



PARTNERSHIP
WITHOUT BORDERS



**Východisková situácia pre vypracovanie spoločného Mobility Plánu
partnerov projektu
MOBI
Moderná hraničná infraštruktúra – úspešný karpatský región
(Baseline research)**

Košický samosprávny kraj

03/2020 – 10/2023

Úvod

Účel a úloha dokumentácie

Cieľom predkladaného dokumentu je vytvorenie udržateľnej platformy pre efektívnu výmenu informácií reflektujúcich cezhraničnú mobilitu ľudí a tovarov, dopravnú hraničnú infraštruktúru a prepojenia verejnej dopravy. Dokument je výsledkom práce pracovných skupín, pozostávajúcich z partnerov projektu MOBI a zapojených expertov, ktoré sú dôkazom posilnenia spolupráce medzi samosprávami či profesijnými organizáciami. Z predkladanej informačnej platformy bude možné čerpať podnety pre synchronizáciu činností na rôznych stranách hranice. Predkladaný dokument tvorí podklad pre vypracovanie spoločného strategického dokumentu s názvom CBC Mobility Plan, ktorý je hlavným výstupom projektu MOBI – Moderná hraničná infraštruktúra – úspešný karpatský región.

Dodržiavanie ustanovení územných a sektorových plánovacích dokumentov

Národná úroveň

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

V súlade s opisom a analýzou osídlenia a rozvojových osí je navrhovaná podpora rozvoja regiónov vo všeobecnej rovine, čo je ďalej rozpracované do rozvoja nielen dopravy a jej infraštruktúry, ale tiež

ostatných sektorov ekonomiky ako školstva, zdravotníctva, poľnohospodárstva lesníctva, vodného hospodárstva, priemyslu a ďalších sektorov.

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

Základné ciele pre súčasnú územnoplánovaciú dokumentáciu sú podľa koncepcie nasledujúce:

- Podpora rozvoja ekonomickej základne a posilnenie jej konkurencieschopnosti a efektívnosti
- Podpora rovnovážneho sídelného rozvoja, vrátane rozvoja vidieka
- Zabezpečenie rovnocennej dostupnosti k infraštruktúram
- Ochrana a tvorba životného prostredia, prírodného a kultúrneho dedičstva
- Podpora integrácie a kohéznosti
- Zabezpečenie udržateľného rozvoja

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 nastavil efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určil spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Boli definované kľúčové problémy dopravného sektora deleného na cestnú, železničnú, verejnú osobnú, vodnú dopravu a civilné letectvo. Jeden zo základných problémov dopravného sektora na Slovensku je dlhodobo nepriaznivý vývoj deľby prepravnej práce v prospech cestnej dopravy, od roku 1995 do roku 2004 klesol z polovice na štvrtinu dopravného výkonu v osobnej doprave.

Na základe problémov identifikovaných v analytickej časti bola vo väzbe na európske strategické a rozvojové dokumenty definovaná cieľová rozvojová vízia s horizontom roku 2030: 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.

Boli definované globálne strategické ciele:

- 1) Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídiel a priemyselných zón 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.

- 2) Dlhodobý udržateľný rozvoj dopravného systému Slovenskej republiky s dôrazom kladeným na generovanie a efektívne využívanie finančných prostriedkov vo väzbe na reálne potreby používateľov.
- 3) Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov cestnej dopravy) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky. Zvýšenie kvality dopravného plánovania v SR definovaním optimálnej cieľovej hodnoty del'by prepravnej práce v podmienkach Slovenskej republiky a stanovenie krokov a nástrojov na jej dosiahnutie.
- 4) Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických vplyvov dopravy (vrátane zmeny klímy) v dôsledku monitoringu životného prostredia, efektívneho plánovania/realizácie infraštruktúry a znižovaním počtu konvenčne poháňaných dopravných prostriedkov, resp. využívaním alternatívnych palív.

Opatrenia pre naplnenie stratégie boli definované na základe globálnych trendov, medzinárodných dohôd a záväzkov SR a problémov identifikovaných v analytickej časti prípravy stratégie.

Pre potreby budúceho vyhodnotenia priebehu implementácie stratégie do praxe boli nastavené indikátory umožňujúce porovnať budúci stav dopravného sektora Slovenskej republiky so stavom v dobe prípravy stratégie (del'ba prepravnej práce, počet usmrtených a zranených osôb v doprave, cestovný čas medzi hlavnými sídlami, emisie CO₂, a koncentrácia PM_x.)

Problémy cestnej dopravy relevantné pre cestnú sieť Košického samosprávneho kraja:

- Neschválená a neaplikovaná zmena koncepcie cestnej siete
- Dlhá doba trvania predinvestičnej a investičnej prípravy
- Nedostupnosť vybraných vstupných dát do analýz a plánovania
- Významné prekročenie návrhových kapacít ciest I. triedy vo väčšine krajov SR - I/16 nadväzujúca na R2 v blízkosti Košíc,
- Vysoké intenzity nákladných vozidiel na cestách I. triedy
- Vysoký pomer tranzitnej dopravy vo vybraných mestách
- Komplikovaná dostupnosť diaľnic a rýchlostných ciest z vybraných okresov

Návrhy – cestná sieť:

- OPC1: Implementácia novej koncepcie cestnej siete
- OPC2: Zmena princípov a zaistenia správy a údržby cestnej infraštruktúry
- OPC5: Dobudovanie prioritnej osi západ - východ (Koridor Rýn – Dunaj, československá vetva)
- R6 + D1 – dobudovanie v úsekoch Žilina – Košice, Košice – hranica UK
- OPC7: Dobudovanie severojužného prepojenia na východnom Slovensku
- R4 hranica HU-Košice, R2 Košice, D1 Košice-Prešov, R4 Prešov – Poľsko
- OPC8 Dobudovanie stredoslovenskej cestnej osi západ - východ
- R2 Trenčín – Žiar n. Hronom – Lučenec - Košice
- OPC11 Rozvoj siete ciest I. a II. triedy
- OPS6 Pravidelné aktualizácie strategických a rozvojových dokumentov

Problémy – verejná doprava

Podľa anketového prieskumu, aj podľa výsledkov dopravného modelovania, je iba okolo 30 % ciest dopravnými prostriedkami realizovaných verejnou osobnou dopravou.

Iba 18 % ciest verejnou dopravou sa realizuje vlakmi, ponuka vlakov je predovšetkým v prímestskej doprave obmedzená.

Dostupnosť sídel verejnou dopravu je v regiónoch bez modernizovaných železničných tratí oveľa pomalšia ako osobnými automobilmi.

VOD idúca po ceste sa vplyvom dopravných kolón a budovania cestnej svetelnej signalizácie spomaľuje

Pokračuje úbytok cestujúcich v prospech IAD, a to najmä platiacich plné cestovné, čo spôsobuje výrazné výpadky tržieb VOD.

Úbytok cestujúcich je rýchlejší vo „vidieckych“ regiónoch, kde nie je zabezpečená taktová doprava do spádových centier počas celého dňa,

Úbytok cestujúcich spôsobuje rušenie málo využitých spojov najmä vo večerných hodinách, čo generuje ďalší úbytok cestujúcich vzhľadom na znižujúcu sa atraktivitu VOD.

Systémy regionálnej autobusovej dopravy sú vo väčšine krajov organizované podľa dopytu ich cestujúcich, málo využité spoje sú rušené. Výsledkom je nie celkom systematické usporiadanie liniek, ktoré je málo prehľadné pre získavanie nových a príležitostných cestujúcich

Súčasná frekvencia vlakov nie je dostatočne atraktívna. Problémom je taktiež nedostatočné využitie potenciálu terminálov a vyššie náklady na kompenzácie strát po ich zavedení do prevádzky.

Prevádzku terminálov integrovanej osobnej prepravy (TIOP) v rámci IDS komplikuje neexistujúca legislatíva. Nejednoznačná je kompetencia pre prevádzku terminálov integrovanej osobnej prepravy. Všetky tieto problémy ešte viac prehľbujú negatívny trend, ktorým je postupný pokles využívania systémov VOD na úkor posilňovania individuálnej automobilovej dopravy.

Návrhy - verejná doprava

- OPŽ2: Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej hromadnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r. 2050 - Ustanovenie centrálného koordinátora a organizátora verejnej dopravy, vytvorenie celonárodného prevádzkového konceptu verejnej dopravy a jeho implementačného plánu. (Išlo aj o súčasť programového vyhlásenia vlády SR. Bolo modifikované do podoby pracovnej skupiny „harmonizácia VOD“, ktorej cieľom je odstraňovanie bariér, ktoré bránia integrácii verejnej dopravy.)
- OPŽ3: Dokončenie implementácie Plánu dopravnej obslužnosti SR (železničnou dopravou) z roku 2022
- OPŽ4: Modernizácia nosnej trate Žilina - Košice - Čierna nad Tisou a pridružených tratí (Hidasnémeti – Košice – Prešov – Muszyna, Košice – Trebišov – Michalovce - Humenné)

Modernizácia medzistaničných úsekov a staníc, preložky vybraných úsekov

- OPVO1: Preferencia verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach (najpotrebnejšie)
- OPVO4: Úpravy verejných priestorov miest a výstavba novej infraštruktúry pre peších a cyklistov
- OPVO5: Budovanie záchytných odstavných a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov

o Pre vyšší podiel železničnej dopravy na prepravnej práci je potrebné podporovať kombinovanú prepravu s individuálnou dopravou

- OPVO6: Revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania
- OPVO7: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a integrovaných zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti

Z návrhu zásobníka projektov Strategického plánu rozvoja verejnej dopravy SR do roku 2030 pre Košický kraj:

