31	Denné počty odchádzajúcich cestujúcich vo verejnej doprave podľa dopravného modelu.....	173
Obrázok 32	Modal split medzi verejnou a individuálnou dopravou podľa dopravného modelu...	174
Obrázok 33	Počty odchádzajúcich cestujúcich verejnou dopravou ku počtu obyvateľov obcí	175
Obrázok 34	Intenzity cestujúcich vo verejnej doprave v Prešovskom kraji.....	176
Obrázok 35	Sieť TEN-T na východe Slovenska	196



Obrázok 36	Cesty II. a III. triedy v PSK	198
Obrázok 37	Funkčná klasifikácia cestnej siete v PSK	201
Obrázok 38	Intenzity dopravy v pracovnom dni na území PSK v roku 2018	202
Obrázok 39	Napojenie okresných miest v PSK na trasy medzinárodného významu	206
Obrázok 40	Dostupnosť krajskej metropoly – Prešova osobným automobilom z celého územia kraja	207
Obrázok 41	Prehľad ÚKD na sieti ciest v Prešovskom samosprávnom kraji	210
Obrázok 42	Hodnotenie diaľnic a ciest I. triedy podľa pozdĺžnej nerovnosti (IRI)	217
Obrázok 43	Hodnotenie diaľnic a ciest I. triedy podľa priečnej nerovnosti (RUT)	218
Obrázok 44	Hodnotenie ciest II. triedy podľa pozdĺžnej nerovnosti (IRI)	218
Obrázok 45	Hodnotenie ciest II. triedy podľa priečnej nerovnosti (RUT)	219
Obrázok 46	Stavebný stav ciest II. triedy v PSK	221
Obrázok 47	Stavebný stav ciest III. triedy v PSK	222
Obrázok 48	Stavebný stav mostov v PSK	223
Obrázok 49	Obec Nemcovce s nevhodným/žiadnym opatrením pre pohyb chodcov	237
Obrázok 50	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov	239
Obrázok 51	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujú potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Prešov	242
Obrázok 52	Cyklotrasy na území mesta Prešov (zdroj: https://vychodne-slovensko.oma.sk/)	243
Obrázok 53	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Poprad	244
Obrázok 54	Cyklotrasy na území mesta Poprad (zdroj: www.openstreetmap.org)	245
Obrázok 55	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Humenné	246
Obrázok 56	Cyklotrasy na území mesta Humenné	247
Obrázok 57	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Vranov nad Topľou	248
Obrázok 58	Cyklotrasy na území mesta Vranov nad Topľou	249
Obrázok 59	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Snina	250
Obrázok 60	Cyklotrasy na území mesta Snina	251
Obrázok 61	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Kežmarok	252
Obrázok 62	Cyklotrasy na území mesta Kežmarok	253
Obrázok 63	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Stará Ľubovňa	254
Obrázok 64	Cyklotrasy na území mesta Stará Ľubovňa	255
Obrázok 65	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Levoča	256
Obrázok 66	Cyklotrasy na území mesta Levoča	257
Obrázok 67	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Sabinov	258
Obrázok 68	Cyklotrasy na území mesta Sabinov	259
Obrázok 69	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Svidník	260
Obrázok 70	Cyklotrasy na území mesta Svidník	261

Obrázok 71	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Stropkov.....	262
Obrázok 72	Cyklotrasy na území mesta Stropkov	263
Obrázok 73	Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Medzilaborce	264
Obrázok 74	Cyklotrasy na území mesta Medzilaborce.....	265



Zoznam grafov

Graf 1	Regionálny hrubý domáci produkt	89
Graf 2	Najvyťaženejší spoj č. 10 na linke 701423 (135 cestujúcich)	119
Graf 3	Spoj č. 12 linky 701423 (98 cestujúcich).....	119
Graf 4	Spoj č. 52 linky 707437 (127 cestujúcich).....	120
Graf 5	Spoj č. 8 linky 713419 (117 cestujúcich).....	121
Graf 6	Spoj č. 17 linky 702412 (115 cestujúcich).....	121
Graf 7	Spoj č. 8 linky 712405 (110 cestujúcich).....	122
Graf 8	Spoj č. 43 linky 707437 (109 cestujúcich).....	122
Graf 9	Spoj č. 20 linky 708468 (107 cestujúcich).....	123
Graf 10	Spoj č. 1 linky 701429 (106 cestujúcich).....	123
Graf 11	Spoj č. 5 linky 713419 (105 cestujúcich).....	124
Graf 12	Spoj č. 13 linky 703417 (104 cestujúcich).....	124
Graf 13	Spoj č. 8 linky 707449 (104 cestujúcich).....	125
Graf 14	Spoj č. 44 linky 707403 (103 cestujúcich).....	125
Graf 15	Spoj č. 7 linky 711406 (101 cestujúcich).....	126
Graf 16	Cestujúci vo vlakoch medzi Košicami a Lipanmi	131
Graf 17	Cestujúci vo vlakoch REX medzi Košicami a Prešovom	131
Graf 18	Cestujúci vo vlakoch medzi Lipanmi a Košicami	132
Graf 19	Cestujúci vo vlakoch REX medzi Prešovom a Košicami	133
Graf 20	Pohyb cestujúcich medzi Bardejovom a Prešovom.....	134
Graf 21	Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Bardejovom.....	135
Graf 22	Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Prešovom	136
Graf 23	Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Humenným	137
Graf 24	Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Humenným a Košicami	138
Graf 25	Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Košicami a Humenným	139
Graf 26	Pohyb cestujúcich medzi Medzilaborcami a Humenným.....	140
Graf 27	Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Medzilaborcami.....	141
Graf 28	Pohyb cestujúcich medzi Stakčínom a Humenným.....	142
Graf 29	Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Stakčínom.....	143
Graf 30	Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Štrbou	144
Graf 31	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Spišskou Novou Vsou	145
Graf 32	Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom	146
Graf 33	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou	147
Graf 34	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom.....	148
Graf 35	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom.....	149
Graf 36	Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou	150
Graf 37	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom	151
Graf 38	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom	151
Graf 39	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou	152
Graf 40	Odchody cestujúcich z PSK	153
Graf 41	Príchody cestujúcich do PSK	154
Graf 42	Podiel jednotlivých kategórií ciest v PSK	191
Graf 43	Prehľad cestnej siete v správe PSK podľa okresov	193
Graf 44	Prehľad priemerných denných intenzít dopravy v PSK podľa kategórie ciest.....	203



Graf 45	Stav vozoviek komunikácií II. a III. triedy celkom v PSK.....	220
Graf 46	Prehľad počtu dopravných nehôd na cestnej sieti PSK podľa rokov.....	227
Graf 47	Bežné výdavky SÚC PSK na údržbu ciest	232
Graf 48	Výdavky na realizáciu stavieb a ich technického zhodnotenia.....	234
Graf 49	Percentuálny podiel bytov bez automobilov.....	235
Graf 50	Rozdelenie percent cyklistov v závislosti na odjazdenú vzdialenosť za jednu cestu.....	238
Graf 51	Počty nehôd zavinených vodičom nemotorového vozidla.....	240
Graf 52	Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch	269
Graf 53	Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji v troch scenároch	270
Graf 54	Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji v troch scenároch.....	271
Graf 55	Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch	272
Graf 56	Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch ..	273
Graf 57	Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch	274
Graf 58	Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch.....	275
Graf 59	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – ľahké vozidlá	276
Graf 60	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – ťažké vozidlá.....	277



Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Úseky ciest I. triedy s prekročenými hodnotami povolených hlukových limitov na území PSK	31
Tabuľka 2	Väzby globálnych strategických a špecifických cieľov	69
Tabuľka 3	Štruktúra obyvateľstva podľa pohlavia v okresoch Prešovského kraja v roku 2017	83
Tabuľka 4	Priemyselné parky Prešovského kraja	90
Tabuľka 5	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Prešova	104
Tabuľka 6	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Ľubotíc	104
Tabuľka 7	Cestujúci MHD mimo mesto Prešov	105
Tabuľka 8	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Vranova nad Topľou	106
Tabuľka 9	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Popradu	107
Tabuľka 10	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Bardejova	108
Tabuľka 11	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Humenného	109
Tabuľka 12	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Kežmarku	110
Tabuľka 13	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Sabinova	110
Tabuľka 14	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Starej Ľubovne	111
Tabuľka 15	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Svidníka	111
Tabuľka 16	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Stropkova	112
Tabuľka 17	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Levoče	112
Tabuľka 18	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Sniny	113
Tabuľka 19	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Medzilaboriec	113
Tabuľka 20	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Lipan	114
Tabuľka 21	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Svitú	114
Tabuľka 22	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Giraltoviec	115
Tabuľka 23	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Spišskej Belej	115
Tabuľka 24	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Mesta Vysokých Tatier	116
Tabuľka 25	Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Hanušoviec nad Topľou	117
Tabuľka 26	Počty cestujúcich prichádzajúcich / odchádzajúcich do/z Spišského Podhradia	117
Tabuľka 27	Celkový počet cestujúcich a spojov	118
Tabuľka 28	Najvyťaženejšie spoje	118
Tabuľka 29	Počty spojov bez cestujúcich	127
Tabuľka 30	Cestujúci vo vlakoch medzi Košicami a Lipanmi	130
Tabuľka 31	Cestujúci vo vlakoch REX medzi Košicami a Prešovom	131
Tabuľka 32	Cestujúci vo vlakoch medzi Lipanmi a Košicami	132
Tabuľka 33	Cestujúci vo vlakoch REX medzi Prešovom a Košicami	133
Tabuľka 34	Cestujúci vo vlakoch REX medzi Košicami a Prešovom v roku 2019	133
Tabuľka 35	Cestujúci vo vlakoch REX medzi Prešovom a Košicami v roku 2019	133
Tabuľka 36	Pohyb cestujúcich medzi Bardejovom a Prešovom	134
Tabuľka 37	Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Bardejovom	135
Tabuľka 38	Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Prešovom	136
Tabuľka 39	Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Humenným	137
Tabuľka 40	Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Humenným a Košicami	138
Tabuľka 41	Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Košicami a Humenným	138
Tabuľka 42	Pohyb cestujúcich medzi Medzilaborcami a Humenným	139
Tabuľka 43	Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Medzilaborcami	140

Tabuľka 44	Pohyb cestujúcich medzi Stakčínom a Humenným.....	141
Tabuľka 45	Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Stakčínom.....	142
Tabuľka 46	Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Štrbou	143
Tabuľka 47	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Spišskou Novou Vsou	144
Tabuľka 48	Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom	146
Tabuľka 49	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou	147
Tabuľka 50	Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom.....	148
Tabuľka 51	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom.....	149
Tabuľka 52	Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou	150
Tabuľka 53	Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom	150
Tabuľka 54	Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom.....	151
Tabuľka 55	Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou.....	152
Tabuľka 56	Odchody cestujúcich z PSK	153
Tabuľka 57	Príchody cestujúcich do PSK.....	154
Tabuľka 58	Odchody cestujúcich z PSK podľa cestovného	155
Tabuľka 59	Príchody cestujúcich do PSK podľa cestovného	155
Tabuľka 60	Odchádzajúci cestujúci z vybratých miest.....	156
Tabuľka 61	Prichádzajúci cestujúci do vybratých miest.....	157
Tabuľka 62	Prepravný výkon MHD v Prešove	179
Tabuľka 63	Ročné počty cestujúcich na jednotlivých trolejbusových linkách	179
Tabuľka 64	Vozový park trolejbusov DPMP	181
Tabuľka 65	Vozový park autobusov DPMP	181
Tabuľka 66	Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Humenné.....	187
Tabuľka 67	Vozidlový park SAD Prešov pre MHD Bardejov	188
Tabuľka 68	Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Mesto Stará Ľubovňa	189
Tabuľka 69	Príspevok na MHD na obyvateľa (rok 2017).....	190
Tabuľka 70	Prehľad cestnej siete na území PSK v členení podľa okresov.....	191
Tabuľka 71	Hustota cestnej siete v PSK podľa okresov.....	192
Tabuľka 72	Prehľad úsekov základnej siete TEN-T v členení podľa okresov.....	195
Tabuľka 73	Prehľad úsekov súhrnnej siete TEN-T v členení podľa okresov.....	195
Tabuľka 74	Prehľad priemerných denných intenzít dopravy v PSK podľa kategórie ciest.....	202
Tabuľka 75	Výber 10 úsekov s najvyššou RPDÍ v kategóriách vozidiel T, O a S.....	204
Tabuľka 76	Prognózované koeficienty rastu RPDÍ v PSK – odhad podľa TP 07/2013	205
Tabuľka 77	Prehľad ÚKD na sieti ciest II. a III. tried v Prešovskom samosprávnom kraji	210
Tabuľka 78	Indikatívny zoznam projektových zámerov IROP 2014-2020.....	213
Tabuľka 79	Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí	214
Tabuľka 80	Emisie z automobilovej dopravy	215
Tabuľka 81	Spotreba energie v automobilovej doprave.....	215
Tabuľka 82	Prevádzkové náklady na palivo	216
Tabuľka 83	Klasifikačná stupnica hodnotenia pozdĺžnej nerovnosti vozoviek pre cesty podľa IRI	216
Tabuľka 84	Klasifikačná stupnica hodnotenia priečnej nerovnosti vozoviek pre cesty	217
Tabuľka 85	Stav vozoviek komunikácií II. a III. triedy celkom v PSK.....	219
Tabuľka 86	Stav vozoviek komunikácií II. triedy v PSK.....	220
Tabuľka 87	Stav vozoviek komunikácií III. triedy v PSK.....	221
Tabuľka 88	Klasifikácia stavebného stavu mostov.....	222
Tabuľka 89	Prehľad mostov na cestách PSK v stupni STS č. 6 – Veľmi zlý	223
Tabuľka 90	Nebezpečné úseky ciest II. a III. tried – dopravno-technický stav.....	224



Tabuľka 91	HAVARIJNÝ STAV – neudržiavané komunikácie II. a III. triedy v PSK.....	225
Tabuľka 92	Prehľad počtu dopravných nehôd na cestnej sieti PSK podľa rokov.....	226
Tabuľka 93	Prehľad počtu dopravných nehôd na cestách II. triedy PSK – rok 2017.....	229
Tabuľka 94	Náklady Správy a údržby ciest PSK na cestnej sieti PSK v roku 2018	233
Tabuľka 95	Počty nehôd zavinených vodičom motorového vozidla.....	240
Tabuľka 96	Vedenie cyklistov mimo obce a v extraviláne; zdroj TP07/2014.....	240
Tabuľka 97	Šírka cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky (STN 736110 – navrhovanie miestnych komunikácií).....	241
Tabuľka 98	Spôsob oddelenia peších a cyklistov (STN 736110).....	241
Tabuľka 99	Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch	269
Tabuľka 100	Predikcia vývoja HDP (mil. EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch	270
Tabuľka 101	Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch.....	270
Tabuľka 102	Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch ..	271
Tabuľka 103	Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch	272
Tabuľka 104	Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch	273
Tabuľka 105	Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch.....	274
Tabuľka 106	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ľahké vozidlá	275
Tabuľka 107	Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ťažké vozidlá.....	276



Zoznam príloh

Tlačené prílohy:

PUM PSK – Analýzy; Príloha – Dostupnosť a stanice verejnej dopravy

PUM PSK – Analýzy; Príloha – Hlukové mapy

Elektronické prílohy:

Poloha okresných miest na výstupoch z dopravného modelu (01_Okresné mestá_label_01.pdf)

Počty obyvateľov v jednotlivých zónach dopravného modelu (11_SED_Obyvatelstvo_A4.pdf)

Geografické rozdelenie pracovných príležitostí (12_SED_Pracovné miesta_A4.pdf)

Geografické rozdelenie pracovných príležitostí vo službách (13_SED_Pracovné miesta vo službách_A4.pdf)

Počty miest v školách v PSK (14_SED_Skoly_A4.pdf)

Počty autobusových liniek na cestách podľa dopravného modelu (23_SIET_autobusy_A4.pdf)

Počty autobusových liniek medzi obcami podľa dopravného modelu (24_LINKOVE_VEDENI_Autobusy_A4.pdf)

Zaťaženie cestnej siete v PSK (31_ZAŤAŽENIE_Car_Truck_2019_Label_A0.pdf)

Intenzity cestujúcich vo verejnej doprave v PSK (32_ZAŤAŽENIE_PT_Users_2018_A2.pdf)

Nástupy cestujúcich do autobusov podľa dopravného modelu (41_NÁSTUPY_PT_Users_2018_bus_A4.pdf)

Nástupy cestujúcich do vlakov podľa dopravného modelu (42_NÁSTUPY_PT_Users_2018_train_A4.pdf)

Tabuľka s počtom cestujúcich vo vlakoch z a do PSK (Cestujúci_vo_vlakoch_z-do_PSK.xlsx)

Tabuľka s počtom cestujúcich v autobusoch po jednotlivých linkách a spojoch (Cestujúci-na-linkách-a-spojoch.xlsx)



1 Identifikačné údaje projektu

Objednávateľ:	Prešovský samosprávny kraj Námestie mieru 2 080 01 Prešov Štatutárny orgán: predseda – PaedDr. Milan Majerský, PhD. IČO: 37870475, DIČ: 2021626332 Kontaktná osoba: PhDr. Jozef Cvoliga Telefón: +421 517 081 173 Fax: +421 517 081 120 E-mail: jozef.cvoliga@vucpo.sk
Zhotoviteľ:	NDCon s.r.o. Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1 Štatutárny zástupca: Ing. Robert Michek IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511 Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028 Kontaktná osoba: Ing. Robert Michek Telefón: +420 251 019 231 Fax: +420 224 810 799 E-mail: robert.michek@ndcon.cz
Názov projektu:	Plán udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja (PUMPSK)
Kód projektu:	302011D391
Program:	302000 – Integrovaný regionálny operačný program
Prioritná os:	302010 – 1. Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch
Konkrétny cieľ:	302010021 – 1.2.1 Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy
Čas plnenia:	12. júna 2018 – 31. októbra 2019
Časť projektu:	Analýzy



2 Zadanie a ciele projektu

Zadanie Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja podľa zmluvy člení dielo do niekoľkých častí:

1. Zber údajov

1.1 Zber údajov o demografii a územnom rozvoji

1.2 Zber údajov o doprave

1.3 Zber údajov o nehodovosti a iné dáta

2. Prieskumy

2.1 Prieskumy dopravy cez hranice kraja

2.2 Dopravný prieskum verejnej osobnej dopravy

2.3 Prieskum intenzity dopravy ASD (automatické sčítanie dopravy) a smerový dopravný prieskum

3. Dopravné modelovanie

4. Analýzy

5. Návrhová časť

6. Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)

7. Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility

2.1 Detaily zadania časti Analýzy

Časť „Zber údajov a prieskumy“ opísala stav dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji, analytická časť má za úlohu posúdiť, či je tento stav dobrý aj výhľadovo, moderne povedané, či je súčasný systém udržateľný. Paralelne vzniká dopravný model Prešovského samosprávneho kraja, na ktorom bude možné analyzovať aj niektoré budúce zámery a ich rôzne varianty.

V prvom kroku budú analýze podrobené strategické dokumenty ako na úrovni vlastného kraja, tak aj na úrovni susedných krajov. Tiež strategické dokumenty na národnej a nadnárodnej úrovni môžu vplývať na rozvoj dopravy v Prešovskom kraji.

Analýza územia vo väzbe na dopravu – jej dopyt, infraštruktúru, možnosti a potreby musia byť podrobne preanalýzované. V doprave bude analyzovaný nie len súčasný stav, ale bude nutné si položiť otázku, či trendy, ktoré sú v dopravnom sektore viditeľné, sú žiaduce, zdravé a udržateľné.

Spracovatelia sa budú zaoberať predpokladaným rozvojom v sektoroch, ktoré vytvárajú dopyt po dopravných službách v rôznych sektoroch a tým môžu vytvárať tlak na ďalší rozvoj dopravnej infraštruktúry.

Dôležitou súčasťou analytickej časti budú SWOT analýzy jednotlivých sektorov dopravného systému Prešovského samosprávneho kraja.



2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM PSK

V zadávacích dokumentoch sa udávajú ciele spracovania PUM, ktoré spracovateľ berie do úvahy počas celého spracovania diela:

Očakávané ciele PUM:

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

Určenie hlavných cieľov spracovania PUM

- o Cieľom spracovania PUM musí byť predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Prešovského samosprávneho kraja (ďalej len „kraj“) s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý bude zohľadňovať možnosti finančných prostriedkov, vrátane fondov EÚ. Úlohou PUM je zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledný PUM musí rešpektovať princípy plánovania udržateľnej mobility (v súlade s dokumentom „Metodické pokyny k tvorbe plánov udržateľnej mobility“, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015) a strategické dokumenty na krajskej, národnej a nadnárodnej úrovni (predovšetkým EÚ). Strategickou časťou diela bude Plán udržateľnej mobility (PUM) s nadväzným strategickým environmentálnym hodnotením (SEA).
- o Obstaraním a spracovaním PUM sa taktiež sleduje aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých módov dopravy. Nedeliteľnou súčasťou PUM bude územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.
- o Cieľom PUM je systematizovať problematiku dopravy a udržateľnej mobility vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál kraja.
- o Hlavným zámerom dokumentu bude riešenie dopravy na organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej úrovni v podobe dôrazu na verejnú osobnú a nemotorovú dopravu a na účinné využitie nových technológií inteligentných dopravných systémov s cieľom zabezpečiť environmentálne a finančne prijateľnú dopravu rešpektujúcu základné princípy udržateľnej mobility.
- o Do úvahy sa vezmú aj iné činnosti v oblasti dopravy, ako napr. výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015, Regionálna integrovaná územná stratégia a tiež schválený Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja, schválená Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj s cieľom dosiahnuť synergický efekt. Výsledky a výstupy týchto činností budú k dispozícii v kompletnom materiáli.



3 Analýza relevantných koncepčných materiálov

3.1 Zoznam dokumentov týkajúcich sa Prešovského samosprávneho kraja

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

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

3.1.1 Koncepčné materiály Prešovského samosprávneho kraja

3.1.1.1 Zmeny a doplnky Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja 2009

Zmeny a doplnky Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja boli schválené uznesením zastupiteľstva Prešovského samosprávneho kraja č. 589/2009, dňa 27. októbra 2009 a vyhlásené Všeobecne záväzným nariadením č. 17/2009. Účinnosť nadobudli 6. decembra 2009.

V oblasti dopravy Územný plán veľkého územného celku Prešovského kraja obsahuje tieto záväzné regulatívy funkčného a priestorového usporiadania územia¹:

1. v oblasti nadradeného dopravného vybavenia,
 - 1.1 stabilizovať základné zónovanie Slovenskej republiky v priestoroch,
 - 1.1.1 východné Slovensko a dopravno-gravitačné centrum Košice/Prešov,
 - 1.1.2 rešpektovať prioritné postavenie intermodálnej infraštruktúry a sietí TINA a TEM
 - 1.2 rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované v trasách multimodálnych koridorov (hlavne sieť TINA),
 - 1.2.1 multimodálny koridor č. V.a (TEM 4) Bratislava – Žilina – Prešov/Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy,

¹ Hoci je citované z predmetného dokumentu, bolo pôvodné číslovanie ciest nahradené aktuálnym číslovaním.

- 1.2.1.1 koridor a priestory mimoúrovňových krížení a križovatiek, diaľničných privádzačov a komunikačných pripojení pre trasu diaľnice D1 na území kraja,
- 1.2.1.2 letisko pre medzinárodnú dopravu v Poprade a jeho rozvojové potreby,
- 1.3 multimodálny východný „Pobaltský koridor“ vedený v línii hranica Poľsko (Białystok – Lublin – Rzesów) – Prešov – hranica Košického kraja / Košice – Maďarsko (Miskolc – Debrecen) lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy /,
 - 1.3.1 rýchlostná cesta R4, v kategórii R 24,5 Rzesów – hranica Poľska – Vyšný Komárnik – Svidník – Stročín – Giraltovce – Lipníky - Prešov – Košice – Milhost' – hranica Maďarsko ako súčasť cestného prepojenia Via Carpatia,
- 1.4 rešpektovať dopravné siete a zariadenia alokované v trasách doplnkových koridorov TINA,
 - 1.4.1 železničná trať TINA - prepojenie multimodálneho koridoru č. IX s Poľskom v línii hranica Poľska – Plaveč – Prešov – hranica Košického kraja,
 - 1.4.2 cestná komunikácia TINA – hranica Košického kraja – Prešov – Lipníky – Svidník – hranica Poľsko. (do doby realizácie cestného prepojenia R4, VIA CARPATIA),
- 1.5 rešpektovať dopravné siete zaradené podľa európskych dohôd (AGR),
 - 1.5.1 ako výhľadová súčasť siete cestných komunikácií, Lipníky – Vranov nad Topľou – Humenné – hranica Košického kraja,
 - 1.5.2 potenciálne letiská hlavnej siete – Svidník,
- 1.6 rešpektovať hlavné dopravné siete v rámci medzinárodnej turistickej dopravy – cestné komunikácie,
 - 1.6.1 východná severo-južná trasa hranica Poľsko – Podspády – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – hranica Košického kraja s vylúčením nákladnej tranzitnej dopravy nad 7,5t v úseku Tatranská Javorina – Podspády – Spišská Belá,
 - 1.6.2 Pribylina – Starý Smokovec – Ždiar – Javorina s vylúčením tranzitnej nákladnej dopravy v celom úseku,
- 1.7 rešpektovať dopravné siete v rámci celoštátnej úrovne – cestné komunikácie,
 - 1.7.1 hranica Poľska – Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Bardejov – Svidník,
 - 1.7.2 hranica Banskobystrického kraja – Vernár,
 - 1.7.3 Poprad – Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – hranica Poľska,
 - 1.7.4 Ľubotín – Sabinov – Prešov,
 - 1.7.5 Humenné – Snina – Ubl'a – hranica Ukrajiny,
 - 1.7.6 Vranov nad Topľou – hranica Košického kraja,
- 1.8 rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne – železničné trate,
 - 1.8.1 Poprad – Plaveč,
 - 1.8.2 hranica Košického kraja Humenné – Medzilaborce – hranica Poľska,
 - 1.8.3 Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske / územie Košického kraja/ – Humenné – Medzilaborce – Poľsko, (do doby realizácie Pobaltského koridoru),
- 1.9 rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne – cestné komunikácie,
 - 1.9.1 Spišský Štvrtok – hranica Košického kraja,

- 1.9.2 Svidník – Stropkov – Medzilaborce – Palota – hranica Poľsko,
- 1.9.3 Humenné – Medzilaborce – hranica Poľsko,
- 1.9.4 hranica Poľsko – Becherov – Zborov – Bardejov – Kapušany,
- 1.9.5 Bardejov – Tarnov – Kurov – hranica Poľsko,
- 1.10 rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne – potenciálne letiská pre medzinárodnú dopravu,
 - 1.10.1 Prešov, Kamenica nad Cirochou,
- 1.11 podporovať doplnkové postavenie dopravnej infraštruktúry vedľajšieho medzinárodného, celoštátneho a nadregionálneho významu, ktorá spolu s intermodálnou infraštruktúrou a sieťami TINA vytvára nadradenú dopravnú sústavu,
- 2 chrániť v rámci nadradenej cestnej siete regionálneho dopravného vybavenia:
 - 2.1 cestný ťah E 50 v trase cesty I/18, hranica Žilinského kraja – Poprad – Prešov a v trase cesty I/68 v úseku Prešov – hranica Košického kraja,
 - 2.2 cestný ťah E 371 v trase ciest I/18 Prešov – Lipníky a I/21 Lipníky – Svidník – Vyšný Komárnik – hranica s Poľskou republikou ako súčasť severojužného rýchlostného cestného prepojenia v nadväznosti na európsku cestu E 71 v trase cesty I/68 hranica Košického kraja /Košice – Seňa – hranica s Maďarskou republikou a jeho koridor do času realizácie rýchlostnej cesty R4 v kategórii R 24,5 v koridore tohto prepojenia ,
 - 2.3 cestný ťah ciest I/18 a I/74 Prešov – Ubľa – štátna hranica s Ukrajinou a jeho koridor pre navrhované súbežné cestné prepojenie Lipníky (R4) – Ubľa v samostatnej trase vrátane v súčasnosti pripravovaných úsekov preložiek I/18 Vranov-obchvat, I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce n. Laborcom, I/74 Brekov – Humenné ako súčastí tohto cestného prepojenia,
- 3 chrániť koridory ciest I., II. a vybraných úsekov III. triedy, ich preložiek a úprav vrátane prejazdnych úsekov dotknutými sídlami na:
 - 3.1 ceste I/18
 - 3.1.1 v úseku medzi obcami Svit – Poprad pre možnosť rozšírenia na štvorpruhovú cestu,
 - 3.1.2 v súbehu s trasou D1 v úseku Janovce – Spišský Štvrtok, Spišský Hrhov – Nemešany – Spišské Podhradie /nová trasa / - Behárovce a Fričovce – Prešov západ,
 - 3.1.3 v prejazdnom úseku mestom Prešov v trase: križovatka Prešov západ (v nadväznosti na tunelovú trasu D1 Prešov západ – Prešov juh a trasu R4) – ulice Levočská s rozšírením mosta cez Torysu na štvorpruh – Duklianska – Vranovská a s napojením na R4 privádzačom z priestoru Prešov – Nižná Šebastová v línii I/18 (mimoúrovňová križovatka) – mimoúrovňová križovatka Fintice,
 - 3.1.4 v úseku Prešov – Kapušany – Lipníky ako peážny úsek ciest I/18 a E371, v úseku Kapušany – Lipníky v spoločnom koridore s rýchlostnou cestou R4,
 - 3.1.5 v úseku Lipníky – Vranov nad Topľou – Strážske (I/74) s územnou rezervou na súbežnú trasu navrhovaného cestného prepojenia Lipníky – Ubľa,
 - 3.1.6 juhovýchodný obchvat mesta Levoča v zmysle Územného plánu mesta,
 - 3.1.7 prepojenie cesty I/18 (E-371) a R4 z priestoru Kapušany na diaľnicu D1 (E-50) v križovatke Prešov – juh, ako východný obchvat mesta Prešov v zmysle Územného plánu mesta Prešov, Územného plánu obce Teriakovce, Územného plánu obce Ruská Nová Ves a Územného plánu obce Dulova Ves, v kategórii miestnej rýchlostnej komunikácie s križovatkami s cestami nižších

kategórií v počte nutnom pre zabezpečenie dopravnej obsluhy príslušného územia,

3.2 ceste I/74 v úseku Strážske – Humenné – Snina - Ublá v spoločnom koridore pre navrhované cestné prepojenie Lipníky – Ublá s napojením Tematického zábavného parku Vtáčie údolie a centra mesta Humenné, zriadením križovatky v lokalite Krámová na navrhovanej preložke cesty I/74 Brekov – Humenné ako súčasti cestného prepojenia Lipníky – Ublá,

3.3 ceste I/68,

3.3.1 prieťahom mestom Prešov podľa Územného plánu mesta Prešov v trase: I/68 križovatka ZVL – križovatka s ul. Škultétyho (Jána Pavla II.) – ul. Obrancov mieru – I/18 peáž (ul. Levočská) – Námestie mieru – ul. Sabinovská (I/68),

3.3.2 v úseku hranica Poľsko – Ľubotín – Lipany s obchvatmi obcí Plavnica, Ľubotín a Kamenica a v úseku Lipany - Šarišské Michaľany v samostatnej novej trase v kategórii C 11,5/80 súbežnej s pôvodnou trasou a s mimoúrovňovými napojeniami sídiel v križovatkách Milpoš, Pečovská Nová Ves, Sabinov-sever, Drienica, Sabinov – Jakubovany a Šarišské Michaľany,

3.3.3 v úseku Prešov – hranica Košického kraja, v súbehu s realizovanou diaľnicou D1, - vkladajú sa nové body 5.3.3.4 – 5.3.3.5

3.3.4 v úseku Šarišské Michaľany - Prešov v kategórii C 22,5/80 je v prevažnej miere situovaná v trase jestvujúcej cesty s mimoúrovňovými križovatkami v napojení sídiel Gregorovce, Veľký Šariš a pri krížení rýchlostnej cesty R4 (severný obchvat),

3.3.5 v úseku Mníšek n. Popradom (štátna hranica Poľsko) – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Lipany (obchvat centra) a s obchvatmi obcí Plavnica a Kamenica,

3.4 ceste I/66,

3.4.1 v úseku Poprad – Matejovce – Spišská Belá s územnou rezervou na štvorpruhovú cestu kategórie C-22,5/80, s obchvatmi sídiel Matejovce, Veľká Lomnica, Huncovce, Kežmarok, Spišská Belá, (v nadväznosti na cestu I/77 s obchvatom obce Bušovce),

3.4.2 v úseku Spišská Belá – Tatranská Javorina s vylúčením nákladnej dopravy nad 7,5 t z hraničných priechodov Tatranská Javorina a Podspády (alternatívna trasa pre tzv. Karpatskú cestu resp. Via Montana),

3.4.3 v úseku hranica Košického samosprávneho kraja – Vernár – Poprad, s obchvatom obce Hranovnica a s tunelom v katastri obce Vernár v zmysle Územných plánov týchto obcí,

3.4.4 v nadväznosti na cestu I/66, navrhujeme cestu I/66 v úseku hranica Banskobystrického kraja – napojenie na I/67 s územnou rezervou na jej rekonštrukciu v kontexte s Územným plánom VÚC Banskobystrického kraja,

3.5 ceste I/77,

3.5.1 v úseku Spišská Belá – Podolíneec – Stará Ľubovňa s územnou rezervou na obchvaty sídiel Bušovce (v spoločnej trase s obchvatom mesta Spišská Belá), Podolíneec, Nižné Ružbachy a Hniezdne,

3.5.2 v úseku Ľubotín – Obručné – Bardejov – Nižná Polianka s územnou rezervou sídiel Tarnov, Rokytov, Mokroluh, Lenartov, Malcov, Gerlachov a Bardejov (juhozápadný obchvat centra),

3.5.3 v úseku Bardejov – Svidník, s územnou rezervou obchvatu sídiel Bardejov – časť Dlhá Lúka, Zborov, Smilno, Nižná Polianka,

- 3.5.4 v úseku Nižná Polianka – Svidník dobudovanie na kategóriu C 9,5/80, v úseku Nižný Orlík Svidník na MZ - 14/80,
- 3.6 ceste I/73 (E371) v celej jej dĺžke a jej koridor ako územnú rezervu na súbežnú trasu rýchlostnej cesty R4 (Via Carpatia) sever – juh v trase Vyšný Komárnik – Svidník – Stročín – Giraltovec – Lipníky – Kapušany,
- 3.7 ceste I/79 v úseku Vranov nad Topľou (východný obchvat s napojením na cestné prepojenie Lipníky-Ubľa) – Sačurov - Sečovská Polianka s územnou rezervou na obchvaty týchto sídiel,
- 3.8 ceste II/545,
- 3.8.1 v úseku Kapušany – Bardejov s napojením na cestu I/18 a R4, a s územnou rezervou na obchvaty sídiel Kapušany, Raslavice, Kobyly a Kľušov,
- 3.8.2 v úseku Bardejov – Becherov – hranica Poľskej republiky pre potreby turistiky a prihraničnej spolupráce, rekonštrukcia na kategóriu C9,5/70,
- 3.9 ceste II/546 v trase Prešov – Margecany s územnou rezervou na preložky trasy v prepojení Bajerov – Kvačany – Klenov a Prešov – Cemjata s obchvatom miestnej časti Prešov – Cemjata s návrhom samostatných trás preložiek týchto úsekov,
- 3.10 ceste II/537 (Cesta slobody) v úseku v meste Vysoké Tatry v mestskej časti Podbanské – Tatranská Kotlina s územnou rezervou na južný obchvat mestskej časti Starý Smokovec v kategórii C 9,5/60,
- 3.11 ceste II/538 v úseku Tatranská Štrba - Štrbské Pleso s územnou rezervou na jej predĺženie v trase III/3060 do obce Štrba s napojením na diaľnicu D1 pri obci Štrba,
- 3.12 ceste II/539 Mengusovce – mesto Vysoké Tatry, mestska časť Vyšné Hágy s územnou rezervou na úpravu na kategóriu C 9,5/60,
- 3.13 ceste II/534 v úseku Poprad, miestna časť Veľká – Starý Smokovec, smerová úprava úseku napojenia na cestu II/537, s mimoúrovňovým napojením D1, v intraviláne Nový a Starý Smokovec v nadväznosti na križovatku II/537 homogenizácia zbernej miestnej komunikácií kategórií B 3 – MZ 8/40,
- 3.14 ceste II/536 Kežmarok - Jánovce s územnou rezervou na obchvaty sídiel Ľubica, Vrbov, Vlková a Kežmarok,
- 3.15 cesta II/540 Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica s navrhovanou preložkou do trasy III/3102 v kategórii C 9,5/60 a v úseku apartmánových domov v areáli Eurocamp v kategórii B2-MZ 14/60. V úseku areál Eurocamp – Veľká Lomnica v kategórii C 9,5/60 s územnou rezervou na obchvat Veľkej Lomnice,
- 3.16 cestu II/542 Spišská Belá – Slovenská Ves – Spišská Stará Ves s územnou rezervou na obchvaty sídiel Slovenská Ves a Spišská Stará Ves, (alternatívna trasa pre tzv. Karpatskú cestu resp. Via Montana),
- 3.17 ceste II/543 s územnou rezervou na obchvaty sídiel Červený Kláštor, Kamienka a Veľký Lipník, (alternatívna trasa pre tzv. Karpatskú cestu resp. Via Montana),
- 3.18 ceste II/533 v úseku križovatka D1 Levoča – Spišská Nová Ves s územnou rezervou na súbežnú novú cestu II. triedy s funkciou napojenia dvoch okresných sídiel na diaľnicu D1 a mesta Levoča cez diaľničný privádzač križovatka D1 Levoča – Levoča I/18, a provizórne napojenie pôvodnej trasy II/533 do diaľničnej križovatky Levoča,
- 3.19 ceste II/547 Spišské Podhradie – Spišské Vlaky s územnou rezervou na obchvat mesta Spišské Podhradie podľa Územného plánu mesta Spišské Podhradie,
- 3.20 ceste II/556 v úseku Giraltovec – Hanušovce,
- 3.21 ceste III/3533 v trase Bardejov, mestska časť Bardejovská Nová Ves – Kučín – Giraltovec s územnou rezervou na úpravu cesty II. triedy,

- 3.22 ceste II/575 Stropkov – Havaj – Krásny Brod – Medzilaborce – Palota s územnou rezervou na obchvaty sídiel Chotča, Bukovce, Makovce a Havaj,
- 3.23 ceste II/554 Havaj – Repejov – Ruská Kajňa – Košarovce – Tovarné – Nižný Hrušov
- 3.24 ceste II/556 v úseku Fijaš-Ruský Kručov ako spojnicu ciest I/73 a I/15,
- 3.25 ceste II/559 Humenné – Čertižné s územnou rezervou na obchvaty obcí Zbudské, Hankovce, Kochanovce, Lackovce, so zaústením do pôvodnej cesty I/74 v priestore Humenné (Krátová),
- 3.26 ceste II/567 s územnou rezervou na jej úpravu na kategóriu C 9,5/60 a na obchvaty sídiel Výrava a Nižná Jablonka,
- 3.27 ceste II/558 v úseku Humenné – Tovarné – Vranov nad Topľou a obchvat obcí Závadka, Topoľovka,
- 3.28 vypúšťa sa
- 3.29 ceste III/3177 Sabinov – Ražňany – Jarovnice – Hermanovce – Bertotovce s územnou rezervou na jej úpravu na cestu II. triedy s obchvatmi sídiel Ražňany, Jarovnice, Hermanovce s prioritnou funkciou cestného prepojenia koridoru cesty I/68 v línii Prešov – Sabinov – Lipany a sídiel situovaných v hornotorskej doline na cestu I/18 a diaľnicu D1(križovatka Henrichovce), s napojením na preložku I/68 v priestore Sabinov – Orkucany – juh,
- 3.30 ceste II/558 Jalová – Príslop vylúčiť z verejnej premávky v súlade s požiadavkami prvého pásma hygienickej ochrany vodnej nádrže Starina po vybudovaní náhradného prepojenia Stakčín – Stakčinská Roztoka – Príslop v kategórii cesty II. triedy,
- 3.31 cesta I/15 v úseku Stročín – Stropkov – Turany nad Ondavou – Nová Kelča – Holčíkovce – Malá Domaša – Slovenská Kajňa – Sedliská – Vranov nad Topľou, úprava v kategórii C 11,5/80 vrátane preložiek okolo sídiel Tisinec, Stropkov, Benkovce a lokálna preložka trasy v úseku Turany nad Ondavou – Nová Kelča, s úpravou prejazdnych úsekov sídlami na kategórie miestnych komunikácií s možnými úpravami za účelom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky,
- 3.32 na homogenizáciu cesty III/3571 Lomné – Bžany,
- 3.33 na rekonštrukciu účelovej komunikácie Bžany – Valkov na kategóriu miestnej komunikácie MOK 7,5/40,
- 3.34 na homogenizáciu cesty III/3630 v úseku Remeniny – Matiaška,
- 3.35 na homogenizáciu cesty III/3630 v úseku Matiaška - Detrik a v úseku most rekreačné stredisko Dobrá,
- 3.36 prepojenie ciest I/66 a III/3110 Ždiar – Veľká Franková, novou cestou III. triedy v kat. C7,5/60,
- 3.37 prepojenie Vyšný Slavkov – Poľanovce, nová cesta III. triedy v kategórii C7,5/60,
- 3.38 cestu III. triedy Ulič – Nová Sedlica, rekonštrukcia na kategóriu C 7,5/60,
- 3.39 cestu III/3074 Vikartovce – Liptovská Teplička, rekonštrukcia cesty,
- 3.40 vypúšťa sa
- 3.41 prepojenie obcí Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov – cesta III. triedy Strážske – Suché, nová cesta kategórie C7,5/60,
- 3.42 nová cesta – juhovýchodné prepojenie Stará Ľubovňa I/68 – Jakubany – cesta III. triedy III/3146 v kategórii C 7,5/60
- 3.43 ostatných cestách III. triedy z dôvodu ich rekonštrukcie,
- 3.44 v oblasti ostatných verejných dopravných zariadení,
 - 3.44.1 chrániť existujúce verejné dopravné zariadenia,
 - 3.44.2 vytvárať a chrániť priestory pre zariadenia verejnej hromadnej dopravy,



- 3.44.3 podporovať vznik mototuristických obslužných centier pozdĺž tranzitných a turistických trás,
- 3.45 cestné prepojenie obcí Sulín – Kremná v kategórii C 7,5/60,
- 3.46 cestné prepojenie Osadné – hranica Poľsko (Balnica), v kategórii cesty III. triedy,
- 3.47 rekonštrukcia cesty III/3445 Prešov - Petrovany - Drienov – Lemešany (D1) na kategóriu C 7,5/60 a jej napojenie na D1 a I/68 v priestore medzi Drienovskou Novou Vsou a Ličartovcami pre zabezpečenie primeranej dopravnej obslužnosti územia výroby s navrhovanými priemyselnými parkami v priestore medzi Petrovanmi a Drienovom,
- 3.48 preložka cesty III/3832 v priestore Podskalka v úseku od napojenia tejto preložky cesty na cestné prepojenie Lipníky – Ubl'a (preložka I/74) v križovatke v lokalite Krámová po kataster obce Ptičie a jej rekonštrukcia v priebehu katastrom obce Ptičie v jestvujúcej trase po odbočku do obce Ptičie a rekonštrukcia nadväzujúceho úseku cesty III/3833 v kategórii štvorpruhovej cesty II. triedy, vrátane novej trasy do nástupného priestoru Tematického zábavného parku Vtáčie údolie, za účelom vytvorenia primeraného dopravného napojenia Tematického zábavného parku Vtáčie údolie na nadradený dopravný systém,
- 3.49 rekonštrukcia cesty III/3833 v úseku odbočka Ptičie – Porúbka v kategórii C 7,5/60 za účelom posilnenia rekreačných aktivít v kontexte so záujmovým územím Vtáčie údolie,
- 3.50 preložka cesty III/3452 v úseku Malý Slivník – Furmanec (vedená mimo rómsku osadu),
- 3.51 preložka cesty III/3083 Tatranské Matliare (v križovatke II/537) – križovatka II/540 do trasy II/540 v úseku Tatranská Lomnica (intravilán, križovatka II/537) – križovatka III/3083 v kat. B3-MZ 8,5/50, resp. C 7,5/60 v extraviláne,
- 3.52 prepojenie Krajná Poľana – Staškovce, úprava cesty III. triedy na kat. C 7,5/60,
- 3.53 prepojenie Mlynčeky – Kežmarské Žľaby (II/537) v kategórii cesty III. triedy C 7,5/60 (predĺženie cesty III/3101),
- 3.54 cesta III/3431 s preložkou trasy do navrhovaného východného obchvatu obce Fintice v zmysle schváleného Územného plánu obce Fintice,
- 3.55 cesta III/ 3445 (ul. Petrovianská) v kategórii B1 – MZ 25/80,
- 3.56 cesta II/576 – obchvat sídla Vehec v kategórii C 11,5/80 s napojením na obchvat mesta Vranov nad Topľou,
- 3.57 nové cestné prepojenie v línii Stakčín – Stakčínska Roztoka – Príslop v kategórii cesty II. triedy,
- 3.58 predĺženie cesty III/3096 do komplexu klimatických kúpeľov navrhovaných severozápadne od obce Malý Slavkov a jej napojenie na preložku I/67 v mimoúrovňovej križovatke,
- 3.59 cestné prepojenie Dúbrava (PSK) – Olšavka (KSK) v kategórii cesty III. triedy,
- 3.60 nové cestné prepojenie Stebnícka Huta – hranica Poľska/priesmyk Blechnarka – Wysowa – Zdrój v kategórii cesty III. triedy,
- 4 chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových cestných komunikácií pretínajúcich štátnu hranicu bez kontroly, vnútri schengenského priestoru na úseku hranice s Poľskom a to:
- 4.1 cestné komunikácie pretínajúce štátnu hranicu s neobmedzenou osobnou a obmedzenou nákladnou dopravou:
- a) Becherov - Konieczna, cestný, na ceste II/545, do 7,5 t.,
 - b) Kurov - Muszynka, cestný, na ceste III/3483, do 7,5 t.,
 - c) Lysá nad Dunajcom - Niedzica, cestný, na ceste II/543, do 7,5 t.,
 - d) Červený Kláštor - Sromowce Niżne, lávka na rieke Dunajec, peší, bicykle,

- e) Medzilaborce - Palota - Łupków, železničný, osobná a nákladná doprava,
- f) Palota - Radoszyce, cestný, na ceste II/575,
- g) Tatranská Javorina - Lysá Poľana, cestný, na ceste I/67, bez TIR,
- h) Podspády - Jurgów, cestný, na ceste III/3078, do 7,5 t.,
- i) Plaveč - Muszyna, železničný, osobná a nákladná doprava,
- j) Mníšek nad Popradom - Piwniczna, cestný, na ceste I/68, do 7,5 t.,
- k) vypúšťa sa,
- l) Čirč - Leluchów, cestný, na ceste I/77, do 7,5 t.,
- m) vypúšťa sa,
- n) vypúšťa sa,
- o) Čertižné - Jaśliska, cestný (nespevnená cesta), osobná doprava,
- p) Nižná Polianka – Ożenna , cestný na ceste III/3519, do 7,5t,
- r) Stebnícka Huta – Blechnarka – Wysowa - Zdrój, cestný na novej ceste III. triedy, do 7,5t,
- s) Veľká Franková-Kacwin, cestný na rekonštruovanej poľnej ceste, do 3,5t,
- t) Legnava-Milik, cestný na ceste III/3138, nový cestný most, do 7,5t,
- u) Osadné-Balnica, cestný na novej ceste III. triedy, do 3,5t,

4.1.1 cestné komunikácie pretínajúce štátnu hranicu s neobmedzenou osobnou a neobmedzenou nákladnou dopravou,

- a) Vyšný Komárnik - Barwinek, cestný, na ceste E371, I/21, (R4), TIR doprava,

4.1.2 pešie a cyklistické komunikácie pretínajúce štátnu hranicu, turistické a pre prihraničný styk

- a) Červený Kláštor-Sromowce Niżne, peší, bicykle,
- b) Lesnica-Sczawnica, peši, bicykle,
- c) Malý Lipník – Andrzejowka, výstavba lávky, peší, bicykle,
- d) Osturňa – Lapszanka, peší, bicykle,
- e) Regetovka – Regietów, peší, bicykle, lyže,
- f) Cigelfka-Wysowa - Zdrój, peší, bicykle,
- g) Litmanová-Jaworky, peší, bicykle,
- h) Strážany-Jaworky, peší, lyže,
- i) Veľký Lipník-Szlachtowa, peší, bicykle, lyže,
- j) Ruské – Roztoky Górne, peší, bicykle,

4.1.3 chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových kontrolovaných hraničných priechodov na schengenskej hranici na úseku hranice s Ukrajinou, a to:

- a) Ubľa - Malyj Bereznij, medzinárodný colný priechod, VŠS, cestný, na ceste I/74, osobná doprava, nákladná doprava do 3,5t, návrh na nákladnú dopravu bez obmedzenia v kontexte s navrhovanou rýchlostnou cestou Prešov – Ubľa,
- b) Ulič –Zabrid', návrh priechod na rekonštruovanej ceste II/566, osobná doprava , nákladná do 7,5t, prihraničný styk,

4.2 vypúšťa sa

5 chrániť priestory pre doplnkový terminál kombinovanej dopravy Prešov – Šarišské Lúky a Poprad – Vydrník (KSK),

6 zabezpečiť územnú rezervu na modernizáciu železničných tratí:

6.1 modernizáciu hlavného tranzitného ťahu kategórie I.a Žilina (Žilinský kraj) – Poprad – Košický kraj (Košice) na rýchlosť 120-160 km/h,



- 6.2 modernizáciu a zdvojkolaženie severo-južného magistrálneho ťahu kategórie I.b v úseku hranica Poľská republika – Plaveč – Prešov – hranica Košický kraj (Kysak) na rýchlosť 120 – 160 km/h vrátane železničného tunela Obišovce (KSK) – Ličartovce (PSK) a pre preložku trate mimo mesta Prešov po roku 2015 podľa Územného plánu mesta Prešov,
- 6.3 zdvojkolaženie a elektrifikácia železničnej trate kategórie III. v úseku Bánovce – Michalovce – Humenné,
- 6.4 zdvojkolaženie železničnej trate Tatranskej elektrickej železnice v úseku Poprad – Starý Smokovec a zvýšenie výkonnosti železničnej trate Tatranskej elektrickej železnice v úseku Starý Smokovec – Tatranská Lomnica,
- 6.5 územná rezerva pre novú železničnú trať v úseku Bardejov – Zborov – Vyšný Orlík – Svidník – Duplín – Stropkov – Lomné – Turany nad Ondavou – Holčíkovce – Sedliská – Hudcovce s napojením na železničnú trať Vranov nad Topľou – Strážske,
- 6.6 pre trate nadregionálneho významu s výhľadovou elektrifikáciou:
 - 6.6.1 (Bánovce nad Ondavou) – Humenné – Medzilaborce – (Palota – hranica Poľska/ Łupków) (s medzinárodným významom),
 - 6.6.2 Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske,
 - 6.6.3 Poprad – Plaveč – (Muszyna) so smerovými úpravami na rýchlosť 80km/h a pripojený úsek Veľká Lomnica - Tatranská Lomnica,
- 6.7 trate miestne, regionálne a nekonvenčné v súčasnom rozsahu:
 - 6.7.1 Humenné – Snina – Stakčín,
 - 6.7.2 Vranov nad Topľou – hranica Košický kraj (Trebíšov),
 - 6.7.3 Kapušany pri Prešove – Bardejov,
 - 6.7.4 Tatranská elektrická železnica: Tatranská Lomnica – Starý Smokovec – Štrbské Pleso,
 - 6.7.5 Ozubnicová železnica: Štrba – Štrbské Pleso, s predĺžením do novej železničnej stanice Štrba na modernizovanej železničnej trati Žilina – Košice,
- 7 chrániť priestory na dobudovanie a ochranné pásma letísk,
 - 7.1 verejné letisko pre medzinárodnú dopravu Poprad – Tatry s funkciou zberného letiska pre letiská Bratislava a Košice a pre medzinárodné letecké terminály Viedeň, Praha a Budapešť,
 - 7.2 verejné vnútroštátne letiská hlavnej siete Svidník, Kamenica nad Cirochou ako potenciálne regionálne verejné letiská pre medzinárodnú dopravu,
 - 7.3 Prešov, vojenské letisko helikoptérové a potenciálne regionálne verejné letisko pre medzinárodnú dopravu,
 - 7.4 verejné letisko vnútroštátne Ražňany – Sabinov ako letisko miestneho významu,
 - 7.5 heliport pre leteckú záchrannú službu (LZS) pri NsP Poprad,
 - 7.6 pre letecké práce v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve: Hertník, Kurov, Zborov, Kurima, Udavské, Klčov, Volica, Veľká Lomnica, Mirkovce, Ďačov, Šarišské Michaľany, Kamienka, Kolonica, Sitníky, Vranov-Čemerné.

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

3.1.1.2 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2014 – 2020

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

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

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

SC 1.2 Dobudovanie a kvalitná technická infraštruktúra

1.2.1 Optimalizácia dopravnej infraštruktúry pre lepšiu obslužnosť územia

SC 3.1 Ochrana životného prostredia a zdravia človeka, efektívnejšie využívanie prírodných zdrojov pre zabezpečenie udržateľného rozvoja územia.

3.1.5 Podpora zavedenia efektívnych a ekologických modulových systémov prepravy osôb

3.1.1.3 Regionálna integrovaná územná stratégia Prešovského kraja na roky 2014 - 2020

Regionálna integrovaná územná stratégia (RIUS) je dokument spracovaný pre potreby Prešovského samosprávneho kraja za účelom koordinácie a synchronizácie všetkých procesov a priebehu implementácie Integrovaného regionálneho operačného programu (IROP) na území kraja a ďalej vhodným skombinovaním týchto opatrení s ostatnými operačnými programami v rokoch 2014 – 2020. K nahliadnutiu, či podrobnému preštudovaniu je k dispozícii na internetovej stránke Prešovského samosprávneho kraja.

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

Celý dokument vychádza z nasledujúcich princípov:

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



4) RIUS vychádza z integrovaného prístupu, kde je jeho nositeľom partnerstva, na konkrétnom území zabezpečuje všetku koordináciu.

5) RUIS rešpektuje zásady projektového riadenia vrátane systému priebežného hodnotenia a monitorovania s dôrazom na výsledok, správny priebeh a dopad realizovaných projektov.

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

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

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

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

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

Investičná priorita č. 1.1:

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

Špecifický cieľ 1.1:

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

Investičná priorita č. 1.2:

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

Špecifický cieľ 1.2.1:

Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy.

Špecifický cieľ 1.2.2:

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



3.1.1.4 Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja

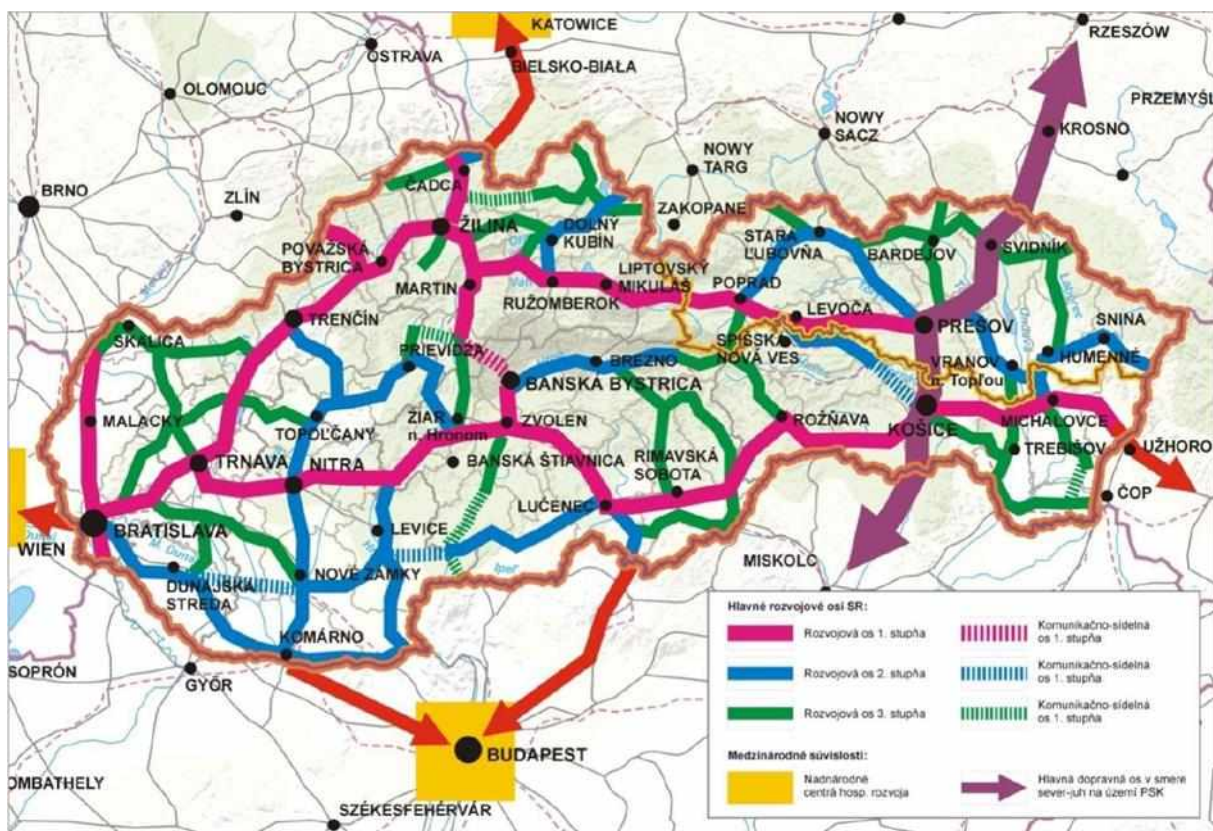
Dokument zo septembra 2015 vznikol na základe dlhodobej potreby spracovania komplexnej dokumentácie tohto druhu pre Prešovský samosprávny kraj. Dokument sa zaoberá infraštruktúrou pre všetky druhy dopravy – cestná, železničná, vodná, letecká a nemotorová.

Hlavné ciele územnej prognózy:

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

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





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

- Generel sa tiež zaoberá životným prostredím, dopravy sa týkajú predovšetkým emisie (celkové, CO, CO₂, NO_x, VOC, SO₂, TPM), ktoré sú uvedené za celú Slovenskú republiku. Ďalej sú na základe strategickej hlukovej mapy SR a spracovaných strategických hlukových máp ciest I. triedy na území Prešovského samosprávneho kraja uvedené rizikové oblasti, kde predovšetkým navrhované trasy nadradenej kapacitnej siete rýchlostných a cestných komunikácií sú vedené v blízkosti zastavaných území alebo území s najvyšším stupňom ochrany prírody. V týchto prípadoch je treba počítať už pri príprave technickej dokumentácie s opatreniami na ochranu proti hluku.

Rozvojové osi

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

Rozvojové osi prvého stupňa:

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

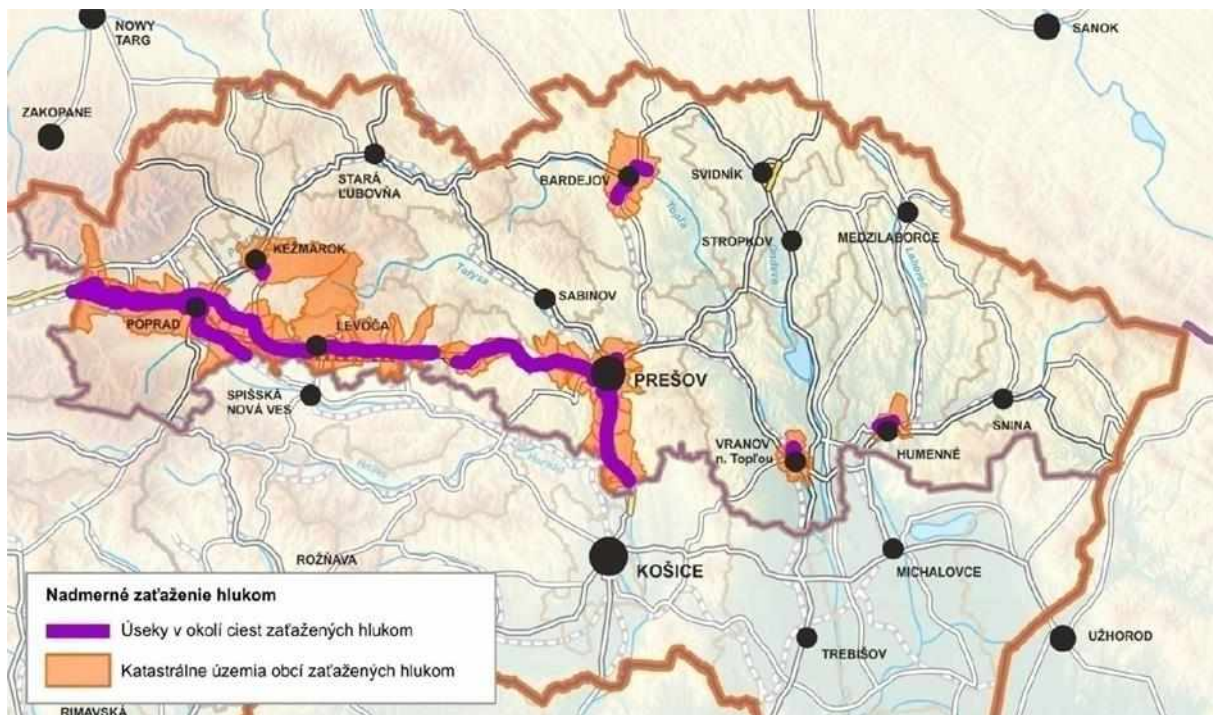
Rozvojové osi druhého stupňa:

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

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

Rozvojové osi tretieho stupňa:

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



Obrázok 2 Nadmerné zaťaženie hlukom – PSK, zdroj VÚC PSK

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

Tabuľka 1 Úseky ciest I. triedy s prekročenými hodnotami povolených hlukových limitov na území PSK

Cestná infraštruktúra

Medzinárodná doprava- cezhraničné súvislosti

Základná sieť TEN-T: multimodálny koridor č. V.a. (TEM 4)

Súhrnná sieť TEN-T: multimodálny koridor s pracovným názvom „Pobaltský koridor“

Medzinárodná sieť „E“- sieť európskych ciest E 50, E 371, a „TEM “ – transeurópskych magistrál E50

Sieť zaradená podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC)

Celoštátna doprava, susediace regióny

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

Regionálna doprava

Hlavnú dopravnú rozvojovú os západ - východ tvorí prepojenie:

- hranica Žilinský samosprávny kraj – Štrba – Poprad – Levoča – Prešov – Vranov nad Topľou Humenné – Snina – Ubl'a – hranica Slovensko/Ukrajina (Malyj Bereznyj).

Hlavnú dopravnú rozvojovú os sever – juh tvorí prepojenie:

- hranica Slovensko/Poľsko (Barwinek) – Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov – hranica Košického samosprávneho kraja (Košice, hranica Slovensko/Maďarsko).

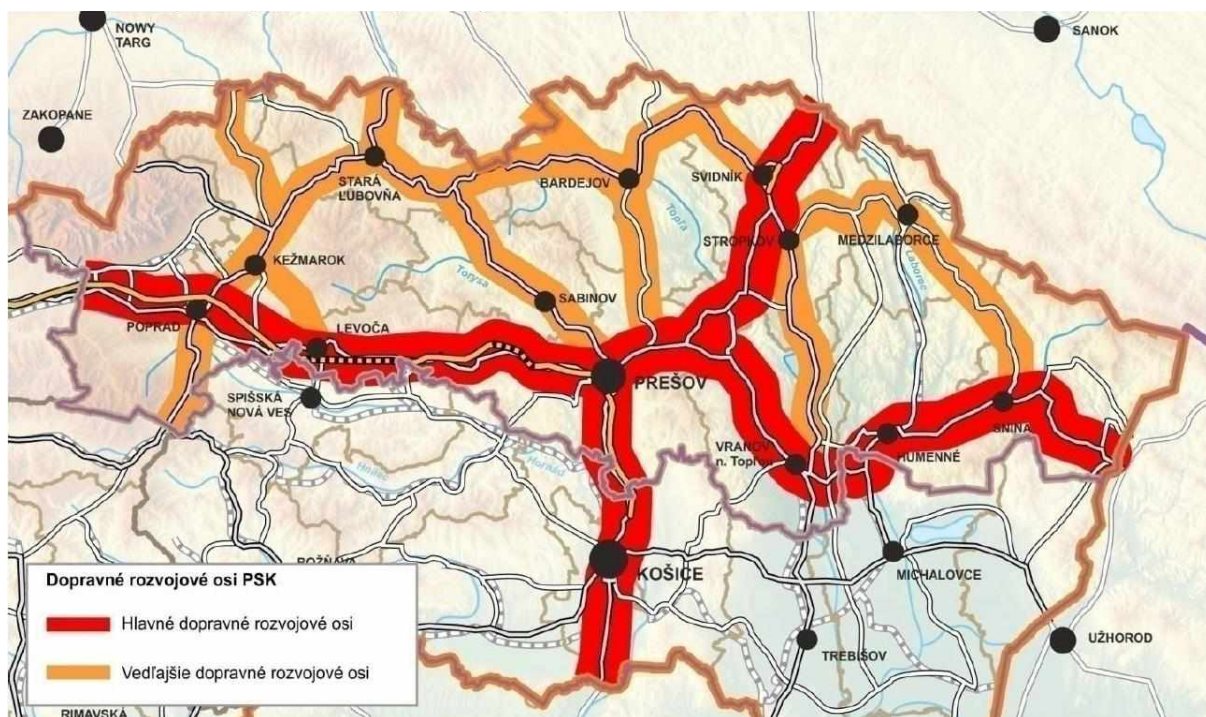
Vedľajšiu dopravnú rozvojovú os západ – východ tvorí prepojenie:

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

Vedľajšie dopravné rozvojové osy sever – juh tvoria prepojenia:

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





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

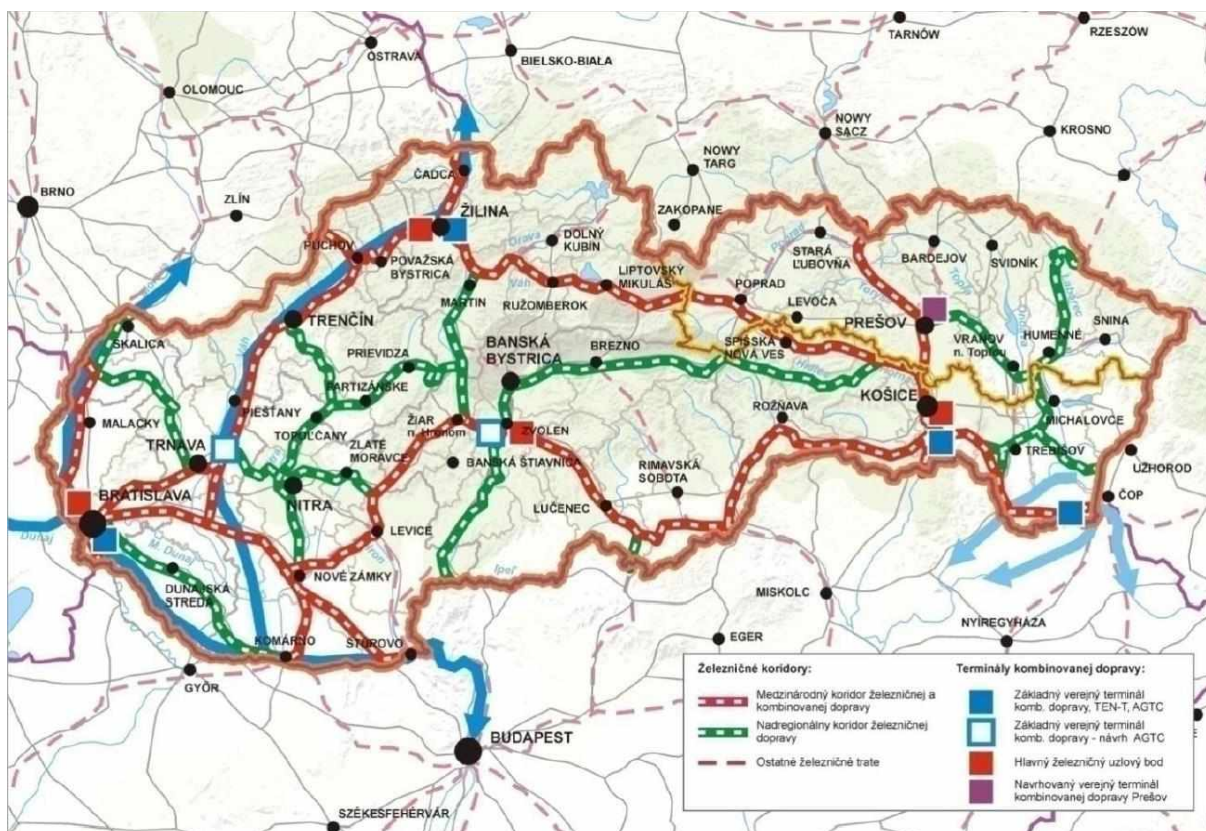
Prešovský samosprávny kraj vzhľadom k rozlohe a počtu obyvateľov má nedostatok predovšetkým rýchlostných ciest a privádzačov, čiastočne diaľnic a ciest I. triedy, čo má dopad nielen na mobilitu obyvateľstva, ale aj vstup zahraničného kapitálu do tohto územia.

Železničná doprava

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

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

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



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

Trate medzinárodného a celoštátneho významu

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

Trate nadregionálneho a regionálneho významu

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

Kombinovaná doprava

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

Letecká doprava

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

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

Vodná doprava

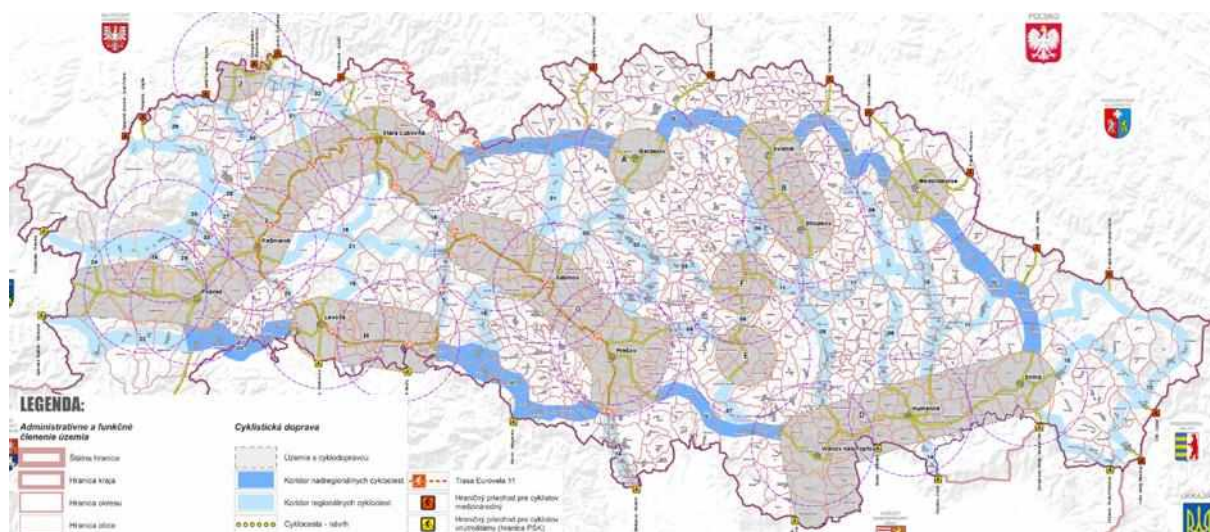
Na území PSK sa vodná doprava nenachádza. V Prešovskom samosprávnom kraji sa nachádza len regionálna rekreačná vodná doprava na rieke Dunajec s dvoma prístaviskami (Červený Kláštor, Lesnica) v hraničnom pásme s Poľskom. Medzi sledované úseky patria stredný tok rieky Poprad, Ondava, Topľa a Laborec. Ostatné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

Cyklistická doprava a cykloturistika, pešia doprava

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

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

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

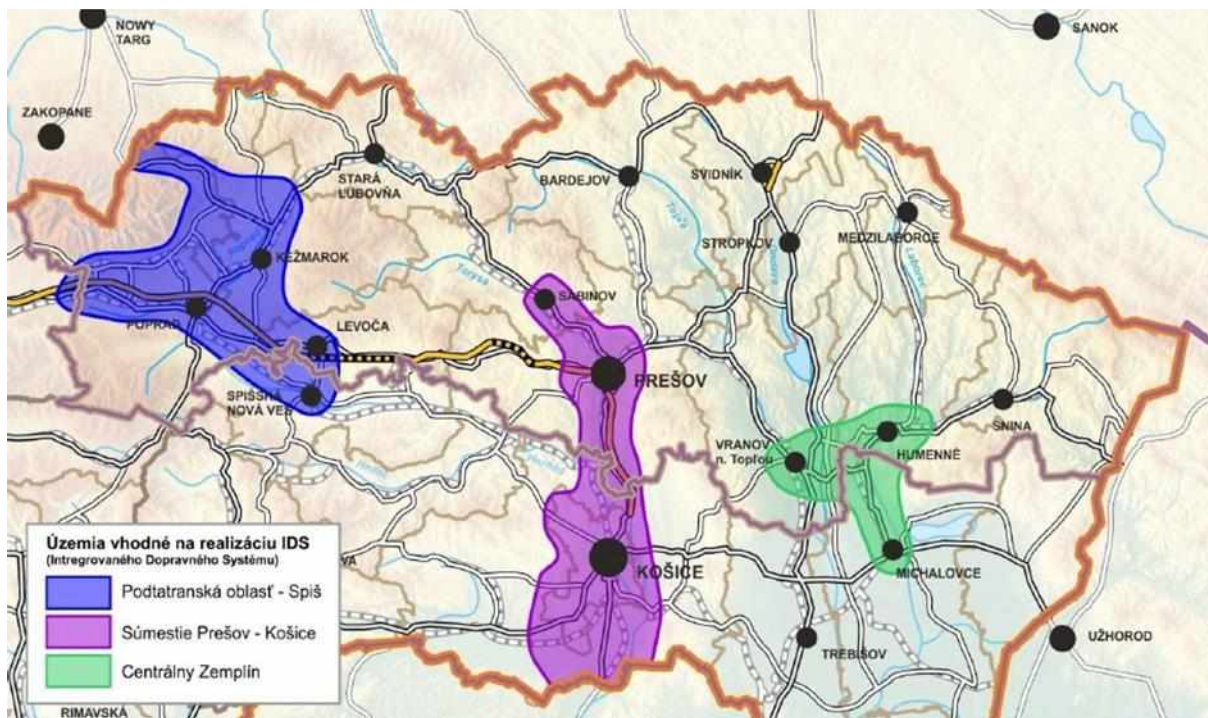


Obrázok 5 **Cyklokoridory v PSK**

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

Integrovaný dopravný systém

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



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

Územná prognóza Generelu dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja riešila predovšetkým problematiku Prešovského samosprávneho kraja v cestnej doprave (medzinárodné komunikácie – D1, R4, nadregionálne – cesty R, cesty I. triedy a regionálne komunikácie – cesty II. a III. triedy, obchvaty a preložky komunikácií, komunikačné prepojenia časti koncových obcí, prehodnotenie kategórií a šírkového usporiadania vybraných komunikácií), v železničnej doprave (obnovenie a posilnenie železničných tratí pre osobnú dopravu, rozšírenie tratí v horno-šarišskom regióne, rozšírenie Tatranskej elektrickej železnice a predĺženie ozubnicovej železničnej trate). Bola vypracovaná nová filozofia základnej siete územia s cyklodopravou a cyklokoridormi vytvárajúca podmienky pre definovanie cyklociest a cyklotrás na území Prešovského samosprávneho kraja.

3.1.1.5 Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj

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

Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj je navrhovaná ako územná prognóza a územnoplánovací podklad ku Generelu dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja a Územný plán Prešovského samosprávneho kraja. Z tohto dôvodu investičné zámery v doprave musia byť zadefinované minimálne na 10 rokov dopredu so stabilizovanými dopravnými zariadeniami v rámci Prešovského samosprávneho kraja.

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

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

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

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

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

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

Problémy:

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

Návrhy:

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

Odporúčania pre Prešovský samosprávny kraj:

- Iniciovať prostredníctvom Prešovského samosprávneho kraja skvalitnenie legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy,
- Vytvoriť podmienky pre zvýšenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií na území Prešovského samosprávneho kraja,

- Iniciovať prostredníctvom Prešovského samosprávneho kraja zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy,
- Rešpektovať prestupné terminály osobnej multimodálnej dopravy, ktoré sprístupňujú prírodné a kultúrno-historické hodnoty Prešovského samosprávneho kraja,
- Rešpektovať súčasný stav verejnej osobnej dopravy evidovaných priemyselných parkov v Prešovskom samosprávnom kraji, kde môže dôjsť k zvýšeným nárokom na dopravu vo verejnom záujme pri vstupe investorov,
- Vytvárať podmienky pre verejnú osobnú dopravu, ktoré zohľadňujú jednotlivé regióny turizmu a cestovný ruch Prešovského samosprávneho kraja,
- Vytvárať podmienky pre rozvoj infraštruktúry v prestupových turistických termináloch,
- Vytvárať podmienky pre rozvoj verejnej osobnej dopravy vo všetkých mestských aglomeráciách a územiach vykazujúcich vysokú návštevnosť,
- Vytvárať podmienky pre zriaďovanie prestupných turistických terminálov,
- V územiach zhodujúcich sa s lokalizáciou environmentálne citlivých území (národná sieť chránených území, chránené stromy, prírodné pamiatky chránené priamo zo zákona, súvislá európska sústava chránených území, nadradené prvky územného systému ekologickej stability, chránené územia podľa osobitných predpisov) prioritne preferovať aspekty ochrany prírody,
- Pre zámery, ktoré sa budú dotýkať území NATURA 2000, zabezpečiť primerané hodnotenie ich vplyvov na predmet a integritu týchto území,
- Vytvoriť podmienky v rámci Prešovského samosprávneho kraja pre dopracovanie strategických hlukových máp v zaťažených aglomeráciách, pri zohľadnení hluku vytváraného cestnou, železničnou a leteckou dopravou, s návrhom protihlukových opatrení na území Prešovského samosprávneho kraja so zameraním na obytné a rekreačné územia,
- Iniciovať spracovanie Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja, podľa doporučení na obdobie min. 10 rokov (metodika Ministerstva dopravy a výstavby SR) a nadväzne tento materiál pravidelne aktualizovať.

Železnica

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

Autobusy

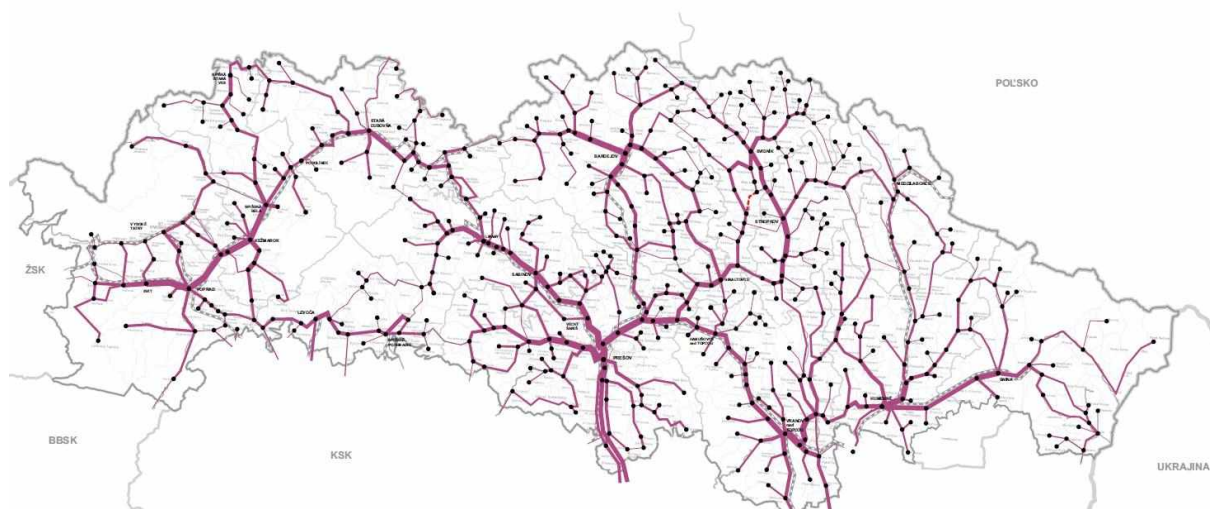
Riešenie zohľadňuje zahranične skúsenosti deľby prepravnej práce (Modal split) medzi hromadnou verejnou a individuálnou automobilovou dopravou osôb. Vyhovujúca verejná osobná doprava (VOD) v pomere s individuálnou automobilovou dopravou (IAD) je 66,6:33,4%.



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

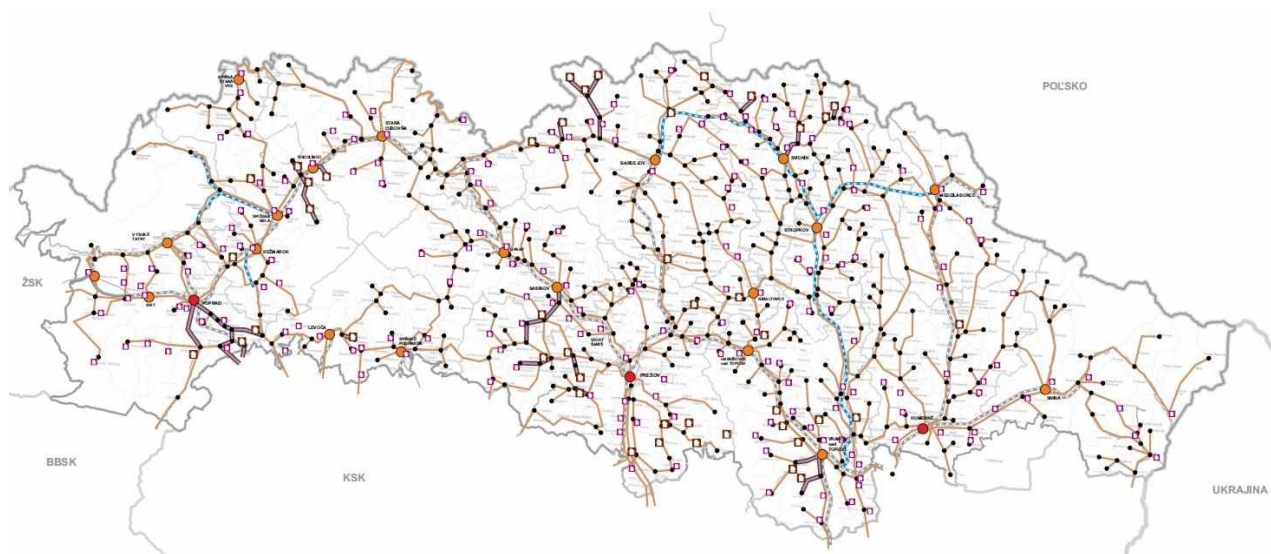
Autobusová osobná doprava bude mať zberný a plošný charakter, s ohľadom na populačný boom, hlavne v obciach s vysokým podielom rómskeho etnika a v rómskych osadách, kde do roku 2040 očakávame zvýšený záujem o verejnú osobnú dopravu.

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



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

(zdroj Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj)



Obrázok 8 Návrh terminálov a perspektív posilnenia frekvencie spojov

(zdroj Koncepcia dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj)

Integrovaný dopravný systém

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

Je prvoradé spracovať Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja.

V riešení Koncepcie dopravy vo verejnom záujme pre Prešovský samosprávny kraj sú navrhované nadregionálne prestupné terminály v mestách Prešov, Poprad, Humenné a regionálne prestupné terminály v ostatných mestách Prešovského samosprávneho kraja, ktoré zároveň vytvárajú podmienky pre turistické prestupné terminály.

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



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

Prílohami dokumentu sú:

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



3.1.1.6 Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja

Spracovateľ: Slovak Medical Company, a.s., marec 2017

Autobusová osobná doprava, ktorá obsluhuje celé územie PSK sa pohybuje po všetkých druhoch komunikácií tak, aby bolo možné napojiť všetky obce PSK. Problémom tejto dopravy je veľký počet obcí s malým počtom obyvateľov. Zároveň mnohé tieto obce sú koncové a náklady na dopravu vo verejnom záujme veľmi vysoké. Požiadavky starostov týchto obcí sa PSK snaží zohľadniť pri vzájomných rokovaniach. Ďalšími nevýhodami PSK je geomorfologické členenie územia, kontinentálne zimy, čo tiež zvyšuje náklady na 1 os. km. Počet cestujúcich vo verejnej doprave na Slovensku v porovnaní rokov 2004 a 2015 klesol v priemere o 46 % a v PSK o 52 %.

Priemerný počet cestujúcich za 1 pracovný deň v PSK získaný zo štatistických údajov za rok 2015 činí 79 446.

Od 5 00 –do 8 00	32 042 cestujúcich
Od 8 00–do 13 00	9 715 cestujúcich
Od 13 00–do 17 00	30 938 cestujúcich
Od 17 00–do 23 00	6 751 cestujúcich

Z hľadiska počtu obcí a počtu obyvateľov je PSK na tom najhoršie na Slovensku. Má len 23 miest a 642 obcí, s najvyšším podielom obcí do 500 obyvateľov. Z tohto dôvodu je zaistenie dopravnej obslužnosti PSK v súčasnosti riešené predovšetkým autobusovou osobnou dopravou, ktorá sa pohybuje prevažne po cestách II. a III. triedy. Autobusová osobná doprava bude mať zberný a plošný charakter, s ohľadom na populačný boom, hlavne v obciach s vysokým podielom rómskeho etnika a v rómskych osadách, kde do roku 2040 očakávame zvýšený záujem o VOD.

V tabuľkových prílohách Plánu dopravnej obslužnosti sú podrobne zdokumentované linky, počty spojov a intervaly v pracovnom dni a dňoch pracovného voľna a pokoja.

V grafických prílohách sú veľmi podrobne a prehľadne spracované schémy linkového vedenia do spádových centier vrátane nadväzností na železnice s kilometrickými a časovými vzdialenosťami.

V tabuľkovej prílohe sú uvedené štruktúrované údaje o frekvencii a štruktúre cestujúcich v rámci PAD a železničnej osobnej doprave.

Železnica

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

Odporúčania:

- vytvoriť podmienky pre zvýšenie kvality staníc, zastávok, prestupových terminálov,
- vytvoriť podmienky pre zaistenie bezbariérového prístupu cestujúcich,
- vytvoriť podmienky pre obnovenie osobnej dopravy na tratiach č. 186, 187 a 192,
- vytvoriť podmienky pre rekonštrukciu a rozšírenie tratí TEŽ do vybraných okolitých sídiel.

Právne a ekonomické aspekty

V Pláne dopravnej obslužnosti je podrobne popísaný spôsob výpočtu ekonomicky oprávnených nákladov a podmienky úhrady príspevku pre dopravcov.

Z dôvodov, že PSK nedisponuje žiadnym elektronickým kontrolným systémom, nemohol dodať spracovateľovi rozbor záťaže jednotlivých liniek v rámci spádových obvodov, ani počty a štruktúru prepravených osôb a vozokilometrov.

Cesta k návrhu:

- Boli stanovené spádové centrá I. a II. úrovne a ich atrakčné obvody,
- Bola definovaná potreba riešiť stanice a uzly – ich infraštruktúru,
- Bola analyzovaná kapacita železničných tratí,
- Boli analyzované kapacity železničných a autobusových dopravcov,
- Boli analyzované linky a spoje,
- Boli analyzované koncové obce,
- Boli navrhnuté kritéria kvality,
- Boli navrhnuté štandardy dopravnej obslužnosti – prístupnosť pre všetkých, 7 párov spojov v pracovnom dňu a 4 páry spojov o víkend, dochádzková vzdialenosť k zastávke 1,5 km, o víkend 2,2 km, nadväznosť na linky verejnej dopravy vyššej úrovne,
- Boli naplánované prognózy prepravných nárokov, delby prepravnej práce a prepravných a dopravných výkonov,
- Boli definované požiadavky na výber dopravcov,
- Boli definované prevádzkové a technické štandardy,
- Boli definované štandardy kvality dopravy.

Návrh:

- Boli navrhnuté spádové obvody centier I. úrovne, bola analyzovaná ich dopravná obslužnosť,
- Boli určené jednotlivé spádové obvody týchto centier a zadefinovaný v nich prevažujúci charakter prepravných prúdov. Taktiež boli určené hlavné a vedľajšie prestupové uzly (železnica – železnica, železnica – autobus, autobus – autobus),
- V návrhu boli jednotlivým obciam pričlenené doporučené druhy hromadnej dopravy,
- Bolo navrhnuté počty spojov a linkové intervaly.

Bardejov

- Zníženie súbehu autobusových liniek s železničnou traťou 194 v smere Raslavice – Bardejov. V tomto smere navrhujeme ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie trate a aj zastávok. V prestupných staniciach (Bardejov, Raslavice) sa odporúčajú zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich (občerstvenie, hygienické zariadenia, úschova bicyklov atď.) Na túto nosnú železničnú dopravu nadväzujú prípojné autobusy v hlavných a vedľajších prestupových uzloch.
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Bardejova je nosná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy o víkend riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy vo väzbe na mestskú hromadnú dopravu tak, aby v pracovných dňoch bol v ranej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy) s MHD.

Humenné

- Zníženie súbehu autobusových liniek so železničnými traťami: 191 v smere Humenné – Medzilaborce, 193 Vranov nad Topľou – Humenné, 196 v smere Humenné – Snina – Stakčín, v týchto smeroch sa navrhujeme ako nosnú železničnú dopravu.
- V prestupnej stanici Humenné odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá, ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich.
- Z ostatných smerov do, alebo z centra I. úrovne Humenné je nosná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy o víkendy riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobus 8+1).
- Je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy vo väzbe na mestskú hromadnú dopravu tak, aby v pracovných dňoch bol v rannej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút. Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy) s MHD.

Kežmarok

- Zníženie súbehu autobusových liniek so železničnou traťou 185 v smere Poprad Tatry – Plaveč. Využiť ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie trate ako aj železničných staníc zastávok.
- V prestupných staniciach (Kežmarok, Spišská Belá, Veľká Lomnica) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich.
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Kežmarok je nosná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy o víkendy riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobus 8+1).
- Je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy vo väzbe na mestskú hromadnú dopravu tak, aby v pracovných dňoch bol v rannej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy) s MHD.

Levoča

- Zo všetkých smerov do alebo z centra I. úrovne Levoča je nosná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy o víkendy riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobus 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek vo väzbe na mestskú hromadnú dopravu tak, aby v pracovných dňoch bol v rannej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy) s MHD.

Medzilaborce

- Zníženie súbehu autobusových liniek s železničnou traťou 191 v smere Michalany – Humenné – Medzilaborce. V tomto smere navrhujeme ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie trate ako aj železničných staníc a zastávok.
- V prestupných uzloch (Medzilaborce, Radvaň nad Laborcom) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich (občerstvenie, hygienické zariadenia, úschova bicyklov atď.).
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Medzilaboriec je ako nosná využívaná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy o víkendy riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobus 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy vo väzbe na mestskú hromadnú dopravu tak, aby v pracovných dňoch bol v rannej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.

- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy) s MHD.

Poprad

- Zníženie súbehu autobusových liniek so železničnými traťami 180 v smere Žilina – Poprad – Košice, 182 v smere Štrba – Štrbské Pleso, 183 Poprad-Tatry – Starý Smokovec – Štrbské Pleso, 184 v smere Starý Smokovec – Tatranská Lomnica a 185 v smere Poprad-Tatry – Plaveč. V týchto smeroch navrhujeme využívať ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie tratí a na nej situovaných železničných staníc a zastávok.
- V prestupných staniciach (Poprad, Svit, Starý Smokovec a Štrba) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich (občerstvenie, hygienické zariadenia, úschova bicyklov atď.).
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Popradu je nosná autobusová doprava.
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy vo väzbe na mestskú hromadnú dopravu tak, aby v pracovných dňoch bol v rannej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy) s MHD.
- V oblasti Vysokých Tatier odporúčame zvážiť využitie ekologickejšej autobusovej dopravy (elektrobusy, autobusy poháňané zemným plynom).

Prešov

- Zníženie súbehu autobusových liniek s železničnými traťami 188 v smere Košice – Plaveč – hranica Poľska (Muszyna), 193 Prešov – Strážske – Humenné, 194 v smere Kapušany – Bardejov. V tomto smere navrhujeme využiť ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie železničnej trate, železničných staníc a zastávok.
- V prestupných staniciach (Prešov, Kapušany, Lipníky) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich (občerstvenie, hygienické zariadenia, úschova bicyklov atď.).
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Prešova je nosná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy cez víkend (Geraldov a Štefanovce) riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy vo väzbe na mestskú hromadnú dopravu tak, aby v pracovných dňoch bol v rannej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy) s MHD.
- Vybudovanie centrálneho záchytného parkoviska pre IAD medzi železničnou a autobusovou stanicou (nakoľko bolo toto územie nekonceptne zastavané občianskou vybavenosťou (ČS PHM, prevádzkami obchodných reťazcov je možné toto záchytné parkovisko zriadiť len ako mimoúrovňové - nad alebo pod zemou).

Sabinov

- Zníženie súbehu autobusových liniek so železničnou traťou 188 v smere Šarišské Michaľany – Lipany. V tomto smere navrhujeme ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie železničnej trate, staníc a zastávok.

- V prestupných staniach (Sabinov, Lipany) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich.
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Sabinov je ako nosná využívaná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy cez víkend (Kyjov, Poloma a Dačov) riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy tak, aby v pracovných dňoch bol v ranej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120,
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy).

Snina

- Zníženie súbehu autobusových liniek s železničnou traťou 196 v smere Dlhé nad Cirochou – Snina – Stakčín. V tomto smere navrhujeme využiť ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie trate a železničných staníc (zastávok).
- V prestupných staniach (Snina, Stakčín) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich.
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Snina je ako nosná využívaná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy cez víkend (Jalová, Brezovec, Parihuzovce) riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy tak, aby v pracovných dňoch bol v ranej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy).

Stará Ľubovňa

- Zníženie súbehu autobusových liniek so železničnou traťou 185 v smere Podolíneč – Stará Ľubovňa – Plaveč, 188 v smere Pusté Pole – Plaveč – hranica Poľska (Muszyna).
- V tomto smere navrhujeme ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie trate a železničných staníc a zastávok ako aj obnovenia pravidelnej dennej prevádzky medzi mestami Stará Ľubovňa a Lipany.
- V prestupných staniach (Stará Ľubovňa, Podolíneč) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich.
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Stará Ľubovňa je ako nosná využitá autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy cez víkend (Lacková, Lomnička, Ďurková a Veľká Lesná) riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek od intervalov železničnej dopravy tak, aby v pracovných dňoch bol v ranej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút,
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (železnica a autobusy).

Stropkov

- Zo všetkých smerov do alebo z centra I. úrovne Stropkova je nosná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy cez víkend (Miková, Bystrá, Staškovce, Vladiča, Gribov, Kožuchovce, Olšavka, Baňa, Veľkrop.) riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek tak, aby v pracovných dňoch bol v ranej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (autobusy).

Svidník

- Zo všetkých smerov do alebo z centra I. úrovne Svidníka je ako nosná navrhovaná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy cez víkend (Havranec, Dlhoňa, Vyšná Písaná, Nižná Písaná, Dobroslava, Krajné Čierne, Korejovce, Medvedie, Šarbov, Bodružal, Príkra, Miroľa, Šemetkovce, Nová Polianka, Mlynárovce, Štefurov a Valkovce) riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).
- Z hľadiska dostupnosti spádového centra I. úrovne je potrebné odvíjať intervaly autobusových liniek tak, aby v pracovných dňoch bol v ranej špičke interval 30 minút, v popoludňajšej špičke maximálne 60 minút a v ostatných časoch 120 minút.
- Koordinácia cestovných poriadkov prímestskej dopravy (autobusy).

Vranov nad Topľou

- Zníženie súbehu autobusových liniek s železničnou traťou 193 v smere Pavlovce – Vranov nad Topľou – hranica KSK.
- V tomto smere navrhujeme využiť ako nosnú železničnú dopravu, za podmienky rekonštrukcie trate a železničných staníc a zastávok.
- V prestupných staniciach (Vranov nad Topľou, Hanušovce nad Topľou) odporúčame zriadiť parkoviská pre osobné motorové vozidlá ako aj možnosti vybudovania zázemia pre všetky skupiny cestujúcich.
- Z ostatných smerov do alebo z centra I. úrovne Vranova nad Topľou je ako nosná navrhovaná autobusová doprava.
- Obce bez obsluhy cez víkend (Štefanovce, Juskova Voľa, Prosačov, Remeniny, Matiaška, Detrik, Vyšný Kazimír, Vyšný Hrabovec, Babie, Zlatník, Vlača a Ďurďoš.) riešiť alternatívnou dopravou (obecný mikrobús 8+1).

Spádové obvody I. úrovne medzi sebou a s spádovým obvodom II. úrovne (Prešovom)

- Hlavnými prestupovými bodmi medzi železničnou a autobusovou dopravou sú centrá I. úrovne Bardejov, Humenné, Kežmarok, Medzilaborce, Poprad, Prešov, Sabinov, Snina, Stará Ľubovňa, Vranov nad Topľou. Tieto centrá sú zároveň aj hlavnými prestupovými bodmi pre autobusovú dopravu,
- Z hľadiska autobusovej dopravy sú prestupovými uzlami všetky centrá I. úrovne, aj centrá Levoča, Stropkov a Svidník,
- V rámci II. úrovne riešime prepojenie týchto centier navzájom a vzťahy týchto centier k centru I. úrovne Prešovu,
- Spádový obvod II. úrovne PSK pôsobí v rámci priľahlého územia ako región so sieťovým

usporiadaním prepravných pruhov,

- Centrá I. úrovne medzi sebou a s centrom II. úrovne sú okrem regionálnych spojov prepojené aj nadregionálnymi a medzinárodnými spojmi železničnej (SC, EC, IC, REX...) a autobusovej dopravy,
- Celkovo bolo v rámci regionálnej dopravy medzi centrami I. úrovne navzájom a medzi centrami I. a II. úrovne prepravených 4 213 601 cestujúcich, z čoho autobusová predstavuje 92% a železničná doprava 8 %.

Prílohy

- Počet cestujúcich v obciach PSK počas pracovných dní
- Počet cestujúcich v obciach PSK počas pracovného voľna
- Počty cestujúcich z obcí do spádového centra počas pracovných dní a pracovného voľna
- Počty cestujúcich zo spádových centier I. úrovne do spádového centra II. úrovne
- Počet cestujúcich medzi centrami – autobus
- Počet cestujúcich medzi centrami – železnica
- IROP 2014-2020
- Autobusy – schéma pokrytia územia PSK autobusovými prímestskými linkami
- Autobusy – intenzity spojov v pracovné dni
- Autobusy - intenzity spojov v dňoch pracovného voľna a pokoja
- Železnice – schéma železničných tratí na území PSK
- Železnice – intenzity spojov v pracovné dni
- Železnice – intenzity spojov v dňoch pracovného voľna a pokoja
- Integrovaný regionálny operačný program (IROP) 2014-2020, Prioritná os: 1 – bezpečná a ekologická doprava v regiónoch, výzva IROP -PO1-SC11-2016-11 –
- Schéma úsekov ciest II. a III. triedy
- Prepravný potenciál obcí atrakčných obvodov centier prvej úrovne dopravnej obsluhy
- Prepravný potenciál atrakčných centier prvej úrovne dopravnej obsluhy do centra druhej úrovne – Prešovský samosprávny kraj



3.2 Odkazy na širšie vzťahy a súvisiacu územnoplánovaciu dokumentáciu

3.2.1 Medzinárodná úroveň – kontext cezhraničného regiónu,

3.2.1.1 Územný plán Malopoľského vojvodstva

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

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

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

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

- č. 49 Nowy Targ – Czarna Góra – Jurgów – štátna hranica v celej dĺžke. Na slovenskej strane je to cesta III. triedy 3078 od hraničného priechodu do Podspádov na ceste I/66.
- č. 87 Nowy Sącz – Stary Sącz – Piwniczna – štátna hranica v celej dĺžke. Na slovenskej strane nadväzuje cesta I/68 v Mníšku nad Popradom.

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

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

- č. 960 Czarna Góra – Bukowina Tatrzańska – Łysa Polana – štátna hranica. Na slovenskej strane nadväzuje cesta I/66 v Tatranskej Javorine.
- č. 977 Tarnów – Tuchów – Gromnik - Zborowice – Moszczenica – Gorlice – Konieczna – štátna hranica. Na slovenskej strane nadväzuje cesta II/545 Becherov – Zborov – Bardejov – Kapušany.

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

Hraničné prechody:

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

modernizácia a zvýšenie technických parametrov príjazdových ciest k hraničným prechodom:

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

- Konieczna – Becherov;
- Niedzica – Lysá nad Dunajcom;

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

- Leluchów – Čirč;
- Muszynka – Kurov;

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

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

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

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

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

3.2.1.2 Územný plán Podkarpatského vojvodstva

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

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

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

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

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

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

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

3.2.1.3 Zakarpatská oblasť Ukrajiny

Podarilo sa zohnať dokument „Regionálna stratégia rozvoja Zakarpatskej oblasti na obdobie do roku 2020“ schválený Zakarpatskou oblastnou radou v Užhorode pod číslom 1220 dňa 6. marca 2015.

V dokumente nie sú spomínané väzby na susediace krajiny.

3.2.2 Konceptné materiály na národnej úrovni

3.2.2.1 Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS) 2001 v znení KURS 2011,

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

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

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

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

Z pohľadu Prešovského samosprávneho kraja sú dôležité tieto centrá osídlenia:

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

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

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

- Prešov ako hlavné mesto kraja,



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Gelnica – okresné mesto susediaceho okresu,
- Medzilaborce – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Sabinov – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Stropkov – okresné mesto v Prešovskom kraji,
- Svit – mesto v Prešovskom kraji,
- Vysoké Tatry – mesto v Prešovskom kraji, významný rekreačný cieľ.

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

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

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



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

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

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

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

V rámcach ťažisk osídlenia prvej úrovne ide o:

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

V rámcach ťažisk osídlenia druhej úrovne ide o:

- michalovsko-vranovsko-humenské
- popradsko-spišskonovoveské

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

V rámcach ťažisk osídlenia tretej úrovne ide o:

- bardejovské ťažisko osídlenia v prvej skupine

a v druhej skupine o:

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

Rozvojové osi podľa KURS 2011:

Rozvojové osi sú súčasťou tvorby vyváženej hierarchizovanej sídelnej štruktúry. Podporujú sídelné väzby medzi obcami a rovnovážny sídelný rozvoj vrátane rozvoja vidieka. Vytvárajú podmienky pre dostupnosť k infraštruktúram, zachovanie a rozvoj prírodného a kultúrneho dedičstva a zabezpečujú požiadavky ktoré sú na sídelnú štruktúru kladené z hľadiska ekonomických, sociálnych a environmentálnych súvislostí. Rozvojové osi tak efektívne plnia požiadavky trvalej udržateľnosti a vytvárania zdravého a environmentálne vhodného obytného i pracovného prostredia.

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

- rozvojová os prvého stupňa



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

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

Rozvojové osi týkajúce sa PUM PSK:

Rozvojové osi prvého stupňa:

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

Rozvojové osi druhého stupňa:

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

Rozvojové osi tretieho stupňa:

- šarišská rozvojová os: Prešov – Bardejov – hranica s Poľskou republikou
- ľubovniansko-svidnícka rozvojová os: Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník
- zamagurská rozvojová os: Stará Ľubovňa – Spišská Stará Ves.
- laborecká rozvojová os: Svidník – Stropkov – Medzilaborce – hranica s Poľskou republikou/Humenné
- vranovsko-trebišovská rozvojová os: Vranov nad Topľou – Sečovce – Trebišov



- horehronská rozvojová os: Telgárt – Vernár – Poprad

Najdôležitejšie projekty v oblasti cestnej infraštruktúry dotýkajúce sa PSK sú:

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

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

Najdôležitejšie projekty v oblasti železničnej infraštruktúry dotýkajúce sa PSK sú:

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

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

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

Prešovského samosprávneho kraja sa v oblasti dopravy bezprostredne dotýkajú:

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

(Norimberg/Drážďany – Praha – Olomouc) – Lysá pod Makytou – Púchov – Žilina – Košice – Záhorská Čierna nad Tisou – (Užhorod – Lvov) lokalizovaná pre cesty a konvenčné železničné trate siete TEN-T.

- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGR) koridory ciest
 - E 50 (Brest – Paríž – Norimberg – Praha – Brno) – Drietoma – Trenčín – Žilina – Prešov – Košice – Vyšné Nemecké – (Užhorod – Dnipro – Machačkala),
 - E 371 (Radom – Rzeszów – Barwinek) – Vyšný Komárnik – Svidník – Prešov.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru navrhovanú ako upravená existujúca alebo výhľadová súčasť medzinárodných cestných sietí Lipníky – Vranov nad Topľou – Humenné – Michalovce.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGC, AGTC) koridory konvenčných tratí a zariadenia železničnej a kombinovanej dopravy
 - trate E 40, C – E 40 (Le Havre – Paríž – Norimberg – Praha – Hranice na Morave – Ostrava) – Čadca – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou – (Čop), (Hranice na Morave) – Lúky pod Makytou – Púchov,
 - trať C 30/1 (Krakov – Muszyna) – Plaveč – Prešov – Košice – Kechnec – (Hidasnémeti – Miškovec).
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa kritérií medzinárodných leteckých organizácií – letiská hlavnej siete pre medzinárodnú dopravu: letisko Poprad.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru plánovanú podľa kritérií medzinárodných leteckých organizácií – potenciálne letiská hlavnej siete pre medzinárodnú dopravu: letisko Svidník.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru celoštátnej úrovne – koridory ciest
 - (Vsetín) – Makov – Čadca – Krásno nad Kysucou – Nová Bystrica – Oravská Lesná – Námestovo – Trstená – Suchá Hora – (Chocholow) Poľská republika s pokračovaním (Sromowce Wyżne) – Spišská Stará Ves – Stará Ľubovňa – Ľubotín – Tarnov – Bardejov – Svidník,
 - Poprad – Spišská Belá – Stará Ľubovňa – Mníšek nad Popradom – (Piwniczna),
 - Ľubotín – Sabinov – Prešov,
 - Humenné – Snina – Ublá – (Malyj Bereznij),
 - Stropkov – Vranov nad Topľou – Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely/Kráľovský Chlmec – Čierna nad Tisou – (Solomonovo),
 - (Poľská republika) – Podspády/Javorina – Spišská Belá – Kežmarok – Poprad – Vernár – Rožňava.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – koridory konvenčných železničných tratí
 - Michalany/výhybňa Červený Dvor – Trebišov – Strážske – Humenné – Medzilaborce – (Łupków),
 - Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske.
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – koridory ciest
 - Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves – Košice – Slanec – Zemplínske Jastrabie – Veľké Kapušany,
 - Stropkov – Medzilaborce – (Łupków),
 - Humenné – Medzilaborce,
 - (Konieczna) – Becherov – Zborov – Bardejov – Kapušany,
 - (Bardejov) – Tarnov – Kurov – (Muszynka).
- Rešpektovať dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – existujúce a potenciálne letiská pre medzinárodnú dopravu v Nitre, Prievidzi, Trenčíne, Ružomberku, Kamenici nad Cirochou a Prešove.



- Proporcionálne podporovať doplnkové postavenie dopravnej infraštruktúry medzinárodného, celoštátneho a nadregionálneho významu, ktorá, spolu s paneurópskymi multimodálnymi koridormi ITF a sieťami TEN-T, vytvára nadradenú dopravnú sústavu Slovenskej republiky.

3.2.2.2 *Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020*

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

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

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

Stratégia je formulovaná do vízií, cieľov a priorít.

- Vízia VD1: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na deľbe prepravnej práce oproti súčasnosti.
- Vízia VD2: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.
- Vízia VD3: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Želaného stavu sa má dosiahnuť napĺňaním strategických cieľov a priorít.

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

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

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

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



- Priorita SD1.4: Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy.
- Priorita SD1.5: Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave.
- Strategický cieľ 2 SD2: Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií.
- Priorita SD2.1: Definovanie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb a záväzok objednávateľov na ich dodržiavanie.
- Priorita SD2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšeným plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave.
- Priorita SD2.3: Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy.
- Priorita SD2.4: Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich.
- Priorita SD2.5: Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov.
- Strategický cieľ 3 SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy
- Priorita SD3.1: Zabezpečenie nízko podlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich, vysokou energetickou efektívnosťou a nízkymi emisiami.
- Priorita SD3.2: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti.
- Priorita SD3.3: Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach.
- Priorita SD3.4: Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov.
- Priorita SD3.5: Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy.
- Priorita SD3.6: Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na



nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami.

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

Navrhnuté opatrenia sú rozdelené do troch skupín:

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

3.2.2.3 Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

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

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

Vlastný plán je formulovaný vo víziách rozpracovaných do strategických cieľov:

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

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

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

Tieto celkom všeobecné vízie sú konkretizované v jednotlivých odvetviach dopravy.

V cestnej doprave:

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

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

- Strategický cieľ SC1 Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlостných ciest a ciest I. triedy.
- Strategický cieľ SC2 Modernizácia a obnova cestnej siete.
- Strategický cieľ SC3 Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)



- Strategický cieľ SC4 Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy.
- Strategický cieľ SC5 Zníženie socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy.

V železničnej doprave:

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

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

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

Intermodálna doprava:

- Vízia VI1 Zaistenie podmienok pre rozvoj intermodálnej dopravy.

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

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

Letecká doprava:

- Vízia VL1 Moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra leteckej dopravy.

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

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

Vodná doprava:

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

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

- Strategický cieľ SV1 Rozvoj, modernizácia a rekonštrukcia infraštruktúry vodných ciest.
- Strategický cieľ SV2 Údržba, obnova, modernizácia a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov.
- Strategický cieľ SV3 Zavádzanie nových technológií .
- Strategický cieľ SV4 Znižovanie ekologických dopadov vodnej dopravy.



- Strategický cieľ SV5 Vytváranie podmienok vzdelávania pre profesie vo vodnej doprave.

Verejná osobná doprava:

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

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

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

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

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

Špecifická je problematika verejnej hromadnej dopravy osôb, ktorá je podrobne riešená v samostatnom strategickom dokumente². V nižšie uvedených podkapitolách sú tak uvedené iba zhrňujúce poznatky a skutočnosti s odkazom na spomínaný dokument. Príprava oboch dokumentov však prebiehala v úzkej spolupráci a návrhy opatrení súvisiacich s VOD, železnicou a pod. boli pripravované harmonizovaným spôsobom.

Infraštruktúrne opatrenia boli podrobené hodnoteniu, ktoré je uvedené v kapitole 4.4 a odráža naliehavosť potreby ich realizácie. Z metodického hľadiska bolo toto hodnotenie vykonané zjednodušeným spôsobom, ktorý odráža skutočnosti nedostupnosti multimodálneho dopravného modelu Slovenskej republiky v čase prípravy tohto dokumentu. Všetky opatrenia odkazujú na konkrétne strategické ciele, ku ktorých naplneniu priamo prispievajú.“

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

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

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

Prevádzkové opatrenia riešia:

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

Infraštruktúrne opatrenia – cestná doprava

- Dobudovanie diaľnice D1 v trase Bratislava – Žilina – Užhorod;
- Severojužné prepojenie do Poľska a Českej republiky urýchlenné dobudovanie diaľnice D3 spolu s rýchlostnou cestou R5;
- Severojužné prepojenie na východnom Slovensku dobudovaním rýchlostnej cesty R4;
- Stredoslovenská západovýchodná komunikačná os rýchlostná cesta R2 – prepojenie Trenčína, Zvolena/Banskej Bystrice a Košíc;
- Stredoslovenská severojužná komunikačná os – prepojenie miest strednej časti SR (Banská Bystrica, Zvolen) s regiónom severného Slovenska (Žilina, Martin, Ružomberok);
- Cestná sieť v bratislavskej aglomerácii – vybudovanie tzv. vonkajšieho obchvatu Bratislavy (diaľnica D4) a skapacitnenie prístupových komunikácií do hlavného mesta (cesta I/61) a ich doplnenie (napr. rýchlostná cesta R7);
- Dobudovanie prioritnej osi západ – východ SR v európskej trase Norimberg/Dráždany – Praha – Olomouc – Žilina – Košice – Záhor – Užhorod – Lvov;
- Rozvoj siete ciest I. triedy a siete rýchlostných ciest mimo TEN-T (rýchlostné cesty R7, R8 a cesty I. triedy I/18, I/51, I/64, I/66, I/68, I/74, I/75, I/79).

Infraštruktúrne opatrenia – železničná doprava

- Nové železničné spojenia: Bratislava – Nitra (s nadväznosťou na Zvolen/Prievidza a s využitím stávajúcich úsekov);
- Terminály integrovanej osobnej prepravy;
- Modernizácia siete TEN-T
 - modernizácia železničného koridoru č. IV (Kúty - Bratislava - Štúrovo);
 - modernizácia železničného koridoru č. V (Bratislava – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou);
 - modernizácia železničného koridoru č. VI (Žilina – Čadca);
 - samostatné železničné uzly (Bratislava, Žilina, Košice);
 - modernizácia ostatných tratí v sieti TEN-T.
- Odstránenie obmedzujúcich miest
 - prejazdný prierez – UIC-GB (GC);
 - traťová trieda zaťaženia – 22,5 t / nápravu (D4);
 - dĺžka koľají na staniciach – 750 m;



- kapacita (predovšetkým traťových úsekov);
 - peronizácia a prístup pre cestujúcich (kapacita železničných staníc, bezpečnosť).
- Technologické zaistenie interoperability, prednostne v úsekoch:
 - Kúty št. hr. (CZ) – Bratislava (do roku 2015);
 - prístav, zriaďovacie stanice, terminály nákladnej dopravy a oblasti nákladnej dopravy v uzle Bratislava (do roku 2015);
 - Bratislava – Nové Zámky – Komárno / Štúrovo (do roku 2020).
- Technologické zaistenie interoperability v celej sieti v krátkodobom horizonte:
 - Vyriešenie problematiky elektromagnetickej kompatibility: komplexné odstránenie koľajových obvodov 25 Hz na celej sieti.
- Infraštruktúrne opatrenia pre realizáciu ITCP – dokument rieši potreby – ciele v oblasti cestovných časov tak, aby bolo možné dosiahnuť taktový cestovný poriadok a potrebné nadväznosti.
- Elektrifikácia dôležitých tratí – predovšetkým osí:
 - Bánovce nad Ondavou – Humenné;
 - Zvolen – Košice;
 - Banská Bystrica – Martin.
- Zaistenie prevádzkyschopnosti
 - systémová údržba a obnova tratí podľa vopred stanoveného harmonogramu tam, kde je potvrdená predpokladaná objednávka prevádzky osobnej dopravy alebo perspektíva prevádzky nákladnej dopravy;
 - koordinácia údržbárskej a investičnej činnosti v rámci zhodnotenia infraštruktúry, napr.
 - o skracovanie jazdných dôb – prednostné odstraňovanie lokálnych znížení traťovej rýchlosti, prípadne jej zvýšenie,
 - o prednostné odstraňovanie kolíznych miest z hľadiska bezpečnosti (zabezpečenie alebo zrušenie prejazdov),
 - o zvýšenie bezpečnosti prevádzky na železnici náhradou starších typov zabezpečovacích zariadení (1. a 2. kategórie) novým zariadením 3. kategórie s diaľkovým ovládaním,
 - o zlepšovanie zariadení pre cestujúcich – rekonštruované a nanovo budované nástupištia s výškou 550 mm nad temenom koľajnice.
- Dosiahnutie požadovaných štandardov na celoštátnych tratiach:
 - Pre cestujúcu verejnosť je dôležitý nielen čas strávený v dopravnom prostriedku, ale aj čas strávený pri čakaní na neho. Preto je navrhnuté opatrenie na zvýšenie štandardov vybavenosti železničných staníc a zastávok. Ide o vybavenie nástupíšť, výpravných budov a okolia (prístrešky, mobiliár, WC, parkovisko atď.).
- Revitalizácia tratí a staníc
- Diaľkové riadenie prevádzky na železničnej infraštruktúre (racionalizácia, dispečerizácia)

Infraštruktúrne opatrenia – intermodálna doprava:

- Terminály intermodálnej prepravy:
 - Intermodálny terminál Žilina – Teplice (prvá etapa);
 - Intermodálny terminál Košice – Bočiar (prvá etapa);
 - Intermodálny terminál Bratislava – Pálenisko (prvá etapa);
 - Intermodálny terminál Leopoldov – Šulekovo (prvá etapa);
 - Inteligentný riadiaci systém pre intermodálnu infraštruktúru.



- Odstránenie obmedzení na železničnej sieti

Infraštruktúrne opatrenia v leteckej doprave:

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

Infraštruktúrne opatrenia vo vodnej doprave:

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

Výše vymenované opatrenia sú v dokumente ohodnotené potrebnosťou, pripravenosťou a ekonomickým prínosom a zatriedené do rôznych úrovni priorít.

V ďalšom sú rozpracované opatrenia ohľadom bezpečnosti.

Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v cestnej doprave:

- Prevencia vzniku nehôd a odstránenie kritických nehodových lokalít.

Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v železničnej doprave:

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



Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v leteckej doprave:

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

Opatrenia súvisiace s bezpečnosťou v vodnej doprave:

- Zavádzanie rozšírených riečnych informačných služieb

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

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

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

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

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

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

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

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

- Investície do vodnej dopravy s cieľom zvýšenia environmentálnej znášanlivosti plavidiel najmä znížením emisií plyných znečisťujúcich látok a znečisťujúcich častíc zo spaľovacích a pomocných motorov plavidiel, čo je dosiahnuteľné tromi spôsobmi:
 - stanovením maximálneho obsahu síry v lodných palivách, ktoré používajú plavidlá vnútrozemskej plavby;



- zabezpečením nízko emisných pohonných jednotiek, tzv. remotorizáciou;
- použitím alternatívnych palív.
- Zvýšenie environmentálnej znášanlivosti dopravných prostriedkov vodnej dopravy konštrukčnými úpravami;
- Vybudovanie čerpacích staníc LNG vo verejných prístavoch SR;
- Zabezpečenie zberu a likvidácie odpadov vo verejných prístavoch vyprodukovaných prevádzkou plavidiel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Tab. č. 47 Rozvoj inteligentných dopravných systémov

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

3.2.2.4 Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030

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

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

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

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

K dosiahnutiu tejto vízie je sformulovaných päť strategických globálnych cieľov a viacero horizontálnych špecifických cieľov a modálnych špecifických cieľov. Ich väzby ukazuje Tabuľka 2, prevzatá z predmetného materiálu.

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

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



Strategické globálne ciele		Špecifické ciele	
SGC		ŠC	Názov
SGC1	Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídel podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám.	ŠC1	Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry
		ŠZ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
		ŠV1	Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné
		ŠV2	Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov
		ŠV3	Stanovenie opodstatnenosti a podmienok pre rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu iných sledovaných vodných ciest v SR
		ŠVO3	Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni
SGC2	Dlhodobu udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.	ŠZ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
		ŠZ3	Zlepšenie kvality a environmentálnych dopadov železničnej prevádzky
		ŠV1	Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné
		ŠV2	Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov
		ŠHC1	Zabezpečiť prípravu a podmienky pre systematický a koncepčný rozvoj dopravy v SR
		ŠVO2	Reorganizovať inštitucionálne usporiadanie verejnej dopravy
SGC3	Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky.	ŠZ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
		ŠZ2	Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone
		ŠVO4	Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni
		ŠV2	Zlepšenie systému slovenských verejných prístavov
		ŠV3	Stanovenie opodstatnenosti a podmienok pre rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu iných sledovaných vodných ciest v SR
		ŠVO1	Urobiť atraktívnu verejnú a nemotorovú dopravu sociálnou istotou všade a prirodzenou voľbou pre cesty v mestských aglomeráciách
SGC4	Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility prostredníctvom bezpečnej infraštruktúry, zavádzanie nových technológií/postupov pri využití preventívnych a kontrolných mechanizmov.	ŠV1	Zlepšiť plavebné podmienky na Dunaji tam a vtedy, kde sa to preukáže ako odôvodnené a uskutočniteľné
		ŠHC2	Zlepšiť bezpečnosť, efektívnosť a udržateľnosť dopravných operácií prostredníctvom posilnenia nových technológií
		ŠHC4	Systematicky zvyšovať parametre bezpečnosti a bezpečnostní ochrany bodových i líniových prvkov dopravného systému
SGC5	Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania/realizácie infraštruktúry a znižovanie počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.	ŠVO4	Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni
		ŠHC3	Systematicky znižovať negatívne socioekonomické a environmentálne vplyvy dopravy

Tabuľka 2 Vázby globálnych strategických a špecifických cieľov



3.2.2.5 Národná stratégia cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike

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

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

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



3.2.3 Regionálna úroveň (Žilinský kraj, Banskobystrický kraj, Košický kraj).

3.2.3.1 Územný plán Žilinského samosprávneho kraja

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V oblasti dopravnej infraštruktúry ukladá záväzná časť územného plánu rešpektovať trasu multimodálneho koridoru č. Va., ako súčasť koridorovej siete TEN-T, Bratislava – Žilina – Prešov/Košice – Záhor/Čierna nad Tisou – Ukrajina, schválenej pre diaľničnú infraštruktúru – diaľnica D1 a modernizovanú železničnú trať, vrátane terminálu kombinovanej dopravy v Žiline.

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

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

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

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

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

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

3.2.3.2 Územný plán Banskobystrického samosprávneho kraja

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

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

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

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

Z pohľadu záväzných regulatívov sa hraničnej oblasti dotýka horehronská rozvojová os tretieho stupňa: Heľpa – Vernár – Poprad. V oblasti rozvoja turistiky sa tu hovorí o horskej turistickej aglomerácii Šumiac – Vernár – Dobšiná. Spomedzi mototuristických trás je tu vymenovaná Gotická cesta a Cesta Márie Szécsi (Gemer – Spiš), čo je prakticky trasa cesty I/66, ktorú turisticky propaguje Slovenská asociácia Road 66 ako súčasť ťahu Slovenskom z Maďarska (pri Šahách) do Poľska (pri Tatranskej Javorine). Medzi regulatívmi v oblasti cestnej infraštruktúry sa hovorí o zámere rekonštruovať a vybudovať cestu I/66 v úseku Brezno – Besník – Pusté Pole – hranica Prešovského kraja s obchvatmi obcí, (vo výhlade s tunelovým úsekom „Popová“), v súlade s vydaným záverečným stanoviskom príslušného orgánu štátnej správy k procesu EIA, SEA.

3.2.3.3 Územný plán Košického samosprávneho kraja

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

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

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

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

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

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

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

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

2.12.1. michalovsko-vranovsko-humenské ťažisko osídlenia,

2.12.2. popradsko-spišskonovoveské ťažisko osídlenia,

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

2.15.1. podporovať ako rozvojové osi prvého stupňa:



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

2.15.2. podporovať ako rozvojové osi druhého stupňa:

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

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

2.15.3. podporovať ako rozvojové osi tretieho stupňa:

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

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

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

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

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

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

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

6. V oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry:

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

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

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

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

6.3.1. železničné prepojenia:

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

6.3.2. cestné komunikácie:

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

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

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

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



6.5.1. koridory ciest:

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

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

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

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

6.6. rešpektovať dopravnú infraštruktúru,

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

6.6.4. koridory ciest celoštátnej úrovne:

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

- Vernár – Rožňava,

6.7. rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne,

železničné trate:

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

- Vranov nad Topľou – Strážske,

cestné komunikácie:

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

6.18. v oblasti rozvoja železničnej dopravy chrániť priestory pre:

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

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

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

Verejnoprospešné stavby spojené s realizáciou uvedených záväzných regulatívov sú tieto:

1. Cestná doprava

1.2. diaľničné privádzače:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Železničná doprava:

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



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

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



4 Analýza územia

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

4.1 Vymedzenie záujmového a riešeného územia

4.1.1 Riešené územie

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

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

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

Tieto vyššie vymenované oblasti sú navzájom oddelené prírodnými bariérami v podobe horských masívov. Medzi Spišom a Šarišom je to masív Levočských vrchov a Braniska, ktorými prechádza cesta I/18 cez sedlo Branisko (vrchol na Chvalabohu) a diaľnica D1 cez rovnomenný tunel. Medzi prešovsko-košickou aglomeráciou a Zemplínom tvoria bariéru Slanské vrchy, cez ktoré nie sú cesty s výnimkou cesty II/576 (ktorá v Košickom samosprávnom kraji od Herľan po hranicu kraja nie je v dobrom stave). Ani severne nadväzujúca Ondavská vrchovina nie je veľmi priaznivým terénom pre väčšie množstvo ciest, všetky prechádzajú od severozápadu na juhovýchod pozdĺž vodných tokov.

Kraj je nielen rozdelený prírodnými bariérami, ale v horských masívoch jestvujú celkom veľké plochy, kde nie sú žiadne obývané miesta ani cesty naprieč celými územiami. Pri západnej hranici kraja sú to Vysoké Tatry a Nízke Tatry a masív Spišskej Magury. V Levočských vrchoch, ktoré sa rozkladajú medzi Kežmarkom, Levočou a Lipanmi k tomu ešte pristupuje tá skutočnosť, že časť tohto územia bola vojenským obvodom. Ten už armáda opustila a rozbiehajú sa úvahy, ako toto územie využiť. Rovnako masívom Čergova rozkladajúceho sa medzi Sabinovom, Bardejovom a Ľubotínom prakticky nevedú cesty, hoci v správe Prešovského samosprávneho kraja je cesta III/3183, jej úsek cez hlavný hrebeň nie je prakticky prevádzkovaný (niektoré mapy tento úsek cesty ani nemajú zakreslený). Na východe kraja je takou oblasťou masív Vihorlatu, kde je dosiaľ využívaný vojenský obvod Valaškovce. Osobitou kapitolou je východná časť okresu Snina s Národným parkom Poloniny a s Bukovskými vrchmi, kde okrem málo obývaných oblastí pri hraniciach s Poľskom a s Ukrajinou neexistuje prepojenie medzi Ublianskou a Uličskou dolinou. Samotný prístup do Uličskej doliny po ceste II/558

je problematický, lebo cesta ide okolo hrádze Vodárenskej nádrže Starina (zdroj pitnej vody pre veľkú časť Východného Slovenska) a územím s vysokým stupňom hygienickej ochrany vodného zdroja. Tieto skutočnosti vplyvajú na mobilitu aj na organizáciu verejnej osobnej dopravy. Hoci sa hovorí o cestnej sieti, vo významných častiach kraja cesty netvoria sieť, no z ciest vyššej kategórie vychádzajú jednotlivé vetvy, ktoré končia na konci toho ktorého údolia.

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

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

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

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



Obrázok 9 **Riešené územie – Prešovský samosprávny kraj**

4.1.2 Záujmové územie

Záujmové územie možno definovať v troch vrstvách:

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

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

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

Zo Žilinského kraja je to susediaci okres Liptovský Mikuláš.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

cesta III/3519, na ktorú nadväzuje cesta druhej triedy (droga wojwódzka) č. 992 do lokality Ożenna v Podkarpatskom vojvodstve v okrese Jasło.

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

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

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

4.2 Historické súvislosti

História a kultúra Prešovského kraja

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Demografické východiská

4.3.1 Základné demografické charakteristiky Prešovského kraja

Z hľadiska pohlavnej štruktúry obyvateľstva žilo v roku 2017 v Prešovskom kraji spolu 407 280 mužov a 416 546 žien, ženy tvorili 50,56% populácie. Na 1000 žien pripadlo 978 mužov, pričom najvýraznejšia prevaha žien je v okresoch Poprad, Prešov a Humenné.

Územie (okres, kraj)	Spolu	Muži	Ženy	% žien
Bardejov	77 704	38 727	38 977	50,2
Humenné	62 561	30 675	31 886	51,0
Kežmarok	74 408	37 134	37 274	50,1
Levoča	33 668	16 764	16 904	50,2
Medzilaborce	12 004	6 020	5 984	49,9
Poprad	104 711	50 924	53 787	51,4
Prešov	174 286	85 295	88 991	51,1
Sabinov	59 995	30 082	29 913	49,9
Snina	36 610	18 039	18 571	50,7
Stará Ľubovňa	53 849	27 010	26 839	49,8
Stropkov	20 623	10 292	10 331	50,1
Svidník	32 800	16 287	16 513	50,3
Vranov nad Topľou	80 607	40 031	40 576	50,3
Prešovský kraj	823 826	407 280	416 546	50,6

Tabuľka 3 Štruktúra obyvateľstva podľa pohlavia v okresoch Prešovského kraja v roku 2017

Počtom obyvateľov 823 826 k 31. 12. 2017 je Prešovský samosprávny kraj najväčším krajom v Slovenskej republike. Jeho podiel na celkovom počte obyvateľov republiky predstavuje 15,1 %. Vývoj počtu obyvateľstva v Prešovskom samosprávnom kraji zaznamenáva od roku 1970, nepretržitý avšak spomaľujúci sa rast.

Obyvatelia Prešovského samosprávneho kraja sa koncentrujú v troch mestských aglomeráciách, kde žije viac ako 70 % obyvateľov. Po 200 tisíc v podtatranskej a v prešovskej sídelnej aglomerácii a viac ako 100 tisíc v hornozemplínskej aglomerácii. Ich jadra sú aj prirodzenými cieľmi dochádzky.

Najviac obyvateľov kraja žije v okrese Prešov s podielom 21,2% z celkového počtu obyvateľov kraja. Medzi výraznejšie osídlené patria okresy Poprad (12,7%), Vranov nad Topľou (9,8%), Bardejov (9,4%) a Kežmarok (9,0%), najmenej obyvateľov Prešovského kraja žije v okresoch Medzilaborce (1,5%) a Stropkov (2,5%).

Najvyššieho podielu mestského obyvateľstva dosahujú okresy Poprad (60,5%), Levoča (55,9%), Medzilaborce (55,1%) a Prešov (54,7%). Najnižší podiel mestského obyvateľstva žije v okresoch Sabinov (32,0%), Vranov nad Topľou (32,7%) a Kežmarok (34,2%).

17,93 % obyvateľov bolo v roku 2017 v predproduktívnom, 68,87 % v produktívnom a 15,12 % v poproduktívnom veku, podiel obyvateľov v poproduktívnom veku rastie.

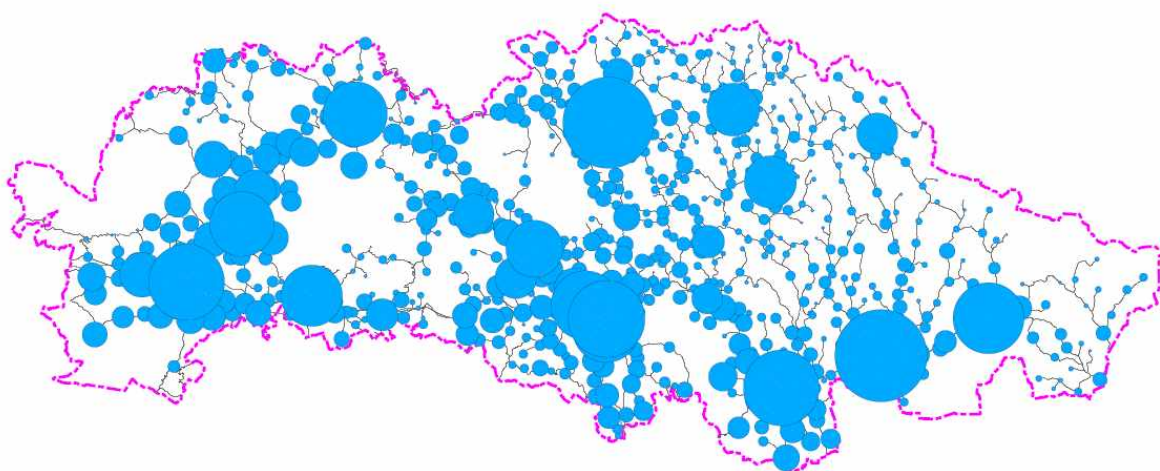
Na základe výsledkov zo Sčítania obyvateľov, domov a bytov z roku 2011 bol v Prešovskom kraji najvyšší podiel obyvateľstva s úplným stredným vzdelaním s maturitou (26,4%) a základným vzdelaním (17,0%). Obyvateľstvo s vysokoškolským vzdelaním dosiahlo podiel 11,7% z celkového počtu obyvateľstva.

Obyvateľstvo Prešovského kraja má rôznorodé národnostné zloženie bez väčších národnostných problémov. Podľa výsledkov sčítania obyvateľstva z roku 2011 žilo v Prešovskom kraji 82,0% obyvateľov slovenskej národnosti, 5,3% obyvateľstva rómskej národnosti a 3,5% obyvateľstva rusínskej národnosti.

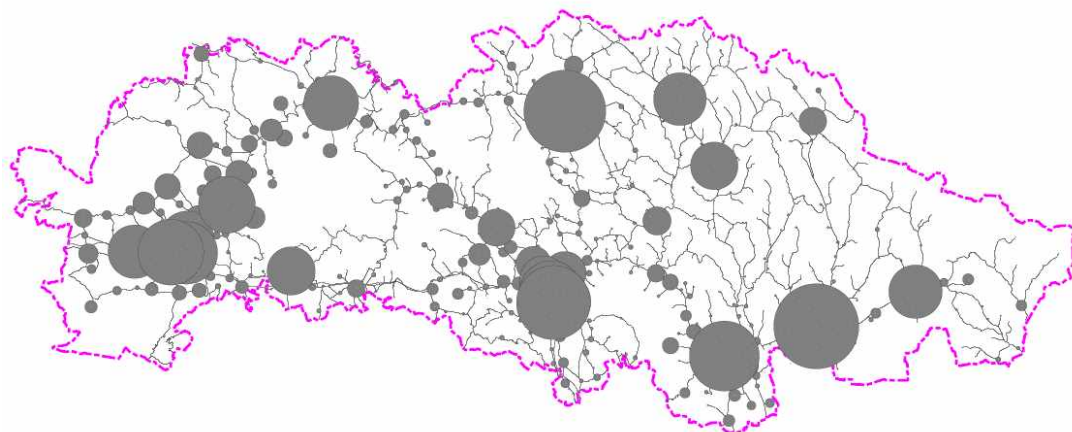
Počet zamestnancov evidovaných v Prešovskom kraji dosiahol v roku 2017 hodnoty 161 205, 26,8 % pracovných miest bolo v okrese Prešov a 20,9 % pracovných miest bolo v okrese Poprad, kde ale býva iba 21,1 %, resp. 12,7 % obyvateľov kraja.

Podľa výsledkov tohto mapovania z roku 2013 žilo v Prešovskom kraji približne 13,9% obyvateľov v rómskych osídleniach a v jednotlivých okresoch bolo ich rozpätie od 5,3% v okrese Humenné až po 25,8% v okrese Kežmarok. V roku 2013 je spolu približne 253 rómskych osídlení s 10 731 obydliami v 243 obciach, v ktorých žilo v priemere 18,1% Rómov z celkového počtu obyvateľov daných obcí. Ide v priemere o 2 až 3-násobne vyššie hodnoty ako pri výsledkoch zo sčítania obyvateľstva z roku 2011.

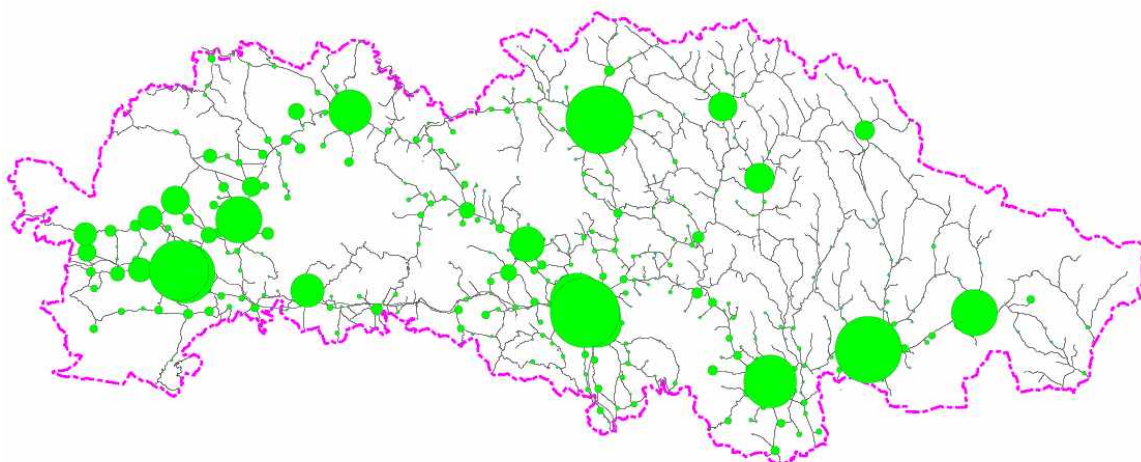
Na území Prešovského kraja je registrovaných 24 tisíc právnických osôb a 98,4 tisíc fyzických osôb a živnostníkov.



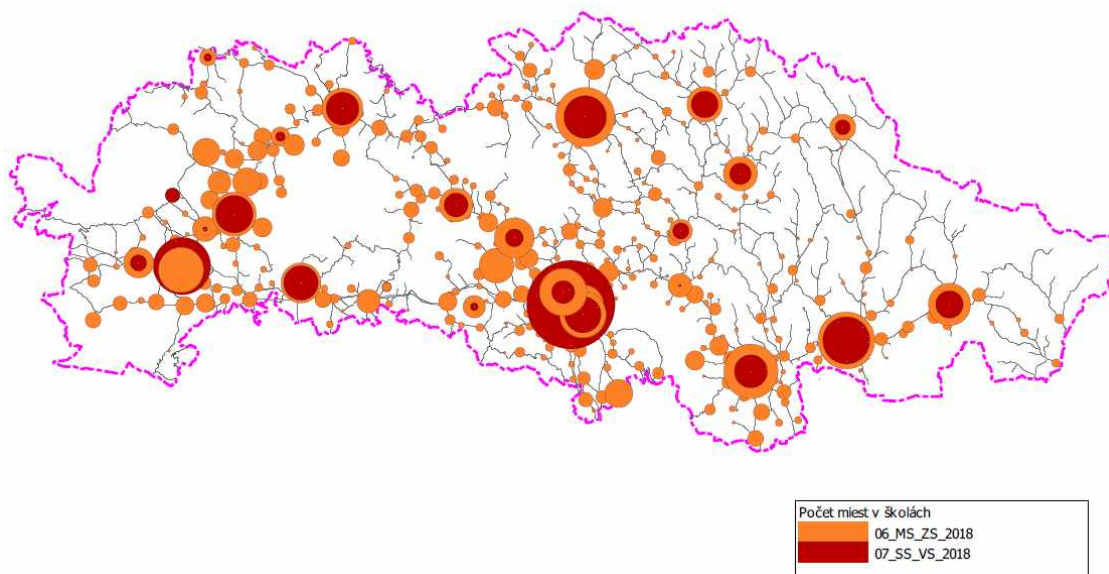
Obrázok 10 Počet obyvateľov v zónach dopravného modelu



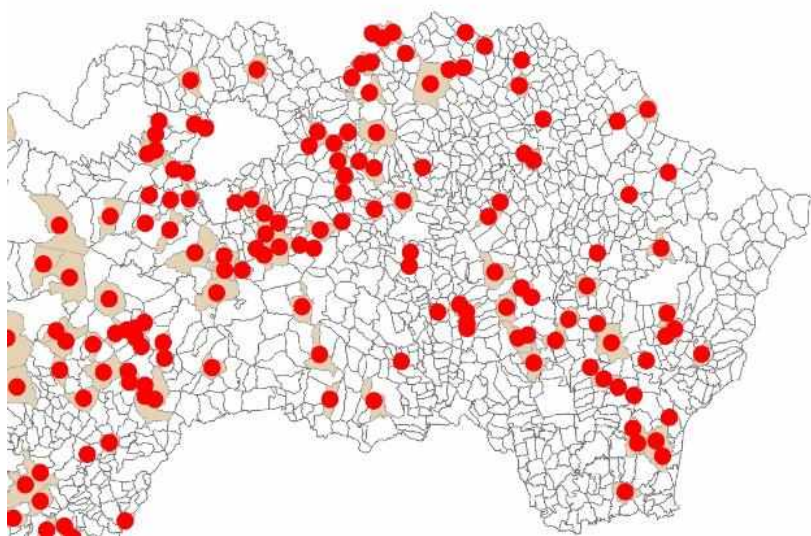
Obrázok 11 Pracovné príležitosti v zónach dopravného modelu



Obrázok 12 Pracovné miesta vo službách v zónach dopravného modelu



Obrázok 13 Počet miest v materských, základných, stredných a vysokých školách v zónach dopravného modelu



Obrázok 14 Obce so segregovanými koncentraciami Rómov (zdroj: Atlas rómskych komunít 2013)

4.3.2 Analýzy, trendy a disproporcie

4.3.2.1 Analýzy

- Najviac osôb dochádzalo podľa sčítania ľudu 2011 osôb do okresu Prešov (takmer 40 tisíc osôb) a Poprad (21 tisíc). Vzhľadom na počet dochádzajúcich do okresov prevažovali dochádzajúci v rámci okresu (tvorili približne ¾ dochádzajúcich), len v okresoch Prešov, Levoča a Poprad bol podiel dochádzajúcich v rámci okresu na úrovni 53-59%.

- Na úrovni miest je najvýznamnejším centrom dochádzky krajské mesto Prešov (aj z pohľadu dochádzajúcich z iných krajov Slovenska, predovšetkým z Košického kraja), za ním nasledujú okresné mestá Poprad, Humenné, Bardejov a Vranov nad Topľou.
- Výrazný tok ekonomicky aktívnych obyvateľov do zamestnania je z miest Veľký Šariš a Sabinov do mesta Prešov. Významné toky dochádzajúcich (do zamestnania aj do škôl) sú aj z miest Kežmarok a Svit do mesta Poprad a z mesta Spišská Nová Ves do mesta Levoča. V okrese Stará Ľubovňa je najvýznamnejším centrom okresné mesto, kde je najvýraznejšia dochádzka do zamestnania a do škôl z Novej Ľubovne. Okresné mesto Kežmarok je centrom dochádzky do zamestnania a do škôl ekonomicky aktívnych obyvateľov obce Ľubica a mesta Spišská Belá.
- V Prešovskom kraji ku koncu roka 2017 dosiahla miera evidovanej nezamestnanosti hodnotu 9,68% zo 401 819 ekonomicky aktívnych obyvateľov, 44,4 % z nich sú evidovaní ako nezamestnaní dlhšie ako 12 mesiacov. Najviac nezamestnaných je v okresoch Kežmarok, Vranov nad Topľou, Medzilaborce, Svidník a Sabinov.
- V rámci okresov Prešovského kraja je podiel produktívnej zložky relatívne stabilný na úrovni 68-70%. Najvyšší podiel obyvateľstva v produktívnom veku bol v roku 2017 v okresoch Snina, Svidník, Humenné a Stropkov. Najnižší podiel obyvateľov v produktívnom veku bol v roku 2017 v okresoch Kežmarok a Sabinov, kde zároveň dosahuje index starnutia (podiel poproduktívnej zložky obyvateľstva k predproduktívnej) najnižšie hodnotu v kraji (41 a 53 bodov).
- Ekonomicky aktívne obyvateľstvo tvorilo v roku 2017 48,8 % obyvateľov Prešovského kraja, najvyšší podiel je v okresoch Svidník (53,7 %) a Stropkov (52,3 %).
- Podiel pracujúcich (okrem dôchodcov) v Prešovskom kraji bol v roku 2011 (SODB) na úrovni 73,4% z celkového počtu ekonomicky aktívnych obyvateľov, t. j. 33,8 % z celkového počtu obyvateľov. Najnižší podiel pracujúcich (okrem dôchodcov) bol v okresoch Kežmarok (65,7% z ekonomicky aktívnych, 29,1 % zo všetkých), Medzilaborce (68,1% z ekonomicky aktívnych, 29,5 % zo všetkých) a Vranov nad Topľou (68,1% z ekonomicky aktívnych, 31,5 % zo všetkých). Najvyšší podiel zaznamenali okresy Poprad (77,4% z ekonomicky aktívnych, 37 % zo všetkých), Prešov (76,5% z ekonomicky aktívnych, 35,3 % zo všetkých) a Stará Ľubovňa (75,8% z ekonomicky aktívnych, 33,8 % zo všetkých).
- Podiel dôchodcov dosahoval v roku 2017 21,3 % obyvateľov, najviac v okrese Medzilaborce (24,9 %) najmenej v okresoch Stará Ľubovňa (16 %) a Kežmarok (13,5 %).
- Podiel detí a študentov stredných škôl v kraji je 24,4 %, to je výrazne nadpriemerný podiel oproti celoslovenským 17,8 %, najviac ich je v okrese Kežmarok (30,4 %), najmenej v okrese Medzilaborce (20,3 %).
- Počet registrovaných automobilov k 31.8.2018 bol 374 518. Z toho 272 763 osobných automobilov. Jeden automobil pripadal na 3 obyvateľov.
- V Prešovskom okrese je registrovaných 22 % osobných automobilov, v okrese Medzilaborce iba 1,5 %, čo zodpovedá počtu obyvateľov okresov.

4.3.2.2 Trendy

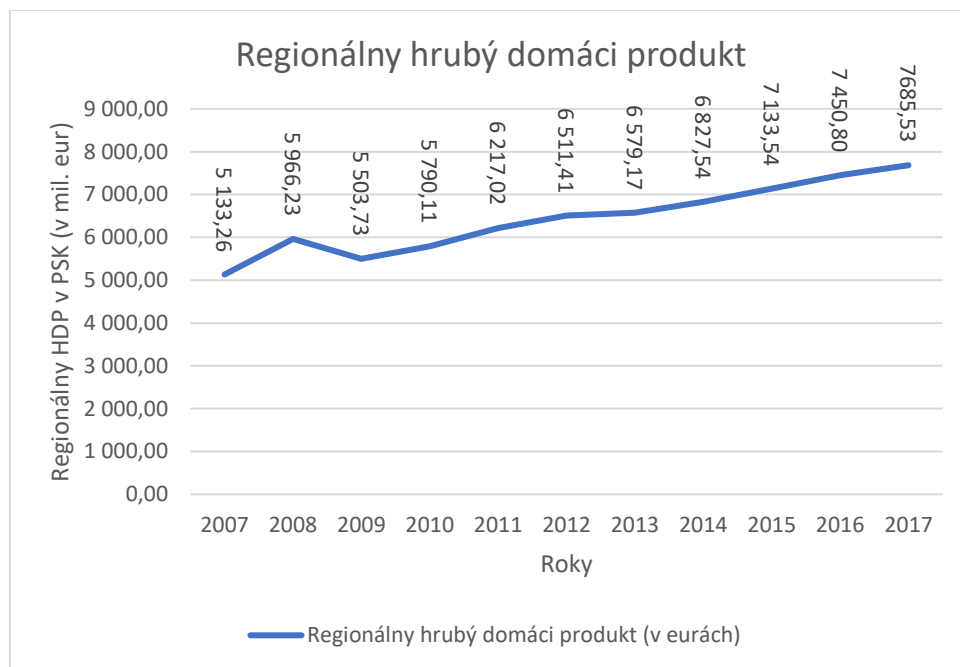
- Prirodzený pohyb obyvateľstva v Prešovskom kraji zaznamenáva od roku 2000 klesajúcu tendenciu, ku koncu roka 2015 dosiahol minimálnu hodnotu 2,91‰, ku koncu roka 2017 stúpol na 3,69‰.
- Migračný pohyb obyvateľstva Prešovského kraja dosahuje v sledovanom období záporné hodnoty a teda úbytok obyvateľstva s minimom v roku 2015 (-2,04‰), v roku 2017 na úrovni -1,85‰ (SR 0,68‰).
- Počet obyvateľov Prešovského kraja vzrástol od roku 2001 do roku 2017 o 4,3 %.
- Počty obyvateľov sa v jednotlivých okresoch vyvíjali nerovnomerne. V okrese Kežmarok pribudlo 17,7 % obyvateľov, v okrese Sabinov pribudlo 11 % obyvateľov a v okrese Prešov pribudlo 7,7 % obyvateľov, obyvatelia pribudli aj v ďalších okresoch, okrem okresov Stropkov, Svidník, Humenné, Snina a Medzilaborce, kde obyvateľov ubúda o 0,1 – 0,9 % ročne, v okrese Medzilaborce ubudlo 5,2 % obyvateľov od roku 2000 do roku 2017.
- Podiel detí do 14 rokov v Prešovskom kraji klesol od roku 2001 do roku 2017 z 22,9 na 17,9 %, podiel osôb nad 65 rokov vzrástol z 10,1 na 13,2 %.
- Počet zamestnancov v Prešovskom kraji sa od roku 2010 do roku 2017 zvýšil o 13,6 %.

4.3.2.3 Disproporcie

- Podľa sčítania 2011 z roku 2011 v troch najväčších mestách kraja (Prešov, Poprad a Humenné) bývalo 22,1 % obyvateľov kraja, v týchto mestách bolo denne prítomných 108 – 125 % bývajúcich obyvateľov vďaka dochádzke do zamestnania.
- Najväčší podiel denného a bývajúceho obyvateľstva je v mestách Vysoké Tatry (132 %) a Svit (127 %).
- Z väčších miest je denný počet obyvateľov menší než počet bývajúcich v Spišskej Belej, Levoči, Spišskej Starej Vsi, Spišskom Podhradí, Medzilaborciach, Veľkom Šariši, Sabinove, Snine, Podolínci a Hanušovciach nad Topľou.
- Najviac sa dochádza za prácou do miest Prešov (12 871 osôb), Poprad (6 586 osôb) a Humenné (4 084 osôb), viac ako dvetisíc osôb dochádza tiež do Bardejova, Svitú, Kežmarku a Vranova nad Topľou.
- Relatívne najväčšia je dochádzka do Svitú (71 % ekonomicky aktívnych obyvateľov), Vysokých Tatier (55 % ekonomicky aktívnych obyvateľov) a Lipian (32 % ekonomicky aktívnych obyvateľov), viac ako 25 % tvorí pomer dochádzky ku počtu ekonomicky aktívnych obyvateľov tiež v Prešove, Kežmarku a Poprade.
- Pri uvažovaní dochádzky aj odchádzky sa najviac navýši denný počet ekonomicky aktívnych obyvateľov Prešove (+ 8 264 osôb) a Popradu (+ 6 586 osôb), relatívne sa najviac navýši počet prítomných ekonomicky aktívnych obyvateľov vo Svite (+ 49,2 %), vo Vysokých Tatrách (+ 36,1 %) a v Prešove (+18,9 %).
- V okresoch Svidník, Stropkov, Medzilaborce, Humenné a Snina, ktoré tvoria asi tretinu územia kraja býva iba 20,8 % obyvateľov, v týchto okresoch je cez deň prítomných iba 89 – 93 % ekonomicky aktívnych obyvateľov.

4.4 Ekonomické a sociálne charakteristiky

Regionálny hrubý domáci produkt (v bežných cenách) v roku 2016 dosiahol v Prešovskom kraji 7 450,8 mil. eur s podielom na hrobom domácom produkte SR 9,06%.



Graf 1 Regionálny hrubý domáci produkt

Najvýznamnejším odvetvím hospodárstva je obchodná činnosť, ktorej sa v regióne venuje najviac podnikateľských subjektov. K najvýznamnejším hospodárskym odvetviám patrí spracovateľský priemysel, predovšetkým potravinársky, založený na poľnohospodárskej produkcii, odevný, textilný, drevospracujúci, strojársky, ale aj elektrotechnický, chemický a farmaceutický priemysel. V priemysle je zamestnaných približne 34 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Vzhľadom na obrovský potenciál kraja v oblasti rozvoja cestovného ruchu, sa prejavujú aj značné rezervy v poskytovaní ubytovacích a stravovacích služieb.

V Prešovskom kraji prevažujú malé a stredné podniky. Podniky do 49 zamestnancov tvoria viac ako 95 % zo všetkých podnikov a veľké podniky s 250 a viac zamestnancami predstavujú ani nie 1 %. Ekonomicky najvyspelejšími oblasťami Prešovského kraja sú okresy Poprad, Prešov a Humenné. Najslabšími, periférnymi, sú pohraničné okresy Medzilaborce, Svidník, Stropkov a okres Levoča.

K najvýznamnejším podnikom v Prešovskom kraji patria Chemosvit Svit, Tatravagónka Poprad, Mecom Humenné, Bukóza Vranov, Lear Prešov a Stroptel Stropkov.

Poľnohospodárska pôda (orná) zaberá 43 % z celkovej rozlohy kraja. Poľnohospodárstvo v regióne sa viac orientuje na rastlinnú výrobu. Pestujú sa predovšetkým zemiaky, potom obilniny, krmoviny a olejiny. V pestovaní zemiakov patrí kraj k najväčším producentom v SR. V rámci živočíšnej výroby sa dosahuje prvenstvo v chove hovädzieho dobytku. Významný je aj chov ošípaných a hydiny. Lesy tvoria až 55% (413 000 ha) pôdy. Spolu s Banskobystrickým krajom obhospodaruje najväčšie plochy lesných pozemkov.

Prešovský kraj je dobre prepojený cestnými komunikáciami medzi okresmi a aj medzinárodnými cestnými ťahmi. Územím okresu Poprad prechádza medzinárodná magistralna trať železničnej dopravy.

Priemyselné parky na území Prešovského kraja

Nižšie je uvedená tabuľka s prehľadom priemyselných parkov (industriálne, vedecko-technologické), logistických parkov a zón na území Prešovského kraja, ktoré majú vplyv najmä na zaťaženie nákladnou dopravou v okolí týchto lokalít a na prístupových trasách.

P. č.	Priemyselný park	Obec/Mesto	Rozloha (v ha)	Disponibilná plocha (v ha)	Typ PP (GF/BF)
1.	Poprad - Matejovce	Matejovce	9,1	0	GF
2.	Levoča - Juh	Levoča	N	N	N
3.	Lipany – PP Za Traťou	Lipany	10,13	2,31	GF
4.	PP Záborské	Záborské	30,8	5,35	GF
5.	Petrovany	Petrovany	8,53	8,53	GF
6.	Hnedý PP Stropkov – I. etapa	Stropkov	2,1	0,8	BF
7.	PZ Medzilaborce	Medzilaborce	4,75	3,67	GF
8.	Rekonštrukcia výrobných hál – Snina	Snina	0,5	0	BF
9.	PP Myslina	Myslina	1,98	0	GF
10.	PP Guttmannovo	Humenné	5	1,06	GF
11.	PP Vranov n. T. - Ferovo	Vranov n. T.	17,98	15,72	GF
12.	PP Bardejov	Bardejov	N	N	N
13.	PP Kežmarok	Kežmarok	17,6	8,7	GF

Tabuľka 4 Priemyselné parky Prešovského kraja

5 Zdroj údajov: SARIO, *HM Invest 2018*, územné plány obcí, PSK

Pozn.: N – nezistené; GF – greenfield (budovaný na „zelenej lúke“), BF – brownfield (budovaný na plochách v minulosti zastavaných)

Celkovo je v trinástich evidovaných priemyselných parkoch Prešovského kraja disponibilných spolu 46,14 ha priemyselných plôch.

Priemyselné parky a priemyselné zóny (priemyselné areály) patria k významným prvkom v rozvoji priemyselnej výroby v Prešovskom kraji, pričom za ich hlavnú úlohu je možné považovať prispievanie k ekonomickému rozvoju, zvyšovaniu zamestnanosti a k zlepšeniu celkových podmienok pre priemyselnú výrobu na lokálnej aj regionálnej úrovni. Vo vyššie uvedenej tabuľke je prehľad významných plôch priemyselnej výroby s ich lokalizáciou, rozlohou, dominantným odvetvím výroby

a hlavnými prístupovými komunikáciami ciest II. a III. triedy. Jednotlivé priemyselné parky a zóny sú nasledovne napojené na komunikačný systém nasledovnými možnosťami.

Poprad – Matejovce sa nachádza v blízkosti železničnej trate č. 185 (250-600 m) a zároveň sa účelovými komunikáciami napája na cestu I/66 A (100-300 m).

Levoča – Juh sa nachádza v blízkosti železničnej trate č. 186 (200-500 m) a zároveň sa účelovými komunikáciami napája na cestu II/533 (100-300 m) a s možnosťou blízkeho napojenia na diaľnicu D1 (1000 – 3000 m).

Lipany – PP Za Traťou sa nachádza v blízkosti cesty III/3191 (200 – 400 m), ktorou sa napája na cestu I/68 (do 1 500 m). Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Lipany (400 m – 1 000 m).

PP Záborské sa nachádza v blízkosti diaľničného privádzača Prešov juh I/80 (400-700 m) a cez neho sa napája na diaľnicu D1. Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Prešov (2000 m – 5 000 m).

PZ Petrovany sa nachádza z oboch strán cesty III/3445 (100-300 m) v blízkosti diaľnice D 1 (300-1 000 m). Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Prešov (3 000 m – 6 000 m).

Hnedý PP Stropkov sa nachádza v južnej časti mesta a napája sa na cestu III/3581 (severne od PP 400-800 m) a na cestu I/15 (východne od PP 200-500 m). Najbližšia železničná trať je vo Vranove nad Topľou vzdialená asi 42 km.

PZ Medzilaborce sa nachádza v severnej časti mesta Medzilaborce a napája sa miestnymi komunikáciami na cestu II/559 (150 – 250 m). Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Medzilaborce mesto (cca 400 m) a Medzilaborce (cca 2 000 m).

Rekonštrukcia výrobných hál – Snina sa nachádza vo východnej časti mesta a napája sa miestnymi komunikáciami na cestu II/567 (300 – 700 m) a následne na cestu I/74 (juhozápadne od PP cca 800 - 1 000 m). Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Snina (cca 2 000 m).

PP Myslina sa nachádza v južnej časti k. ú. obce Myslina a napája sa cestou III/3825 na cestu II/558 (300 – 400 m) a následne na cestu I/74 (juhovýchodne od PP cca 1 500 m). Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Humenné (cca 4 000 m).

PP Guttmannovo – Humenné sa nachádza v západnej časti mesta a napája sa miestnymi komunikáciami na cestu I/74 (severne od PP 900 - 1 500 m). Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Humenné (2 000 m – 2 500 m).

PP Vranov n. T. – Fero vo sa nachádza v juhovýchodnej časti mesta a napája sa na cestu na cestu I/18 (severne od PP 250-500 m). Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Vranov nad Topľou (2 000 m – 2 500 m).

PP Bardejov sa nachádza pri ceste III/3533 v časti Bardejovská Nová Ves, ktorou je napojený na cestu I/77 a II/545. Napojenie na železniciu je možné v železničnej stanici Bardejov (5 000 m – 7 000 m).

PP Kežmarok sa nachádza v blízkosti železničnej trate č. 185 (150-350 m) a zároveň sa účelovými komunikáciami napája na cestu I/66 (200-500 m).

Na celom území kraja je dobre vybudovaná hustá sieť školských zariadení. V takmer každej väčšej obci je základná škola, zabezpečujúca povinnú školskú dochádzku. Na území Prešovského samosprávneho kraja sú v súčasnosti etablované dve vysoké školy so sídlom v Prešove, s celkovým



počtom fakúlt 9, ďalej jedna fakulta a dva inštitúty vysokých škôl so sídlom mimo územia PSK. Oproti roku 2001, kedy bola na území PSK etablovaná jedna vysoká škola a celkovo evidovaných 6 fakúlt a jeden inštitút, to predstavuje nárast o štyri fakulty a jeden inštitút, čo súviselo s nárastom celospoločenskej požiadavky na zvyšovanie kvalifikácie a vzdelanostnej úrovne obyvateľstva rozširovaním portfólia ponúkaných študijných odborov.

V oblasti kultúry má ešte dlhoročnú tradíciu krajské mesto Prešov ako jedno z najdôležitejších centier slovanskej vzdelanosti, kultúry a kresťanského života. Na území kraja sú 2 divadlá, 2 galérie, 2 hviezdárne a 7 regionálnych a 406 verejných knižníc. Pozornosť si zaslúži Divadlo Jonáša Záborského v Prešove, Krajské múzeum, Múzeum Andyho Warhola v Medzilaborciach, Šarišská galéria a Tatranská galéria a takisto Akademický Prešov – študentský festival.

Z pohľadu budúcnosti kultúry v Prešovskom kraji je potrebné udržiavať trend, aby kultúra a kultúrne hodnoty boli trvalou súčasťou života obyvateľov PSK a samosprávny kraj bol synonymom pre kultúru a kultúrne hodnoty vo všetkých jeho podobách. Preto je potrebné vytvárať čo najlepšie podmienky pre tvorbu a prezentáciu kultúry a kultúrnych hodnôt na miestnej a regionálnej úrovni pre súčasné generácie a v maximálnej miere zabezpečovať ochranu kultúrneho dedičstva pre budúce generácie.

Úlohou PSK je zhodnotenie a využitie kultúrneho potenciálu kraja, vytváranie materiálne technických a personálnych podmienok pre rozvoj kultúry, ako aj pre obnovu kultúrnych pamiatok a rozvoj kultúrneho turizmu.

Obnovením historického stavebného fondu sa zachovávajú a zároveň vzniknú kvalitné a netradičné architektonické, stavebné aj technické diela, ktoré majú nielen kultúrno-spoločenský význam, ale najmä socio-ekonomický význam s konkrétnym prínosom v rozvoji daného územia.

Zdravotná starostlivosť v kraji je zabezpečovaná vo Fakultnej nemocnici v Prešove, v nemocniciach s poliklinikou, samostatnými poliklinikami a odbornými liečebnými ústavmi.

Turizmus

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

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

Na území PSK sa nachádzajú 4 významné turistické regióny:

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

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

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

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

RKC Vysoké Tatry

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

RKC Belianske Tatry

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

RKC Spišská Magura

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

RKC Ľubické predhorie

Krajinné prostredie s horskou a podhorskou krajinou vymedzené riekou Poprad, Kozími chrbtami a územím zvláštného záujmu v Levočských vrchoch. Územie má vhodné podmienky pre poznávací a vidiecky turizmus, rozvoj chalupárstva, športový rybolov a rekreačné a športové aktivity založené na báze geotermálnych vôd. V RKC je najvýznamnejším Vrbov, strediská Pikovce, Spišský Štvrtok, Dolina Tvarožnianskeho potoka.

RKC Kozie chrbty

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

RKC Pieniny

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

RKC Ľubovnianska vrchovina



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

Okresy patriace do Tatranského regiónu CR:

Okres Kežmarok

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

Okres Poprad

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

Okres Stará Ľubovňa

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

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

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

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

Rekreačným krajinným celkom v rámci Spišského regiónu CR je:

RKC Stredný Spiš a Levočské vrchy

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

Okresy patriace do Spišského regiónu CR:

Okres Levoča

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

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

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

Rekreačnými krajinnými celkami v rámci Šarišského regiónu CR sú:

RKC Čergov

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

RKC Bachureň – Branisko

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

RKC Slanské vrchy

Slanské vrchy majú charakter kľudovej zóny (potrebné uvedený stav rešpektovať) s vhodnými podmienkami pre letnú a zimnú turistiku v prírodnom prostredí. Vhodné vybavenostné



zázemie predstavujú podhorské obce vhodné pre vidiecku turistiku. V súčasnosti je spracovaný projekt na vyhlásenie Slanských vrchov za CHKO.

RKC Busov

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

RKC Dukla

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

Okresy patriace do Šarišského regiónu CR:

Okres Sabinov

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

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

Okres Prešov

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

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

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

Okres Bardejov

Územie okresu Bardejov má veľmi priaznivé podmienky pre rozvoj rekreácie a turizmu, ktoré však ešte nie sú dostatočne využívané. Nosnými prvkami sú kúpeľníctvo, kultúrno – historické dedičstvo a zimná rekreácia. Cestovný ruch v okrese je v prevažnej miere koncentrovaný v pamiatkovej rezervácii historického centra mesta Bardejov – administratívnom centre horného Šariša. Historické centrum mesta je Mestská pamiatková rezervácia s dvoma významnými Národnými kultúrnymi



pamiatkami – chrámom sv. Egídia (bazilika minor) a Mestskou radnicou a zachovalým hradobným systémom, ktorému bola v roku 1986 udelená Európska cena – zlatá medaila Medzinárodným kuratóriom nadácie ICOMOS pri UNESCO za záchranu historických pamiatok a v roku 2002 bola Mestská pamiatková rezervácia zapísaná do Zoznamu Svetového dedičstva UNESCO. V bezprostrednej nadväznosti na mesto sa nachádzajú Bardejovské kúpele s pôvodným ale aj novodobým komplexom liečebných zariadení.

Okres Svidník

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

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

Rekreačnými krajinnými celkami v rámci Hornozemplínskeho regiónu CR sú:

RKC Domaša

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

RKC Nízke Beskydy

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

RKC Východné Karpaty

RKC Východné Karpaty je súčasťou trilaterálnej slovensko – poľsko – ukrajinskej medzinárodnej biosférickej rezervácie. V slovenskej časti rezervácie bol vyhlásený NP Poloniny. Územie RKC poskytuje vhodné podmienky pre vidiecku poznávaciu turistiku, ktorej rozsah sa rozšíri o príľahlú poľskú a ukrajinskú časť biosférickej rezervácie po sprevádzkovaní nových hraničných priechodov. Kým na území biosférickej rezervácie Bukovské vrchy (Národný park Poloniny – priority ochrany prírody) sú možnosti cestovného ruchu obmedzené a výstavba športovo-rekreačných zariadení vo voľnej prírode je limitovaná, sústava sídiel pozdĺž južného okraja CHKO má vhodné podmienky pre pobyt v horskom prostredí v spojení s agroturistikou.

RKC Vihorlat

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

Okresy patriace do hornozemplínskeho regiónu CR:

Okres Stropkov

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

Okres Vranov nad Topľou

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

Okres Medzilaborce

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

Okres Humenné

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

Okres Snina

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

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



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

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

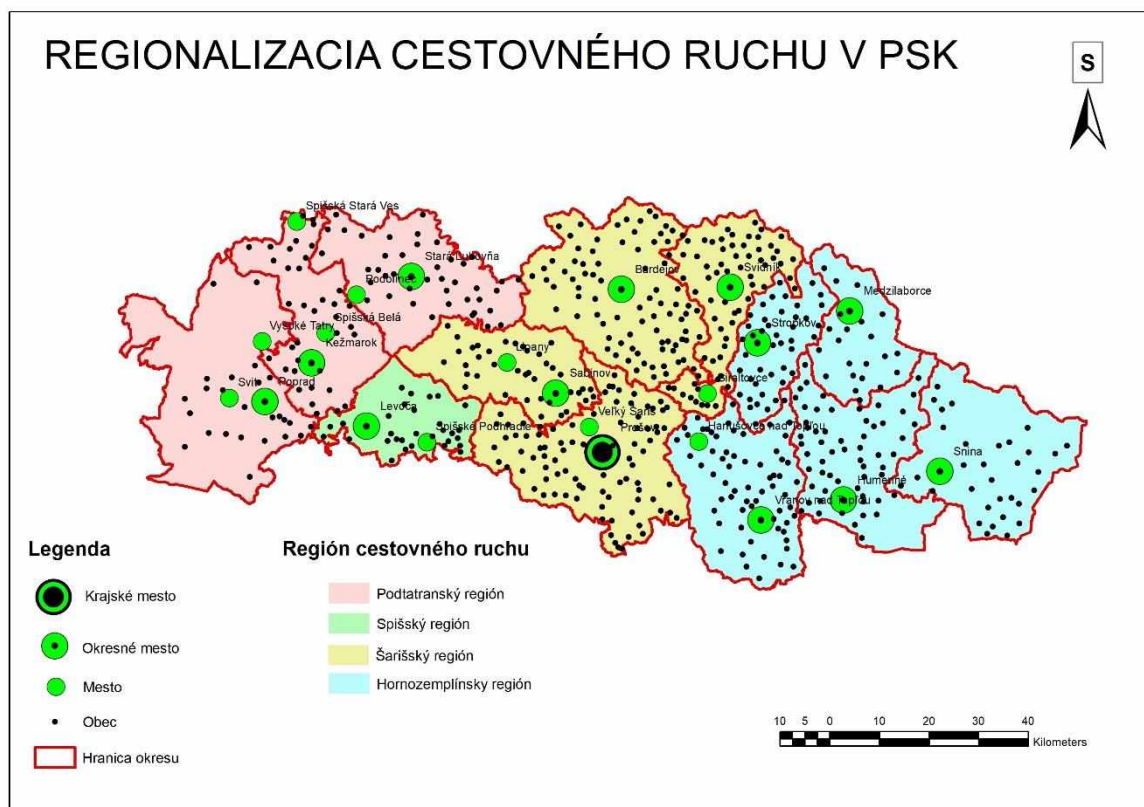
Veľký význam v oblasti Národného parku Poloniny nadobúda medzinárodný turizmus v súlade so zachovaním podmienok ochrany prírody, spolu s otvorením pešieho turistického priechodu s Poľskom (Ruské sedlo) a navrhovaných cestných priechodov s Poľskom (Osadné – Balnica) a Ukrajinou (Ulič – Zabrid').

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

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

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

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



Obrázok 15 **Regióny cestovného ruchu v PSK**

Zdroj: Regionalizácia CR PSK

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

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

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

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

4.5 Dopravné charakteristiky

Základné údaje o infraštruktúre pre obsluhu cestujúcich vo verejnej doprave sú súhrnne uvedené v prílohe „Dostupnosť“. Sú to údaje o umiestení a základnom vybavení železničných a autobusových staníc alebo zastávok vo vybraných centrách a lokalitách Prešovského samosprávneho kraja.

4.6 Zónový systém

Zónový systém pre dopravný model je navrhnutý v súlade so štatistickými jednotkami nasledujúcim spôsobom:

- celkom je navrhnutých 754 zón,
- z toho:
- 664 na území Prešovského kraja (obce, príp. časti obcí),
- 32 na území Košického kraja (obce, oblasti, okres),
- 7 na území Žilinského kraja (obce, oblasti, okresy),
- 5 na zvyšku územia SR (kraje),
- 2 za územie severozápadnej Európy (susedné štáty, vzdialené regióny),
- 2 za územie juhozápadnej Európy (susedné štáty, vzdialené regióny),
- 15 za územie severovýchodnej Európy (susedné štáty, vzdialené regióny),
- 5 za územie juhovýchodnej Európy (susedné štáty, vzdialené regióny),
- 22 pomocných zón na kordóne Prešovského kraja.

Zónový systém na území Prešovského kraja

Aby bola dodržaná homogénnosť využitia územia v rámci jednotlivých zón a podobnosť zón z hľadiska počtu obyvateľov a veľkosti zamestnanosti boli mestá Prešov, Poprad, Vysoké Tatry a obec Štrba rozdelené do menších dopravno-urbanistických okrskov nasledovne:

Prešov – 9 zón,

Poprad – 7 zón,

Vysoké Tatry - 5 zón,

Štrba – 2 zóny.

Zvyšné obce sú vždy jednou zónou.



5 Analýza súčasného stavu a trendu vývoja

5.1 Úvod do analýzy súčasného stavu

Prešovský kraj mal k 31. 12. 2017 823 826 obyvateľov a je tak najväčší počtom obyvateľov v Slovenskej republike. Jeho podiel na celkovom počte obyvateľov republiky predstavuje 15,1 %. Vývoj počtu obyvateľstva v Prešovskom kraji zaznamenáva od roku 1970 , nepretržitý avšak spomaľujúci sa rast od 4 ‰ v roku 2000 po dnešných 1,84 ‰. Počet obyvateľov narastal z 786 032 v roku 2000 k dnešným hodnotám.

Na tvorbe celoštátneho hrubého domáceho produktu (HDP) sa Prešovský kraj podieľa objemom 9,1 %, čo predstavuje najmenší podiel zo všetkých ôsmich krajov Slovenska. Regionálny HDP postupne rastie, ale napriek tomu patrí stále k podpriemerným v rámci EÚ. V roku 2017 dosiahol 7 685,526 mil. €, t. j. 9 329 € na osobu., t. j. 59,9 % celoslovenskej hodnoty.

V roku 2017 dosiahla priemerná nominálna mesačná mzda zamestnanca v podnikoch s 20 a viac zamestnancami v Prešovskom kraji 853 €. Za celoslovenskou úrovňou priemernej mesačnej mzdy zaostávala o 22,1 %. Z územného hľadiska najvyššiu úroveň priemernej mesačnej mzdy dosiahli okresy Poprad (941 €), Prešov (929 €) a Kežmarok (888 €). Pod krajský priemer sa dostali okresy Levoča (817 €), Stará Ľubovňa (802 €), Sabinov (800 €), Humenné (788 €), Vranov nad Topľou (775 €), Stropkov (749 €), Svidník (745 €), Medzilaborce (738 €), Bardejov (721 €) a Snina (654 €). Medziročný pokles priemernej mesačnej mzdy bol evidovaný iba v okresoch Snina a Vranov nad Topľou.

Stupeň motorizácie dosiahol hodnoty 455 voz /tisíc obyvateľov, t. j. pomer 1 motorového vozidla na 2,2 obyvateľov. Stupeň automobilizácie (len osobné automobily) dosiahol hodnoty 331 voz/tisíc obyvateľov, t. j. pomer 1 osobný automobil na 3 obyvateľov.

Prešovský samosprávny kraj má v čele predsedu kraja PaedDr. Milana Majerského, PhD., ktorým bol zvolený v novembri 2018 a má tiež 62 členné zastupiteľstvo zvolené podľa jednotlivých okresoch kraja. Zastupiteľstvo tvoria nezávislí poslanci a poslanci za politické strany KDH, NOVA, OĽANO, SaS, Smer SD, SNS a ÚSVIT.

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

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

V rámci svojich kompetencií

- vydáva licencie prevádzkovateľom dopravy, povolenia na prevádzkovanie dráh;
- schvaľuje cestovné poriadky autobusovej vnútroštátnej dopravy a pod.;
- je objednávateľom v územnom obvode kraja, zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja a uzaviera s dopravcami pravidelnej dopravy zmluvy o službách okrem mestskej dopravy; kontroluje ich plnenie a poskytuje im príspevok;
- vykonáva odborný dozor nad pravidelnou dopravou a kontroluje plnenie povinností dopravcov vo svojom obvode, najmä vybavenie technickej základne, dodržiavanie



prevádzkovej povinnosti a tarifnej povinnosti, dodržiavanie prepravného poriadku zo zmluvy o službách;

- ukladá v prvom stupni pokuty za iné správne delikty v pravidelnej doprave, ku ktorým došlo v jeho územnom obvode, okrem mestskej dopravy;
- zabezpečuje kompetencie na úseku dráh podľa zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach, napr. vykonáva štátny odborný dozor na mestských dráhach a vyjadruje sa k tvorbe cestovného poriadku vnútroštátnej osobnej dopravy z hľadiska zabezpečenia dopravnej obslužnosti kraja, obcí, združenia obcí a mestských aglomerácií;
- vykonáva pôsobnosť licenčného orgánu a bezpečnostného orgánu pre mestskú dopravu,
- vykonáva štátny odborný dozor v mestskej doprave;
- ukladá pokuty podľa § 42 a 43 za porušenie povinnosti v mestskej doprave.

5.2 Verejná osobná doprava

Verejná osobná doprava v režime služby vo verejnom záujme zaisťuje to, čo voláme dopravná obslužnosť, čiže dopravu ľudí za prácou, do škôl, za lekáarskymi, sociálnymi a ďalšími službami aj za kultúrnym a športovým vyžitím. Už z tohto popisu vidno, že významný podiel verejnej osobnej dopravy smeruje do centier, odstupňovane podľa významu toho ktorého centra. Analýza je urobená z dát zo strojčekov v autobusoch dopravcov pôsobiacich v Prešovskom kraji za utorok 25. septembra 2018 (bol to utorok prvého týždňa semestra na vysokých školách v Prešovskom kraji). Chýbajú teda údaje o cestujúcich v autobusoch dopravcov najmä z Košického kraja, ďalej z troch liniek z Banskobystrického kraja a jednej víkendovej linky zo Žilinského kraja.

V centrách, kde premáva železničná doprava sú spracované aj tieto údaje. Dáta o železničnej osobnej doprave poskytla Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. Ďalší železniční dopravcovia osobnú dopravu vo verejnom záujme v Prešovskom samosprávnom kraji neprevádzkujú.

Jednou časťou dát sú výsledky prieskumov frekvencie cestujúcich vo vlakoch osobnej dopravy realizované v týždni od 19. do 25. marca 2018. Tieto dáta ukazujú počet nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich vo všetkých vlakoch na všetkých tratiach v Prešovskom samosprávnom kraji po celej trase premávky každého jedného vlakového spoja.

Ďalšiu časť predstavujú údaje o predaných cestovných lístkoch zo všetkých bodov (staníc a zastávok) Prešovského samosprávneho kraja s údajmi o cieľových staniciach (zastávkach) vrátane cieľového kraja. Tieto údaje sú za celý rok 2018.

5.2.1 Prímestská autobusová doprava

5.2.1.1 Dopyt v prímestskej autobusovej doprave

Dopyt v autobusovej doprave je spracovaný v dojazdoch do okresných miest a do lokalít, kde je väčší obrat cestujúcich ako tisíc cestujúcich za deň. Najprv sú zoradené okresné mestá od najväčšieho k najmenšiemu obratu cestujúcich a v ďalšom ostatné lokality.

Bez veľkých úvah je zjavné, že najväčší dopyt cestujúcich bude smerovať do hlavného mesta kraja – do Prešova. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových

zastávkach v Prešove v prímestskej doprave, ktorú objednáva Prešovský samosprávny kraj (bez cestujúcich v spojoch MHD Prešov) ukazuje Tabuľka 5.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Nižná Šebastová/Prešov,Fintická	2	0	2
Prešov, Mičurinova	21	0	21
Prešov,AS	6499	8119	14618
Prešov,Cemjata	11	13	24
Prešov,Cemjata,Chatky	0	2	2
Prešov,Jilemnického,garáž SAD	9	8	17
Prešov,Levočská ul.	634	9	643
Prešov,logistické centrum	12	13	25
Prešov,nem.	906	102	1008
Prešov,Nižná Šebastová	10	12	22
Prešov,Nižná Šebastová,OSC	0	0	0
Prešov,Nižná Šebastová,rešt.	136	77	213
Prešov,Nižná Šebastová,Vranovská	3	8	11
Prešov,Nový Solivar	34	3	37
Prešov,Odborárska ZŠ	21	0	21
Prešov,OÚ	1	3	4
Prešov,Petrovianska ul.	5	20	25
Prešov,pri mestskom cintoríne	354	33	387
Prešov,Priemyselné centrum	0	0	0
Prešov,Prostějovská	0	0	0
Prešov,rázc.Šidlovec	115	116	231
Prešov,rešt.Zlatý Bažant	0	0	0
Prešov,Sabinovská ul	91	0	91
Prešov,Solivar,súkromné gymnázium	168	225	393
Prešov,Solivar,Viktoria	51	1	52
Prešov,Solivar,Zlatobanská	0	4	4
Prešov,školské lesy	2	2	4
Prešov,Škultétyho ul.	0	0	0
Prešov,ul.17.novembra	302	12	314
Prešov,vet.nem.	2	1	3
Prešov,Vydumanec,osada	0	2	2
Prešov,ZVL	38	22	60
Spolu	9427	8807	18234

Tabuľka 5 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Prešova

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Ľubotice	0	0	0
Ľubotice,Dopravný podnik	60	142	202
Ľubotice,Šarišské Lúky,r.žel.st.	26	27	53
Ľubotice,ZŠ	23	33	56
Spolu	109	202	311

Tabuľka 6 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Ľubotíc

Doplnená je aj tabuľka pre Ľubotic. Hoci sú samostatnou obcou, tvoria v mnohých faktoroch s Prešovom jeden funkčný celok. Pohyb cestujúcich z/do Ľubotíc prímestskou autobusovou dopravou nie je významný, nakoľko obsluhu zabezpečujú prevažne linky MHD Prešov.

Do Prešova, vrátane Ľubotíc prichádza prímestskými autobusmi deväťtisíc cestujúcich denne a odchádza deväť a pol tisíc cestujúcich.

80 % obratu cestujúcich v skúmanom segmente v samotnom Prešove zabezpečuje autobusová stanica, 5,5 % zastávka pri nemocnici a 3,5 % zastávka na Levočskej ulici. O zvyšných 11 % sa delí ďalších 29 zastávok v rôznych lokalitách mesta.

Podiel cestujúcich využívajúcich ostatné zastávky v meste je možno ešte väčší, o čom hovorí vyšší počet cestujúcich vystupujúcich na autobusovej stanici ako je počet nastupujúcich a opačný pomer pri niektorých zastávkach v meste Prešov, napríklad pri nemocnici a na Levočskej ulici. Je pravdepodobné, že vodič vydá lístok až na autobusovú stanicu, lebo je to v rovnakom tarifnom pásme a cestujúci hoci má lístok až na autobusovú stanicu, vystúpi skôr.