- TIOP Michalovce
- TIOP Trebišov
- TIOP Košice, Sever - nadväznosť železničnej a mestskej dopravy
- TIOP Krompachy
- TIOP Margecany
- TIOP Prakovce
- TIOP Spišská Nová Ves
- TIOP Košice, Staničné námestie (prepojenie staníc s využitím interoperability)
- Koľajové napojenie priemyselného parku Kechnec a priem. zóny Bočiar na IKD
- Zdvojkoleňovanie železničnej trate Košice - Prešov v úseku "Kysak - Prešov" v rovine TEŠ
- Zvýšenie bezpečnosti autobusových zastávok - budovanie autobusových pruhov
- Prestupné terminály s príslušným informačným systémom
- TEŠ napojenia terminálu Moldava nad Bodvou na cestu
- Spracovanie Generálneho dopravného plánu sídelného útvaru Košice
- Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja
- Nízkopodlažné a ekologické autobusy – obstaranie (180 ks)
- Programové vybavenie na plánovanie dopravných výkonov verejnej dopravy
- Centrálne autobusové zastávky s príslušným informačným systémom v KSK
- Tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému
- Centrálny dispečing systémov verejnej dopravy - dispečing IDS

Z návrhu zásobníka projektov Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 pre Košický kraj – železničná infraštruktúra do roku 2030 :

Zelené:

- Modernizácia železničnej trate Poprad-Tatry – Lučivná
- Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, PD pre stupeň DSP a DRS
- Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, realizácia
- Košice – Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Košice – Michal’any, PD
- Košice – Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Michal’any – Čierna nad Tisou, PD
- Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia

- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Krompachy (mimo) – Kysak, dofinancovanie PD po DRS
- Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia

Žlté:

- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Kysak – Košice, realizácia
- Terminál Sever Košice
- Sprístupnenie železničnej stanice Košice z východnej strany a predĺženie podchodu
- ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Fiľakovo - Moldava nad Bodvou, realizácia

Modré

- Drobné projekty (priecestia, zahusťovanie, grafikon na sieti ŽSR)

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.

Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja, 2020

Plán udržateľnej mobility KSK spracovaný NDCOn s.r.o. v rokoch 2018–2020 obsahuje tieto časti:

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. Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti Košického kraja
6. Návrhová časť
7. Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)
8. Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility

V časti diela Analýzy je úlohou spracovanie štvorstupňového dopytového dopravného modelu pre automobilovú, verejnú a cyklistickú dopravu a spracovanie analýz s využitím dopravného modelu aj ostatných zozbieraných dát.

Hlavným cieľom analýz je zhodnotenie a analýza súčasného stavu dopravného sektora s využitím dopravného modelu v oblasti automobilovej a verejnej dopravy a modelových vzťahov v cyklistickej doprave, a to z hľadiska organizácie, prevádzky, technického stavu a funkčnosti, vozidlového parku a infraštruktúry atď. s cieľom identifikovať problémy a úzke miesta.

Prognóza dopravnej situácie v časových horizontoch +5, 10, 20 a 30 rokov so zohľadnením demografického vývoja a alternatív očakávaného socioekonomického a územného rozvoja (optimistický/pesimistický/realistický) nezávisle od rozvoja infraštruktúry.

Analýza sa zamerala opis súčasného stavu dopravných systémov a trendov vývoja dát. Zaoberala sa organizáciou dopravy, inštitucionálnym usporiadaním, prevádzkou verejnej dopravy a infraštruktúrou.

Boli spracované tieto analýzy verejnej dopravy:

- Zaťaženie úsekov siete verejnej dopravy,
- Počtu spojov do jednotlivých obcí Košického samosprávneho kraja,
- Deľby prepravnej práce z jednotlivých obcí Košického samosprávneho kraja,
- Kvalitatívne a kvantitatívne ukazovatele verejnej dopravy

Ďalej boli spracované nasledujúce analýzy:

- Cestná sieť a klasifikácia ciest
- Intenzita premávky na cestách
- Úrovne kongescií a služieb,
- Náklady na údržbu a rozvoj siete,

- Dostupnosť na hlavných oblasti / uzly,
- Nehodovosť,
- Modelovanie hladín hluku
- Modelovanie úrovne emisií .

Pri spracovaní analýz bola venovaná pozornosť kvalite a kapacite infraštruktúry, bezpečnosti dopravy, súčasnému a výhľadovému dopytu, dostupnosti a funkčnosti sietí, kapacite vozidlového parku prímestskej a mestskej verejnej dopravy, organizačnému a inštitucionálnemu usporiadaniu, aktuálnemu systému prevádzky a údržby systému, prevádzkovým obmedzeniam, dopravnej politike, parkovaciemu systém a životnému prostrediu. Na záver bola spracovaná SWOT analýza.

V správe Prieskumy a zber dát Plánu udržateľnej mobility boli opísané realizované dopravné prieskumy a ich výsledky a boli prezentované všetky získané dáta počas ich zberu.

Ďalšie ciele spracovania projekt sú:

- Spracovanie dopravného modelu Košického samosprávneho kraja,
- Analýzy získaných dát a výsledkov prieskumov s využitím výstupov z dopravného modelu,
- Aktualizácia reálnych trendov dopravných charakteristík,
- Vytvorenie základu pre ďalší územný rozvoj z hľadiska dopravy
- Prognóza dopravy s využitím dopravného modelu,
- Návrh efektívneho a udržateľného dopravného systému,
- Návrh vízie, cieľov a špecifických cieľov pre rozvoj dopravného systému do roku 2040,
- Návrh prístupu k údržbe a rozvoju cestnej siete v správe Košického samosprávneho kraja,
- Aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík,
- Návrh optimalizácie a posilnenia roly železničnej dopravy v regionálnej dopravnej obslužnosti,
- Návrh optimalizácie linkového vedenia regionálnej autobusovej dopravy,
- Návrh princípov integrovaného dopravného systému.

Po analytickej časti spracovania projektu "Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja", ktorá sa zamerala na analýzu zhromaždených, dostupných podkladov a dát, nadchádza fáza, ktorá sa zameriava na víziu mobility, cieľov a opatrení na dopravnej sieti Košického kraja. Na ňu bude nadväzovať plán implementácie a posledná časť, aktualizácia plánu dopravnej obslužnosti, ktorá detailne rozpracuje problematiku prímestskej autobusovej dopravy.

Hlavným prínosom návrhovej časti je predovšetkým odporúčanie ďalšieho smerovania Košického kraja v oblasti dopravy, dopravných procesov a dopravnej infraštruktúry. Významným prínosom pre ďalší rozvoj Košického kraja je tiež to, že tento dokument navrhuje a zoraďuje poradie dôležitosti infraštruktúrnych opatrení na cestnej sieti II. a III. triedy, podľa merateľných faktorov, a takto poskytuje nástroj pre jednoduchšie, opodstatnené a efektívne presadzovanie realizácie projektov vedúcich k zlepšeniu dopravnej situácie Košického kraja.

Určenie hlavných cieľov návrhovej časti PUM KSK:

- Cieľom spracovania PUM je predovšetkým aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Košického kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, ktorý zohľadňuje možnosti finančných prostriedkov, vrátane fondov EÚ. Úlohou PUM je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Košického kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Výsledný PUM plne rešpektuje 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).
- Obstaraním a spracovaním PUM sa taktiež sleduje aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých módov dopravy. Neoddeliteľnou súčasťou PUM je územný priemet a definovanie územných požiadaviek na líniové dopravné stavby a dopravné plochy vyplývajúce z návrhu.
- 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 Košického kraja.
- Hlavným zámerom dokumentu je 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 a navrhnuť opatrenia na zvýšenie miery využívania udržateľných druhov dopravy.



- Do úvahy sa berú aj iné, paralelne prebiehajúce činnosti v oblasti dopravy, ako napr. výsledky celoštátneho sčítania dopravy z roku 2015, proces prípravy integrovaného dopravného systému, Plán dopravnej obslužnosti z roku 2007, Regionálna integrovaná územná stratégia, Program hospodárskeho a kultúrneho rozvoja KSK, Konceptie prestupných terminálov a Konceptia budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji a ďalšie dokumenty.

Na základe analytickej časti a definície hlavných problémov v oblasti mobility Košického kraja sú následne definované strategické ciele pre oblasť dopravy, ktoré sú prepojené s problémovými oblasťami z časti "Analýzy". Strategické ciele sú tiež doplnené o indikátory, aby mohol byť merateľne sledovaný vývoj a miera naplnenia cieľov v porovnaní s ich súčasným stavom.

Zhrnutie hlavných problémov dopravy v Košickom kraji:

- Zlý stavebný stav železníc, ich nedodatočná údržba a modernizácia, z toho vyplývajúca drahá prevádzka zastaraných železníc, zlá kvalita železničných zastávok a staníc;
- Zastaraný vozidlový park v železničnej doprave a z toho vyplývajúca nižšia konkurenčná schopnosť voči individuálnej automobilovej doprave;
- Veľmi nízky rozsah služieb železničnej dopravy;
- Negatívny vplyv vlakov zadarmo na diaľkovú autobusovú dopravu;
- Neprehľadný systém verejnej dopravy, nedostatočné poskytovanie informácií, nízka kvalita autobusových staníc, zastávok (najmä bezbariérovosť) a ich informačného systému;
- Neexistencia integrovaného dopravného systému v praxi;
- Nedostatočná infraštruktúra a preferencia verejnej a pešej dopravy v mestách;
- Pomalé a zastarané odbavovanie;
- Pokračujúci pokles využívania prímestskej autobusovej dopravy napriek mnohým realizovaným opatreniam (koordinácia, modernizácia);
- Nedostatok zdrojov na kompenzácie pri zvyšovaní strát dopravcov;
- Vlastnícka štruktúra autobusových staníc a chýbajúca legislatíva pre terminály integrovanej osobnej prepravy;
- Cesty vedené cez centrá obcí a miest, aj v hlavných smeroch chýbajú cesty I. triedy;
- Nedostatok financií na opravy a rozvoj krajských ciest a jeho nevhodné riešenie pôžičkami na údržbu;
- Nevyhovujúci stavebný stav krajských ciest najmä v horských oblastiach;
- Chýbajúce chodníky v obciach, ktoré zhoršujú prístup k pravidelnej verejnej doprave;

- Chýbajúce hraničné priechody na Ukrajinu;
- Cezhraničné spojenia do Maďarska s obmedzením pre autobusovú dopravu;
- Zlá dostupnosť horských oblastí v zimnom období (úseky ciest II. triedy bez možnosti zabezpečenia zimnej údržby);
- Vyčerpaná kapacita cestnej siete v okolí Košíc a chýbajúce záchytné parkoviská;
- Nespojité vedenie trás s nevyriešenými vstupmi do miest;
- Nesystémové financovanie cyklistickej dopravy.