Autobusová stanica nie je kapacitnou prekážkou autobusovej dopravy preto, že využívanie autobusovej dopravy má dlhodobý klesajúci trend. Problémom býva v dopravných špičkách dojazd autobusov zo zaťažených smerov do mesta a cez mesto samotné.

V Prešove možno cestovať za hranice mesta tiež niektorými linkami MHD, prevádzkovanými Dopravným podnikom mesta Prešov, a. s. V novembri 2017 (29.11.2017) bol urobený prieskum na niektorých linkách MHD v rámci spracovania Stratégie udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov. V tomto rámci boli skúmané niektoré linky prekračujúce hranice mesta, dokopy štyri body z desiatich (v prípade autobusov je skúmaný priestor Prešova spolu s Ľuboticami), kde linky MHD idú mimo územie mesta Prešov. Tabuľka 7 ukazuje zistený počet cestujúcich do/od Záborského, Kanaša, Haniska a Ruskej Novej Vsi.

Č. linky	Smer	Odchod z Prešova	Príchod do Prešova	Spolu
14	Záborské	155	72	227
14	Veľký Šariš – Kanaš	305	245	550
24	Haniska	133	117	250
46	Ruská Nová Ves	288	270	558
	Spolu	881	704	1585

Tabuľka 7 Cestujúci MHD mimo mesto Prešov

Na druhom mieste v obrate cestujúcich sa umiestnil Vranov nad Topľou. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach vo Vranove nad Topľou ukazuje Tabuľka 8.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Vranov n.Topľou, hlavná pošta	385	10	395
Vranov n.Topľou, Lomnická kostol	1	0	1
Vranov n.Topľou, odb.Lúčna ul.	29	9	38
Vranov n.Topľou, Topex	12	30	42
Vranov n.Topľou,AS	2347	3786	6133
Vranov n.Topľou,Autoservis	22	15	37
Vranov n.Topľou,Čemern.pošta	188	122	310
Vranov n.Topľou,Dlhá č.d.694	1	1	2
Vranov n.Topľou,Dlhá kopec	92	141	233
Vranov n.Topľou,Herlianska ul.č.d.794	10	8	18
Vranov n.Topľou,IV.ZŠ	170	211	381
Vranov n.Topľou,Mierová ul.otoč.	0	4	4
Vranov n.Topľou,Mlynská ul.1368	4	6	10
Vranov n.Topľou,OD Jednota	0	0	0
Vranov n.Topľou,odb.Lúčna ul.	290	73	363
Vranov n.Topľou,Poliklinika	1153	246	1399
Vranov n.Topľou,Poloviny majer	0	0	0
Vranov n.Topľou,Pórobetón	1	18	19
Vranov n.Topľou,rázc.Kam.Poruba	57	66	123
Vranov n.Topľou,rešt.Dym	2	0	2
Vranov n.Topľou,RO rázc.	113	222	335
Vranov n.Topľou,RO-potraviny	103	10	113
Vranov n.Topľou,sídl.1.Máj	14	1	15
Vranov n.Topľou,sídl.Juh Holinský	0	0	0
Vranov n.Topľou,Školská ul.CZŠ	11	12	23
Vranov n.Topľou,tehelňa	16	6	22
Vranov n.Topľou,UKSUP	0	0	0
Vranov n.Topľou,ZŠ sídl.II	80	56	136
Spolu	5101	5053	10154

Tabuľka 8 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Vranova nad Topľou

Vo Vranove nad Topľou zabezpečuje autobusová stanica vyše 60 % obratu cestujúcich, spolu s druhou najvýznamnejšou zastávkou pri poliklinike obstará takmer ¾ obratu cestujúcich. Štvrtina cestujúcich využíva ostatné zastávky v meste. Ani tu autobusová stanica nepredstavuje kapacitnú bariéru a problémom je dojazd autobusov v dobe dopravnej špičky.

Ďalším významným centrom je mesto Poprad kam prichádza aj odchádza štyri a pol tisíc cestujúcich denne. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Poprade uvádza Tabuľka 9.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Poprad, Spišská Sobota, ZŠ	47	48	95
Poprad, AS	2605	3583	6188
Poprad, Dom kultúry	316	50	366
Poprad, HM Tesco	10	19	29
Poprad, Kvetnica, lom	0	0	0
Poprad, Kvetnica, Obora	1	4	5
Poprad, Kvetnica, sanatórium	11	15	26
Poprad, Levočská ul.	0	46	46
Poprad, Matejovce, Tatramat	191	289	480
Poprad, Matejovce, ZK	85	65	150
Poprad, nem.	405	161	566
Poprad, Nové mesto	144	7	151
Poprad, Nové Mesto Antimón	0	0	0
Poprad, Nové Mesto Hornád	11	1	12
Poprad, Nové Mesto Juh III	47	26	73
Poprad, Nové Mesto kostol	17	13	30
Poprad, Nové Mesto Nádej	9	6	15
Poprad, Nové Mesto Torysa	2	4	6
Poprad, Nové Mesto Váh	5	3	8
Poprad, obch.dom	154	6	160
Poprad, priem.areál.	0	2	2
Poprad, SAD	13	60	73
Poprad, sídl.Západ Šport	0	29	29
Poprad, Slovenka	0	24	24
Poprad, Štefánikova ul.	414	30	444
Poprad, Vagónka 02	1	1	2
Poprad, Vagónka rázc.	77	69	146
Poprad, Veľká, ul.Na letisko	6	4	10
Spolu	4571	4565	9136

Tabuľka 9 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Popradu

Na autobusovú stanicu pripadá 2/3 obratu cestujúcich. Ďalej sú významné zastávky pri nemocnici, pri Tatramate, na Štefánikovej ulici a pri Dome kultúry.

Ani tu nepredstavuje autobusová stanica, ktorá je v tesnej blízkosti železničnej stanice kapacitnú bariéru. Problémy môže spôsobovať dojazd do mesta aj cesta cez mesto počas dopravných špičiek.

V Poprade boli zrátané počty cestujúcich prekračujúcich administratívnu hranicu mesta v autobusoch prímestskej linkovej dopravy. V prípade odchádzajúcich cestujúcich to bolo 4 242 cestujúcich, čiže 329 cestujúcich (7,76 %) použilo tieto autobusy pre cesty vnútri administratívnych hraníc mesta. Cez hranice mesta Poprad pricestovalo 4 243 cestujúcich, čiže 322 cestujúcich (7,59 %) využilo prímestské autobusy vnútri mesta.

Štvrtým najvýznamnejším centrom v Prešovskom kraji sa podľa obratu cestujúcich v autobusovej doprave ukazuje byť okresné mesto Bardejov. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Bardejove uvádza Tabuľka 10.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Bardejov, AS	2589	3248	5837
Bardejov, Bardejov. Kúpele	8	4	12
Bardejov, Bardejov. Kúpele, rázc.	5	6	11
Bardejov, Bardejov. N. Ves, č.d.131	0	0	0
Bardejov, Bardejov. N. Ves, Jednota	43	27	70
Bardejov, Bardejov. N. Ves, SKO	0	0	0
Bardejov, Bardejov. Zábava	1	2	3
Bardejov, BAS	7	0	7
Bardejov, Dlhá Lúka, č.d.2067	4	4	8
Bardejov, Dlhá Lúka, č.d.2090	12	13	25
Bardejov, Dlhá Lúka, osada	5	6	11
Bardejov, el.rozvodňa	0	0	0
Bardejov, GIREX	4	0	4
Bardejov, IV. ZŠ	99	0	99
Bardejov, JAS	26	1	27
Bardejov, Jiráskova ZŠ	7	0	7
Bardejov, Komenského	2	0	2
Bardejov, Krátky rad	319	0	319
Bardejov, Miháľov, Havrila	1	2	3
Bardejov, Miháľov, rázc.	0	0	0
Bardejov, Mníchovský potok	6	6	12
Bardejov, OC	53	3	56
Bardejov, píla Herstek	0	0	0
Bardejov, Poštárka konečná	8	14	22
Bardejov, Poštárka, č.d.101	2	3	5
Bardejov, Poštárka, č.d.19	4	0	4
Bardejov, rázc. Lukavica	10	2	12
Bardejov, Snaha	23	3	26
Bardejov, Starý Blich	0	0	0
Bardejov, STS	68	17	85
Bardejov, športová hala	0	1	1
Bardejov, V. ZŠ	129	0	129
Bardejov, VI. ZŠ	27	2	29
Bardejov, Vinbarg, ZŠ	0	0	0
Bardejov, voj. útvar	0	0	0
Spolu	3462	3364	6826

Tabuľka 10 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Bardejova

Pre mesto Bardejov boli zrátané počty cestujúcich prekračujúcich hranicu mesta v autobusoch prímestskej linkovej dopravy. V prípade odchádzajúcich cestujúcich to bolo 3 165 cestujúcich, čiže 297 cestujúcich (9,38 %) použilo tieto autobusy pre cesty vnútri administratívnych hraníc mesta. Z prichádzajúcich cestujúcich prekročilo túto hranicu 3 096, čiže 268 cestujúcich (8,66 %) cestovalo týmito autobusmi vnútri mesta.

Na ďalšej – piatej priečke sa umiestnilo okresné mesto Humenné s obratom 6 182 cestujúcich v autobusovej doprave. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Humennom ukazuje Tabuľka 11.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Humenné,Brestovská	0	0	0
Humenné,Hrnčiarska ul.	1	1	2
Humenné,Chiradelta	22	10	32
Humenné,Jasenovská č.d.23	7	1	8
Humenné,Kukorelliho ul.	72	0	72
Humenné,mliekarenský závod	3	12	15
Humenné,Obchodná akadémia	0	0	0
Humenné,OÚMK	0	1	1
Humenné,pekáreň	170	0	170
Humenné,Podskalka osada	34	6	40
Humenné,rázc.Lackovce	2	4	6
Humenné,rázc.Lesostav	4	4	8
Humenné,rešt.Hviezda	300	1	301
Humenné,rešt.Verchovina	306	3	309
Humenné,SAD	19	11	30
Humenné,sídl.II.A	16	5	21
Humenné,Slov.Poisťovňa	167	1	168
Humenné,Sninská ul. ZŠ	118	6	124
Humenné,ul.Osloboditeľov 102	14	0	14
Humenné,žel.st.	1917	2944	4861
Spolu	3172	3010	6182

Tabuľka 11 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Humenného

Ústredným bodom autobusovej dopravy je železničná stanica, kde prebieha ¾ obratu cestujúcich.

Pre mesto Humenné boli tiež zrátané počty cestujúcich prekračujúcich hranicu mesta v autobusoch prímestskej linkovej dopravy. V tomto prípade boli zarátané aj počty cestujúcich dopravcu ARRIVA Michalovce, čo v prehľade vyššie nie je. V prípade odchádzajúcich cestujúcich to bolo 3 180 cestujúcich, (možno odhadnúť, že okolo sto cestujúcich cestovalo v rámci mesta). Z prichádzajúcich cestujúcich prekročilo túto hranicu 3 096, čiže 2 929 cestujúcich (opäť možno len odhadnúť, že vnútri administratívnych hraníc mesta cestovalo okolo 150 osôb).

Vyššie päťtisícový obrat cestujúcich autobusmi má okresné mesto Kežmarok. Tu hrá veľkú rolu blízkosť druhého najväčšieho mesta kraja – Popradu. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Kežmarku uvádza Tabuľka 12.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Kežmarok, Nižná brána ZŠ	0	38	38
Kežmarok, AS	1621	2145	3766
Kežmarok, elektrárň	0	1	1
Kežmarok, Ľubická cesta č.d.31	12	10	22
Kežmarok, nem.	440	215	655
Kežmarok, Piloimpregna	1	0	1
Kežmarok, Podt. hydina	12	8	20
Kežmarok, Pri štadióne	250	80	330
Kežmarok, SAD	5	0	5
Kežmarok, SPTŠ	37	44	81
Kežmarok, Tatraľan	190	148	338
Kežmarok, Vajex	0	0	0
Spolu	2568	2689	5257

Tabuľka 12 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Kežmarku

Mesto Sabinov má obrat vyšie štyritisíc cestujúcich. Je tu výraznejšia diferenciácia vo využívaní jednotlivých zastávok – iba polovina cestujúcich využíva autobusovú stanicu. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Sabinove uvádza Tabuľka 13.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Sabinov, Cirkevná ZŠ	41	26	67
Sabinov, „rázc.Drienica	2	5	7
Sabinov, aut.st.	734	1669	2403
Sabinov, Begálka	15	4	19
Sabinov, Cirkevná ZŠ	39	0	39
Sabinov, Dom kultúry	374	6	380
Sabinov, Hliník	0	0	0
Sabinov, Komenského Zdroj	18	0	18
Sabinov, Orkucany	25	28	53
Sabinov, Orkucany, Dom kultúry	11	0	11
Sabinov, Orkucany, most	44	52	96
Sabinov, Ovocinársky škol.majetok	0	0	0
Sabinov, Poliklinika	1	15	16
Sabinov, Sanas	29	41	70
Sabinov, Slov.spor.	443	3	446
Sabinov, TELEK	54	4	58
Sabinov, ul.Prešovská	250	273	523
Sabinov, ZŠ 17.novembra	42	19	61
Sabinov, ZŠ	23	35	58
Spolu	2145	2180	4325

Tabuľka 13 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Sabinova

Vyššie troj tisícový obrat cestujúcich je v Starej Ľubovni. Ide o menšie okresné mesto, nástup a výstup cestujúcich je viac koncentrovaný na autobusovú stanicu, ktorá je umiestnená blízko železničnej stanice. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Starej Ľubovni ukazuje Tabuľka 14.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Stará Ľubovňa,AS	1328	1607	2935
Stará Ľubovňa,autoservis	6	45	51
Stará Ľubovňa,BILLA	28	2	30
Stará Ľubovňa,horáreň	0	0	0
Stará Ľubovňa,Levočská	292	42	334
Stará Ľubovňa,mäsopriemysel	0	0	0
Stará Ľubovňa,nám.	9	0	9
Stará Ľubovňa,Pienstav	24	8	32
Stará Ľubovňa,ul.Popradská č.d.17	1	28	29
Stará Ľubovňa,Vabec	0	0	0
Stará Ľubovňa,Vzorodev	1	7	8
Spolu	1689	1739	3428

Tabuľka 14 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Starej Ľubovne

Obrat cestujúcich vo veľkosti tritisíc prekračuje aj mesto Svidník. Aj tu je viditeľná koncentrácia cestujúcich na autobusovú stanicu, ale nie taká ako v Starej Ľubovni. Cestujúci často využívajú zastávky pri nemocnici a pri pošte. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach vo Svidníku ukazuje Tabuľka 15.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Svidník,AS	1073	1433	2506
Svidník,č.d.291	0	1	1
Svidník,hotel Hoges	108	2	110
Svidník,chat.osada	0	0	0
Svidník,nem.	166	100	266
Svidník,pošta	300	23	323
Svidník,stroj.	9	34	43
Svidník,SVIK	9	1	10
Svidník,VVaK	2	1	3
Spolu	1667	1595	3262

Tabuľka 15 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Svidníka

Úroveň obratu vo výške tritisíc nedosahuje okresné mesto Stropkov. Tu je obrat cestujúcich koncentrovaný na autobusovú stanicu a na zastávku Centrum. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Stropkove uvádza Tabuľka 16.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Stropkov, aut.st.	984	1079	2063
Stropkov, Bokša, č.d.1430	3	0	3
Stropkov, Bokša, križ.	6	0	6
Stropkov, Bokša, ul. Čerlínska	0	0	0
Stropkov, centrum	261	179	440
Stropkov, č.d.228	5	3	8
Stropkov, most	0	0	0
Stropkov, PD	1	1	2
Stropkov, Roveň	2	2	4
Stropkov, SAD	3	0	3
Stropkov, Sitník	39	48	87
Stropkov, TESLA	75	100	175
Stropkov, ul. Mlynská	33	0	33
Stropkov, ul. Šarišská	16	5	21
Stropkov, VVaK	0	0	0
Spolu	1428	1417	2845

Tabuľka 16 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Stropkova

V okresnom meste Levoča dosahuje obrat cestujúcich 2 781 osôb. Cestujúci využívajú hlavne autobusovú stanicu a zastávku pri nemocnici. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Levoči ukazuje Tabuľka 17.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Levoča, Závada, Podharby	0	0	0
Levoča, aut.st.	918	969	1887
Levoča, chatová zákl.	0	2	2
Levoča, Kežmarská cesta č.d.10	5	0	5
Levoča, Košická ul.	6	0	6
Levoča, Kováčova vila	0	0	0
Levoča, Levočská Dolina, most	2	2	4
Levoča, Levočská Dolina, potraviny	0	10	10
Levoča, Levočské Lúky	61	35	96
Levoča, Nový dvor	1	8	9
Levoča, predmestie	0	0	0
Levoča, SAD	0	0	0
Levoča, ÚNZ	426	327	753
Levoča, Závada, OcÚ	6	3	9
Spolu	1425	1356	2781

Tabuľka 17 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Levoče

Vyššie dvatisíc cestujúcich prichádza a odchádza autobusmi aj v okresnom meste Snina. Tu výrazne dominuje autobusová stanica ako cieľová aj východzia stanica. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach vo Snine uvádza Tabuľka 18.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Snina, farma	1	0	1
Snina, Jesenského č.d.2017	1	3	4
Snina, Jesenského č.d.2029	6	4	10
Snina, Jesenského Vsl.št.lesy	0	0	0
Snina, nám.	921	1037	1958
Snina, OSP	3	3	6
Snina, pošta	35	0	35
Snina, rázc. Vihorlat	60	0	60
Snina, SAD	18	1	19
Snina, štadión	2	2	4
Snina, Vihorlat	22	40	62
Snina, Vihorlatská	45	0	45
Snina, žel.st.	0	0	0
Spolu	1114	1090	2204

Tabuľka 18 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Sniny

Posledné z okresných miest s dosiahnutým obratom 760 cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave sú Medzilaborce. Cestujúci najviac využívajú zastávku na Mierovej ulici, pri železničnej stanici a pri sklárni. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Medzilaborciach ukazuje Tabuľka 19.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Medzilaborce, Borov, most	4	0	4
Medzilaborce, Borov, OcÚ	9	9	18
Medzilaborce, Dom služ.	21	24	45
Medzilaborce, Duchnovičova 473	0	0	0
Medzilaborce, Leninova Benko	4	3	7
Medzilaborce, Mierová ul.	163	152	315
Medzilaborce, rázc. Ňagov	6	9	15
Medzilaborce, SAD	0	1	1
Medzilaborce, Sklárne	100	0	100
Medzilaborce, SPTŠ	3	8	11
Medzilaborce, školský majetok	1	1	2
Medzilaborce, Vihorlat	1	2	3
Medzilaborce, Vydraň, č.d. 707	3	9	12
Medzilaborce, Vydraň, kult.dom	4	0	4
Medzilaborce, Vydraň, žel.zast.	5	0	5
Medzilaborce, ZŠ	1	0	1
Medzilaborce, žel.st.	53	164	217
Spolu	378	382	760

Tabuľka 19 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Medzilaboriec

V ďalšej časti sú analyzované mestá, ktoré majú obrat cestujúcich vyšší ako tisíc osôb za deň. Nie je tu analyzovaná obec Kapušany, kde je tento obrat 998 cestujúcich.

Prekvapivo vysoký je obrat cestujúcich (više štyri tisíc) v prímestskej autobusovej doprave v Lipanoch. Počet aj koncentrácia cestujúcich na autobusovej stanici, ktorá je umiestená v blízkosti železničnej stanice, napovedajú o využívaní kombinácie vlak – autobus pre dochádzku z okolitých obcí do Prešova a možno Sabinova a Košíc. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Lipanoch uvádza Tabuľka 20.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Lipany,aut.st.	1978	1963	3941
Lipany,cintorín	0	1	1
Lipany,Gľace	20	3	23
Lipany,Odeva	45	39	84
Lipany,Petrovenec	43	0	43
Lipany,ŠM II.	0	0	0
Spolu	2086	2006	4092

Tabuľka 20 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Lipian

Vysoký pohyb cestujúcich v autobusovej doprave je vo Svite, kde je veľký zamestnávateľ – Chemosvit. Obrat cestujúcich dosahuje 2 808 cestujúcich, ich pohyb je sústredený najmä na autobusovú stanicu a pri základnej škole. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach vo Svite ukazuje Tabuľka 21.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Svit,aut.st.	936	1090	2026
Svit,Chemosvit	28	18	46
Svit,ihrisko	210	6	216
Svit,kult.dom	0	0	0
Svit,Mäsopriemysel	39	87	126
Svit,ZŠ	179	213	392
Svit,žel.prechod	2	0	2
Spolu	1394	1414	2808

Tabuľka 21 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Svitu

Vyššie dvetisíc cestujúcich prichádza a odchádza z/do mesta Giraltovcie. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Giraltovcích uvádza Tabuľka 22.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Giraltovcie,AS	889	992	1881
Giraltovcie,Budovateľská č.183	0	0	0
Giraltovcie,čistiaca stanica	0	2	2
Giraltovcie,Francovce osada	10	9	19
Giraltovcie,Handzuš	0	1	1
Giraltovcie,kult.dom	153	57	210
Giraltovcie,most	0	0	0
Spolu	1052	1061	2113

Tabuľka 22 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Giraltovcie

Obrat dvetisíc cestujúcich nedosahuje mesto Spišská Belá. Pohyb cestujúcich je sústredený do zastávky pri obchodnom dome. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Spišskej Belej ukazuje Tabuľka 23.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Spišská Belá,družina ZŠ	0	0	0
Spišská Belá,Javorina	7	24	31
Spišská Belá,obch.dom	726	756	1482
Spišská Belá,PD	0	0	0
Spišská Belá,Strážky,č.d.81	57	66	123
Spišská Belá,ŠM	16	9	25
Spišská Belá,tabak.tovareň	35	56	91
Spišská Belá,ZŠ Moskovská	0	0	0
Spišská Belá,žel.zast.	1	8	9
Spolu	842	919	1761

Tabuľka 23 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/zo Spišskej Belej

Špecifickým prípadom je Mesto Vysoké Tatry s obratom jeden a pol tisíc cestujúcich. Až 2/3 cestujúcich sa sústreďuje na autobusovú stanicu v Tatranskej Lomnici a tiež na autobusovú stanicu v Starom Smokovci. Sú to dôležité vstupné brány do Vysokých Tatier. Ďalej sú cestujúci rozdelení medzi ostatné zastávky. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Meste Vysoké Tatry uvádza Tabuľka 24.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Nový Smokovec/Vysoké Tatry,Sibír	4	5	9
Vysoké Tatry, Starý Smokovec, aut.st.	188	216	404
Vysoké Tatry,Dolný Smokovec,motorest	1	0	1
Vysoké Tatry,Dolný Smokovec,OLU TBC	0	3	3
Vysoké Tatry,Dolný Smokovec,ZŠ P.lesom	33	34	67
Vysoké Tatry,Horný Smokovec,rázc.	1	4	5
Vysoké Tatry,Horný Smokovec,ubyt.Zdravie	0	0	0
Vysoké Tatry,Horný Smokovec,žel.z.	10	5	15
Vysoké Tatry,Kežmarské Žľaby	3	6	9
Vysoké Tatry,Podbanské,ch.kpt.Rašu	0	0	0
Vysoké Tatry,Štrbské Pleso,cen.parkovisko	21	27	48
Vysoké Tatry,Štrbské Pleso,rázc.Helios	0	2	2
Vysoké Tatry,Štrbské Pleso,ÚNZ	7	1	8
Vysoké Tatry,Tatr.Kotlina,Bel.jask.	67	98	165
Vysoké Tatry,Tatr.Kotlina,Čarda	14	3	17
Vysoké Tatry,Tatr.Kotlina,Fľak	0	0	0
Vysoké Tatry,Tatr.Kotlina,Kardolina	2	0	2
Vysoké Tatry,Tatr.Kotlina,St.Kotlina	0	1	1
Vysoké Tatry,Tatr.Kotlina,Šarpanec	1	0	1
Vysoké Tatry,Tatr.Lesná	2	3	5
Vysoké Tatry,Tatr.Lomnica,aut.st.	311	277	588
Vysoké Tatry,Tatr.Lomnica,Biela Voda	8	16	24
Vysoké Tatry,Tatr.Lomnica,Eurocamp	0	0	0
Vysoké Tatry,Tatr.Lomnica,Tatranec	0	0	0
Vysoké Tatry,Tatr.Lomnica,zot.1.mája	4	0	4
Vysoké Tatry,Tatr.Matliare	34	42	76
Vysoké Tatry,Tatr.Polianka	19	27	46
Vysoké Tatry,Tatr.Zruby	1	1	2
Vysoké Tatry,Vyšné Hágy,rázc.k LÚ	34	41	75
Spolu	765	812	1577

Tabuľka 24 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Mesta Vysokých Tatier

Významným miestom pohybu cestujúcich je aj mesto Hanušovce nad Topľou s obratom 1 348 cestujúcich. Tí sú sústredení takmer výhradne na námestie. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Hanušovciach nad Topľou ukazuje Tabuľka 25.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Hanušovce n.Topľou	0	1	1
Hanušovce n.Topľou,nám.	629	669	1298
Hanušovce n.Topľou,rázc.Grodzin	0	0	0
Hanušovce n.Topľou,rázc.žel.st.	0	0	0
Hanušovce n.Topľou,sídl.	0	0	0
Hanušovce n.Topľou,STS	0	2	2
Hanušovce n.Topľou,viadukt	4	9	13
Hanušovce n.Topľou,zdrav.str.	0	0	0
Hanušovce n.Topľou,ZŠ	6	28	34
Spolu	639	709	1348

Tabuľka 25 Počty cestujúcich prichádzajúcich/odchádzajúcich do/z Hanušoviec nad Topľou

Poslednou lokalitou, kde obrat cestujúcich prevýšil tisíc cestujúcich je mesto Spišské Podhradie. Cestujúci využívajú takmer výhradne zastávku v centre na námestí. Počty cestujúcich nastupujúcich a vystupujúcich na jednotlivých autobusových zastávkach v Spišskom Podhradí uvádza Tabuľka 26.

Zastávky	Odchádzajúci cestujúci	Prichádzajúci cestujúci	Obrat cestujúcich
Spišské Podhradie,č.d.606	0	0	0
Spišské Podhradie,Kameňopriemysel	1	0	1
Spišské Podhradie,Kapitula	7	6	13
Spišské Podhradie,Katúň,kostol	2	0	2
Spišské Podhradie,Katúň,otoč.	4	6	10
Spišské Podhradie,Katúň,žel.zast.	0	0	0
Spišské Podhradie,Mlyn ul.Štefánikova	0	3	3
Spišské Podhradie,nám.	612	612	1224
Spišské Podhradie,rázc.Baldovce	7	5	12
Spišské Podhradie,rybníček	0	1	1
Spišské Podhradie,Sivá brada	0	0	0
Spišské Podhradie,žel.st.	0	0	0
Spolu	633	633	1266

Tabuľka 26 Počty cestujúcich prichádzajúcich / odchádzajúcich do/z Spišského Podhradia

5.2.1.2 Frekvencia spojov a cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave

Z dodaných dát zo strojčekov autobusových dopravcov boli spracované aj ďalšie analýzy. Boli analyzované počty spojov a cestujúcich. Celkový počet spojov a cestujúcich po jednotlivých dopravcoch (ich sekciách) ukazuje Tabuľka 27.

Dopravca	Počet cestujúcich	Počet spojov
Bus Karpaty	5534	278
SAD Humenné, OZ HE	11645	640
SAD Humenné, OZ VT	18414	952
SAD Poprad, PAL Kežmarok	6916	467
SAD Poprad, PAL Levoča	5205	281
SAD Poprad, PAL Poprad	9716	553
SAD Prešov	39067	1626
Spolu	96497	4797

Tabuľka 27 Celkový počet cestujúcich a spojov

Tabuľka s počtom cestujúcich po jednotlivých linkách a spojoch je v Elektronickej prílohe.

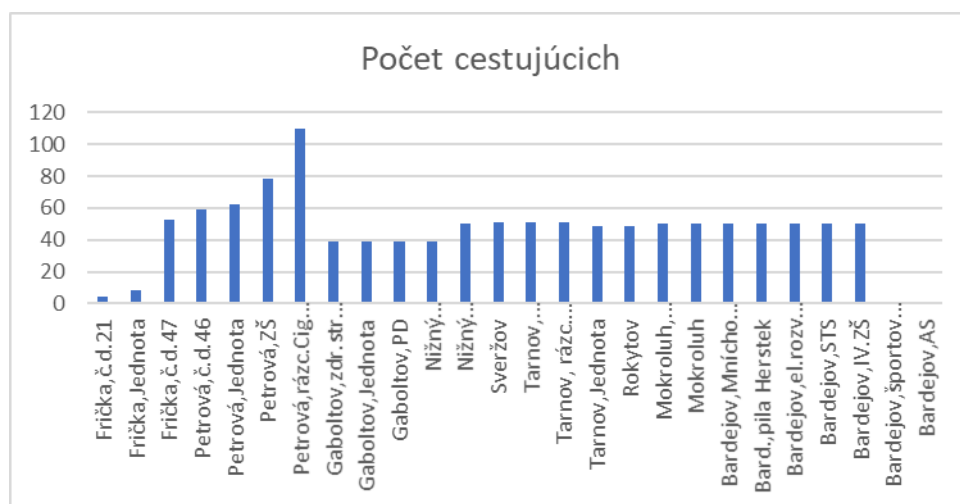
Boli analyzované najvyťaženejšie spoje. Trinásť spojov, ktoré využilo viac ako sto cestujúcich uvádza Tabuľka 28. Väčšinou ide o spoje, ktoré privádzajú alebo odvádzajú žiakov do/zo škôl.

Dopravca	Linka	Spoj	Nastúpilo	Trasa linky podľa CP	Odchod	Výchozia zastávka	Cieľová zastávka
SAD Prešov	701423	10	135	Bardejov - Zlaté - Čigellka/Frička	6:30	Frička	Bardejov, AS
SAD Prešov	707437	52	127	Prešov - Ratvaj - Terňa - Terňa, Babin Potok - Závadka	7:30	Geraldov	Prešov, AS
SAD HE, OZ VT	713419	8	117	Vranov n./T. - Rakovec n./O. - Michalovce	6:25	Michalovce, Mas. ul.	Vranov n./T., AS
SAD HE, OZ HE	702412	17	115	Humenné - Strážske/Sedliská - Vranov n./T. - Prešov	12:55	Humenné, žel. st.	Prešov, AS
SAD HE, OZ VT	712405	8	110	Svidník - Krajná Bystrá - Vyšný Komárnik	6:40	Vyšný Komárnik	Svidník, AS
SAD Prešov	707437	43	109	Prešov - Ratvaj - Terňa - Terňa, Babin Potok - Závadka	12:45	Prešov AS	Geraldov
SAD Prešov	708468	20	107	Sabinov - Červená Voda - Jakovany/Peč. N. Ves - Ľutina - Olejníkov	7:00	Olejníkov, OcÚ	Sabinov, AS
SAD Prešov	701429	1	106	Bardejov - Svidník - Stropkov	6:30	Bardejov, AS	Stropkov, AS
SAD HE, OZ VT	713419	5	105	Vranov n./T. - Rakovec n./O. - Michalovce	14:30	Vranov n.T., AS	Michalovce, AS
SAD Poprad	703417	13	104	Ihľany - Toporec - Podhorany - Kežmarok - Poprad	6:45	Ihľany, OcÚ	Kežmarok, AS
SAD Prešov	707449	8	104	Prešov - Vranov nad Topľou - Strážske - Humenné - Snina / Michalovce	12:10	Michalovce, žel. st.	Soľ, Jednota
SAD Prešov	707403	44	103	Prešov - Abranovce - Lesíček - Tuhrina - Červenica	12:10	Červenica	Prešov, AS
SAD HE, OZ VT	711406	7	101	Stropkov - Fijaš - Giraltovce - Prešov - Košice	9:00	Stropkov, AS	Košice, AS

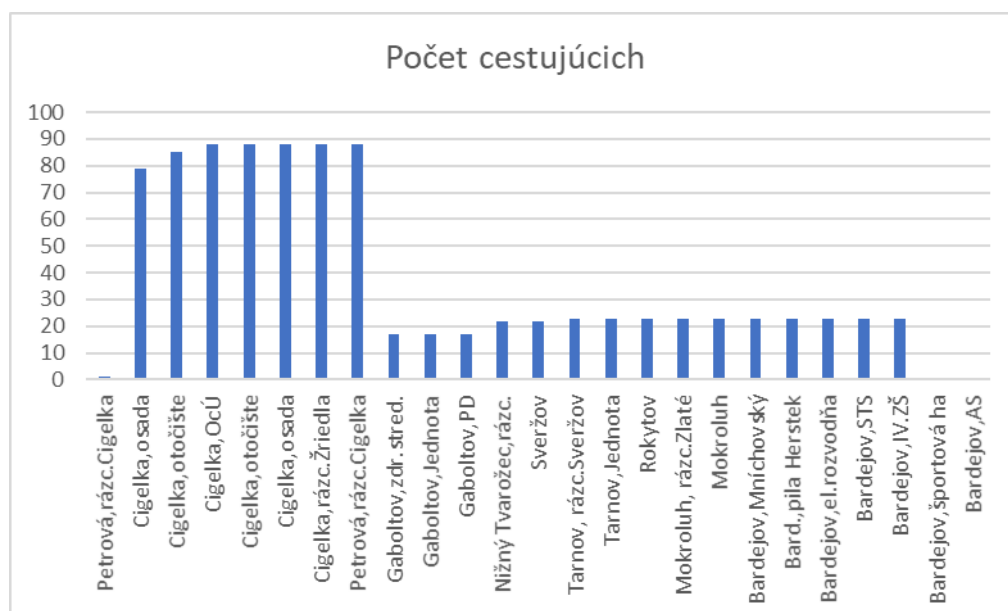
Tabuľka 28 Najvyťaženejšie spoje

Najvyťaženejší spoj dopravcu SAD Prešov č. 10 na linke 701423 využilo dokopy 135 cestujúcich. Zjavne ide o cestovanie školákov z Fričky a Petrovej do školy v Gaboltove, vyše 100 cestujúcich naraz v autobuse nezodpovedá štandardom. Vyobrazenie počtu cestujúcich v autobuse počas jazdy na trase ukazuje Graf 2.

O niečo skôr ide z Cígelky spoj č. 12 tej istej linky 701423, ktorý využilo dokopy 98 cestujúcich. Na tomto spoji cestovalo do Gaboltova naraz takmer 90 cestujúcich. Ďalej oba spoje viezli primeraný počet (46 a 23) cestujúcich do Bardejova. Obsadenie autobusu počas jazdy vyobrazuje Graf 3.

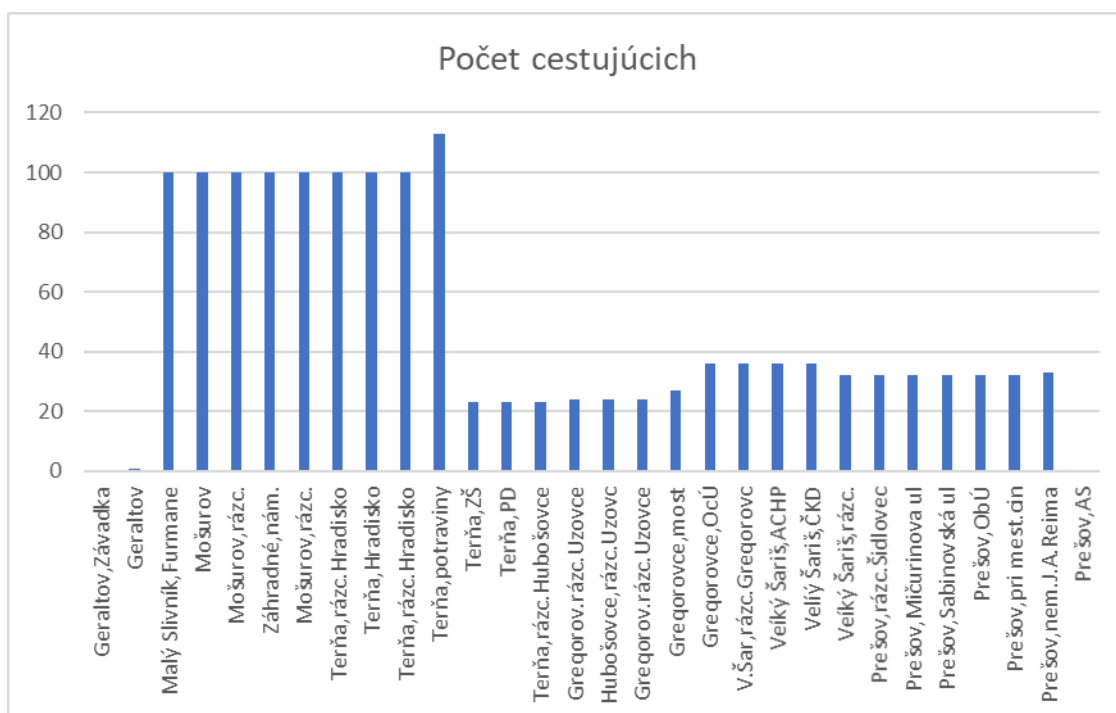


Graf 2 Najvyťaženejší spoj č. 10 na linke 701423 (135 cestujúcich)



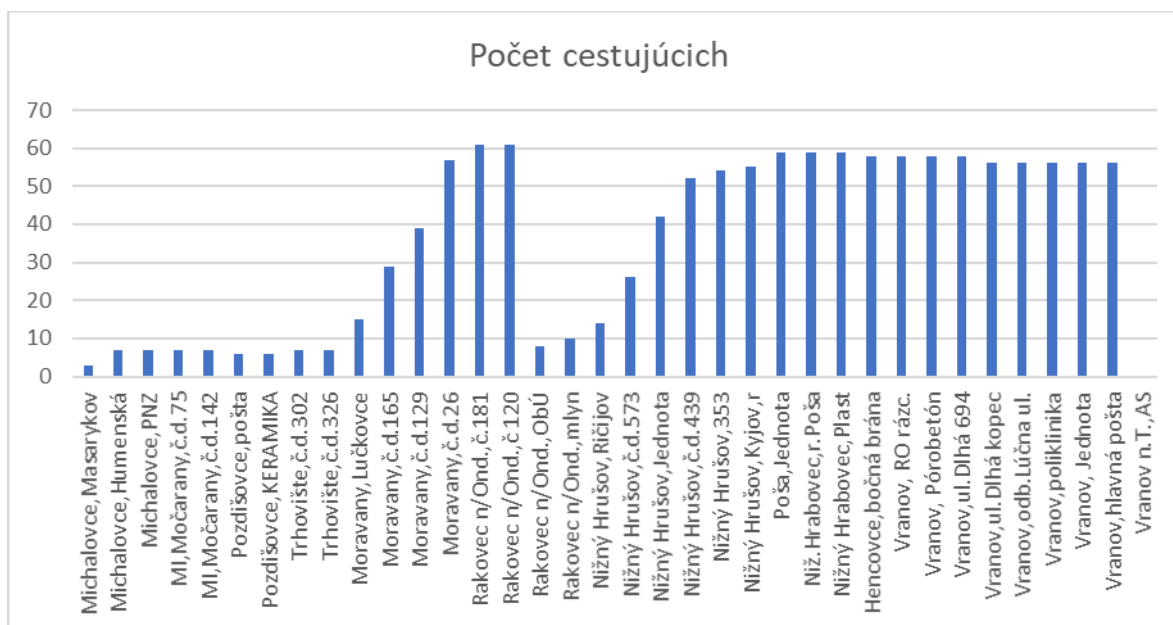
Graf 3 Spoj č. 12 linky 701423 (98 cestujúcich)

Druhý najvyťaženejší spoj dopravcu SAD Prešov č. 52 linky 707437 s odchodom o 7:30 z Geraltova do Prešova využilo celkom 127 cestujúcich. Na tomto spoji cestovalo naraz 100 a v jednom úseku až 113 cestujúcich, 90 z nich cestovalo do zastávky Terňa základná škola. Po zvyšku trasy cestovalo v autobuse do 36 cestujúcich. Vyťaženie vozidla ukazuje Graf 4.



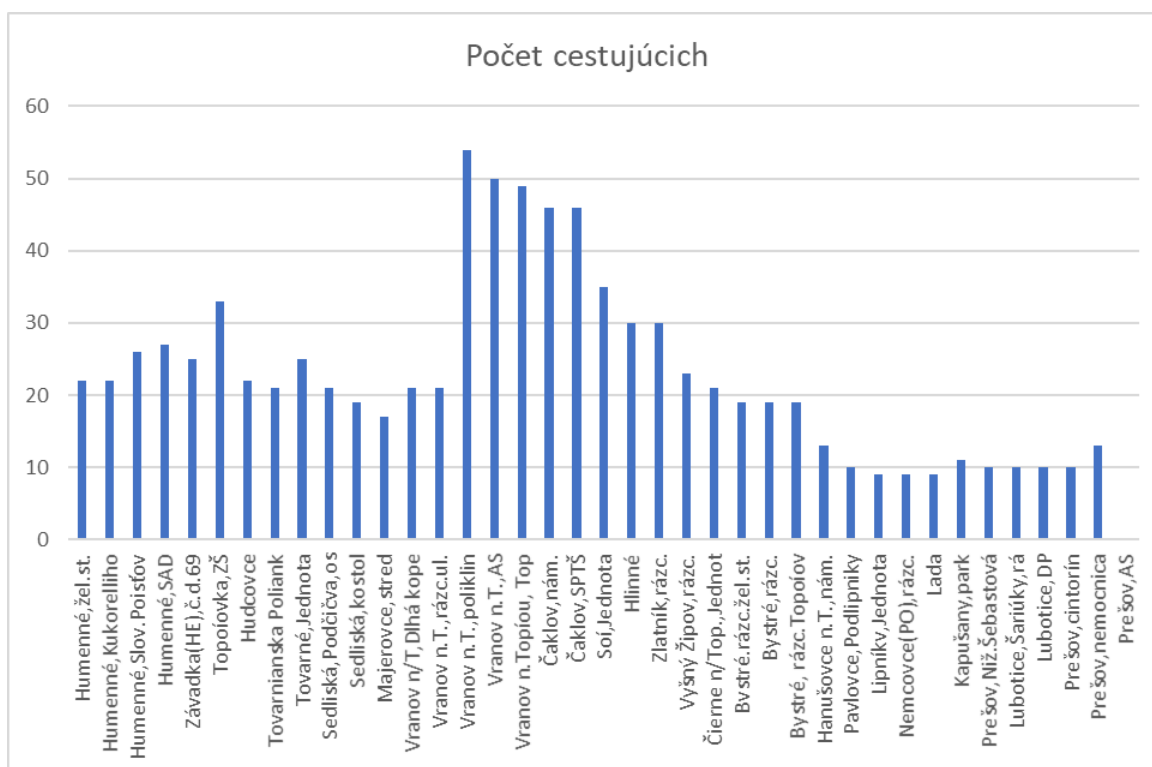
Graf 4 Spoj č. 52 linky 707437 (127 cestujúcich)

Tretím najvyťaženejším spojom je spoj číslo 8 linky 713419 dopravcu SAD Humenné (odštepny závod Vranov nad Topľou) s odchodom o 6:25 z Michaloviec, Masarykovej ulice do Vranova nad Topľou, cestovalo ním dokopy 117 cestujúcich. Spoj evidentne viezol žiakov do Rakovca nad Ondavou a Vranova nad Topľou. V tomto autobuse cestovalo naraz dokopy „len“ 61 cestujúcich. Vyťaženie spoja je vyobrazuje Graf 5.



Graf 5 Spoj č. 8 linky 713419 (117 cestujúcich)

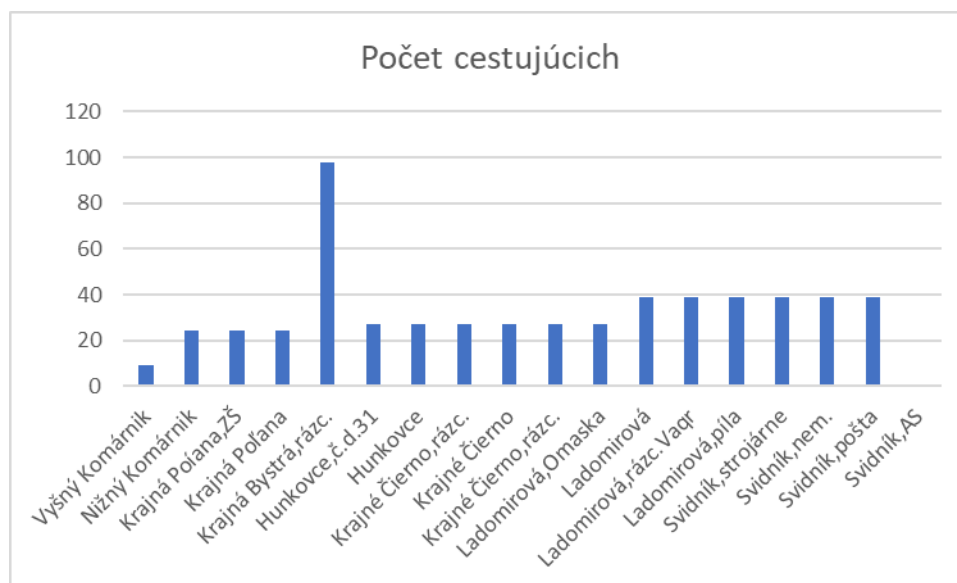
Štvrtým najvyťaženejším spojom je spoj číslo 17 linky 702412 dopravcu SAD Humenné (odštepny závod Humenné) s odchodom o 12:55 z Humenného železničnej stanice do Prešova, cestovalo ním dokopy 115 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo naraz dokopy len 54 cestujúcich. Vyťaženie spoja zobrazuje Graf 6.



Graf 6 Spoj č. 17 linky 702412 (115 cestujúcich)

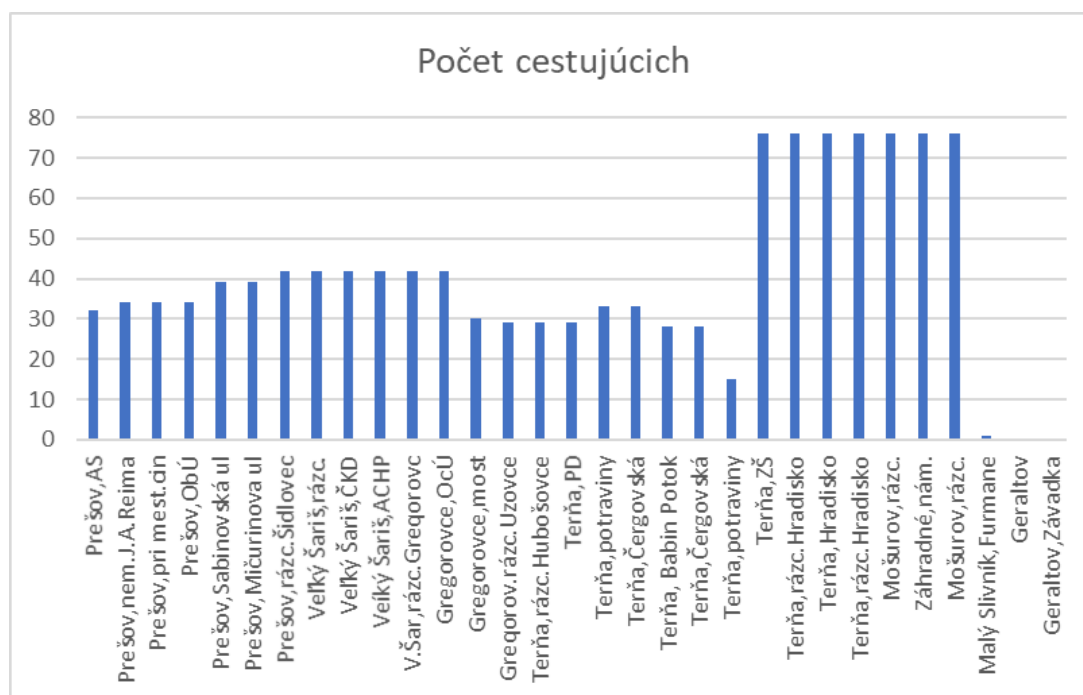
Piatym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 8 linky 712405 dopravcu SAD Humenné (odštepny závod Vranov nad Topľou) s odchodom o 6:40 z Vyšného Komárniku do Svidníka, cestovalo ním dokopy 110

cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 98 cestujúcich. Vyťaženie spoja je vyobrazené Graf 7.



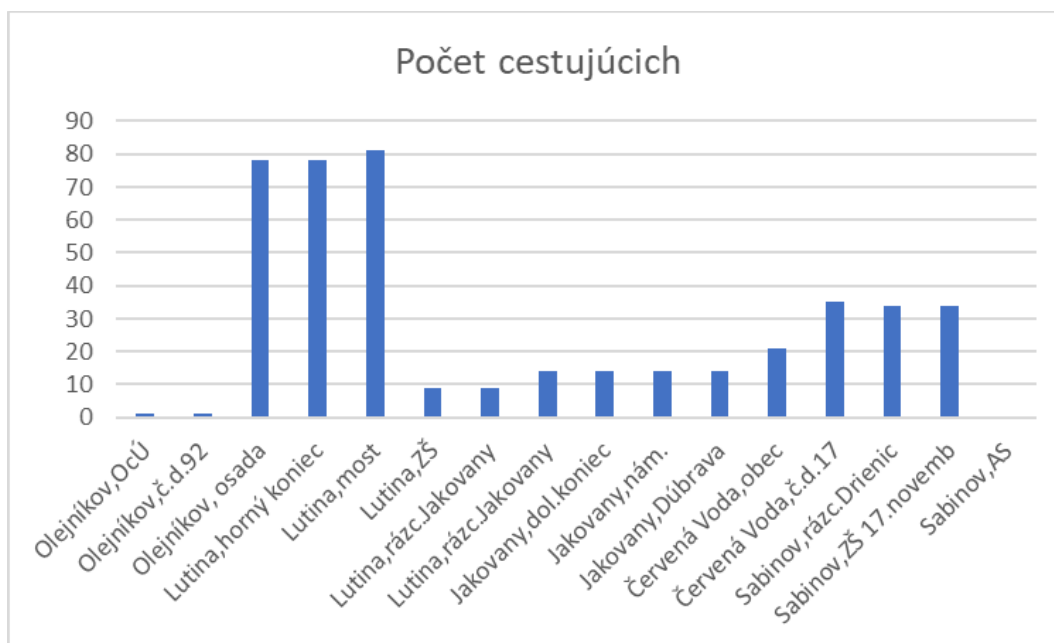
Graf 7 Spoj č. 8 linky 712405 (110 cestujúcich)

Šiestym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 43 linky 707437 dopravcu SAD Prešov s odchodom o 12:45 z Prešova, autobusovej stanice do Geraltova, cestovalo ním dokopy 109 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 76 cestujúcich. Vyťaženie spoja ukazuje Graf 8.



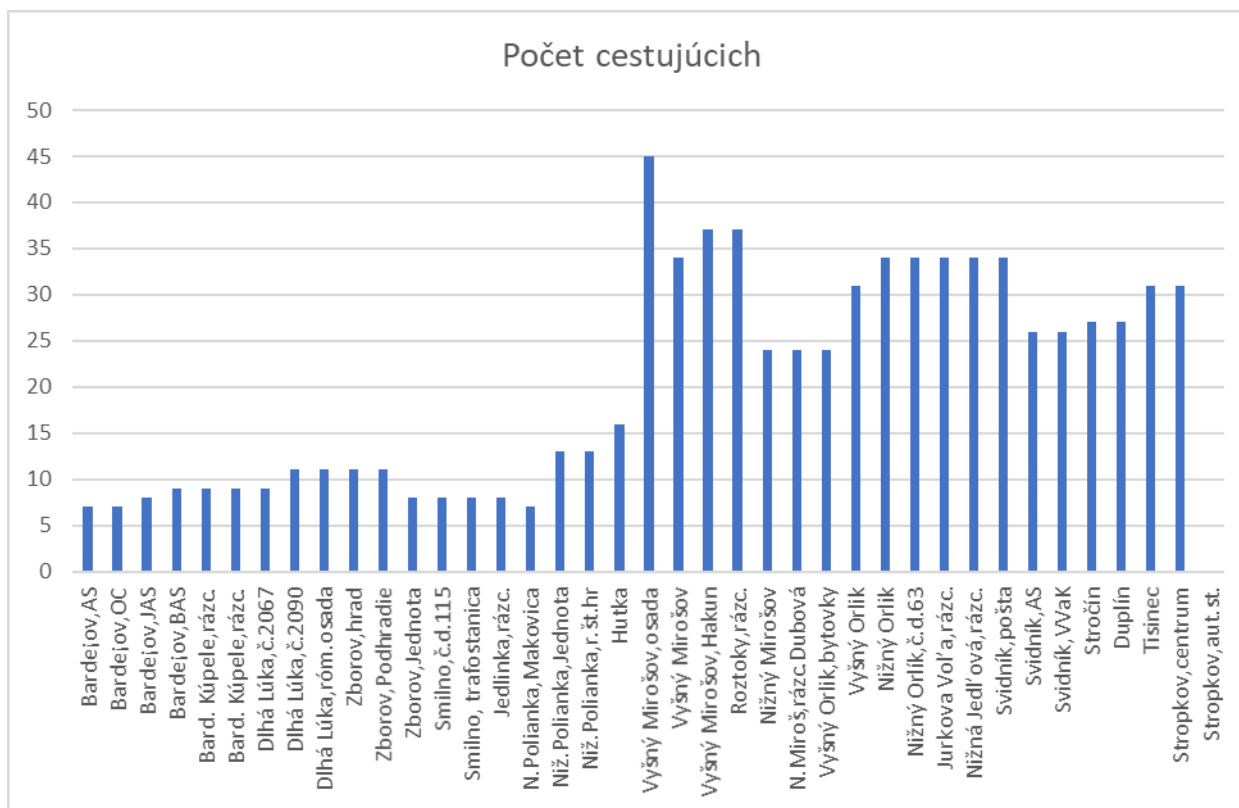
Graf 8 Spoj č. 43 linky 707437 (109 cestujúcich)

Siedmym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 20 linky 708468 dopravcu SAD Prešov s odchodom o 7:00 z Olejníkova, Obecného úradu do Sabinova, cestovalo ním dokopy 107 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 81 cestujúcich. Vyťaženie spoja zobrazuje Graf 9.



Graf 9 Spoj č. 20 linky 708468 (107 cestujúcich)

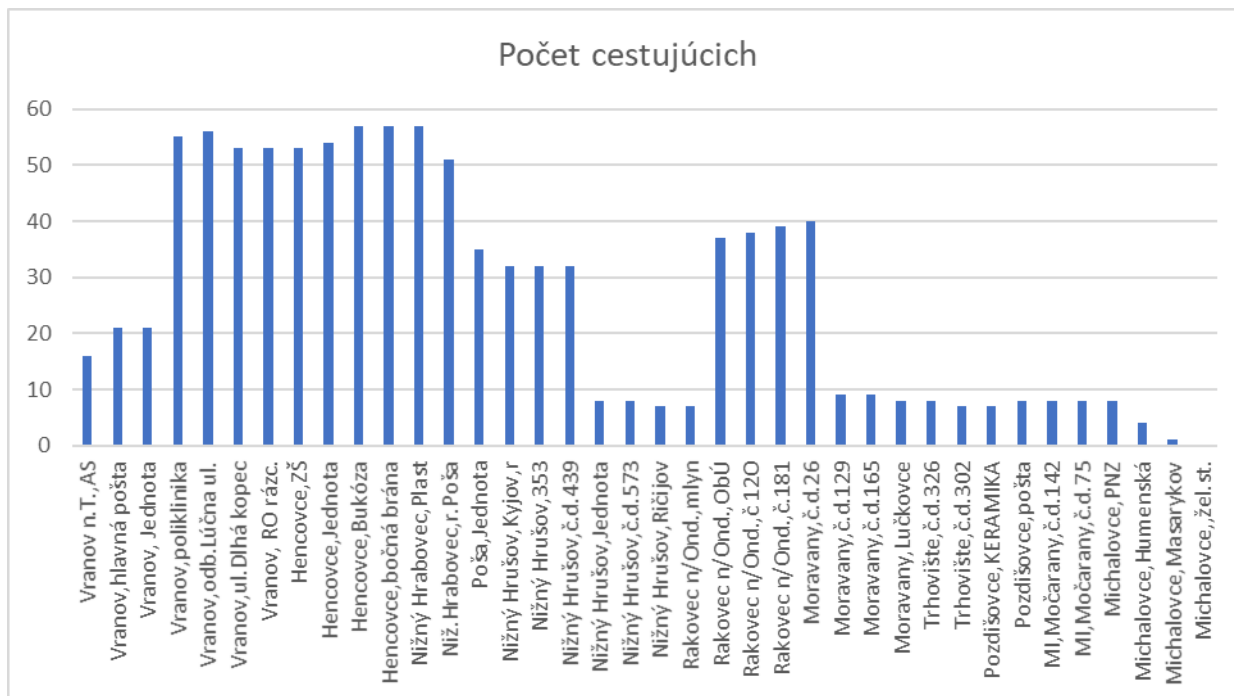
Ôsmym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 1 linky 701429 dopravcu SAD Prešov s odchodom o 6:30 z Bardejova do Stropkova, cestovalo ním dokopy 106 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 45 cestujúcich. Ide o príklad veľmi dobre vyťaženeho spoja. Vyťaženie spoja ilustruje Graf 10.



Graf 10 Spoj č. 1 linky 701429 (106 cestujúcich)

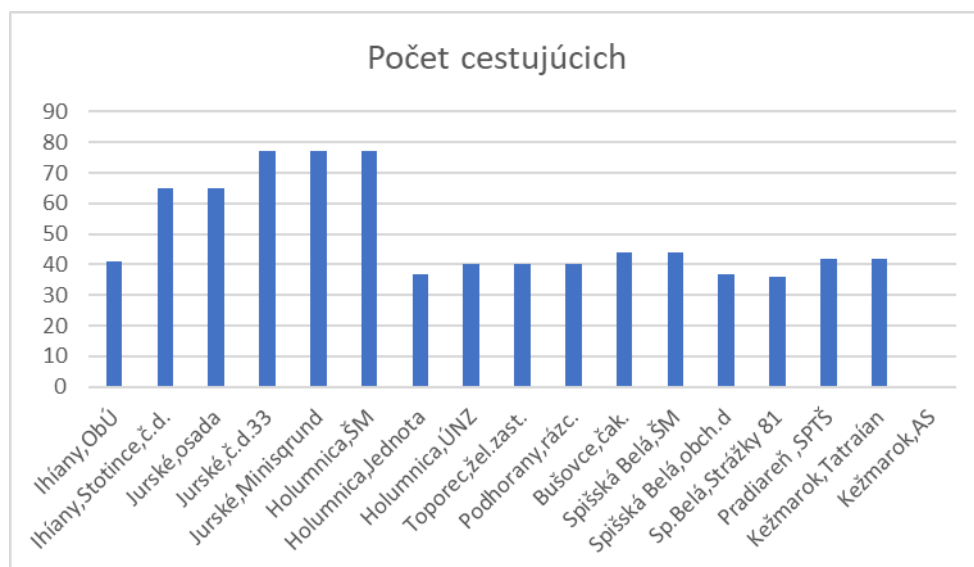


Deviatym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 5 linky 713419 dopravcu SAD Humenné (odštepny závod Vranov nad Topľou) s odchodom o 14:30 z Vranova nad Topľou do Michaloviec, cestovalo ním dokopy 105 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 57 cestujúcich. Vyťaženie spoja vyobrazuje Graf 11.



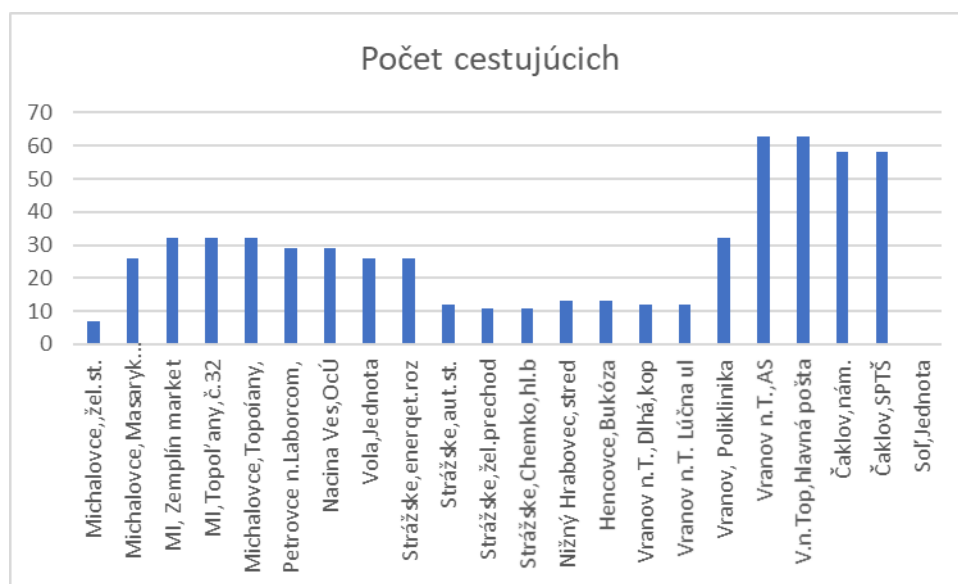
Graf 11 Spoj č. 5 linky 713419 (105 cestujúcich)

Desiatym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 13 linky 703417 dopravcu SAD Poprad s odchodom o 6:45 z Ihlian, Obecného úradu do Kežmarku, cestovalo ním dokopy 104 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 77 cestujúcich. Vyťaženie spoja ukazuje Graf 12.



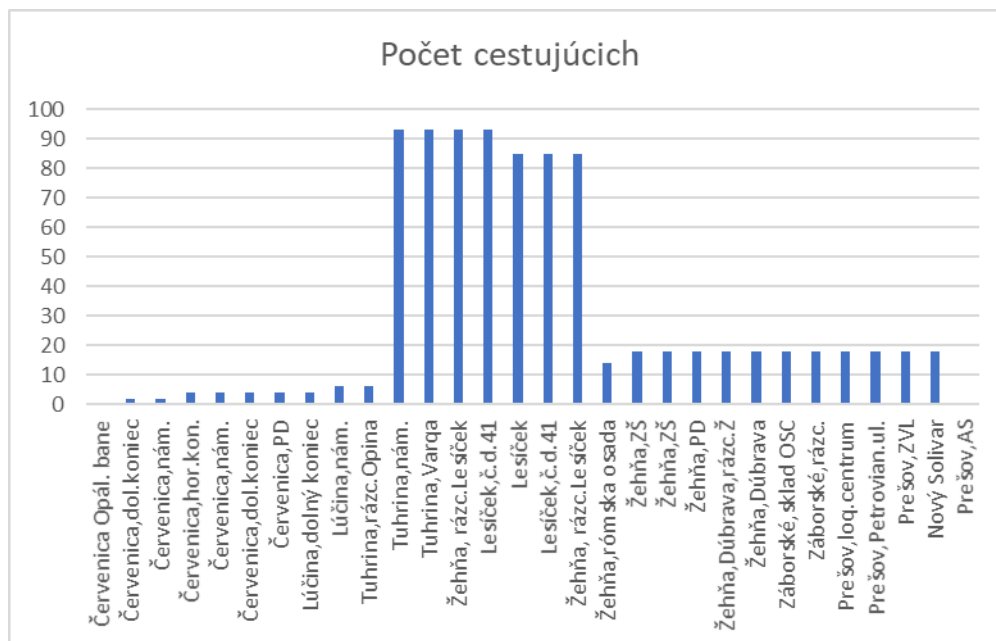
Graf 12 Spoj č. 13 linky 703417 (104 cestujúcich)

Jedenástym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 8 linky 707449 dopravcu SAD Prešov s odchodom o 12:10 z Michaloviec železničnej stanice do zastávky Soľ, Jednota, cestovalo ním dokopy 104 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 63 cestujúcich. Vyťaženie spoja zobrazuje Graf 13.



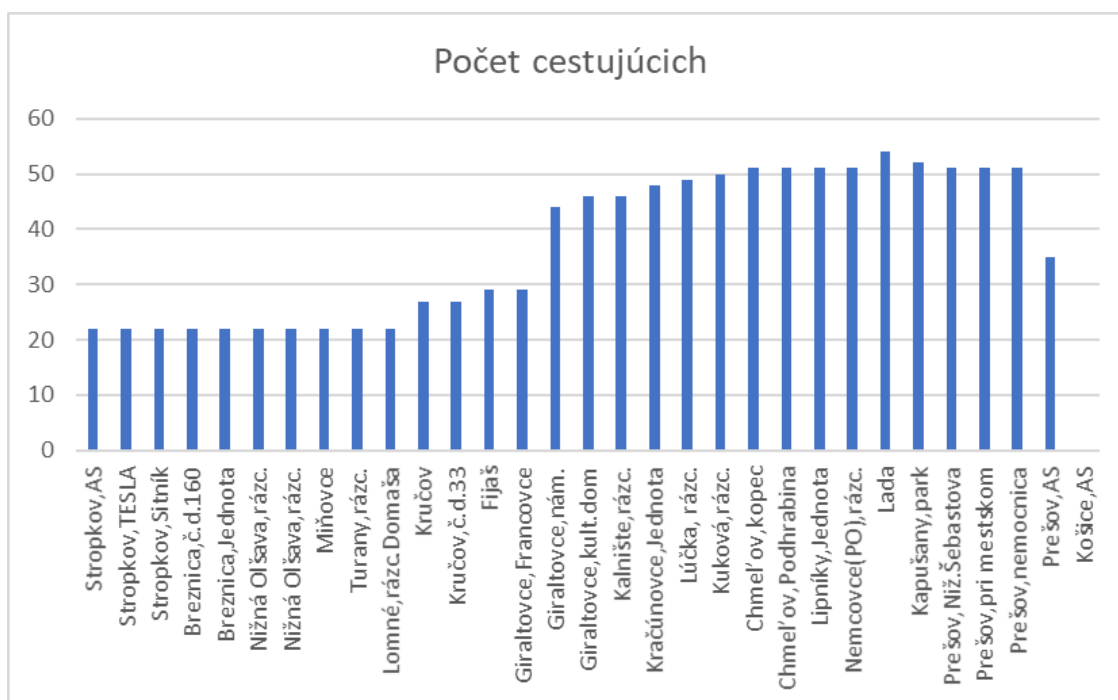
Graf 13 Spoj č. 8 linky 707449 (104 cestujúcich)

Dvanástym najvyťaženejším spojom je spoj číslo 44 linky 707403 dopravcu SAD Prešov s odchodom o 12:10 z Červenic do Prešova, cestovalo ním dokopy 103 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 93 cestujúcich. Vyťaženie spoja ukazuje Graf 14.



Graf 14 Spoj č. 44 linky 707403 (103 cestujúcich)

Trinástim najvyťaženejším spojom je spoj číslo 7 linky 711406 dopravcu SAD Humenné (odštepny závod Vranov nad Topľou) s odchodom o 9:10 zo Stropkova do Košíc, cestovalo ním dokopy 101 cestujúcich. V tomto autobuse cestovalo v jednom úseku naraz dokopy 54 cestujúcich. Vyťaženie spoje je vyobrazené v Graf 15.



Graf 15 Spoj č. 7 linky 711406 (101 cestujúcich)

Z tejto vzorky najvyťaženejších spojov prímestskej autobusovej dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji možno utvoriť tri skupiny.

Do prvej skupiny možno zaradiť spoje v ktorých mohli všetci cestujúci sedieť.

Do druhej skupiny možno zaradiť spoje v ktorých nebola prekročená obsaditeľnosť stanovená výrobcom prímestského autobusu (posudzovaný prímestský autobus SOR C 12 pre 51 sediacich a 31 stojacich cestujúcich).

Do tretej skupiny potom patria spoje, kde došlo k prekročeniu kapacity.

Do prvej skupiny patrí spoj číslo 1 linky 701429 dopravcu SAD Prešov pri ktorom je vyššie spomenuté, že je ukážkou veľmi dobre vyťaženej spoja, kde sa cestujúci striedajú.

Do druhej skupiny patria spoje, ktoré sa umiestnili na 3., 4., 6., 7., 10., 11. a 13. mieste podľa celkového vyťaženia. Tieto spoje premávali v rámci daných štandardov.

Spoje v tretej skupine tieto štandardy prekročili:

- Spoj č. 10 na linke 701423 (105)
- Spoj č. 52 na linke 707437 (100)
- Spoj č. 8 na linke 712405 (98)
- Spoj č. 44 na linke 707403 (103)

Na druhom konci rebríčku vyťaženosti spojov sú spoje, ktoré nepreviezli jediného cestujúceho. Ich počet uvádza Tabuľka 29 spolu s percentuálnym podielom na celkovom počte spojov v tej ktorej skupine. Nie je možné všetky tieto spoje zrušiť, lebo sú to najmä dojazdy autobusov na linku v skorých hodinách alebo návraty do garáže v neskorých večerných hodinách. Aj niektoré ďalšie obraty už podľa charakteru premávky budú veľmi málo vyťažené.

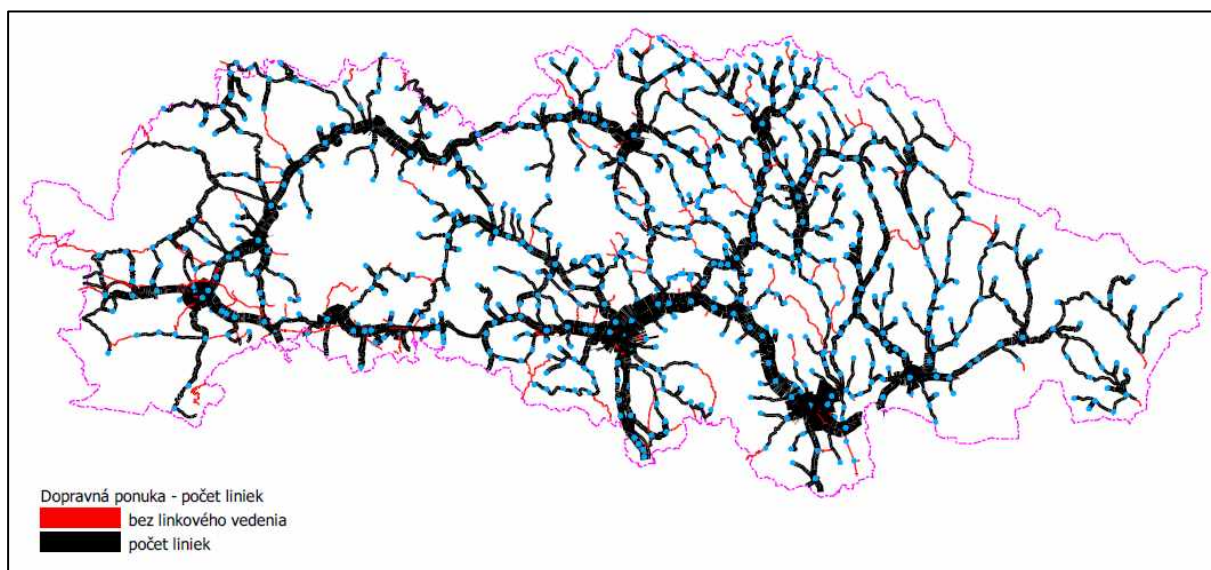
Dopravca	Počet spojov	Podiel v %
Bus Karpaty	35	12,59%
SAD Humenné, OZ HE	31	4,84%
SAD Humenné, OZ VT	85	8,93%
SAD Poprad, PAL Kežmarok	44	9,42%
SAD Poprad, PAL Levoča	16	5,69%
SAD Poprad, PAL Poprad	49	8,86%
SAD Prešov	112	6,89%
Spolu	372	7,75%

Tabuľka 29 Počty spojov bez cestujúcich

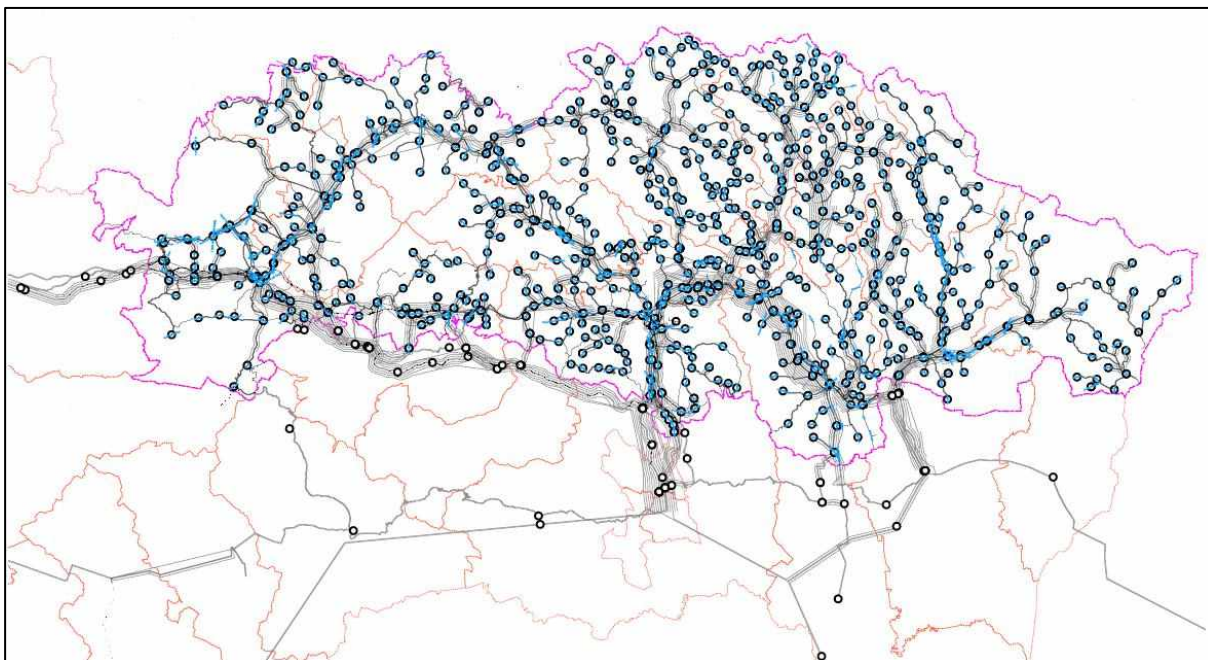
Vrátane tých spojov, ktoré šli prázdne, možno konštatovať, že dokopy $\frac{1}{4}$ spojov viezli štyroch cestujúcich a menej. Zvyšné $\frac{3}{4}$ spojov viezli priemerne 26,5 cestujúcich, čo je ekonomicky únosná úroveň obsadenia autobusov.

5.2.1.3 Celkový prehľad o prímestskej autobusovej doprave

Celkový prehľad o linkovom vedení a o pohybe na jednotlivých cestách a trasách je zrejmý z výstupov z dopravného modelu. Prehľad vedení liniek autobusov na cestách v Prešovskom kraji ukazuje Obrázok 16. Obrázok 17 ukazuje počty autobusových liniek medzi jednotlivými obcami v kraji.

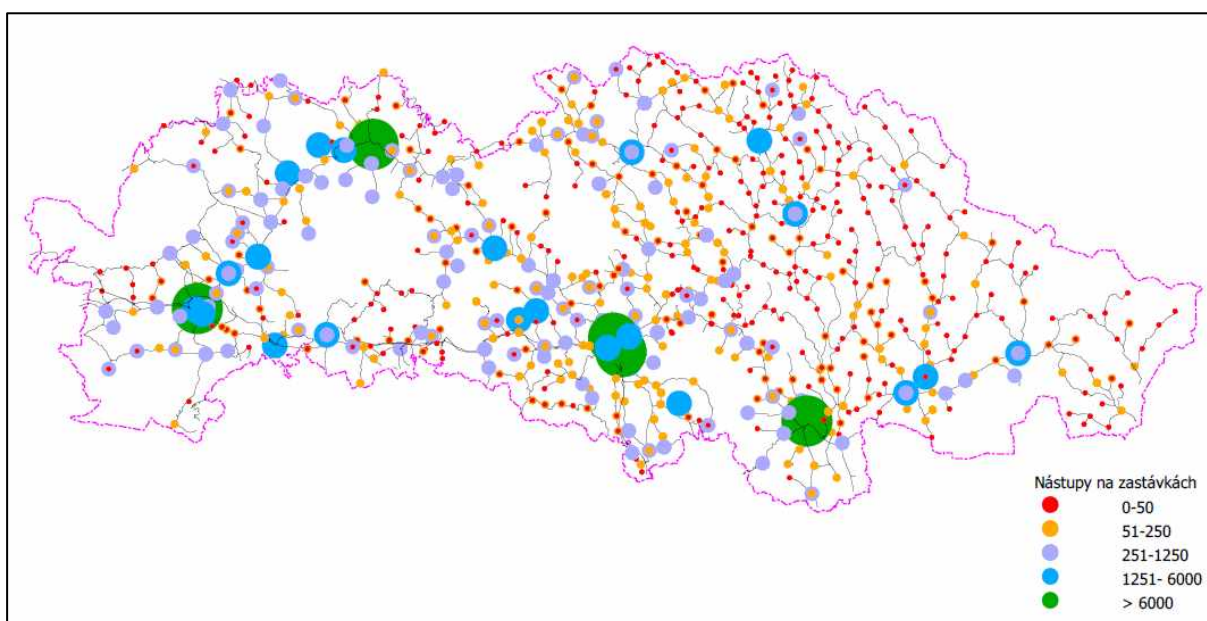


Obrázok 16 Počty autobusových liniek na cestách v Prešovskom kraji

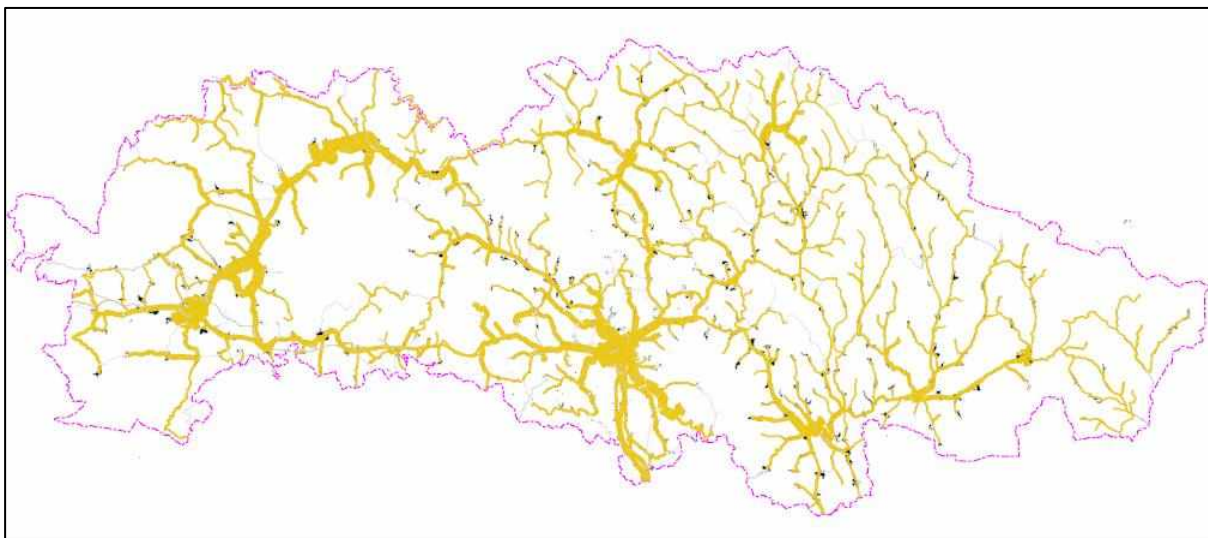


Obrázok 17 Počty autobusových liniek medzi obcami Prešovského kraja

Obrázok 18 ukazuje denný počet nastupujúcich cestujúcich na jednotlivých zastávkach v Prešovskom samosprávnom kraji podľa dopravného modelu.



Obrázok 18 Nástupy cestujúcich na jednotlivých zastávkach



Obrázok 19 Intenzity cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v Prešovskom kraji

5.2.2 Regionálna vlaková doprava

5.2.2.1 Dopyt v regionálnej vlakovej doprave

Analýza dopytu regionálnej železničnej dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji je vytvorená z dát poskytnutých Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. (ZSSK) o pohybe cestujúcich vo vlakoch, prechádzajúcich cez Prešovský samosprávny kraj počas 12. týždňa roku 2018. Z týchto dát boli vybrané pracovné dni v strede týždňa (utorok, streda a štvrtok) tak, aby vznikol obrázok jedného pracovného dňa.

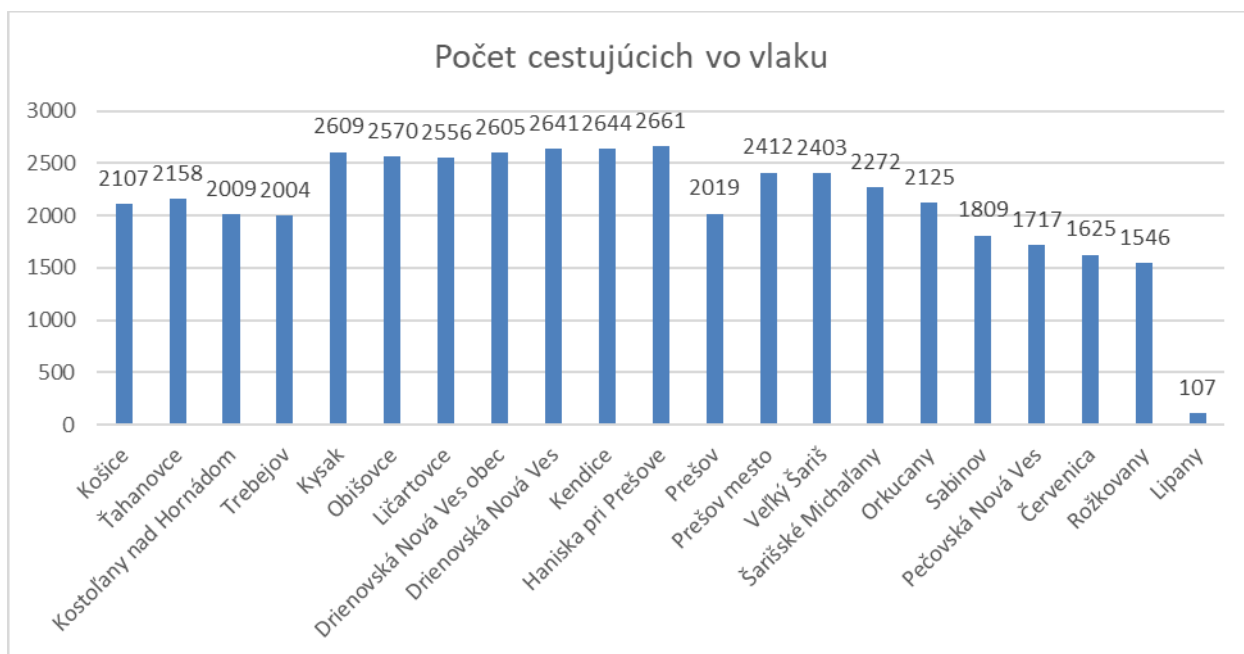
Do skúmania sú zaradené všetky regionálne vlakové spoje v rámci zmluvy o doprave vo verejnom záujme vrátane REXov, čiže nie sú tu zahrnuté spoje súkromných dopravcov a spoje R, EX, SC a IC národného dopravcu ZSSK, a.s. Tabuľky aj grafy sú spravené z údajov národného dopravcu ZSSK. Počet cestujúcich v grafoch ukazuje počet cestujúcich, ktorí boli vo vlakoch pri odchode z dole uvedenej stanice. Pokiaľ je nenulový údaj v poslednej stanici, v niektorých stanicích to znamená počet cestujúcich vo vlakoch, ktoré pokračujú ďalej za poslednú stanicu sledovanej trate. V prípadoch, že všetky vlaky v danej stanici končia, ide o chybu sčítania.

Cez Prešov prechádza železničná trať 188 (číslovanie podľa cestovného poriadku pre cestujúcich) z Košíc do Lipian a Plavča a ďalej do Poľska. Pravidelná osobná doprava premáva z Košíc do Lipian. Medzi Lipanmi a Čirčom premáva jeden pár vlakov v piatok a v nedeľu pre študentov.

V párnom smere (z Košíc do Lipian) pricestovalo do Prešova takmer 2 300 cestujúcich a 2 100 ich odcestovalo. Pohyb cestujúcich vo vlakoch osobnej dopravy (vrátane REXov) ukazuje Tabuľka 30 a Graf 16.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Košice	2107	0	2107
Ťahanovce	62	11	2158
Kostoľany nad Hornádom	74	223	2009
Trebejov	9	14	2004
Kysak	804	199	2609
Obišovce	39	78	2570
Ličartovce	37	51	2556
Drienovská Nová Ves obec	76	27	2605
Drienovská Nová Ves	45	9	2641
Kendice	155	152	2644
Haniska pri Prešove	29	12	2661
Prešov	1245	1887	2019
Prešov mesto	860	405	2412
Veľký Šariš	94	103	2403
Šarišské Michaľany	64	195	2272
Orkucany	45	192	2125
Sabinov	171	487	1809
Pečovská Nová Ves	49	141	1717
Červenica	39	131	1625
Rožkovany	39	118	1546
Lipany	0	1439	107

Tabuľka 30 Cestujúci vo vlakoch medzi Košicami a Lipanmi

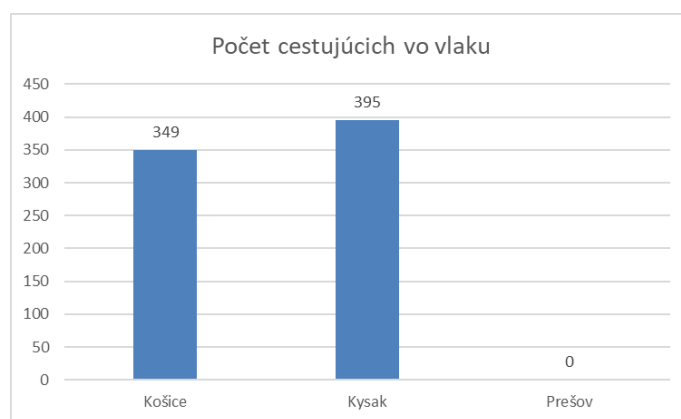


Graf 16 Cestujúci vo vlakoch medzi Košicami a Lipanmi

Z tohto pre ďalšie úvahy je vyňatý pohyb cestujúcich vo vlakoch kategórie REX, ktorý ukazuje Tabuľka 31 a Graf 17.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Košice	349	0	349
Kysak	73	27	395
Prešov	0	395	0

Tabuľka 31 Cestujúci vo vlakoch REX medzi Košicami a Prešovom

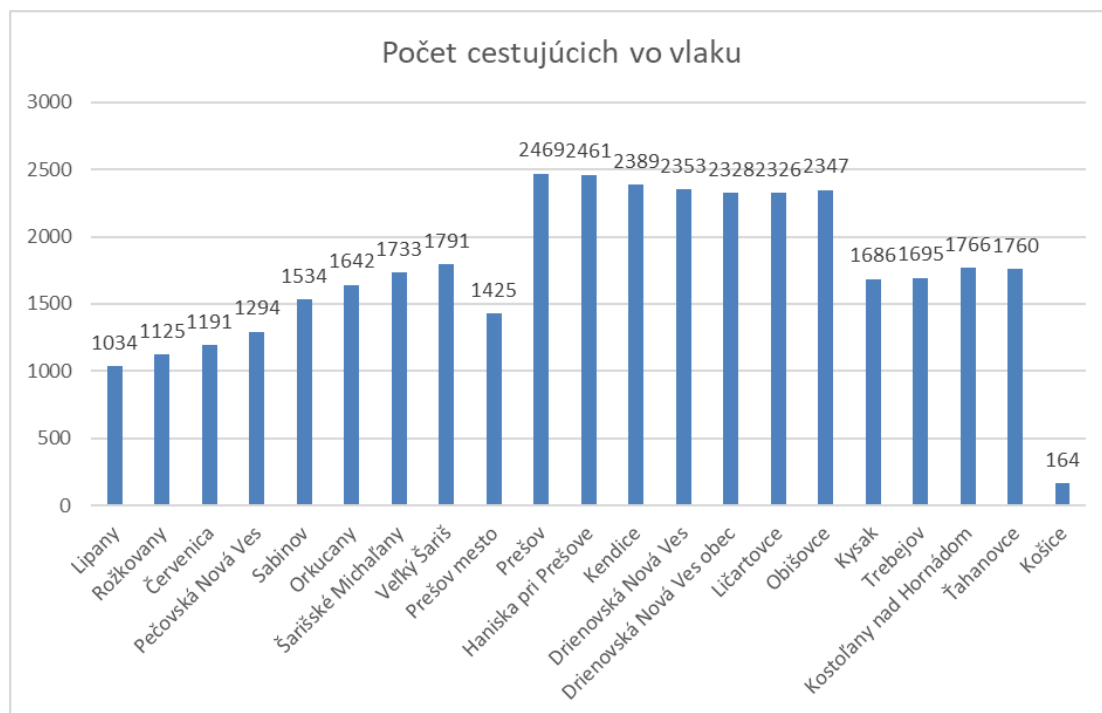


Graf 17 Cestujúci vo vlakoch REX medzi Košicami a Prešovom

V nepárnom smere (z Lipian do Košíc) pricestovalo do Prešova takmer 2 300 cestujúcich a 1 600 ich odcestovalo. Pohyb cestujúcich vo všetkých vlakoch (vrátane REXov) ukazuje Tabuľka 32 a Graf 18.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Lipany	1034	0	1034
Rožkovany	108	17	1125
Červenica	98	32	1191
Pečovská Nová Ves	136	33	1294
Sabinov	404	164	1534
Orkucany	149	41	1642
Šarišské Michaľany	158	67	1733
Veľký Šariš	98	40	1791
Prešov mesto	335	701	1425
Prešov	1931	887	2469
Haniska pri Prešove	7	15	2461
Kendice	56	128	2389
Drienovská Nová Ves	5	41	2353
Drienovská Nová Ves obec	42	67	2328
Ličartovce	36	38	2326
Obišovce	59	38	2347
Kysak	220	881	1686
Trebejov	11	2	1695
Kostoľany nad Hornádom	88	17	1766
Ťahanovce	18	24	1760
Košice	0	1596	164

Tabuľka 32 Cestujúci vo vlakoch medzi Lipanmi a Košicami

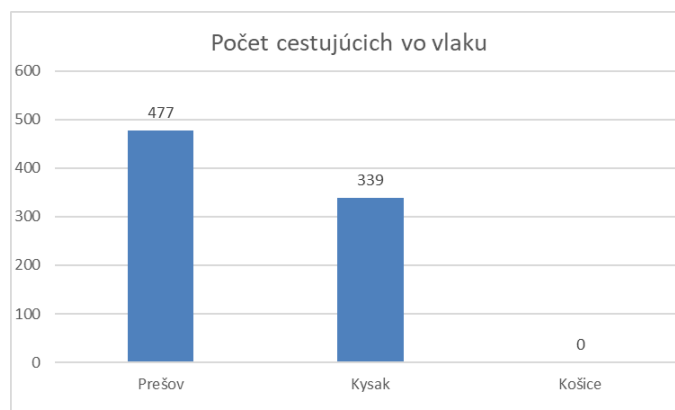


Graf 18 Cestujúci vo vlakoch medzi Lipanmi a Košicami

Z tohto pre ďalšie analýzy je vyňatý pohyb cestujúcich vo vlakoch kategórie REX, ktorý ilustruje Tabuľka 33 a Graf 19.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Prešov	477	0	477
Kysak	57	195	339
Košice	0	339	0

Tabuľka 33 Cestujúci vo vlakoch REX medzi Prešovom a Košicami



Graf 19 Cestujúci vo vlakoch REX medzi Prešovom a Košicami

Možno konštatovať, že zistené počty cestujúcich vo vlakoch kategórie REX nenapĺňajú očakávanie (ide o štyri a pol páru spojov), no je nutné konštatovať, že prieskum prebehol veľmi skoro po zavedení týchto vlakov³ (v treťom týždni ich premávky) a zistené počty skôr hovoria o potenciáli týchto vlakov.

Pre porovnanie bol realizovaný prehľad o frekvencii cestujúcich vo vlakoch kategórie REX medzi Prešovom a Košicami na základe prieskumu realizovaného ZSSK v marci 2019 (12. týždeň roku 2019). Využitie týchto vlakov oproti marcu 2018 významne vzrástlo, najmä vo smere z Košíc. Počty cestujúcich uvádza Tabuľka 34 a Tabuľka 35.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Košice	565	0	565
Kysak	92	89	568
Prešov	0	568	0

Tabuľka 34 Cestujúci vo vlakoch REX medzi Košicami a Prešovom v roku 2019

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Prešov	636	0	636
Kysak	54	138	552
Košice	0	552	0

Tabuľka 35 Cestujúci vo vlakoch REX medzi Prešovom a Košicami v roku 2019

Z Košíc vycestovalo o 61,89 % cestujúcich viac ako v marci 2018, z Prešova cestovalo o 33,33 % cestujúcich viac ako v marci 2018. Treba konštatovať, že prieskum v marci 2019 potvrdil predpoklad nárastu cestujúcich vo vlakoch kategórie REX po dlhšom čase ich premávky.

Najväčšia frekvencia cestujúcich na tejto železničnej trati je medzi Prešovom a Kysakom, čo zodpovedá prestupovému potenciálu stanice v Kysaku – na diaľkové vlaky najmä z/do Žiliny, Bratislavy a Prahy. Táto skutočnosť je zistená takisto pri vlakoch kategórie REX.

³ Vlaký REX boli zavedené do premávky 5. marca 2018; prieskum bol realizovaný 20. marca 2018.

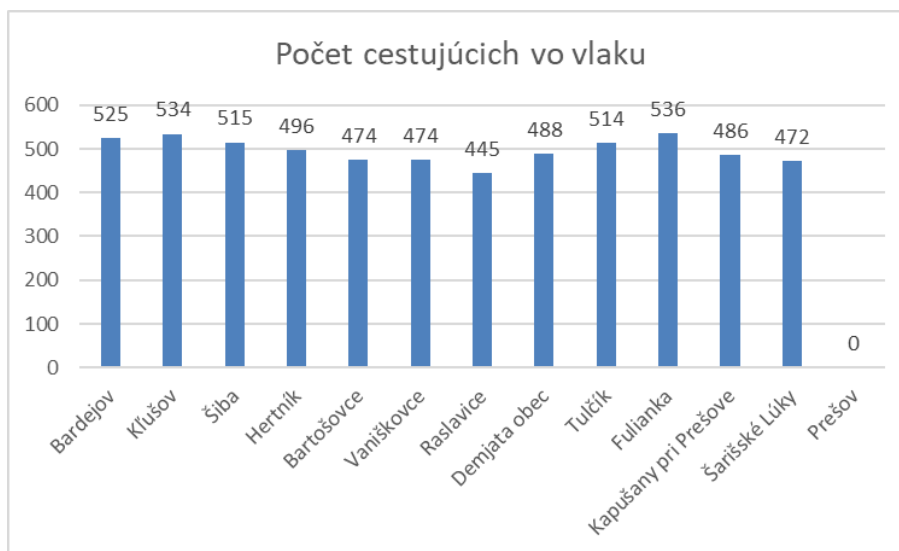
Vysoká frekvencia cestujúcich z/do Lipian, ktorá je oveľa väčšia ako v okresnom meste Sabinove napovedá využívaní vlaku v kombinácii s ďalšími druhmi dopravy (autobusy, IAD a možno ďalšie) z/do okolitých obcí.

Ďalšia železničná trať č. 194 spája Prešov s Bardejovom. Dopyt je tu skúmaný rovnakým spôsobom. Je len potrebné konštatovať, že nie všetky vlaky prechádzajú celú trasu, u niektorých spojov je potrebné prestúpiť v Kapušanoch na vlaky z/do Vranova nad Topľou (Humenného). To je vidno tiež z tabuliek a grafov o pohybe cestujúcich, lebo Kapušany samotné nie sú takým zdrojom alebo cieľom (napríklad pre pomerne excentrickú polohu železničnej stanice). Železničná doprava tu obsluhuje nielen koncové body, ale aj obce medzi Bardejovom a Kapušanmi, najmä Raslavice.

V párnom smere pricestovalo do Prešova vrátane Šarišských Lúk takmer 500 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich ukazuje Tabuľka 36 a Graf 20.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Bardejov	525	0	525
Kľušov	14	5	534
Šiba	6	25	515
Hertník	11	30	496
Bartošovce	37	59	474
Vaniškovce	32	32	474
Raslavice	84	113	445
Demjata obec	54	11	488
Tulčík	39	13	514
Fulianka	25	3	536
Kapušany pri Prešove	9	59	486
Šarišské Lúky	3	17	472
Prešov	0	472	0

Tabuľka 36 Pohyb cestujúcich medzi Bardejovom a Prešovom

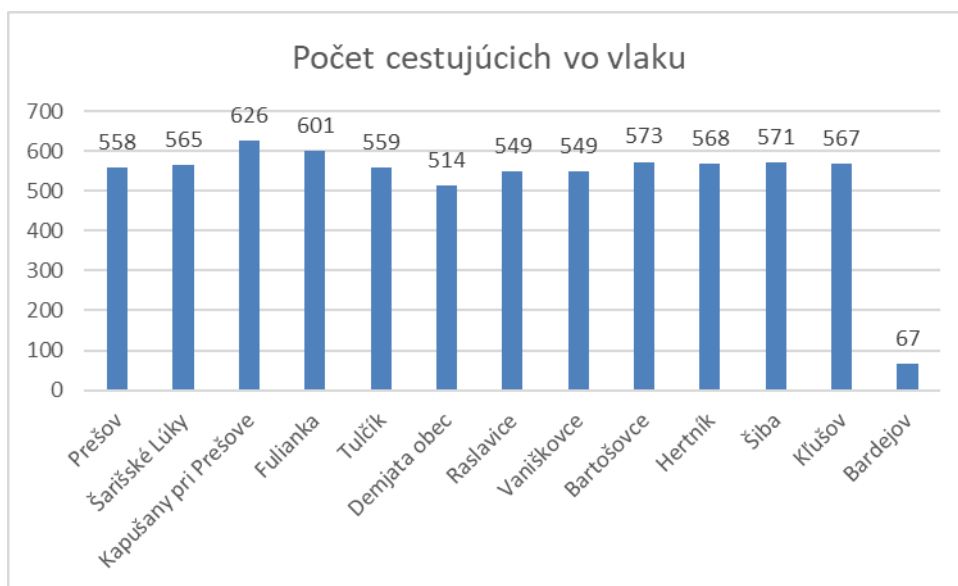


Graf 20 Pohyb cestujúcich medzi Bardejovom a Prešovom

V nepárnom smere odcestovalo z Prešova vrátane Šarišských Lúk takmer 570 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich uvádza Tabuľka 37 a Graf 21.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Prešov	558	0	558
Šarišské Lúky	10	3	565
Kapušany pri Prešove	74	13	626
Fulianka	0	25	601
Tulčík	7	49	559
Demjata obec	19	64	514
Raslavice	135	100	549
Vaniškovce	22	22	549
Bartošovce	53	29	573
Hertník	14	19	568
Šiba	10	7	571
Kľušov	5	9	567
Bardejov	0	500	67

Tabuľka 37 Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Bardejovom



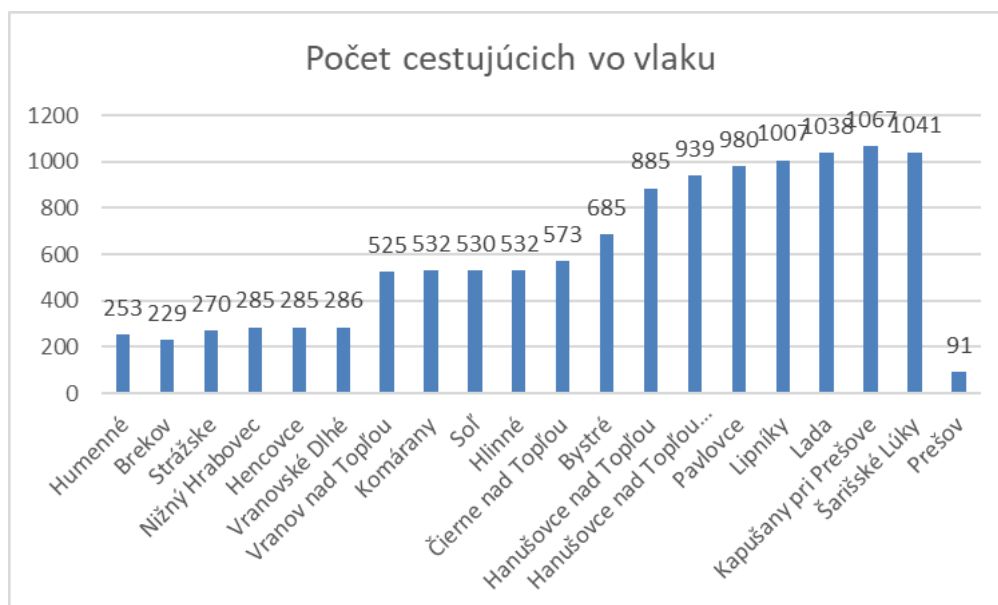
Graf 21 Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Bardejovom

Ďalšou železničnou traťou smerujúcou do Prešova je trať č. 193 z Humenného (Strážskeho, Vranova nad Topľou). Vlaky na tejto trati poskytujú prípoj niektorým spojom z Bardejova.

V párnom smere pricestovalo do Prešova vrátane Šarišských Lúk takmer 1 000 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich ukazuje Tabuľka 38 a Graf 22.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Humenné	253	0	253
Brekov	2	26	229
Strážske	51	10	270
Nižný Hrabovec	30	15	285
Hencovce	5	5	285
Vranovské Dlhé	6	5	286
Vranov nad Topľou	322	83	525
Komárany	8	1	532
Soľ	40	42	530
Hlinné	49	47	532
Čierne nad Topľou	53	12	573
Bystré	137	25	685
Hanušovce nad Topľou	260	60	885
Hanušovce nad Topľou mesto	128	74	939
Pavlovce	43	2	980
Lipníky	36	9	1007
Lada	36	5	1038
Kapušany pri Prešove	64	35	1067
Šarišské Lúky	14	40	1041
Prešov	0	950	91

Tabuľka 38 Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Prešovom

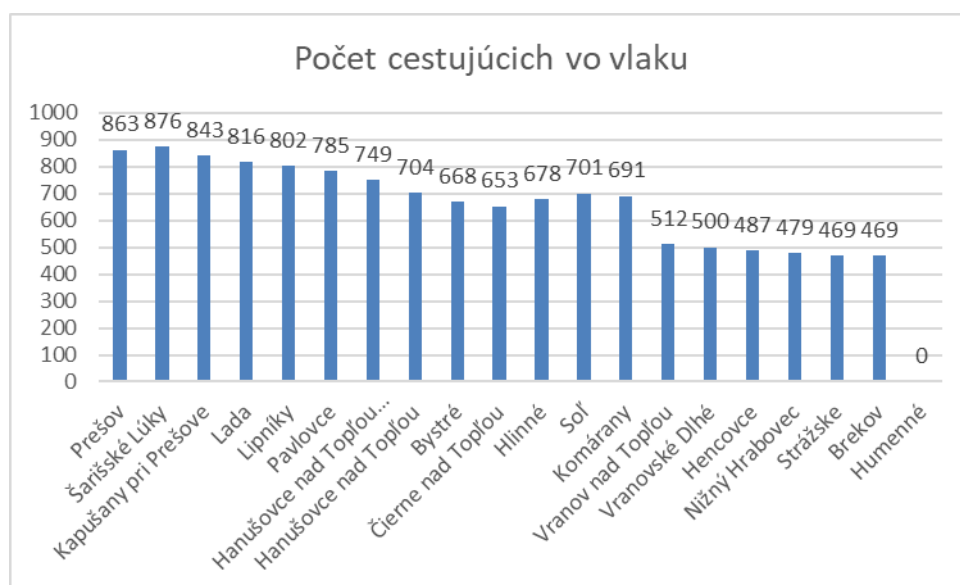


Graf 22 Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Prešovom

V nepárnom smere odcestovalo z Prešova vrátane Šarišských Lúk takmer 880 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich ukazuje Tabuľka 39 a Graf 23.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Prešov	863	0	863
Šarišské Lúky	20	7	876
Kapušany pri Prešove	23	56	843
Lada	1	28	816
Lipníky	8	22	802
Pavlovce	10	27	785
Hanušovce nad Topľou mesto	81	117	749
Hanušovce nad Topľou	4	49	704
Bystre	64	100	668
Čierne nad Topľou	22	37	653
Hlinné	59	34	678
Soľ	56	33	701
Komárany	0	10	691
Vranov nad Topľou	156	335	512
Vranovské Dlhé	5	17	500
Hencovce	7	20	487
Nižný Hrabovec	24	32	479
Strážske	75	103	469
Brekov	35	35	469
Humenné	0	469	0

Tabuľka 39 Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Humenným



Graf 23 Pohyb cestujúcich medzi Prešovom a Humenným

Do Prešova celkom pricestovalo 5 359 cestujúcich a vycestovalo 5 822 cestujúcich (počty zo stanice Prešov a zastávok Prešov mesto a Šarišské Lúky).

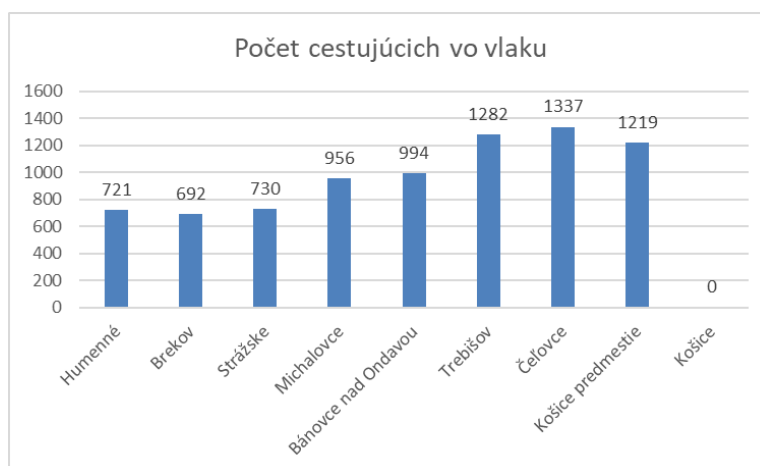
Na trati 194 je najsilnejšia frekvencia cestujúcich medzi Prešovom a Hanušovcami nad Topľou a ešte ku Vranovu nad Topľou. Ďalej je už frekvencia zrejme zameraná viac na mesto Humenné.

Do Humenného okrem trati č. 194, ktorá je uvedená vyššie prichádzajú trate č. 196 zo Stakčína (Sniny) a trať č. 191 Michalany – Medzilaborce – Łupków. Ďalej sú spracované počty cestujúcich vlakov REX z Košíc, Trebišova a Strážskeho (v oboch smeroch) a vlaky z/do Medzilaboriec a vlaky z/do Stakčína.

Vlakmi kategórie REX v párnom smere odcestovalo z Humenného vyše 700 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich uvádza Tabuľka 40 a Graf 24.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Humenné	721	0	721
Brekov	6	35	692
Strážske	78	40	730
Michalovce	383	157	956
Bánovce nad Ondavou	46	8	994
Trebišov	407	119	1282
Čelovce	59	4	1337
Košice predmestie	1	119	1219
Košice	0	1219	0

Tabuľka 40 Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Humenným a Košicami

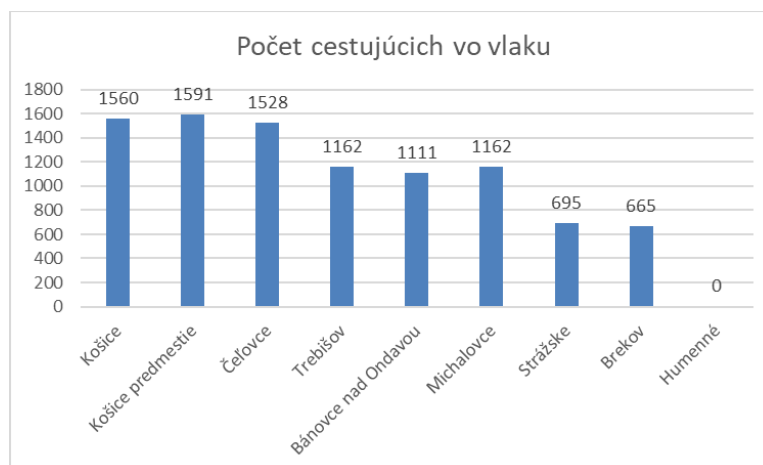


Graf 24 Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Humenným a Košicami

Vlakmi kategórie REX v nepárnom smere pricestovalo do Humenného vyše 650 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich ukazuje Tabuľka 41 a Graf 25.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Košice	1560	0	1560
Košice predmestie	32	1	1591
Čelovce	10	73	1528
Trebišov	102	468	1162
Bánovce nad Ondavou	4	55	1111
Michalovce	102	468	1162
Strážske	24	96	695
Brekov	2	32	665
Humenné	0	665	0

Tabuľka 41 Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Košicami a Humenným



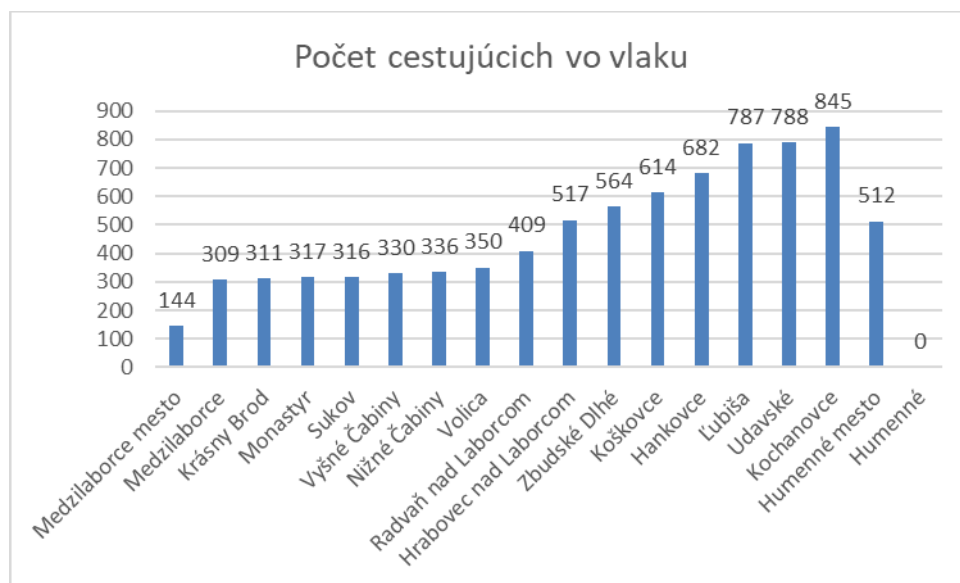
Graf 25 Pohyb cestujúcich vo vlakoch REX medzi Košicami a Humenným

Hoci vlaky REX medzi Košicami a Humenným majú viac zastávok, dve medzilaňové zastávky majú väčší význam. Sú to okresná mesta Košického kraja – Michalovce a Trebišov. Je vidno, že tieto vlaky kategórie REX premávajú dlhšie a našli si širšiu klientelu, ako počas prieskumu prakticky novozavedené vlaky kategórie REX medzi Košicami a Prešovom.

Vlakmi z Medzilaboriec v párnom smere pricestovalo do Humenného takmer 900 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich uvádza Tabuľka 32 a Graf 26.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Medzilaborce mesto	144	0	144
Medzilaborce	168	3	309
Krásny Brod	17	15	311
Monastyr	11	5	317
Sukov	5	6	316
Vyšné Čabiny	23	9	330
Nižné Čabiny	16	10	336
Volica	23	9	350
Radvaň nad Laborcom	88	29	409
Hrabovec nad Laborcom	127	19	517
Zbudské Dlhé	48	1	564
Koškovce	114	64	614
Hankovce	72	4	682
Ľubiša	118	13	787
Udavské	7	6	788
Kochanovce	69	12	845
Humenné mesto	29	362	512
Humenné	0	512	0

Tabuľka 42 Pohyb cestujúcich medzi Medzilaborcami a Humenným

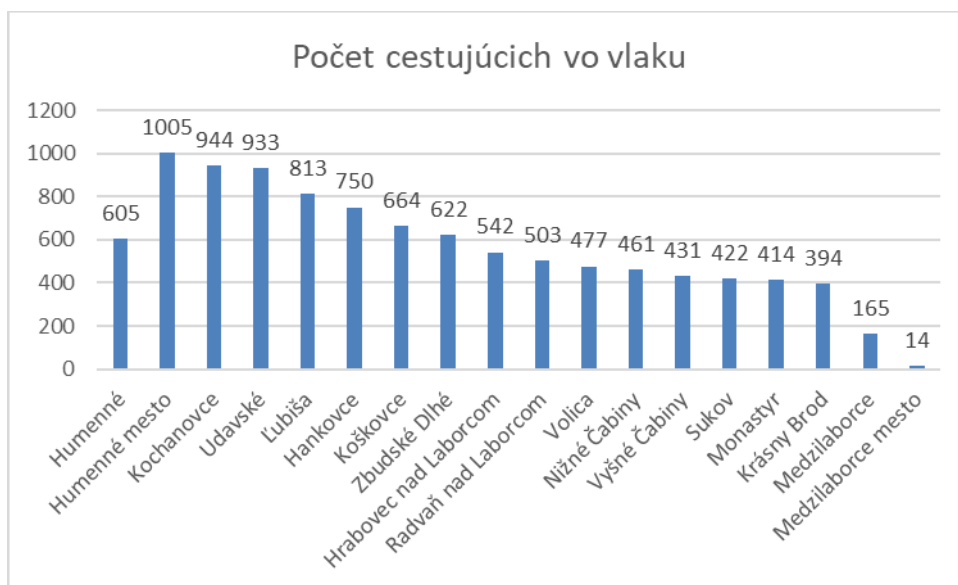


Graf 26 Pohyb cestujúcich medzi Medzilaborcami a Humenným

Vlakmi v nepárnom smere (do Medzilaboriec) odcestovalo z Humenného vyše 1000 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich ukazuje Tabuľka 43 a Graf 27.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Humenné	605	0	605
Humenné mesto	461	61	1005
Kochanovce	9	70	944
Udavské	5	16	933
Ľubiša	14	134	813
Hankovce	16	79	750
Koškovce	52	138	664
Zbudské Dlhé	1	43	622
Hrabovec nad Laborcom	21	101	542
Radvaň nad Laborcom	42	81	503
Volica	6	32	477
Nižné Čabiny	6	22	461
Vyšné Čabiny	7	37	431
Sukov	4	13	422
Monastyr	1	9	414
Krásny Brod	30	50	394
Medzilaborce	3	232	165
Medzilaborce mesto	0	152	14

Tabuľka 43 Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Medzilaborcami



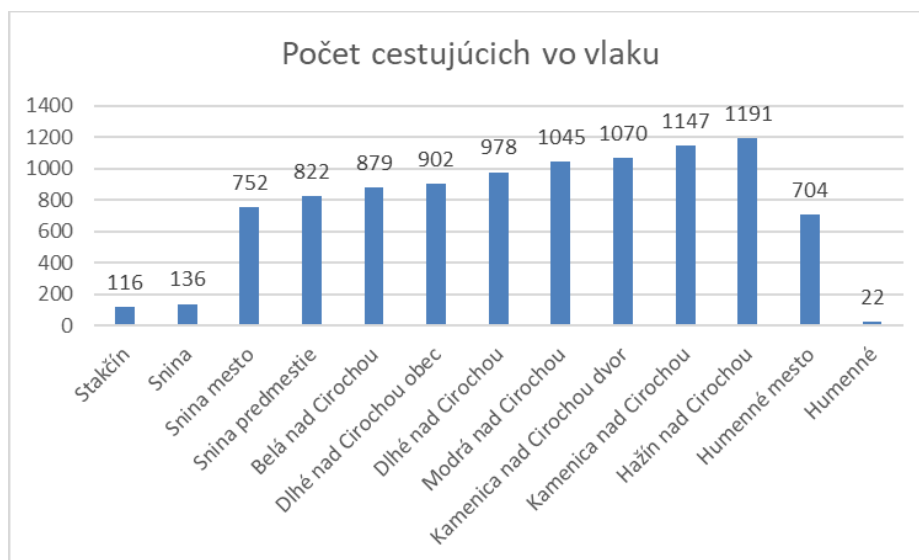
Graf 27 Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Medzilaborcami

Vlaky na tejto trati sú viac využívané zo zastávok v okrese Humenné, čiže po Hrabovec nad Laborcom (Radvaň nad Laborcom už je v okrese Medzilaborce). Zo samotných Medzilaborciest cestuje vyše 300 cestujúcich.

Ďalšou traťou do Humenného je trať č. 196 zo Stakčína. Po tejto trati do Humenného v párnom smere pricestovalo vyše 1200 cestujúcich Celkový pohyb cestujúcich uvádza Tabuľka 44 a Graf 28.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Stakčín	116	0	116
Snina	20	0	136
Snina mesto	659	43	752
Snina predmestie	81	11	822
Belá nad Cirochou	141	84	879
Dlhé nad Cirochou obec	79	56	902
Dlhé nad Cirochou	127	51	978
Modrá nad Cirochou	102	35	1045
Kamenica nad Cirochou dvor	63	38	1070
Kamenica nad Cirochou	111	34	1147
Hažín nad Cirochou	89	45	1191
Humenné mesto	69	556	704
Humenné	0	682	22

Tabuľka 44 Pohyb cestujúcich medzi Stakčínom a Humenným

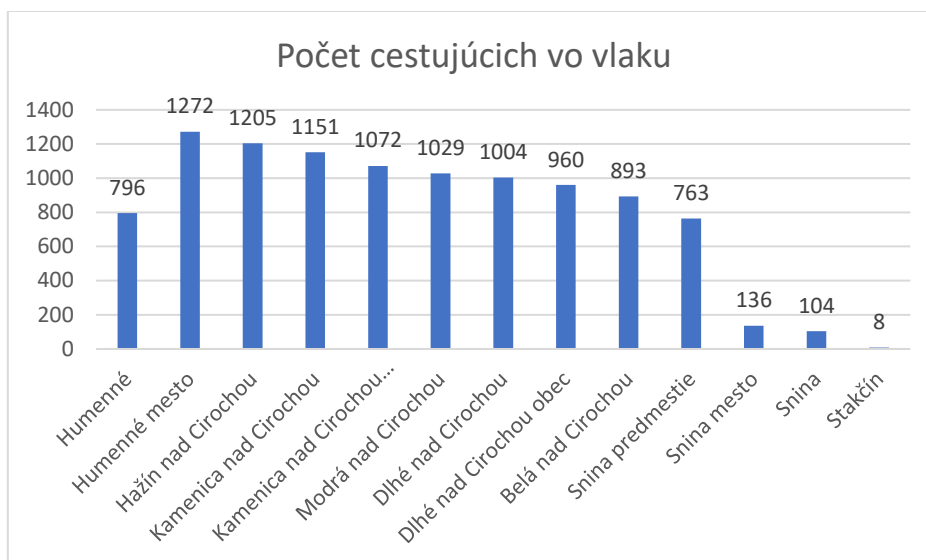


Graf 28 Pohyb cestujúcich medzi Stakčínom a Humenným

V nepárnom smere vycestovalo po tejto trati z Humenného vyše 1 300 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich ukazuje Tabuľka 45 a Graf 29.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Humenné	796	0	796
Humenné mesto	548	72	1272
Hažín nad Cirochou	12	79	1205
Kamenica nad Cirochou	13	67	1151
Kamenica nad Cirochou dvor	12	91	1072
Modrá nad Cirochou	51	94	1029
Dlhé nad Cirochou	57	82	1004
Dlhé nad Cirochou obec	47	91	960
Belá nad Cirochou	123	190	893
Snina predmestie	4	134	763
Snina mesto	30	657	136
Snina	1	33	104
Stakčín	0	96	8

Tabuľka 45 Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Stakčínom



Graf 29 Pohyb cestujúcich medzi Humenným a Stakčínom

Na tejto trati je dominujúcim zdrojom a cieľom okrem Humenného okresné mesto Snina.

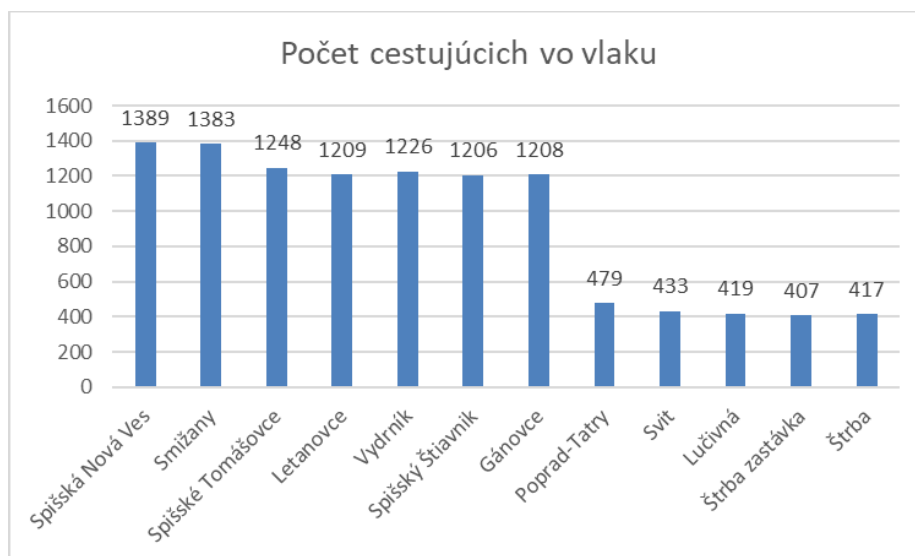
Do Humenného celkom pricestovalo 3 246 cestujúcich a z Humenného vycestovalo 3 384 cestujúcich (počty zo stanice Humenné a zastávky Humenné mesto).

Cez Poprad prechádza trať č. 180 Košice – Žilina. Z tejto trati je spracovaná z poskytnutých dát snímka úseku Spišská Nová Ves – Štrba (prvou zastávkou v Prešovskom kraji je Vydrník, poslednou stanicou je Štrba). Ďalšou traťou, ktorá je analyzovaná je trať č. 185 Poprad Tatry – Plaveč, na ktorej je pravidelná premávka osobných vlakov v úseku Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa.

V párnom smere (z Košíc do Žiliny) pricestovalo do Popradu takmer 1 200 cestujúcich a vyše 400 ich odcestovalo. Pohyb cestujúcich vo všetkých regionálnych vlakoch (s výnimkou vlakov R, Ex, IC, SC, EC a súkromných dopravcov) uvádza Tabuľka 46 a ukázaný v Graf 30.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Spišská Nová Ves	711	729	1389
Smižany	109	115	1383
Spišské Tomášovce	72	207	1248
Letanovce	43	82	1209
Vydrník	124	107	1226
Spišský Štiavnik	11	31	1206
Gánovce	40	38	1208
Poprad-Tatry	439	1168	479
Svit	58	76	433
Lučivná	2	16	419
Štrba zastávka	22	34	407
Štrba	103	93	417

Tabuľka 46 Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Štrbou

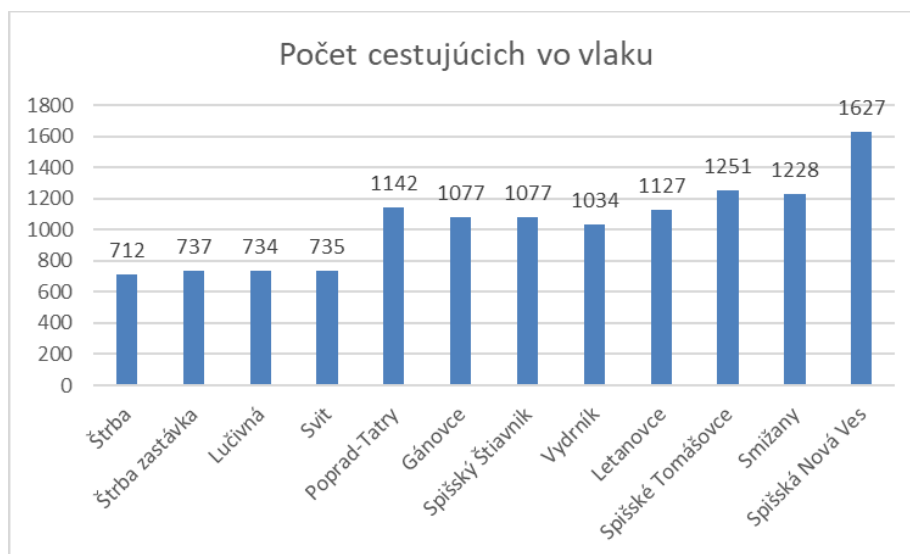


Graf 30 Pohyb cestujúcich medzi Spišskou Novou Vsou a Štrbou

V nepárnom smere (zo Žiliny do Košíc) pricestovalo do Popradu vyše 600 cestujúcich a vyše 1 000 ich odcestovalo. Pohyb cestujúcich vo všetkých regionálnych vlakoch (s výnimkou vlakov R, Ex, IC, SC, EC a súkromných dopravcov) ukazuje Tabuľka 47 a Graf 31.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrba	95	99	712
Štrba zastávka	64	39	737
Lučivná	15	18	734
Svit	107	106	735
Poprad-Tatry	1026	619	1142
Gánovce	18	53	1077
Spišský Štiavnik	19	19	1077
Vydrník	99	142	1034
Letanovce	149	56	1127
Spišské Tomášovce	229	105	1251
Smižany	142	165	1228
Spišská Nová Ves	981	582	1627

Tabuľka 47 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Spišskou Novou Vsou



Graf 31 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Spišskou Novou Vsou

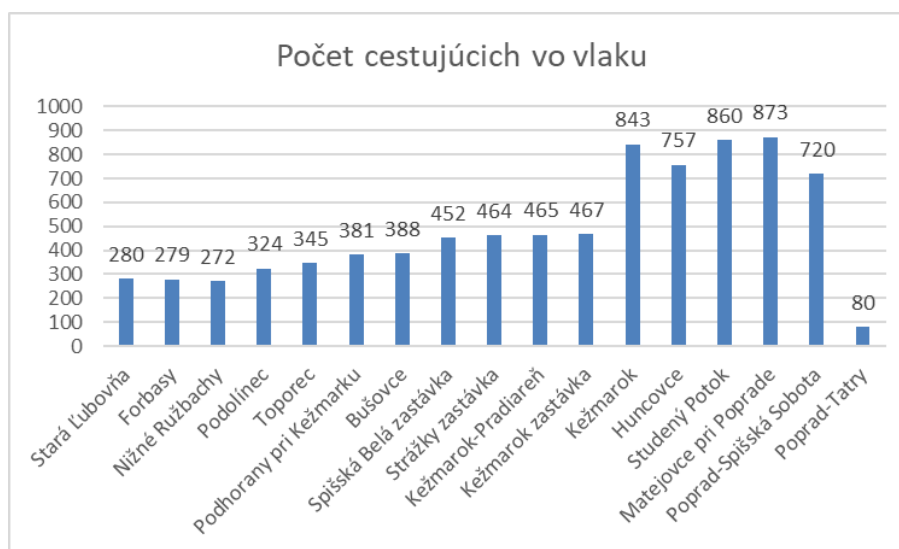
Z tohto prehľadu je vidno, že Poprad je viac orientovaný do východnej časti krajiny. Je nutné podotknúť, že tento prehľad nie je úplný, lebo neobsahuje diaľkové vlaky, ktoré tvorí významnú časť premávky na tejto trati.

Ďalšou traťou smerujúcou do Popradu je trať č. 185 z Plavča (Starej Ľubovni a Kežmarku). Odbočka tejto trati obsluhuje reláciu Studený Potok – Tatranská Lomnica. Pravidelné vlaky osobnej dopravy premávajú medzi Popradom a Starou Ľubovňou. Medzi Starou Ľubovňou a Plavčom premáva iba jeden pár vlakov v piatok popoludní a jeden pár vlakov v nedeľu popoludní.

V párnom smere (od Starej Ľubovni) pricestovalo do Popradu vrátane Popradu Spišskej Soboty 800 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich uvádza Tabuľka 48 a Graf 32.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Stará Ľubovňa	280	0	280
Forbasy	16	17	279
Nížné Ružbachy	16	23	272
Podolíneč	97	45	324
Toporec	23	2	345
Podhorany pri Kežmarku	38	2	381
Bušovce	8	1	388
Spišská Belá zastávka	93	29	452
Strážky zastávka	14	2	464
Kežmarok-Pradiareň	10	9	465
Kežmarok zastávka	15	13	467
Kežmarok	562	155	843
Huncovce	100	186	757
Studený Potok	213	110	860
Matejovce pri Poprade	55	42	873
Poprad-Spišská Sobota	9	162	720
Poprad-Tatry	0	640	80

Tabuľka 48 Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom



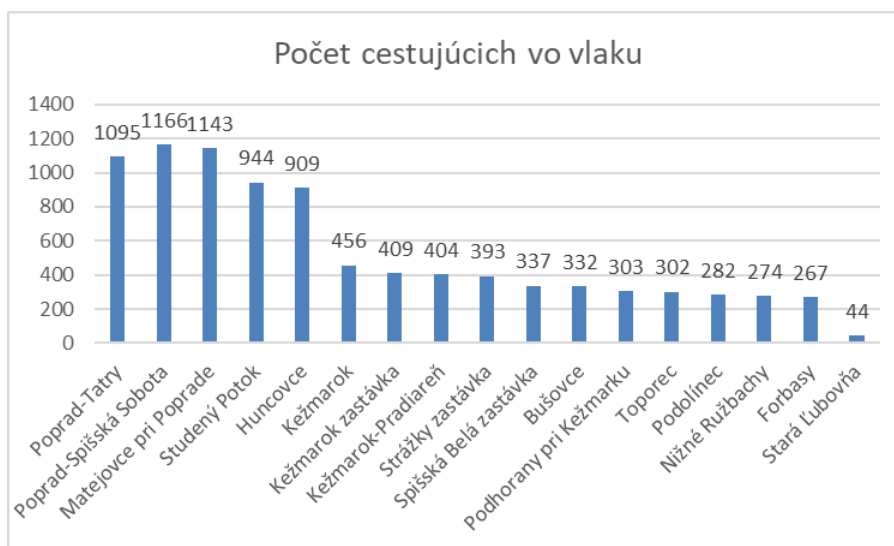
Graf 32 Pohyb cestujúcich medzi Starou Ľubovňou a Popradom

V nepárnom smere (do Starej Ľubovni) odcestovalo z Popradu vrátane Popradu Spišskej Soboty 1 200 cestujúcich. Celkový pohyb cestujúcich ukazuje Tabuľka 49 a Graf 33.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Poprad-Tatry	1095	0	1095
Poprad-Spišská Sobota	132	61	1166
Matejovce pri Poprade	21	44	1143
Studený Potok	86	285	944
Huncovce	96	131	909
Kežmarok	108	561	456
Kežmarok zastávka	11	4	409
Kežmarok-Pradiareň	1	6	404
Strážky zastávka	0	11	393
Spišská Belá zastávka	27	83	337
Bušovce	1	6	332
Podhorany pri Kežmarku	0	29	303
Toporec	13	14	302
Podolíne	57	77	282
Nižné Ružbachy	9	17	274
Forbasy	11	18	267
Stará Ľubovňa	0	223	44

Tabuľka 49 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou

Na tejto trati je najväčšia frekvencia medzi Popradom a Kežmarkom. To zodpovedá aglomerácii mesta Popradu. Väčšie frekvencie sú ešte v mestách po ceste – v Spišskej Belej a Podolínci.



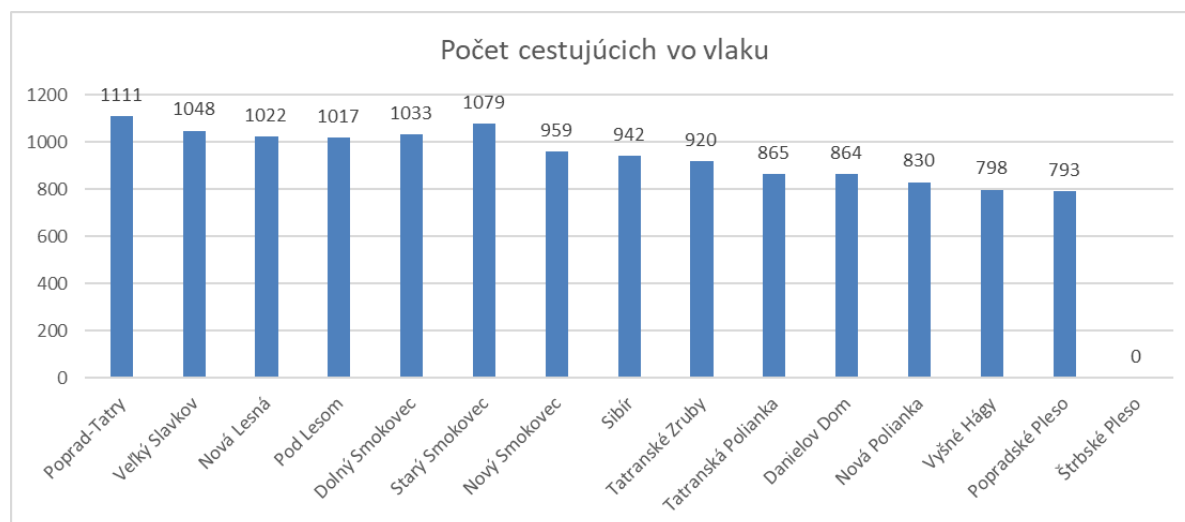
Graf 33 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Starou Ľubovňou

Medzi železničné trate, ktoré vychádzajú z Popradu patrí aj nosná trať Tatranských elektrických železníc (TEŽ) č. 183 z Popradu na Štrbské Pleso. Systém TEŽ plní prakticky funkciu mestskej hromadnej dopravy na území Mesta Vysoké Tatry. Zaujímavosťou je, že trať medzi jednotlivými mestskými časťami väčšinou vedie krajinou s vysokým stupňom ochrany prírody.

V párnom smere (z Popradu na Štrbské Pleso) vycestovalo z Popradu 1 111 cestujúcich. Hoci ide o prieskum z pracovného dňa, je pravdepodobné, že nezanedbateľnú časť z tohto počtu predstavujú turisti.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Poprad-Tatry	1111	0	1111
Veľký Slavkov	52	115	1048
Nová Lesná	45	71	1022
Pod Lesom	98	103	1017
Dolný Smokovec	81	65	1033
Starý Smokovec	452	420	1079
Nový Smokovec	21	41	959
Sibír	31	103	942
Tatranské Zruby	51	73	920
Tatranská Polianka	55	110	865
Danielov Dom	0	1	864
Nová Polianka	11	45	830
Vyšné Hágy	64	96	798
Popradské Pleso	20	25	793
Štrbské Pleso	0	793	0

Tabuľka 50 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom

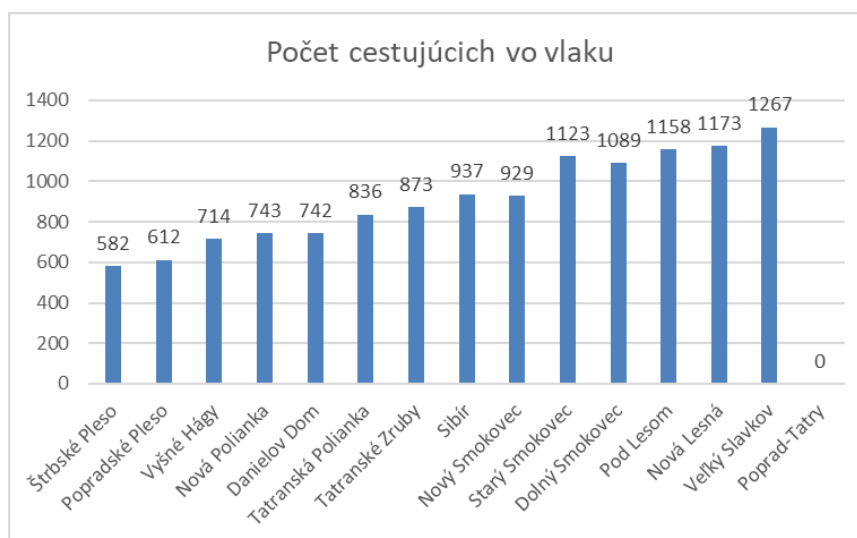


Graf 34 Pohyb cestujúcich medzi Popradom a Štrbským Plesom

V nepárnom smere (zo Štrbského Plesa do Popradu) pricestovalo do Popradu vyše 1 250 cestujúcich. Aj tu je treba konštatovať, že pravdepodobne nezanedbateľnú časť z tohto počtu predstavujú turisti, hoci ide o prieskum z pracovného dňa.

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrbské Pleso	582	0	582
Popradské Pleso	39	9	612
Vyšné Hágy	130	28	714
Nová Polianka	36	7	743
Danielov Dom	2	3	742
Tatranská Polianka	127	33	836
Tatranské Zruby	62	25	873
Sibír	99	35	937
Nový Smokovec	52	60	929
Starý Smokovec	618	438	1123
Dolný Smokovec	61	53	1089
Pod Lesom	112	43	1158
Nová Lesná	52	37	1173
Veľký Slavkov	128	34	1267
Poprad-Tatry	0	1267	0

Tabuľka 51 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom



Graf 35 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Popradom

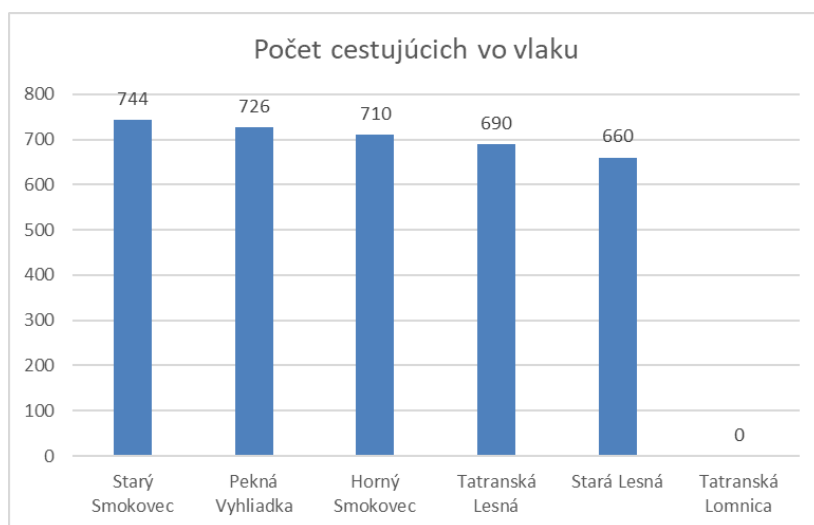
Do Popradu celkom pricestovalo 3 856 cestujúcich a vycestovalo 3 803 cestujúcich (počty zo stanice Poprad-Tatry a zastávky Poprad-Spišská Sobota).

Druhú vetvu TEŽ predstavuje železničná trať č 184 Tatranská Lomnica – Starý Smokovec. Niektoré vlaky z tejto trate premávajú z/do Štrbského Plesa alebo z/do Popradu.

Párny smer:

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Starý Smokovec	692	73	744
Pekná Vyhládka	13	31	726
Horný Smokovec	11	27	710
Tatranská Lesná	6	26	690
Stará Lesná	3	33	660
Tatranská Lomnica	0	660	0

Tabuľka 52 Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou

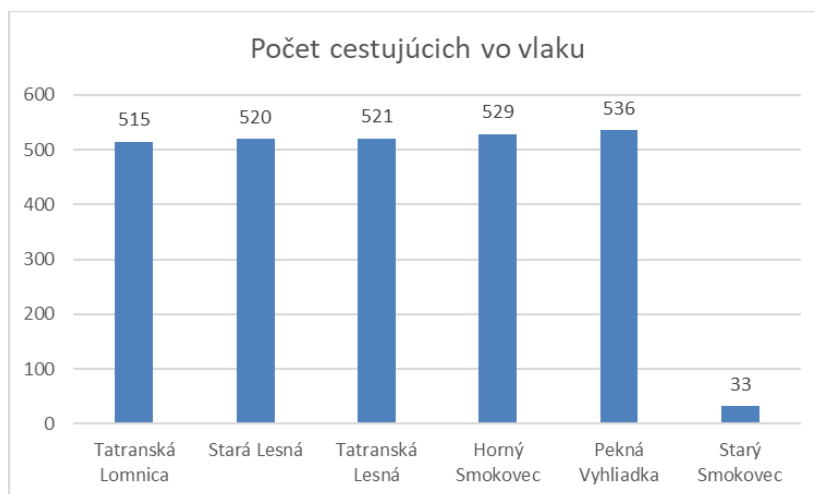


Graf 36 Pohyb cestujúcich medzi Starým Smokovcom a Tatranskou Lomnicou

Nepárny smer:

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Tatranská Lomnica	515	0	515
Stará Lesná	21	16	520
Tatranská Lesná	6	5	521
Horný Smokovec	33	25	529
Pekná Vyhládka	34	27	536
Starý Smokovec	19	522	33

Tabuľka 53 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom



Graf 37 Pohyb cestujúcich medzi Tatranskou Lomnicou a Starým Smokovcom

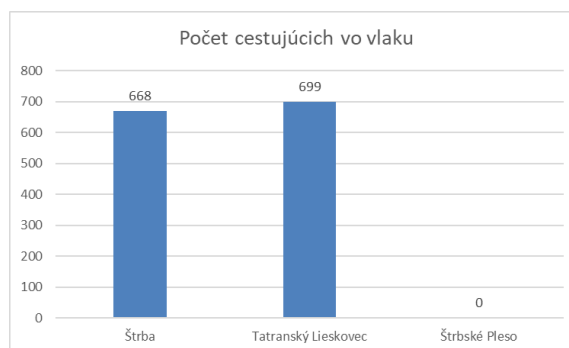
V oboch smeroch väčšina cestujúcich využíva túto trať k cestám medzi jej koncovými bodmi. Starý Smokovec predstavuje administratívne centrum Mesta Vysoké Tatry a Tatranská Lomnica je na jednej strane významným centrom turistiky a na druhej prístupovým bodom do Vysokých Tatier (odbočka železničnej trate zo Studeného Potoka na trati Poprad – Kežmarok – Plaveč).

Zaujímavou časťou systému železničnej dopravy vo Vysokých Tatrách je trať č. 182, ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso. Táto železničná trať slúži predovšetkým pre dopravu cestujúcich z najvyššie položenej rýchlikovej stanice ŽSR Štrba na trati Žilina – Košice.

Párny smer

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrba	668	0	668
Tatranský Lieskovec	154	123	699
Štrbské Pleso	0	699	0

Tabuľka 54 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom

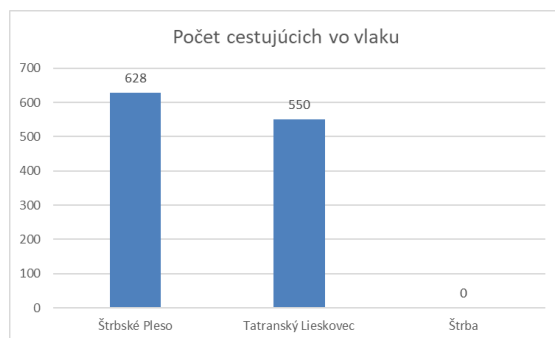


Graf 38 Pohyb cestujúcich medzi Štrbou a Štrbským Plesom

Nepárny smer

Zastávka	Nástup	Výstup	Vo vlaku
Štrbské Pleso	628	0	628
Tatranský Lieskovec	67	145	550
Štrba	0	550	0

Tabuľka 55 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou



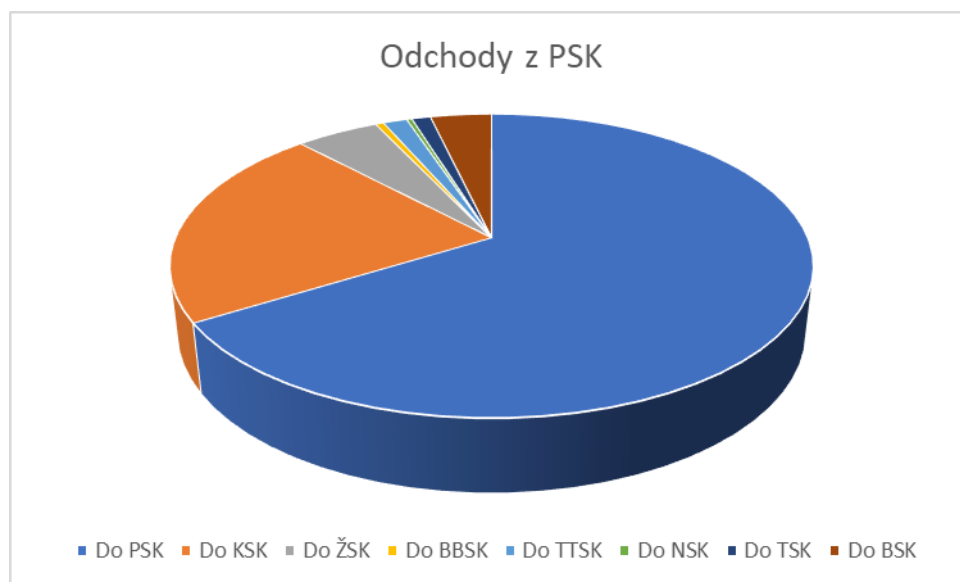
Graf 39 Pohyb cestujúcich medzi Štrbským Plesom a Štrbou

5.2.2.2 Osobná vlaková doprava v PSK v rámci celej SR

Najvyšší podiel cestujúcich v Prešovskom samosprávnom kraji cestuje vo vnútri vlastného kraja. Sú to dve tretiny odchádzajúcich aj prichádzajúcich cestujúcich. Vyše jedna pätina cestujúcich vo vlakoch v Prešovskom kraji odchádza/prichádza do/z Košického kraja. Zvyšných 12 % cestujúcich cestuje z/do ostatných krajov Slovenska. Výrazný je podiel Žilinského kraja (okolo 5 %) a ešte Bratislavského kraja (okolo 3,5 %). Zanedbateľné sú podiely Nitrianskeho a susediaceho Banskobystrického kraja, čo je spôsobené najmä absenciou priamych železničných tratí aj vhodných spojení. Počty a podiely odchádzajúcich cestujúcich ukazuje Tabuľka 56 a Graf 40. Počty a podiely prichádzajúcich cestujúcich ukazuje Tabuľka 57 a Graf 41.

Odchody z PSK - podiel podľa cieľových krajov			
Do celej SR	5812076		100,00%
Mimo PSK	1964967		33,81%
Do PSK	3847109		66,19%
Do KSK	1266612		21,79%
Do ŽSK	289354		4,98%
Do BBSK	28694		0,49%
Do TTSK	82877		1,43%
Do NSK	18386		0,32%
Do TSK	65632		1,13%
Do BSK	213412		3,67%

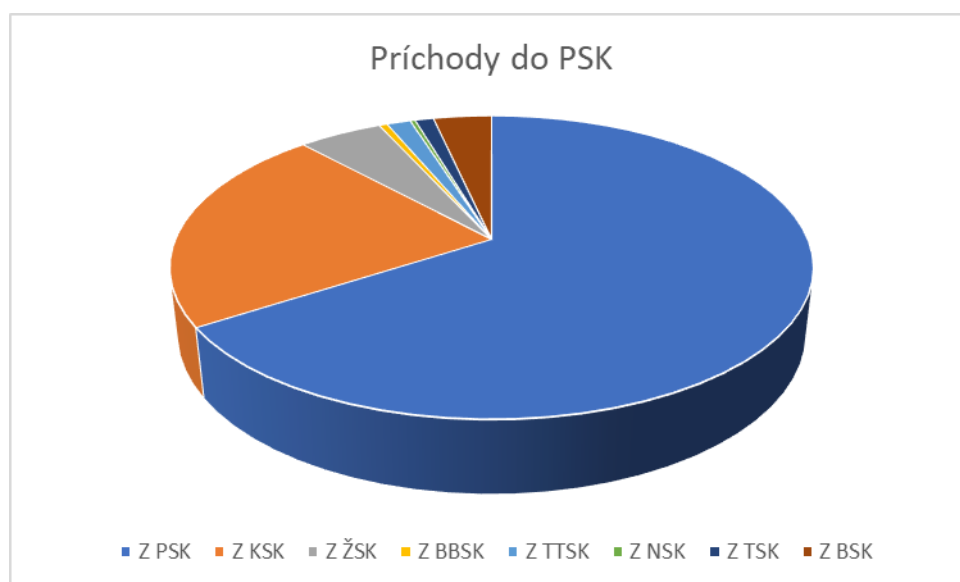
Tabuľka 56 Odchody cestujúcich z PSK



Graf 40 Odchody cestujúcich z PSK

Príchody do PSK -			
- podiel podľa východzieh krajov			
Z celej SR	5812076		100,00%
Mimo PSK	1993175		34,29%
Z PSK	3847109		66,19%
Z KSK	1301549		22,39%
Z ŽSK	293755		5,05%
Z BBSK	28784		0,50%
Z TTSK	83043		1,43%
Z NSK	17439		0,30%
Z TSK	64855		1,12%
Z BSK	203750		3,51%

Tabuľka 57 Príchody cestujúcich do PSK



Graf 41 Príchody cestujúcich do PSK

V železničnej doprave v Slovenskej republike platí od 17. novembra 2014 bezplatná preprava detí, žiakov-študentov a dôchodcov vo vlakoch národného dopravcu Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. Preto je zaujímavý aj podiel hlavných typov cestovného v jednotlivých reláciách. Najvyšší podiel cestujúcich za obyčajné cestovné je v rámci PSK a potom do/zo susedných krajov. Pri študentoch je najvyšší podiel v reláciách, kam cestuje najmenej cestujúcich (BBSK a NSK) čo zodpovedá snahe tejto kategórie šetriť prostriedky aj za cenu menej komfortného cestovania (viacerých prestupov). Vysoký podiel študentov cestujúcich z/do KSK zrejme napovedá vyššej koncentrácii stredných a vysokých škôl v Košickom kraji. V prípade detí a dôchodcov nie sú zreteľné korelácie. Podiely odchádzajúcich cestujúcich ukazuje Tabuľka 58, podiely prichádzajúcich cestujúcich Tabuľka 59.

Odchody z PSK - prehľad kategórií cestovného											
	Spolu	Deti		Dôchodcovia		Žiaci/Študenti		Obyčajné cestovné		Ostatné kategórie	
		Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%
Do celej SR	5812076	319634	5,50%	1120273	19,27%	2189787	37,68%	2039538	35,09%	142844	2,46%
Mimo PSK	1964967	90814	4,62%	405450	20,63%	771449	39,26%	608347	30,96%	88907	4,52%
Do PSK	3847109	228820	5,95%	714823	18,58%	1418338	36,87%	1431191	37,20%	53937	1,40%
Do KSK	1266612	53902	4,26%	223122	17,62%	545927	43,10%	402492	31,78%	41169	3,25%
Do ŽSK	289354	17219	5,95%	71966	24,87%	94933	32,81%	90726	31,35%	14510	5,01%
Do BBSK	28694	1121	3,91%	7056	24,59%	14042	48,94%	5294	18,45%	1181	4,12%
Do TTSK	82877	5922	7,15%	29363	35,43%	15639	18,87%	26097	31,49%	5856	7,07%
Do NSK	18386	834	4,54%	5361	29,16%	7724	42,01%	3440	18,71%	1027	5,59%
Do TSK	65632	3588	5,47%	18417	28,06%	19342	29,47%	17943	27,34%	6342	9,66%
Do BSK	213412	8228	3,86%	49895	23,38%	73842	34,60%	62355	29,22%	19092	8,95%

Tabuľka 58 Odchody cestujúcich z PSK podľa cestovného

Príchody do PSK - prehľad kategórií cestovného											
	Spolu	Deti		Dôchodcovia		Žiaci/Študenti		Obyčajné cestovné		Ostatné kategórie	
		Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%
Z celej SR	5812076	321094	5,52%	1121477	19,30%	2205227	37,94%	2050132	35,27%	114146	1,96%
Mimo PSK	1993175	92274	4,63%	406654	20,40%	786889	39,48%	618941	31,05%	88417	4,44%
Z PSK	3847109	228820	5,95%	714823	18,58%	1418338	36,87%	1431191	37,20%	53937	1,40%
Z KSK	1301549	55873	4,29%	228684	17,57%	560734	43,08%	412766	31,71%	43492	3,34%
Z ŽSK	293755	17221	5,86%	71041	24,18%	97638	33,24%	93355	31,78%	14500	4,94%
Z BBSK	28784	1042	3,62%	7010	24,35%	14538	50,51%	5321	18,49%	873	3,03%
Z TTSK	83043	5895	7,10%	29137	35,09%	15951	19,21%	25947	31,25%	6113	7,36%
Z NSK	17439	822	4,71%	5363	30,75%	7327	42,02%	3315	19,01%	612	3,51%
Z TSK	64855	3533	5,45%	18252	28,14%	18842	29,05%	18041	27,82%	6187	9,54%
Z BSK	203750	7888	3,87%	47167	23,15%	71859	35,27%	60286	29,59%	16550	8,12%

Tabuľka 59 Príchody cestujúcich do PSK podľa cestovného

V ďalšej časti sú vybrané stanice a mestá s najvyšším počtom cestujúcich. Štrba bola vybratá preto, že má počet cestujúcich odchádzajúcich mimo PSK nad stotisíc a preto, že spolu s Popradom dokumentuje atraktivitu Vysokých Tatier aj pre železničných cestujúcich. Zatiaľ, čo v rámci celého kraja dve tretiny cestujúcich cestujú vnútri kraja a jedna tretina cestuje mimo kraj, čo zodpovedá aj situácii krajského mesta Prešova, v prípade Popradu je to presne naopak a v prípade Štrby je tento pomer ešte výraznejší – vyše tri štvrtiny cestujúcich smeruje mimo kraj. V prípade Sniny, Humenného a Lipian vyše 70 % cestujúcich odchádza do destinácií vnútri Prešovského kraja. Čo sa týka príchodov, je situácia celkom obdobná. Prehľad odchádzajúcich cestujúcich ukazuje Tabuľka 60, prehľad prichádzajúcich Tabuľka 61.

Ochody z PSK					
Stanica, mesto	Všetky odchody	Do PSK		Do zvyšku SR	
		Cestujúci	%	Cestujúci	%
Poprad	1123555	372619	33,16%	750963	66,84%
Prešov	1041557	677687	65,06%	363897	34,94%
Prešov mesto	193622	110878	57,27%	82744	42,73%
Prešov spolu	1235179	788565	63,84%	446641	36,16%
Humenné	474858	315860	66,52%	158998	33,48%
Humenné mesto	163255	141760	86,83%	21495	13,17%
Humenné spolu	638113	457620	71,71%	180493	28,29%
Lipany	238213	184856	77,60%	53357	22,40%
Snina	15866	10751	67,76%	5115	32,24%
Snina mesto	189700	149205	78,65%	40495	21,35%
Snina predmestie	14938	11422	76,46%	3516	23,54%
Snina spolu	220504	171378	77,72%	49126	22,28%
Štrba	146696	34594	23,58%	112102	76,42%
Vybraté stanice spolu	3602260	2009632	55,79%	1592682	44,21%
Všetky stanice spolu	5812076	3847109	66,19%	1964967	33,81%
Podiel vybratých staníc	61,98%	52,24%		81,05%	

Tabuľka 60 Odchádzajúci cestujúci z vybratých miest

Príchody do PSK					
Stanica, mesto	Všetky príchody	Z PSK		Zo zvyšku SR	
		Cestujúci	%	Cestujúci	%
Poprad	1041178	308442	29,62%	732736	70,38%
Prešov	1026034	641503	62,52%	384531	37,48%
Prešov mesto	185953	104436	56,16%	81517	43,84%
Prešov spolu	1211987	745939	61,55%	466048	38,45%
Humenné	450233	295321	65,59%	154912	34,41%
Humenné mesto	128981	106492	82,56%	22489	17,44%
Humenné spolu	579214	401813	69,37%	177401	30,63%
Lipany	235542	179486	76,20%	56056	23,80%
Snina	30909	15873	51,35%	15036	48,65%
Snina mesto	162746	130665	80,29%	32081	19,71%
Snina predmestie	14826	11687	78,83%	3139	21,17%
Snina spolu	208481	158225	75,89%	50256	24,11%
Štrba	156858	38163	24,33%	118695	75,67%
Vybraté stanice spolu	3433260	1832068	53,36%	1601192	46,64%
Všetky stanice spolu	5840284	3847109	65,87%	1993175	34,13%
Podiel vybratých staníc	58,79%	47,62%		80,33%	

Tabuľka 61 Prichádzajúci cestujúci do vybratých miest

5.2.2.3 Kvalita a kapacita infraštruktúry, dostupnosť a funkčnosť siete

Parametre a stav železničnej infraštruktúry je opísaný v časti Zber údajov a prieskumy v podkapitole 4.3.2.1.

Železničná sieť vznikala v rámci väčších celkov ako je Prešovský samosprávny kraj, nech už to bolo Uhorské kráľovstvo, Československo či Slovensko. Preto železničná sieť v Prešovskom kraji nie je spojitá, prepojenie vedie cez územie Košického kraja. (z Vranova nad Topľou do Humenného je železničné spojenie iba cez Strážske v Košickom kraji).

Dva okresy v Prešovskom kraji sú bez železničnej infraštruktúry – Svidník a Stropkov. Bez pravidelnej železničnej dopravy je ešte okres Levoča kde síce sú ukončené dve krátke trate, odbočujúce z hlavnej trasy Poprad – Košice, na ktorých, ale nie je pravidelná premávka. Sú to trate Spišská Nová Ves – Levoča, kde existuje premávka dva dni v roku – počas Mariánskej púte v Levoči (v roku 2019 6. a 7. júla) a trať Spišské Vlachy – Spišské Podhradie, kde je premávka osobných vlakov s výnimkou výletných vlakov v letnom období zastavená. Zastavená je premávka takisto na trati Vranov nad Topľou – Trebišov (v Košickom kraji).

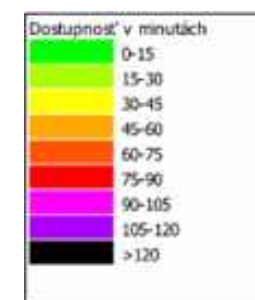
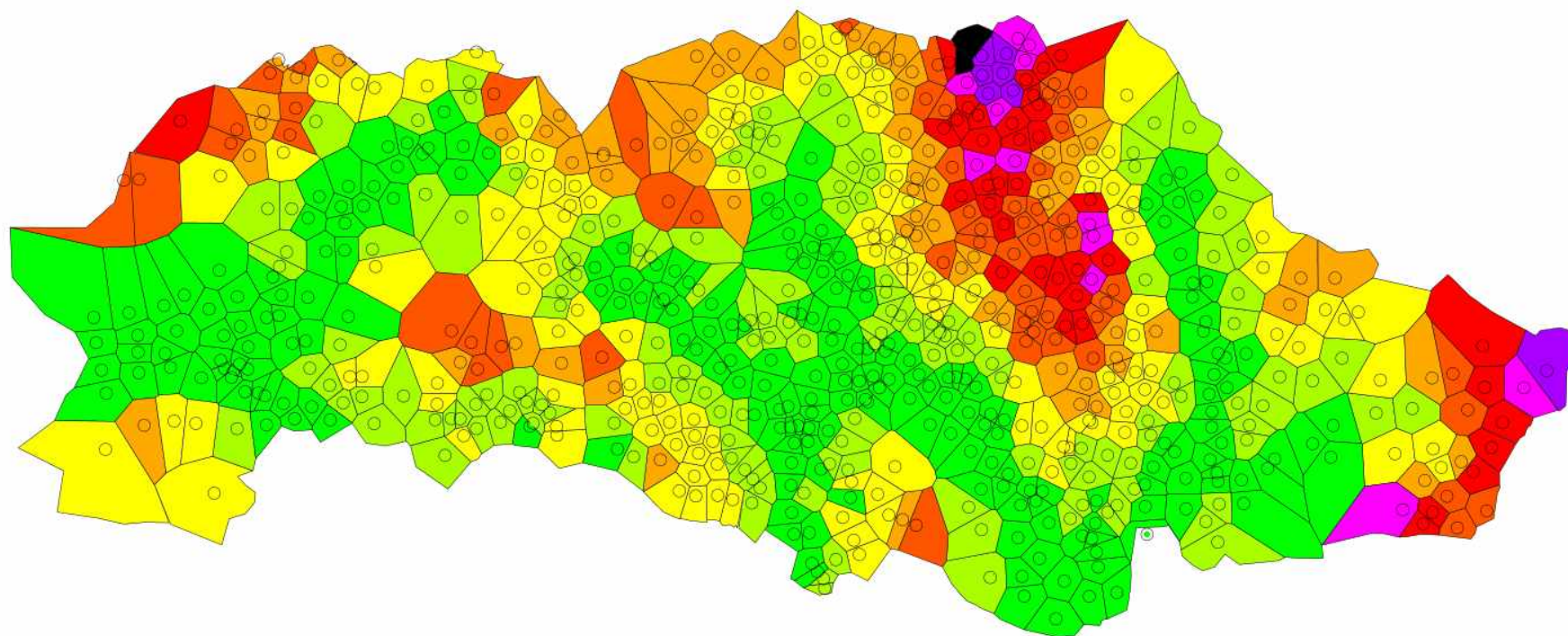
Veľmi obmedzená pravidelná premávka osobných vlakov (iba vlaky pre študentov v piatok a nedeľu) je na dvoch úsekoch tratí v okrese Stará Ľubovňa: na trati 185 medzi Starou Ľubovňou a Plavčom a na trati 188 medzi Čirčom, Plavčom a Lipanmi v okrese Sabinov.

Dostupnosť železničnej dopravy nie je rovnaká pre všetkých obyvateľov Prešovského kraja. Nie je to zložité konštatovanie a platí nielen v Prešovskom kraji a nielen v súčasnosti. V súčasnosti na Slovensku to niektorí občania môžu považovať za skutočnosť, ktorá ich znevýhodňuje, lebo pre niektoré skupiny obyvateľov bolo zavedené bezplatné cestovné na železnici. Tí ktorí bývajú ďaleko od fungujúcej železnice nemôžu túto ponuku využiť.

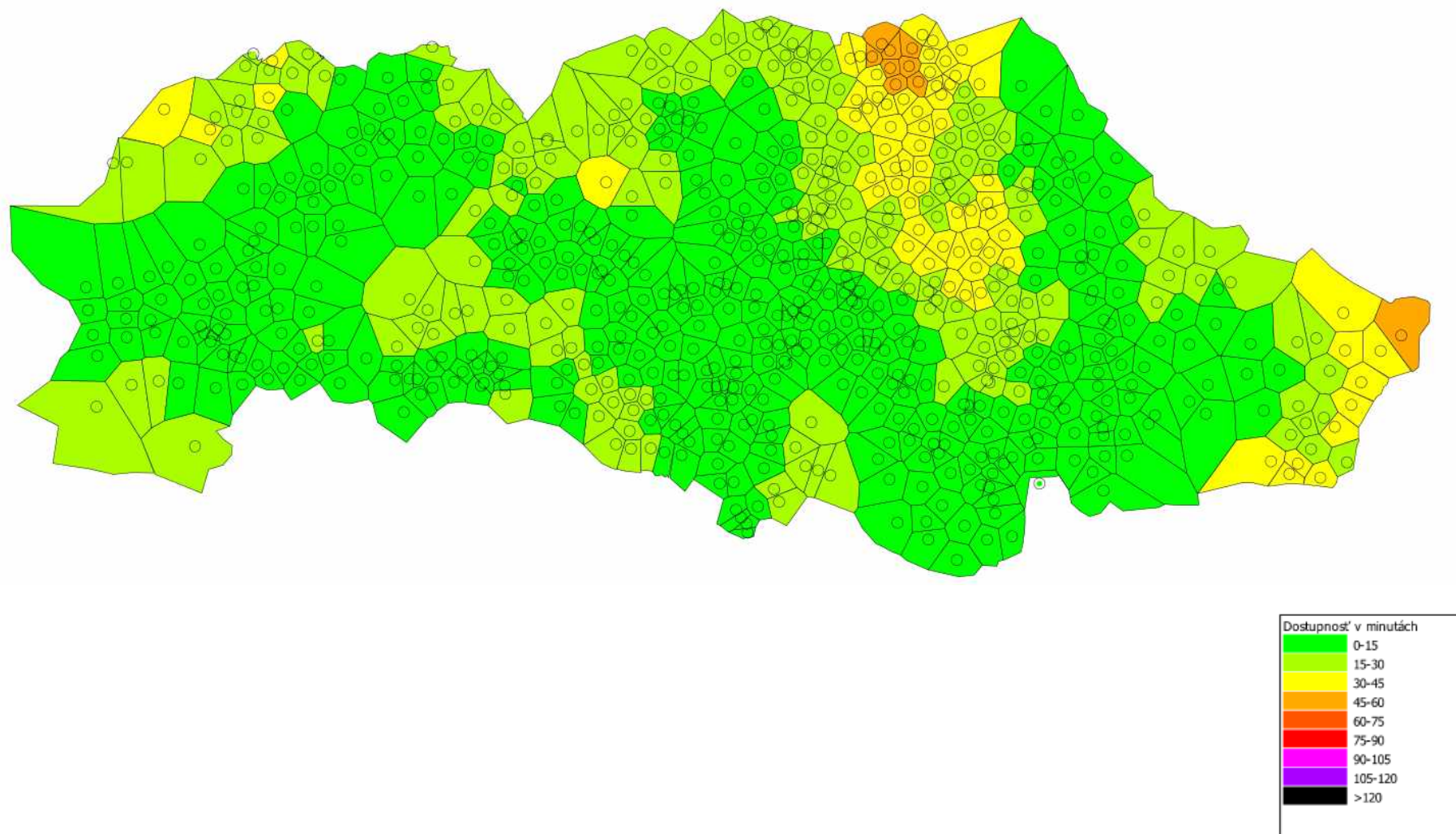
Pomocou dopravného modelu boli vygenerované mapy časovej dostupnosti k plnohodnotne fungujúcim železničným staniciam a zastávkam (tam, kde vlaky premávajú 7 dní v týždni).

Pri použití verejnej dopravy túto časovú dostupnosť ukazuje Obrázok 20. Dostupnosť do pol hodiny (odtiene zelenej farby) možno považovať za komfortné, dostupnosť do jednej hodiny (žltá a oranžová farba) možno ešte považovať za prijateľnú. Čo je vyše jednej hodiny je nekomfortné. V prešovskom kraji sú to veľké časti okresov Svidník a Stropkov a východná časť okresu Snina.

Pri použití osobného automobilu, ako ukazuje Obrázok 21 je železnica zo všetkých miest a obcí Prešovského kraja dostupná do 45 minút, okrem deviatich obcí, z ktorých je dostupná do jednej hodiny, čo nie je celkom zlé.



Obrázok 20 Časová dostupnosť vlakovej dopravy verejnou dopravou z centier obcí v Prešovskom kraji



Obrázok 21 Časová dostupnosť vlakovej dopravy automobilom z centier obcí v Prešovskom kraji

Kvalita železničnej infraštruktúry nie je vysoká. Najdôležitejšia trať, ktorá prechádza Prešovským samosprávnym krajom – niekdajšia Košicko – bohumínska železnica v úseku Štrba – Vydrník je dvojkoľajná, elektrifikovaná s najvyššou traťovou rýchlosťou 100 km/h, v úseku Svit – Poprad-Tatry 120 km/h. Táto trať je súčasťou európskych koridorov a očakáva sa jej modernizácia.

Ďalšia hlavná trať (Košice) – Kysak – Prešov – Lipany – Čirč pokračujúca do Poľska je jednokoľajná, elektrifikovaná s najvyššou traťovou rýchlosťou 80 km/h medzi Kysakom a Prešovom, 100 km/h medzi Prešovom a Lipanmi a 60 km/h v nadväzujúcom úseku. Zdvojkolajnenie najmä v úseku Kysak – Prešov by zodpovedalo významu prepojenia dvoch najväčších miest východného Slovenska (2. a 3. najväčšie mesto na Slovensku).

Dôležitá vedľajšia trať Prešov – Strážske je jednokoľajná, neelektrifikovaná s najvyššou traťovou rýchlosťou 100, respektíve v niektorých úsekoch 80 km/h. Táto trať je relatívne mladá, v úseku Kapušany (pri Prešove) – Strážske bola vybudovaná v štyridsiatych rokoch XX. storočia. Existujú úvahy o jej elektrifikácii sústavou 25 kV, 50 Hz, nakoľko je zámerom prejsť na túto sústavu na všetkých elektrifikovaných tratiach v Slovenskej republike.

Na východe Prešovského kraja vedie v severojužnom smere hlavná trať Medzilaborce – Humenné – Strážske – Michalany. Jej pokračovanie z Medzilaboriec ku štátnej hranici s Poľskom je vedľajšou traťou. V úseku Medzilaborce – Humenné je najvyššia traťová rýchlosť 90 km/h, v úseku Humenné – Strážske 100 km/h. Trať je jednokoľajná, neelektrifikovaná. Táto trať je druhou hlavnou traťou v regióne vybudovaná v XIX storočí podľa záujmov vtedajšieho Maďarského kráľovstva.

Z tejto trati odbočuje v Humennom vedľajšia trať do Sniny a Stakčína. Prevádzka na tejto jednokoľajnej neelektrifikovanej trati bola začatá 30. novembra 1909. Maximálna traťová rýchlosť je 70 km/h. Traťová rýchlosť je obmedzená na jednej štvrtine dĺžky trate.

Na Šariši je dôležitou spojnicou vedľajšia trať z Prešova do Bardejova. Prevádzka na tejto jednokoľajnej trati bola začatá 11. decembra 1893, vtedy trať križovalo 85 úrovňových priecostí (dnes je na tejto trati 37 priecostí, z ktorých je 12 zabezpečených). Trať nie je elektrifikovaná, jej najvyššia traťová rýchlosť v úseku Bardejov – Kapušany je 60 km/h, no na vyše 20 % dĺžky tohto úseku je traťová rýchlosť obmedzená.

Na Spiši je významnou spojnicou hlavná trať Plaveč – Poprad. Táto trať vznikala postupne ako miestna dráha v údolí rieky Poprad, na prvom úseku Poprad – Kežmarok sa začala prevádzka 18. decembra 1889, do Podolínce prvé vlaky dorazili 10. decembra 1893, na poslednom úseku Podolínec – Plaveč sa prevádzka začala 26. novembra 1966. Táto jednokoľajná trať nie je elektrifikovaná s výnimkou obidvoch koncových bodov – staníc Poprad - Tatry a Plaveč, ktoré sú elektrifikované jednosmerným systémom 3 kV. Traťová rýchlosť na najnovšom úseku Plaveč – Podolínec je 80 km/h, na zvyšku trati 60 km/h, trať križuje 46 priecostí, z ktorých 18 je zabezpečených.

Vedľajšia jednokoľajná neelektrifikovaná trať Studený Potok – Tatranská Lomnica bola uvedená do prevádzky 1. septembra 1895 pre obsluhu vtedy novovybudovaných klimatických kúpeľov v Tatranskej Lomnici. Najvyššia traťová rýchlosť na trati, ktorú križuje 8 priecostí (5 z toho zabezpečených) je 60 km/h.

Obsluhu Vysokých Tatier zabezpečuje unikátny systém Tatranských elektrických železníc a ozubnicovej železnice Štrba – Štrbské Pleso. Tieto vedľajšie trate o rozchode 1000 mm sú elektrifikované jednosmerným systémom 1,5 kV.



Základnou časťou systému je 29 km dlhá jednokoľajná trať Poprad – Štrbské Pleso. Najvyššia traťová rýchlosť 60 km/hod je obmedzená na vyše 20 km dĺžky trati. Niektoré obmedzenia rýchlosti sú dané geometriou trate v horskom teréne.

Druhú časť predstavuje 6 km dlhá jednokoľajná trať Tatranská Lomnica – Starý Smokovec. Najvyššia traťová rýchlosť je rovnako 60 km/hod, no obmedzenia sú na 5,3 km dĺžky tejto trate. V Starom Smokovci sa táto trať spája s traťou z Popradu na Štrbské Pleso.

Ozubnicová železnica Štrbské Pleso – Štrba je jednokoľajná v dĺžke 5 km s najvyššou traťovou rýchlosťou 30 km/h. Obmedzenia traťovej rýchlosti sú na 4,7 km dĺžky tejto trate.

Ako je spomínané vyššie, podrobný opis vrátane údajov o neprevádzkovaných tratiach je v časti Zber údajov a prieskumy v podkapitole 4.3.2.1.

Zásadné problémy na železničnej sieti, ktoré bránia skvalitňovaniu dopravnej obslužnosti sú uvedené nižšie:

- Trať Kapušany – Bardejov po zrušení výhybne v Hertníku neumožňuje dosiahnuť hodinový takt spojov, nakoľko z Raslavic do Bardejova a späť nie je možné dôjsť za 60 minút. Množstvo priecestí, hoci od doby výstavby trate došlo k zníženiu ich počtu, spomaľuje premávku vlakov na trati.
- Trať Prešov – Kysak sa považuje za problémové miesto na trase Košice – Prešov. Druhým je severné záhlavie stanice Košice. Treba spracovať štúdiu priepustnosti trate, možno bude postačujúce doplniť jednu výhybňu, čo by bolo lacnejšie, ako budovať druhú koľaj v celej dĺžke úseku trate.
- Trať Strážske – Prešov je vyhovujúca pre súčasnú premávku. Pri prípadnom zavedení celodenného hodinového taktu a vložení vlakov typu REX (Snina – Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov) by sa problémovým miestom stal úsek Vranov nad Topľou – Čierne nad Topľou, kde by bolo potrebné skrátiť jazdné časy o dve minúty alebo vybudovať výhybňu (Soľ zastávka).
- Trať Medzilaborce – Humenné je vyhovujúca pre súčasnú premávku, nie je možné za súčasného stavu zaviesť častejší ako hodinový takt vlakov, lebo jazdná doba v úseku Medzilaborce – Radvan nad Laborcom je 22 minút a obrat sa tak nezmesť do 30 minút. Je potrebné vybudovať jednu výhybňu – možno vo Vyšných Čabinách.

5.2.2.4 Vozový park

Vozový park železničnej regionálnej osobnej dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji je opísaný v časti Zber údajov a prieskumy v podkapitole 4.3.2.1.4 Vozidlá. Problémom sa javí viac kvalita vozového parku, ako kapacita v ponúkaných spojoch.

K tomuto prehľadu, spracovanému z údajov ZSSK je potrebné podotknúť, že v niektorých prevádzkových prípadoch sú vozidlá, uvedené v zošitovom cestovnom poriadku nahrádzané inými, spravidla staršími vozidlami, čo nedodáva na atraktivnosti železničnej regionálnej dopravy.

Prakticky najstaršie vozidlá sú elektrické ozubnicové jednotky radu 405-905. Podľa správ v médiách Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. podpísala zmluvu na dodávku vozidiel novej generácie pre túto trať. Jednotky typu GTW vychádzajú z koncepcie osvedčenej na obdobných tratiach vo Švajčiarsku, Francúzsku a Španielsku.

Na tratiach Štrba – Vydrník a Kysak – Lipany premávajú elektrické jednotky radu 460, vyrobené pre vtedajšie ČSD v rokoch 1975 – 1977.

Na tratiach TEŽ premávajú elektrické jednotky radu 425 vyrobené v rokoch 2000 – 2002.

Na tratiach Poprad-Tatry – Plaveč a Studený Potok – Tatranské Lomnica chodia motorové jednotky radu 840 vyrobené v roku 2003.

Na trati Kysak – Lipany a trati Štrba – Vydrník premávajú elektrické jednotky radu 671 vyrobené v rokoch 2009 – 2015.

Na tratiach Prešov – Bardejov, Prešov – Humenné, Humenné – Stakčín, Humenné – Medzilaborce a tiež na trati medzi Kysakom a Prešovom premávajú diesel-motorové jednotky radu 861 vyrobené v rokoch 2011 – 2015.

Ostatné vozne pre osobnú dopravu sú staršie vozne alebo motorové vozne modernizované v priebehu prvého desaťročia tohto storočia.

Hoci sa Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. snaží v posledných rokoch o zlepšovanie vozového parku, situácia nie je dobrá.

5.2.2.5 Aktuálny systém prevádzky a údržby systému, prevádzkové obmedzenia

Systém prevádzky vlakov národného dopravcu Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. v Prešovskom samosprávnom kraji je opísaný v časti Zber údajov a Prieskumy, podkapitola 4.2.2.4. Sú tu uvedené počty vlakov jednotlivých typov a rozdelenie ich premávky počas dňa.

Základné údaje o údržbe hnacích koľajových vozidiel sú takisto uvedené v časti Zber údajov a Prieskumy, v podkapitole 4.3.2.1.1.

Bežnú údržbu železničných tratí obstarávajú Železnice Slovenskej republiky ako správca železničnej infraštruktúry. Veľké opravy sa robia dodávateľským spôsobom.

Prevádzkové obmedzenia dlhodobého charakteru – tie sú uvedené v tabuľkách traťových pomerov (TTP), ktoré sú podrobne odcitované v časti Zber údajov a Prieskumy, v podkapitole 4.3.2.1.2 Trate.

Náhodné prevádzkové obmedzenia sa vyznačujú na tratiach a personál je na nich upozorňovaný rozkazmi k jazde vlaku. Správca železničnej infraštruktúry má celý súbor vnútorných predpisov, ktoré podrobne stanovujú postupy dozoru a údržby.

5.2.2.6 Bezpečnosť dopravy a bezpečnosť cestujúcich

Bezpečnosť dopravy na železnici je veľkou témou a školitelia zamestnancom pri vstupných školeniach hovoria, že bezpečnostné predpisy na železnici sú písané krvou. Pre bezpečnosť premávky sa veľa robí pri školení personálu, ale aj rôznymi technickými opatreniami.

Druhou témou je bezpečnosť cestujúcich, ktorým hrozia riziká na základe ich zlého správania alebo protizákonnými skutkami tretích osôb. Neboli zistené zvláštne opatrenia pre bezpečnosť cestujúcich protiprávnym skutkom okrem bežného dohľadu bezpečnostných zložiek.

Údaje o nehodách na železničných priecestiach sú uvedené v časti Zber údajov a Prieskumy, v podkapitole 4.4.2 a vyhodnotené v podkapitole 4.4.4.

5.2.2.7 Organizačné a inštitucionálne usporiadanie

Železničný sektor v Slovenskej republike spadá pod Ministerstvo dopravy a výstavby, ktoré zabezpečuje vrcholovú štátnu správu, financovanie a objednávku výkonov vo verejnom záujme v železničnej doprave pre celé Slovensko.

Starostlivosť o železničnú infraštruktúru je v kompetencii štátneho podniku Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). ŽSR prideluje trasy na dopravnej ceste a zabezpečuje údržbu, prevádzku a rozvoj železničnej dopravnej cesty.

Železničnú dopravu prevádzkuje akciová spoločnosť ZSSK (Železničná spoločnosť Slovensko) u ktorej Ministerstvo dopravy a výstavby objednáva dopravné výkony vo verejnom záujme.

Toto je jednoduchá schéma vzťahov v železničnej doprave. Pre komplexné riešenie verejnej dopravy na území kraja neje praktické, že ten, kto by mal principiálne organizovať verejnú dopravu nemá priame páky na (národného) železničného dopravcu. Natíska sa možnosť prenesenia právomoci objednávanie výkonov v regionálnej železničnej doprave na kraje (ako je to napríklad v Českej republike), čo ale prináša nezanedbateľné riziko v podobe straty sieťového charakteru železničnej dopravy. Kraje si riešia dopravu na svojom území, čo vedie ku tomu, že cez hranice kraja sa môže významne obmedziť premávka regionálnych osobných vlakov a zostane iba diaľková doprava (rýchliky, ktoré v malých zastávkach nezastanú). Problémom, ktorý sa v tomto systéme rieši veľmi ťažko sú regionálne trate, ktoré končia v susednom kraji. Typickou ukážkou na Východnom Slovensku je trať Spišská Nová Ves – Levoča, kde aj tak pravidelná doprava skončila.

Riešením tohto problému môže byť vznik integrovaného dopravného systému pre celé Východné Slovensko, ktorý bude riešiť verejnú dopravu ako jeden systém.

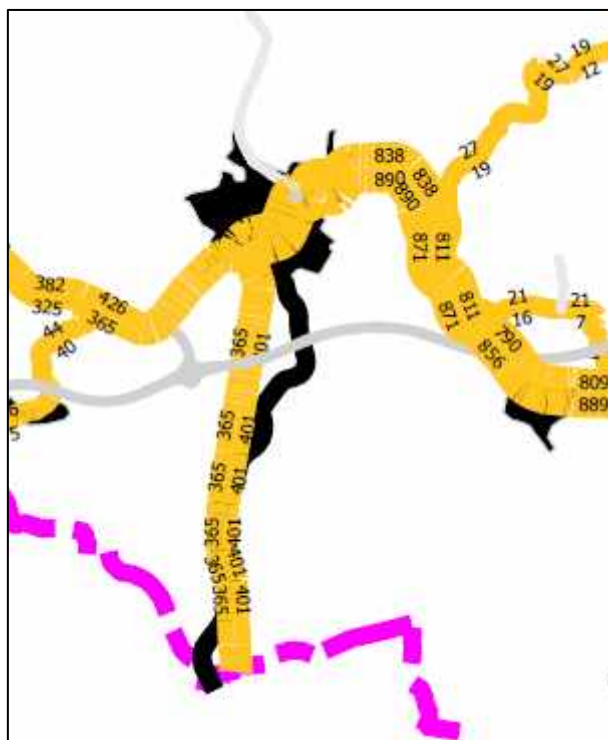
5.2.2.8 Analýza prúdov cestujúcich v oblasti tratí so zrušenou premávkou osobnej dopravy

Vyššie je spomínané, že na troch tratiach medzi Košickým a Prešovským krajom bola zrušená pravidelná premávka osobných vlakov.