Návrh riešenia cestnej siete Košického samosprávneho kraja vychádza zo záverov analytickej časti, z definovaných problémov, výstupov dopravného modelovania a rozhovorov s odborníkmi z Národnej diaľničnej spoločnosti, Slovenskej správy ciest, odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja a Správy ciest Košického samosprávneho kraja.

Slabé stránky cestnej siete opísané v analytickej časti sú:

- Chýbajúca sieť diaľnic a rýchlostných ciest D1, R2
- Cesty vedené cez obce, aj v hlavných smeroch chýbajú cesty I. triedy;
- Prírodné bariéry bez mostov a ciest;
- Nedostatočne vyvinutá cestná sieť v niektorých miestach;
- Nevyhovujúci stavebný stav krajských ciest, mostov a priepustov najmä v horských oblastiach;
- Chýbajúce hraničné priechody na Ukrajinu;
- Zlá dostupnosť horských oblastí v zimnom období;
- Nedostatok financií na opravy a rozvoj.

Označené hrozby v analýzach, ktoré je potrebné eliminovať sú:

- Vyčerpaná kapacita siete v okolí Košíc;
- Zhoršovanie stavebného stavu krajských ciest vplyvom pomalej obnovy v súvislosti s poddimenzovaným financovaním;
- Zhoršovanie životného prostredia pozdĺž ciest;
- Vplyvy zmeny klímy – poškodzovanie ciest.

Návrh investícií je zameraný na:

- Naplnenie požadovaných štandardov medzinárodných trás – Koridoru TEN-T Rýn – Dunaj (D1, I/19), základnej a súhrnnej siete TEN-T (D1, R4, I/16, I/17, I/19.), ciest E50, E58 a E71 ako aj na kompletizáciu trasy Via Carpatia, ktorá spojí Litvu a Poľsko (S61 – S16 – S19)

prostredníctvom slovenskej rýchlostnej cesty R4 s Maďarskom (M30 – M3 – M35 – M4), Rumunskom, Bulharskom a Gréckom ;

- Dokončenie stavby diaľnice D1 na ukrajinskú hranicu, vybudovanie obchvatu Košíc rýchlostnou cestou R2 a jej trojpruhového pokračovania do Banskobystrického kraja;
- Dobudovanie zásadných tunelových napojení na západ Slovenska, Branisko a Soroška, do plného štvorpruhového profilu;
- Modernizáciu všetkých ciest I. triedy na území Košického kraja a u troch ciest I/18, I/67 a I/79 riešenie ich prejazdov cez obce obchvatmi;
- Vyriešenie nedostatočného napojenia oblasti Spiša na diaľnicu D1 novými cestami I. triedy v správe NDS pripájajúcimi Spišskú Novú Ves, Smižany, Spišské Vlasy a cesty II/547 od Krompách a Gelnice na diaľnicu D1;
- Riešenie nedostatku kapacity na vjazdoch do Košíc po cestách I/19 a II/552 skapacitnením a preferenciou hromadnej dopravy;
- Odstránenie kapacitných obmedzení na úsekoch a uzloch siete s nižšou úrovňou kvality dopravy ako B (vid' obrázok 78 analytickej správy):
 - cesta I/20 (skôr privádzač PR3) na vstupe do Košíc v Košiciach (vyrieši obchvat R2);
 - cesta I/19 na vjazde do Košíc (Bidovce – Košické Oľšany) – návrh buspruhu;
 - cesta I/19 pri Trhovišti a na vstupe do Michalovce (vyrieši D1);
 - cesta I/18 v Strážskom (vyrieši preložka I/18);
 - cesta II/552 na vjazde do Košíc – štvorpruhový úsek;
 - cesta III/3390 v Košiciach pred križovatkou s III/3391 pri Crow aréne;
- Modernizácia chrbticových ciest II. triedy, riešenie ich priechodu cez obce, nové cesty I. triedy, získanie zvláštneho dodatočného finančného fondu na úpravu chrbticových ciest II. triedy na vyšší štandard (medzi štandardom ciest I. a II. triedy):
 - cesta II/533 hranica kraja – Spišská Nová Ves;
 - cesta II/536 – II/547 Spišský Štvrtok – Košice;
 - cesta II/546 Prakovce – Jaklovce;
 - cesta II/547 hranica kraja – Spišské Vlasy;
 - cesta II/552 plní úlohu chrbtice v celej dĺžke, s prioritou v úsekoch Košice – Slanské; Nové Mesto a Veľké Kapušany – Vojany;
 - cesta II/555 Kráľovský Chlmec – Veľké Kapušany – Michalovce.



Rekonštrukcie bude potrebné zamerať predovšetkým na cesty v zlom a veľmi zlom stave, vrátane mostov a priepustov a na cesty, ktoré boli analyzované v multikriteriálnej analýze. Na týchto cestách je najpotrebnejšia súvislá údržba do doby opravy.

Ďalej uvedené scenáre obsahujú návrh rozvoja cestnej siete ako aj návrh postupu pri údržbe cestnej siete II. a III. triedy v období do roku 2050. Opatrenia, ktoré bude realizovať celoštátny správca podľa svojho plánu sú zaradené do scenárov Bau. Opatrenia, ktoré bude iniciovať alebo realizovať Košický kraj podľa problémov opísaných v tejto stratégii a navrhnutých špecifických cieľov budú zaradené do scenárov Do all, horizontov 2030 a 2050 a ich etáp 2025 a 2040.

PUM KSK je v súlade so strategickými materiálmi v oblasti železničnej dopravy, ktoré žiaľ nie sú napĺňané. Nad rozsah zadania je navrhnutý celý rad ďalších opatrení pre zvýšenie atraktivity železničnej dopravy. Opatrenia menšieho rozsahu by mali byť realizované bez ohľadu na meškanie veľkých projektov, práve naopak, menšie projekty sú príležitosťou, ako efektívne využívať dotačné prostriedky z eurofondov, keď veľké projekty nie sú pripravené včas. Podkladom k infraštruktúrnym návrhom je návrh novej organizácie železničnej dopravy v Košickom samosprávnom kraji.

Možno najdôležitejšou zmenou v organizácii železničnej dopravy z pohľadu plánovania udržateľnej mobility v kraji by malo byť významné posilnenie úlohy kraja, prostredníctvom koordinátora integrovaného dopravného systému IDS Východ v objednávaní výkonov v osobnej železničnej doprave. Je otázne, či je nevyhnutné skôr plánované prevedenie financovania zo štátu na kraje. Ak nie, je nutná silná pozícia inštitúcie, ktorá organizuje Integrovaný dopravný systém a tiež jej plné pochopenie problematiky nákladov prevádzky železničnej dopravy. Nutné je ukončenie terajšieho stavu, keď sú dopravné výkony centrálné pridelované Ministerstvom dopravy a výstavby bez ohľadu na skutočný dopyt, tobôž na potenciál budúceho dopytu, indikovaného silnými prepravnými vzťahmi v automobilovej doprave. Bez vyriešenia možnosti zvyšovať rozsah dopravy na železničných tratiach, ktorá sa tak stane atraktívnou zložkou verejnej dopravy a jej objednávateľ tým prevezme zodpovednosť za poskytovanie kvalitnej dopravnej obslužnosti pozdĺž železničných tratí, by nemalo takmer žiadny zmysel investovať do zvyšovania vyššej priepustnosti železničných tratí ani do terminálov vlak – bus (okrem už dnes veľmi dobre prevádzkovo pokrytej trate Poprad – Košice).

Ďalšou významnou zmenou by malo byť postavenie železničnej dopravy v systéme verejnej dopravy na východnom Slovensku. Železnica tu má potenciál vďaka prevádzkovaným tratiam, kde vlaky môžu slúžiť ako výkonná chrbtica systému. K tomu je však potrebné železničnú dopravu zahustiť

v priebehu dňa a doviest' ju do zrozumiteľného systému. Železnica je (alebo môže byť) schopná prepravovať veľké množstvo cestujúcich relatívne rýchlo.

Autobusová doprava musí nadväzovať na vedenie vlakov a má sieť železničných spojov dopĺňať.

V ďalších kapitolách je spracovaný návrh novej organizácie železničnej dopravy v Košickom kraji. Je podrobne spracovaný takým spôsobom, aby bola reálna možnosť umiestnenia všetkých vlakov na trati. V prípade potreby sú v kapitole **Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.** navrhnuté opatrenia na infraštruktúre tak, aby bolo možné navrhnuté parametre dopravy dosiahnuť. Navrhnutý grafikon bude zavádzaný po krokoch v jednotlivých časových horizontoch, ktoré budú spresnené v rámci plánu dopravnej obslužnosti. Tento návrh je pripravený v nadväznosti na návrh novej organizácie železničnej dopravy v rámci PUM Prešovského kraja, takže ponuka vlakov na seba nadväzuje a výsledný návrh prináša vyššiu pridanú hodnotu pre zabezpečenie nosnej úlohy železničnej dopravy na východnom Slovensku.

Podmienkou je nutnosť modernizácie zabezpečovacieho zariadenia v uzle Košice.