V dopravnom modeli Prešovského kraja bola na týchto tratiach namodelovaná ponuka osobnej železničnej dopravy v rozsahu jedenástich párov vlakov počas dňa (5:00 – 21:00 hodín); ponuka autobusových spojov ostala bez zmeny.

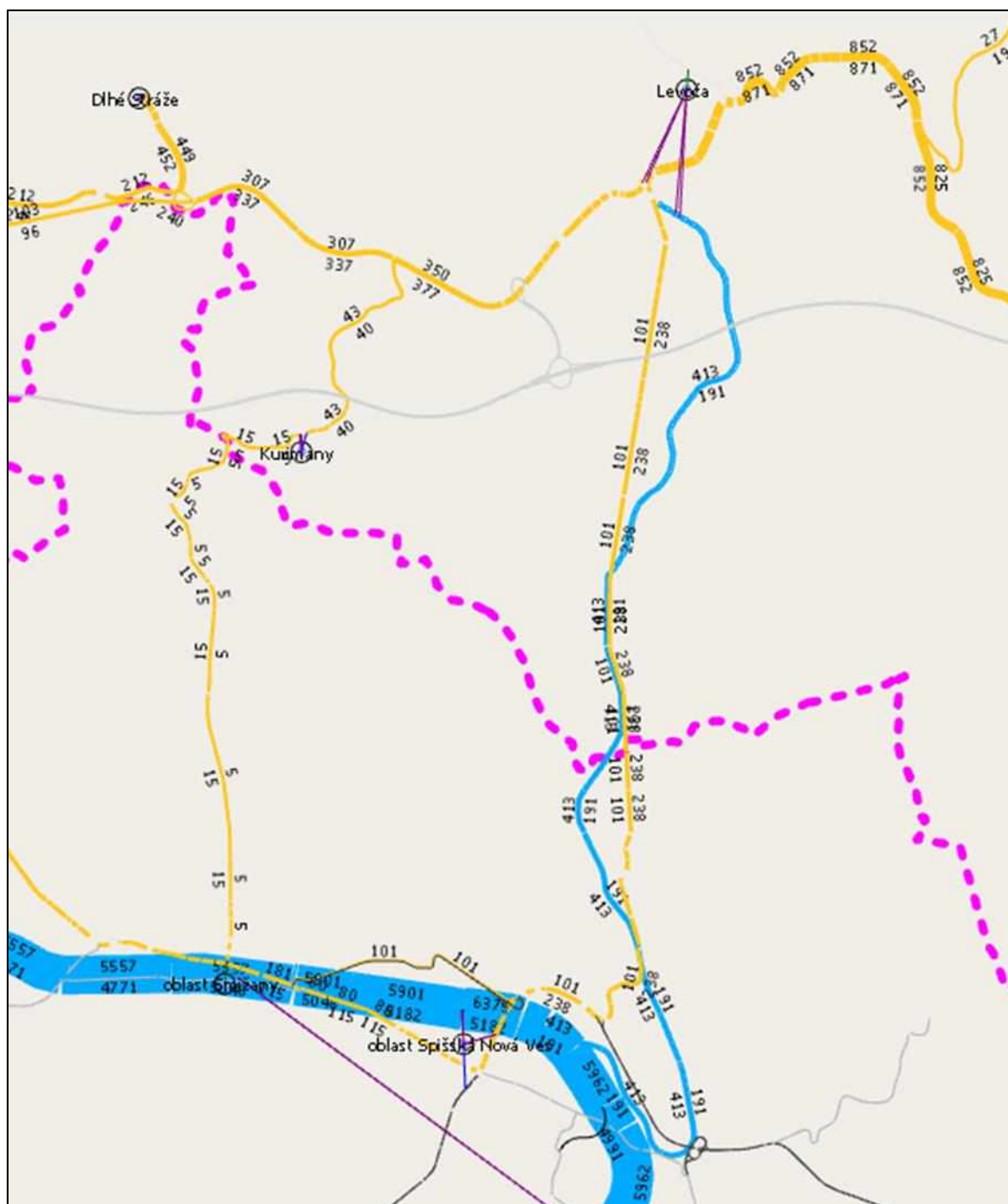
Situácia v okolí Levoče (trať 186 Spišská Nová Ves – Levoča)

Dopravný model tu v súčasnom stave ráta s 766 cestujúcimi v autobusoch denne cez hranicu kraja. To znázorňuje výrez mapy verejnej dopravy dopravného modelu – Obrázok 22.



Obrázok 22 Cestujúci v autobusovej doprave (Levoča – Spišská Nová Ves)

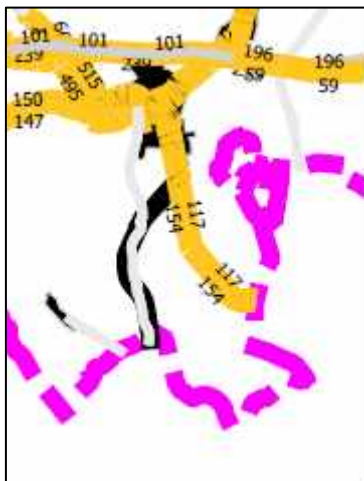
Popri namodelovanej ponuke železničnej dopravy, model ráta s 604 cestujúcimi vo vlakoch a 339 cestujúcimi v autobusoch, čiže vo výsledku je nárast cestujúcich vo verejnej doprave takmer o jednu štvrtinu. Situáciu ukazuje Obrázok 23.



Obrázok 23 Cestujúci medzi Levočou a Spišskou Novou Vsou pri ponuke železničnej dopravy

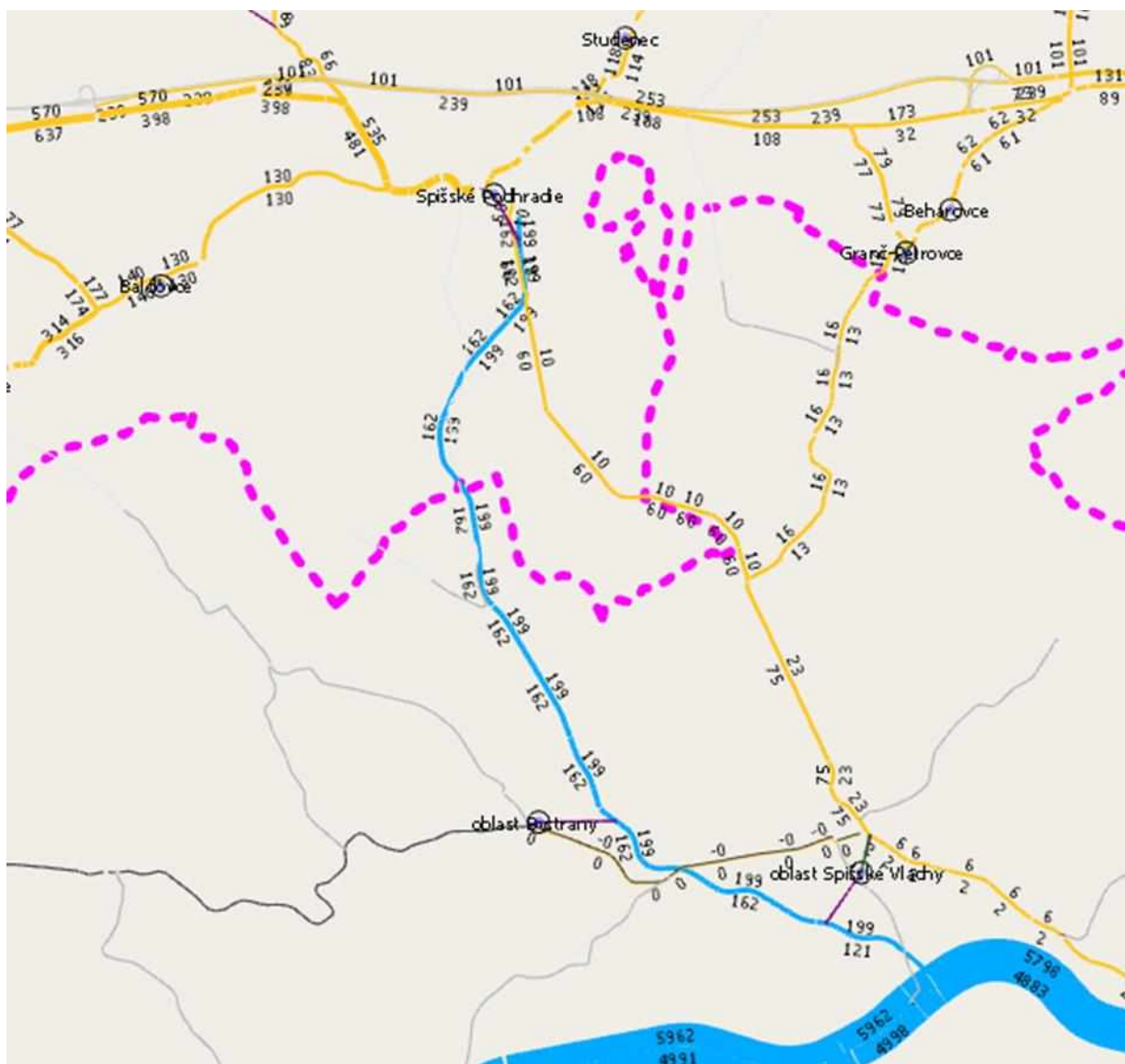
Situácia v okolí Spišského Podhradia (trať 187 Spišské Vlaky – Spišské Podhradie)

Dopravný model tu v súčasnom stave ráta s 271 cestujúcimi v autobusoch denne cez hranicu kraja. To ukazuje výrez mapy verejnej dopravy dopravného modelu – Obrázok 24.



Obrázok 24 Cestujúci v autobusovej doprave (Spišské Podhradie – Spišské Vlaky)

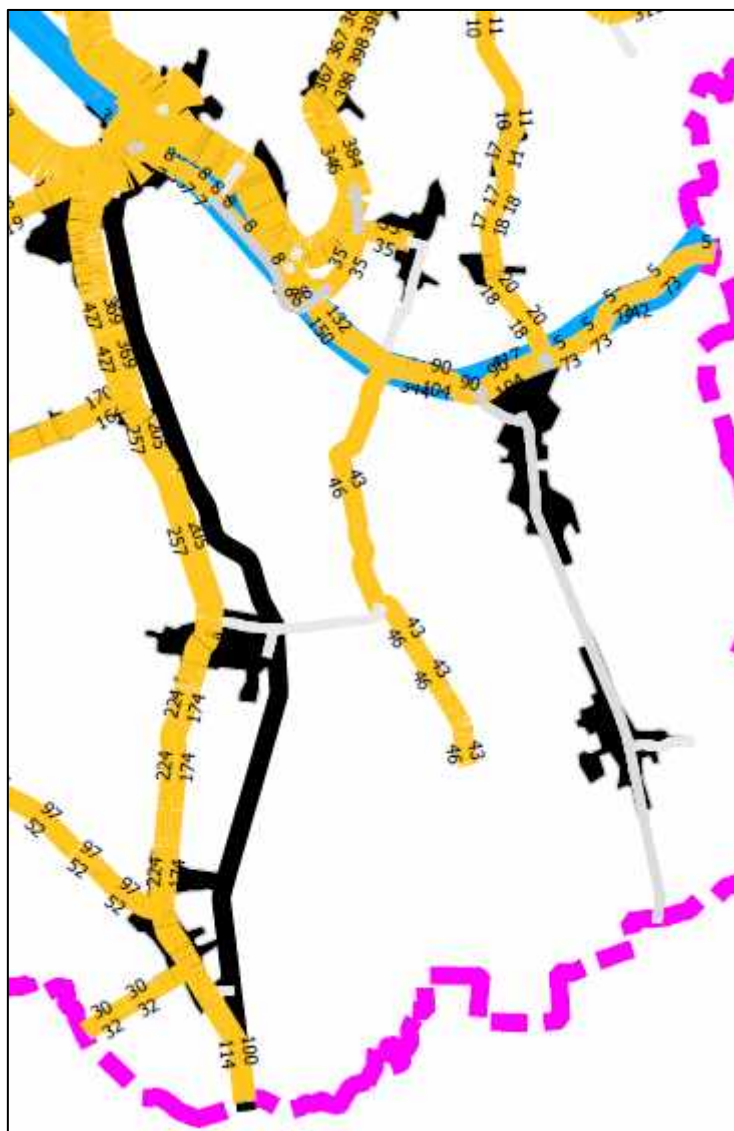
Popri namodelovanej ponuke železničnej dopravy, model ráta s 361 cestujúcimi vo vlakoch a 70 cestujúcimi v autobusoch, čiže vo výsledku je nárast cestujúcich vo verejnej doprave o viac ako jednu polovinu. Situáciu ukazuje Obrázok 25.



Obrázok 25 Cestujúci medzi Spišským Podhradím a Spišskými Vlachmi pri ponuke železničnej dopravy

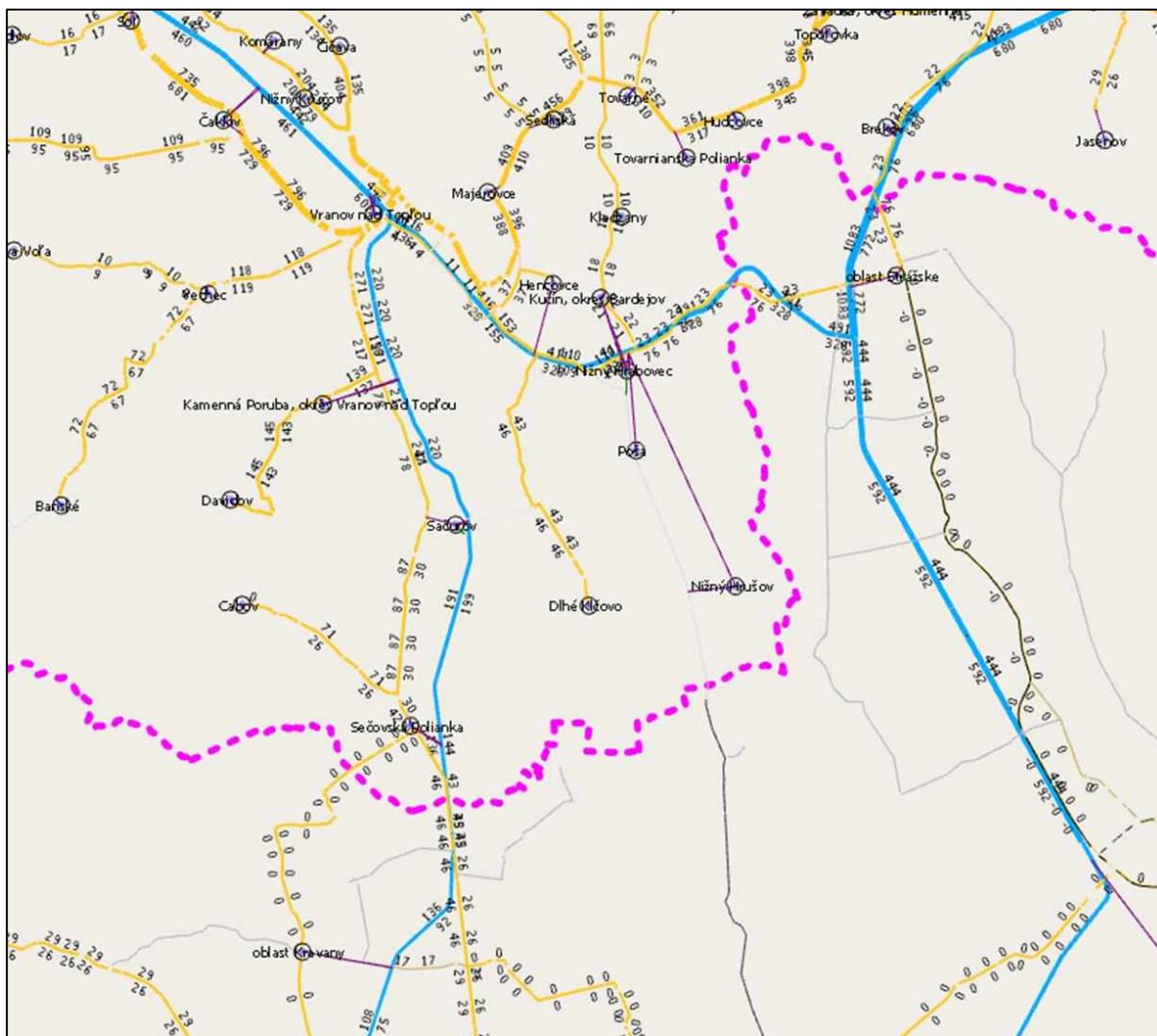
Situácia medzi Vranovom nad Topľou a Trebišovom (trať 192)

Dopravný model tu v súčasnom stave ráta s 214 cestujúcimi v autobusoch denne cez hranicu kraja. To ukazuje výrez mapy verejnej dopravy dopravného modelu – Obrázok 26.



Obrázok 26 Cestujúci v autobusovej doprave medzi Vranovom n.T. a Trebišovom

Popri namodelovanej ponuke železničnej dopravy, model ráta s 280 cestujúcimi vo vlakoch a 89 cestujúcimi v autobusoch, čiže vo výsledku je nárast cestujúcich vo verejnej doprave o viac ako dve tretiny. Situáciu ukazuje Obrázok 27.



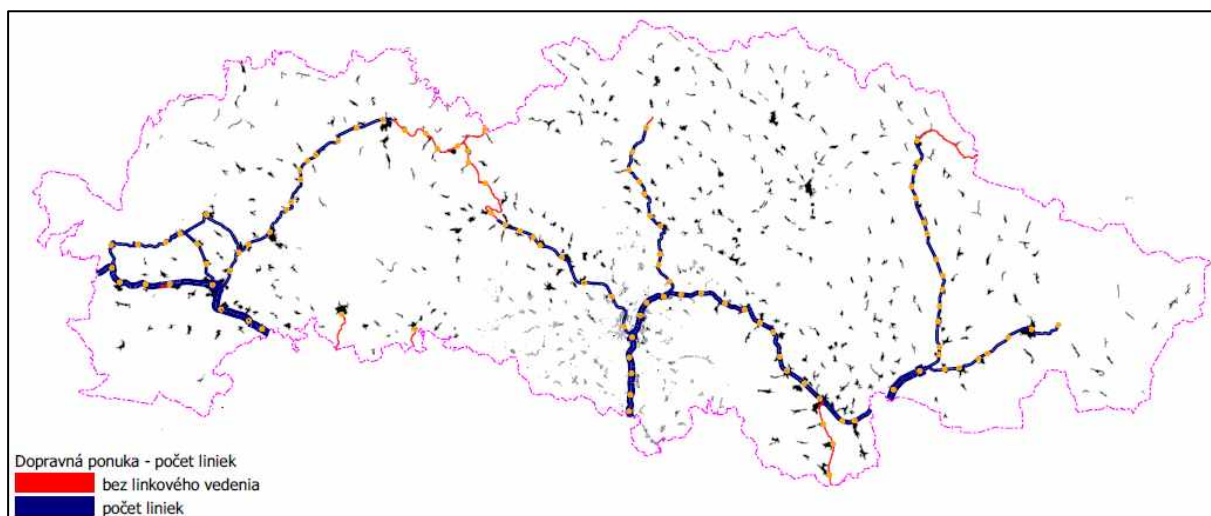
Obrázok 27 Cestujúci medzi Vranovom nad Topľou a Trebišvom pri ponuke železničnej dopravy

Podľa skúseností sa hranica päťsto cestujúcich denne považuje za minimum pro zmysuplnú vlakovú osobnú dopravu. Túto hranicu prekráča podľa výsledkov modelovania iba trať Spišská Nová Ves – Levoča. To by dávalo zmysel obnoviť železničnú osobnú dopravu. Vzhľadom k polohe trate voči obci Harichovce by bolo nutné zachovať takisto autobusovú dopravu v doterajšom rozsahu.

Na trase Vranov nad Topľou – Trebišov, hoci pri Vranove nad Topľou počet cestujúcich atakuje hranicu päťsto, v súčasnom stave trate (obmedzená traťová rýchlosť z 80 km/h na 30 km/h vo väčšine jej dĺžky), železničná doprava nie je schopná konkurovať štandardne zaťaženej ceste prvej triedy č. 79.

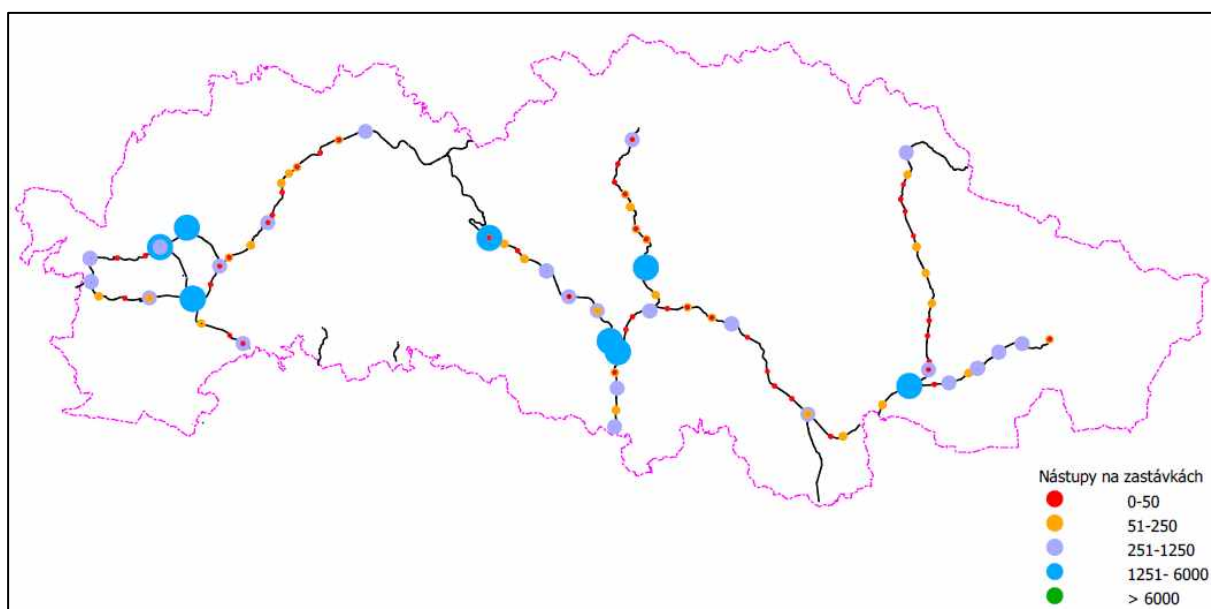
5.2.2.9 Celkový prehľad o regionálnej železničnej doprave

Ponuku dopravnej obsluhy v regionálnej železničnej doprave ukazuje Obrázok 28. Je tu ukázané, kde je pravidelná osobná premávka na železničnej sieti Prešovského samosprávneho kraja.

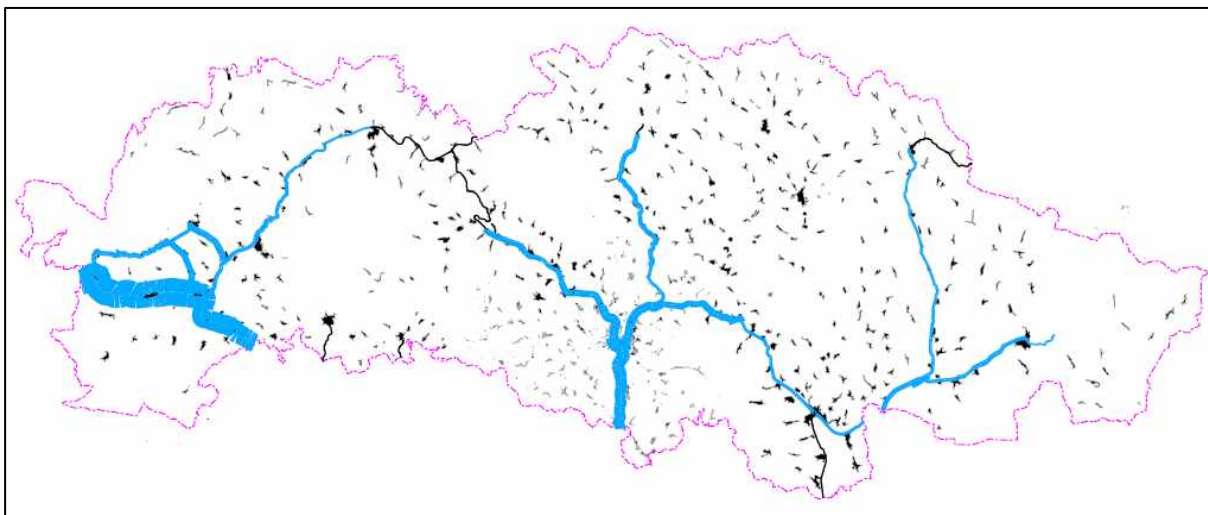


Obrázok 28 Dopravná ponuka v regionálnej železničnej doprave v Prešovskom kraji

Obrázok 29 ukazuje počty cestujúcich nastupujúcich na jednotlivých železničných staniciach a zastávkach Prešovského samosprávneho kraja podľa dopravného modelu. Obrázok 30 ukazuje počty cestujúcich v regionálnej doprave na železničnej sieti Prešovského samosprávneho kraja podľa dopravného modelu.



Obrázok 29 Nástupy cestujúcich na jednotlivých zastávkach v Prešovskom kraji



Obrázok 30 Intenzity cestujúcich v pravidelnej regionálnej železničnej doprave

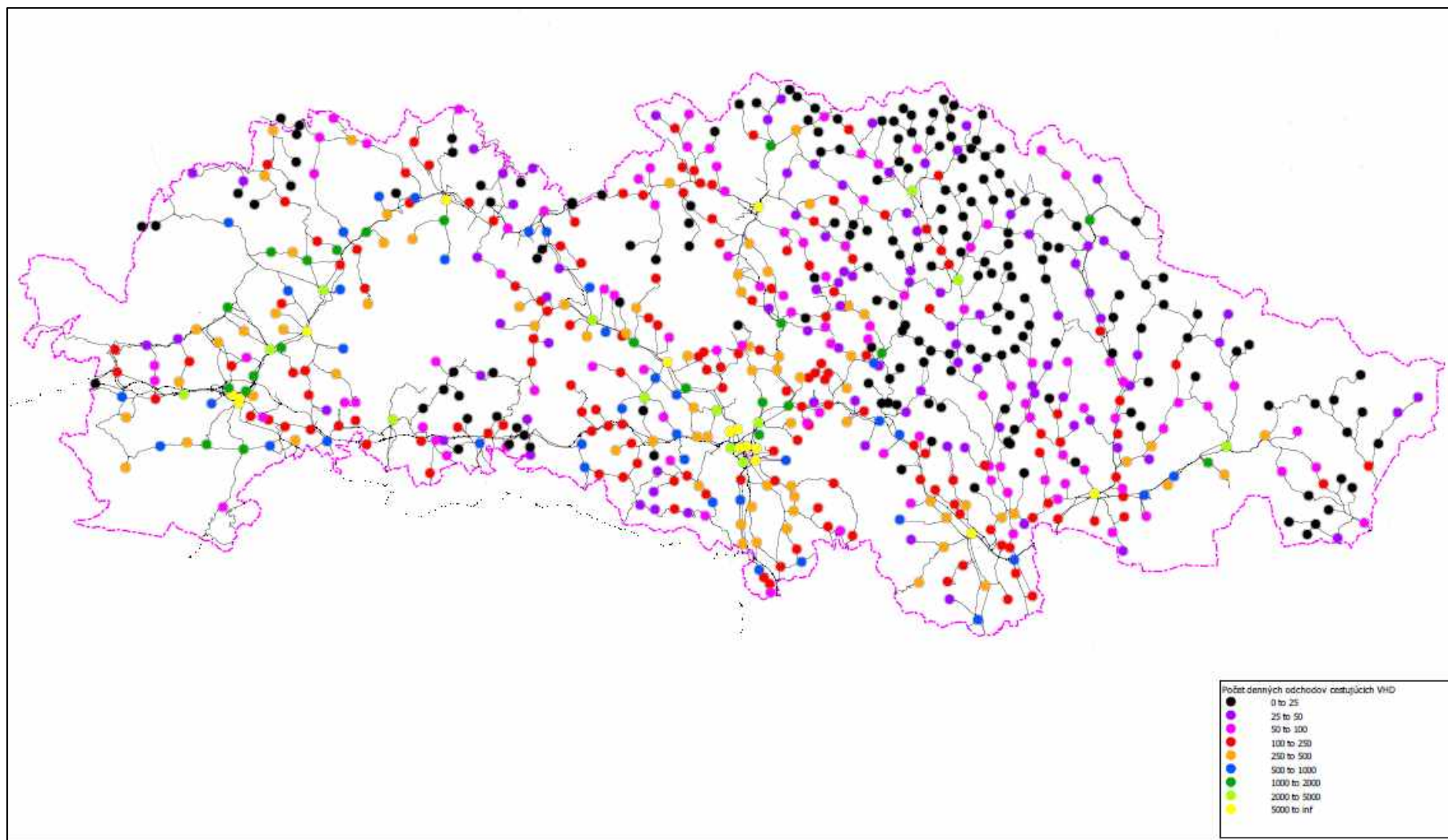
5.2.1 Celkové prehľady verejnej hromadnej dopravy

Na spracovanie celkových prehľadov sa s úspechom použil dopravný model Prešovského kraja.

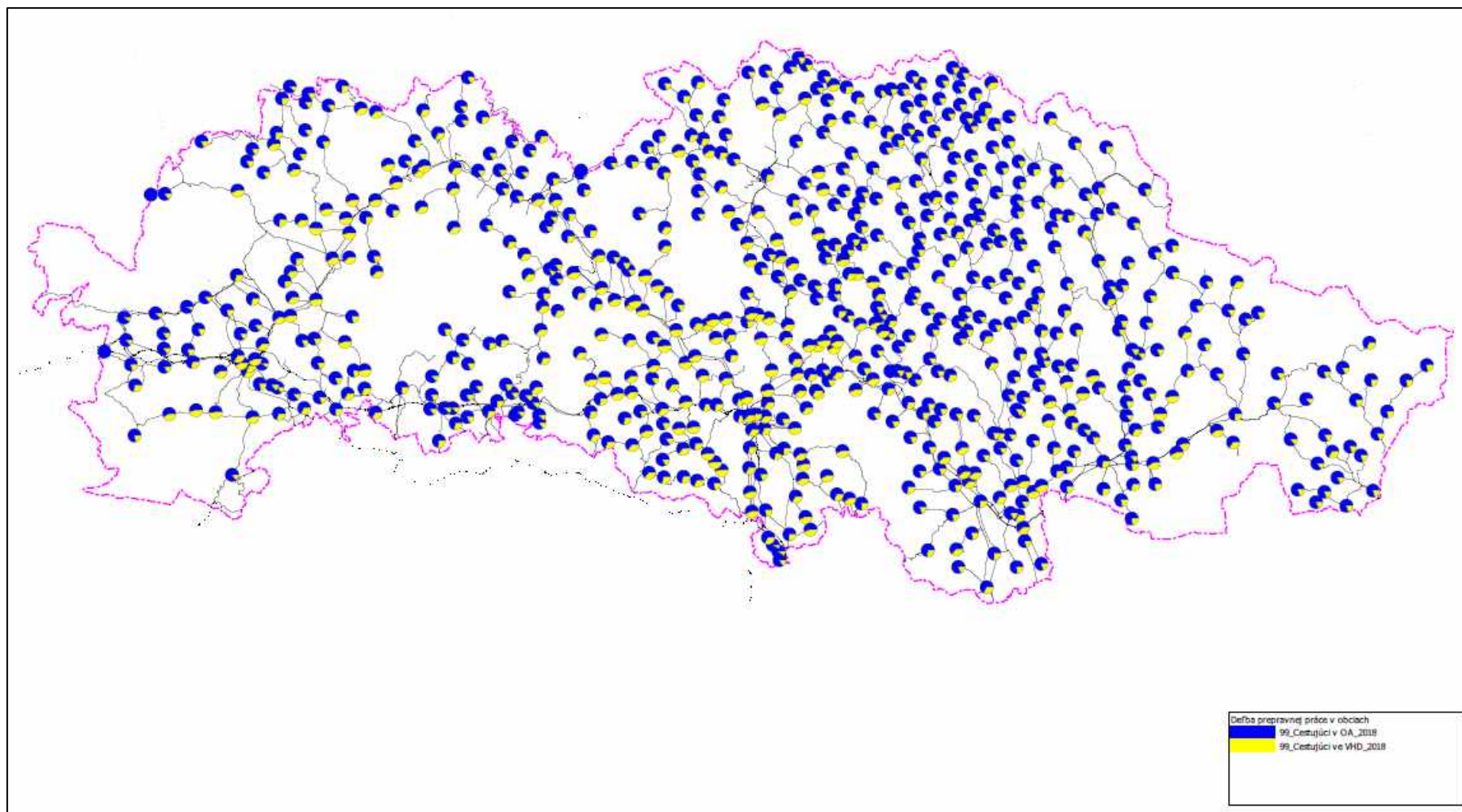
Počty cestujúcich verejnou dopravou z jednotlivých centroidov = centier obcí alebo ich častí ukazuje Obrázok 31. Komplementárnu informáciu nesie Obrázok 32, ktorý ilustruje podiel cestujúcich verejnou dopravou z jednotlivých obcí spoločne s cestujúcimi využívajúcimi individuálnu automobilovú dopravu.

Ďalší Obrázok 33 ukazuje celkové počty odchádzajúcich cestujúcich verejnou dopravou vzťahované ku počtu obyvateľov obcí.

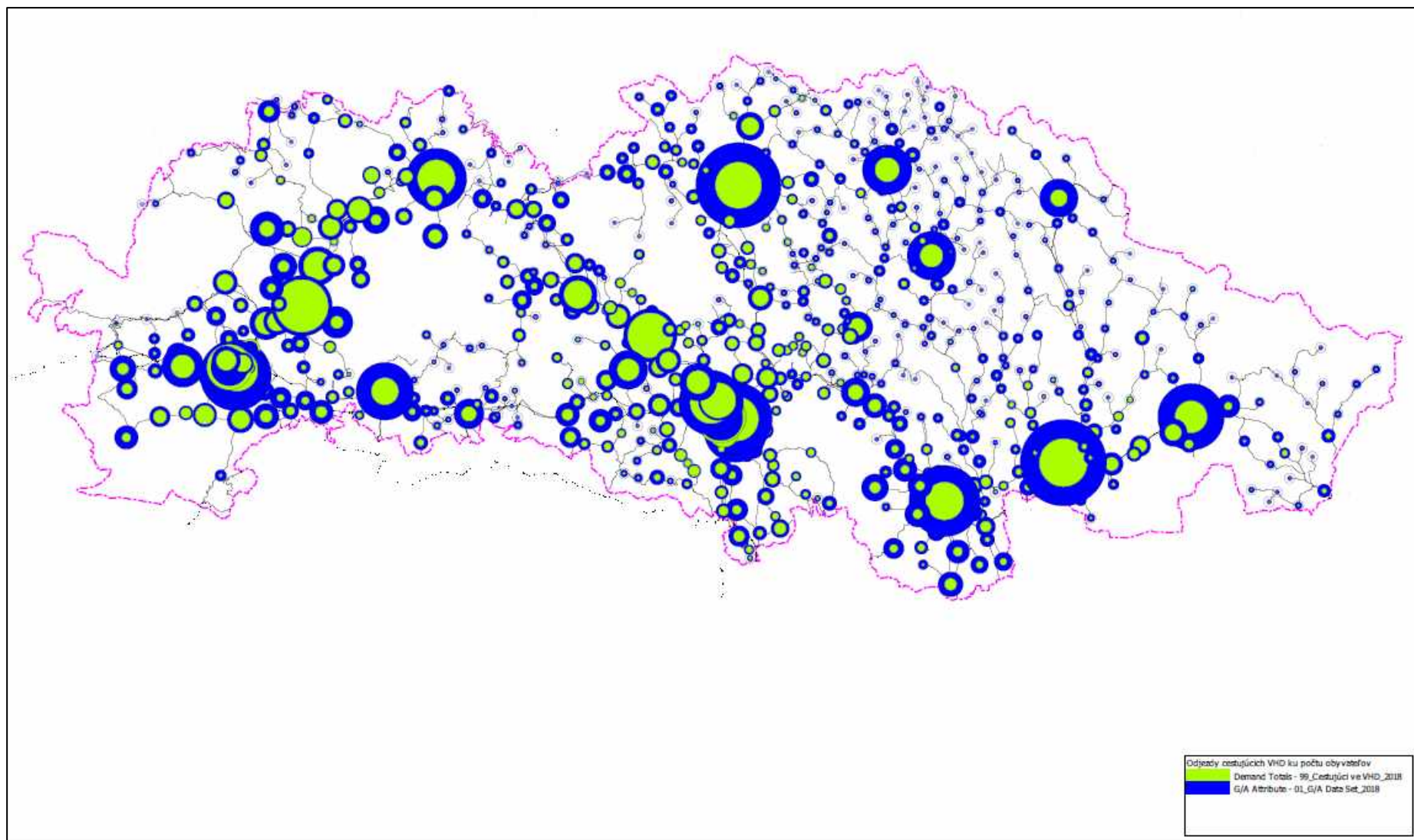
Mapa – Obrázok 34 ukazuje intenzity cestujúcich v prímestskej autobusovej a železničnej regionálnej doprave spoločne na jednom obrázku.



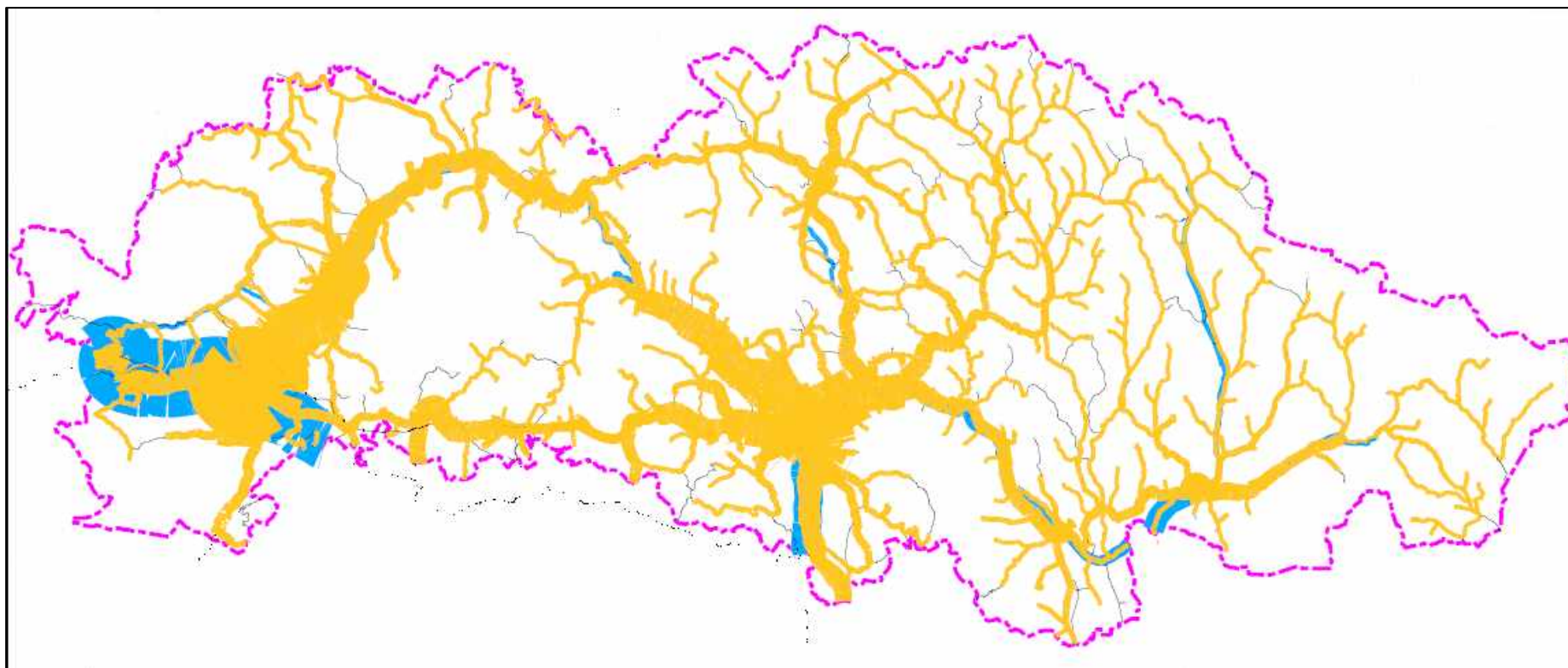
Obrázok 31 Denné počty odchádzajúcich cestujúcich vo verejnej doprave podľa dopravného modelu



Obrázok 32 Modal split medzi verejnou a individuálnou dopravou podľa dopravného modelu



Obrázok 33 Počty odchádzajúcich cestujúcich verejnou dopravou ku počtu obyvateľov obcí



Obrázok 34 Intenzity cestujúcich vo verejnej doprave v Prešovskom kraji

5.2.2 Mestská hromadná doprava

5.2.2.1 Analýza fungovania MHD v Prešove

Subsystém mestskej hromadnej dopravy v Prešove obsluhuje mesto Prešov a niekoľko priľahlých obcí. Priľahlé obce obsluhované linkami MHD sa podieľajú na financovaní prevádzky týchto liniek. Systém MHD v Prešove stráca cestujúcich a postupne sa zvyšuje podiel cestujúcich, ktorí jazdia za zľavnené cestovné alebo úplne zadarmo. Napriek tomu sa mesto Prešov snaží zvyšovať ponuku (zvyšovanie množstva vozokilometrov) aj kvalitu poskytovaných služieb (obnova vozového parku – predovšetkým trolejbusov).

Hlavné prúdy cestujúcich sú medzi dvoma hlavnými ťažiskami bývania a centrom, na ktoré nadväzujú priemyselné zóny. Medzi sídliskami Sekčov a Šváby na východnej strane mesta, centrom mesta, a medzi sídliskami II a III na západnej strane mesta. Pretože cesty vedú najmä severojužným smerom, najväčšie zaťaženie väčšiny liniek sa odohráva na Hlavnej a Masarykovej ulici medzi Trojicou a Železničnou stanicou, hoci nie všetci cestujúci potrebujú prechádzať centrom mesta. Využitie kapacít vozidiel MHD je rozhodujúce podľa vyššie vymenovaného úseku v strede mesta.

Vozidlá MHD sa v špičkách stávajú súčasťou kongescií s ostatnou cestnou dopravou, čo spôsobuje meškanie spojov. Klesá rýchlosť dopravy a tiež spoľahlivosť pre cestujúcich, ktorí potrebujú do cieľa doraziť včas.

Podiel cestujúcich MHD na modal-splite v Prešove je vyšší ako v porovnateľne veľkých stredoeurópskych mestách. Je veľmi viditeľné, že MHD je pre značnú časť cestujúcich negatívnou voľbou, pre tých, ktorí nemajú inú možnosť cestovania. Vo vozidlách prakticky nie je vidieť muža v produktívnom veku (25 – 60 rokov), cestujúci sú buď študenti alebo seniori a tiež ženy aj mimo týchto vekových kategórií.

MHD je geograficky dostupná prakticky všetkým obyvateľom v meste. Väčšina z nich má v dochádzkovej vzdialenosti 300 m možnosť voľby medzi viacerými zastávkami. MHD dopravuje svojich cestujúcich bezpečne a spoľahlivo do cieľa, bohužiaľ nie vždy načas. Udržiavanie vozidiel vo vlastných kapacitách dopravného podniku je na dobrej úrovni, určité rezervy sú v údržbe infraštruktúry, najmä trolejového vedenia a obrátisk.

Hlavným problémom MHD v Prešove nie je ani tak obmedzená ponúkaná kapacita, ale rýchlosť a spoľahlivosť prepravy, najmä dodržiavanie cestovných poriadkov. Pre zvýšenie atraktivity MHD pre ďalších cestujúcich je do budúcnosti nutné sa zaoberať touto oblasťou.

5.2.2.1.1 Rýchlosť a spoľahlivosť prepravy cestujúcich

Rýchlosť prepravy cestujúcich v prímestskej doprave sa podľa dopravcov na základe cestovných poriadkov pohybuje pri vlakoch od priemernej rýchlosti medzi 40 km/h (Prešov – Bardejov) po 51 km/h (Prešov – Lipany). Pri autobusoch je rýchlosť prepravy medzi 31 km/h (Prešov – Lipany) po 44 km/h (Prešov – Vranov nad Topľou).

Zatiaľ, čo pri vlakoch hrozia náhodné riziká oneskorenia, v autobusovej doprave možno kongescie v Prešove v období špičiek považovať za systematické riziká s ktorými cestovné poriadky nepočítajú. Uvedené jazdné časy sú rovnaké počas celého dňa.

Zo skúsenosti je autobusová a železničná doprava bezpečná, a spoľahlivá. Spoľahlivosť v dodržiavaní cestovného poriadku je viac ohrozená v autobusovej doprave.

To isté platí o spoľahlivosti a bezpečnosti v mestskej hromadnej doprave. Len rýchlosť je v ohrození vďaka kongesciám. Rýchlosť trolejbusov v špičkách v niektorých úsekoch klesá až k hodnote 5 km/h, čo je rýchlosť priemernej chôdze. Na linke č. 1 klesá rýchlosť z hodnoty danej cestovným poriadkom 25 km/h (v sedle reálnej cestovnej rýchlosti), podľa odhadov dopravcu na 13 km/h, čo nie je uspokojivá hodnota.

Pre trolejbusy sú v špičkách najpomalšie úseky na prietáhoch ciest I. triedy č. 18 (úsek zastávka Poliklinika – Námestie mieru a medzi zastávkami Duklianska – Rázcestie Kúty) a č. 68 (v úseku Rázcestie Šidlovec – zastávka Sabinovská), kde rýchlosť klesá až k vyše uvedeným 5 km/h.

Na spoločnom prietahu ciest I/18 a I/68 v úseku Obrancov Mieru – Poliklinika a tiež na úseku cesty I/18 od Námestia mieru po zastávku Duklianska potom rýchlosť klesá na 10 – 15 km/h.

Podobné hodnoty rýchlosti dosahujú trolejbusy v špičke tiež na Hlavnej medzi Trojicou a Čiernym mostom, tu je to spôsobené veľkou koncentráciou vozidiel MHD a veľkým obratom cestujúcich.

Medzi železničnou stanicou a Škárrou je výška rýchlosti spôsobená prejazdom cez dve križovatky a ľavým odbočovaním trolejbusov v hustej premávke.

Vytvorenie vyhradených pruhov pre vozidlá verejnej dopravy, po vybudovaní obchvatov a zavedenie rozumnej preferencie vozidiel verejnej hromadnej dopravy bude tento problém efektívne riešiť.

5.2.2.1.2 Slabé stránky a príležitosti verejnej hromadnej dopravy v Prešove a okolí

Verejná doprava v Prešove a okolí trpí relatívne malou atraktivitou pre cestujúcich, ktorí ju nepoužívajú.

Silnou stránkou je skutočnosť, že všetky tri subsystemy sú relatívne veľké a majú aj potenciál ďalšieho rozvoja. Začlenením príslušných obcí do systému MHD je uskutočnený jeden z prvých krokov k integrovanému dopravnému systému.

Popri zlepšovaní každého zo subsystemov, zvyšovaní jeho užívateľského komfortu a príťažlivosti bude nutné do budúcnosti prikrčiť k integrácii a spoločnému riadeniu celého systému. Má to nezanedbateľný potenciál pre dosiahnutie významných synergických efektov pre zachovanie alebo skvalitnenie ponuky, ale aj zvýšenie ekonomickej efektívnosti.

5.2.2.1.3 Prepravný výkon

Prepravný výkon vo vozových kilometroch, v počte prepravených osôb a v ponuke miest v mieste kilometroch za roky 2001 – 2017 prehľadne spracúva Tabuľka 62. V tabuľke je uvedený ako celkový počet, tak aj rozdelenie medzi autobusovú a trolejbusovú trakciu.

Výkony MHD v Prešove	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	*)							**)				***)					
Vozové km celkom [tis. km]	4915	4912	4898	4935	4915	4949	4975	5022	5039	5020	4697	4514	4510	4512	4682	4810	4835
z toho																	
Autobusy	2706	2614	2632	2633	2662	2692	2806	2813	2959	2768	2624	2532	2613	2546	2692	2900	2857
Trolejbusy	2209	2298	2266	2302	2253	2257	2169	2209	2080	2252	2073	1982	1897	1966	1990	1910	1979
z toho																	
Pravidelná doprava celkom	4904	4899	4872	4902	4879	4923	4944	4989	5010	4994	4671	4489	4485	4478	4646	4772	4810
Nepravidelná doprava celkom	11	13	26	33	36	26	31	33	29	26	26	25	25	34	36	37	25
Prepravené osoby celkom [tis. osob]	34207	33009	32724	31726	31644	33742	34937	34939	38197	38530	37344	35003	34730	33233	32796	32082	31618
z toho																	
Autobusy	18483	16789	17083	16585	16894	18230	18881	19578	21400	21587	20549	19610	19457	18619	17054	17228	16420
Trolejbusy	15724	16220	15641	15141	14750	15512	16056	15631	16797	16943	16795	15393	15273	14614	15742	14854	15198
z toho																	
Pravidelná doprava celkom	34183	32981	32697	31691	31605	33271	34904	34911	38176	38508	37322	34985	34712	33213	32779	32063	31594
Nepravidelná doprava celkom	24	28	27	35	39	21	33	28	21	22	22	18	18	20	17	19	24
Miestokilometre celkom [tis. mkm]	567259	578360	585353	596681	597952	619117	626622	635417	636063	619133	576621	561516	480384	455633	465167	465175	473862
z toho																	
Autobusy	294059	293907	305567	311927	319222	339660	357935	360250	374653	337369	315830	303174	259182	235735	241845	249685	245973
Trolejbusy	273200	284453	279786	284754	278730	279457	268687	275167	261410	281764	260791	258342	221202	219898	223322	215490	227889

*) Ukazovateľ prepravených osôb autobus/trolejbus je od roku 2002 prepočítaný podľa miestokilometrov, v roku 2001 podľa vozových km

**) Nárast počtu cestujúcich je spôsobený zmenou metodiky výpočtu z 1.1.2009

***) Pokles miestokilometrov bol v dôsledku zmeny metodiky - štatistická obsadenosť (ŠÚ SR - 1.4.2013)

Tabuľka 62 Prepravný výkon MHD v Prešove

Prepravný výkon vo vozových kilometroch kulminoval v uvedenom období v roku 2009, od tejto doby klesal do roku 2014 a v ďalších troch rokoch je pozorovaný mierny nárast.

Počet prepravených osôb za rovnaké obdobie dosiahol svoj vrchol v roku 2010, pričom v predchádzajúcom roku 2009 nebol tento počet o mnoho nižší. V ďalších rokoch je pozorovaný dlhodobý pokles počtu prepravených osôb. Zdroj Dopravného podniku mesta Prešov, a.s. upozorňuje, že nárast počtu prepravených osôb v roku 2009 je ovplyvnený zmenou metodiky výpočtu, stanovenej Štatistickým úradom Slovenskej republiky.

Vývoj počtu ponúkaných miest v mieste kilometroch prakticky kopíruje vývoj výkonov vo vozových kilometroch. Pozitívne je, že rastie ponúkaná kapacita v trolejbusovej doprave v poslednom roku viac ako v autobusovej doprave.

Po dopočítaní do celkového počtu cestujúcich v trolejbusoch udaných vo výkazoch Dopravného podniku mesta Prešov, a.s. sa odhadovali ročné počty cestujúcich na trolejbusových linkách v Prešove pre rok 2017. Údaje uvádza Tabuľka 63.

Rok 2017	Počet cestujúcich (tis. cestujúcich)
Linka 1	1 620
Linka 2	764
Linka 4	4 032
Linka 5	531
Linka 7	362
Linka 8	4 707
Linka 38	3 183
Spolu	15 198

Tabuľka 63 Ročné počty cestujúcich na jednotlivých trolejbusových linkách

5.2.2.1.4 Infraštruktúra na trasách liniek

Autobusová aj trolejbusová doprava využívajú spoločnú cestnú infraštruktúru s automobilovou dopravou. Vyhradené pruhy pre autobusy a trolejbusy zatiaľ v Prešove nie sú, hoci sa vedú úvahy o ich zavedení. Jediným prakticky vyhradeným priestorom je Hlavná ulica od križovatky s ulicou

Hurbanistov po križovatku s ulicou Jarková, kde jazdia len vozidlá MHD a dopravná obsluha tohto priestoru.

MHD zdieľa s ostatnou cestnou dopravou aj svetelné riadenie križovatiek, preferencia pre vozidlá MHD nie je zatiaľ zavedená.

Špecifickou infraštruktúrou pre MHD sú označníky zastávok s cestovnými poriadkami liniek obsluhujúcich dotknutú zastávku.

V sieti MHD sa nachádza 484 zastávok, z ktorých väčšina je obojsmerných. Všetky zastávky, okrem tých, na ktorých premávajú nosné trolejbusové linky č. 4, 8 a 38 sú na znamenie.

Sieť liniek a zastávok MHD na území mesta Prešova je natoľko zahustená, že väčšina obyvateľov mesta má v dochádzkovej vzdialenosti do 300 m najmenej jednu zastávku, no väčšina viac zastávok MHD.

Pre potreby otáčania a prestávkovania vozidiel je k dispozícii 8 trolejbusových obrátisk, ktoré zároveň slúžia aj autobusom (Budovateľská, Dúbrava, Pod Šalgovíkom, Sibírska, Sídliisko III, Solivar, Šebastová a Širpo). Autobusové obrátiská sú v meste Prešov (Borkút, Cemjata, Delňa, Honeywell, Hviezdna, Kúty, Rúrky, Surdok, Terchovská, Veselá, Za Kalváriou), v meste Veľký Šariš a jeho časti Kanaš a obciach Bzenov, Fintice, Haniska, Malý Šariš, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Vyšná Šebastová a jej časti Severná a Záborské. Niektoré linky tiež končia v centre mesta (zastávky Veľká pošta, Kpt. Nálepku, Okružná) a linky, ktoré končia na zastávkach Hollého a Nemocnica sa otáčajú po Moyzesovej ulici.

Napájanie trolejového systému v Prešove jednosmerným prúdom s napätím 600 V zabezpečujú tri trakčné meniarne:

MR 1 na Solivarskej ulici s výkonom 2,2 MW (plánuje sa revitalizácia)

MR 2 na Čapajevovej ulici o výkone 3 MW

MR 3 na Mukačevskej ulici s výkonom 2,2 MW (plánuje sa revitalizácia)

Vo všetkých troch meniarňach bolo rekonštruované technologické zariadenie v roku 2000. Pre rozširovanie elektrickej trakcie bude potrebné uvažovať o navýšení výkonu, prípadne o výstavbe ďalších menární.

V Prešove je 30 km trolejbusových tratí, z čoho je 10,7 km (35,66%) v nevyhovujúcom stave. Ide o trate, ktoré boli vybudované pred rokom 1985 a neprešli rekonštrukciou. Dôvodom nevyhovujúceho stavu je opotrebovanie trolejových drôtov a končiaca životnosť trakčných podpier aj ramien.

Základné údaje o zložení vozového parku Dopravného podniku mesta Prešova, a.s. sú spracované v tabuľkách. Tabuľka 64 opisuje zloženie vozového parku trolejbusov vrátane prehľadu o veku vozidiel a Tabuľka 65 opisuje zloženie vozového parku autobusov.

Skratky v tabuľkách:

BP - bežná podlaha, NP - znížená podlaha, ČNP – čiastočne nízkopodlažné

Typ vozidla	Stav k	Stav k	Stav k	Štandardné vozidlá		Kíbové vozidlá		Vek
	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	BP	NP	BP	NP	roky
14 Tr	3	1	1	1				29
14 TrM	5	4	3	3				16
15 Tr	8	2						
15 TrM	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	6,35
				16		27		
Spolu v prevádzke				16		27		5,81
Podiel NP vozidiel v prevádzke (%)				75,00		88,89		

Tabuľka 64 Vozový park trolejbusov DPMP

Typ vozidla	Stav k	Stav k	Stav k	Štandardné vozidlá		Kíbové vozidlá		Midi busy	Vek
	31.12. 2015	31.12. 2016	31.12. 2017	BP	NP	BP	NP	ČNP	roky
Karosa B732 12 m	1	1	1						28
Karosa B741 18 m	1	1	1			1			26
Karosa B932 12 m	3	3	3	3					17 – 18
Karosa B941 18 m	8	7	7			7			17 – 20
Karosa B961 18 m	10	10	10			10			12 – 15
Renault City Bus 12 m	4	4	4		4				13 – 20
Solaris Urbino 12 m	1	1	1		1				14
Irisbus City Bus 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 18 m Euro 6	1	3	3				3		2 – 3
Spolu	67	67	67	3	25	18	12	8	10,81
Spolu v prevádzke	66	66	66	28		30		8	10,55
Podiel NP vozidiel v prevádzke (%)				89,29		40,00		100	

Tabuľka 65 Vozový park autobusov DPMP



Priemerný vek autobusov je bezmála dvojnásobný oproti priemernému veku trolejbusov. Je to dané skutočnosťou, že v posledných troch rokoch nedošlo k žiadnej obnove autobusov, zatiaľ čo obnova trolejbusov bola pomerne masívna (bezmála polovica trolejbusov v prevádzke je s vekom do piatich rokov).

Informačný systém vozidiel MHD (palubné počítače, vonkajšie a vnútorné informačné tabule) je od poľskej spoločnosti R & G Mielec. Vzhľadom nato, že železničný dopravca a prímestskí autobusoví dopravcovia využívajú informačný systém od inej spoločnosti, je obava, že po vybudovaní integrovaného informačného systému (informačné tabule s odchodmi spojov na zastávkach a prestupných uzloch), nebudú môcť tieto zariadenia prijímať dáta z palubných počítačov iných dopravcov.



5.2.2.1.5 Trasy liniek MHD v Prešove

Mesto Prešov

V meste Prešov prevádzkuje sieť liniek MHD Dopravný podnik mesta Prešov, a.s.

6 trolejbusových liniek:

- 1 Šebastová - Duklianska - Hlavná - Železničná stanica - Solivarská - Solivar a späť
- 2/5D Dúbrava/Bajkalská - Sabinovská - Hlavná - Škultétyho - 17. novembra - Obrancov mieru - Levočská - Hlavná - Škultétyho - Budovateľská a späť
- 4 Sídliisko III - V. Clementisa - Levočská - Hlavná - Železničná stanica - Solivarská - Arm. gen. Svobodu - Pod Šalgovíkom a späť
- 7 Širpo - Duklianska - Hlavná - Škultétyho - Budovateľská a späť
- 8 Sídliisko III - V. Clementisa - Levočská - Hlavná - Železničná stanica - Solivarská - Arm. gen. Svobodu - Sibírska a späť
- 38 Sídliisko III - V. Clementisa - Obrancov mieru - 17. novembra - Škultétyho - Železničná stanica - Solivarská - Arm. gen. Svobodu - Sibírska a späť

32 autobusové linky v dennej prevádzke:

- 10 okružne: Sibírska - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Košická - Železničná stanica - Grešova - Nemocnica - Moyzesova - Veľká pošta - Železničná stanica - Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Sibírska
- 11 Na Rúrkach - Levočská - Hlavná - Veľká pošta - Východná - Cintorín Solivar - Solivar a späť
- 12 Sibírska - Pod Táborom - Nemocnica - Vajanského - Hlavná - Pavlovičovo námestie - Kollárova - Sídliisko III - Bajkalská - Šidlovská - Dúbravská - Sídliisko III - Kollárova - Pavlovičovo námestie - Hlavná - Šafárikova - Nemocnica - Rusínska - Sibírska
- 13 Veľká pošta - Rusínska - Prešovská - Nižnianska - Ľubotice - Šebastovská - Nižná Šebastová - Herlianska - Vyšná Šebastová/Severná a späť
- 14 Kanaš - Sabinovská - Hlavná - Železničná stanica - Košická - Petrovianska - Záborské a späť
- 15 okružne: Za Kalváriou - Pod Kalváriou - Kollárova - Čsl. armády - Levočská - Hlavná - Nemocnica - Moyzesova - Hlavná - Levočská - Čsl. armády - Kollárova - Pod Kalváriou - Za Kalváriou
- 17 Sídliisko III - Levočská - Duklianska - Širpo a späť
- 18 Bzenov - Cemjata - Vydumanec - Levočská - Hlavná - Veľká pošta a späť
- 19 okružne: Solivar - Kysucká - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Košická - železničná stanica - Grešova - nemocnica - Moyzesova - Veľká pošta - železničná stanica - Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Kysucká - Solivar
- 20 Veselá - Sabinovská - Hlavná - Veľká pošta a späť

- 21 Malý Šariš - Levočská - Hlavná - nemocnica - Vranovská – Fintická - Fintice a späť
- 22 Šidlovec - Sabinovská - Hlavná – Pod Táborom – Sekčovská – Šalgovík - Teriakovce a späť
- 24 Haniska - Košická - Žel. stanica - Hlavná - Poliklinika - Obr. mieru - Kollárova - Sázavského - Levočská - Hlavná - Žel. stanica - Košická – Haniska
- 26 Veľká pošta - Železničná stanica - Petrovianská - Spinea – Zátуреcká
- 27 Terchovská – Pod Kamennou baňou – Škultétyho - Hlavná – Šafárikova – Vodárenská – Hviezdna a späť
- 28 okružne: Delňa – Švábska - Škára - Železničná stanica - Hlavná - Duklianska - Nižnianska - Ľubotice - Bardejovská – Nižnianska - Duklianska - Hlavná - Železničná stanica - Škára - Švábska - Delňa
- 29 okružne: Sídliisko III - Levočská - Okružná - Grešova - Nemocnica – Moyzesova - Hlavná - Levočská - Sídliisko III
- 30 okružne: Železničná stanica – Jilemnického – Budovateľská – Železničná stanica
- 32 Okružná – Poliklinika – Hlavná - Rusínska – Sibírska a späť po Trojicu
- 32A Sibírska - Rusínska - Čierny most - Okružná, ďalej ako linka 32
- 33 Širpo - Prešovská - Arm. gen. Svobodu - Švábska - Delňa a späť
- 34 Sídliisko III - Levočská - Obrancov mieru - 17. novembra - Škultétyho - Budovateľská - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Pod Šalgovíkom a späť
- 35 Delňa – Švábska - Arm. gen. Svobodu - Rusínska – Lesík delostrelcov - Nemocnica - Širpo
- 36 Pod Šalgovíkom - Rusínska - Hlavná - Trojica a späť
- 37 Železničná stanica – Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Prešovská – Vranovská - Šebastová
- 39 okružne: Sídliisko III - Mukačevská - Hlavná - Železničná stanica – HM Tesco - Švábska – Košická - Železničná stanica - Hlavná - Mukačevská - Sídliisko III
- 41 Surdok - Kúty - Duklianska - Hlavná - Veľká pošta a späť
- 42 Veľká pošta - Železničná stanica - Jilemnického - Pod Wilecovou hôrkou - Borkút a späť
- 43 Železničná stanica - Škultétyho - Pod Kalváriou - Kollárova - Sázavského - Sídliisko III - Bajkalská - Sabinovská - Šafárikova - Nemocnica – Kpt. Nálepku
- 44 Veľká pošta - Rusínska - Kysucká - Solivar a späť
- 45 Veľký Šariš - Sabinovská - Hlavná - Železničná stanica - HM TESCO - Švábska - Delňa a späť
- 46 Veľká pošta - Železničná stanica - Solivarská - Ruská Nová Ves a späť

3 autobusové linky v nočnej prevádzke:



- N1 Sídliisko III - V. Clementisa - Obrancov mieru - 17. novembra - Škultétyho - Železničná stanica - Košická - Švábska - Solivarská - Solivar a späť
- N2 okružne: Pod Šalgovíkom - Arm. gen. Svobodu – Švábska – Košická - Železničná stanica - Hlavná - Sabinovská - Bajkalská - Sídliisko III - V. Clementisa - Levočská - Hlavná - Železničná stanica - Košická - Švábska - Arm. gen. Svobodu - Pod Šalgovíkom
- N3 Nižná Šebastová - Duklianska - Hlavná - Železničná stanica - Solivarská - Arm. gen. Svobodu - Sibírska a späť

Systém linkového vedenia je rozvetvený, no niektoré linky predstavujú len niekoľko jednotiek spojov cez deň. Niektoré linky premávajú aj v dvojhodinových intervaloch, čo tiež nie je veľmi komfortné.

5.2.2.1.6 Organizačné a inštitucionálne usporiadanie

Dopravný podnik mesta Prešova (DPMP) je akciovou spoločnosťou vlastnenou plne mestom Prešov. DPMP pre mesto Prešov prevádzkuje systém MHD, za čo dostáva od mesta dotáciu. Niektoré linky prevádzkované DPMP obsluhujú niektoré susediace obce, ktoré za túto službu DPMP tiež poskytujú určitú úhradu. Za tieto služby časť úhrady poskytuje tiež Prešovský samosprávny kraj.

Žiaľ nie je koordinácia pri objednávaní dopravných služieb, čo spôsobuje, že niektoré obce majú vyšší štandard obsluhy (premávajú tu aj autobusy DPMP aj autobusy SAD, napríklad Vyšná Šebastová), niektoré sa sťažujú, že si musia priplácať na svoju dopravnú obsluhu, keďže do nich autobusy SAD vôbec nepremávajú (napríklad Teriakovce).

Mesto Prešov sa usiluje o zavedenie parkovacieho systému najmä v historickom centre mesta, kde je situácia s parkovaním najzložitejšia.

5.2.2.2 Analýza MHD v meste Poprade

V meste Poprade prevádzkuje 8 liniek MHD dopravca SAD Poprad

- Linka č.1 Autobusová stanica – Západ – Levočská – Nemocnica – Nové mesto, Juh III – Západ – Autobusová stanica (MHD706201)
- Linka č.2 Autobusová stanica – Štefánikova – Vagónka – Matejovce – Autobusová stanica MHD
- Linka č.3 Nové mesto, Juh III – Autobusová stanica – Západ – Veľká – Spišská Sobota MHD (
- Linka č.4 Nové mesto Juh III – nemocnica – Pavilón služieb – Stráže – Matejovce a späť (MHD706204)
- Linka č.5 Stráže, nám. – Kukučínova – Dom kultúry – Autobusová stanica a späť (MHD706205)
- Linka č.6 Autobusová stanica – Rožňavská cesta – Nové mesto, Juh III – Nemocnica – Levočská – Mozaika – Autobusová stanica (MHD706206)
- Linka č.7 Nové mesto, Juh III – nemocnica – Pavilón služieb – Dom kultúry – Spišská Sobota – Veľká – Autobusová stanica (MHD706207)
- Linka č.8 Autobusová stanica – Scherffelova ulica – Vodárenská ulica – Vagonárska ulica – ulica Pod bránou – Matejovská ulica – Lidická ulica – Allendeho ulica – Štefánikova ulica – Vajanského ulica – Námestie sv. Egídia – Ulica 1.mája – Hviezdoslavova ulica – Autobusová stanica (MHD706208)

Dopravca SAD Poprad prevádzkuje na linkách MHD v meste Poprad tieto vozidlá:

6 vozidiel typu Leonis,

4 vozidlá typu MAN Lion,

1 vozidlo typu Sirius (dvojpodlažný autobus),

1 vozidlo typu Fenix PMC,

1 vozidlo typu Leonis Electric,

2 vozidlá typu Karsan ATAK

5.2.2.3 Analýza MHD v meste Humenné

Mestská hromadná doprava v meste Humenné je vykonávaná autobusmi na 7 linkách podľa platného cestovného poriadku. Dopravu prevádzkuje dopravca DZS-M.K.TRANS Michalovce, s.r.o.

Linka 1 Poľná – Železničná stanica – Hydínárske závody

Linka 2 Železničná stanica – Kudlovsá

Linka 3 Dubník, otočka – Gaštanová – Železničná stanica – Laborecká, otočka

Linka 4 Železničná stanica – Laborecká – Sídliisko pod Sokolejom

Linka 5 Poľná – Železničná stanica – Laborecká, otočka – Sadová – Železničná stanica – SAD

Linka 6 Železničná stanica – Podskalka, otočka

Linka 7 Železničná stanica – Suchý Jarok

Vozidlový park je uvedený v tabuľke.

P.č.	Druh	Značka, typ	Objem motora (cm ³)	Výkon motora (kW)	Celková hmotnosť (kg)	Kapacita sedenie/státie	Spotreba PHM (l/100)	r.v.
1	Autobus mestský	SOR B 9.5	5861	152	12700	26/55	22	2000
2	Autobus mestský	SOR B 9.5	5861	152	12700	26/55	22	2000
3	Autobus mestský	SOR B 9.5	5861	152	12700	26/55	22	2000
4	Autobus mestský	Irisbus PS09D1	7790	213	18000	31/69		2001
5	Autobus mestský	Karosa B 932.1676	11940	175	17000	32/63		1998
6	Autobus mestský	Karosa B 932.1676	11940	175	17000	32/63		1997
7	Autobus medzimestský	SOR C 9.5	5861	152	12000	35/27		2001
8	Autobus medzimestský	SOR C 9.5	5880	176	14000	39/23		2005
9	Autobus medzimestský	Karosa C 934.1351	9834	188	18000	46/35		2001
10	Autobus mestský	Karosa B 951.1713	7790	180	17800	32/68		2005
11	Autobus mestský triedy A	Karosa B 732.1654	11940	155	16000	32/68	27,9	1996
12	Autobus medzimestský	Renault Master	2463	84	3900	12/0		2003

Tabuľka 66

Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Humenné

Zdroj: Mesto Humenné

5.2.2.4 Analýza MHD v meste Bardejov

Systém liniek MHD v Bardejove prevádzkuje dopravca SAD Prešov, prevádzka Bardejov. Povodne bolo prevádzkovaných 12 liniek, neskôr bola zrušená linka č. 5. Od 1. januára 2019 bola MHD v Bardejove preorganizovaná do šiestich liniek, pri praktickom zachovaní rovnakého rozsahu obsluhy a trasovania jednotlivých spojov.

Linkové vedenie MHD v Bardejove:

- 701101 Linka č. 1 Ťačevská - Slovenská - Vinbarg - Ľ. Štúra - Bardejovské Kúpele (dĺžka 14,2 km)
- 701102 Linka č. 2 Družba - Komenského - Slovenská - Bardejovské Kúpele (dĺžka 9,2 km)
- 701103 Linka č. 3 Dlhá Lúka - Slovenská - Ťačevská - Kľušov (dĺžka 12,1 km)
- 701104 Linka č. 4 Štefánikova - Dlhý rad - Slovenská - Bardejovská Nová Ves (dĺžka 6,9 km)
- 701105 Linka č. 5 Mihaľov - Dlhý rad - Slovenská - Duklianska - Bardejovské Kúpele (dĺžka 10,5 km)
- 701106 Linka č. 6 Poštárka - Ťačevská - Slovenská - Bardejovská Nová Ves (dĺžka 9,0 km)

Vozidlový park MHD v Bardejove uvádza Tabuľka 67.

	Počet vozidiel [ks]	Miest na sedenie [počet]	Miest na státie [počet]	Miest spolu [počet]
KAROSA B 952	1	31	63	94
TEDOM KRONOS	6	32	67	99
SOR 8,5	2	24	38	62

Tabuľka 67 Vozidlový park SAD Prešov pre MHD Bardejov

5.2.2.5 Analýza MHD v meste Stará Ľubovňa

Mesto Stará Ľubovňa

MHD prevádzkuje dopravca DZS-M.K.TRANS Michalovce, s.r.o., v prevádzke sú dve linky:

1 Pienstav - Sídliisko Západ - Autobusová Stanica - Ľubovniansky hrad;

Pracovné dni 5x, deň pracovného voľna, v sobotu, nedeľu a počas sviatkov 1x

1 Ľubovniansky hrad - Autobusová Stanica - Sídliisko Západ - Pienstav;

Pracovné dni 5x, deň pracovného voľna 1x, v nedeľu a počas sviatkov 1x, len počas školského vyučovania 1x, len počas prázdnin 1x, len v sobotu 1x, v nedeľu a počas sviatkov 1x

2 Autobusová stanica - Sídliisko Západ - Autobusová stanica - Tesla - Podsadek;

Pracovné dni 17x, len počas školského vyučovania 2x, len v sobotu 2x

2- Podsadek - Tesla - Autobusová stanica – Sídliisko Západ – Autobusová stanica;

Pracovné dni 15x, len počas školského vyučovania 1x, len v sobotu 3x



Vozidlový park je uvedený v Tabuľka 68.

p.č.	Typ	r.v.	Počet miest		Spotreba
1	SOR 9.5	2005	27 sedenie	54 státie	spotreba 28 l/100km
2	SOR 9.5	2008	35 sedenie	46 státie	spotreba 28 l/100km
3	Karosa	2006	32 sedenie	68 státie	spotreba 31 l/100km
4	Karosa	2006	32 sedenie	68 státie	spotreba 31 l/100km

Tabuľka 68 Vozový park DZS - M.K. TRANS s. r. o. pre MHD Mesto Stará Ľubovňa

5.2.2.6 MHD v ostatných mestách Prešovského samosprávneho kraja

Mesto V. Šariš

MHD je zabezpečovaná Dopravným podnikom mesta Prešov linkou č. 45 a linkou č. 14 do časti Kanaš.

Mesto Svit

Jednu linku MHD prevádzkuje dopravca SAD Poprad. Linka spája odľahlú časť Podskalka s Chemosvitom, autobusovou stanicou a mestom.

Mesto Kežmarok

Mesto má zriadenú MHD, ktorú zabezpečuje na základe zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme dopravca SAD, a.s. Poprad vlastnými vozidlami. Premáva jedna linka:

Linka č. 1 Pradiareň – SAD – Autobusová stanica – Sídliisko Juh, Petržalská (MHD703201)

Mesto Levoča

Dve linky MHD prevádzkuje dopravca SAD Poprad:

Linka č. 1 Sídliisko SNP II – Pošta – Sídliisko SNP II (MHD 704201)

Linka č. 2 Levoča, SAD – Sídliisko – Ovocinárska - Levoča SAD (MHD 704202)

Mesto Vranov nad Topľou

Dve linky MHD prevádzkuje dopravca SAD Humenné (odštepny závod Vranov nad Topľou):

713101 MHD č.1 Rodinná oblasť, rázcestie – Autobusová stanica – ul. Lomnická, Ortáže

713102 MHD č.2 Autobusová stanica – Sídliisko 1. máj – Vinice – Rodinná oblasť, rázcestie



Mesto Snina

MHD prevádzkovala spoločnosť Marcela Galandová – Gameco, Komenského 2827/105, Snina od roku 2014. V súčasnosti od júna 2018 je MHD v meste Snina zabezpečované spoločnosťou MOTOCENTRUM SNINA, s. r. o., Strojárska 2747, Snina.

V prevádzke je jedna linka, v letnom období sa obsluhuje taktiež rekreačná oblasť Sninské rybníky.

Dopravca prevádzkuje MHD jedným vozidlom:

Autobus mestský KAROSA jednopodlažná, rok výroby: 08.10.2006, spotreba 27,5 litra, kapacita 40+23, parametre: dĺžka: 11347mm, šírka: 2500mm, výška: 3165mm. Poruchovosť – bežná údržba.

5.2.2.7 Porovnanie vybraných MHD v Prešovskom kraji

Z niektorých miest sa podarilo získať údaje o ich príspevku na MHD. Zaujímavé je porovnanie príspevku prerátaného na počet obyvateľov daného miesta, ktorý ukazuje tabuľka 69.

Mesto	Počet obyv.	Príspevok na MHD	Príspevok na obyvateľa
		€	€ / obyvateľ
Prešov	89 138	5 102 138	57,24
Okolité obce	18887	547 311	28,98
Spolu	108 025	5 649 449	52,30
Poprad	51 486	604 185	11,73
Humenné	33441	145 840	4,36
Bardejov	32 587	298646	9,16
Kežmarok	16 481	23 312	1,41
Stará Ľubovňa	16 348	100 800	6,17
Vranov n. Topľou	22 589	93 000	4,12

Tabuľka 69 Príspevok na MHD na obyvateľa (rok 2017)

V aglomerácii mesta Prešova linky MHD dosiahli výkon 4 835 tis. vozových kilometrov, čo znamená príspevok 1,17 € na jeden vozový kilometer.

V Poprade dosiahol výkon 498 443 vozových kilometrov, príspevok na jeden vozový kilometer dosahuje 1,21 €.

Rozptyl hodnôt príspevku na jedného obyvateľa (a rok) je od skromných 1,41 € v Kežmarku až do výše 57 € v Prešove (bez okolitých obcí). Priemerný príspevok v sledovaných miestach je 24,61 €. To ukazuje na možnosť hoci nevelkého zvýšenia príspevku na obyvateľa v niektorých miestach pre dosiahnutie vyššej kvality obsluhy.

5.3 Cestná sieť a klasifikácia ciest

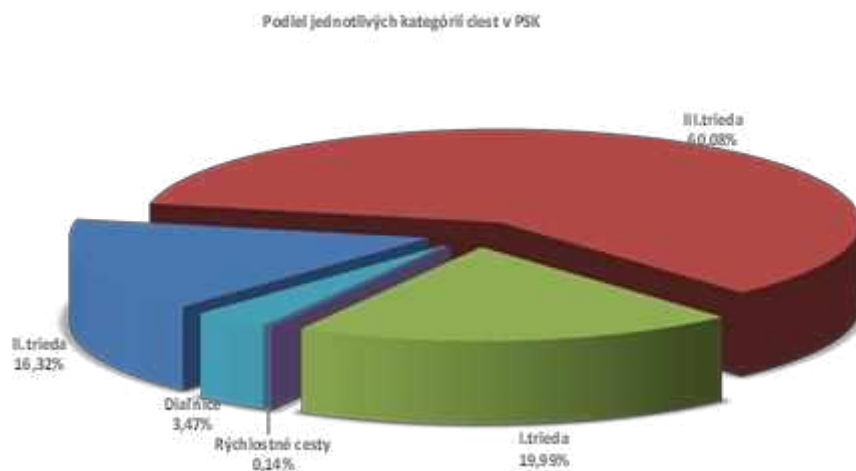
5.3.1 Súčasný stav cestnej siete

Na základe údajov získaných počas spracovania časti dokumentu „Prieskumy a zber dát“ môžeme prezentovať rozsah cestnej siete na území Prešovského samosprávneho kraja, ktorý je evidovaný v systéme Centrálnej evidencie cestnej siete SR spravovanom Slovenskou správou ciest, nasledovne:

Vlastník komunikácie		Prešovský samosprávny kraj			Slovenská republika			Súhrne	
Okres	Dĺžka ciest [km]	II.trieda	III.trieda	II.a III.trieda celkom	I.trieda	Rýchlostné cesty	Diaľnice	I., II. a III.trieda celkom	Cesty celkom
Bardejov		33,009	269,686	302,695	47,354			350,049	350,049
Humenné		48,552	148,760	197,312	22,707			220,019	220,019
Kežmarok		56,323	123,014	179,337	30,377			209,714	209,714
Levoča		12,900	117,103	130,003	38,668		31,707	168,671	200,378
Medzilaborce		82,713	46,656	129,369	0,000			129,369	129,369
Poprad		74,515	139,019	213,534	95,403		35,653	308,937	344,590
Prešov		34,390	281,400	315,790	93,598		43,384	409,388	452,772
Sabinov		0,000	147,109	147,109	26,568			173,677	173,677
Snina		60,991	84,402	145,393	39,536			184,929	184,929
Stará Ľubovňa		20,784	141,039	161,823	72,642			234,465	234,465
Stropkov		32,090	108,802	140,892	22,424			163,316	163,316
Svidník		8,702	153,397	162,099	67,962	4,451		230,061	234,512
Vranov nad Topľou		55,556	155,687	211,243	80,289			291,532	291,532
Celkový súčet		520,525	1916,074	2436,599	637,528	4,451	110,744	3074,127	3189,322
Zdroj: Odbor Cestnej databanky Slovenskej správy ciest									
Údaje platné k 01.01.2018									

Tabuľka 70 Prehľad cestnej siete na území PSK v členení podľa okresov

Aktuálne z celkovej dĺžky cestnej siete 3 189,322 km je vo vlastníctve Slovenskej republiky, v správe Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. celkom 115,195 km diaľnic a rýchlostných ciest. Ďalší správca cestného majetku SR, t. j. Slovenská správa ciest, pracovisko Investičná výstavba a správa ciest Košice, zabezpečuje správu a údržbu 637,528 km ciest I. triedy. V tabuľkovom prehľade sa nenachádzajú údaje o cestách kategórie miestnych a účelových komunikácií.



Graf 42 Podiel jednotlivých kategórií ciest v PSK

Prešovský samosprávny kraj je počtom najobývanejším kraj v Slovenskej republike (počet obyvateľov PSK cez 822 tis.) a druhý rozlohou najväčší kraj, po Banskobystrickom kraji (rozloha PSK 8 973 km²). Z pohľadu rozsahu cestnej siete premenenej do parametrov jej hustoty vychádzajú priemerné údaje v rámci Slovenskej republiky, t. j. 0,355 km/km² územia PSK a 3,878 km ciest/1000 obyvateľov PSK. Priemerná hustota ciest na Slovensku 0,368 km/km² je teda len o málo vyššia ako v PSK. Na druhej strane však hustota cestnej siete prerátaná na obyvateľstvo je v Prešovskom kraji vo vzťahu k priemeru Slovenska 3,322 km/1000 obyvateľov vyššia o cca 550 m. To samozrejme súvisí s nižšou hustotou osídlenia územia kraja.

Správu najväčšieho podielu ciest v kraji (II. trieda 16,32% a III. trieda 60,08%, t.j. spolu 76,40 %) zabezpečuje Prešovský samosprávny kraj, a to prostredníctvom svojho majetkového správcu – rozpočtovej organizácie Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja. Celkom má k začiatku roka 2018 vo svojej majetkovej správe 520,525 km ciest II. triedy a 1 916,074 km ciest III. triedy.

Dĺžkou najväčšia časť cestnej siete I., II. a III. triedy pripadá na okres Prešov (bezmála 410 km ciest), nasledujú okresy Bardejov a Poprad s dĺžkou ciest nad 300 km v okrese. Najmenším okresom z pohľadu dĺžky ciest je okres Medzilaborce s cestami dĺžky 129,369 km.

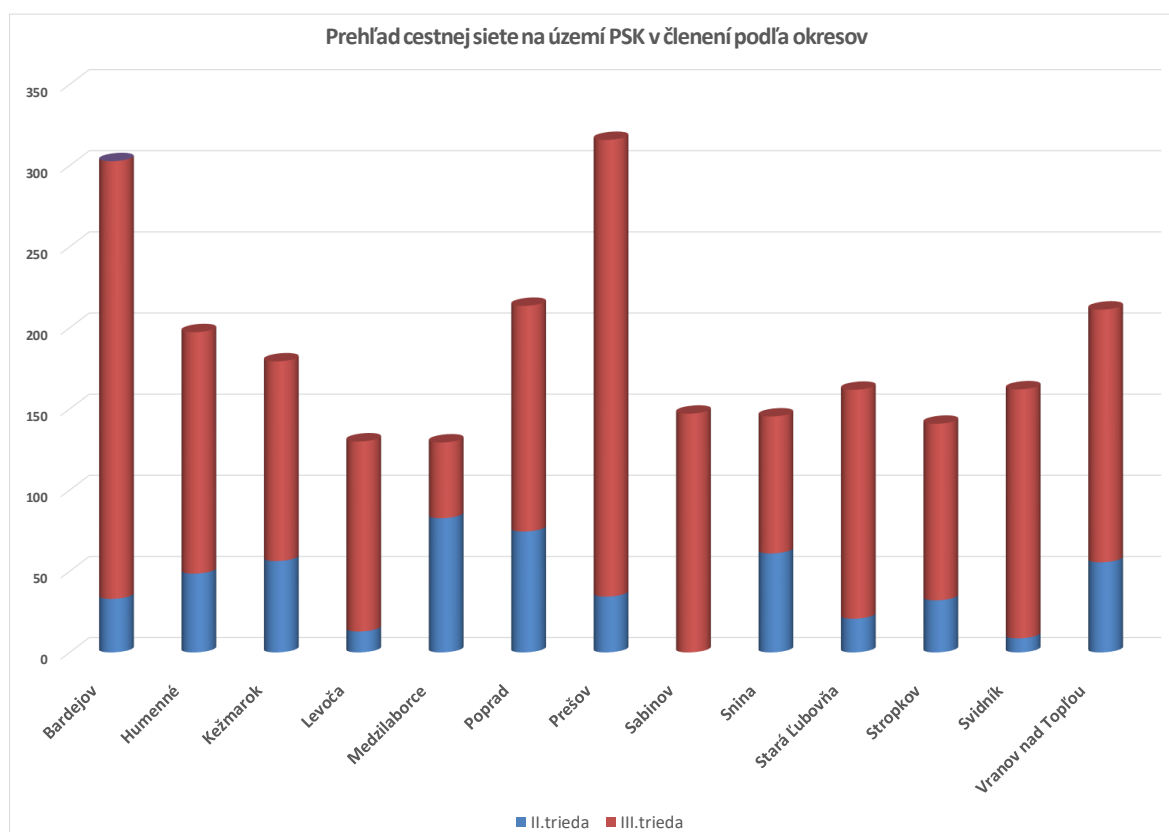
Z pohľadu dĺžky ciest kategória I., II. a III. triedy vztiahnutých na rozlohu územia okresov v kraji, t. j. hustoty cestnej siete je na území 934 km² okresom s najväčšou hustotou ciest okres Prešov s hodnotou 0,438 km/km². Ďalej nasledujú okresy Stropkov s hustotou 0,420 km/km² a Svidník s hustotou 0,418 km/km².

	Rozloha okresu	Hustota siete ciest	
Okres	km ²	celkom D1+R, I. II. a III.	I., II., a III.
Bardejov	936	0,374	0,374
Humenné	754	0,292	0,292
Kežmarok	630	0,333	0,333
Levoča	421	0,476	0,401
Medzilaborce	427	0,303	0,303
Poprad	1105	0,312	0,280
Prešov	934	0,485	0,438
Sabinov	545	0,319	0,319
Snina	805	0,230	0,230
Stará Ľubovňa	708	0,331	0,331
Stropkov	389	0,420	0,420
Svidník	550	0,426	0,418
Vranov nad Topľou	769	0,379	0,379
Celkový súčet	8 973	0,355	0,343
Zdroj: Odbor Cestnej databanky Slovenskej správy ciest			
Údaje platné k 01.01.2018			

Tabuľka 71 Hustota cestnej siete v PSK podľa okresov

Tento stav spravovanej cestnej siete je viac-menej konštantný od roku 2004, kedy boli tzv. regionálne komunikácie delimitované zo strany štátu na vyššie územné celky v zmysle platnej legislatívy o majetku samosprávnych krajov. Drobné úpravy, zmeny spravovaných dĺžok sú iba výsledkom

objektivizácie správy majetku medzi PSK a inými správcami ciest, napr. odovzdávanie cestnej infraštruktúry v súvislosti s vyvolanými investíciami pri výstavbe diaľničnej siete diaľnice D1, či rýchlostnej cesty R4 prechádzajúcich územím kraja, ďalej v súvislosti s vyvolanými investíciami Slovenskej správy ciest (napr. v poslednom období investícia I/77 Bardejov – juhozápadný obchvat), v súvislosti so zásahmi developerov do cestnej siete alebo zámermi obcí a miest pri usporiadaní ciest na ich území.



Graf 43 Prehľad cestnej siete v správe PSK podľa okresov

Z vyššie uvedeného komentára je zjavné, že Prešovský samosprávny kraj v období od prevzatia kompetencií k cestám II. a III. triedy nerealizoval novú investičnú výstavbu ciest na doplnenie, resp. rozšírenie cestnej siete, zabezpečoval iba investície do rekonštrukcie, resp. modernizácie existujúcej cestnej siete. Výnimku tvorí iba zásadná prestavba komunikácie v meste Prešov, t. j. bývalá III/068015 Prešov – ul. Kuzmányho (aktuálne č. cesty III/3450) a dobudovanie úseky cesty III/55724 v úseku Nižná Polianka – štátna hranica s Poľskom (aktuálne č. cesty III/3519). V strednodobom výhľade má spracovaný zámer preložky komunikácie III/3832 – obchvat osady Podskalka v meste Humenné, dostavby nového hraničného priechodu s Ukrajinou spájajúce obce Ulič (SR) a Zabrid' (UA). Aktuálne finančné možnosti na investovanie do cestnej siete v podmienkach PSK sa opierajú prevažne iba o nástroje štrukturálnych fondov Európskej únie a z tohto hľadiska nepostačujú na doplnenie prípadných chýbajúcich spojení v základnej infraštruktúre alebo odstránenie kolíznych bodov na cestnej sieti regionálnej úrovne, s dôrazom na komunikácie II. a III. triedy a ich napojenie na sieť nadradených komunikácií a komunikácií TEN-T. Vzhľadom k pomerne nízkej intenzite dopravy na

prevažnej väčšine ciest nie je možné uvažovať z titulu nízkej efektívnosti komunikácie nad preložkou cesty alebo obchvatom.

Topológia aktuálneho stavu cestnej siete korešponduje s prírodnými, územno-technickými podmienkami kraja, formami a štruktúrami osídlenia v minulosti. Na území kraja sa rozprestierajú viaceré pohoria, čo historicky v dopravno-komunikačných prepojeniach vytváralo prirodzené bariéry. Súčasná európska dopravná sieť definuje v Prešovskom kraji na medzinárodnej úrovni odsúhlasené multimodálne koridory, resp. trasy európskeho významu, čo v budúcnosti bude mať vplyv na rozvoj vybraných území v kraji.

5.3.2 Klasifikácia cestnej siete

Cestná sieť Prešovského samosprávneho kraja predstavuje 3 189,322 km ciest rôzneho dopravného významu, kategórie (sieť TEN-T, D, R, I. – III. triedy) a ďalších dopravných a prevádzkových charakteristík. Z tohto pohľadu je preto vhodné a účelné takto rozdielnu dopravnú sieť usporiadať do logických celkov podľa vhodne zvolených kritérií a nastavených parametrov. Pri spracovaní projektov rovnakého charakteru ako je tento, bolo s úspechom aplikované zatriedenie cestných úsekov do nosnej, základnej a ostatnej cestnej siete.