So železnicou sa v PUM KSK ráta do budúcnosti ako s nosným dopravným systémom v rámci verejnej dopravy. Navrhnuté riešenia železničnej dopravy majú za cieľ ukázať možnosti využitia železničnej infraštruktúry a mali by byť výhľadovým riešením s tým, že dopyt so skvalitňovaním ponuky porastie na násobky dnešných hodnôt. Všetky návrhy boli modelované aj v dopravnom modeli. Keďže nárast prepravných výkonov nemôže byť zabezpečený rozhodnutím kraja, v Aktualizácii Plánu dopravnej obslužnosti na rok 2025 sa ráta iba s obmedzeným nárastom železničnej dopravy.

V Návrhovej časti je v scenári 2030 ukázané a doložené výpočtom na dopravnom modeli, ako by mohli byť trate využité. Navrhnutý je celodenný taktových grafikon, v praxi bude objednaný grafikon iba v dopravných špičkách, mimo špičiek môže byť takt dvojnásobný. Zavedenie vlakov z Muszyny do Poľska je výhľadová záležitosť závislá na cezhraničnom dopyte predovšetkým z poľskej strany. Bude závisieť tiež na rozvoji novej infraštruktúry v Poľsku (modernizácia trate Chabówka - Nowy Sącz a nová trať Podłęże – Sczyrycz - Tymbark).

Vedenie liniek a spojov v Košickom samosprávnom kraji je výsledkom dlhodobej starostlivosti o jeho podobu zo strany dopravcov a odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja. Vychádza z poznania skutočného dopytu vo vozidlách, z každoročných parciálnych porád so zainteresovanými obcami a prispôsobuje sa aj aktuálnemu železničnému grafikonu. Grafikon na železniciach žiaľ nemôže byť z pozície kraja významnejšie ovplyvňovaný.



Návrh nemá teda ambície navrhnuť celkom nové linkové vedenie. Jeho cieľom je skôr posúdiť prevádzkovaný stav a vyriešiť deficity alebo prípadné nadštandardy, ktoré vnikajú prirodzeným vývojom trhu a okolností mimo právomocí Košického kraja. Takými vplyvmi boli v posledných rokoch vlaky zadarmo, nasledovné rušenia diaľkových spojov, nástup medzinárodných spojov typu Flixbus, zmeny na cestnej infraštruktúre a zmeny v dopyte. Hľadali sa tiež možnosti čiastkových zlepšení, zmien trás, obmedzení zachádzok do koncových úsekov alebo časových polôh a možnosti kombinácií medzi systémami železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy. Dôležitým cieľom je zjednodušenie a sprehľadnenie systému liniek a spojov, zavedenie úsekových cestovných poriadkov a systematické používanie taktovej dopravy s ľahko zapamätateľným cestovným poriadkom. Novou príležitosťou bude možnosť lepšie koordinovať linky a spoje na hraniciach krajov s novou možnosťou Košického kraja spoločne rozhodovať o linkách organizovaných susedným Prešovským krajom, namiesto skôr používaných dohôd medzi dopravcami, ktoré končili pri koordinácii medzi linkami bez možnosti rutinne ovplyvňovať konkrétny cestovný poriadok.

Návrh vychádza zo snahy o optimalizáciu v rámci spádových území, ktorými sú okresy v rámci kraja, a taktiež zo snahy o optimalizáciu väzieb do blízkych cieľov v susediacich krajoch.

Návrhová časť poskytuje princípy návrhov a odporúčania, ako ich aplikovať na jednotlivé medzioblastné spojenia a zvoz do spádových center. Konkrétny návrh cestovného poriadku pre pracovný deň, víkend a prázdniny bude obsiahnutý v nadväznej Aktualizácii plánu dopravnej obslužnosti. Budú tam tiež ukázané detailnejšie potreby a priority a riešenie obsluhy územia môže byť aj mierne odlišné od návrhovej časti.

Návrh je spracovaný z pohľadu obsluhy územia, stavebným prvkom návrhu je linka a počet spojov na nej. V návrhu je linka opísaná potrebným počtom spojov bez ohľadu na jej príslušnosť k aktuálnemu dopravcovi.

Integrovaný dopravný systém má za úlohu vyriešiť vyššie naznačené problémy:

- Previazanosť medzi jednotlivými subsystémami;
- Zjednotené prevádzkovo-prepravné podmienky;
- Využívanie spoločnej infraštruktúry (zastávky, terminály);
- Využitie osobitých predností jednotlivých subsystémov;
- Možnosti jednoduchých prestupov;
- Väzby na okolie systému verejnej dopravy v rámci dopravnej obslužnosti (diaľkové spoje, terminály ostatných druhov dopravy – napríklad letiská);

- Sprehľadnenie tarifných systémov a nadväzností;
- Spoločný informačný systém, ktorý uľahčí orientáciu aj pre ľudí, ktorí doposiaľ nie sú užívateľmi verejnej dopravy;
- Jedno miesto úhrady cestovného pre celú naplánovanú cestu;
- Možnosti zvýhodnenia pravidelných užívateľov;
- Vhodné zapojenie individuálnych druhov dopravy – najmä pešia a cyklistická, ale tiež automobilová tam, kde to nespôsobuje problémy.

Bolo rozhodnuté o vytvorení Integrovaného dopravného systému IDS Východ, s. r. o., ktorý bude zahŕňať územie obidvoch východoslovenských krajov – Košického a Prešovského samosprávneho kraja. Tento integrovaný dopravný systém má spájať regionálnu vlakovú dopravu (vlakové kategórie Os, RR, REx), prímestskú autobusovú dopravu (po zániku diaľkových autobusových spojov, okrem medzinárodných, na Slovensku možno aj rýchle spoje, spájajúce aspoň tri okresné mestá) a systémy MHD vo veľkých mestách obidvoch krajov.

IDS Východ, s. r. o. má zabezpečiť cestovanie na základe jednej tarify a jedného cestovného dokladu na celú cestu. Na tento účel je zriadený koordinátor IDS Východ, s.r.o. ako inštitúcia riešiaci plánovanie, organizovanie a prevádzku celého IDS. Rámec pravidiel pre premávku stanoví okrem zákonov, podzákonných noriem a technických predpisov platných v Slovenskej republike aj zmluvy stanovujúce pravidlá a štandardy premávky, informačných systémov, odbavenia cestujúcich a vyhlasovania tarifných podmienok.

Vytvorenie Integrovaného dopravného systému Východ je dôležitý krok na dosiahnutie udržateľnej mobility na východnom Slovensku. V spojitosti s ďalšími opatreniami (parkovacia politika v centrách väčších miest, zriadenie parkovísk P+R, K+R a B+R, atď.) má potenciál priviesť dochádzajúcich do práce k väčšiemu využívaniu verejnej dopravy, ktorá je v hospodárnejšia, ekologickejšia a bezpečnejšia ako individuálna automobilová doprava

Navrhujú sa:

- Spracovanie Štúdie uskutočniteľnosti uzlu Košice
- Modernizácie železničného uzlu Košice
- Spriechodnenie stanice na východnú stranu
- Nový podchod zo železničnej na autobusovú stanicu
- Prepojenie nástupiska železničnej stanice s autobusovou stanicou
- Možnosť prejazdu z autobusovej stanice do predstaničného priestoru pre autobusy integrovanej dopravy

- Modernizácia odbavovacej plochy autobusovej stanice, sprehľadnenie, informačný systém, zrušenie podchodu, integrácia s odbavovaním MHD
- Preferencia autobusov na Prešovskej a Palackého ulici
- Záchytné parkovisko na východnej strane stanice
- Zriadenie kontaktného centra IDS Východ s predajom cestovných dokladov.

Terminály pre prímestskú železničnú dopravu na okrajoch Košíc a stanice s diaľkovou dopravou na úrovni okresných miest a významných spádových centier:

- **Košice – sever** – nový terminál sa plánuje na železničnej trati vybudovať pri Hlinkovej ulici, po jeho dobudovaní bude zastávkou pre vlaky od Kysaku nadväzným miestom na mestskú dopravu (aj pre budúcu električkovú trať na sídlisko Ťahanovce) s potenciálom pre zriadenie záchytného parkoviska pre individuálnu automobilovú dopravu
- **Košice – juh (Barca)** - nový terminál v priestore medzi zastávkami Barca a železničnou traťou od Černej nad Tisou, železničné zastávky na dvoch tratiach, zastávky MHD, terminál prímestskej autobusovej dopravy od juhu a juhovýchodu, s P+R, možné výhľadové predĺženie električkovej trate z Barce do terminálu Barca a vybudovaním cesty z III/3416 do terminálu v ideálnom prípade vytvárajúci aj cestné prepojenie na Slaneckú cestu
- **Kysak** je terminál pre diaľkovú dopravu prístupný z Prešovského kraja, na stanici chýba kvalitnejšie vybavenie pre cestujúcich, úzke plochy nástupíšť vedú k pomalému odbavovaniu, chýba infraštruktúra pre autobusy a automobily. Pripravuje sa modernizácia stanice v rámci modernizácie koridoru Poprad – Košice. Je potrebné budovať predstaničnom priestore moderný terminál Kysak pre autobusovú dopravu a záchytné parkovisko v objekte pri stanici
- **TIOP Trebišov** – je potrebné vybudovať terminál pre regionálnu a mestskú dopravu s kvalitným informačným systémom
- **TIOP Michalovce** – železničná stanica potrebuje modernizáciu a peronizáciu, dve samostatné časti autobusovej stanice je potrebné funkčne prepojiť, vybudovať odstavné parkovisko pre autobusy a vybaviť informačným systémom
- **Margecany** – stanica potrebuje modernizáciu, pred stanicou je k dispozícii malý, ale zatiaľ postačujúci terminál, vo výhľade je potrebné zvýšenie kapacity terminálu
- **Krompachy** – budova stanice potrebuje modernizáciu, predstaničný priestor je zmodernizovaný z prostriedkov KSK

- **Moldava nad Bodvou, mesto** - je vybudovaný plnohodnotný terminál, no nie je vyriešené jeho napojenie na cestu I. triedy a má nedostatočné využitie železničnou dopravou

Všetky významnejšie prestupové uzly by mali byť vybavené štandardizovaným informačným systémom IDS Východ, elektronickým informačným systémom s prepojenými informáciami o odjazdoch vlakov a autobusov a kontaktnými centrami IDS Východ s predajom cestovných dokladov.

Významné prestupné uzly ponúkajú prestupy s regionálnymi vlakmi. Niektoré ďalej uvedené uzly sa navrhujú pre fungovanie v rámci integrovaného dopravného systému. Tieto terminály budú v praxi rozvíjané formou osobitých opatrení v ich železničnej časti a samostatného zariadenia autobusového terminálu v predstaničnom priestore:

- Michal'any
- Streda nad Bodrogom
- Pribeník
- Strážske
- Rožňava (v Brzotíne)
- Spišské Vlachy
- Prakovce – terminál je potrebné vybudovať v novej polohe
- Gelnica mesto - terminál je potrebné vybudovať v novej polohe
- Jaklovce – nová poloha zastávky
- Mníšek nad Hnilcom
- Nálepkovo
- Turňa nad Bodvou
- Rožňava mesto
- Dobšiná
- Mníšek nad Hnilcom
- Streda nad Bodrogom
- Pribeník
- Čierna nad Tisou
-

Pre Integrovaný dopravný systém budú významné aj menšie prestupové uzly na železničnú dopravu:

- Plešivec

- Turňa nad Bodvou
- Veľká Ida
- Slanec
- Kostol'any nad Hornádom
- Bohdanovce
- Čečejevce
- Haniska
- Čaňa
- Čel'ovce
- Kuzmice
- Kalša
- Čerhov

Všetky terminály vlak – bus je treba vybaviť ľahko dostupnou autobusovou zastávkou s informačným systémom IDS Východ, na významnejších termináloch je vhodné zriadiť on-line informačný systém o odjazdoch vlakov a autobusov.

Prestupné uzly v autobusovej doprave zabezpečujú medzi prímestskými a diaľkovými autobusmi vzájomne a taktiež s väzbami na spoje mestskej dopravy tam, kde takéto spoje premávajú. Často predstavujú totožné lokácie, ako sú terminály vlak-bus uvedené v predošlých kapitolách. Sú tu uvedené existujúce prestupné body, ale aj prestupné body novo navrhované, vychádzajúce z racionalizácie niektorých liniek a zavádzania integrovaného dopravného systému. Iba v prípade terminálov vlak-bus Košice Sever, Košice Barca a TIOP Trebišov sa uvažujú spoločné integrované opatrenia, vo všetkých ostatných prípadoch je navrhnuté osobitne opatrenia pre železničnú stanicu a osobitne pre pro autobusovú stanicu, bude ak možné realizovať obidve časti nezávisle na sebe, rôznymi investormi a rôznych časových horizontoch.

Terminály bude potrebné vybaviť vhodnými autobusovými zastávkami, prístreškami, informačným systémom IDS Východ na väčšie terminály aj on-line informačnými tabuľami s odjazdmi autobusov a záchytnými parkoviskami pro osobné automobily a bicykle.

Je potrebné budovať bezbariérové zastávky vo všetkých obciach kraja. Nové a zrekonštruované zastávky vybaviť prístreškom, prípadne informačným systémom IDS Východ resp. on-line informačnými tabuľami

Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu:



- Košice - autobusová stanica – existujúci terminál električiek a autobusov (navrhované je prepojenie obidvoch autobusových terminálov s novým riešením vjazdu z Palackého s preferenciou autobusovej dopravy),
- Košice – juh (Barca - účasť terminálu vlak-bus)
- Košice – Sever (súčasť terminálu vlak-bus)
- Moskovská
- Vstupný areál U. S. Steel – existujúci terminál električiek a autobusov,
- Valcovne U.S.Steel
- Važecká

V ďalšej časti je uvedený prehľad miest, kde je pre udržateľnú mobilitu v Košickom kraji dôležité zriadenie parkoviska P+R.

Konkrétne návrhy na umiestnenie záchytných parkovísk v meste Košice (riešené aj v rámci prípravy dokumentu Plán udržateľnej mobility Košického kraja):

- Zelený dvor
- pred Košickou Novou Vsou alebo Hrašovík
- Terminál Košice - Sever
- Heringeš
- Košice – Krásna (križovatka R2 s II/552)
- Terminál Košice – juh (TIOP Barca)
- Važecká (cez cestu II/552)
- Šebastovce
- Vstupný areál U.S.Steel, Šaca
- Valcovne U. S. Steel
- Pereš
- Moskovská
- Čermel'

Možné umiestnenie nových záchytných parkovísk na príjazdoch do Košíc pri veľkých mimoúrovňových križovatkách rýchlostných ciest a diaľnic, konkrétne – treba zabezpečiť obsluhu lokalít verejnou dopravou

- križovatka D1 s R2 Hrašovík, (smer zo Sečoviec, Prešova)

- križovatka R2 s II/552 Krásna nad Hornádom (smer Slanec)
- križovatka I/17 s R4 pri Šebastovciach (smer Seňa, Kechnec)
- križovatka R2/Vstupný areál U.S.Steel, Šaca alebo rozšírenie parkovísk pri zastávke Valcovne U. S. Steel (smer Moldava n. B., Rešica)

Železničnú dopravu je možné vhodne kombinovať s cestovaním osobným automobilom. V zásade sa vyskytujú dva prípady, keď je taká kombinácia výhodná:

- 1) Cesta diaľkovým vlakom s možnosťou zaparkovania vozidla pri stanici

Pre diaľkové cesty sú významné stanice Košice, Kysak, Margecany, Krompachy, Spišská Nová Ves, Haniska, Moldava nad Bodvou, Rožňava, Plešivec

PUM KSK navrhuje zriadiť nasledujúce parkovacie kapacity:

- Košice – po spriechodnení stanice smerom od východu vybudovať záchytné parkovisko za stanicou
- Kysak – objekt záchytného parkoviska vybudovať proti staničnej budove, kde je k dispozícii pozemok, investorom bude ŽSR, bude spolupracovať s obcou
- Krompachy – parkovacie miesta sú k dispozícii
- Moldava nad Bodvou – parkovanie je k dispozícii
- Rožňava v Brzotíne – zriadenie parkoviska pre cestovanie do Košíc
- Spišská Nová Ves – využiť priestory nákladnej časti stanice
- Michalovce - záchytné parkovisko pri autobusovej stanici
- Trebišov – plocha pozdĺž železničnej trate
- Pribeník – plocha pri stanici
- Streda nad Bodrogom – plochy pri stanici
- Michal'any – zväčšiť plochu pri stanici
- Plešivec – plocha pri stanici
- Turňa nad Bodvou – plocha pri stanici

- 2) Parkovanie automobilov pred veľkým mestom s dojazdom prímestským vlakom

- Kuzmice
- Bohdanovce
- Slanec

- Kalša
- Čeľovce
- Čečejevce

Navrhujú sa štyri ďalšie veľkostné kategórií prestupových bodov pre autobusovú dopravu mimo Košíc. Terminály je potrebné vybaviť autobusovými zastávkami, prístreškami, informačným systémom IDS Východ a väčšinou aj online zobrazovaním aktuálnych odjazdov, pri dostatku priestoru aj parkovacími miestami pre automobily a bicykle. Tučne sú samostatné terminály bus-bus, ostatné sú terminály IDS pri železničných staniách a zastávkach.

B: Rožňava, Spišská Nová Ves, Michalovce

C: Štítňik, Sečovce, Sobrance, Kráľovský Chlmec, pekáraň, Veľké Kapušany, Spišské Vluchy

D: Medzev nám., Jasov, Turňa nad Bodvou, Gelnica mesto, Spišské Vluchy žst., Rožňava žst. (v Brzotíne), Rožňava mesto, Plešivec, Plešivec žst., Čierna nad Tisou, Strážske, Strážske žst., Pribeník žst., Budkovce, Bidovce,

E: Turňa nad Bodvou žst., Jamník, Mníšek nad Hnilcom žst., Dobšiná, Dobšiná žst., Jaklovce žst., Čaňa, Čaňa žst., Čečejevce, Čečejevce žst., Veľká Ida, Veľká Ida žst., Perín-Chym, Ploské, Vajkovce, Beniakovce, Sady nad Torysou, Bačkov, Rozhanovce, Budimír, Ďurkov, Slanec žst., Bohdanovce žst., Slanské Nové Mesto, Nálepko vo žst., Prakovce žst., Buzica, Zemplínska Teplica, Kuzmice žst., Veľaty, Čerhov žst., Borša, Novosad, Trhovište, Horovce, Draňňov, Vojany, Jenkovce, Veľké Revištia, Jovsa, Podhorod', Hriadky, Pavlovce nad Uhom, Streda nad Bodrogom, Streda nad Bodrogom žst., Michal'any žst., Kecerovce, Kechnec (v areáli bývalej firmy Molex), Kechnec – Magna, Brehov, rázc. Biňov, Hriadky, Oborín, Somotor, Bačka, Leles.

Ako hlavné problémy boli označené tieto zistené a dátami odobrené skutočnosti:

- Na území Košického samosprávneho kraja ešte len vznikajú prvé kilometre diaľnic.
- Diaľnica D1 prechádzajúca cez Spiš vôbec nerieši prepojenie okresov Spišská Nová Ves a Gelnica.
- Stavebný stav krajských ciest nie je z dôvodu pomalej obnovy dobrý a cesty sa zlepšujú len pomaly.
- V Košickom kraji budú tvoriť okrem plánovaných diaľnic kostru cestnej siete cesty II. triedy, ich dopravno-technické riešenie tomu však vôbec nezodpovedá.
- Do ciest I. triedy sa neplánujú takmer žiadne investície a na modernizácie ciest II. triedy nie je dostatok prostriedkov.