Nižšie je popis týchto cestných sietí, spolu so zvolenými kritériami. Samotné zaradenie jednotlivých úsekov cestnej siete do príslušných kategórií (nosnej, základnej, ostatnej cestnej siete) bude vykonané na základe nadobúdania hodnôt hodnotiacich kritérií daných úsekov.

5.3.2.1 Sieť TEN-T a E

Dopravné siete SR medzinárodnej úrovne podľa nariadenia 1315/2013 Európskeho parlamentu a Rady EÚ z 11.decembra 2013 dotýkajúce sa Prešovského kraja sú definované v rámci základnej a súhrnnej hlavnej a doplnkovej siete TEN-T nasledovne:

Základná (Core) sieť TEN-T: Na Slovensku tvoria cestnú časť základnej siete TEN-T diaľnice D1, D2, D3, D4, úsek Jarovce – Kittsee, a rýchlostné cesty R3, úsek Šahy – Vrútky, R6. Prešovským samosprávnym krajom prechádza základná sieť TEN-T po D1 v úsekoch Štrba – Spišský Štvrtok a Levoča – Lemešany. Po tejto trase je vedený aj koridor Rýn - Dunaj základnej siete TEN-T, ktorý zahŕňa v Prešovskom samosprávnom kraji aj úseky železničnej trate Štrba – Poprad – Košice. V období pred vstupom do EU bol tento koridor označovaný ako multimodálny koridor č. Va.

Diaľnica D1 v kategórii komunikácie D 26,5/120 prechádza Prešovským samosprávnym krajom po úsekoch s pripojovacími uzlami – Štrba, Mengusovce, Poprad-západ, Vysoké Tatry, Poprad-východ, Jánovce, Levoča, Spišské Podhradie, Beharovce, Široké, Hendrichovce, Chminianska Nová Ves, Prešov-západ, Prešov-juh, Lemešany

Vlastník komunikácie		Slovenská republika		
Okres	Dĺžka ciest [km]	I. trieda	Rýchlostné cesty	Diaľnice
Levoča				31,707
Poprad				35,653
Prešov	13,644			43,384
Celkový súčet	13,644	0,000	110,744	124,388
Zdroj: Odbor Cestnej databanky Slovenskej správy ciest				
Údaje platné k 01.01.2018				

Tabuľka 72 **Prehľad úsekov základnej siete TEN-T v členení podľa okresov**

Súhrnná (Comprehensive) sieť TEN-T: Na Slovensku patria do súhrnnej siete TEN-T cesty R1, R2, R3 – úsek Trstená – Hubová, R4 a R5. Prešovským samosprávnym krajom prechádza v trase budúcej rýchlostnej cesty R4 v úseku Vyšný Komárnik – Prešov-západ. Táto trasa je súčasťou cestného prepojenia Rzeszów – Vyšný Komárnik – Prešov – Košice – Milhost' – Miskolc, v minulosti označovaného aj pracovným názvom „Pobaltský koridor“, dnes ako medzinárodná cestná sieť Via Carpatia, podporovaná iniciatívou Trojmorie (tiež Iniciatíva BABS) 12 východných štátov EÚ, ktorej cieľom na Slovensku je vybudovať rýchlostnú cestu v kategórii R 24,5 v línii Rzeszów – Vyšný Komárnik – Svidník – Gíraltovcé – Lipníky - Prešov – Košice – Milhost' – Miskolc v trase medzinárodných ciest E371, E50, E71 a štátnych ciest I/21, I/18 a I/17 ako novú rýchlostnú cestu R4.

Vlastník komunikácie		Slovenská republika		
Okres	Dĺžka ciest [km]	I. trieda	Rýchlostné cesty	Diaľnice
Levoča				31,707
Poprad				35,653
Prešov	31,190			43,384
Svidník	47,805		4,451	
Celkový súčet	78,995	4,451	110,744	194,190
Zdroj: Odbor Cestnej databanky Slovenskej správy ciest				
Údaje platné k 01.01.2018				

Tabuľka 73 **Prehľad úsekov súhrnnej siete TEN-T v členení podľa okresov**



Zdroj: Odbor cestnej databanky Slovenskej správy ciest

Obrázok 35 Sieť TEN-T na východe Slovenska

Cez územie kraja prechádza aj medzinárodná sieť európskych ciest „E“:

- E 50 – št. hranica ČR/SR - Dietoma - Trenčín - Žilina - Prešov - Košice – št. hranica SR/UA (Užhorod)
- E 371 – št. hranica PL/SK hr. priechod Vyšný Komárnik, okr. Svidník – križ. s I/18, I/20 Prešov

a tiež menej zaužívané trasy transeurópskych magistral „TEM“ podľa Európskej hospodárskej komisie OSN (UNECE):

- TEM4 (Žilina – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice - Michalovce – Sobrance – št. hranica SK/UA, hr. priechod Vyšné Nemecké)
- TEM7 (Prešov – Svidník – št. hranica SK/PL, hr. priechod Vyšný Komárnik).

5.3.2.2 Nosná cestná sieť

Nosná sieť je tvorená diaľnicou D1, rýchlostnou cestou R4, cestami I. triedy a dopravne významnými cestami II. a III. triedy, ktoré zabezpečujú diaľkovú a nadregionálnu dopravnú obsluhu, prípadne

významnú regionálnu obsluhu. Nosná cestná sieť je tvorená cestami vyššieho diaľkového, nadregionálneho a regionálneho významu, ktoré musia zabezpečiť prevedenie všetkej budúcej dopravy na úrovne kvality dopravného prúdu najmenej úrovne C.

5.3.2.3 Základná cestná sieť

Základná sieť je definovaná ako sieť ciest II. a III. tried, ktorá nadväzuje a dopĺňa nosnú sieť a zabezpečuje regionálnu a podregionálnu dopravnú obslužnosť územia. Základná cestná sieť je tvorená cestami vyššieho miestneho významu, ktoré svojím usporiadaním zaručia zodpovedajúcu úroveň kvality dopravy a prevedú vhodným spôsobom lokálnu dopravu.

5.3.2.4 Ostatná cestná sieť

Ostatná sieť je definovaná ako sieť ciest II. a III. tried, ktorá nadväzuje a dopĺňa sieť základnú a zabezpečuje podregionálnu a miestnu dopravnú obslužnosť územia. Ostatná cestná sieť je tvorená cestami nižšieho miestneho významu.

5.3.2.5 Hodnotiace kritériá klasifikácie cestnej siete

Pri výbere a zaradení cestných úsekov do jednotlivých kategórií (nosnej, základnej, ostatnej cestnej siete) boli stanovené nasledujúce kritériá:

- Funkčná klasifikácia cestných úsekov (diaľkový, nadregionálny, regionálny, podregionálny, miestny dopravný význam)
- Dopravný dopyt – intenzity dopravy
- Prevádzka liniek verejnej dopravy
- Napojenie cestnej siete na cestnú sieť susedného štátu (hraničné priechody), resp. susedného kraja
- Zimná údržba
- Ucelenosť cestnej siete

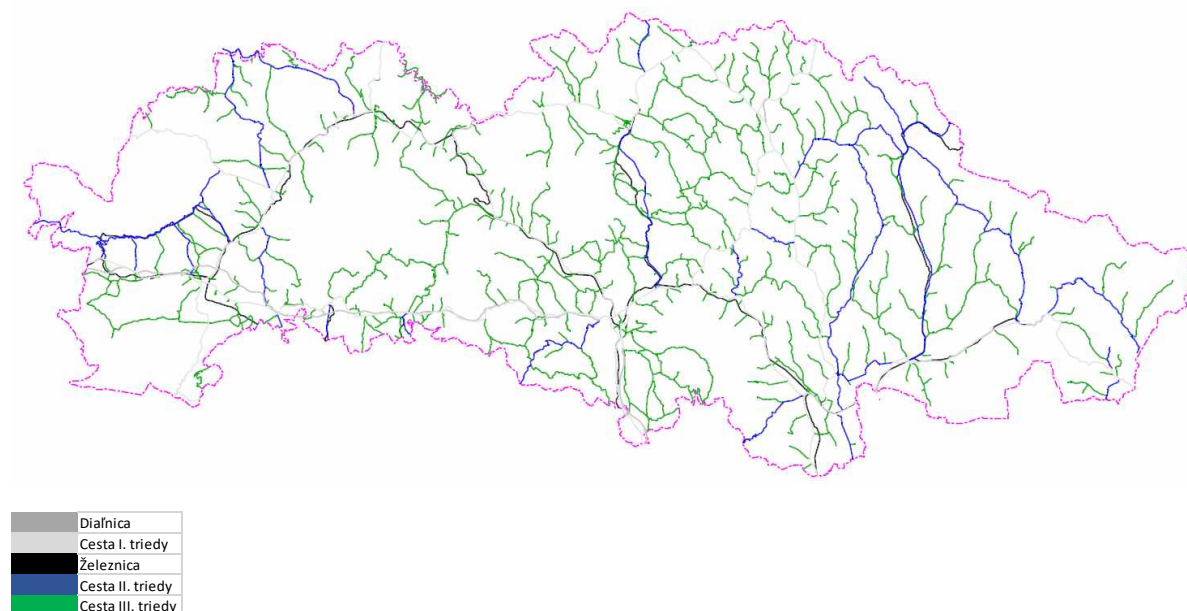
Funkčná klasifikácia cestných úsekov

Toto kritérium vyjadruje príslušnosť úsekov cestnej siete podľa ich dopravného významu. Môže nadobúdať nasledujúce hodnoty:

- Diaľkový – diaľnica D1, rýchlostná cesta R4
- Nadregionálny – cesty I. triedy – prevažná časť úsekov
- Regionálny – cesty I. triedy – vybrané kratšie úseky, všetky cesty II. triedy
- Podregionálny cesty – III. triedy
- Miestny

Schéma podľa dát z cestnej databanky – podľa dátovej zostavy CDB je to rozvrhnuté, kategorizované najmä s ohľadom na triedu cesty. V niektorých prípadoch však reálny význam komunikácie, napriek tomu, že nespĺňa normou požadované minimálne technické parametre, nezodpovedá jej skutočnému zatriedeniu. To sa dá potvrdiť napr. porovnaním intenzít jednotlivých ciest – napr. cesta I/77 v úseku od Bardejova smerom na západ, alebo cesta I/74 vedúca od mesta Humenné smerom na mesto Snina v porovnaní s cestou II/545 od Kapušian smerom k okresnému mestu Bardejov. V úvahách aktuálneho správcu ako aj správcu cesty I. triedy sa pripúšťa možnosť preklasifikovania tejto komunikácie z cesty II. triedy na cestu I. triedy. Regionálny a nie podregionálny charakter dosahujú alternatívne, dobre trasované úseky prepájajúce cesty vyššej kategórie – napr. cesta III/3635 Malá

Domaša – Detrik s pokračovaním do mesta Hanušovce nad Topľou, III/3452 Demjata – Mošurov – Terňa – Gregorovce, obchvat Vranova n/T smerom na Košice po ceste III/3621 Hencovce – okolo Dlhého Klčova s pokračovaním na cestu III/3624 smerom na obec Sačurov.



Obrázok 36 Cesty II. a III. triedy v PSK

Na území kraja sa nachádza krajské mesto Prešov (zároveň aj sídlo okresu) a ešte ďalších 12 okresných miest v zmysle územnosprávneho členenia v SR. Dopravná prístupnosť jednotlivých okresných sídiel je v prvom rade zabezpečená cestami I. triedy (s výnimkou okresného mesta Medzilaborce, ku ktorému nevedie komunikácia I. triedy). Význam ciest II. triedy z hľadiska poskytnutia dopravnej obslužnosti spádových oblastí a spojenia s inými centrami terciárnej sféry (okresné mestá) je v PSK mimoriadne dôležitý obzvlášť z dôvodu absencie primeraného počtu komunikácií vyššej kategórie. Cesty II. triedy tak výrazne dopĺňajú nadradenú cestnú sieť a hlavne v severovýchodnej časti kraja predstavujú základné dopravné tepny. Na tieto komunikácie II. triedy sa napája sieť ciest III. tried, ktoré zabezpečujú základnú dopravnú obslužnosť obcí kraja. V nasledujúcej pasáži krátka charakteristika a reálny význam vybraných úsekov cestnej siete PSK:

Spojenie Bardejova a Prešova je realizované hlavne cestou II/545, ktorá je zároveň možným dopravným spojením s obmedzenou tonážou do Poľska cez cestný hraničný priechod Becherov-Konieczna, alebo na ceste III. triedy č. III/3483 Kurov-Muszynka.

Funkciu napojenia spádových obcí do okresného mesta Humenné plnia cesty II/559 zo severného a II/558 zo západného smeru (zároveň cesta predstavuje napojenie na cestu I/15 spájajúcu okresné mestá Vranov n/T a Stropkov).

Obdobne tomu je aj v prípade Kežmarku, kde cesta II/542 prechádzajúca horským masívom Spišská Magura zároveň predstavuje v nadväznosti na cestu II/543 jedno z možných spojení pre turistov z Poľska (oblasť Nowego Targu, Nowego Sącza – Malopoľské wojvodstvo) do oblasti Vysokých Tatier. Doprava z mesta Kežmarok smerom na juhovýchod je prevádzaná po ceste II/536, t. j. spojnici okresu s TEN-T trasou (napojenie na diaľnicu D1 pri obci Spišský Štvrtok).

Cesta II/533 je priamym spojením okresných miest Levoča a Spišská Nová Ves (KSK). V celom okrese Spišská Nová Ves tiež absentuje cesta I. triedy, takže komunikácia II/533 predstavuje priame napojenie motoristov tohto regiónu – tzv. dolný Spiš na diaľnicu D1 v dopravnom koridore TEN-T.

Špeciálnym prípadom bez napojenia cestou I. triedy je okresné mesto Medzilaborce, ktoré leží na križovatke ciest II/559 a II/575 (spojenie so Stropkovom). V blízkosti sa nachádza aj cesta II/567, ktorá zároveň na juhovýchode prepája okresné mesto Snina. Cesty II/559 a II/575 pokračujú za mestom Medzilaborce smerom k severnej hranici SR a Poľska. Pre rozvoj prihraničného regiónu je obzvlášť dôležitý hraničný priechod Palota - Radoszyce, prípadne dobudovanie a znovuoživenie cestného prepojenia Čertižné - Jašílka.

Centrum tatranského regiónu – Poprad – spája s rekreačnými strediskami Vysokých Tatier cesta II/534, ktorá sa napája na cestu II/537 – hlavnú obslužnú komunikáciu pre túto turistickú destináciu. Prične túto komunikáciu s hlavnou dopravnou osou PSK (cesta I/18, resp. diaľnica D1 od hranice krajov PSK a Žilinského kraja) prepája sústava ciest II. triedy č. II/538 Tatranská Štrba – Štrbské Pleso, II/539 Mengusovce – Vyšné Hágy, II/540 Veľká Lomnica – Tatranská Lomnica a spomínaná II/534 vybudovaná v 80. rokoch minulého storočia ako náhrada pôvodných dopravných spojnic III. triedy medzi mestom Poprad a miestnymi časťami Vysokých Tatier. Táto sústava ciest II. triedy a ešte ďalšie cesty III. triedy (III/3064 Batizovce – Gerlachov, III/3080 Poprad – Veľký Slavkov – Nová Lesná, III/3102 Veľká Lomnica -Stará Lesná) vytvárajú kapacitne dostatočnú hustotu cestnej siete pre obsluhu územia najnavštevovanejšieho turistického regiónu Slovenskej republiky. Pre zahraničných turistov prechádzajúcich okresom v severo-južnom smere táto sústava ciest II., resp. III. tried popod Vysoké Tatry predstavuje vhodnú a scénicky zaujímavú alternatívu za prejazd cez dopravne vyťaženu komunikáciu I/66 prechádzajúcu mestami Spišská Belá a Kežmarok.

Vstup do krajského mesta Prešov zabezpečujú hlavne cesty I/18 – východno-západné prepojenie, I/20 – napojenie do mesta z južnej časti kraja a I/68 – napojenie severných okresov kraja Sabinov a Stará Ľubovňa. Na tieto komunikácie sa na začiatku mesta alebo tesne pred ním napájajú komunikácie nižšieho významu, napr. cesta II/546 v smere od košického okresu Gelnica, obdobne spomínaná II/545 od okresného mesta Bardejov a cesty III. triedy z obcí okolo krajského mesta, ktoré s ním vytvárajú ucelenú mestskú funkčnú oblasť (napr. III/3431 od obcí Záhradné, Fintice, III/3432 od obcí Podhradík, Vyšná Šebastová, III/3440 od obcí Dulova Ves, Kokošovce, III/3446 od obce Záborské a III/3445 od obcí Drienov, Petrovany). Uvedené komunikácie zabezpečujú v prevažnej miere miestnu dopravnú obsluhu územia.

Okres Sabinov, ako aj jeho mestá Sabinov a Lipany, nemajú dopravné napojenie cestou II. triedy. Na cestu I/68 prechádzajúcu naprieč okresom sa napájajú iba cesty III. triedy vedúce z jednotlivých obcí pozdĺž cesty I. triedy. Vo vzťahu k napojeniu okresu na TEN-T sústavu je dôležitý význam cesty III/3177 Sabinov – Jarovnice – Hermanovce – Bertotovce – diaľnica D1 pre obyvateľov v okolí Sabinova a pre obyvateľov v okolí mesta Lipany význam cesty III/3193 Lipany – Torysa – Brezovica s pokračovaním na cestu III/3216 Brezovička – Nižný Slavkov – Bijacovce s napojením na D1 Beharovce v okrese Levoča.

Najvýchodnejší okres Prešovského samosprávneho kraja Snina, ktorý na východe zabezpečuje dopravné napojenie kraja a SR na Ukrajinu, disponuje tromi cestami II. triedy, t. j. cestou II/567, ktorá sa napája na okres Medzilaborce, cestou II/558 zabezpečujúcou dopravné napojenie obcí za Vodárenskou nádržou Starina – tzv. Uličská dolina a II/566 od okresu Sobrance smerom k prihraničnej

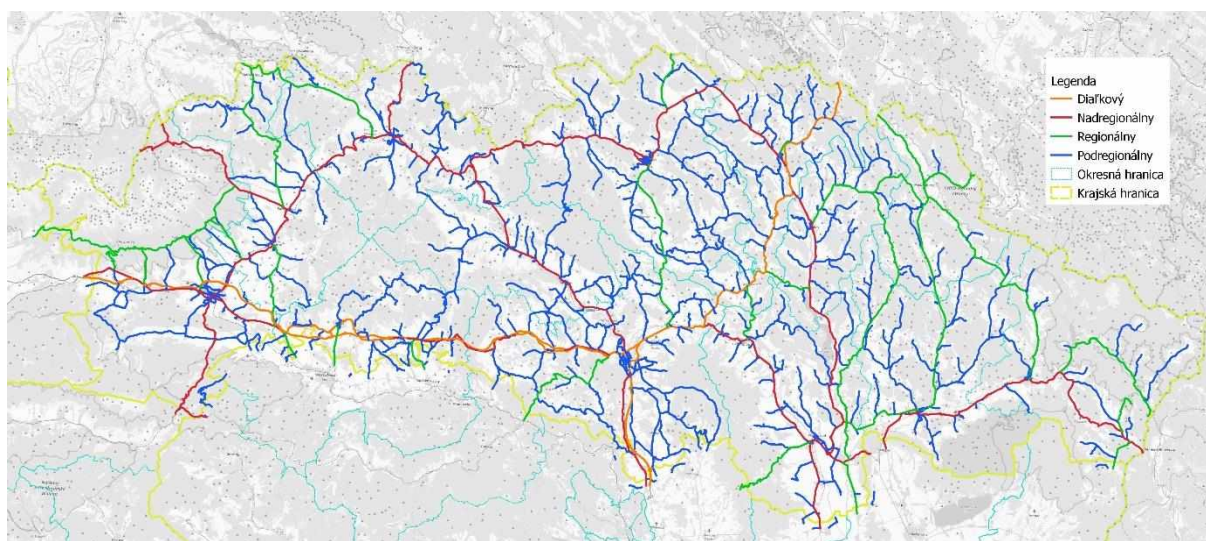
obci Ubľa. Základnú dopravnú funkciu okresu plní cesta I/74, ktorá končí na hraničnom priechode s Ukrajinou, konkrétne Ubľa – Malyj Bereznyj.

Základnú dopravnú os kraja pozdĺž jeho severnej hranice, ktorá je zároveň hranicou SR a Poľska, zabezpečuje sieť ciest I. triedy, konkrétne v okrese Stará Ľubovňa cesta I/77, s pokračovaním na okres Bardejov. Potenciál pre väčší rozvoj tohto regiónu poskytuje dopravné napojenie na Poľskú republiku prostredníctvom hraničného priechodu Mníšek nad Popradom – Piwniczna na ceste I/68 s prevádzkou obmedzenou pre vozidlá do celkovej hmotnosti 7,5 tony, ktoré je však v stratégiách SR uvažované ako ďalšie kapacitne možné dopravné spojenie v smere sever-juh aj pre ťažkú nákladnú automobilovú dopravu. Pre rozvoj turistického ruchu v tejto pamätihodnosťami zaujímavej lokalite je dôležitá cesta II/543 spájajúca mesta Stará Ľubovňa a Pieninský národný park s ukončením na hraničnom priechode Lysá nad Dunajcom – Niedzica.

V rámci okresu Stropkov, naprieč ktorým po ceste I/15 prechádza tranzitná nákladná automobilová doprava zo severu na juh (blízkosť hraničného priechodu Vyšný Komárnik – Barwinek), zabezpečujú komunikácie II. triedy č. II/556 a II/575 prepojenie k okresom Svidník, následne Prešov, resp. k okresu Medzilaborce. Najbližšie prepojenie mesta Stropkov na trasu európskeho významu E371 smerujúcu západojužne do krajského mesta Prešov ponúka významne dôležitá cesta III. triedy č. III/3581 Stropkov – Šandal – Radoma. Na opačnej strane smerom na severnú hranicu s Poľskom je dôležité zrekonštruované cestné spojenie III/3587 s pokračovaním na cestu III/3548, ktoré vyúsťuje do križovatky s cestou I/21 v koridore TEN-T siete smerom na vyššie uvedený poľsko-slovenský hraničný priechod.

Susediaci okres Svidník je dôležitým tranzitným územím v rámci trasovania súhrnnej TEN-T siete zo severu na juh, naprieč ktorým povedie trasa uvažovanej rýchlostnej komunikácie R4 začlenenej do medzinárodného koridoru Via Carpatia. V rámci siete ciest II. triedy je okresom PSK s najmenšou dĺžkou a to len cca 9 km, ktoré predstavuje vzájomné prepojenie ciest I. triedy. Cesta II/556 prepája menšie mestá Hanušovce a Gíraltovce (spojnica ciest I/21 a I/18) a pokračuje prepojením mesta Gíraltovce s cestou I/15 v stropkovskom okrese. Obzvlášť toto prepojenie predstavuje zaujímavú dopravnú variantu pre obyvateľov blízkeho okolia Stropkova a tiež okresu Medzilaborce, ako najkratšie spojenie s krajským mestom Prešov.

Mesto Vranov nad Topľou a jeho blízke okolie je dôležitou oblasťou križovania významných komunikácií I. triedy v smere sever-juh, ale aj východ-západ. Mimo sústavy ciest I. triedy I/15, I/18 a I/79 je mesto od susediaceho Košického kraja a krajského mesta Košice napojené komunikáciou II. triedy II/576. Bohužiaľ, smerové a výškové vedenie trasy tejto komunikácie, najmä v košickej časti úseku viedlo k značnej degradácii stavebné stavu komunikácie a tým náležite v aktuálnom období neplní túto významnú dopravnú funkciu. Dopravnú obslužnosť okresu zabezpečuje aj cesta II. triedy v orientácii sever-juh (pokračovanie do okresu Michalovce) a to cesta II/554. Z hľadiska dopravného významu v okrese má výnimočné postavenie cestné prepojenie III/3630 s pokračovaním na III/3635, ktoré pre severnú časť okresu a susedný okres Humenné, ponúka rýchly a intenzitou nákladnej dopravy nezaťažený dopravný ťah smerom na krajské mesto Prešov pozdĺž okraja Vodnej nádrže Domaša. Silno zaťažené cesty III/3621 a III/3624 umožňujú výhodný objazd Vranova nad Topľou pre cesty medzi Humenným a Trebišovom alebo Košicami.

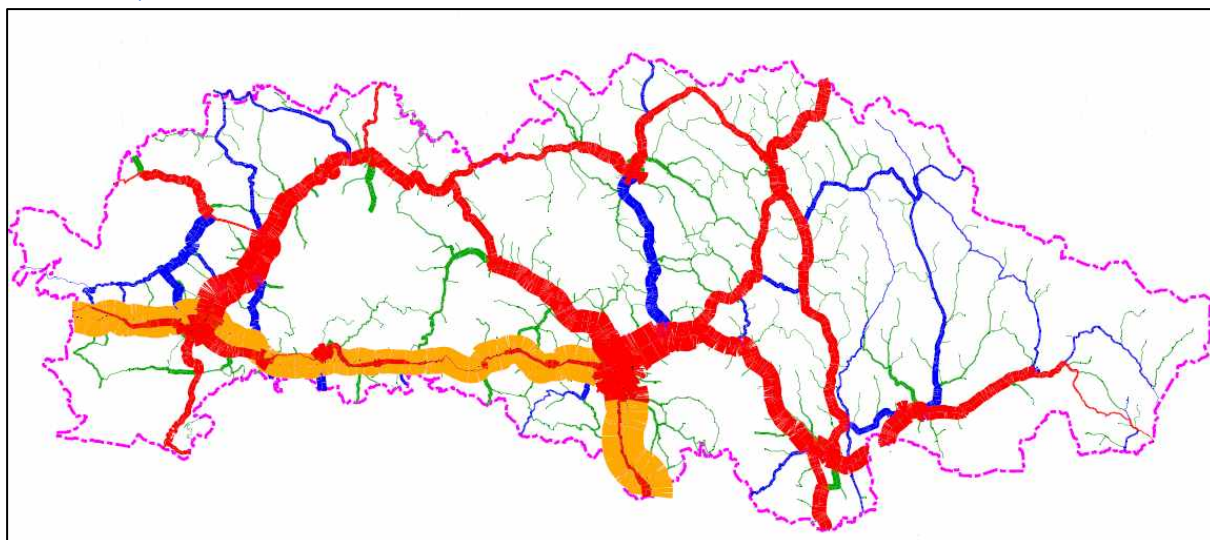


Obrázok 37 Funkčná klasifikácia cestnej siete v PSK

Zdroj: SSC, Cestná databanka

Z náhľadu na charakter topológie cestnej siete Prešovského samosprávneho kraja je možné usúdiť, že silno kopíruje a je podmienená prírodnými danosťami kraja. Značná členitosť a hornatosť územia kraja v minulosti limitovala zakladanie obydľí a sídelných útvarov, čomu sa prispôbovali aj trasovania dopravných prepojení. Vo väčšine prípadov ciest III. triedy v kraji sa jedná o charakter stromovej alebo hviezdicovej topológie, kedy jednotlivá vetva zabezpečuje dostupnosť medzi zbernou sieťou a odľahlým miestom osídlenia obklopeného inak neprístupným pohorím. Do jednotlivých obcí je tak prístupnosť zabezpečená iba jednou cestou, cestou do tej-ktorej „doliny“, „kotliny“. V kraji je cestami III. triedy málo zokruhovaných území, čo spôsobuje problémy pri optimalizácii zbytočných prejazdov vozidiel údržby ciest. Takéto možné prepojenia sa vyskytujú prevažne v centrálnej časti kraja okolo krajského mesta, prípadne v nižšie položených územiach kraja (okolie Vranova nad Topľou, časti okresu Humenné). V severnejších okresoch sú takéto prepojenia obmedzené horskými masívmi, ktoré sú prevažne zvrásnené severojužným smerom (Čergovské pohorie, Levočské vrchy, sčasti aj Slanské vrchy) a tak v kraji prevládajú cesty trasované v tejto orientácii pozdĺž týchto pohorí. V kraji, možno aj z vyššie uvedeného dôvodu, absentuje v centrálnej časti zásadnejšie dopravné prepojenie v smere východ – západ. Základná dopravná os Poprad – Prešov – Vranov nad Topľou – Humenné je situovaná v blízkosti južnej hranice kraja, severne vedená os Kežmarok – Stará Ľubovňa – Bardejov – Svidník je už vedená vo vyšších nadmorských výškach a naráža na prirodzené bariéry tvorené blízkymi pohoriami. Dá sa konštatovať, že situácia s topológiou ciest hneď v južne susediacom Košickom samosprávnom kraji je už zásadne iná.

5.3.3 Dopravné zaťaženie



Obrázok 38 Intenzity dopravy v pracovnom dni na území PSK v roku 2018

Zdroj: dopravný model

5.3.3.1 Priemerná intenzita dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji

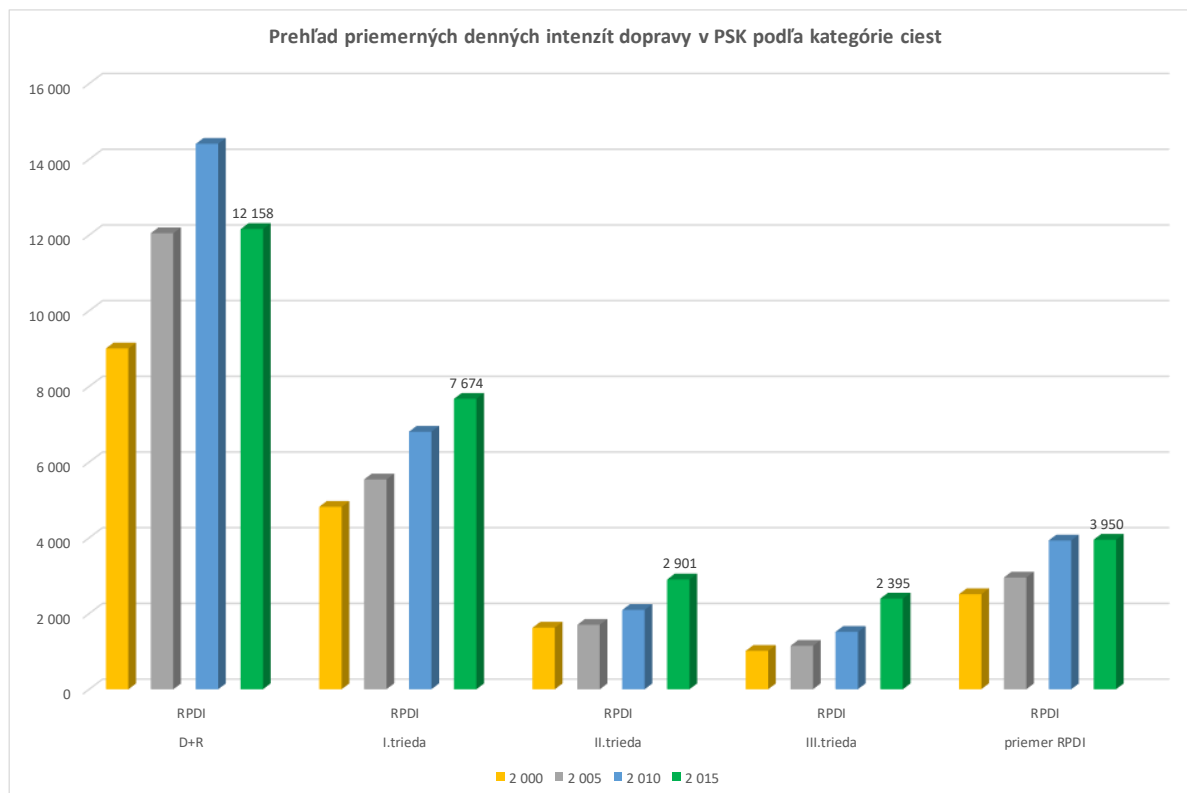
Jedným z najdôležitejších faktorov ovplyvňujúcich vnímanie užívateľov cestnej siete kvalitu dopravy sú ukazovatele o intenzite dopravy na pozemných komunikáciách. V súlade s metodológiou ústredného orgánu štátnej správy, t. j. rezortného Ministerstva dopravy a výstavby SR sú realizované na našich komunikáciách celoštátne sčítania dopravy v pravidelných 5 ročných intervaloch (posledné celoštátne sa uskutočnilo v r.2015). Pre územie Prešovského samosprávneho kraja sú prehľadné údaje o ročných priemerných denných intenzitách zhrnuté v nižšie uvedenom tabuľkovom prehľade:

Kal.rok	D+R		I.trieda		II.trieda		III.trieda		priemer RPDI	
	RPDI	% rozdiel	RPDI	% rozdiel	RPDI	% rozdiel	RPDI	% rozdiel	RPDI	% rozdiel
2 000	9 004		4 820		1 626		1 013		2 512	
		33,82		15,02		4,80		13,33		17,52
2 005	12 049		5 544		1 704		1 148		2 952	
		19,59		22,73		22,95		31,88		33,16
2 010	14 410		6 804		2 095		1 514		3 931	
		-15,63		12,79		38,47		58,19		0,48
2 015	12 158		7 674		2 901		2 395		3 950	

Tabuľka 74 Prehľad priemerných denných intenzít dopravy v PSK podľa kategórie ciest

Podľa analyzovaných údajov je zrejмый fakt o zvyšujúcej sa intenzite dopravy na celom území PSK. Medzi rokmi 2000 až 2010 stúpala priemerná intenzita z 2 512 na 3 931 vozidiel, t. j. narástla celkom o 56,49 %, z toho na cestách I. triedy o 41,16%, na cestách II. triedy o 28,84% a na cestách III. triedy o 15,20 %. Najvýraznejší nárast bol zaznamenaný na sieti diaľnic a rýchlostných ciest, čo súvisí aj s ich postupným dobudovaním a odovzdaním viacerých úsekov do užívania po línii Poprad-Tatry – Levoča – Prešov, práve v tomto období. Pri údajoch z roku 2015 si je potrebné uvedomiť, že toto sčítanie

dopravy už prebehlo v zmysle novej metodiky výkonu a vyhodnotenia sčítania dopravy a preto nie je možné tieto údaje priamo porovnať s výsledkami predchádzajúcich období.



Graf 44 Prehľad priemerných denných intenzít dopravy v PSK podľa kategórie ciest

Pri hlbšej analýze podrobnejších údajov, komplexne podľa jednotlivých úsekov v PSK, môžeme okrem úsekov diaľnic konštatovať najvyššie priemerné intenzity RPDÍ na úsekoch ciest I. triedy v krajskom meste Prešov, okresnom meste Poprad a na cestách III. triedy v intravilánoch týchto miest. Pri sčítaní v roku 2015 úsekmi s najvyššou intenzitou všetkých kategórií vozidiel bol úsek cesty I/18 v prietahu mestom Prešov v okolí tzv. hlavnej križovatky (križovatka s cestou I/68 v smere na Sabinov) – spolu až 30 731 vozidiel, z toho 26 528 osobných motorových vozidiel. Najvyšší počet vozidiel označenia „T – všetky druhy nákladných vozidiel“ bol zaznamenaný tiež v južnej časti mesta Prešov na ceste I/68 s počtom 4 210 vozidiel / 24 hodín. Medzi desiatimi „naj“ vyťaženejšími úsekmi ciest v kraji sa objavujú pre kategóriu osobných motorových vozidiel a tiež vozidiel celkom úseky v meste Prešov – cesta I/20, t. j. ulica Rusínska s pokračovaním na ul. Arm. gen. Svobodu s intenzitou 23 597 všetkých druhov vozidiel a tiež v meste Poprad cesta III/3080 od okružnej križovatky na ul. Partizánskej s pokračovaním na ul. Slovenského odboja a obec Veľký Slavkov – intenzita 21 639 vozidiel všetkých druhov.

SČÍTACÍ ÚSEK	CESTA	OKRES	T - nákladné vozidlá	O - osobné automobily	M - motocykle	S - súčet všetkých druhov
7310	D1	Poprad	3756	11041	40	14837
7320	D1	Poprad	3508	11207	41	14756
7340	D1	Poprad	3385	10023	36	13444
7370	D1	Prešov	4002	12527	31	16560
161	I/18	Prešov	3103	26233	68	29404
162	I/18	Prešov	3267	17270	65	20602
163	I/18	Prešov	3163	18718	107	21988
371	I/18	Prešov	3554	21484	135	25173
372	I/18	Prešov	4025	26528	178	30731
380	I/18	Prešov	3900	18393	48	22341
33	I/67	Poprad	1378	20058	52	21488
173	I/68	Prešov	4210	13881	65	18156
1051	I/77	Bardejov	2315	17441	77	19833
3531	I/80	Prešov	3568	15408	96	19072
32	III/3080	Poprad	1573	19997	69	21639
5721	III/3450	Prešov	3009	20518	70	23597
Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby SR						
Údaje publikované v 10/2016 po celoštátnom sčítaní dopravy 2015						
Pozn: Farebne, v škále od červenej po zelenú, je v každom stĺpci vyznačených iba 10 úsekov s najvyššou RPDÍ v danej kategórii						

Tabuľka 75 Výber 10 úsekov s najvyššou RPDÍ v kategóriách vozidiel T, O a S

Výlučne, z pohľadu vlastníctva PSK k regionálnej sieti ciest II. a III. triedy, zaradzujeme medzi najvyťaženejšie úseky ciest II. triedy:

- II/559 v meste Humenné smerom von z mesta
- II/545 medzi obcami Kapušany a Bardejov
- II/536 v meste Kežmarok
- II/534 od mesta Poprad, resp. napojenia na diaľnicu D1 smerom na mesto Vysoké Tatry – Smokovce
- II/537 tzv. tatranská magistrála v úseku od Vyšných Hágov po Tatranskú kotlinu

a úseky ciest III. triedy:

- III/3450 v meste Prešov, ulica Rusínska s pokračovaním na ul. arm. gen. Svobodu (v aktuálnom období je už táto komunikácia preklasifikovaná na cestu I. triedy č. I/20 zámenou za pôvodné trasovanie v hustej zástavbe v širšom centre mesta (ul. Lesík delostrelcov, ul. Hollého, ul. Šafárikova)
- III/3080 v meste Poprad od okružnej križovatky na ul. Partizánskej s pokračovaním na ul. Slovenského odboja a obec Veľký Slavkov
- III/3440 v meste Prešov, ul. Solivarská s pokračovaním na mestskú časť Solivar a obce Dulová Ves, Kokošovce
- III/3617 v meste Vranov nad Topľou, napojenie I/18 do centra mesta
- III/3120 v meste Stará Ľubovňa, prieťah centrom mesta (bývalý úsek cesty I/68)

Ako vidíme, jedná sa prevažne o úseky v intravilánoch miest, ktoré samozrejme zabezpečujú miestnu obslužnosť územia. S poukázaním na ustanovenia zákona 2/2005 Z.z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí a o zmene zákona č. 272/1994 Z.z. o ochrane zdravia ľudí v znení neskorších predpisov, je potrebné z úrovne PSK zabezpečiť v týchto exponovaných lokalitách (najmä úseky v prietahu mestom Prešov) vypracovanie strategických hlukových máp a akčných plánov ochrany pred hlukom.

Trend zvyšujúcej sa intenzity dopravy potvrdil aj účelový prieskum – Prieskum intenzity dopravy ASD (automatické sčítanie dopravy) a smerový dopravný prieskum, ktorý sme realizovali v predchádzajúcej etape projektu – etapa č.2 Prieskumy.

Tieto výsledky mapujú posun intenzít od celoštátnych sčítaní v rokoch 2010, 2015 a prevyšujú prognózované výhľadové koeficienty rastu intenzity cestnej dopravy do roku 2040.

Cesta	Rok	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
D1	Ľahké voz.	1	1,15	1,3	1,46	1,6	1,75	1,89
	Ťažké voz.	1	1,12	1,24	1,37	1,49	1,61	1,71
I. tr.	Ľahké voz.	1	1,09	1,19	1,29	1,39	1,49	1,58
	Ťažké voz.	1	1,09	1,19	1,28	1,38	1,46	1,54
II. tr.	Ľahké voz.	1	1,07	1,16	1,24	1,32	1,41	1,48
	Ťažké voz.	1	1,07	1,14	1,22	1,29	1,36	1,42
III. tr.	Ľahké voz.	1	1,07	1,13	1,2	1,26	1,33	1,4
	Ťažké voz.	1	1,06	1,11	1,18	1,24	1,29	1,33

Zdroj: TP 07/2013 - Prognózovanie výhľad.intenzít na cestnej sieti do roku 2040

Tabuľka 76 Prognózované koeficienty rastu RPDI v PSK – odhad podľa TP 07/2013

V nadväznosti na spracovaný dopravný model, ktorého súčasťou budú aj nové údaje o prognózovaných intenzitách, môže byť spracované prípadné posúdenie budúcich intenzít.

5.3.4 Dostupnosť hlavných oblastí / uzly



Obrázok 39 Napojenie okresných miest v PSK na trasy medzinárodného významu

Zdroj údajov: Strategický plán rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy

Napojenie okresných miest na vyššie uvedené trasy medzinárodného významu sa uskutočňuje prostredníctvom ciest I., II., ale výnimočne aj III. triedy. Najväčšie mestá kraja – Prešov, Poprad, ale aj mesto Levoča a Svidník ležia v priamom dotyku s koridormi siete TEN-T prechádzajúcimi krajom. Priame napojenie okresného mesta Bardejov na súhrnnú sieť TEN-T je realizované cestou II/545. Za alternatívne spojenie miest Humenné a Snina s touto vetvou sa môže považovať cesta II/559. V prípade mesta Medzilaborce sa jedná o cestu II/575 s následným napojením na cestu I/15 v Stropkove. Na hlavný koridor siete TEN-T sa Kežmarok napája cestou II/536. Okresné mesto Sabinov sa napája na diaľnicu D1 smerom na západ prostredníctvom cesty III/3177, alebo smerom na východ prostredníctvom cesty I/68. Dá sa konštatovať, že dopravne najvzdialenejšie je od medzinárodných koridorov vzdialené mesto Snina na severovýchode kraja, napojené na túto sústavu ciest cestou I/74 od mesta Humenné. Najjužnejšie situované mesto kraja – Vranov nad Topľou má napojenie na TEN-T trasy alternatívu cez cestu I/18 pri obci Lipníky, alebo južný variant napojenia situovaný na území Košického samosprávneho kraja prostredníctvom spojnice – č. cesty I/79.

Dostupnosť územia Prešovské samosprávneho kraja v kontexte transeurópskej cestnej siete podľa najnovšieho opísania užívaného inštitúciami EU je zabezpečená prostredníctvom koridoru hlavnej siete TEN-T Rýn – Dunaj vedenému po diaľnici D1 Liptovský Mikuláš – Poprad – Prešov – Košice – Sobrance – Užhorod a úseku súhrnnej siete vedenom po cestách I/18 a I/21 v trase Prešov – Svidník – Rzeszów smerom do Poľska a na Ukrajinu. Obrázok 35 ukazuje TEN-T koridory základnej i súhrnnej siete na východe Slovenska.

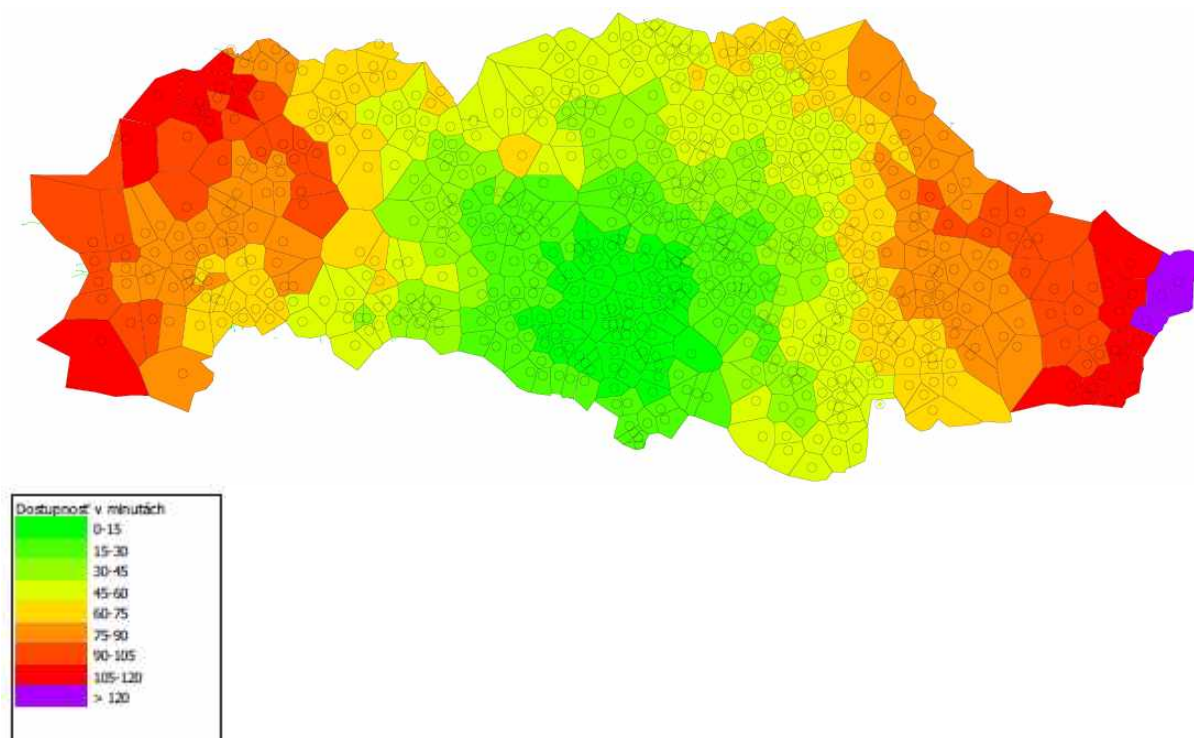
Cestné hraničné priechody na sieti cestných komunikácií II. a III. triedy v kraji sú v súčasnosti už vybudované a v budúcnosti môžu byť rozšírené na severnej hranici s Poľskom a východnej hranici

s Ukrajinou. Konkrétne sa v prípade Poľskej republiky jedná o vybudované priechody zabezpečované nasledujúcimi komunikáciami: III/3078 (Podspády - Jurgów), II/543 (Lysá nad Dunajcom – Niedzica), II/545 (Becherov – Konieczna), III/3483 (Kurov – Muszynka), III/3519 Nižná Polianka – Ożenna a II/575 (Palota – Radoszyce). Hraničné cestné spojenie Prešovského kraja s Ukrajinou v súčasnosti zabezpečuje iba jediný prechod na ceste I/74 Ubl'a – Malyj Bereznyj. Dlhodobým zámerom Prešovského kraja je na základe spracovanej štúdie a záverov rokovaní predstaviteľov obidvoch štátov dokončiť nevybudovaný hraničný priechod pre spojenie: obec Ulič – štátna hranica SR/UA – Zabrid' v dĺžke 1 050 m. Tento neobnovený hraničný priechod vytvára prekážku v cezhraničnom styku obyvateľov obcí tzv. Uličskej doliny s ukrajinskou stranou. Spojenie je možné 60 km dlhou obchádzkou cez obec Stakčín po ceste II/558 a následne I/74.

Dostupnosť krajského mesta a okresných miest po cestách je dobrá, ale nie všetky mestá sú priamo napojené na sieť TEN-T, diaľnice a cesty I. triedy. Priame napojenie na TEN-T a diaľnicu majú Poprad, Kežmarok, Levoča a Prešov. Okresné mestá Sabinov, Stará Ľubovňa, Bardejov, Sabinov, Svidník, Stropkov, Vranov nad Topľou, Snina a Humenné sú napojené na sieť ciest I. triedy, okresné mesto Medzilaborce je napojené iba cestami II. triedy. V prípade Sabinova a Bardejova nie je k dispozícii rýchle napojenie na D1 smerom na západ. Napojenie Vranova nad Topľou, Humenného a Sniny na D1 je dnes zabezpečené preťaženou cestou I/18 cez Prešov, ale po dokončení D1 bude zväčša rýchlejšie napojenie na D1 smerom na obchvat Košíc alebo do priestoru Michaloviec.

Dostupnosť ostatného územia Prešovského samosprávneho kraja na sieť TEN-T je veľmi dobrá v okresoch Poprad, Kežmarok, Levoča, Stropkov a Svidník. Dlhšia cesta po cestách I. triedy je nutná z okresu Stará Ľubovňa, Vranov nad Topľou. Dostupnosť siete TEN-T je dosť dlhá z okresov Bardejov, Humenné, Medzilaborce a Snina, najmä vďaka nutnosti dlhšej jazdy po cestách II a III. triedy.

Pre ilustráciu bol v dopravnom modeli vygenerovaný obrázok časovej dostupnosti Prešova zo všetkých obcí PSK, čo je v súčasnosti vo východnej časti kraja prakticky identické s dojazdom na diaľnicu D1. Dostupnosti ostatných dôležitých centier kraja sú sústredené v Prílohe „Dostupnosť“.



Obrázok 40 Dostupnosť krajskej metropoly – Prešova osobným automobilom z celého územia kraja

Dá sa konštatovať, že napriek rozľahlosti územia Prešovského samosprávneho kraja je dostupnosť každej obce na jeho území zabezpečená primeraným cestným spojením kategórie III. triedy. Do budúcnosti by malo byť úlohou správcu cestnej siete navrhovať optimalizáciu jej usporiadania, možno vyradením niektorých redundantných (nadbytočných) úsekov zo siete ciest vo vlastníctve a správe PSK. Vzhľadom na finančnú náročnosť údržby miestnych komunikácií sa však v kraji objavuje snaha obcí previesť vlastnícky vzťah ku komunikáciám v koncových úsekoch obcí (dokiaľ zachádza verejná autobusová doprava, príp. je tam obrátisko vozidiel SAD) na samosprávny kraj.

Územie Prešovského samosprávneho kraja je prevažujúco horské a veľké časti kraja sú pre cesty nepriechodné, čo je ešte umocnené ochranou prírody (predovšetkým Národné parky Vysoké Tatry, Nízke Tatry, Slovenský raj, Pieniny a Poloniny) a využitím niektorých horských oblastí pre vojenské priestory (zrušený vojenský priestor Javorina a funkčný vojenský priestor Valaškovce). Bez cestnej siete sú tieto horské oblasti:

- Vysoké Tatry
- Nízke Tatry
- Spišská Magura
- Slovenský raj
- Levočské vrchy (bývalý vojenský priestor Javorina)
- Bachureň
- Čergov
- Slanské vrchy
- Pieniny
- Ľubovnianska vrchovina
- Busov
- Laborecká vrchovina
- Bukovské vrchy
- Vihorlatské vrchy

Tieto pohoria do značnej miery obmedzili možnosti rozvoja cestnej siete a viedli ku stavu, kedy veľká časť siete ciest III. triedy je tvorená slepými cestami do horských údolí. Spôsobili tiež obmedzenú možnosť zriadenia hraničných priechodov do Poľska a na Ukrajinu, ale tiež možnosť rýchleho spojenia s Banskobystrickým krajom iba na nepočetné horské priechody.

V regióne je reliéfom terénu zhoršená dostupnosť predovšetkým v týchto reláciách:

- Sabinov/Lipany – Poprad – chýba spojenie cez Levočské vrchy
- Lipany – Bardejov – chýba spojenie cez Čergov
- Spišská Belá – Prešov – chýba priame spojenie cez Levočské vrchy
- Stropkov – Snina – chýba priame spojenie cez Ondavské vrchy
- Spišská Stará Ves – Ždiar chýba spojenie cez Spišskú Maguru
- Ulič – Ublá – chýba spojenie ciest cez Poloniny
- Zlatá Baňa – Hanušovce nad Topľou – chýba spojenie cez Slanské vrchy
- Olejníkov – Livov – chýba spojenie cez Čergov (nepriechodná cesta III/3183)
- Nižný Slavkov – Renčišov – chýba spojenie cez Bachureň

Možno formulovať napríklad tieto návrhy:

- Prevziať do správy a údržby účelové cesty na Bukovú hôrku, Spišský hrad a Mariánsku horu a rekreačné cesty Bžany – Valkov, Lopusná dolina a Bachledova dolina,

- Obnoviť zásadným spôsobom prevádzkovú spôsobilosť vybraných neudržiavaných úsekov – uvedené v kapitole 5.2.6.2, napr. III/3183 Olejníkov, časť Majdan – Livov, III/3465 Klenov – Hrabkov,
- Obnoviť cestné komunikácie cez bývalé vojenské pásmo v Levočských vrchoch,
- Pre zníženie dopravnej záťaže komunikácií v intravilánoch miest zlepšiť stavebno-technický stav prípustných obchvatov – komunikácií nezachádzajúcich do centier miest a usmerňovať obchádzajúcu tranzitnú dopravu, príp. komunikácií nižšej triedy prične prepájajúce komunikácie vyššej triedy – napr. pred Prešovom spojnice: Veľký Šariš – Malý Šariš, prepojenie Sabinovsko – Bardejovsko: Šarišské Sokolovce – Uzovce – Terňa – Veľký Slivník – Demjata, prepojenie Bardejovsko – Svidnícko smerom na juh: Raslavice – Stulaňany – Kuková alebo Bardejovská Nová Ves – Poliakovce – Kučín – Marhaň – Brezov – Giraltovec,
- Riešiť zvýšenie kapacity dopravných napojení novovzniknutých satelitných zástavieb v súvislosti s individuálnou bytovou výstavbou v okolí väčších aglomerácií,
- Dobudovať cestné prepojenie na PL/SK hranici – Mníšek nad Popradom (časť Káče) – Sulín (časť Závodie),
- Vybudovať preložku cesty II/537 od križovatky s cestou II/534 v katastrálnom území Starý Smokovec, mesto Vysoké Tatry,
- Mostné prepojenie Dlhé Klčovo – Nižný Hrušov (okres Vranov nad Topľou), prepojenie cez pásmo Štátnych lesov SR – Vranov nad Topľou – Zámotov – Zlatá Baňa – Prešov, predĺženie prepojenia III/3673 Hozelec - okraj mesta Poprad, priame prepojenie obcí Ždiar – Osturňa,
- Posúdiť potrebnosť prepojení Davidov – Cabov, Osikov – Bartošovce, Poloma, Sulín - Kremná, Medzibrodie - Zábrodie, Hrabkov – Klenov,
- D1, R4 – investičné zámery NDS, a.s. a investičné zámery - preložky ciest I. triedy v správe Slovenskej správy ciest (napr. Poprad – Kežmarok – privádzač II. etapa, preložka cesty I/68 Sabinov) – zásadne zmenia prerozdelenie dopravy,
- Využívanie iných, ponukou zaujímavých módov verejnej dopravy,
- Jednoznačne z úrovne PSK definovať štandardy údržby cestnej siete, ktoré majú byť požadované od Správy a údržby ciest PSK. Toto zadanie vo vecnom vyjadrení premeniť do roviny finančnej, aby sa určila výdavková záťaž na rozpočet PSK.

5.3.5 Úroveň kvality premávky/ úroveň kongescií

Úroveň kvality dopravy je jedným z kritérií kvality dopravnej siete regiónu, ktoré zaisťuje dopravnú obsluhu územia. Na základe dostupných dát z Cestnej databanky bola vykonaná detailná analýza cestnej siete II. a III. tried, kedy na základe nepremenných parametrov tejto siete (kategorická šírka, smerové a výškové vedenie) a na základe intenzít dopravy, boli stanovené úrovne kvality dopravy jednotlivých úsekov cestnej siete Prešovského samosprávneho kraja. Jednotlivé úseky cestnej siete boli zaradené do piatich stupňov funkčnej úrovne A – F. Pre cesty II. tried je nutné zabezpečiť úroveň kvality dopravy (ÚKD) / funkčnú úroveň (FÚ) maximálne do stupňa D (dostatočná ÚKD) a pre cesty III. tried max. stupeň E (nestabilná ÚKD).

Funkčná úroveň stupňa D, ktorá je maximálne prípustná pre cesty II. tried, je opísaná ako **Stav premávky je ešte stabilný** – Pohyb dopravných prúdov je charakterizovaný jazdou v kolónach. Hustota dopravného prúdu je vysoká a vedie k obmedzeniam možnosti pohybu jednotlivých účastníkov premávky a individuálnu voľbu jazdnej rýchlosti. Bezpečné predbiehanie je možné len náhodou. Nevedie však k viditeľnému časovému zisku, pretože po predbiehaní iného vozidla vždy za

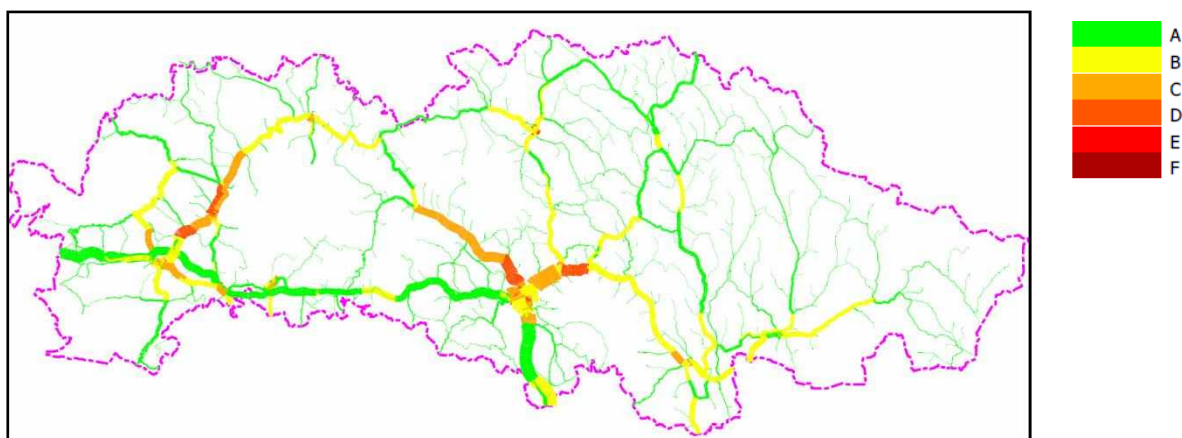
krátky čas dobehnú iné (pomalšie) vozidlá. Dochádza tak ku trvalým interakciám a konfliktným situáciám vyúsťujúcim do vzájomného obmedzovania.

Funkčná úroveň stupňa E, ktorá je maximálne prípustná pre cesty III. tried, je opísaná ako **dosiahnutie kapacity pričného rezu/ jazdného pruhu komunikácie**. Vozidlá sa vo veľkej miere pohybujú v kolónach a časť pri nízkej jazdnej rýchlosti podľa okamžitých podmienok na trase ako takej. Aj malé či krátkodobé nárasty intenzity dopravy môžu viesť k zníženiu cestovnej rýchlosti. Vplyvom i veľmi malých nepravidelností v dopravnom prúde dochádza k nebezpečenstvu zráženia sa dopravy. Pri veľmi vysokej hustote dopravného prúdu je bezpečné predbiehanie možné len výnimočne a toto nevedie k zvýšeniu cestovnej rýchlosti osobných automobilov. Stav premávky kolíše od stability ku nestabilite.

V Tabuľka 77 je prehľad dĺžky cestnej siete II. a III. tried Prešovského kraja spolu s funkčnou úrovňou (ÚKD – úrovne kvality dopravy), resp. pomerom medzi intenzitou dopravy a kapacitou cestného úseku. Graficky toto zobrazuje Obrázok 41.

Cesta/ ÚKD	A	B	C	D	E	F
II. triedy	421,7	73,5	25,4	0,0	0,0	0,0
%	81,01%	14,12%	4,88%	0,00%	0,00%	0,00%
III. triedy	1893,0	19,0	2,6	1,3	0,0	0,0
%	98,80%	0,99%	0,13%	0,07%	0,00%	0,00%
Spolu (km)	2314,7	92,5	28,0	1,3	0,0	0,0

Tabuľka 77 **Prehľad ÚKD na sieti ciest II. a III. tried v Prešovskom samosprávnom kraji**



Obrázok 41 **Prehľad ÚKD na sieti ciest v Prešovskom samosprávnom kraji**

Žiaden úsek na sieti ciest nedosahuje úrovne kvality dopravy E a F

Úroveň kvality dopravy D dosahujú nasledujúce úseky:

- I/66 v Poprade (železničný podjazd)
- I/66 Poprad – Veľká Lomnica (2 pruhový úsek)
- I/66 Kežmarok – Spišská Belá
- I/68 Sabinov – Veľký Šariš
- I/18 Kapušany – Lipníky
- I/18 v Prešove (Volgogradská – Obrancov mieru)
- I/20 v Prešove (Rusínska)

Na cestách II. a III. triedy sa dosahuje UKD A s výnimkou týchto úsekov:

- II/534 Poprad – Nová Lesná – ÚKD C
- II/534 Nová Lesná – Starý Smokovec – ÚKD B
- II/357 Starý Smokovec – Tatranská Polianka – ÚKD B
- II/536 Ľubica – Kežmarok – ÚKD B
- II/536 Jánovce – Vlková – ÚKD B
- II/536 Spišský Štvrtok – hranica kraja – ÚKD B
- II/533 Harichovce (hranice kraja) – Levoča – ÚKD B
- III/3146 Stará Ľubovňa – Nová Ľubovňa – ÚKD B
- II/545 Kapušany – Fulianka – ÚKD C
- II/545 Fulianka – Kobyly – ÚKD B
- II/545 Kľušov – Bardejov – ÚKD B
- II/558 Humenné – Topoľovka – ÚKD B
- II/559 Humenné – odb. III/3839 Udavské – ÚKD B
- II/567 v Snine (Vihorlatská) – ÚKD B

(Zdroj údajov: Spracovateľ)

5.3.6 Pripravené projekty Správy a údržby ciest PSK – zásobník

Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja má pripravený zásobník prioritných projektov, ktoré sa v roku 2019 realizujú, sú pripravované k realizácii alebo sú súčasťou zoznamu projektov pre podporu z IROP. Sú to predovšetkým nasledujúce projekty rekonštrukcií ciest:

Cesty II. triedy:

- II/545 Kapušany – Raslavice
- II/536 Spišský Štvrtok – Kežmarok
- II/543 Hniezdne – Spišská Stará Ves
- II/558 Hudcovce – Topoľovka
- II/545 Kapušany – Raslavice
- II/556 Fijaš – Lomné
- II/556 hranica okresu Svidník – Mičakovce

Ďalšie cesty s vysokou prioritou pre rekonštrukcie sú cesty v okrese Snina zahrnuté do programu Región Snina a cesty vo Vysokých Tatrách.

Cesty III. triedy:

- III/3445 Prešov – Petrovany – napojenie priemyselnej zóny IPZ Záborské
- III/3440 Solivarská – 4 pruh
- III/3635 Malá Domaša – Detrik (paralelná cesta k ceste I/18 smer Prešov - Humenné)
- III/3216 Bijacovce – Brezovica
- Otvorené problémy: prechod cesty III/3450 cez Prešov (Šafárikova – Hollého – Lesík delostrelcov – Kuzmányho: tá ešte nie zaradená v klasifikácii krajských ciest)
- III/3708 Podspády – Poľsko – bolo by vhodnejšie tadiaľ trasovať cestu I/66 a cestu III. triedy viesť do Tatranskej Javoriny – zmene bráni zlý stav cesty I. triedy vrátene havarijného stavu hraničného mostu
- Pripravuje sa projekt obchvatu osady Podskalka na ceste III/3832 Chlmec – Humenné, kde však príčinou nie sú dopravné alebo ekologické dôvody ale problémy bezpečnosti na ceste vedené cez rómsku osadu

Námety SÚC PSK na nové cesty III. triedy (zaradenie miestnych komunikácií do siete ciest III. triedy, spriechodnenie ciest alebo stavba nových úsekov ciest:

- III/3335 Varhaňovce – Bunetice (KSK)
- Nový most cez rieku Ondava medzi Dlhým Klčovom a Nižným Hrušovom
- Majdan – Livov (III/3183 – priechod cez Čergov – dnes nepriechodné)
- Bartošovce – Osikov (miestna komunikácia)
- Kendice – Petrovany (frekventovaná miestna komunikácia)

Námety na zriadenie nových hraničné priechodov:

- Ulič – Zabrid' (Ukrajina)
- Ruské sedlo (Poľsko) – stret s ochranou prírody v NP Poloniny
- Osadné – Balnica (Poľsko) – stret s ochranou prírody v NP Poloniny
- Sulín – Sulinka (Poľsko) – nový most cez rieku Poprad, záujem poľskej strany
- ďalšie prechody do Poľska (Čertižné, Hutisko, Frička, Veľká Franková, Osturňa,...)

Bežiacie a uvažované programy rozvoja cestnej siete PSK:

- Program rozvoja okresu Snina
- Program Hraničné priechody
- Program Horské priechody
- Program Meteostanice s kamerami
- Námety na využitie ITS

Pre definovanie potrieb rozvoja cestnej siete bude potrebné podrobne analyzovať vplyvy územného rozvoja na cestnú sieť, zdroj informácií je Územný plán PSK – priestor Priemyselnej zóny.

Projekty s vypracovanou projektovou dokumentáciou obsahujú tiež indikatívny zoznam projektových zámerov IROP 2014 – 2020 v rámci investičnej priority 1.1. spracovaný SÚC PSK v roku 2017.

Indikatívny zoznam projektových zámerov IROP 2014-2020 v rámci investičnej priority 1.1
Posilnenie regionálnej mobility prepojením sekundárných a terciárných uzlov s
infraštruktúrou TEN-T vrátane multi-modálnych uzlov

Projektová dokumentácia - Zmluva o dielo									
Číslo projektu (IROP)	Číslo projektu (IROP)	Názov projektu	Indikatívny rozpočtový náklad (mil. €)	Zodpovednosť projektant	Cena za IPR (€)	Príloha IPR (mil. €)	Príloha IPR (mil. €)	Konštruktívny rozpočtový náklad projektu	Indikatívny rozpočet
Výstavba ciest									
III/543040	III/3146	Obchvat - Stará Ľubovňa	4 000 000	TIMOTI design, PO	23 242,20 €	60	3 837 276 €	3 837 276 €	162 724 €
Rekonštrukcia ciest									
II/545	-	Kapušany - Raslavice	4 000 000	Dopravoprojekt a.s.	56 181,14 €	60	4 023 473 €	5 832 802 €	-1 832 802 €
III/068002	III/3440	Prešov - most cez Sekčov (ul. Solivarská)	3 000 000	Združ/WOONERF s.r.o.	77 829,60 €	60	8 200 000 €	8 200 000 €	-5 200 000 €
II/556	-	Fijaš - Lomné	3 000 000	Geoconsult	37 964,40 €	60	3 027 966 €	3 027 966 €	-27 966 €
III/018181	III/3216	Bijacovce - Brezovica	2 720 000	Geoconsult	32 994,00 €	60	2 164 947 €	2 164 947 €	555 053 €
II/536	-	Spíšký Štvrtok - Kežmarok	2 000 000	ISPO s.r.o.	33 839,50 €	60	2 049 480 €	2 049 480 €	-49 480 €
III/557003	III/3635	M. Domaša - Detrik	2 200 000	ROADS s.r.o.	23 134,80 €	60	3 438 713 €	3 438 713 €	-1 238 713 €
II/556	-	Okr.hv. Svidník - Mičakovce	800 000	Geoconsult	34 101,60 €	60	1 181 076 €	1 181 076 €	-381 076 €
II/575	-	Malá Poľana - Medzilaborce	3 000 000	Geoconsult	55 727,40 €	60	7 374 359 €	4 156 339 €	-1 156 339 €
II/558	-	Hudcovce - Topoľovka	1 500 000	ROADS s.r.o.	23 066,40 €	60	1 497 337 €	1 497 337 €	2 663 €
II/558	-	VN Starina - pod veľinom	500 000	UDI s.r.o.	23 400,00 €	60	499 944 €	499 944 €	56 €
II/546	-	Prešov - Klenov	4 000 000	Dopravoprojekt a.s.	42 429,79 €	60	4 015 037 €	3 918 539 €	81 461 €
III/068010	III/3445	Prešov - Petrovany	2 200 000	Združ/VALBEK s.r.o.	41 649,60 €	60	1 917 275 €	1 917 275 €	282 725 €
II/543	-	Hniezdne - Spišská Stará Ves	1 500 000	Dopravoprojekt a.s.	32 660,45 €	60	1 496 063 €	1 496 063 €	3 937 €
II/545	-	Jánovce - Kľušov	2 000 000	ISPO s.r.o.	39 575,06 €	50	2 599 424 €	2 200 000 €	-399 424 €
II/534	-	Poprad - Starý Smokovec	3 000 000	Dopravoprojekt a.s.	45 159,34 €	60	7 167 997 €	4 081 519 €	-1 081 519 €
Rekonštrukcia mostov									
541008-002	3123-002	Podolíne	1 000 000	MRUA s.r.o.	21 376,56 €	60	997 287 €	997 287 €	2 713 €
545-003	-	Kapušany	500 000	ISPO s.r.o.	23 694,84 €	60	1 240 000 €	0 €	500 000 €
545-008	-	Tušík	500 000		0,00 €	60			
068002-003	3440-003	Prešov - most cez Sekčov	1 000 000		0,00 €				
Rozpočtové náklady spolu			42 420 000	Spolu	668 026,68 €		56 727 654 €	50 496 564 €	20 189 200 € Súčet ŽoNFP
V Prešove, 19.04.2017									
Vypracoval: Kočík, Sopiš									
Projektové zábery v rámci Udržateľného mestského rozvoja UMR - mesto Prešov, spolu vo výške 7,0 mil.€									
Podané projektové žiadosti v rámci 1.výzvy - FICHE projekty									
30 307 364 € Ošáva pre 2.výzvu									

Tabuľka 78 Indikatívny zoznam projektových zámerov IROP 2014-2020

5.3.7 Modelovanie hladín hluku

Hluková štúdia bola vypracovaná na základe podkladov predložených objednávateľom. Výsledné hodnoty ekvivalentných hladín akustického tlaku A (hluku) boli získané výpočtovým postupom na základe matematického modelovania hlukovej záťaže v dotknutom území. Modelové výpočty hlukovej štúdie boli realizované pomocou matematického programu Cadna A, verzia 2018, výrobca DataKustik GmbH, určeného pre výpočet dopravného a priemyselného hluku vo vonkajšom prostredí vrátane zohľadnenia terénu

Výsledky modelovania hlukovej situácie použitou výpočtovou metódou vykazujú neistotu modelových výpočtov, ktorá je podľa autorov programu porovnateľná s neistotou merania hladín akustického tlaku v reálnej situácii. Nepresnosť výsledkov modelových výpočtov činí ± 2 dB(A).

Po prevedení výpočtu boli výsledné izofony vyexportované do programu ArcMap 10.3., z ktorého boli na podklade WMS máp vygenerované do finálnych mapových výstupov. Súbor máp je v prílohe „Hlukové mapy“.

Hodnotenie akustických vplyvov je zamerané na akustickú situáciu najbližších chránených vonkajších priestorov a chránených vonkajších priestorov stavieb v blízkosti dopravne významných komunikácií (väčšinou ide o zberné komunikácie), na ktorých sú vyššie intenzity dopravy. Vyhodnotenie sa uskutočnilo v zmysle Vyhlášky 549/2007 Z. z. a jej zmien vyhláškou 237/2009 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku, vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

V rámci modelovania neboli zahrnuté prípadné protihlukové opatrenia na jednotlivých uliciach. Vzhľadom k veľkému rozsahu hodnoteného územia boli zjednodušené výpočtové algoritmy. Úroveň zjednodušenia výpočtov bola volená podľa možnosti hardwaru a softwaru. V danom meradle výstupov nedošlo k zakresleniu výsledných mapových izofón.

Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí uvádza Tabuľka 79:

Kategoría územia	Opis chráneného územia	Ref. čas. inter.	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov L _{Aeq,p}
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} L _{Aeq,p}	Železničné dráhy ^{c)} L _{Aeq,p}	Letecká doprava		
					L _{Aeq,p}	L _{ASmax,p}	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom (napríklad kúpeľné miesta, ¹⁰⁾ kúpeľné a liečebné areály).	deň	45	45	50	–	45
		večer	45	45	50	–	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ⁴⁾ rekreačné územie.	deň	50	50	55	–	50
		večer	50	50	55	–	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, ⁹⁾ ¹¹⁾ mestské centrá.	deň	60	60	60	–	50
		večer	60	60	60	–	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov.	deň	70	70	70	–	70
		večer	70	70	70	–	70
		noc	70	70	70	95	70

Tabuľka 79 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí

5.3.8 Modelovanie úrovne emisií CO₂ (aj v rámci celej dopravnej siete), NO_x, CO, SO₂ a HC

Pre modelovanie úrovne emisií bol využitý špecializovaný softvér MEFA 13. Program umožňuje hodnotiť emisie z bežnej prevádzky, zahŕňa aj vyčíslenie nárastu emisií pri studených štartoch vozidiel. Zohľadnené boli emisie z oteru brzd a pneumatík, z resuspenzie prachu ležiaceho na vozovke a samostatne aj emisie súvisiace s prejazdom automobilov križovatkou. Vzhľadom k postupujúcemu technickému vývoju vozidiel je tiež zahrnutá podpora automobilov spĺňajúcich emisné predpisy EURO 5 a EURO 6, a emisie z nákladných vozidiel sú vyhodnocované oddelene pre nákladné a ťažké nákladné vozidlá. Údaje sú spracované na základe dopravného modelu a sú za jeden pracovný deň.

	intenzita (vozkm)	CO ₂ (t)	NO _x (t)	CO (t)	SO ₂ (t)	HC (t)
OA – benzín	3 805 433	570,81	20,08	28,29	0,02	19,85
OA – nafta	1 960 375	262,69	3,78	0,90	0,01	0,27
LNA	1 052 097	422,94	8,12	7,23	0,01	1,13
TNA	130 034	122,10	2,79	2,58	0,00	0,44
Spolu	-	1 378,55	34,77	39,00	0,04	21,69

Tabuľka 80 Emisie z automobilovej dopravy

5.3.9 Spotreba energie

Spotreba energie v automobilovej doprave je takisto spracovaná na základe dopravného modelu a údaje sa vzťahujú k jednému pracovnému dňu.

Existujúci stav	výkon (vozkm)	Spotreba paliva (l)	spotreba energie (MJ)
OA - benzín	3 805 433	304 434,66	9 681 022,26
OA - nafta	1 960 375	117 622,48	4 187 360,40
LNA	1 052 097	126 251,59	4 494 556,63
TNA	130 034	45 512,04	1 620 228,75
Spolu	-	593 820,78	19 983 168,05

Tabuľka 81 Spotreba energie v automobilovej doprave

Existujúci stav	výkon (vozkm)	Spotreba paliva (l)	prevádzkové náklady na palivo (EUR)
OA - benzín	3 805 433	304 434,66	414 031,14
OA - nafta	1 960 375	117 622,48	146 087,12
LNA	1 052 097	126 251,59	156 804,48
TNA	130 034	45 512,04	56 525,96
Spolu	-	593 820,78	807 596,26

Tabuľka 82 Prevádzkové náklady na palivo

5.3.10 Stavebný a dopravno-technický stav komunikácií

Stavebný stav a dopravno-technický stav cestnej siete je ďalším z aspektov kvality dopravnej siete a kvality dopravnej obsluhy Prešovského kraja.

Na základe dát z Cestnej databanky a tiež dát regionálnej Správy a údržby ciest PSK boli urobené analýzy stavebného stavu cestnej siete, so zameraním na stav vozoviek, cez ktorú bežný užívateľ vníma kvalitnú cestnú sieť. Rovnako boli urobené analýzy úsekov cestnej siete, na ktorých sa nachádzajú bodové závady v podobe zlého dopravno-technického stavu.

5.3.10.1 Stavebný stav komunikácií

Pri analýze stavebného stavu komunikácií sa hodnotila pozdĺžna a priečna nerovnosť ciest I. a II. triedy podľa údajov z Cestnej databanky.

Pozdĺžna nerovnosť pre komunikácie II. triedy je klasifikovaná na základe parametra IRI (medzinárodný index nerovnosti v mm/m) 5 stupňovou klasifikačnou stupnicou (viď tabuľka nižšie):

Hodnota IRI (m/km)	Klasifikačný stupeň	Stavebný stav
< 1,9	1	Výborný
1,91 – 3,3	2	Dobrý
3,31 – 5,0	3	Vyhovujúci
5,1 – 10,0	4	Nevyhovujúci
> 10,0	5	Havarijný

Tabuľka 83 Klasifikačná stupnica hodnotenia pozdĺžnej nerovnosti vozoviek pre cesty podľa IRI

Zdroj údajov: TP 04/2012

Ďalším parametrom určujúcim stavebný stav vozoviek je priečna nerovnosť. Tá bola klasifikovaná na komunikáciách I. a II. triedy na základe parametra RUT (hĺbka koľají v mm) v 5 stupňovej klasifikačnej stupnici podľa hĺbky vyjazdených koľají:

Tabuľka

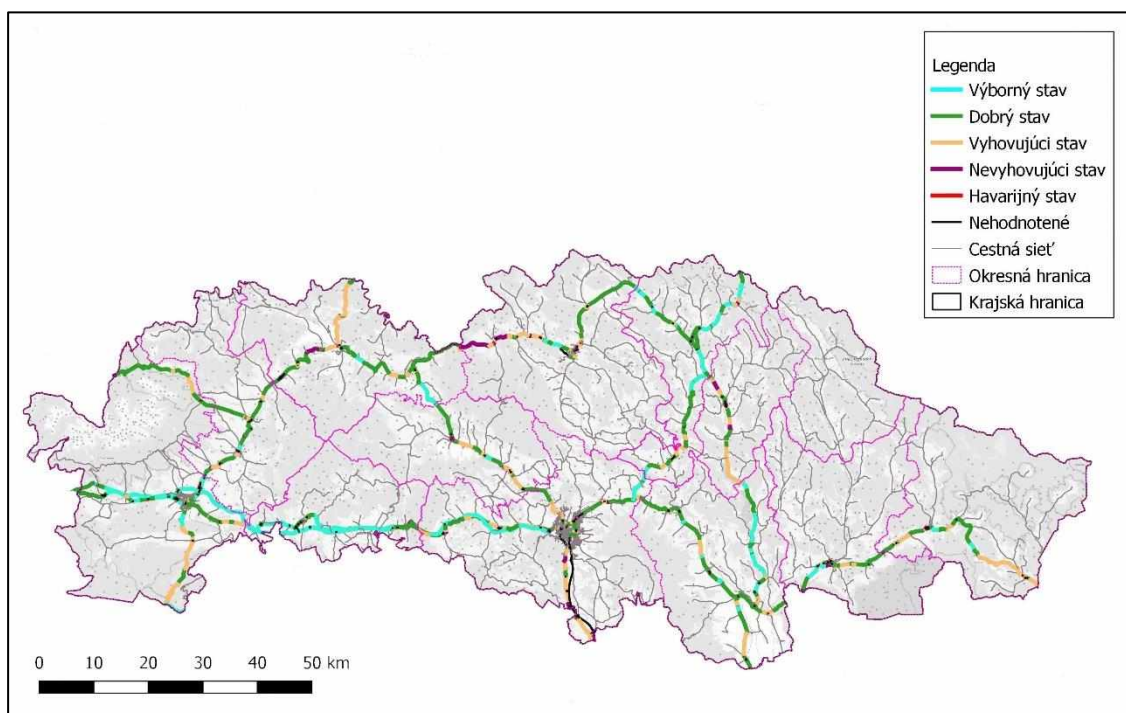
Hodnota RUT (mm)	Klasifikačný stupeň	Stavebný stav
< 5	1	Výborný
5,1 – 10,0	2	Dobrý
10,1 – 15,0	3	Vyhovujúci
15,1 – 25,0	4	Nevyhovujúci
> 25,0	5	Havarijný

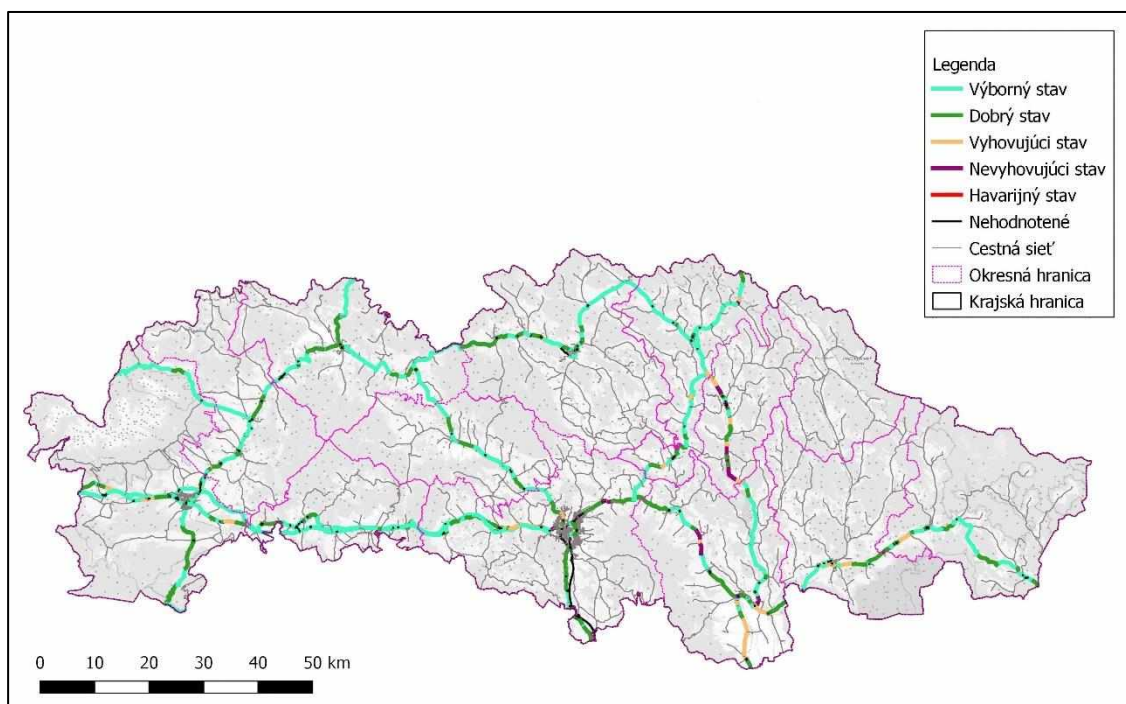
Tabuľka 84 Klasifikačná stupnica hodnotenia priečnej nerovnosti vozoviek pre cesty

Zdroj údajov: TP 04/2012

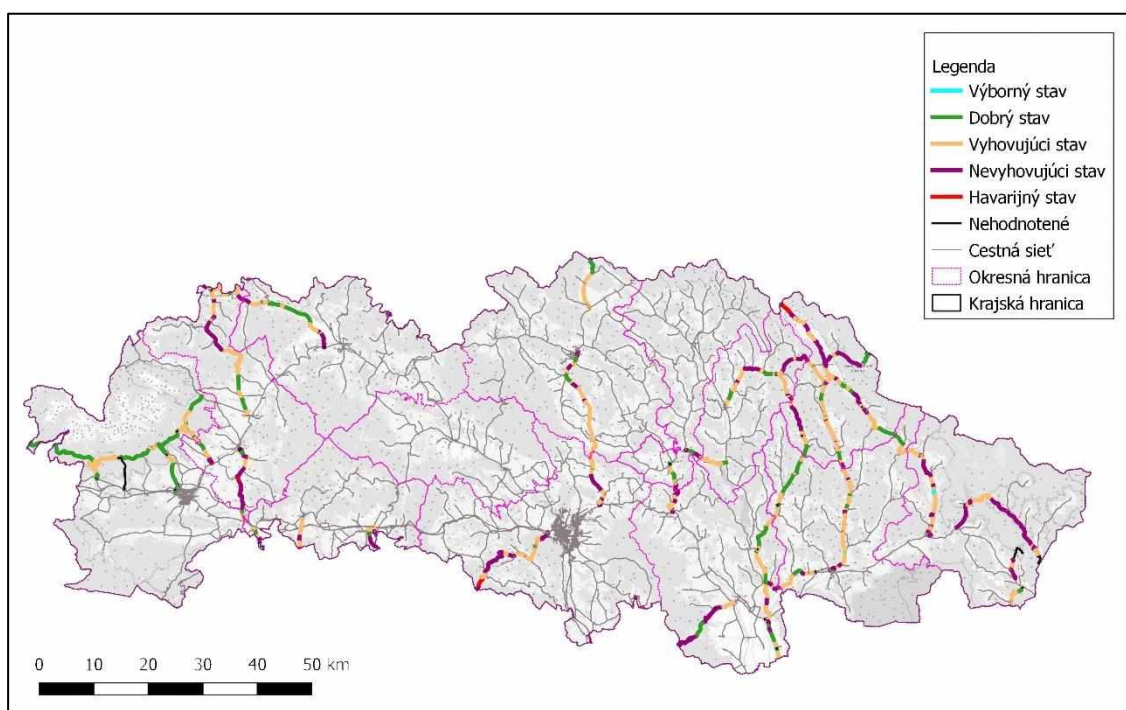
Na základe dát z cestnej databanky Slovenskej správy ciest boli realizované analýzy. Pre ich prezentáciu boli spracované mapy siete s rozlíšením stavu podľa výše spomenutej klasifikácie.

V ďalšom sú uvedené tieto parametre aj pre diaľnice a cesty prvej triedy, hoci tieto pozemné komunikácie nie sú v správe ani majetku Prešovského samosprávneho kraja.

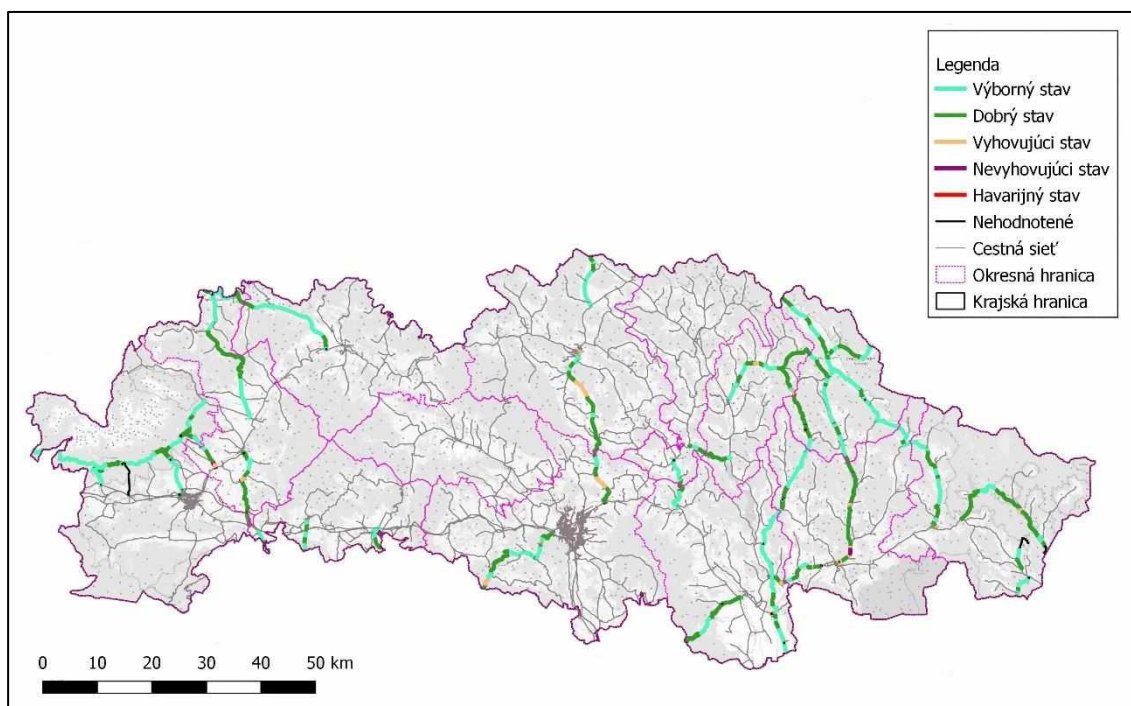
**Obrázok 22** Hodnotenie diaľnic a ciest I. triedy podľa pozdĺžnej nerovnosti (IRI)



Obrázok 43 Hodnotenie diaľnic a ciest I. triedy podľa priečnej nerovnosti (RUT)



Obrázok 44 Hodnotenie ciest II. triedy podľa pozdĺžnej nerovnosti (IRI)



Obrázok 45 Hodnotenie ciest II. triedy podľa priečnej nerovnosti (RUT)

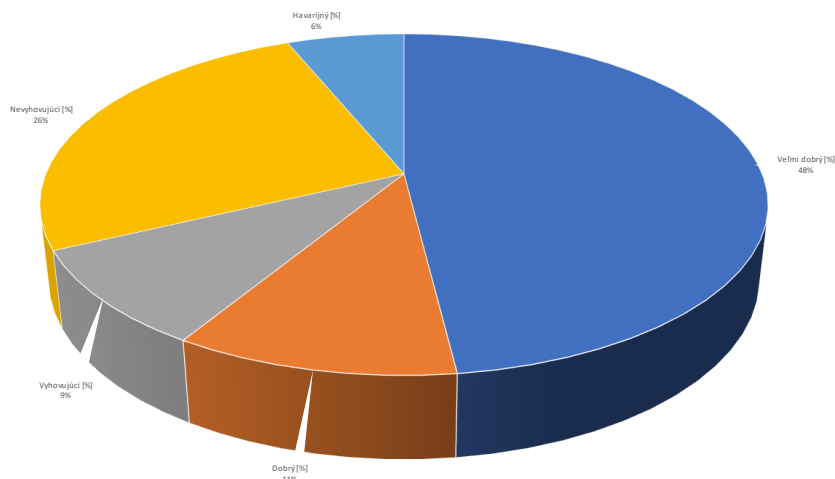
Zhodnotiť stav vozoviek je možné v podmienkach slovenských technických predpisov na základe údajov z vizuálnych prehliadok prevádzkovej spôsobilosti cestných komunikácií vykonávaných správcom komunikácií a na základe údajov o pozdĺžnej a priečnej nerovnosti získaných diagnostikou vozoviek pomocou meracích zariadení.

Hlavné prehliadky uskutočňuje SÚC PSK každoročne v jarnom období, po ukončení zimnej údržby ciest, za účelom zistenia stavebno-technického stavu cestnej komunikácie, úplnosti a stavu jednotlivých súčastí, čistoty vozoviek, krajníc a odvodňovacích zariadení. Následne tieto údaje správca vkladá do databázy pomocou aplikácie Slovenskej správy ciest. V rámci evidencie stavu ciest dostupnej z Cestnej databanky SSC Bratislava je potom možné rozlišovať 5 stupňovú škálu hodnotenia jej kvalitatívneho stavu, a to nasledovne: VD – veľmi dobrý; D – dobrý; V – vyhovujúci; NV – nevyhovujúci; H – havarijný.

Správca	Trieda ciest	Veľmi dobrý [km]	Dobrý [km]	Vyhovujúci [km]	Nevhovujúci [km]	Havarijný [km]	Dĺžka CESTY [km]	Veľmi dobrý [%]	Dobrý [%]	Vyhovujúci [%]	Nevhovujúci [%]	Havarijný [%]
SUC PSK	II. trieda	127,597	119,507	78,542	168,274	28,829	522,749	24,41%	22,86%	15,02%	32,19%	5,51%
SUC PSK	III. trieda	1045,614	141,345	146,072	463,686	122,197	1918,914	54,49%	7,37%	7,61%	24,16%	6,37%
	Spolu	1173,211	260,852	224,614	631,96	151,026	2441,663	48,05%	10,68%	9,20%	25,88%	6,19%

Zdroj: Odbor Cestnej databanky Slovenskej správy ciest

Tabuľka 85 Stav vozoviek komunikácií II. a III. triedy celkom v PSK



Graf 45 Stav vozoviek komunikácií II. a III. triedy celkom v PSK

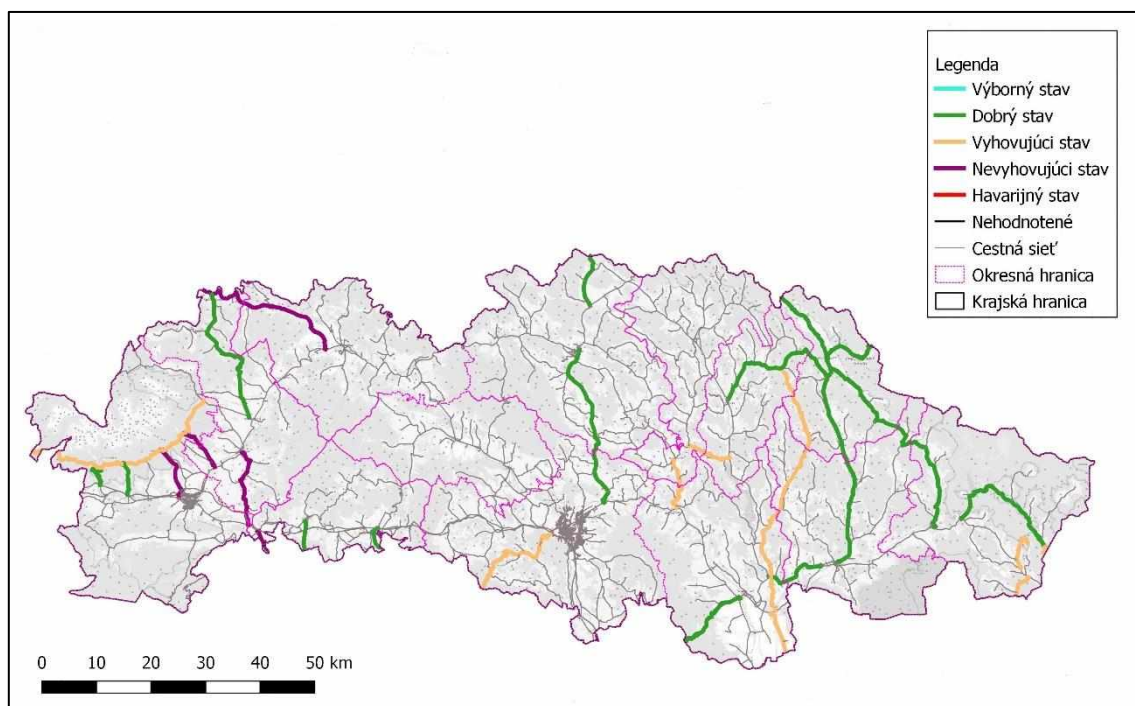
Z celkového hodnotenia stavu povrchu vozoviek ciest v správe SÚC PSK možno konštatovať, že veľká časť komunikácií sa nachádza vo veľmi dobrom až vyhovujúcom stave, čo predstavuje spolu viac než 2/3 dĺžky komunikácií, t. j. 1658,677 m ciest (sčítané stupne stavu 1.+2.+3.), v percentuálnom vyjadrení 67,93 % celkovej dĺžky. V stave, ktorý je nevyhovujúci a havarijný sa klasifikuje viac než 782 km ciest II. a III. tried, samozrejme najmä úseky ciest III. triedy, kde je v nevyhovujúcom stave necelých 464 km ciest a v havarijnom stave viac než 151 km ciest.

Vzhľadom k tomu, že evidencia o stave ciest je vedená v PSK podľa vnútornej, organizačne rozdelených 7 správčovských útvarov, v rámci jednej organizácie Správy a údržby ciest PSK, v nasledujúcom prehľade je takto územne rozdelený zmapovaný stav úsekov ciest II. a III. tried vo vlastníctve PSK:

Správca	Oblasť	Veľmi dobrý [km]	Dobrý [km]	Vyhovujúci [km]	Nevyhovujúci [km]	Havarijný [km]	DĹŽKA CESTY [km]	Veľmi dobrý [%]	Dobrý [%]	Vyhovujúci [%]	Nevyhovujúci [%]	Havarijný [%]
SUC PSK	SUC PSK - Bardejov	15,682	2,503	3,28	16,018	1,05	38,533	40,7	6,5	8,51	41,57	2,72
SUC PSK	SUC PSK - Humenné	6,057	109,59	8,698	55,186	13,392	192,923	3,13	56,81	4,51	28,61	6,94
SUC PSK	SUC PSK - Poprad	22,404	0,216	40,16	41,146	1,913	105,839	21,17	0,2	37,94	38,88	1,81
SUC PSK	SUC PSK - Prešov	17,956	0,141	0	8,131	8,315	34,543	51,98	0,41	0	23,54	24,07
SUC PSK	SUC PSK - St. Ľubovňa	27,28	5,836	0	22,987	3,731	59,834	45,59	9,75	0	38,42	6,24
SUC PSK	SUC PSK - Svidník	8,746	0,22	10,153	15,845	0,428	35,392	24,71	0,62	28,69	44,77	1,21
SUC PSK	SUC PSK - Vranov n/T	29,472	1,001	16,251	8,961	0	55,685	52,93	1,8	29,18	16,09	0
	Spolu	127,597	119,507	78,542	168,274	28,829	522,749	24,41%	22,86%	15,02%	32,19%	5,51%

Zdroj: Odbor Cestnej databanky Slovenskej správy ciest

Tabuľka 86 Stav vozoviek komunikácií II. triedy v PSK



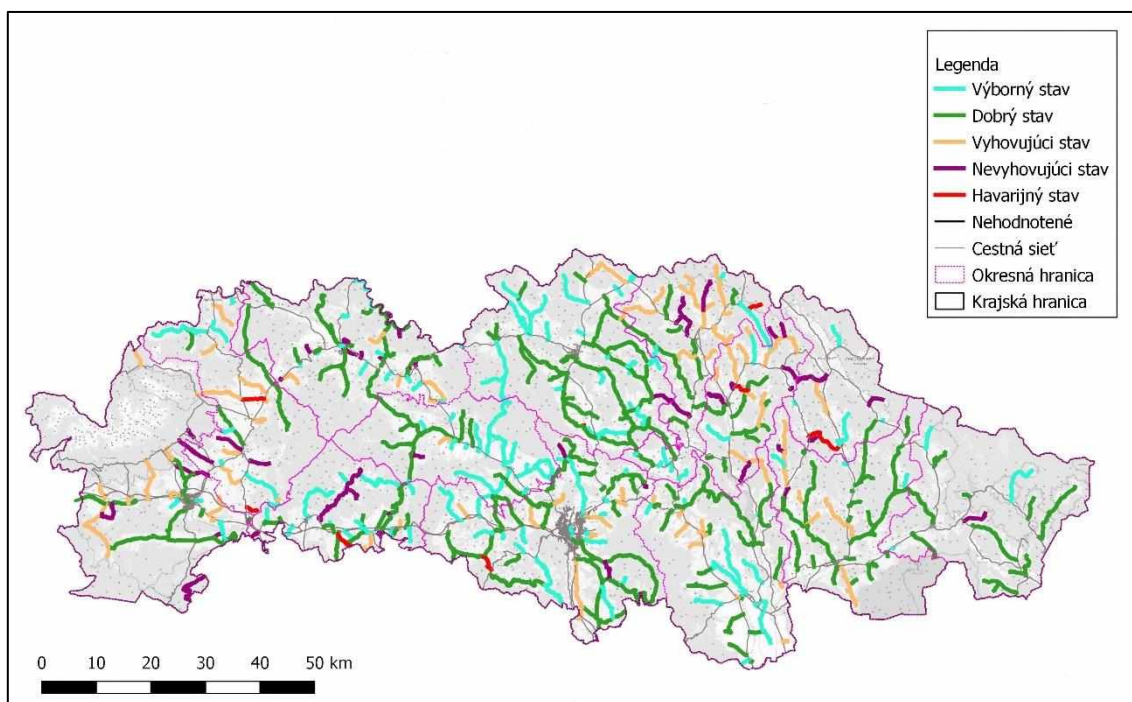
Obrázok 46 Stavebný stav ciest II. triedy v PSK

Správca	Oblasť	Veľmi dobrý [km]	Dobrý [km]	Vyhovujúci [km]	Nevyhovujúci [km]	Havarijný [km]	DĹŽKA CESTY [km]	Veľmi dobrý [%]	Dobrý [%]	Vyhovujúci [%]	Nevyhovujúci [%]	Havarijný [%]
SUC PSK	SUC PSK - Bardejov	168,88	45,442	13,497	47,765	10,027	285,611	59,13	15,91	4,73	16,72	3,51
SUC PSK	SUC PSK - Humenné	137,722	70,434	9,267	47,181	15,411	280,015	49,19	25,15	3,31	16,85	5,5
SUC PSK	SUC PSK - Poprad	134,908	3,432	61,395	87,34	20,327	307,402	43,89	1,12	19,97	28,41	6,61
SUC PSK	SUC PSK - Prešov	306,888	5,728	1,887	66,158	46,46	427,121	71,85	1,34	0,44	15,49	10,88
SUC PSK	SUC PSK - St. Ľubovňa	121,341	1,639	7,42	68,701	16,265	215,366	56,34	0,76	3,45	31,9	7,55
SUC PSK	SUC PSK - Svidník	77,244	9,307	26,286	123,55	10,551	246,938	31,29	3,77	10,64	50,03	4,27
SUC PSK	SUC PSK - Vranov n/T	98,631	5,363	26,32	22,991	3,156	156,461	63,04	3,43	16,82	14,69	2,02
	Spolu	1045,614	141,345	146,072	463,686	122,197	1918,914	54,49%	7,37%	7,61%	24,16%	6,37%

Zdroj: Odbor Cestnej databanky Slovenskej správy ciest

Tabuľka 87 Stav vozoviek komunikácií III. triedy v PSK

Pre jednotlivé cestné komunikácie existujú podrobne špecifikované čiastkové úseky v jednotlivých klasifikačných stupňoch, takže správca komunikácií vie presne identifikovať potrebu úprav pre zabezpečenie prevádzkovej spôsobilosti ciest. V zmysle platného technického predpisu pre prehliadky, hlavné prehliadky, údržbu a opravy cestných komunikácií, následne klasifikujú vozovku do štyroch skupín, na základe možnosti spôsobov odstránenia zistených porúch a to: rekonštrukcia vozovky, oprava vozovky, súvislá údržba a bežná údržba.



Obrázok 47 Stavebný stav ciest III. triedy v PSK

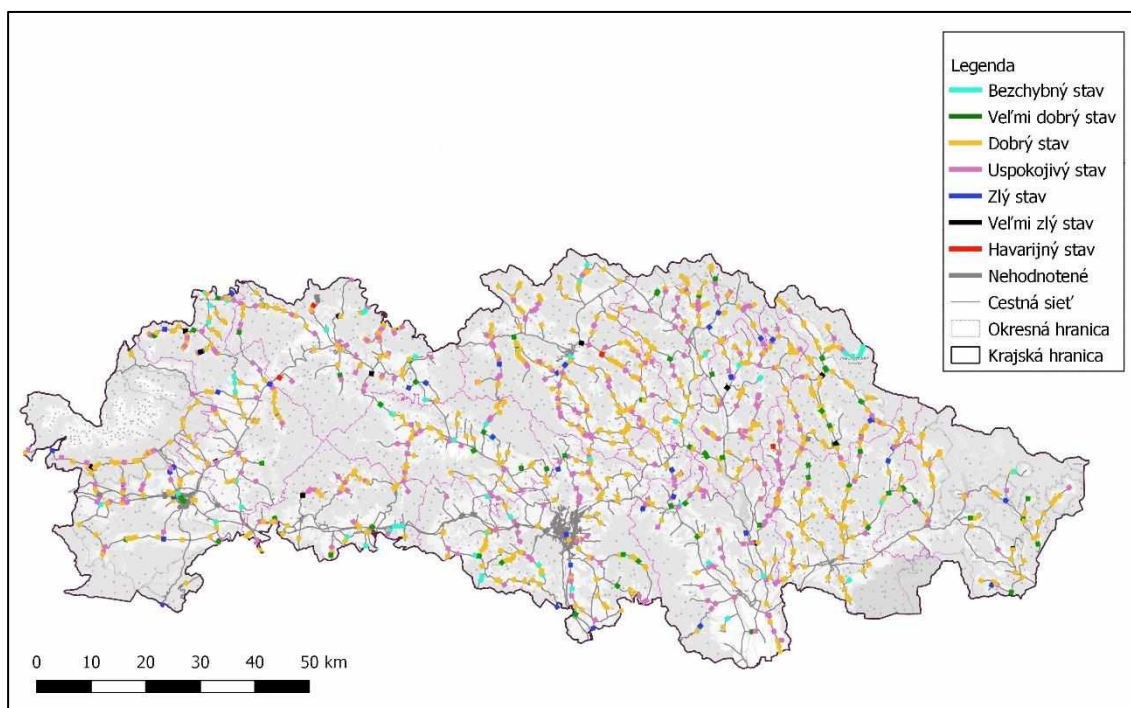
Je potrebné si uvedomiť, že tieto výstupy sú získané iba na základe údajov o stave povrchu vozoviek. Dôležitými údajmi pre komplexnejšie posúdenie kvality cestnej siete sú údaje o nerovnostiach povrchu vozovky, ktoré sa v podmienkach PSK získavajú pomocou meracieho zariadenia Profilograph v prevádzke Slovenskej správy ciest Bratislava. Toto zariadenie poskytuje informácie o stave vozovky z pohľadu pozdĺžnej a tiež priečnej nerovnosti. Pozdĺžne nerovnosti sú vyjadrené v hodnotách IRI – medzinárodný index nerovností (5 klasifikačných stupňov v jednotkách m/km) a priečne nerovnosti sú vyjadrené pomocou parametra RUT (5 klasifikačných stupňov v jednotkách mm). Bohužiaľ tieto merania sa pre správcu komunikácií v PSK vykonávajú na cestách II. triedy každé dva roky, na cestách III. triedy na požiadanie správcu. K spracovaniu analytickej časti projektu neboli tieto dáta pre cesty III. triedy poskytnuté.

Špecifikácia podmienok výkonu prehliadok, evidencie údajov o cestných mostoch, ale aj výkonu údržby a opráv cestných mostov je zadefinovaná v Technických podmienkach 08/2012 Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

V súlade s touto metodikou eviduje Prešovský kraj k 30.06.2018 nasledovný stav mostov vo svojej správe:

Stupeň č.	1	2	3	4	5	6	7	Počet mostov spolu
Stavebno-technický stav mosta	bezchybný	veľmi dobrý	dobrý	uspokojivý	zlý	veľmi zlý	havarijný	
	66	83	674	351	50	13	2	1239

Tabuľka 88 Klasifikácia stavebného stavu mostov



Obrázok 48 Stavebný stav mostov v PSK

Je potrebné konštatovať, že správca týchto mostov SÚC PSK má na riešenie najhorších situácií, t. j. mosty v stavebno-technickom stupni č. 6 a č.7 pripravené podklady. V roku 2018 mali byť stavebne odstránené nedostatky 2 mostov v havarijnom stave (most v km 1,618 pred obcou Prituľany na ceste III/3822 a most cez potok Rozdiel za obcou Litmanová na ceste III/3128).

Prehľad mostných konštrukcií na cestách II. a III. triedy v Prešovskom samosprávnom kraji, ktorých stavebno-technický stav na základe výkonu prehliadok mosta bol vyhodnotený ako stupeň č.6 Veľmi zlý je v nasledovnom tabuľkovom prehľade:

Okres	Identifikačné číslo	Správcovské číslo	Názov	Komunikácia	Trieda cesty
Bardejov	M7271	028	Most cez potok Kamenec v Bardejove	3533	III
Kežmarok	M3279	006	Most cez potok Závrch v obci Jezersko	3108	III
Kežmarok	M4415	002	Most cez Frankovský potok za obcou Veľká Franková	3110	III
Kežmarok	M5014	002	Most cez rieku Poprad v obci Huncovce	3095	III
Levoča	M4276	002	Most cez Levočský potok pred obcou Levočská Dolina	3225	III
Medzilaborce	M127	013A	Most v km 24,644 v obci Radvaň n/L	559	II
Medzilaborce	M6088	020	Most v km 27,313 v obci Krásny Brod	575	II
Poprad	M6455	019	Most - nadcestie žel. ozubničenej dráhy do Tatranskej Štrby	537	II
Snina	M7400	012	Most v km 29,200 v obci Ruská Volová	566	II
Stará Ľubovňa	M931	013	Most cez potok Šambronka pred obcou Plavnica	3171	III
Stará Ľubovňa	M1901	001	Most cez potok Hraničná pred obcou Kremná	3129	III
Stropkov	M450	001	Most cez Chotčanku pred obcou Krušinec	3584	III
Vranov nad Topľou	M5559	001	Most cez potok Oľka za obcou Žalobín	3628	III

Tabuľka 89 Prehľad mostov na cestách PSK v stupni STS č. 6 – Veľmi zlý

Jednoduchá špecifikácia stupňa stavebno-technického stavu mosta č.6 – Veľmi zlý ho definuje nasledovne: „Poruchy ovplyvňujúce zaťažiteľnosť mosta odstrániteľné výmenou alebo doplnením chýbajúcich častí“. Podľa informácií z úrovne PSK na tieto kritické mostné objekty sú pripravené spracované projektové dokumentácie. Odstránenie nedostatkov mostov zásadnou rekonštrukciou je závislé od možností financovania. Niektoré z uvedených mostov sú zaradené do stavieb v rámci

Integrovaného regionálneho operačného programu 2014-2020, príp. sú na nich vyčlenené vlastné investičné prostriedky PSK.

5.3.10.2 Dopravno-technický stav komunikácií

V ďalšom texte je uvedený prehľad úsekov komunikácií II. a III. triedy so zlým dopravno – technickým stavom, zahŕňajúce najmä nebezpečné stúpania, klesania, zákruty, prechody cez horské masívy, a pod.:

Číslo cesty	Staničenie (km od-do)	Miestopis	Popis nedostatkov
II/545	41,000 - 42,983	Becherov - št.hranica Poľsko	nedostatočné šírkové usporiadanie
II/558	8,000 - 9,000	Topoľovka - Závadka	nebezpečné zákruty, tienisté miesto
II/558	22,300 - 30,200	križ. Jalová - Príslop	nebezpečné stúpanie a klesanie
II/567	36,520 - 28,220	Pčolinné - Hostovice	nebezpečné stúpanie a klesanie
II/533	57,000 - 59,000	Nový Dvor - Levoča	nebezpečné stúpanie
II/534	8,800 - 11,271	Dolný Smokovec - Starý Smokovec	nebezpečné stúpanie
II/536	30,000 - 33,000	Jánovce - Abrahámovce	nebezpečné stúpanie
II/537	61,000 - 62,195	Križ. I/67 Tatranská kotlina	prudké klesanie ku križovatke s cestou I.triedy
II/538	0,000 - 7,353	Tatranská Štrba - Štrbské Pleso	nebezpečné stúpanie
II/539	2,800 - 6,991	Štôla - Vyšné Hágy	nebezpečné stúpanie
II/546	20,0 - 24,6	Žipov - Klenov	nebezpečné zákruty
II/543	0,000 - 30,316	Hniezdne - Lysá nad Dunajcom	zákruty, nebezpečné stúpanie
II/542	9,000 - 16,000	Spišská Magura	horský prechod
II/576	1,020 - 1,965	Vehec - kameňolom	nebezpečné stúpanie, klesanie, zákruty
II/576	12,000 - 17,000	Banské - okr.hr.Košice	horský prechod
II/556	0,000 - 5,806	Hanušovce - okr.hr.Svidník	nebezpečné stúpanie, klesanie, zákruty
III/3487	0,000 - 3,215	odbočka Petrova - Cigelfka	zlé výškové a smerové vedenie trasy
III/3491	11,000 - 13,050	Hertník - Kľušovská Zábava	zlé výškové a smerové vedenie trasy
III/3498	0,000 - 3,000	odbočka Richvald - Hervartov	nebezpečné stúpanie cesty
III/3500	4,560 - 8,000	Lukavica - Vyšná Voľa	nebezpečné stúpanie cesty
III/3501	0,000 - 3,006	odbočka Vyšná Voľa - Rešov	nebezpečné stúpanie cesty a zlé šírkové usporiadanie
III/3507	1,000 - 3,810	do obce Mihaľov	nebezpečné stúpanie cesty
III/3509	2,000 - 2,400	Marhaň - Harhaj	nebezpečný oblúk, cesta stále v tieni
III/3513	0,000 - 1,500	do obce Brezovka	nebezpečné stúpanie cesty, zlé šírkové usporiadanie
III/3517	3,000 - 5,000	Bardejovská Nová Ves - Šarišské Čierne	nevhodné smerové, šírkové a výškové usporiadanie
III/3201	2,500 - 3,100	I/18 - Kurmány	smerové vedenie, nebezpečné stúpanie
III/3204	0,000 - 9,000	I/18 križovatka - Vyšné Repaše	nebezpečné stúpanie
III/3214	0,000 - 11,533	Olšavica - Brutovce	zákruty, nebezpečné stúpanie
III/3216	3,000 - 14,367	Bijacovce - Vyšný Slavkov	zákruty, nebezpečné stúpanie
III/3225	0,000 - 10,856	Levoča - Závada	nebezpečné stúpanie
III/3099	6,8 - 10,8	Krásna Lúka-okr.hr.SL	nepriaznivé smerové a výškové vedenie trasy
III/3462	7,5 - 14,4	Sedlice-Klenov-okr.hr.Gelnica	horský prechod
III/3454	13,200 - 8,013	Šambron - okr. hr. Sabinov - Bajerovce	nebezpečné stúpanie, zákruty
III/3453	20,000 - 13,900	Plavnica - Legnava	nebezpečné stúpanie, zákruty
III/3174	0,000 - 3,700	Malý Lipník - Sulín	nebezpečné stúpanie
III/3128	0,000 - 3,700	Stará Ľubovňa - Litmanová	nebezpečné stúpanie
III/3148	0,000 - 8,730	Veľký Lipník - Lesnica	nebezpečné stúpania a klesania
III/3156	0,000 - 2,106	Pastovník - spojka	nedostatočné šírkové usporiadanie, stúpania, klesania
III/3127	0,000 - 2,500	Mníšek nad Popradom - Kače	nedostatočné šírkové usporiad., v tesnej blízkosti nezabezpečeného toku rieky
III/3146	0,000 - 2,259	Sulín - Závodie	nedostatočné šírkové usporiad., v tesnej blízkosti nezabezpečeného toku rieky
III/3109	0,000 - 13,308	Veľká Franková	nebezpečné stúpanie, zákruty
III/3530	5,000 - 8,000	Mestisko - Svidník	nebezpečné zákruty, neprimeraný priečny sklon vozovky
III/3536	0,000 - 5,985	Hrabovčik - Rovné	tiahle zákruty
III/3546	1,000 - 4,231	Bodružal - Miroľa	tiahle zákruty
III/3548	0,000 - 4,250	Miroľa - Pstrina	nebezpečné zákruty
III/3573	1,000 - 7,500	Mrazovce - Piskurovce	horský prechod, nebezpečné zákruty
III/3581	2,000 - 7,500	Šandal (Rovňa) - Radoma	horský prechod, nebezpečné zákruty
III/3582	1,000 - 5,435	Stropkov - Baňa	tiahle stúpania a zákruty

Tabuľka 90 Nebezpečné úseky ciest II. a III. tried – dopravno-technický stav

Je potrebné poznamenať, že zvláštnu kategóriu v štatistike dĺžky nebezpečných, resp. havarijných úsekov ciest tvoria úseky komunikácií, ktoré sú systematicky neutržiavané, nevybudované, resp.

opustené, z dôvodu jestvujúceho novšieho dopravného spojenia. Jedná sa zväčša o historické súvislosti spôsobné pôvodnými zámermi správcov komunikácií z obdobia končiaceho sa socializmu alebo začiatku 90-tych rokov alebo spôsobené vysokou investičnou náročnosťou na obnovu komunikácie do trvalo udržateľného stavu. Napriek tomuto objektívnemu stavu komunikácií a údržby týchto úsekov, vstupujú do celkového evidenčného stavu ciest vo vlastníctve PSK v celkovej dĺžke viac než 46 km ciest.

číslo CK	miestopis	začiatok úseku	koniec úseku	dĺžka (km)	oblasť	poznámka
III/3523	Smiľno - Šarišské Čierne	0,674	3,909	3,235	BJ	úsek bez verejnej dopravy
III/3492	Osíkov - žel. stanica	0,000	0,307	0,307	BJ	nevybudovaný úsek
III/3535	hr. okr. SK/BJ - Kožany	4,430	6,573	2,143	BJ	úsek bez verejnej dopravy
III/3497	Richvald - Krivé	5,800	8,717	2,917	BJ	úsek bez verejnej dopravy
III/3533	Marhaň - Kučín	8,930	9,377	0,447	BJ	extravilán, nevybudovaný úsek
		10,075	10,435	0,360		
III/3520	Ondavka - Becherov	6,013	8,335	2,322	BJ	úsek bez verejnej dopravy
III/3869	Roškovce - hr. okr. ML/ST	5,961	8,081	2,120	HE	nevybudovaný úsek na okresnú hranicu ML/ST
II/559	Čertižné - št. hr. SR/PL	53,797	56,027	2,230	HE	nedobudovaný úsek na št. hr. s PL (Czeremcha)
II/558	Ulič - št. hr. SR/UA (Zabrd)	38,773	39,100	0,327	HE	nedobudovaný úsek na št. hr. s UA, treba dobudovať 1,075 km
II/566	Ruská Voľová - Ulič	26,645	39,100	5,500	HE	nedobudované prepojenie Uličskej a Ublianskej doliny treba dobudovať 4,472 km
III/3242	hr. okr. SNV - Klčov	5,776	9,147	3,371	PP	extravilán, cesta začína v KSK, zosuv, potrebná komplexná rekonštrukcia
III/3335	hr. PSK - KSK - Varhaňovce	4,881	6,483	1,602	PO	extravilán + intravilán, cesta začína v KSK, zosuv, potrebná komplexná rekonštrukcia
III/3429	Župčany - Medzany	1,997	4,856	2,859	PO	extravilán + intravilán, potrebná komplexná rekonštrukcia, bez ver. dopravy
III/3465	Klenov - Hrabkov (Klen. Kopec)	0,000	3,453	3,453	PO	extravilán + intravilán, potrebná komplexná rekonštrukcia, bez ver. dopravy
III/3183	Olejníkov časť Majdán - Livov	9,431	14,849	5,418	PO	extravilán + intravilán, potrebná komplexná rekonštrukcia, úsek bez verejnej dopravy
		14,849	19,881	5,032	BJ	
III/3099	Holumnica - Ihľany	8,740	10,155	1,415	SL	extravilán, potrebná komplexná rekonštrukcia
III/3146	Stará Ľubovňa - Jakubany	7,740	8,920	1,180	SL	extravilán, potrebná komplexná rekonštrukcia
spolu				46,238		

Zdroj: Prešovský samosprávny kraj

Tabuľka 91 HAVARIJNÝ STAV – neudržiavané komunikácie II. a III. triedy v PSK

Samozrejme pre ucelené posúdenie stavu cestnej siete v Prešovskom samosprávnom kraji je potrebné vnímať cestnú komunikáciu komplexne, vrátane poznania presnej konštrukcie vozovky a cestného telesa. Tak sa dá určiť únosnosť vozovky (dynamická účinnosť), vrátane zvyškovej životnosti vozovky a až potom navrhovať presné hrúbky zosilnenia, aby boli primerane dosiahnuté parametre ekonomickej efektívnosti investície realizovaných v zložitých finančných podmienkach samosprávneho kraja.

Dôležité pre poznanie problémov pri údržbe komunikácií v PSK je vedomosť o značnom množstve zosuvných území v kraji, nevynímajúc cestnú sieť, ktorej trasovanie v súvislosti s prírodnými, územno-technickými podmienkami pásmoveho pohoria Karpát bolo historicky založené. V súvislosti s nárastom intenzity dopravy aj na cestách nižšieho významu v kraji a vyššou nosnosťou nákladných motorových vozidiel dochádza v exponovaných miestach, častokrát v dotyku s vodnými tokmi, k uvoľneniu svahov, poklesu a trhlinám vo vozovkovej časti ciest, príp. prepadnutiu cestných telies. S ohľadom na postupnú zmenu globálnych klimatických podmienok, sa v kraji vyskytujú nepredvídateľné lokálne prietrže mračen, spojené s búrkovou činnosťou a intenzívnymi zrážkami sústredenými na malý rádius územia. To následne spôsobuje správcovi komunikácií zložitú bodovú záťaž na cestách a mostoch s potrebou okamžitých a finančne náročných riešení.

5.3.11 Dopravná nehodovosť

Zber dát a ich všeobecná analýza bola vykonaná už v predchádzajúcej fáze spracovania tohto projektu. Preto sa teraz zameriame na analýzu konkrétnych nehodových lokalít na cestných úsekoch II.

tried na území Prešovského kraja, ktoré majú vplyv na zvýšenú dopravnú nehodovosť z hľadiska svojho stavebného usporiadania, prípadne z dôvodu svojho zlého stavebného/dopravno-technického stavu.

V nasledujúcej tabuľke a grafe je prehľad dopravnej nehodovosti na cestách II. a III. triedy, aj v porovnaní s cestami iných správcov, za obdobie rokov 2012 - 2017 na území Prešovského kraja.

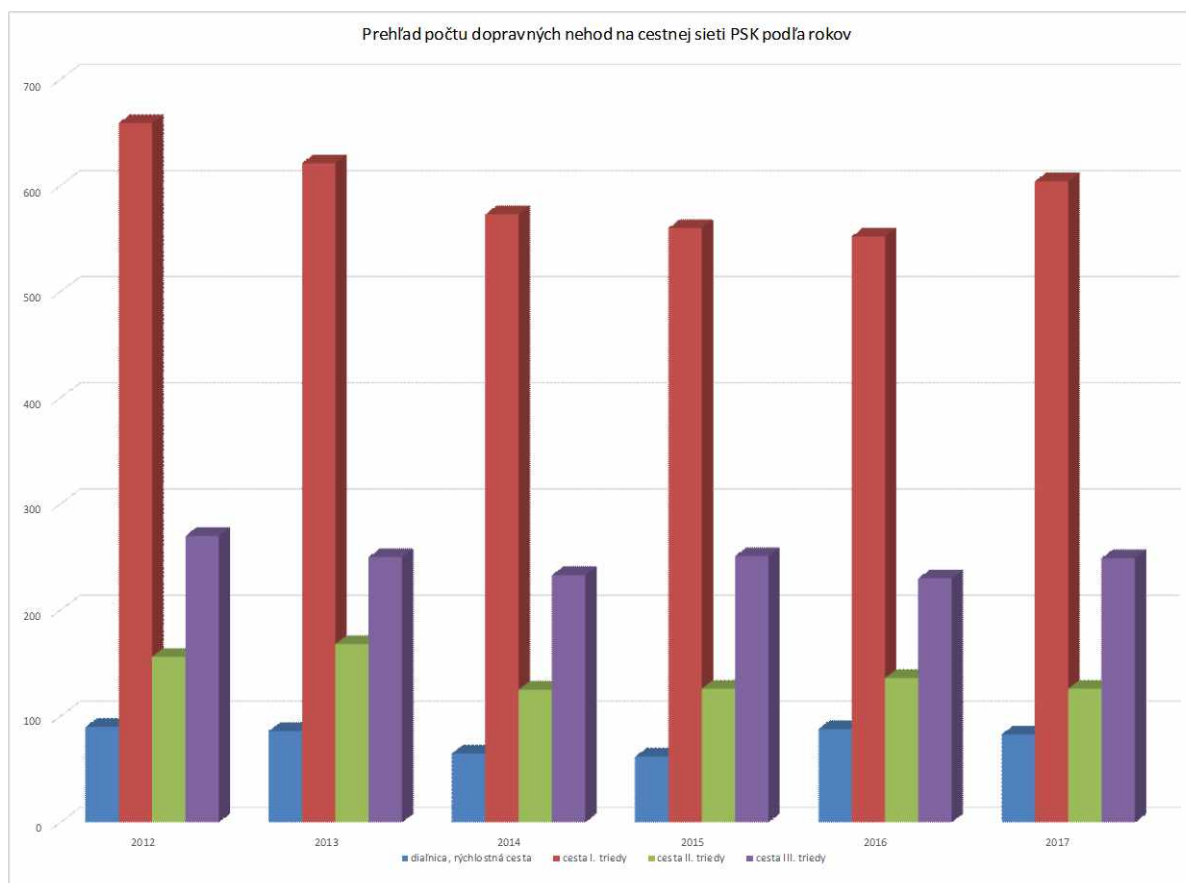
Druh komunikácie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Hustota DN/km/r.2017
diaľnica, rýchlostná cesta	90	86	65	62	88	83	0,72
cesta I. triedy	659	621	573	560	552	604	0,95
cesta II. triedy	156	168	125	126	136	126	0,24
cesta III. triedy	270	250	233	251	230	249	0,13
Celkom	1 175	1 125	996	999	1 006	1 062	0,33

Tabuľka 92 **Prehľad počtu dopravných nehôd na cestnej sieti PSK podľa rokov**

Zdroj údajov: <https://www.minv.sk/?kompletna-statistika>

Z uvedených údajov samozrejme vyplýva vzhľadom k základnej dopravnej funkcii ciest I. triedy v kraji potvrdené údajmi o intenzite dopravy očakávaný fakt o najvyššom podiele dopravných nehôd (ďalej aj „DN“) v kraji na cestnej sieti kategórie I. triedy.

Z národnej štatistiky dopravnej nehodovosti zabezpečovanej Slovenskou správou ciest s údajmi za rok 2017, vyplýva hustota dopravných nehôd na cestách I. triedy v SR 0,72 DN/km cesty I. triedy. Na území Prešovského samosprávneho kraja je pre cesty I. triedy za rok 2017 hodnota hustoty dopravných nehôd 0,95 DN/km cesty, čo je hodnota vyššia voči celoštátnemu priemeru.



Graf 46 Prehľad počtu dopravných nehôd na cestnej sieti PSK podľa rokov

Pre údaje o cestách II. triedy v kraji platí zase pozitívnejší výsledok v porovnaní s celoslovenským priemerom 0,40 DN/km cesty, pre územie PSK bol dosiahnutý v roku 2017 údaj 0,24 DN/km cesty II. triedy.

Priemerná hustota dopravných nehôd na cestách III. triedy v Prešovskom kraji dosiahla v roku 2017 hodnotu 0,13 DN/km cesty III. triedy.

Medzi úseky s najvyšším výskytom dopravných nehôd v kraji zaradujeme samozrejme úseky ciest I. triedy, najmä v oblastiach dôležitých dopravných uzlov, križovaní medzinárodných cestných ťahov a kongescií vznikajúcich v okolí väčších miest, napr. Prešov, Poprad. Z pohľadu následkov dopravných nehôd sa medzi kritické nehodové miesta podľa údajov Slovenskej správy ciest a Policajného zboru SR zaradzujú úseky na ceste I/18 (Švábovce – Hozelec – Prešov – Kapušany – Lada – Lipníky – Čierne nad Topľou), I/68 (Červenica pri Sabinove – Pečovská Nová Ves), I/77 (Spišská Belá – Bušovce) a I/74 (Brekov – Humenné – Stakčín).

Na vlastnej cestnej sieti Prešovského samosprávneho kraja evidujeme medzi kritické nehodové lokality podľa následkov nehôd úseky ciest II. triedy: II/542 Matiašovce, II/543 Strážany, II/559 Koškovce-Zbudské Dlhé, II/567 Svetlice-Zbojné.

V rámci hodnotenia počtu dopravných nehôd na jednotlivých cestách II. triedy a po výpočte hustoty DN na km konkrétnej cesty II. triedy sa ako úsek s najväčším výskytom DN na km cesty radí úsek cesty II/540. Jedná sa o úsek cesty spájajúci cestu I/66 z Veľkej Lomnice a cestu II/537 k pohoriu Vysokých Tatier. Väčšina dopravných nehôd sa stala v hornej časti úseku od km. 6,800 po 8,000 km, a taktiež prevládala zvýšená početnosť nehôd v období medzi mesiacom október až marec nasledujúceho

roka, t. j. v zimnom období. Uvedený úsek cesty v mieste výskytu nehôd je kľukatý, so sériou menej prehľadných zákrut, a vedie husto zalesnenou časťou, čo hlavne pre turistov k jednej z najnavštevovanejších častí Vysokých Tatier vyžaduje obzvlášť zvýšenú pozornosť. Na necelých 9 km cesty sa tam v roku 2017 udialo 10 dopravných nehôd, v roku 2018 výrazne menej – iba 4 dopravné nehody.

Ďalším výrazným nehodovým úsekom je úsek cesty II/536 v okrese Levoča, v blízkosti obce Spišský Štvrtok, pred napojením na cestu I/18 od Spišskej Novej vsi. Na úseku dlhom cca 1,6 km sa stalo 8 dopravných nehôd. Zvýšenie bezpečnosti na danom úseku v nebezpečnom krížení s cestou I/18 by mala vyriešiť rekonštrukcia daného úseku cesty uvažovaná v rámci strategickým zámerov Integrovaného regionálneho operačného programu 2014-2020.

Cestou s veľmi nízkym, resp. nulovým výskytom dopravných nehôd je cesta II/566 na východnej hranici kraja, respektíve Slovenska s Ukrajinou, ktorá prechádza do Prešovského samosprávneho kraja z Košického samosprávneho kraja do obce Ubl'a a ďalej prechádza do nedobudovaného úseku spájajúceho obce Ubl'a - Ruská Volová a obec Ulič v národnom parku Poloniny. Dá sa predpokladať, že to súvisí aj s nízkou intenzitou dopravy v danej lokalite.

Štruktúrovaný prehľad výskytu dopravných nehôd podľa okresov Prešovského kraja a jednotlivých ciest II. triedy v PSK je v nasledujúcom tabuľkovom prehľade:

Tab.č. – Prehľad počtu dopravných nehôd na cestách II. triedy PSK - rok 2017

		Okres	Bardejov	Humenné	Kežmarok	Levoča	Medzilaborce	Poprad	Prešov	Sabinov	Snina	Stará Ľubovňa	Stropkov	Svidník	Vranov n/T	Počet DN na ceste	DN/km cesty
Číslo cesty	Dĺžka cesty [km]																
533	5,38				3											3	0,56
534	10,40							5								5	0,48
536	17,80			4	8			1								13	0,73
537	43,49							9								9	0,21
538	7,39							1								1	0,14
539	6,64							1								1	0,15
540	8,82			5				5								10	1,13
542	29,68			8												8	0,27
543	30,10			1								5				6	0,2
545	42,87	9							8							17	0,4
546	24,53								3							3	0,12
547	4,76				2											2	0,42
554	59,41														5	5	0,08
556	19,87												1	1	2	4	0,2
558	39,10		2												3	5	0,13
559	55,98		11			7										18	0,32
566	14,15															0	0
567	44,21					3				2						5	0,11
575	38,96												6			6	0,15
576	16,89														5	5	0,3
Počet DN/okres		9	13	18	13	10	22	11	0	2	5	7	1	15	126	0,24	

Spracované na základe údajov z www.minv.sk

Tabuľka 93 Prehľad počtu dopravných nehôd na cestách II. triedy PSK – rok 2017

Z pohľadu miesta výskytu dopravných nehôd výrazne prevažujú nehody v intraviláne obcí, ktorých počet je priemerne 3 až 5 násobný ako počet dopravných nehôd mimo obec. Zo štatistik za rok 2017 vyplýva, že celkom bolo na území obcí kraja 1 590 dopravných nehôd, pričom mimo obce 589 dopravných nehôd. Údaje v jednotlivých okresoch kraja zhruba korešpondujú s týmto rozptýlením pomeru miest vzniku dopravných nehôd.

Medzi hlavné príčiny vzniku nehôd patria najmä porušenia povinností vodiča, nedovolená rýchlosť jazdy, nesprávne otáčanie a cúvanie, nedodržanie vzdialeností medzi vozidlami spôsobené v mnohých prípadoch požitím alkoholu.

Absolútne údaje o nehodovosti v dlhodobom sledovaní hovoria o postupnom znižovaní sa nehodovosti, čo samozrejme súvisí so snahou a rôznymi aktivitami Ministerstva dopravy a výstavby SR, Policajného zboru SR, prípadne správcov cestných komunikácií v kraji. Predovšetkým sa

z národnej úrovne jedná o implementáciu úloh týkajúcich sa podpory bezpečnosti cestnej premávky v rámci programu BECEP (Bezpečnosť cestnej premávky), ktoré sú bližšie rozpracované v Národnom pláne SR pre BECEP na roky 2011-2020. Aktívne opatrenia sú realizované z úrovne dopravných inšpektorátov v kraji, najmä intenzívnejší preventívny dohľad a kontrolná činnosť na všetkých triedach pozemných komunikácií. Pri mapovaní výsledkov práce sa samozrejme potvrdzuje, že znižovaniu nehodovosti v dlhodobom horizonte môžu napomôcť najmä aktivity, založené na princípoch spoločnej zodpovednosti dotknutých subjektov, s dôrazom na zabezpečenie náležitého vzdelávacieho procesu všetkých účastníkov cestnej premávky.

V tomto procese, zhodne so stratégiou BECEP, v ostatnom období správcovia komunikácií pri zabezpečovaní investičného procesu dopravných stavieb, spojených s rekonštrukciou, modernizáciou, či výstavbou ciest, kladú primárny dôraz na zvýšenie parametrov bezpečnosti komunikácií (doplnenie nedostatočného, alebo zmena zavádzajúceho dopravného značenia, dopĺňanie záchytných bezpečnostných zariadení, alebo zvyšovanie ich úrovne, odstránenie nevyhovujúceho dopravnotechnického stavu komunikácií). Viacero ostatných realizovaných investičných zámerov správcov ciest I., II. a III. triedy v ostatnom období bolo založené na realizácii stavebno-bezpečnostných opatrení na cestách, resp. eliminácii bezpečnostných rizík na dotknutých komunikáciách. Nehovoriac o tom, že súčasťou projektovej, ako aj realizačnej fázy investícií, bolo zabezpečenie auditu bezpečnosti pozemných komunikácií v zmysle vyhlášky č. 251/2011 Z.z. Ministerstva dopravy a výstavby SR, ktorou sa ustanovujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií.

5.3.12 Inštitucionálne zaistenie prevádzkovania cestnej siete

V súlade so súborom zákonov viažucich sa na správu cestného majetku delimitovaného na Prešovský samosprávny kraj k 01.01.2004 bol zabezpečený plynulý prechod výkonu vlastníckych práv k cestám II. a III. triedy na vtedy zriadenú organizáciu Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja (ďalej aj „SÚC PSK“). Táto organizácia vznikla k 01.12.2003 ako rozpočtová organizácia vyššieho územného celku a k začiatku roka 2004 začala zabezpečovať koordinované riadenie bývalých 7 vnútorných organizačných jednotiek Slovenskej správy ciest. Túto organizáciu metodicky riadi a usmerňuje vyšší územný celok PSK prostredníctvom odboru dopravy PSK.

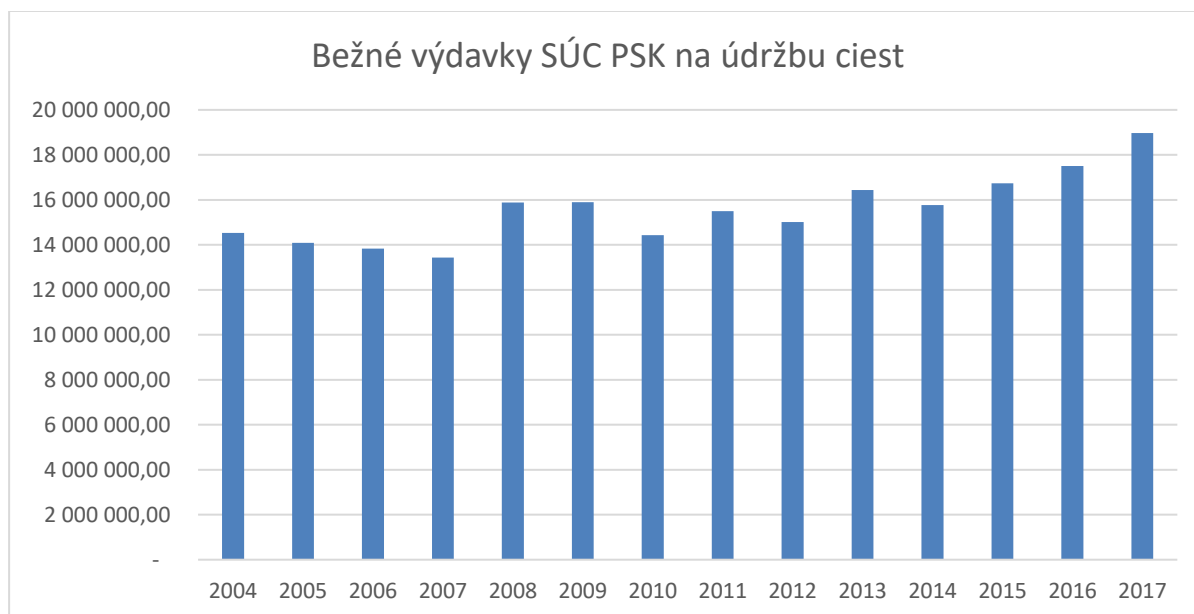
Právna forma hospodárenia tejto organizácie sa od jej vzniku nezmenila. Organizácia hospodári počas rozpočtového roka so schváleným rozpočtom na bežné výdavky, pre rok 2019 na úrovni cca. 19 mil. €. Vo vnútri SÚC PSK však prebehli viaceré organizačné zmeny, s cieľom optimalizovať a zjednotiť organizáciu riadenia činností správy a údržby zvereného cestného majetku. K 01.01.2019 je v SÚC PSK mimo tzv. krajskej zložky sedem vnútorných organizačných útvarov nazvaných oblastí, so sídlami vo vybraných okresných mestách: Bardejov, Humenné, Poprad, Prešov, Stará Ľubovňa, Svidník a Vranov nad Topľou. V rámci týchto 7 oblastí je zriadených 18 plnohodnotných stredísk údržby ciest zabezpečujúcich prostredníctvom vlastných výkonných zamestnancov rutinné údržbové činnosti počas zimnej údržby ciest alebo bežnej údržby ciest. V zimnom období je v zmysle schváleného operačného plánu zriadených ďalších 5 vysunutých pracovísk zimnej služby, najmä pre udržanie zjazdnosti komunikácií na horských prechodoch.

Organizácia mimo činnosti údržby ciest II. a III. triedy na základe zmluvného vzťahu so správcom ciest I. triedy zabezpečuje vybrané činnosti údržby tejto kategórie ciest, najmä výkon zimnej údržby ciest.

Organizácia SÚC PSK zabezpečuje aj komplexný proces investičnej prípravy a realizácie stavebných investícií na spravovanej cestnej sieti PSK, najmä však charakteru rekonštrukcií a modernizácií existujúcich úsekov ciest, mostov a ostatného cestného príslušenstva.

5.3.13 Prevádzkové náklady na sieti

Ako už bolo uvedené v predchádzajúcej časti, financovanie činností údržby a samotnej správy cestnej siete PSK, prebieha systémom vyčlenenia Zastupiteľstvom PSK schváleného rozpočtu tzv. bežných výdavkov pre vlastnú zriadenú organizáciu Správa a údržba ciest Prešovského samosprávneho kraja. Zdroje PSK na vyčlenenie týchto finančných prostriedkov do dopravnej infraštruktúry pochádzajú v prevažnej časti zo zdrojov štátneho rozpočtu v zmysle celoštátneho daňového systému formou daní z príjmov fyzických a právnických osôb. Drobný podiel príjmov tvoria príjmy z poistných plnení pri rôznych poistných udalostiach na majetku PSK, príp. účelové dotácie na krytie vzniknutých nákladov na záchranné a zabezpečovacie práce počas povodní, resp. iných mimoriadnych situácií. Z uvedeného rozpočtu sú financované výdavky na vyplácanie miezd a povinných odvodov zamestnancov organizácie, hradený je nákup všetkých materiálov na údržbové činnosti (PHM, oleje, náhradné diely pre opravy vozidiel, asfaltové betóny, dopravné značenie, bezpečnostné zariadenia a vybavenie, zimné údržbové materiály) a samozrejme všetky ostatné výdavky režijného charakteru (energie, poštové a telekomunikačný výdavky, odborné prehliadky, skúšky, revízie vyhradených technických zariadení, poistenie majetku, atď.). Bežné výdavky SÚC PSK na údržbu ciest dosiahli v roku 2017 úroveň 18,965 mil. €. Trend vývoja bežných výdavkov na údržbu cestnej infraštruktúry Prešovského kraja od jej prevzatia v roku 2004 dokumentuje stĺpcový graf vývoja výdavkov za ostatných 14 rokov. Prešovský samosprávny kraj eviduje náklady spojené s údržbou cestných komunikácií v rámci svojich bežných výdavkov Správy a údržby ciest PSK.



Graf 47 Bežné výdavky SÚC PSK na údržbu ciest

SÚC PSK vykazuje čerpanie týchto výdavkov v nákladovej evidencii rozdelenej podľa charakteru činností údržby do 9 nákladových skupín, v súlade s platnou metodológiou Slovenskej správy ciest z čias pred delimitáciou ciest zo štátu na samosprávne kraje.

- 1 Zabezpečenie zimnej údržby ciest
- 2 Údržba a opravy vozoviek
- 3 Dopravné značenie
- 4 Bezpečnostné zariadenia a vybavenie
- 5 Cestné teleso a odvodnenie
- 6 Údržba a opravy mostov
- 7 Ostatné cestné objekty
- 8 Sadovníctvo
- 9 Ostatné činnosti

Ako je vidno, v nákladovej skupine č. 6, Prešovský samosprávny kraj každoročne vyčlení zo svojho rozpočtu sumu potrebnú na bežné výdavky Správy a údržby ciest Prešovského samosprávneho kraja, z ktorých sa zabezpečujú opravy a údržby mostných objektov. Opravy a údržby sa vykonávajú formou vlastných kapacít organizácie.

V totožnom členení je zostavený aj číselník položiek pre výkony údržby ciest I. triedy v kraji pre Slovenskú správu ciest a údržbu rýchlostnej cesty R4 pre Národnú diaľničnú spoločnosť, a.s.

Ako vidíme z tabuľkového prehľadu pod týmto odsekom, v systéme údržby ciest v zmysle vyššie uvedeného členenia má zimná údržba ciest (skupina 1) v podmienkach PSK prioritné a špecifické postavenie, a to z dôvodu klimatických podmienok (charakteru a dĺžky zimy). Táto časť údržby a tým aj udržiavanie zjazdovosti a plynulosti cestnej premávky z pohľadu kalendárneho roka v podstate predurčuje a definuje možnosti úrovni štandardu bežnej údržby ciest (skupina údržby 2-9).

Analytická skupina	Rozlíšené náklady r.2018 [€]	Percentuálny podiel
1. Zabezpečenie zimnej údržby ciest	3 954 891	28,15
2. Údržba a opravy vozoviek	3 799 968	27,05
3. Dopravné značenie	889 600	6,33
4. Bezpečnostné zariadenia a vybavenie	826 149	5,88
5. Cestné teleso a odvodnenie	1 964 681	13,99
6. Údržba a opravy mostov	547 294	3,90
7. Ostatné cestné objekty	44 190	0,31
8. Sadovníctvo	2 013 316	14,33
9. Ostatné činnosti	7 942	0,06
Celkom, tzv rozlíšené náklady	14 048 031	100
Náklady bez určenia triedy	9 118 364	

Zdroj: Správa a údržba ciest PSK

Tabuľka 94 Náklady Správy a údržby ciest PSK na cestnej sieti PSK v roku 2018

Z ďalších nákladových skupín sú z pohľadu percentuálneho podielu nákladov ďalej dôležité skupina č. 2 Údržba a opravy vozoviek (v nej hlavne činnosti odstraňovania porúch obrusných častí vozoviek – výtlky, výmrazky) a skupina č.8 Sadovníctvo (čo predstavuje kosenie cestných priekop a ostatná údržba cestnej zelene). Je zrejmé, že nie všetky náklady môžu byť jednoznačne rozpísané na presné číslo a kategóriu cesty a preto veľký podiel nákladov sú tzv. náklady bez určenia triedy (napr. úprava skládok materiálov pre činnosti údržby). Do nákladov mimo priamych nákladov na konkrétnu činnosť sú započítavané aj náklady súvisiace s odpismi cestného majetku a preto sa celkové náklady v roku nerovnajú zaúčtovaným výdavkom na správu a údržbu ciest.

Čo sa týka investičnej činnosti, ktorá zahŕňa obnovu komunikácií do pôvodného stavebno-technického stavu, rekonštrukciu so zásahom do konštrukčných vrstiev vozovky a cestného telesa, príp. modernizáciu úsekov cestnej siete, tá je sledovaná objemom tzv. kapitálových výdavkov organizácie. Taktiež na základe požiadaviek na Kapitálové výdavky pre najbližšie obdobie, aj na mosty v PSK sú vyčlenené v danom období finančné prostriedky. Zo schválenej sumy kapitálových výdavkov sa mosty v PSK rekonštruujú, modernizujú a zlepšuje sa tak ich stavebno-technický stav. Zo schváleného finančného balíka sú taktiež vypracované projektové dokumentácie v stupni DRS, ktorých odhady stavebných nákladov slúžia ako podklad požiadaviek na investičné financovanie pre nasledujúce obdobie. Za posledné obdobie boli v PSK opravované, rekonštruované a modernizované mostné objekty aj pomocou európskych nenávratných finančných prostriedkov cez dostupné EU projekty.

Nižšie uvedený graf dokumentuje vývoj použitých výdavkov tzv. investičného charakteru v podmienkach PSK. Ako sa javí, v investičnej výstavbe prebehlo viacero fáz, resp. investičných vlín.



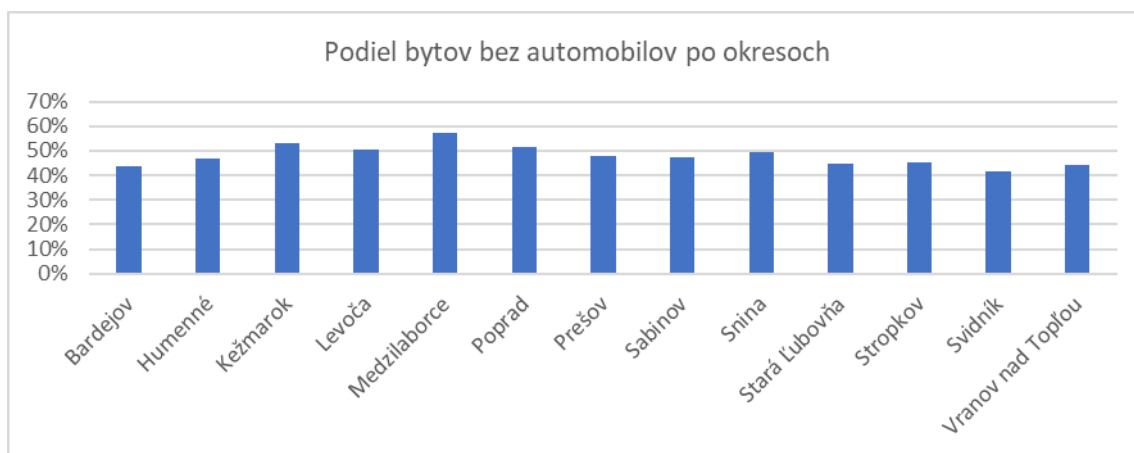
Graf 48 Výdavky na realizáciu stavieb a ich technického zhodnotenia

Podľa informácií zo zdrojov SÚC PSK sa jednalo o investičné obdobia so zabezpečeným zdrojom financovania (napr. úverové zdroje na obnovu infraštruktúry od Európskej investičnej banky v rokoch 2006-2009, následne v rokoch 2016-2018). Špičkové hodnoty boli dosiahnuté aj v období realizácie investícií zo zdrojov Európskej únie, najmä v operačných programoch pre rozvoj regiónu (tzv. Regionálny operačný program a Program cezhraničnej spolupráce Poľsko – Slovenská republika v programovacom období 2007-2013 z prostriedkov ERDF – Európskeho fondu regionálneho rozvoja), t. j. prvé výzvy v rokoch 2011-2012 a druhé kolo výziev v rokoch 2013 s realizáciou až do roku 2015. Pre vyvážené a systematické financovanie investičných zámerov v regionálnej cestnej infraštruktúre na Slovensku neexistujú mimo vlastných rozpočtovaných výdavkov krajov, úverových zdrojov a prostriedkov z európskych operačných programov doplnkové systematické finančné nástroje, ako napr. v Českej republike – Štátny fond dopravnej infraštruktúry, v Poľsku – viaczdrojové združené financovanie orgánov miestnej samosprávy – vojvodstvá (województwo), okresy (powiat) a obce (gmina). Takto je v podmienkach kraja veľmi zložitá plánovanie strategických a finančne náročných rozvojových zámerov do dopravnej infraštruktúry PSK.

5.4 Iné druhy dopravy – soft modes – chodci

Ďalšou významnou súčasťou celej dopravnej siete je pešia doprava chodcov a jej špecifiká v rámci ostatných účastníkov premávky. V podstate ide o elementárne právo každého občana na voľný pohyb bez potreby akéhokoľvek dopravného prostriedku a tým pádom je táto skupina zastúpená najväčšou množinou účastníkov dopravy. V poslednej dekáde ide predovšetkým o snahu zastupiteľstiev obcí a krajov do značnej miery preferovať pešiu dopravu pred ostatnými užívateľmi cestnej siete, predovšetkým pred najrizikovejšou skupinou, ktorou je individuálna automobilová doprava alebo nákladná doprava tovaru na cestnej sieti. Naopak pri niektorých druhoch dopravy nie je takáto preferencia chodcov možná. Preto je potrebné riešiť kolízne stavy s chodcami istou erudíciou, osvetou a výstražným značením pre chodcov samotných. Ide hlavne o hromadnú dopravu alebo dopravu tovaru v rámci železničnej siete a siete vodných ciest, kde je obsluha zainteresovaných dopravných prostriedkov z pohľadu kinetickej energie značne limitujúca a z pohľadu bezpečnosti je úprava koridorov pre chodcov lacnejšia a jednoduchšia na realizáciu. Najväčší problém integrácie pešej dopravy medzi ostatné druhy dopravy je bez pochybnosti mnohonásobne nižšia rýchlosť chodcov vo vzťahu k ostatným účastníkom dopravného prúdu. Celá problematika interakcie chodcov a ostatných vozidiel je historicky najlepšie riešená v rámci väčších aglomeračných jednotiek, kde je tiež o ten druh dopravy väčší dopyt z dôvodu hustejšieho zastúpenia obchodnej siete a siete služieb. Naopak mimo veľkých mestských sídiel alebo medzi nimi je chodec značne obmedzovaný vo svojom pohybe na úkor rýchlejších a efektívnejších dopravných prostriedkov. Pohyb účastníkov v rámci tejto samostatnej dopravnej skupiny je jednoznačne najbezpečnejším druhom dopravy, ale zároveň aj najpomalším.

V nasledujúcej tabuľke je znázornený podiel bytov (rodinné domy a bytové domy), ktoré nevlastnia automobil a sú teda hlavnými zástupcami pešej dopravy.



Graf 49 Percentuálny podiel bytov bez automobilov

5.4.1 Ochrana/bezpečnosť,

Z pohľadu bezpečnosti a ochrany ide o najrizikovejšiu dopravnú skupinu z dôvodu akejkoľvek absencie ochranných prvkov samostatných dopravných jednotiek – osôb. Preto sa kladie o to väčší dôraz na návrh a projekciu dopravných ciest/koridorov, ktoré chodci využívajú, najmä v miestach kríženia s ostatnými druhmi dopravy.

Základnou ideou celého dopravného systému je chodca úplne separovať od ostatných účastníkov dopravy a ošetriť vhodnou voľbou technických riešení miesta kríženia v podobe podchodov, nadchodov, chránených priechodov pomocou svetelnej signalizácie alebo už v prvých fázach vývoja projektovať absolútne oddelenie pešej dopravy. Ochranu chodcov je potrebné aplikovať aj na miesta ležiace mimo kríženie s automobilovou alebo železničnou dopravou. Pokiaľ je dopravný prúd vedený súbežne naprieč rôznymi druhmi dopravy (napríklad cesty medzi obcami, pešie cesty pozdĺž železničnej trate), tak je vhodné tieto dopravné prúdy navzájom oddeliť. Pri súbehu s automobilovou dopravou, aspoň pri zvýšenej intenzite premávky, pri súbehu so železničnou dopravou vždy. Z pohľadu cestnej dopravy sa tento súbeh s chodcami nachádza takmer v každej obci kraja alebo v rámci prepojenia medzi jednotlivými obcami. Vo veľkej väčšine nie je opatrený akýmkoľvek bezpečnostným opatrením pre zníženie rizika dopravnej nehody. Dôvodom je značná finančná náročnosť bezpečnostných opatrení a obmedzený finančný rozpočet okresov a obcí, rovnako ako malá intenzita pešej dopravy v porovnaní s mestskými aglomeráciami. Avšak pri nevyhnutných opravách komunikácií alebo v rizikových oblastiach (okolie škôl, obchodov, úradov a inej občianskej vybavenosti) by sa tiež mali zvážiť úpravy z pohľadu bezpečnosti.

Medzi hlavné opatrenia patrí napríklad:

- Vizualne oddelenie vozovky pomocou zvislého dopravného značenia a tým aspoň čiastočné rozlíšenie preferovaných druhov dopravy;
- Osadenie zvislého dopravného značenia upozorňujúce na zvýšený pohyb chodcov;
- Zriadenie výškového rozdelenia komunikácie podľa rozdelenia pre chodcov a automobilovú dopravu (chodník a vozovka) pomocou výstavby chodníkov s obrubníkmi aspoň na jednej strane komunikácie;
- Zábrany vstupu chodcov do vozovky pomocou zábradlí, plotov alebo iných prekážok;
- Oddelenie vzájomnej interakcie dvoch druhov dopravy pomocou zelene (zatravnené pásy, kríky, stromy);
- Zriadenie obytných zón v miestach minimálnej intenzity automobilovej dopravy;
- Osadenie vozovky priechodom alebo priechodom so svetelnou signalizáciou;
- Existujúce svetelné priechody rozšíriť o dynamické riadenie;
- Vyvýšenie, svetelné alebo farebné odlíšenie a osvetlenie týchto priechodov;
- Virtuálne 3D prahy;
- Zriadenie ciest pre peších a cyklistov;
- Aplikácia špeciálneho povrchu vozovky pre priechodom pre chodcov s vyšším súčiniteľom adhézie;
- Apelácia na zviditeľnenie chodcov reflexnými prvkami na častiach odevov;
- Zriadenie „šikan“ pri vjazde do obcí alebo obytných zón;
- Vyvýšené ostrovčeky pozdĺžnej osi komunikácie alebo na priechode pre chodcov;
- Obmedzenie rýchlosti motorových vozidiel zvislým dopravným značením;

Takéto opatrenia, ale nie je možné z ekonomických a ekologických aspektov aplikovať všade. Preto je potrebné zainteresovať jednotlivé samosprávy krajov a obcí pre značnú spolupatričnosť s podnetmi občanov alebo vymedziť vhodné úseky z dát inteligentného dopravného systému.



Obrázok 49 Obec Nemcovce s nevhodným/žiadnym opatrením pre pohyb chodcov

5.4.2 Prístupnosť (obzvlášť pre ľudí s obmedzením),

Osoby so zrakovým hendikepom využívajú pre samostatný pohyb hlavne pešiu dopravu, ktorá je hojne využívaná tiež osobami s pohybovým hendikepom. Minimálne pre príchod k staniciam hromadnej dopravy alebo na nákupy. Na obe tieto skupiny je potrebné myslieť pri rekonštrukciách alebo opravách chodníkov a iných peších úsekov a zodpovedajúcim spôsobom implementovať opatrenia, ktoré zaručia bezpečný pohyb ľudí s obmedzením. Je nutné dodržať základné parametre prístupnosti. Ide najmä o šírku chodníka alebo cestičky, o priečny a pozdĺžny sklon komunikácie, ďalej maximálnu dĺžku priechodu pre chodcov, vhodne vyriešené rampové časti chodníkov v miestach nadväznosti na priechody alebo iné miesta vhodné na prechádzanie. Pri osobách so zrakovým postihnutím ide hlavne o správne povrchy, vodiace línie a hmatové úpravy v miestach odovzdávania potrebných informácií. Ďalej je žiaduce, aby tieto osoby nemali priechod akokoľvek znemožnený alebo obmedzený dodatočným mestským mobiliárom, respektíve inými urbanistickými stavbami v priestoroch chodníkov a cestičiek a tiež aby bolo prispôsobené aj ich samotné kríženie.

V prípade nemožnosti vyhovieť požiadavkám legislatívnych noriem je potrebné navrhnúť inú bezbariérovú trasu.

5.4.3 Ostatné základné kvantitatívne / kvalitatívne ukazovatele

Množstvo siete chodníkov a cestičiek by malo reflektovať veľkosť, atraktivitu miest v obci a atraktivitu obce samotnej (pre budovanie peších koridorov v extraviláne). Priechody a chodník vedľa vozovky by mali byť realizované hlavne v miestach hlavnej komunikácie prechádzajúcej skrz obec s najväčšou intenzitou automobilovej dopravy a v rámci hlavných peších prúdov za účelom občianskej vybavenosti (pošta, úrady, materské školy, školy, športoviská a iné).

Neoddeliteľnou súčasťou chodníkov je tiež dostatočné odvodnenie pochádzajúceho priestoru a príľahlej komunikácie pre zaistenie určitého komfortu aj behom nepriaznivých klimatických podmienok.

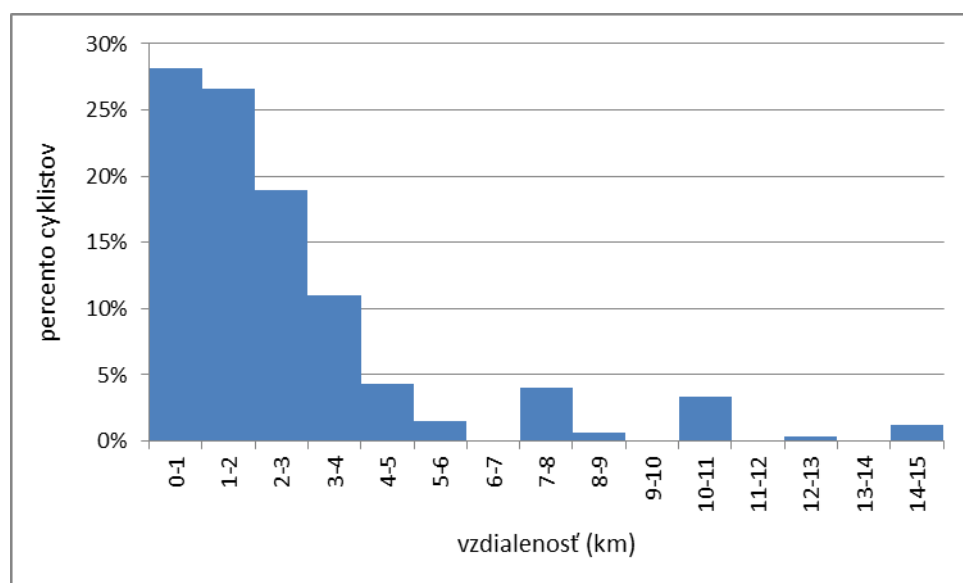
Ďalším doplnkovým prvkom je dostatočné osvetlenie, nielen v podchodoch, na priechodoch alebo na schodištiach, ale aj v miestach absencie uličného osvetlenia všeobecne.

Doplňkovými prvkami pre chodníky a cestičky je bezpochyby dostatočný počet miest pre odpočinok a dostatočný počet odpadkových košov.

5.5 Iné druhy dopravy – soft modes – cyklisti

Regionálny plán udržateľnej mobility PSK by sa mal predovšetkým zaoberať tzv. dopravnou cyklistikou a okrajovo sa dotknúť rekreačných a turistických trás. Dopravného cyklistu môžeme charakterizovať ako cyklistu pre ktorého bicykel plní dopravnú funkciu. To znamená, že cesta jazda na bicykli nemá za cieľ športové ani rekreačné vyžitie. Ide striktne o prepravu z miesta zdroja do miesta cieľa.

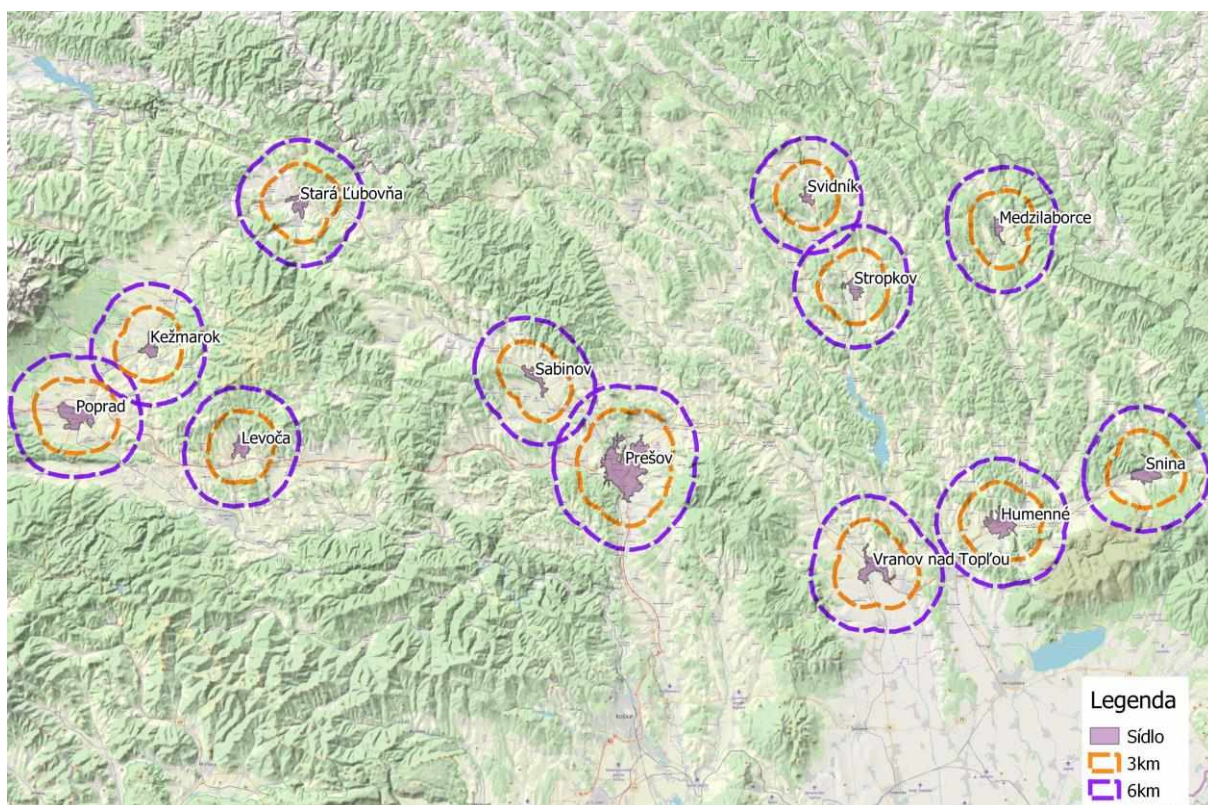
Na základe analýzy dát o diaľkach ciest cyklistov v Prešovskom kraji (zdroj: Prieskum mobility, Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe Dopravného modelu SR, 2015) bolo zistené, že najväčšia časť cyklistov cca 28 % vykonáva cestu do vzdialenosti 2 km, nasleduje cca 19 % cyklistov jazdiacich medzi 2 a 3 km. Celkovo možno z analyzovaných dát konštatovať, že v Prešovskom kraji väčšina cyklistov vykonáva cesty do 6 km, výnimočne je potom skupina 4 % vykonávajúca cesty v dĺžke 7 – 8 km a 10 – 11 km. Celkový podiel ciest absolvovaných na bicykli je 5 %.



Graf 50 Rozdelenie percent cyklistov v závislosti na odjazdenú vzdialenosť za jednu cestu

Z vyššie uvedených dát je zrejmé, že pre cyklistické väzby v rámci kraja sú zistené vzdialenosti veľmi krátke a možno predpokladať, že dominantným územím, kde sa odohrávajú dopravné cyklistické pohyby sú samotné mestá a ich bezprostredné okolie a tiež pohyby medzi blízkymi mestami prípadne obcami. Ako kľúčové pre prípadných dopravných cyklistov sa javí vhodné napojenie vnútromestských cyklistických systémov na vonkajšiu sieť trás vedúcich v rámci kraja.

Na základe vyššie zistených vzdialenosti dochádzky cyklistickej dopravy boli spracované izochróny znázorňujúce potenciálne územie pre dochádzku na bicykli v rámci dopravnej cyklistiky.

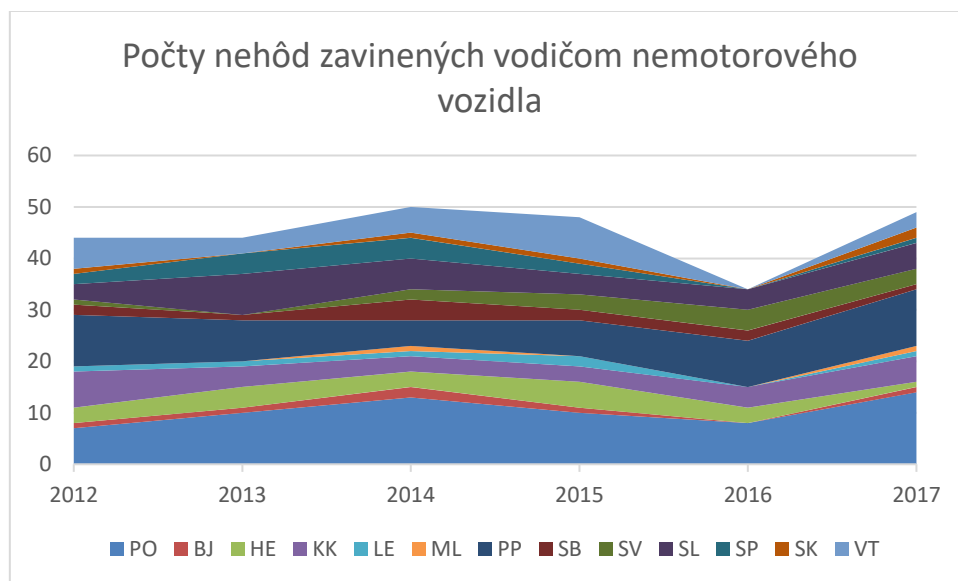


Obrázok 50 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov

5.5.1 Ochrana/bezpečnosť,

Policajný zbor Slovenskej republiky neeviduje nehody s účasťou cyklistov mimo verejných pozemných komunikácií po ktorých jazdia motorové vozidlá. Nie sú zaznamenané nehody, ktoré sa stali na cyklocestičkách. Zaznamenávajú sa len nehody zavinené vodičmi nemotorových vozidiel, čo nemusia byť vo všetkých prípadoch práve cyklisti. Tieto nehody sú zahrnuté v tabuľke a grafe nižšie. Zo zistených dát nemožno stanoviť trend počtu nehôd.

Na základe dostupných dát o počte nehôd zavinených vodičmi nemotorových vozidiel medzi rokmi 2012 – 2017 nemožno vyvodiť žiadny záver, prípadne trendy vývoja. Celkový počet nehôd za rok sa pohybuje od 1 649 (rok 2014) do 1935 (rok 2017).



Graf 51 Počty nehôd zavinených vodičom nemotorového vozidla

rok	Spolu	PO	BJ	HE	KK	LE	ML	PP	SB	SV	SL	SP	SK	VT
2012	1856	484	120	79	156	96	12	346	71	49	140	41	99	163
2013	1712	398	117	105	165	99	12	287	72	50	123	33	108	143
2014	1649	392	123	92	148	65	6	320	93	44	133	24	68	141
2015	1686	403	107	95	154	83	24	305	91	55	154	27	62	126
2016	1865	489	121	111	115	68	6	375	98	48	178	41	67	148
2017	1935	517	127	124	145	74	12	342	101	57	155	40	70	171

Tabuľka 95 Počty nehôd zavinených vodičom motorového vozidla

Pre bezpečnosť cyklistov je v technickom predpise TP07/2014 uvedený spôsob vedenia cyklistov po komunikáciách v závislosti na ich triede a vedenie v intraviláne alebo extraviláne.

CK podľa dopravného významu	V jazdnom pruhu s ostatnou dopravou	V jazdnom pruhu samostatne	V prídruženom priestore spolu s chodcami	Samostatná cyklistická cestička
Diaľnice	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
Rýchlostné cesty	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
I. triedy (medzinárodný ťah)	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
I. triedy	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
II. triedy	možné ¹⁾	vhodné	vhodné	vhodné
III. triedy	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné

(1) – maximálna povolená rýchlosť do 50 km/h,

Tabuľka 96 Vedenie cyklistov mimo obce a v extraviláne; zdroj TP07/2014

Jednosmerná cyklistická premávka		Obojsmerná cyklistická premávka	
Špičková intenzita v jednom smere c/h	šírka komunikácie m	Špičková intenzita v oboch smeroch c/h	šírka komunikácie m
od 0 do 150	(1,0), 1,25, (1,50)	od 0 do 50	(1,0), 1,25, (1,50)
od 151 do 750	2,5	od 51 do 150	2,5
nad 750	3,75	nad 150	3,75

Tabuľka 97 Šírka cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky (STN 736110 – navrhovanie miestnych komunikácií)

bez oddelenia		s oddelením	
cyklistov	chodcov	cyklistov	chodcov
0 - 30	600	50	500
od 31 do 150	300	250	50
od 151 do 300	60		

Tabuľka 98 Spôsob oddelenia peších a cyklistov (STN 736110)

5.5.2 Analýza existujúcich trás a prepojení

Prešovský samosprávny kraj sa nachádza na severovýchode Slovenska. Terén na území Prešovského samosprávneho kraja nie je pre každodennú dopravu na bicykli príťažlivý, pretože má prevažne hornatý charakter. Na území Prešovského samosprávneho kraja sa nachádzajú tri národné parky a viaceré chránené prírodné oblasti a rezervácie. V západnej časti kraja (Poprad, Kežmarok, Spišské Hanušovce) a v Prešove je sieť cyklistických trás hustejšia oproti severnej časti (Stará Ľubovňa, Ľubotín) a východnej časti (Stropkov, Olka), kde sa nenachádzajú takmer žiadne cyklotrasy.

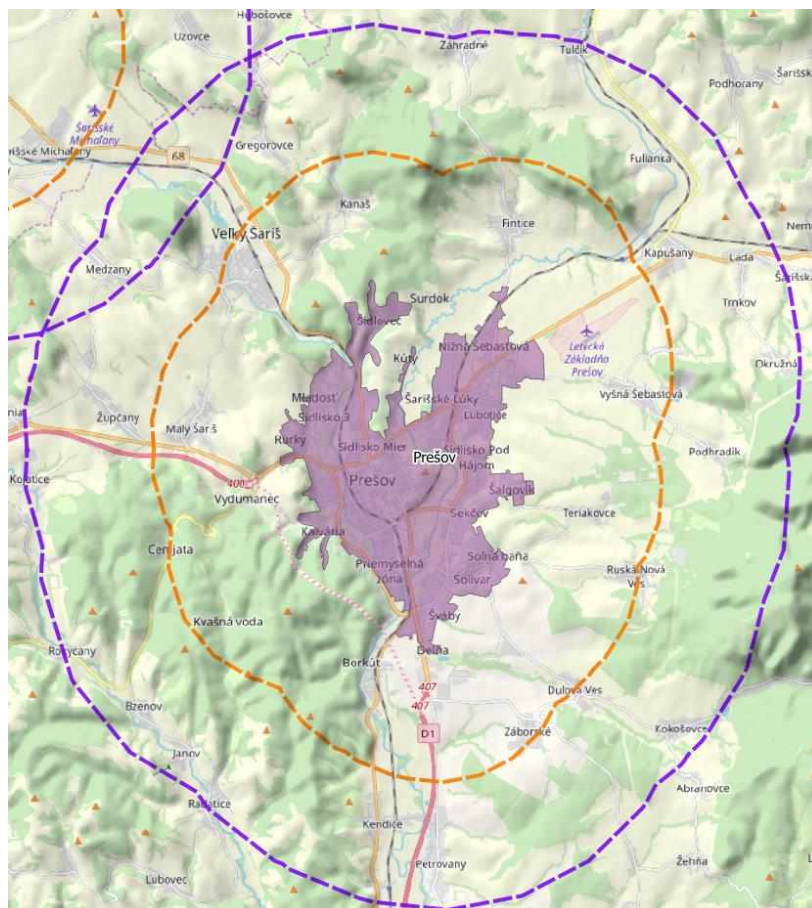
Pre krajskú dopravnú cyklistiku, ako už bolo uvedené vyššie, sú najzásadnejšie väzby v rámci sídiel a ich blízkeho okolia. V Prešovskom kraji sa nachádzajú tieto okresné mestá:

- Prešov (89 872 obyvateľov)
- Poprad (51 922 obyvateľov)
- Humenné (33 800 obyvateľov)
- Vranov nad Topľou (22 742 obyvateľov)
- Snina (20 103 obyvateľov)
- Kežmarok (16 522 obyvateľov)
- Stará Ľubovňa (16 346 obyvateľov)
- Levoča (14 818 obyvateľov)
- Sabinov (12 672 obyvateľov)
- Svidník (11 246 obyvateľov)
- Stropkov (10 717 obyvateľov)
- Medzilaborce (6 656 obyvateľov)

Vo vyššie uvedených mestách a ich okolí sú nasledujúce cyklocestičky a trasy:

Prešov

Napojenie na hlavnú diaľkovú cyklistickú trasu Eurovelo 11 pozdĺž rieky Torysa je zaistenie jej vedením cez mesto a dostupnosť je teda dobrá. Dostupnosť je limitovaná počtom mostov, pretože trasa je vedená od mesta za riekou. Na juhu začína hlavná cyklistická hlavná cyklistická trasa č. 018 na Solivare a pokračuje juhovýchodným smerom do Dulovej Vsi, Kokošoviec, Zlatej Bani a ďalej. Na severe potom začína hlavná cyklotrasa č. 015 a ďalej pokračuje do Bardejova a Svidníka.



Obrázok 51 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujú potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Prešov

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú nasledujúce mesto, obce a miestne časti – Veľký Šariš, Kanaš, Fintice, Vyšná Šebastová, Teriakovce, Ruská Nová Ves, Záborské, Cemjata a Vydumanec.

V pásme 3 – 6 km od Prešova sa nachádzajú nasledujúce obce – Záhradné, Fulianka, Kapušany, Lada, Trnkov, Okružná, Podhradík, Kokošovce, Petrovany, Kendice, Bzenov, Janov, Rokycany, Kojatice, Župčany, Medzany (tiež v pásme 6 km od Sabinova), Gregorovce.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 52 Cyklotrasy na území mesta Prešov (zdroj: <https://vychodne-slovensko.oma.sk/>)

Cyklotrasy na území mesta Prešov:

Cyklotrasa č. 018 (Prešov – Červenica, Slanská cyklomagistrála)

- Trasa vedie podhorím Slanských vrchov po štátnych cestách II. a III. triedy
- Trasa začína na Solivare, pokračuje juhovýchodným smerom do Dulovej Vsi, Kokošoviec, Zlatej Bani a ďalej pokračuje do obce Červenica, kde je ukončená.

Cyklotrasa č. 015 (Karpatská cyklocesta)

- Z veľkej časti je trasa vedená po cestách III. triedy – 60%, I. triedy – 20% a II. triedy – 10%.
- Trasa vedie z Prešova severným smerom do Bardejova, Svidníka a cez Nižný Komárnik pokračuje do Poľska.

Cyklotrasa č. 5873 (Okolo Svinky – Lačnov – Sedlice - Svinia)

Cyklotrasa č. 5874 (Šarišský okruh – Prešov – Radatice – Prešov)

Cyklotrasa č. 8852 (Vydumanec – Kvašná Voda)

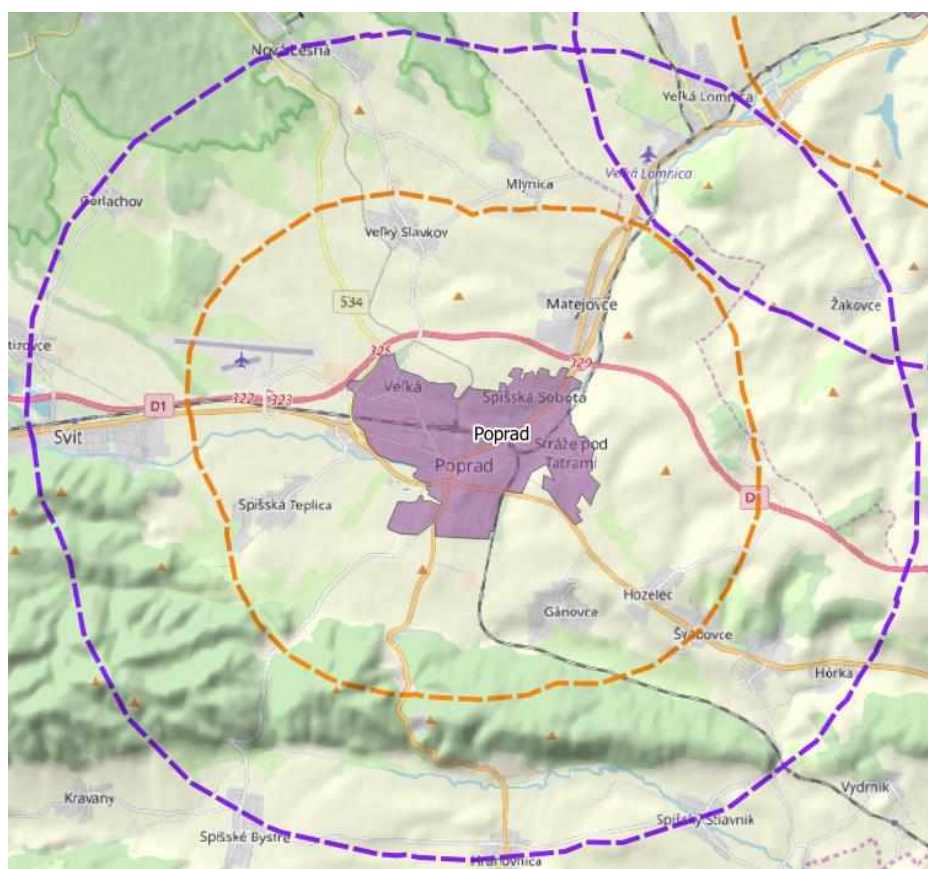
Problémy:

- limitujúci počet premostení rieky Torysa
- Chýbajúca nosná trať
- Chýbajúce napojenie od juhu
- Bariérový účinok hlavných mestských komunikácií, križovatiek a železničnej trati pre cyklistov a chodcov spôsobujúci nekomfortné alebo nebezpečné prechádzanie hlavných ulíc.

- Na hlavných cyklistických koridoroch mnoho krížení s motorovou dopravou
- Kolízia medzi pešími a cyklistami na chodníkoch alebo cyklistických chodníkoch.
- Nedostatok cestičiek a pruhov pre cyklistov a ich chýbajúce spojenie

Poprad

Z Popradu sú cyklotrasy smerované najmä na západ, obmedzene potom na sever a juh. Východná časť je bez značenej cyklotrasy. Hlavná cyklotrasa č. 008 a miestna cyklotrasa č. 5866 začína v centre mesta a pokračuje západne, kde sa vetví na ďalšie miestne komunikácie 2879, 2872 a 5866. Napojenie na cyklotrasy krajského významu je zaistené dostatočne. Priestor pre podporu cyklistickej dopravy je potom predovšetkým v samotnom meste Poprad.

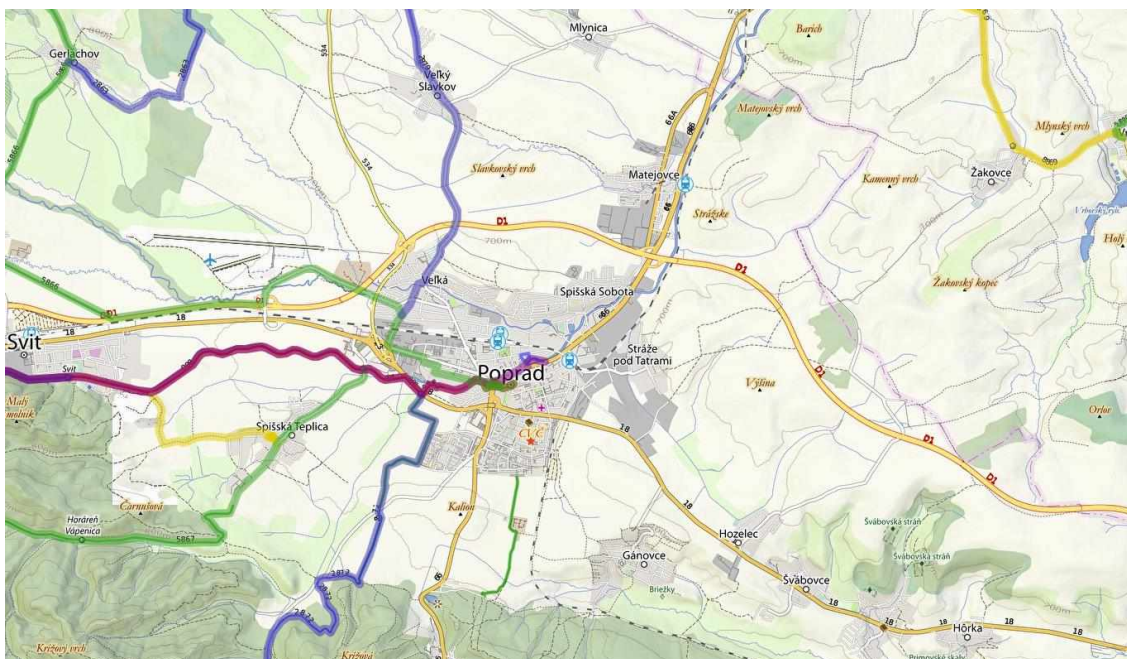


Obrázok 53 Isochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Poprad

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionalne možností cykloľdochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Veľký Slavkov, Matejovce, Hozelec, Gánovce, Spišská Teplica.