- Cestná sieť je v niektorých miestach, a to aj v nevelkej vzdialenosti od Košíc, nedostatočne vyvinutá, avšak kraj nemá prostriedky na dobudovanie siete.
- Kapacita ciest v okolí Košíc, ako aj kapacita parkovania v centre Košíc sú vyčerpané.
- Parametrami kvalitné železničné trate sú v zlom stavebnom stave.
- Riadenie prevádzky železníc ako aj metóda údržby tratí vyžadujú modernizáciu.
- Využitie železničných tratí je okrem trate č. 180 a čiastočne č. 188 veľmi nízke.
- Objednávateľ výkonu na železnici neponúka služby podľa potenciálneho dopytu, pozdĺž železníc dodávajú dopravnú obsluhu takmer všade prevažne autobusy.
- Kvalita služieb na železnici je veľmi nevyrovnaná a vplyvom časti vozidlového parku, ktorá je veľmi zastaraná, sú očakávania aj dopyt cestujúcich obmedzené.
- Prímestská autobusová doprava je nastavená na aktuálny dopyt a neponúka služby mimo obdobia silného dopytu.
- Veľmi prepracovaný systém cestovných poriadkov je pre občasného užívateľa nedostatočne prehľadný a v niektorých prípadoch z dôvodu absencie koordinácie autobusových liniek susedných krajov aj neefektívny, čo však môžu vyriešiť a často aj riešia prehľadne spracované mobilné aplikácie s cestovnými poriadkami.
- Úplne absentuje spolupráca systémov mestskej hromadnej dopravy s prímestskou autobusovou dopravou.
- Dopravcovia MHD dodávajú časť služby duplicitne s prímestskou dopravou a neponúkajú pritom konkurencieschopné služby ani na hlavných reláciách v mestách.
- Verejná doprava v mestách a okolí neponúka atraktívnu alternatívu k individuálnej automobilovej doprave, orientuje sa skôr na sociálne potreby.
- Cyklistická doprava zostáva na okraji záujmu, obmedzenú podporu dostáva iba v mestách a na cykloturistických trasách.
- Najťažšou bariérou pre cyklistov z vidieka sú vstupy do väčších miest, kde sú preťažené cesty a neexistuje infraštruktúra pre cyklistov.

Na základe zistených problémov boli na obdobie do roku 2050 navrhnuté tieto hlavné opatrenia rozdelené do scenárov Bau a Do all 2025, 2030, 2040 a 2050.

- Výstavba kompletnej siete štvorpruhových diaľnic a rýchlostných ciest v polovičnom profile.
- Presadenie celkom zmeneného spôsobu napojenia okresu Spišská Nová Ves a Gelnica na diaľnicu D1 privádzačmi I/82 a novou cestou pozdĺž II/536.
- Vybudovanie obchvatov na cestách I/18, I/67 a I/79.

- Doplňenie niekoľkých chýbajúcich cestných prepojení III. triedy najmä pre fungovanie verejnej dopravy.
- Vybudovanie obchvatov na cestách II. triedy v úsekoch s intenzitami dopravy nad 5 tis. vozidiel denne vo výhľade.
- Modernizácia hlavných železničných koridorov a uzlov.
- Posilnenie pravidelnej rýchlikovej železničnej dopravy a jej prevádzkovanie v takte 30 – 60 min.
- Postupné zásadné navýšenie výkonov regionálnej železničnej dopravy na takt 15 – 60 min v špičkách.
- Zavedenie regionálnych expresov ako základného prvku pre cesty na dlhšie vzdialenosti v kraji.
- Vybudovanie terminálov vlak-bus na všetkých významných železničných staniciach.
- Vybudovanie terminálov bus-bus podľa schválenej stratégie s postupom rozvoja integrácie dopravy.
- Zavedenie IDS Východ do každodennej praxe postupným rozvojom z troch centier.
- Zriadenie kontaktných centier IDS východ.
- Zavedenie moderného odbavovacieho systému a aplikácie pre poskytovanie informácií a predaj cestovných lístkov.
- Starostlivá koordinácia obslužnosti Košického a Prešovského kraja.
- Zavedenie nových priamych rýchlych autobusových liniek v takte medzi Košicami, Rožňavou, Trebišovom, Michalovcami, SobrancemOP 26 ŽDi, Veľkými Kapušanmi a Kráľovským Chlmcom v takte 30 – 120 min.
- Postupné usporiadanie liniek v spolupráci s posilnenou železnicou zabezpečujúcich obojstranný zvoz do spádových centier do systému liniek s taktom 30 – 60 min. v dopravných špičkách.
- Obmedzenie autobusovej dopravy tam, kde sa posilní železničná doprava.
- Nastavenie efektívneho systému zvozov do spádových center previazaného so železničnou dopravou, mestskej dopravy Košíc a priamymi rýchlymi autobusovými linkami.
- Hľadanie optimálnej formy alternatívnej obsluhy v oblastiach, kde je dopyt nízky pre efektívnu obsluhu autobusovou dopravou.

- Prepojenie mestských dopráv Košíc a Prešova s regionálnou dopravnou obslužnosťou Košického kraja zavedením liniek mestskej mimo mesta a obsluhou častí mesta linkami regionálnej dopravy.
- Plná integrácia mestských dopráv menších miest s regionálnou dopravnou obslužnosťou ako jej doplnok pre najsilnejšie vnútromestské vzťahy.
- Budovanie záchytných parkovísk pri staniach diaľkovej železničnej dopravy, pri zastávkach regionálnej dopravy v okolí Košíc a na okraji Košíc pri linkách MHD.
- Zriadenie cyklistických cestičiek umožňujúcich prístup do miest z okolia do 5 km od okraja mesta.

Stratégia trvalej udržateľnosti financovania ciest II. a III. triedy v Košickom kraji, 2015

V anotácii dokumentu je uvedená skutočnosť, že cesty II. a III. triedy sú v horšom technickom stave oproti nadradenej dopravnej infraštruktúre.

V analytickej časti je cestná sieť na území kraja popísaná z kvantitatívneho a kvalitatívneho pohľadu. Je tu popísaný stavebno-technický stav infraštruktúry, dĺžka ciest a stavebné objekty, ktoré sa na nich nachádzajú. Ďalej sú popísané skutočnosti majúce vplyv na cestnú sieť, či už je to prevádzka vozidiel ako taká, alebo klimatické a geodynamické vplyvy.

Ďalej je analýze podrobený súčasný stav správy a údržby ciest II. a III. triedy. Je popísaná platná legislatíva, pôsobnosť jednotlivých inštitúcií a technická vybavenosť. Analyzovaná je okrem samotných ciest aj prevádzka na nich vrátane stavu integrovanej dopravy.

V druhej časti nazvanej Príprava stratégie – dopravná infraštruktúra sú definované projekty, ktoré sú rozdelené do skupín:

1. Projekty na výstavbu infraštruktúry
2. Projekty na rekonštrukciu infraštruktúry
3. Projekty na opravu a údržbu infraštruktúry
4. Projekty na opravy a údržbu mostov

Dôležitosť a prioritizácia projektov je následne hodnotená pomocou multikriteriálnej analýzy.

V záverečnej časti sú popísané zdroje financovania týchto projektov. Finančné krytie potrieb regionálnej cestnej infraštruktúry zhrnutých vo forme navrhovaných opatrení v projektoch výstavby, rekonštrukcie, údržby a opravy bude zabezpečené kombináciou finančných prostriedkov

pochádzajúcich zo zdrojov Európskej únie (európske fondy), vlastných finančných zdrojov samosprávnych krajov (príjmy a rozpočet VÚC) a úverov z EIB.

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, 2015

Stratégiu spracovala spoločnosť NDCON, s. r. o v roku 2015. V rámci stratégie boli spracované dopravné prieskumy, analýzy dát a dopravný model mesta Košice pre automobilovú, cyklistickú a verejnú dopravu.

Bola vypracovaná návrhová časť s návrhovými horizontmi 2020, 2030 a 2040. V odbore verejnej dopravy boli navrhnuté ciele:

- Zodpovednosť vedenia mesta za dopravný systém
- Vyššia udržateľnosť financovania dopravného systému
- Vyššia efektívnosť a udržateľnosť hromadnej dopravy
- Mestská doprava priateľská k životnému prostrediu

Pre dosiahnutie cieľov boli navrhnuté opatrenia, ktoré budú dosiahnuté v oblasti verejnej dopravy pomocou nasledujúcich navrhnutých projektov:

- Spracovať osobitnú štúdiu na tému vytvorenia dopravnej autority pre riadenie dopravy vrátane integrácie hromadnej dopravy s regionálnou
- Štúdia realizovateľnosti integrovaného dopravného systému – ekonomický návrh systému, koncepčno-politický projekt integrácie verejnej hromadnej dopravy na území mesta Košice
- Aktualizácia plánu dopravnej obslužnosti mesta Košice
- V rámci práce na územnom pláne presadiť preferenciu nového rozvoja bývania a komerčných zón do blízkosti liniek hromadnej dopravy
- Reforma rozpočtovania údržby a rozvoja mestskej dopravnej infraštruktúry
- Zavedenie transparentného financovania mestskej hromadnej dopravy
- Elektronický systém e-Košice – integrované predplatné cestovné lístky, spoločné spoplatnenie verejnej integrovanej dopravy, parkovania, zdieľania bicyklov, zdieľania automobilov
- Nová železničná zastávka pre regionálnu dopravu Košice – Sever pri Hlinkovej ulici (investícia ŽSR)
- Terminály IDS pre regionálnu autobusovú dopravu: U. S. Steel, Valcovne U. S. Steel, VSS križovatka, Važecká, Pereš, Košice – Sever a obratiská Moskovská a Košická Nová Ves pri Lingove