V pásme 3 – 6 km od po Popradu sa nachádzajú nasledujúce obce – Mlynica, Veľká Lomnica a Žakovce (tiež v 6 km pásme Kežmarku), Hôrka, Svit, Batizovce, Gerlachov, Nová Lesná.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 54 **Cyklorasy na území mesta Poprad (zdroj: www.openstreetmap.org)**

Cyklotrasy č. 008 Popradská cyklomagistrála (Biely Potok – križovanie CM 034 a CM 021 – Poprad)

- Z veľkej časti vedená po cyklistickom chodníku a nespevnených cestách – 61,1 %, po cestách III. triedy 23 % a ďalej po ostatných komunikáciách (ulica, cesta I. triedy, chodník pre chodcov)
- Trasa začína na Námestí sv. Egídia v centre Popradu a pokračuje západne pozdĺž rieky Poprad do mesta Svit a odtiaľ stúpa k lyžiarskemu stredisku Lopusná a pokračuje do obce Šuňava.

Cyklotrasy č. 2872 (Poprad - Spišské Bystré)

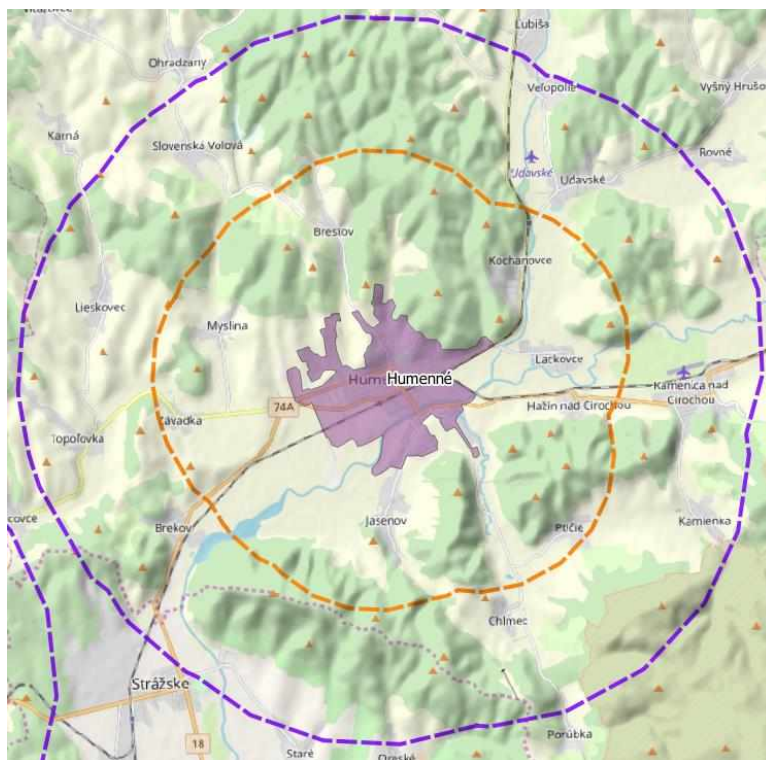
Cyklotrasy č. 2879 (Poprad – Horný Smokovec)

Cyklotrasy č. 5866 (Poprad – Batizovce – Gerlachov – Tatranská Polianka – Vysoké Tatry – Starý Smokovec)

Cyklotrasy č. 5867 (Poprad - Spišská Teplica – Svit - Lučivná)

Humenné

Z mesta Humenné sú vedené cyklotrasy v severo-južnom smere. Na území mesta sa nachádzajú cyklotrasy č. 2859, 5856, 5857, 5880 a ich charakter je najmä lokálneho významu. Významnejšou trasou z pohľadu krajskej dopravy je cyklotrasa č. 5880 Po stopách príhod dobrého vojaka Švejka vedúca z Humenného do Medzilaboriec z väčšej časti pozdĺž vodného toku Laborec.

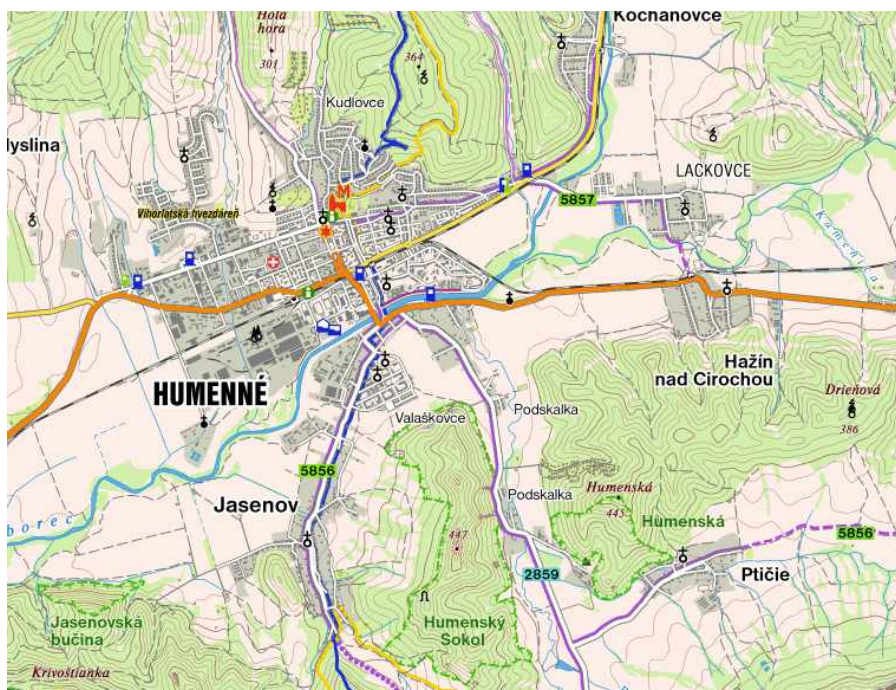


Obrázok 55 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Humenné

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionalne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilitného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Brestov, Kochanovce, Lackovce, Hažín n. Cirochou, Ptičie, Jasenov, Závadka, Myslina.

V pásme 3 – 6 km od Humenného sa nachádzajú nasledujúce obce – Slovenská Volová, Veľopolie, Udavské, Kamenica nad Cirochou, Kamienka, Chlmec, Brekov, Topoľovka, Lieskovec.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 56 Cyklotrasy na území mesta Humenné

zdroj: www.cykloserver.cz

Cyklotrasa č. 2859 (Humenné - Porúbka)

Cyklotrasa č. 5856 (Humenné – Jastrabie – Ptičie – Kamenica nad Cirochou)

Cyklotrasa č. 5857 (Humenné – Hažín nad Cirochou)

Cyklotrasa č. 5880 Po stopách príhod dobrého vojaka Švejka (Humenné – Medzilaborce)

Problémy:

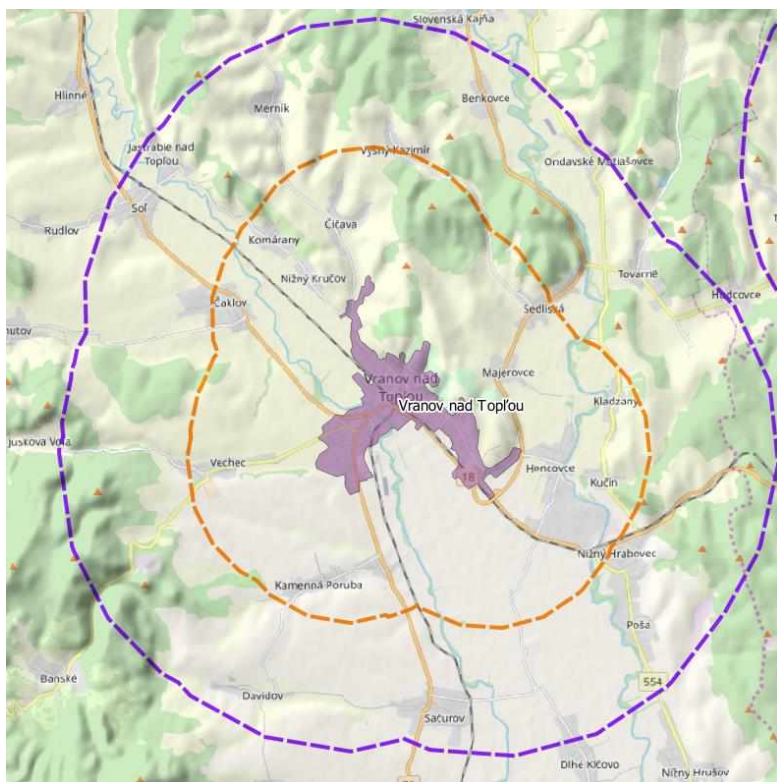
- Chýbajúce značenie cyklotrás
- Nevhodné vedenie trás centrom mesta
- Zákaz vjazdu na lávku pre peších cez Laborec
- Zlé napojenie obcí s možnou potencionálnou dochádzkou na bicykli (Lackovce, Brestov, Myslina, Závadka, Jasenov)

Potenciál:

Využití cesty pozdĺž rieky Laborec

Vranov nad Topľou

Mestom Vranov nad Topľou neprechádza žiadna cyklotrasa krajského významu. Cyklotrasou sú napojené obce na sever od Vranova nad Topľou. Najbližšia krajská cyklotrasa č. 023 je západne od Vranova nad Topľou. Prístup k tejto trase z Vranova nad Topľou je po cestách II. a III. triedy cez Juskovu Voľu

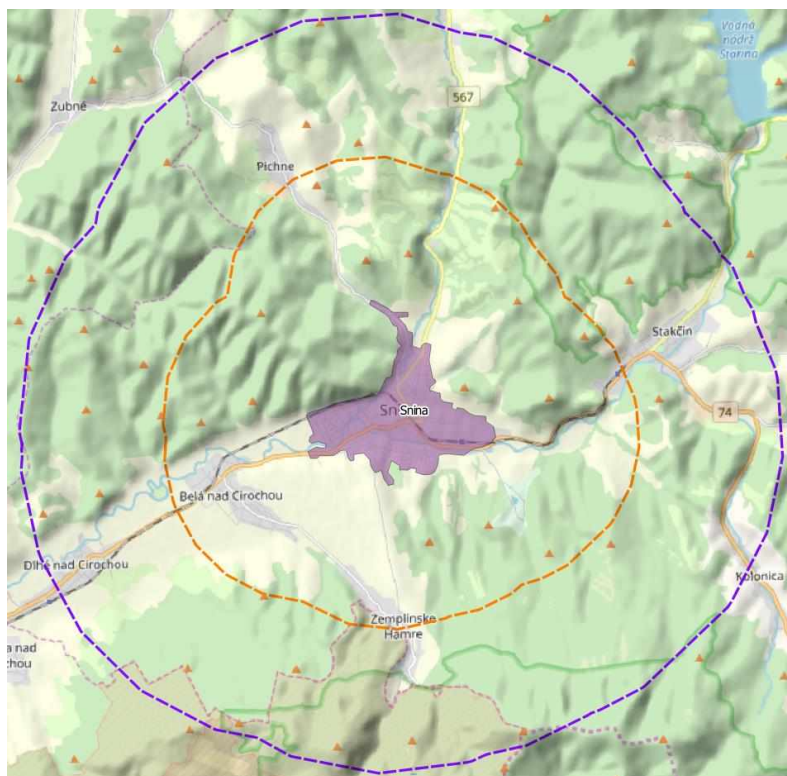


Obrázok 57 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Vranov nad Topľou

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionalne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Komárany, Čičava, Nižný Kučov, Majerovce, Sedliská, Kladzany, Hencovce, Kučín, Nižný Hrabovec, Kamenná Poruba, Vehec, Čaklov.

V pásme 3 – 6 km od Vranova nad Topľou sa nachádzajú nasledujúce obce – Merník, Benkovce, Ondavské Matiašovce, Tovarné, Hadcovce, Poša, Sačurov, Davidov, Juskova Voľa, Soľ, Jastrabie nad Topľou.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.

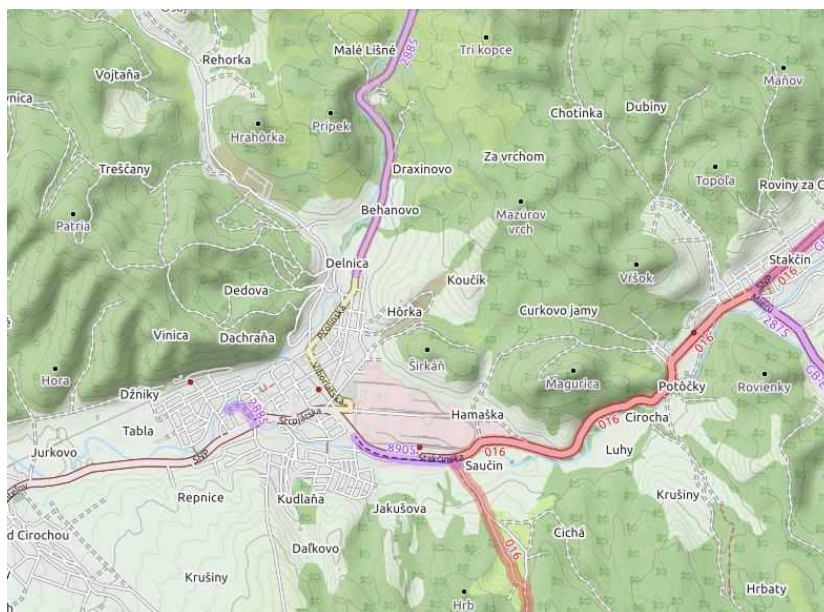


Obrázok 59 Isochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Snina

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionálne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilitného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Belá nad Cirochou, Zemplínske Hámre.

V pásme 3 – 6 km od Sniny sa nachádzajú nasledujúce obce – Dlhé nad Cirochou, Stakčín, Pichne.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatriaktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 60 **Cyklotrasy na území mesta Snina**

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasa č. 016 (Karpatská cyklistická cesta – Ruské sedlo št.hr. – Stakčín – Sninské rybníky, Ubl'a št.hr.)

- Z veľkej časti vedená po nespevnených cestách prístupových komunikácií – 60 %, ďalej po cestách I., II. a III. triedy
- Trasa prechádzajúca okresom Snina prepája Poľsko s Ukrajinou

Cyklotrasa č. 2885 Cyklochodník umenia

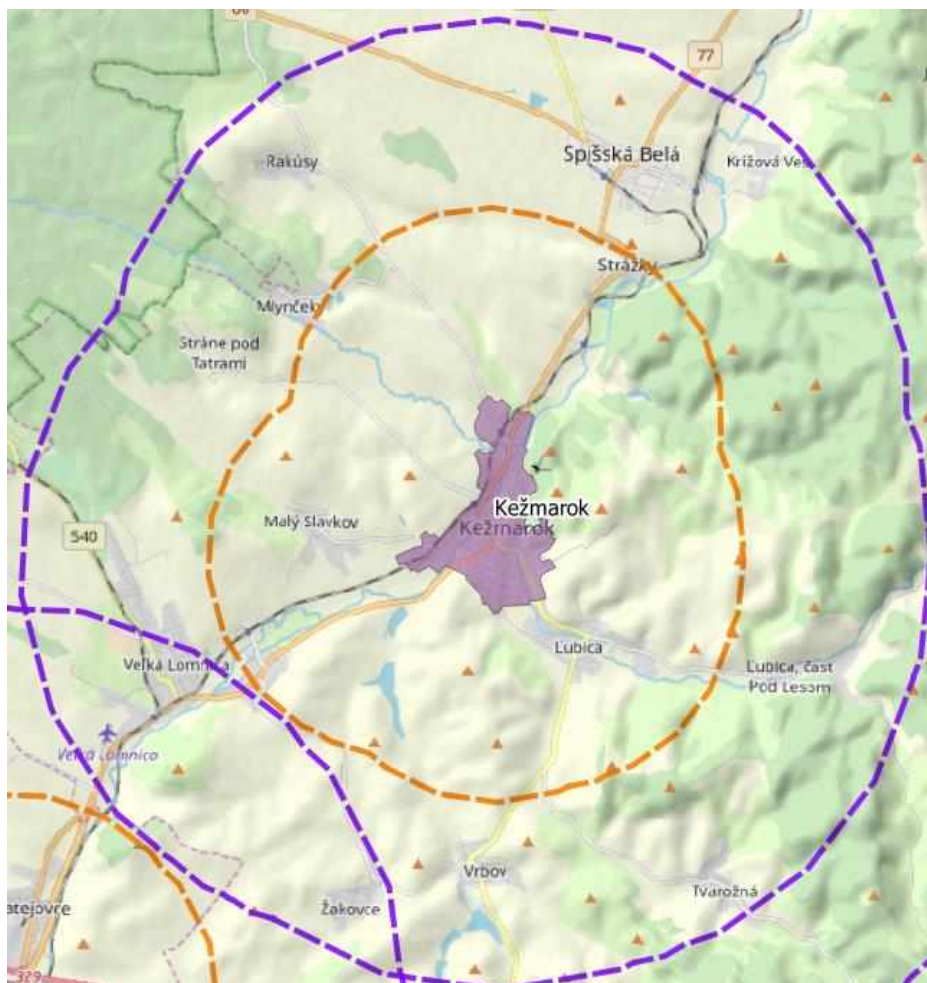
Cyklotrasa č. 8905 Za Históriou Sniny

Problémy:

- Priechod, napojenie vonkajších cyklotrás do mesta
- Absencia prepojenia západným smerom (Belá nad Cirochou a ďalej)

Kežmarok

Mestom prechádza niekoľko cyklotrás – najvýznamnejšia z pohľadu krajskej dopravy je cyklomagistrála č. 014, ktorá prechádza od severu na juh. Na severe sú cyklotrasy vedené pozdĺž rieky Poprad. Na juhu sú potom cyklotrasami 014 a 5890 napojené obce Vrbov a Ľubica. Na západe je po ceste III. triedy vedená cyklotrasa 2869 napájajúca obce Malý Slavkov a Huncovce. Východ od Kežmarku je nezastavaný.

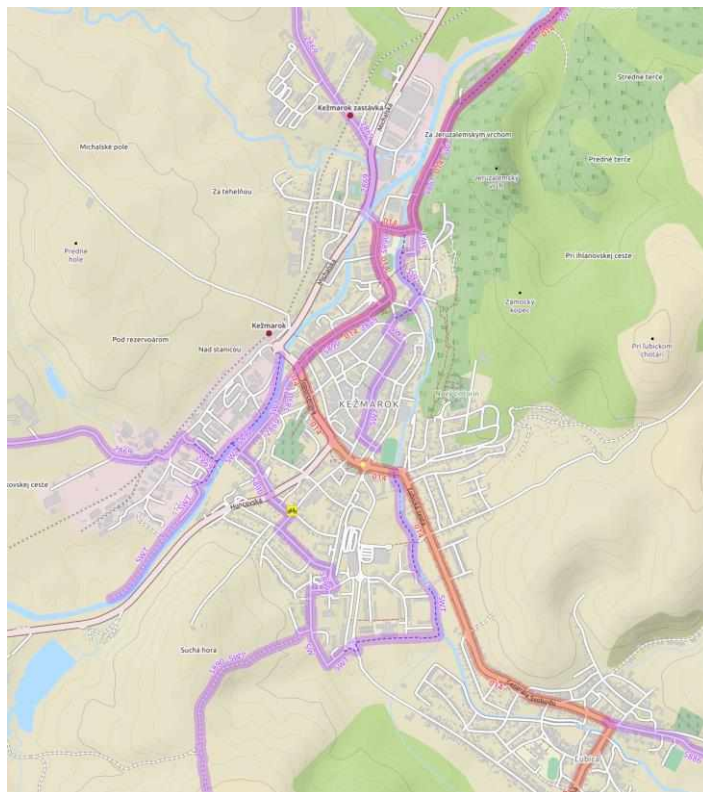


Obrázok 61 Isochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Kežmarok

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionalne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilitného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Malý Slavkov, Ľubica, Strážky.

V pásme 3 – 6 km od Kežmarku sa nachádzajú nasledujúce obce – Mlynčeky, Rakúsy, Spišská Belá, Krížová Ves, Tvarožná, Vrbov, Žakovce, Veľká Lomnica, Stráne pod Tatrami.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 62 **Cyklotrasy na území mesta Kežmarok**

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasa č. 014 (Lesnica – Kežmarok - Hradisko)

- Z veľkej časti vedená po cestách II. a III. triedy – 76%, po nespevnených cestách – 21%,
- Trasa prechádza niekoľkými okresmi (Kežmarok, Spišská Nová Ves, Levoča, Stará Ľubovňa)

Cyklotrasa č. 2869 (Kežmarské Žľaby – Mlynčeky – Kežmarok – Malý Slavkov – Huncovce)

Cyklotrasa č. 5861 (Kežmarok – Pod Ľubickým kopcom – Majerka – Jurské – Holumnica – Haligovce)

Cyklotrasa č. 5890 (Kežmarok – Ľubica – Vrbov)

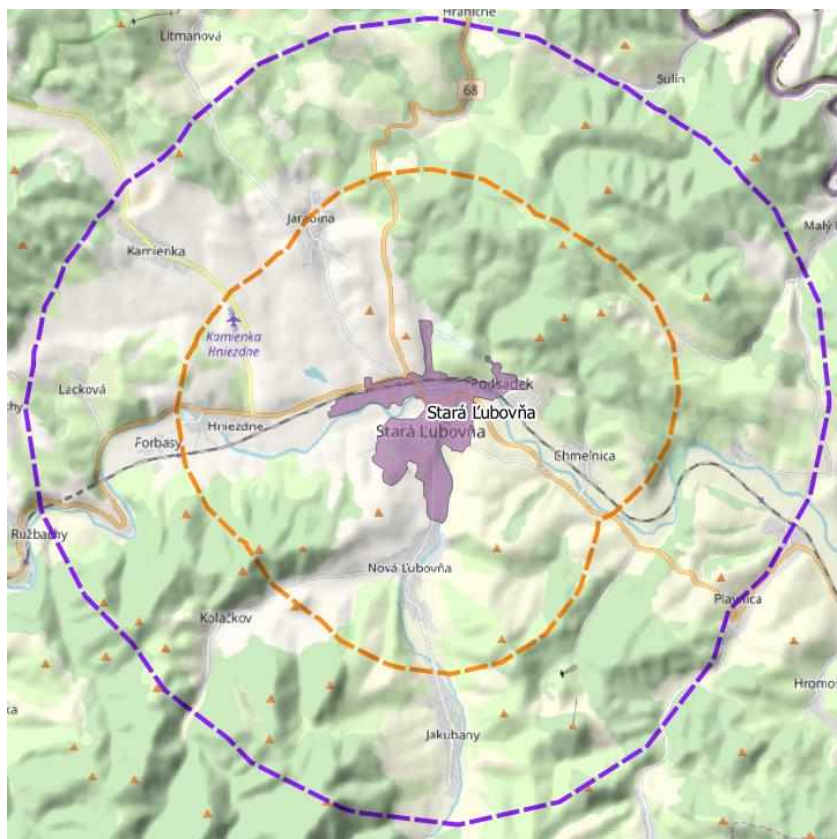
Problémy:

- Absencia značenia trás pri priechode mestom
- Chýbajúce opatrenia pre cyklistickú dopravu pri priechode mestom
- Nevyhovujúce vedenie trasy mestom, najmä úsek vedúci po ceste I/66
- Chýbajúca trasa na väzbe Poprad – Kežmarok

Stará Ľubovňa

Mestom prechádza niekoľko cyklotrás prevažne lokálneho charakteru. Na severovýchode smerujú rekreačné cyklotrasy, ktoré smerujú do prírody a prepájajú len časť Podsadek s mestom. Na severe je napojená obec Jarabina a Kamienka a to cyklotrasou č. 8927. Na východe sú napojené

prostredníctvom modrej cyklotrasy obce Hniezdne, Forbasy, Nižné Ružbachy, Vyšné Ružbachy. Na juhu je napojená Nová Ľubovňa, Jakubany cyklotrasou č. 2889. Táto trasa tiež napája Starú Ľubovňu na cyklomagistrálu č. 014.

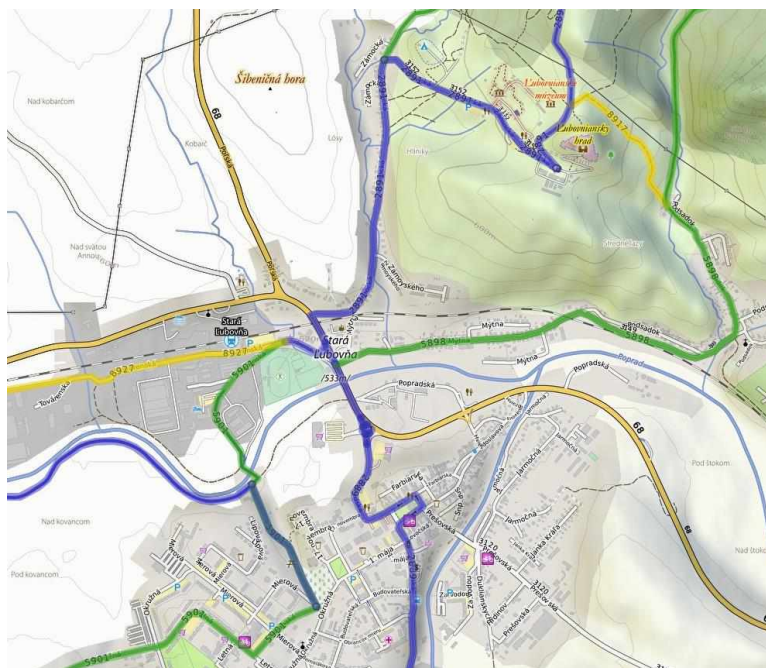


Obrázok 63 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Stará Ľubovňa

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionálne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilitného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Hniezdne, Jarabina, Chmeľnica, Nová Ľubovňa.

V pásme 3 – 6 km od Starej Ľubovne sa nachádzajú nasledujúce obce – Forbasy, Kamienka, Plavnica, Jakubany, Kolačkov.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 64 **Cyklotrasy na území mesta Stará Ľubovňa**

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasa č. 2871 (Veľký Lipník – cez hrebeň do Podolínce)

Cyklotrasa č. 2889 (Stará Ľubovňa – Jakubovany – Veľký Lipník – cez hrebeň do Podolínce)

Cyklotrasa č. 2891 (Stará Ľubovňa – Vojenský tábor – Ľubovniansky hrad – Osly)

Cyklotrasa č. 5901 (Stará Ľubovňa – Kotník – Ružbachy – Vabes – sedlo Rozdiel)

Cyklotrasa č. 5898 (Stará Ľubovňa – Podsadek – Vojenský tábor – Stará Ľubovňa)

Cyklotrasa č. 8927 (Stará Ľubovňa – Jarabina)

Modrá cyklotrasa (Stará Ľubovňa – Hniezdne – Forbasy – Nižné Ružbachy – Vyšné Ružbachy)

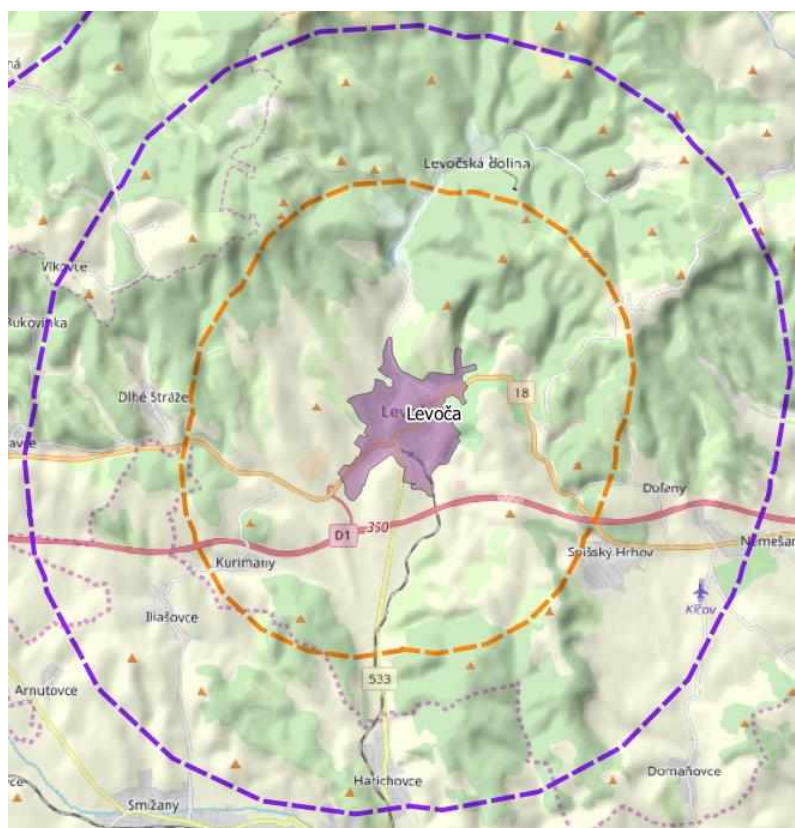
Problémy:

- Nenapojenie obce Chmeľnica
- Vedenie trasy po ceste I/68
- Obmedzenie pre cyklistov na moste na východe cez rieku Poprad
- Napojenie Hniezdného nie je optimálna trasa
- Napojenie Novej Ľubovne pozdĺž cesty III/3146

Levoča

Cez mesto nie je vedená žiadna cyklotrasa. Cyklotrasy sa mesta dotýkajú po jeho severnom a východnom okraji. Pre krajskú dopravu má veľký význam cyklomagistrála č. 014. Tá prepája Levoču s ďalšími sídlami – Kežmarok, Levočská dolina, Spišské Podhradie. Na juhu vedená trasa č. 8709 umožňuje prekonanie bariéry diaľnice D1 a je spojkou na trasu č. 2885 (Spišská Nová Ves, Spišské

Podhradie). Na západe je vedená trasa č. 5887, má skôr rekreačný charakter a je vedená cez Uložu, Vyšné Repaše do Nižných Repáš.

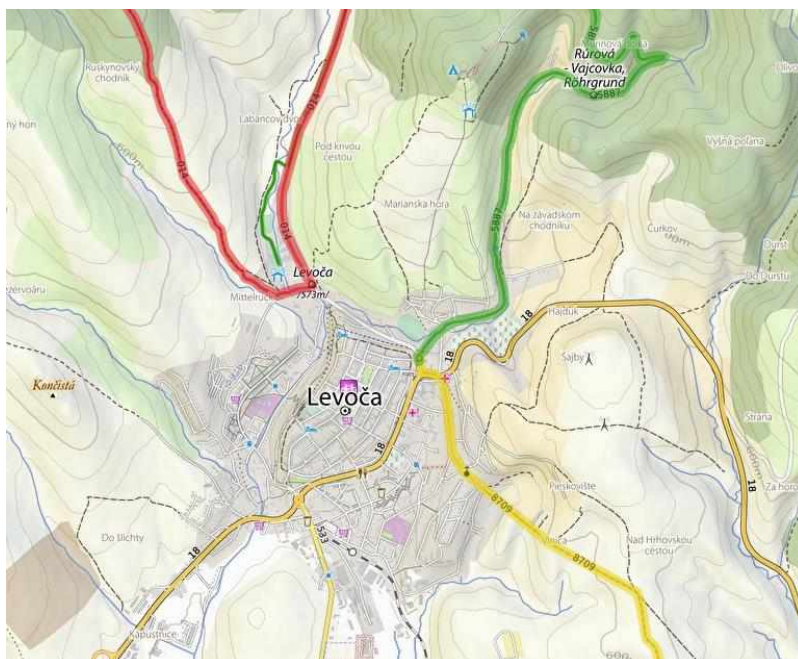


Obrázok 65 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Levoča

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionálne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilitného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádza obec Kurimany.

V pásme 3 – 6 km od Levoče sa nachádzajú nasledujúce obce – Levočská dolina, Doľany, Spišský Hrhov, Harichovce, Iľašovce, Dlhé Stráže, Dravce. Veľmi blízko k pásnu prilieha Spišská Nová Ves.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 66 **Cyklotrasy na území mesta Levoča**

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasa č. 014 (Veľký Lipník – cez hrebeň do Podolíňa)

Cyklotrasa č. 5887 (Levoča – Druhá lúka – Nižné Repaše – Tichý Potok)

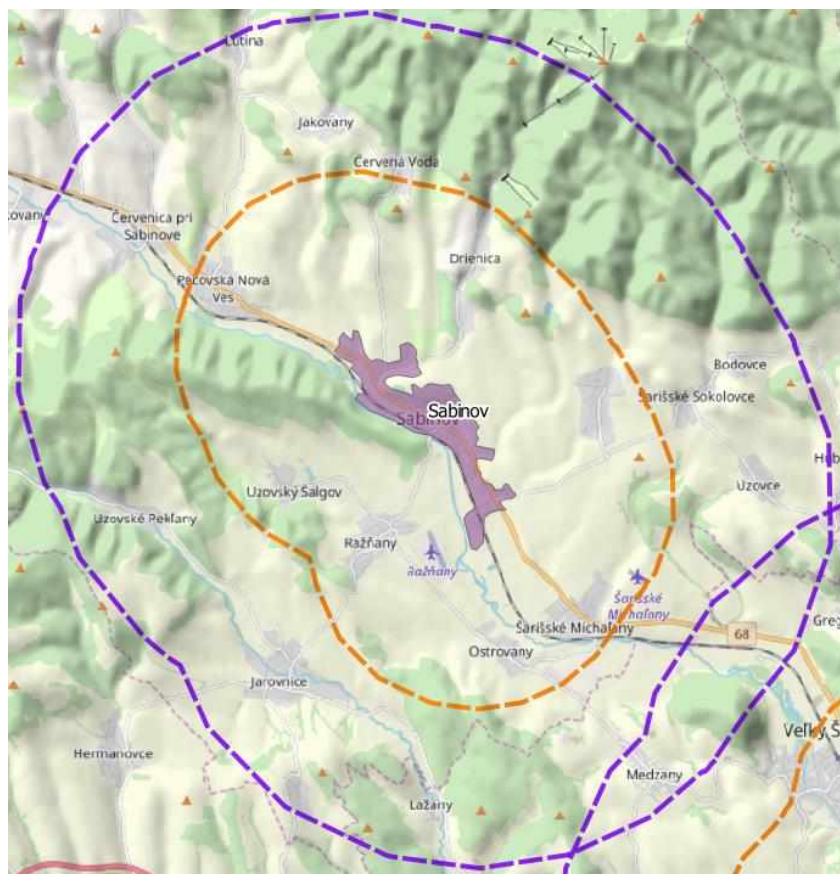
Cyklotrasa č. 8709 (Levoča – Pod Kacelákom)

Problémy:

- Bariéra v podobe diaľnice D1
- Nie je riešené napojenie na vonkajšie cyklotrasy z mesta
- Absencia cyklistických opatrení v meste

Sabinov (12 672 obyvateľov)

Mesta Sabinov sa na severe dotýka cyklotrasa č. 5852, ktorá napája obce Pečovská Nová Ves, Jakubova Voľa, Ľutina, Jakovany, Červená Voda.

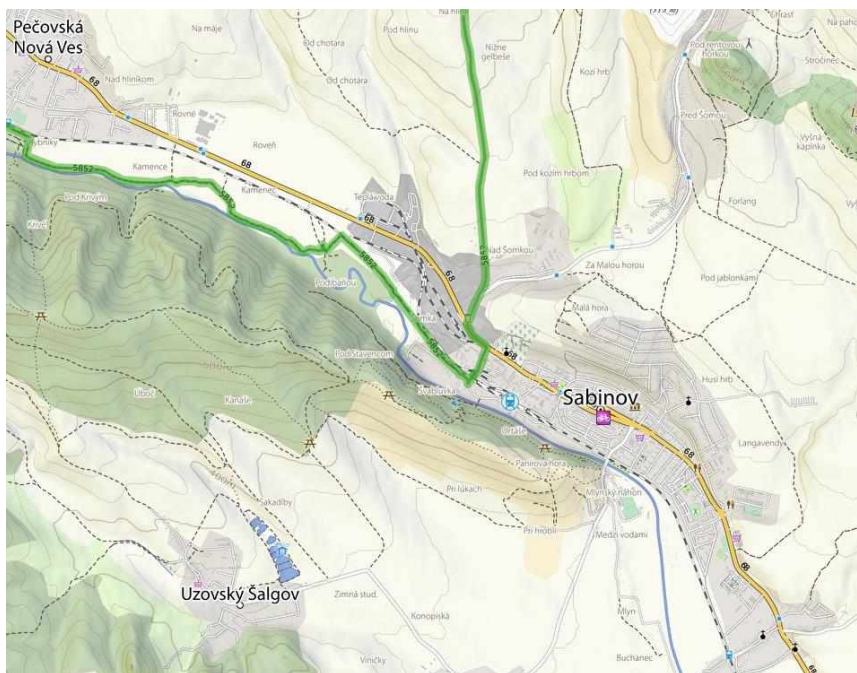


Obrázok 67 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Sabinov

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionalne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú obce – Pečovská Nová Ves, Drienica, Jakubovany, Šarišské Michaľany, Ostrovany, Ražňany, Uzovský Šalgov.

V pásme 3 – 6 km od Sabinova sa nachádzajú nasledujúce obce – Červenica pri Sabinove, Jakovany, Červená Voda, Šarišské Sokolovce, Uzovce, Medzany, Lažany, Jarovnice, Uzovské Pekľany.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 68 **Cyklotrasy na území mesta Sabinov**

Zdroj: www.openstreetmap.org

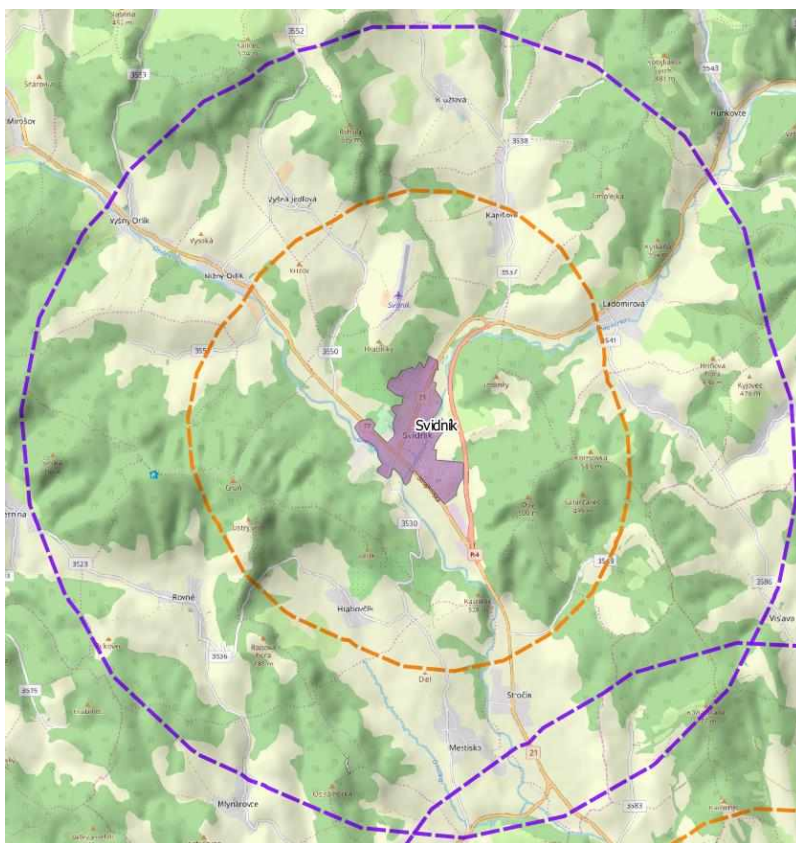
Cyklotrasa č. 5852 (Sabinov – Červenica pri Sabinove – Veľký Lipník – cez hrebeň do Podolínce)

Problémy:

- Napojenie sídel od východu – Jakubovany, Drienica
- Väzba Sabinov – Veľký Šariš – Prešov

Svidník

Mestom Svidník prechádza iba cyklotrasa č. 015 a to pozdĺž rieky Ondava a následne po úseku cesty I/21. Ďalej sa na území mesta nachádza krátka cyklotrasa – Floriánska cyklotrasa o dĺžke 260 m.

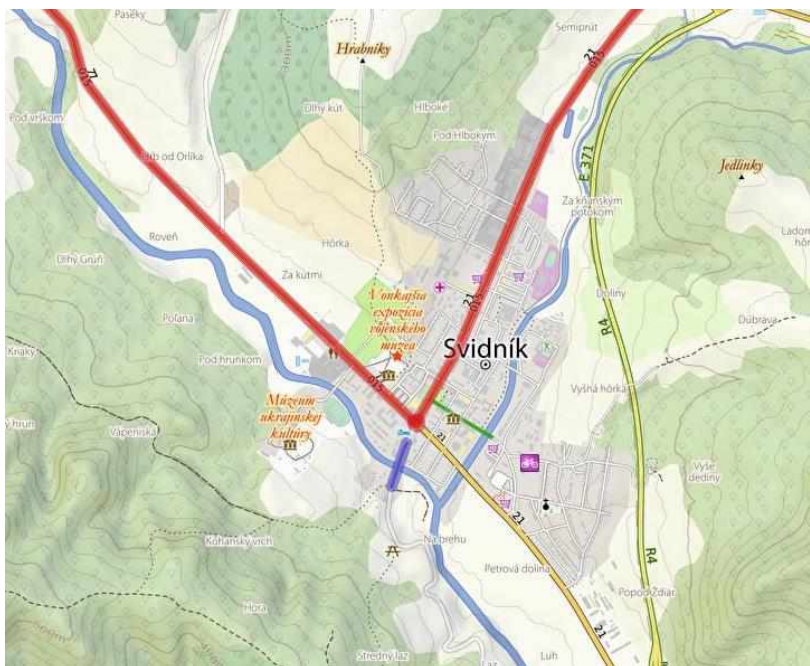


Obrázok 69 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Svidník

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionalne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú obce – Kapišová, Hrabovčák.

V pásme 3 – 6 km od Svidníka sa nachádzajú nasledujúce obce – Kružlová, Ladomirová, Stročin, Mestisko, Rovné, Nižný Orľák, Vyšná Jedľová. Pásmo sa pretína s rovnakým pásmom od Stropkova.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 70 **Cyklotrasy na území mesta Svidník**

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasa č. 015 (Prešov – Raslavice – Bardejov – Šarišské Čierne – Svidník – Kapišová – N. Komárnik – Poľská republika)

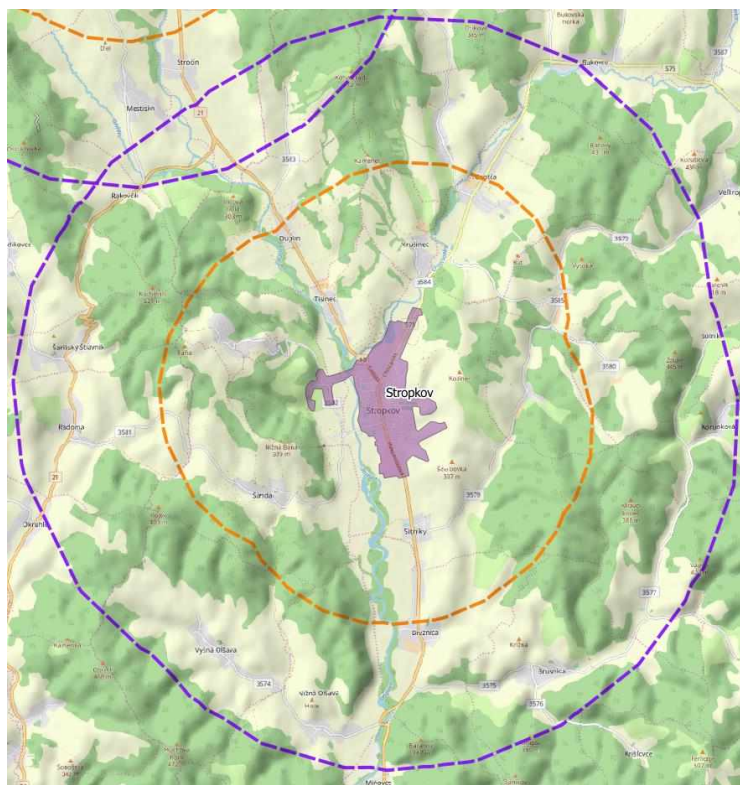
- Z veľkej časti vedené po cestách III. triedy – 60%,
- Trasa prechádza niekoľkými okresmi (Bardejov, Svidník, Prešov)

Problémy:

- Prechod trasy mestom, v centre mesta obmedzené cyklistické cestičky
- Chýbajúce značenie
- Vedenie trasy úsekom križovatka I/77 x 3550 – Nižný Orlík
- Nižná Jedľová - Svidník

Stropkov (10 717 obyvateľov)

V meste nie je žiadna oficiálna cyklotrasa. Na území mesta je niekoľko cyklocestičiek. Na juhu väzba Sitník – Stropkov pozdĺž cesty I/15 (cyklocestička po Sitník – Základná škola Mlynská Stropkov).

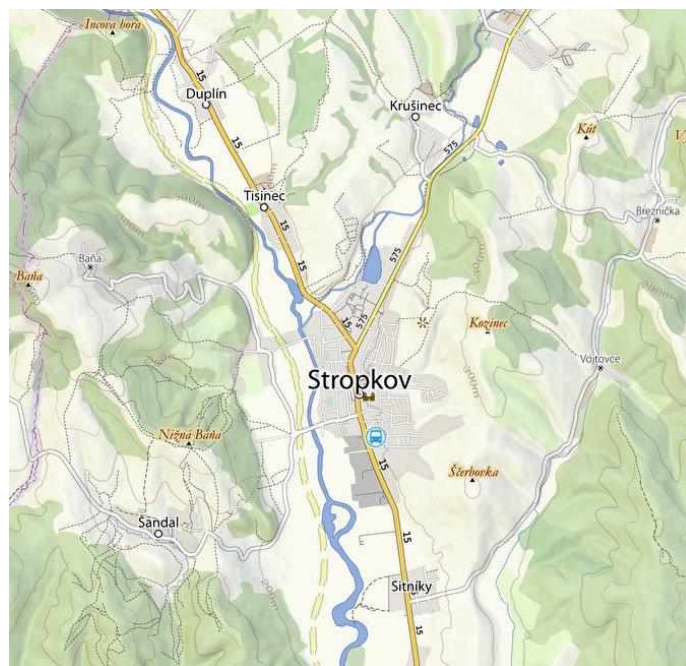


Obrázok 71 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Stropkov

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionálne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilitného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú obce – Krušinec, Sitník, Šandal, Tisinec, Duplín.

V pásme 3 – 6 km od Stropkova sa nachádzajú nasledujúce obce – Radoma, Vyšná a Nižná Olšava, Brusnica, Breznica.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 72 **Cyklotrasy na území mesta Stropkov**

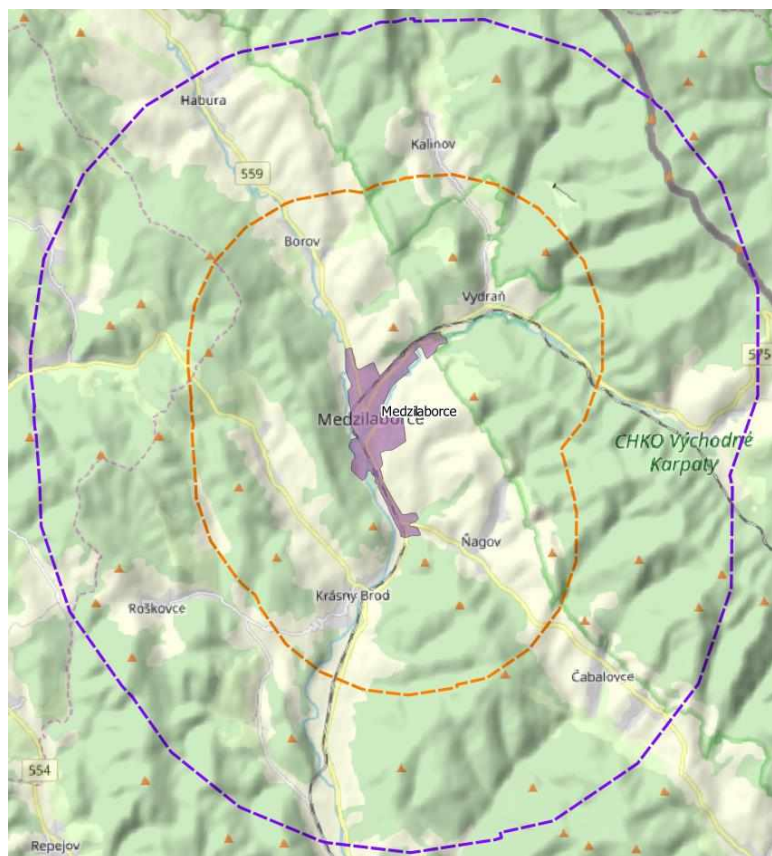
Zdroj: www.openstreetmap.org

Problémy:

- Oblasť Stropkova je bez cyklotrás

Medzilaborce

Mesto Medzilaborce prechádza niekoľko cyklotrás. V meste začína cyklotrasa č. 2885, ktorá ďalej pokračuje juhovýchodným smerom do obce Ňagov a Čabalovce a ďalej pokračuje do Sniny. Z juhu na sever prechádza mestom cyklotrasa č. 5880.

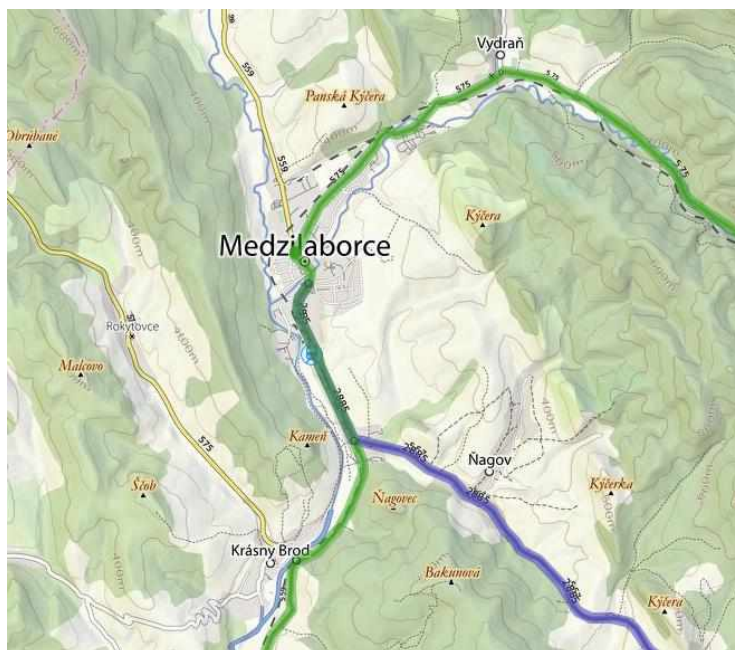


Obrázok 73 Izochróny 3 km a 6 km znázorňujúce potenciálne možnosti cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Medzilaborce

Z vyššie uvedených izochrón 3 km a 6 km znázorňujúcich potencionálne možností cyklo dochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 50) je zrejmé, že v pásme 3 km sa nachádzajú obce – Vydraň, Ňagov, Krásny Brod, Borov.

V pásme 3 – 6 km od Medzilaboriec sa nachádzajú nasledujúce obce – Kalinov, Čabalovce, Roškovce, Habura.

Pri vyššie uvedených obciach možno v prípade zatriaktívnenia cyklistickej dopravy očakávať možných užívateľov cyklistickej siete.



Obrázok 74 **Cyklotrasy na území mesta Medzilaborce**

Zdroj: www.openstreetmap.org

Cyklotrasa č. 2885 (Medzilaborce - Sabinov – Červenica pri Sabinove – Veľký Lipník – cez hrebeň do Podolíňa)

Cyklotrasa č. 5880 (Humenné – Radvaň n. L. – Medzilaborce – Palota – Poľsko)

Problémy:

- Absencia dopravného značenia cyklotrás
- Prechod cyklotrás mestom

6 Varianty budúceho vývoja

6.1 Analýza prevádzky modelu

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

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

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

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

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

Potrebné vstupné dáta

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

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

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

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

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

Modely sú vytvárané pre určité dôvody. Štruktúra a stupeň detailnosti sú prispôsobené tomuto účelu. Nie je vždy možné pokryť všetky sledované ukazovatele jedným modelom. Stupeň detailnosti



ovplyvňujú sledované veličiny. Analýza dopravných vplyvov sa zvyčajne vykonáva v rôznych verziách. Výsledky jednotlivých verzií sú, ale tiež ovplyvnené neistotou pozorovaných javov.

Zdroje neistoty môžu byť nasledujúce:

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

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

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

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

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

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

6.2 Analýzy budúceho vývoja dopravy a dopravnej siete

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

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

6.3 Analýza súčasnej situácie a trendov

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

Analyzovaný bol budúci vývoj nasledujúcich faktorov v troch scenároch:

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

- **Hrubý domáci produkt (HDP)**

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

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

- **Počet motorových vozidiel a osobných automobilov**

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

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

- **Stupeň motorizácie a automobilizácie**

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



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

- **Koeficienty rastu dopravy**

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

6.4 Analýzy budúceho vývoja dopytu

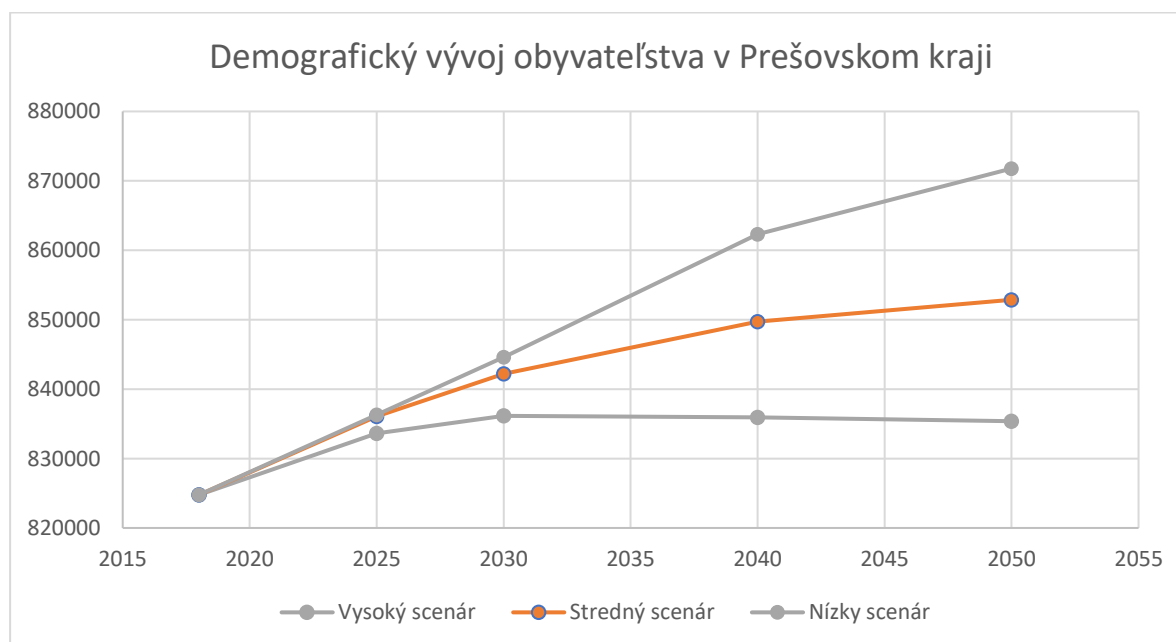
Demografický vývoj obyvateľstva v Prešovskom kraji

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

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

Tabuľka 99 Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ



Graf 52 Predikcia vývoja obyvateľov Prešovského kraja v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ

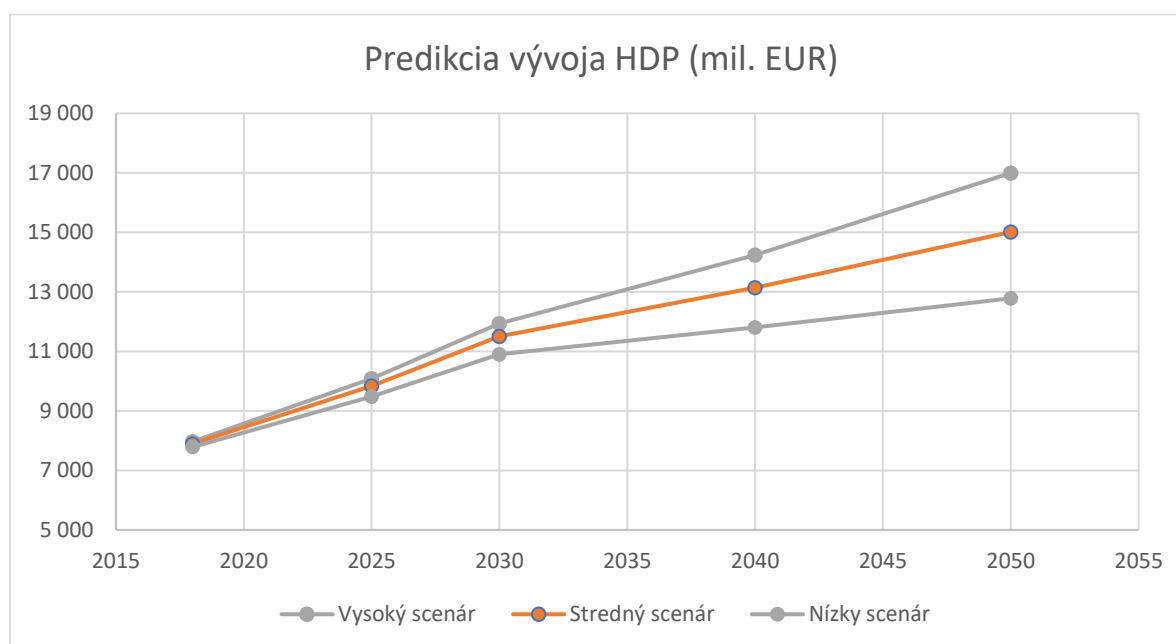
Hrubý domáci produkt (HDP)

Ďalším z faktorov, ktoré ovplyvňujú dopravný dopyt je hrubý domáci produkt. Analýza HDP a jeho predikcia vychádzala z niekoľkých nezávislých zdrojov. Jednak to boli dáta Štatistického úradu SR, ďalej najnovšie dáta Ministerstva financií SR o predikcii vývoja HDP (zo septembra 2018), ďalej potom predikcia vývoja HDP podľa údajov OECD a dáta z prieskumu mobility SR. Na základe týchto dát bola vykonaná predikcia vývoja HDP a HDP na obyvateľa opäť v troch scenároch. Všetky 3 predikcie sa zhodli na rovnakom trende vývoja HDP, avšak s rozdielnymi hodnotami podľa jednotlivých scenárov. V nižšie uvedených tabuľkách a grafoch je opäť stanovená predikcia vývoja HDP a HDP na obyvateľa v troch analyzovaných scenároch.

Predikcia vývoja HDP (mil. EUR)					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	7 966	10084	11933	14241	16995
Stredný scenár	7 894	9836	11509	13143	15011
Nízky scenár	7 789	9477	10903	11805	12783

Tabuľka 100 Predikcia vývoja HDP (mil. EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR



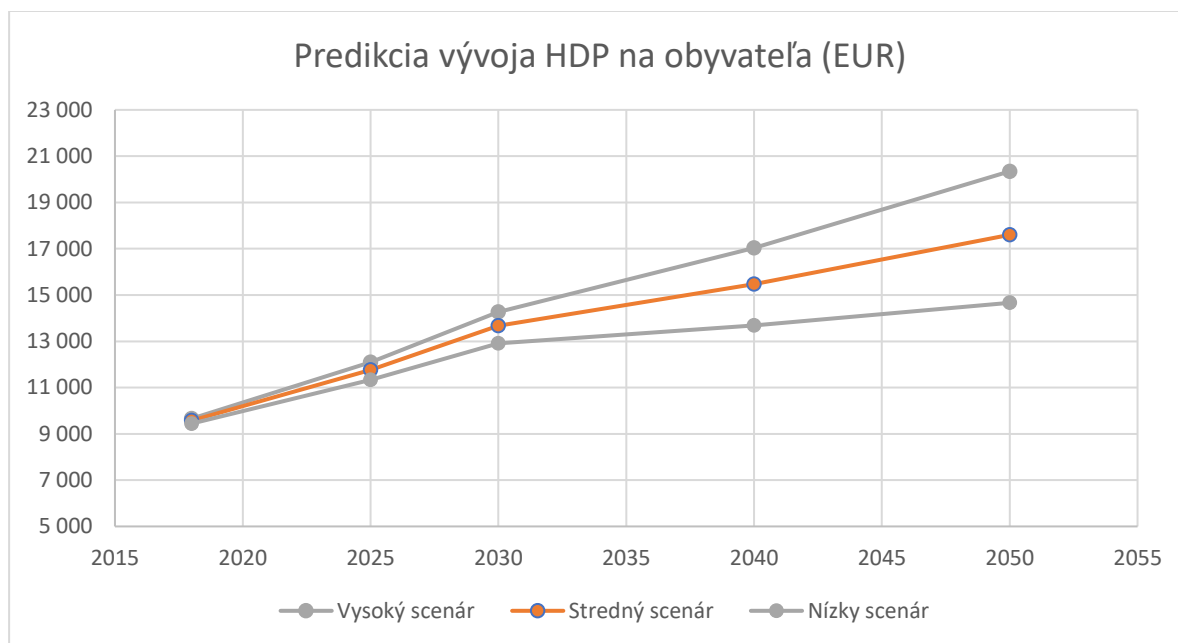
Graf 53 Predikcia vývoja HDP v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR)					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	9 659	12 096	14 272	17 036	20 344
Stredný scenár	9 571	11 764	13 665	15 467	17 600
Nízky scenár	9 444	11 332	12 909	13 690	14 663

Tabuľka 101 Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR) v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR



Graf 54 Predikcia vývoja HDP na obyvateľa v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR

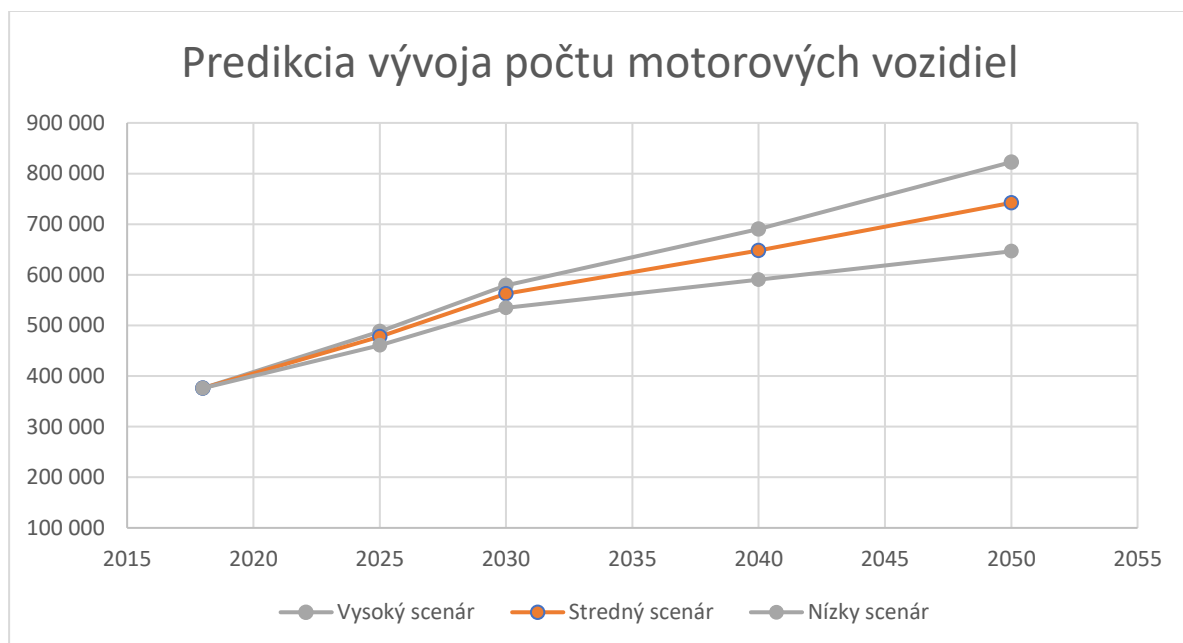
Počet motorových vozidiel a osobných automobilov

Ďalším faktorom ovplyvňujúcim dopravný dopyt je vývoj počtu motorových vozidiel a osobných automobilov. Na výpočet budúceho počtu vozidiel a automobilov v Prešovskom kraji boli použité údaje z doterajšieho trendu vývoja podľa štatistík Ministerstva vnútra SR, Štatistického úradu SR a taktiež dáta z prieskumu mobility SR. Pri tomto faktore bola zaznamenaná vysoká zhoda trendov jednotlivých scenárov, ako je vidieť z uvedených tabuliek a grafov.

Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	376 000	488 131	578 897	690 141	822 550
Stredný scenár	376 000	477 601	562 460	647 690	742 057
Nízky scenár	376 000	460 403	534 496	590 659	646 336

Tabuľka 102 Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



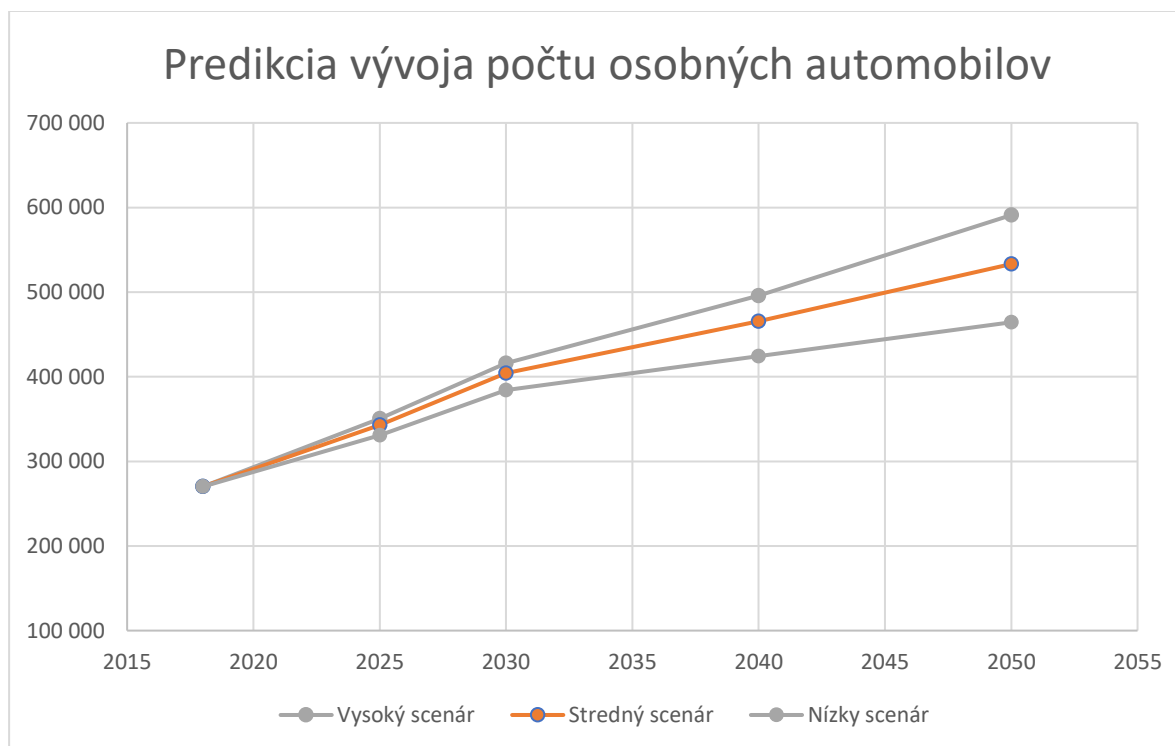
Graf 55 Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Predikcia vývoja počtu osobných automobilov					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	270 168	350 737	415 956	495 888	591 028
Stredný scenár	270 168	343 171	404 145	465 386	533 191
Nízky scenár	270 168	330 814	384 053	424 407	464 413

Tabuľka 103 Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



Graf 56 Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

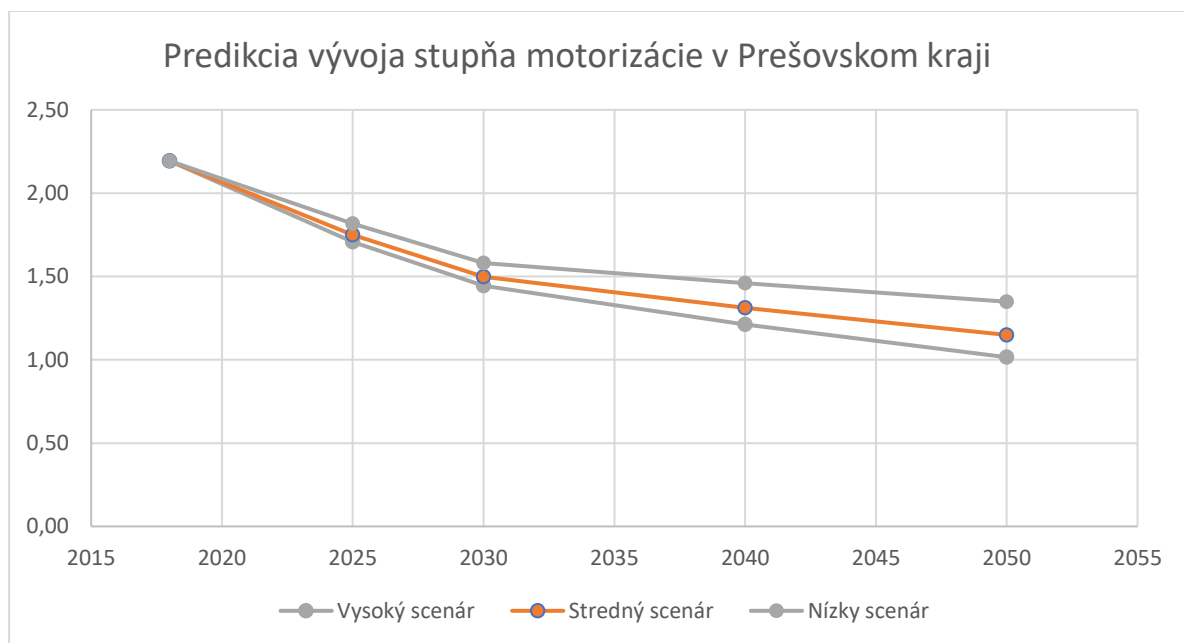
Stupeň motorizácie a automobilizácie

Stupeň motorizácie a automobilizácie je odvodený faktor na základe počtu obyvateľov a počtu motorových vozidiel, resp. osobných automobilov. Preto všetky predikované údaje v analyzovaných scenároch kopírujú trend vývoja počtu obyvateľov v Prešovskom kraji a vývoj počtu vozidiel (automobilov). V nasledujúcich tabuľkách a grafoch je doložený predikovaný trend vývoja stupňa motorizácie a automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch.

Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	2,19	1,71	1,44	1,21	1,02
Stredný scenár	2,19	1,75	1,50	1,31	1,15
Nízky scenár	2,19	1,82	1,58	1,46	1,35

Tabuľka 104 Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



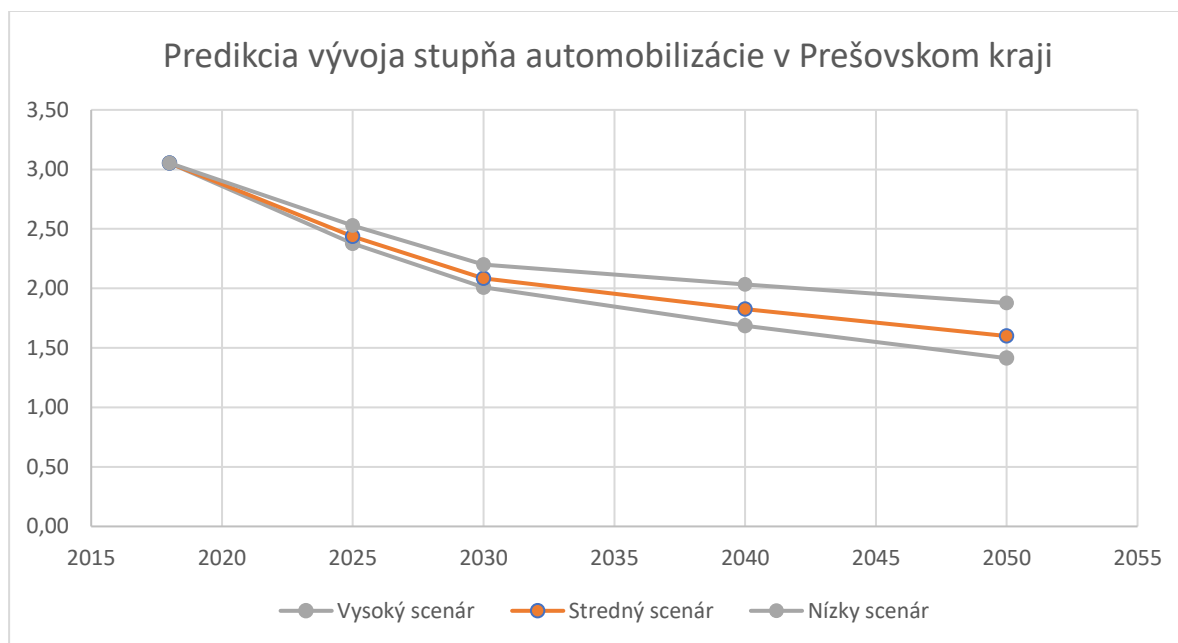
Graf 57 Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji					
	2018	2025	2030	2040	2050
Vysoký scenár	3,05	2,38	2,01	1,69	1,41
Stredný scenár	3,05	2,44	2,08	1,83	1,60
Nízky scenár	3,05	2,53	2,20	2,03	1,88

Tabuľka 105 Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR



Graf 58 Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Prešovskom kraji v troch scenároch

Zdroj údajov: Spracovateľ, Ministerstvo vnútra SR, Štatistický úrad SR, a Prieskum mobility SR

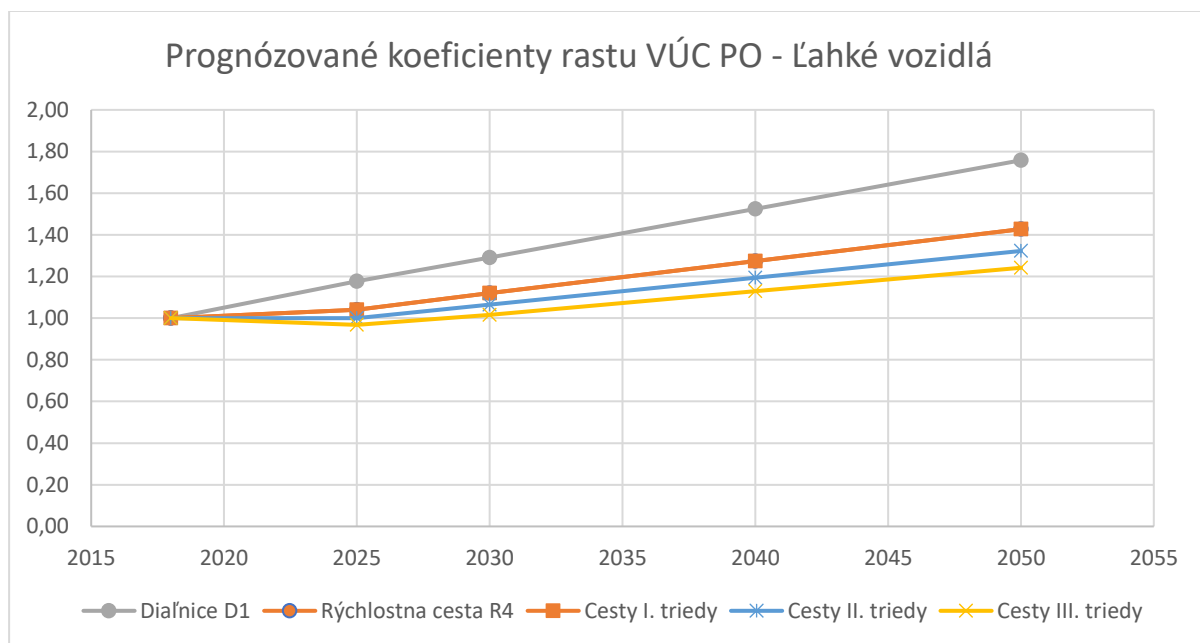
- Koeficienty rastu dopravy**

Posledným analyzovaným faktorom, ktorý ovplyvňuje dopravný dopyt boli koeficienty rastu dopravy. V nižšie uvedené tabuľke sú stanovené koeficienty rastu pre jednotlivé časové horizonty a v grafoch ďalej potom porovnanie koeficientov rastu na cestách pre ľahké a ťažké vozidlá.

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

Tabuľka 106 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ľahké vozidlá

Zdroj údajov: Spracovateľ, TP 07/2013



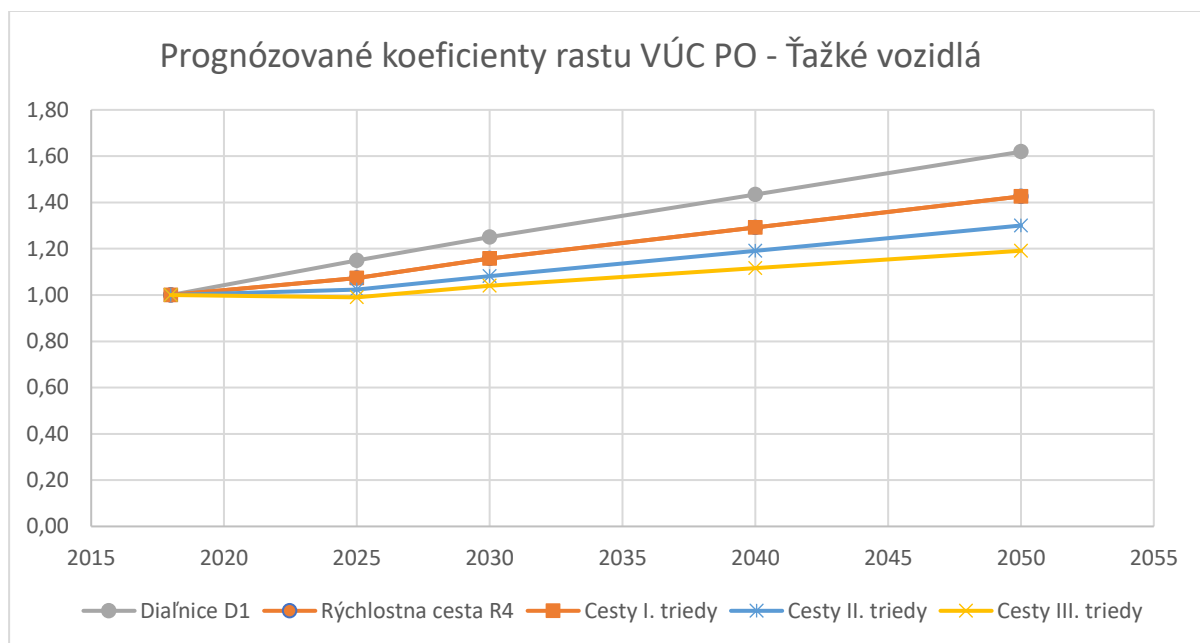
Graf 59 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ľahké vozidlá

Zdroj údajov: Spracovateľ

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

Tabuľka 107 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ťažké vozidlá

Zdroj údajov: Spracovateľ, TP 07/2013



Graf 60 Predikcia vývoja koeficientov rastu v Prešovskom kraji – Ťažké vozidlá

Zdroj údajov: Spracovateľ, Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, OECD a Prieskum mobility SR, TP 07/2013

Vyššie analyzované parametre stredného scenára budú vložené do dopravného modelu na výpočet výhľadového dopravného dopytu.

7 SWOT Analýzy

7.1 SWOT analýza cestnej siete v správe PSK

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) • Celkom hustá sieť spevnených ciest II. a III. triedy; • Inštitucionálne riešenie správy a údržby ciest vo vlastníctve kraja; • Zlepšujúca sa úroveň informácií o stave cestnej siete u správcov ciest.	WEAKNESSES (slabé stránky) • Nízka technická kvalita veľkej časti cestnej siete; • Chýbajúca strednodobá a jasná krátkodobá stratégia pre údržbu a modernizáciu krajských ciest; • Napriek zvyšovaniu rozpočtov nedostatok finančných zdrojov na údržbu; • Chýbajúce cestné prepojenia cez málo osídlené oblasti.
VONKAJŠIE ATRIBÚTY/ ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) • Zvyšujúce sa zdroje financovania z rozpočtu kraja aj EU; • Dobudovanie nadradenej cestnej siete; • Aplikovanie inovatívnych technológií údržby ciest a ich príslušenstva.	THREATS (hrozby) • Málo zdrojov v systéme financovania správy a údržby krajských ciest; • Ohrozovanie ciest a mostov z titulu prírodných vplyvov a mimoriadnych situácií (výdatná zrážková činnosť-zosuvy).

7.2 SWOT analýza regionálnej autobusovej dopravy v PSK

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) - Rozsiahla sieť liniek zahŕňajúca všetky obce kraja; - Pomerne kvalitný vozový park s dostatočnou obnovou vozidiel; - Kvalitná obsluha metropolitného regiónu Prešova linkami MHD a prímestskej autobusovej dopravy.	WEAKNESSES (slabé stránky) - Nie vždy zodpovedajúca ponuka dopytu; - Nie je zavedený taktový cestovný poriadok; - Nízka atraktivita v oblastiach s vysokým dopytom; - Veľa obcí s nízkym štandardom obsluhy a bez obsluhy počas víkendov.
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) - Zavedenie integrovaného dopravného systému riadeného organizátorom; - Podpora obnovy vozidlového parku z fondov EU; - Atraktívna ponuka taktovej dopravy; - Sprísnenie parkovacej politiky v centrách miest; - Alternatívne spôsoby obsluhy obyvateľov v málo osídlených častiach kraja.	THREATS (hrozby) - Pokračujúca (narastajúca) väzba používania automobilu so spoločenskou prestížou; - Poruchy na sieti ciest v PSK zanedbaním údržby alebo vplyvom prírodných síl; - Vyludňovanie odľahlejších oblastí kraja, zvlášť vidieka; - Tlak na obmedzovanie výkonov pod vplyvom narastajúcich celkových nákladov; - Nezjednotená politika vlády v oblasti sociálnych zľav (železnica verus autobusová doprava).

7.3 SWOT analýza regionálnej železničnej dopravy v PSK

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) - Vysoká úroveň dopravnej obsluhy na TEŽ a OŽ vo Vysokých Tatrách a pozdĺž Košicko-bohumínskej železnice; - Zachovanie prevádzky osobných vlakov na väčšine železničnej infraštruktúry v kraji.	WEAKNESSES (slabé stránky) - Železničná doprava netvorí nosný systém verejnej osobnej dopravy; - Nedostatočný rozsah premávky; - Nie je dostatočná ponuka vlakov rôznej kvality; - Nízka kvalita infraštruktúry a časti vozidlového parku.
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) - Integrovaný dopravný systém so zapojením železničnej dopravy vrátane zriaďovania P+R a B+R parkovísk v areáloch staníc a zastávok alebo v ich blízkosti; - Rozvoj ponuky železničnej dopravy na jednotlivých traťových úsekoch; - Systémová cielená modernizácia železničnej infraštruktúry na rýchlosť a zvýšenie kapacity (počtu spojov); - Regulácia IAD, najmä parkovania v centrách významných miest kraja; - Prebehujúca obnova vozidlového parku.	THREATS (hrozby) - Pokračujúca (narastajúca) väzba používania automobilu so spoločenskou prestížou; - Obmedzené zdroje štátu na údržbu železničnej infraštruktúry; - Neriešenie kritickej situácie nedostatku zdrojov pre modernizáciu železničnej siete; - Nedostatok zdrojov na financovanie strát z prevádzky; - Zastavenie modernizácie a obnovy vozidlového parku aj priestorov pre cestujúcich.

7.4 SWOT analýza MHD v Prešove

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) - Kvalitná obsluha mesta Prešov a jeho okolia MHD vrátane niektorých okolitých obcí; - Pomerne rozsiahla sieť liniek (najmä v Prešove); nosný trolejbusový systém s krátkym intervalom, najmä Na Hlavnej; - Pomerne kvalitný vozový park, najmä trolejbusov; - Podpora zo strany mesta Prešov, ktoré je vlastníkom dopravného podniku; - Vysoký podiel elektrickej trakcie.	WEAKNESSES (slabé stránky) - Malá atraktivnosť verejnej dopravy pre lepšie zarábajúcu populáciu; - Malá zrozumiteľnosť systému pre ľudí zvonku – napríklad iné názvy zastávok PAD a MHD na tých istých miestach v Prešove; - Drastické obmedzovanie rozsahu dopravy počas víkendov a prázdnin; - Vysoké náklady na údržbu a obnovu infraštruktúry najmä v elektrickej trakcii.
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) - Podpora integrovaného dopravného systému; - Podpora regulácie IAD v centre mesta Prešov; - Európske fondy na podporu verejnej dopravy a infraštruktúry; - Rozvíjanie informačných a odbavovacích systémov pomocou moderných technológií; - Nové spôsoby odbavenia atraktívne pre užívateľov mobilných technológií.	THREATS (hrozby) - Pokračujúca (narastajúca) väzba používania automobilu so spoločenskou prestížou; - Strata politickej podpory IDS osobitne a riešenie verejnej dopravy všeobecne; - Podfinancovanie – nedostatočná údržba infraštruktúry; - Starnutie infraštruktúry a vozidlového parku; - Konzervatívne správanie managementu.

7.5 SWOT analýza MHD v ostatných mestách PSK

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
•		
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) • Obsluha dotknutého regiónu (mesta); • Pomerne rozsiahla sieť liniek (najmä v Bardejove, Humennom a Poprade); • Pomerne kvalitný vozový park; • Podpora zo strany miest, ktoré túto dopravu prevádzkujú; • Prevádzkovanie je naplánované pre skutočné potreby.	WEAKNESSES (slabé stránky) • Malá atraktivnosť MHD pre lepšie zarábajúcu populáciu; • Pomerne dlhé a nepravidelné intervaly; • Tak ako je naplánovaná pre skutočné potreby, zvykne byť zložitá (takmer každý spoj má svoje úpravy trasy) a preto je nepochopiteľná pre väčšinu obyvateľov, mimo okruh pravidelných užívateľov.
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) • Podpora integrovaného dopravného systému; • Sprísnenie parkovacej politiky v centrách dotknutých miest; • Európske fondy na podporu verejnej dopravy a súvisiacej infraštruktúry; • Regulácia parkovania v centrách dotknutých miest; • Výrazný nárast kongescií spolu so spomalením cestnej dopravy, najmä IAD na území mesta.	THREATS (hrozby) • Pokračujúca (narastajúca) väzba používania automobilu so spoločenskou prestížou; • Strata politickej podpory IDS osobitne a riešenie verejnej dopravy všeobecne; • Spokojnosť radníc s dosiahnutým stavom; • Možnosť neodborných zásahov do MHD zo strany komunálnych politikov.

7.6 SWOT analýza cyklistickej dopravy

	PODPORNÉ ATRIBÚTY (Pomáhajúce dosiahnutie cieľa)	ŠKODLIVÉ ATRIBÚTY (Brániace dosiahnutie cieľa)
VNÚTORNÉ ATRIBÚTY	STRENGTHS (silné stránky) - Zadefinovanie cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Národnej stratégii rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR ako samostatného a rovnocenného druhu dopravy; - Záujem štátu, PSK a miest o podporu cyklistickej dopravy ako alternatívneho spôsobu nemotorovej dopravy v mestách; - Rozvoj medzinárodných cyklotrás – Eurovelo 11; - Schválené strategické dokumenty pre podporu cyklistickej dopravy.	WEAKNESSES (slabé stránky) - Väčšina miest nemá pripravené prípadne zrealizované projekty samostatných cyklocestičiek; - Všeobecný nedostatok financií; - Obmedzená rýchlosť dopravy aj obmedzený dojazd; - Nespojité vedenie trás; - Viacere oblasti v PSK sú úplne bez cykloturistických trás.
VONKAJŠIE ATRIBÚTY / ATRIBÚTY PROSTREDIA	OPPORTUNITIES (príležitosti) - Možnosť čerpania finančných prostriedkov v rokoch 2016 – 2022 z operačných programov EÚ, podporujúcich cyklistickú dopravu a cykloturistiku; - Podpora cyklistickej dopravy zo strany zamestnávateľov; - Vybudovanie dostatočnej siete cyklistických komunikácií s potrebným vybavením a doplnkovou infraštruktúrou; - Pretrasovanie tras vedených po frekventovaných cestných komunikáciách na najbližšie poľné a lesné cesty, prípadne ich vedenie po samostatných oddelených trasách; - Jazda na bicykli ako životný štýl.	THREATS (hrozby) - Cyklistická doprava zostane na okraji záujmu, nebude podpora zo strany štátu, miest a obcí; - Nekvalitné projektovanie; - Vysoká intenzita osobnej a nákladnej automobilovej dopravy v mestách, obciach a na existujúcej cestnej sieti I. a II. triedy; - Nesystémové financovanie cyklistickej dopravy; - Absencia systému budovania, modernizácie a údržby cyklistických chodníkov.



8 Vyhodnotenie analýz

Analytická časť vychádza zo strategických dokumentov národnej úrovne, úrovne vlastného kraja a dokumentov okolitých územných celkov a zo Zberu dát a prieskumov.

Analýza strategických dokumentov sa zamerala na časti relevantné pre riešenie dopravného systému kraja, čiže nie len na stratégie budovania významných dopravných stavieb, ale tiež na rozvoj hospodárstva a cestovného ruchu, čo sú fenomény, ktoré implikujú zmeny požiadaviek na dopravný systém.

Najmä v oblasti dopravnej infraštruktúry (líniových stavieb) je koordinácia so susedmi nevyhnutná, preto je znalosť zámerov v susedných regiónoch dôležitá a bola jej venovaná náležitá pozornosť.

Hlbšie zoznámenie sa so všeobecnými charakteristikami územia slúži lepšiemu pochopeniu života v kraji a potrieb obyvateľov kraja.

Nakoľko je táto analýza predstupňom a podkladom pre vypracovanie návrhov, bola na základe zozbieraných dát a prieskumov spravená analýza fungovania jednotlivých segmentov dopravného systému kraja v jeho regiónoch. Toto poznanie bolo podporené aj využitím dopravného modelu Prešovského kraja, vytvoreného v rámci spracovania tohto Plánu udržateľnej mobility.

Snaha o opísanie širších trendov a procesov v dopravnom systéme kraja je vyjadrená vo SWOT analýzach jednotlivých subsystémov.