- Nový prevádzkový koncept vedenia prímestskej dopravy po meste, využitie terminálov, fyzická, prevádzková, informačná a tarifná integrácia, zapojenie prímestských liniek do obsluhy mesta
- Košice - autobusová stanica – existujúci terminál električiek a autobusov - výhľadový návrh prepojenia obidvoch terminálov s novým riešením vjazdu z Palackého s preferenciou hromadnej dopravy
- Zabezpečiť taktovú premávku na úsekoch Košice – Prešov, Košice – Moldava nad Bodvou a Košice – Trebišov v intervale 60 minút, do Prešova v špičke v intervale 30 minút
- Implementovať riadenie plynulosti prevádzky MHD do novej mestskej riadiacej ústredne
- Modernizácia električkových tratí
- Obnova vozového parku električiek – najmenej 10 obojsmerných vozidiel
- Modernizácia údržbovej základne električiek
- Nové linkové vedenie
- Program modernizácie zastávok
- Preferencia MHD na riadených križovatkách
- Zriadenie preferenčných pruhov pre autobusy, cyklistov a vozidlá taxi so zákazníkom Trieda arm. gen. L. Svobodu –Hlinkova, Americká, Prešovská cesta, Sečovská cesta, Palackého, Moldavská cesta, vstup k Vstupnému areálu U. S. Steel od cesty R2, Štefánikova –PFB, príjazdy k novej riadenej križovatke pri Jumbe
- Modernizácia informačného systému vo vozidlách a na zastávkach
- Úpravy a vybavenie prestupných uzlov MHD
- Dostavba a úprava autobusových otočiek
- Úprava ciest pre premávku MHD
- Výstavba novej autobusovej garáže v juhozápadnej časti intravilánu mesta
- Rekonštrukcia meniarňí, trolejových vedení, spätných káblov električkovej siete
- Modernizácia rýchlodráhy do U. S. Steel, riadenie premávky, prestavba nadjazdu rýchlodráhy v Pereši
- Predĺženie električkovej trate do Ťahanoviec cez Hlinkovú
- Nákup nových električiek na novú trať na Sídliisko Ťahanovce
- Obnova ekologickej formy nekoľajovej hromadnej dopravy – trolejbusy
- Rozšírenie ekologickej formy nekoľajovej hromadnej dopravy pre linku 10 a na Sečovskej



- Tarifno-informačné zabezpečenie integrovaného dopravného systému– odbavovacie systémy a zabezpečenie dopravných informácií
- Centrálny dispečing IDS a programové vybavenie na riadenie integrovanej dopravy
- Modernizácia centrálného dopravného dispečingu MHD a elektrodispečingu
- Programové vybavenie na plánovanie dopravných výkonov verejnej dopravy pre mesto Košice
- Uzavretie prejazdu Bačíkovou a Továrenskou zjednosmernením ulíc okrem MHD
- Zjednosmernenie Štúrovej v úseku Kuzmányho – Južná trieda okrem MHD

Program obnovy krajiny Košického kraja, 2019

Prístup k starostlivosti o krajinu zvyšuje riziká zhoršovania stavu vo viacerých vzájomne úzko súvisiacich oblastiach:

- Stav vôd
- Environmentálna
- Potravinová bezpečnosť
- Klimatické riziká
- Sociálna

Z Košického kraja sa za posledných 60 rokov odkanalizovalo viac ako 3 mld. m³ dažďovej vody bez úžitku, krajina vysychá, no zároveň je v Košickom kraji v dvoch povodiach, Roňavy a Torysy (Košické Oľšany) najčastejší výskyt povodní na celom Slovensku. Oblasť Medzibodrožia je ohrozená vysychaním.

Cieľom Programu je zmeniť prístup pri obhospodarovaní lesnej a poľnohospodársky využívannej krajiny, ako aj urbánnej krajiny tak, aby podstatná časť dažďovej vody mohla byť zadržaná v krajine v trojstupňovom prístupe s nasledovnou postupnosťou:

- a) najprv zachytenie dažďovej vody v mieste/priestore, kde spadne
- b) následne retencia/akumulácia dažďovej vody v krajine
- c) až nakoniec odvedenie tej časti dažďovej vody, ktorú povodie/územie/krajina predtým neabsorbuje

Konkrétnym cieľom Programu je vybudovať vodozádržné systémy, zariadenia a technické riešenia s celkovou cyklickou zádržnou kapacitou dažďovej vody v objeme 60 miliónov m³.

Synergickým efektom Programu pri jeho celoplošnej realizácii v Košickom kraji bude zmiernenie extrémov zrážkovej činnosti nad povodím/územím/krajinou, a tým aj zníženie zosuvov pôd, ktorých akcelerátorom je koncentrácia odtekajúcej dažďovej vody z odtokových plôch v dôsledku nadpriemernej zrážkovej činnosti

Budú aktivované všetky systémové procesy, nevyhnutné na vytvorenie novej kvality legislatívneho prostredia, organizačného zabezpečenia programu a následnú efektívnu realizáciu programu v celom rozsahu jeho užitočnosti prostredníctvom zavádzania Programu na všetky objekty, pozemky a budovy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja.

Cieľom programu bude dosiahnuť:

- zastavenie, či zníženie účinkov tých civilizačných činností, ktoré zvyšujú riziká lokálnych záplav, vysychanie a prehrievanie území,
- spustenie (aktiváciu) či zvýšenie účinkov takých aktivít, ktoré znižujú riziká lokálnych záplav, vysychanie a prehrievanie území,
- odstránenie existujúcich záťaží, vytvorených doterajšou hospodárskou a inou civilizačnou činnosťou zvyšujúcou riziká rýchleho odtoku dažďových vôd z odtokových plôch v lesnej, poľnohospodárskej i urbánnej krajine a na plochách zastavaných dopravnou a priemyselnou infraštruktúrou
- dôsledné uplatňovanie mechanizmov negatívnej i pozitívnej motivácie na odstránenie dôsledkov zanedbania zodpovednosti alebo porušenia povinností vyplývajúcich z právnych noriem, ktoré exaktne definujú spôsob spravovania území i odtokových plôch v lesnej, poľnohospodárskej i urbánnej krajine na plochách zastavaných dopravnou a priemyselnou infraštruktúrou

Zdroj: PUM KSK

Generel dopravnej infraštruktúry Prešovského kraja

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

Hlavné ciele územnej prognózy:

- stanoviť hlavné zásady rozvoja dopravnej infraštruktúry, zásady jej optimalizácie a priority pre postup skvalitňovania dopravy v Prešovskom samosprávnom kraji, so zameraním najmä na optimalizáciu cestnej a železničnej dopravy, vrátane ostatných



druhov dopravy (leteckej, vodnej a cyklistickej), pri primeranom zohľadnení samosprávnych rozvojových zámerov definovaných v územnoplánovacích dokumentáciách,

- riešiť možnosti podpory dlhodobého funkčného využívania územia samosprávneho kraja verejnou cestnou, železničnou a cyklistickou dopravou, pri zohľadnení mestských aglomerácií a území vykazujúcich vysokú návštevnosť,
- zohľadniť a rozpracovať vybrané časti aktuálnych dopravných dokumentov na úrovni Slovenskej republiky, súvisiacich s Prešovským samosprávnym krajom, napr. so Strategickým plánom rozvoja a údržby ciest II. a III. triedy na roky 2014-2020,
- vytvoriť územnoplánovací podklad, ktorý bude slúžiť pre spracovanie Územného plánu Prešovského samosprávneho kraja.

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

Zdroj: PUM PSK

2.3. Dodržiavanie ustanovení sektorových strategických dokumentov

2.4. Prevzatie ustanovení týkajúcich sa hospodárskeho, sociálneho a prírodného rozvoja z plánovacích dokumentov cieľových regiónov

Územný plán veľkého územného celku (ÚPN VÚC) Košický kraj, v znení zmien a doplnkov

Územný plán veľkého územného celku (ÚPN VÚC) Košický kraj bol aktualizovaný Zmenami a doplnkami 2004, 2009, 2014 a následne Zmenami a doplnkami 2017 ÚPN VÚC Košický kraj boli schválené Zastupiteľstvom KSK uznesením č. 509/2017 a záväzná časť vyhlásená VZN KSK č. 18/2017, schválené uznesením č. 510/2017, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 10.07.2017.

Územný plán je nástrojom pre umožnenie realizácie veľkých a najmä líniových stavieb tak, že by nedošlo k zastavaniu územia inými stavbami. Predstavuje tak rezervoár príležitostí, ktoré môžu nastať. Z pohľadu dopravy je teda jeho úlohou predovšetkým vymedzovať a chrániť koridory dopravných stavieb. V ÚPN VÚC Košický kraj sú v oblasti rozvoja nadradenej dopravnej infraštruktúry regulatívy a verejnoprospešné stavby spojené s ich realizáciou:

- 6.1. rešpektovať nadradené postavenie paneurópskych multimodálnych koridorov Medzinárodného dopravného fóra (ďalej len ITF) a dopravných sietí TEN -T



- 6.2. rešpektovať dopravné siete a nariadenia TEN -T a európskych dohôd alokované a plánované v trasách paneurópskych multimodálnych koridorov ITF
- 6.3. rešpektovať dopravnú infraštruktúru alokovanú a plánovanú v trasách mimokoridorových sietí ITF konvenčnej železničnej a kombinovanej dopravy a cestnej siete TEN - T
- 6.4. rešpektovať dopravné siete a zariadenia TEN - T alokované a plánované v trasách pripravovaných multimodálnych koridorov a ich vetiev
- 6.5. rešpektovať dopravnú infraštruktúru zaradenú podľa európskych dohôd (AGR, AGC, AGTC)
- 6.6. rešpektovať dopravnú infraštruktúru
- 6.7. rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne;
- 6.8. chrániť územie na trasu diaľnice D1 Budimír – Michalovce – Záhor (hraničný priechod s Ukrajinou),
- 6.9. rešpektovať koridor pre diaľnicu D1 s napojením sídiel
- 6.10 rešpektovať koridor pre rýchlostnú cestu R2 hranica kraja – Rožňava – Košice (v úseku cez horský priechod Soroška tunelový variant) s napojením mesta Košice v uzloch
- 6.11. chrániť koridor pre peáž rýchlostných ciest R2 a R4 (v úseku od križovania s cestou I/68 po napojenie na diaľnicu D1) a súvisiace súbežné cesty
- 6.12. chrániť koridory pre cesty I. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy vrátane ich prietáhov v základnej komunikačnej sieti miest a to
- 6.13. chrániť koridory pre cesty II. triedy, ich preložky, rekonštrukcie a úpravy, a to
- 6.14. chrániť koridory pre významné mestské komunikácie a cesty III. triedy, a to
- 6.15.chrániť priestory na rozvoj existujúcich a výstavbu nových cestných hraničných priechodov smerom do Ukrajinskej republiky
- 6.16.chrániť koridory pre rekonštrukcie a výstavbu cestných komunikácií smerom do Maďarskej republiky
- 6.17. chrániť priestory pre prímestskú autobusovú a osobnú železničnú dopravu, terminály integrovaného dopravného systému
- 6.18. v oblasti rozvoja železničnej dopravy chrániť priestory pre dopravné koridory železničných tratí
- 6.19. chrániť priestory v oblasti rozvoja leteckej dopravy
- 6.20. chrániť priestory v oblasti rozvoja vodnej dopravy

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 - 2030

Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky Košického kraja 2022 – 2027 - 2030 (ďalej Cyklostratégia KSK) predstavuje strednodobý strategický dokument, voľne naväzujúci na Cyklostratégiu 2014 – 2020. Koncept novej Cyklostratégie KSK si kladie za úlohu jej prepojenie a komplementárnosť s ďalšími strategickými dokumentmi predovšetkým Plánom udržateľnej mobility KSK, Kostrovou sieťou cyklistických komunikácií KSK a Stratégiou rozvoja cestovného ruchu KSK. Časovo je naviazaný na nové programovacie obdobie Slovenskej republiky a Európskej únie. Vychádza z poznania stavu predovšetkým v oblasti cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry, nakoľko prieskumy deľby prepravnej práce, ktoré identifikujú podiel cyklistickej dopravy sa systematicky nerealizovali po celom území Košického kraja. Strategická vízia je napriek tomu orientovaná predovšetkým na zvýšenie počtu cyklistov a cykloturistov, nakoľko je to hlavný ukazovateľ efektivity prostriedkov vynaložených na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry. Cyklostratégia KSK rozoberá konkrétne kroky na dosiahnutie očakávaného výsledku, ktorým je 6% podiel cyklistickej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce v okresných mestách Košického kraja. Jednotlivé kroky na dosiahnutie

tohto cieľa sú spracované do akčného plánu, ktorý je súčasťou návrhovej časti Cyklostratégie KSK. Cyklostratégia KSK navrhuje riešenia, ktoré prispievajú k trvalo udržateľnému rozvoju cyklistickej dopravy

a cykloturistiky na území kraja s previazanosťou na vzájomnú spoluprácu subjektov z územia kraja, ktorí

prejavia záujem naplňovať stratégiu na princípe partnerstva. Stratégia je vypracovaná v súlade s cieľmi existujúcich strategických dokumentov na národnej, regionálnej a miestnej úrovni.

Významnou súčasťou strategického dokumentu je revízia a rozšírenie Kostrovej siete cyklistických komunikácií Košického kraja o jej napojenie na všetky mestá v zmysle Plánu udržateľnej mobility kraja. Aktualizovaná verzia Kostrovej siete cyklistických komunikácií predstavuje zároveň územnoplánovací podklad pre najbližšiu aktualizáciu Územného plánu VUC Košice.

Zdroj: PUM KSK

Zmeny a doplnky Územného plánu veľkého územného celku Prešovského kraja

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 pretrate železničnej a kombinovanej dopravy,
 - 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 PR (Bialystok - Lublin – Rzesow) – Prešov – hranica Košického kraja / Košice – Maďarská republika (Miškovec – Debrecín) lokalizovaný pre cestné komunikácie a pre trate železničnej a kombinovanej dopravy /,
 - 1.3.1 rýchlostná cesta R4, v kategórii R 24,5 Rzesow - hranica PR – Vyšný Komárnik
– Svidník – Stročín – Giraltovce – Lipníky - Prešov – Košice – Milhost' – hranica MR 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 PR – Plaveč – Prešov – hranica Košického kraja,
 - 1.4.2 cestná komunikácia TINA – hranica Košického kraja – Prešov – Lipníky – Svidník – hranica PR. (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 PR – 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 PR – 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 PR,
 - 1.7.4 Ľubotín – Sabinov – Prešov,
 - 1.7.5 Humenné – Snina – Ubl'a – hranica s Ukrajinou,
 - 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 s PR,
 - 1.8.3 Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske / územie Košického kraja/ – Humenné
– Medzilaborce – PR, (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 PR,

- 1.9.3 Humenné – Medzilaborce – hranica PR,
 - 1.9.4 hranica PR – Becherov – Zborov – Bardejov – Kapušany,
 - 1.9.5 Bardejov – Tarnov – Kurov – hranica PR,
 - 1.10 rešpektovať dopravné siete nadregionálnej úrovne – potenciálne letiská premedzinárodnú 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 trasecesty 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 -Ubl'a - štátna hranica s Ukrajinou a jeho koridor pre navrhované súbežné cestné prepojenie Lipníky (R4) – Ubl'a 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 – Ubl’a,
- 3.1.6 juhovýchodný obchvat mesta Levoča v zmysle ÚPN 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 ÚPN mesta Prešov, ÚPN obce Teriakovce, ÚPN obce Ruská Nová Ves a UPN obce Dulova Ves, v kategórií miestnej rýchlostnej komunikácie s križovatkami s cestami nižších kategórií v počte nutnom pre zabezpečenie dopravnej obsluhy príľahlého územia,
- 3.2 ceste I/74 v úseku Strážske - Humenné - Snina - Ubl’a v spoločnom koridore pre navrhované cestné prepojenie Lipníky – Ubl’a 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 súčasťou cestného prepojenia Lipníky-Ubl’a,
- 3.3 ceste I/68,
- 3.3.1 priedňhom mestom Prešov podľa ÚPN mesta Prešov v trase: I/68 križovatka ZVL – križovatka s ul. Škultétyho (Jána Pavla II.) – ul. Obrancov mieru – I/18 peáž (ul. Levočská) – nám. Mieru – ul. Sabinovská (I/68),
- 3.3.2 v úseku hranica Poľsko – Ľubotín – Lipany s obchvatmi obcí Plavnica, Ľubotína Kamenica a v úseku Lipany - Šarišské Michaľany



v samostatnej novej trase v kategórii C 11,5/80 súběžnej 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 súběhu 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 (hr. PR) – 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/77s 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 KSK – Vernár – Poprad, s obchvatom obce Hranovnica a s tunelom v katastri obce Vernár v zmysle ÚPN 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 ÚPN VUC 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 Orлік Svidník na MZ - 14/80,
- 3.6 ceste I/73 (E371) v celej jej dĺžke a jej koridor ako územnú rezervu na súběžnú trasu rýchlostnej cesty R4 (Via Carpatia) sever - juh v trase Vyšný Komárník - Svidník - Stročín - Gíraltoyce – Lipníky – Kapušany,
- 3.7 ceste I/79 v úseku Vranov nad Topľou (východný obchvat s napojením na cestné prepojenie Lipníky-Ubl'a) – 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 MK kategórií B3 – 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 9,5/60s 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 mesto 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 Vlachy s územnou rezervou na obchvat mesta Spišské Podhradie podľa ÚPN-O Spišské Podhradie,
- 3.20 ceste II/556 v úseku Gíraltovce – Hanušovce,
- 3.21 ceste III/3533 v trase Bardejov, mestská časť Bardejovská Nová Ves – Kučín – Gíraltovce 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 (Krámová),

- 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 Zavadka, 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 – Stakčínska 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 prejazdných 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 - Detrík a v úseku most rekreačnéstredisko 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 PR (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 – Ubľa (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 kategórií 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 UPN O Fintice,
 - 3.55 cesta III/ 3445 (ul. Petrovianská) v kategórií B1 – MZ 25/80,
 - 3.56 cesta II/576 – obchvat sídla Vechec 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 (kraj PO) – Oľšavka (kraj KE) v kategórií cesty III. triedy,
 - 3.60 nové cestné prepojenie Stebnicka Huta – hranica PR /priesmyk Blechnarka – Wysowa
- Zdrój v kategórií 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 - Lupków, 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 - Jaśliśka, cestný (nespevnená cesta), osobná doprava,
 - p) Nižná Polianka – Ożenna , cestný na ceste III/3519, do 7,5t,
 - r) Stebnicka 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 preprihraničný styk
- a) Červený Kláštor-Sromowce Niżne, peší, bicykle,
 - b) Lesnica-Sczawnica, peší, bicykle,
 - c) Malý Lipník – Andrzejowka, výstavba lávky, peší, bicykle,
 - d) Osturňa – Lapszanka, peší, bicykle,
 - e) Regetovka – Regietów, peší, bicykle, lyže,
 - f) Cigelka-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) Ubl'a - Malyj Bereznyj, 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 – Ubl'a,
- 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 / Košický kraj /,
- 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 magistralného 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 ÚPN 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 Orлік - Svidník

– Duplín – Stropkov – Lomné – Turany nad Ondavou – Holčikovce – Sedliská -
Hudcovces 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 PR / Lupkow), (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 /Trebišov/,

6.7.3 Kapušany pri Prešove – Bardejov,

6.7.4 Tatranská elektrická železnica: Tatranská Lomnica - Starý Smokovec
- ŠtrbskéPleso,

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
by nedošlo k zastavaniu územia inými stavbami. Predstavuje tak rezervoár príležitostí, ktoré

môžu nastať. Pri spracovaní plánu udržateľnej mobility bude nevyhnutné vziať do úvahy obsah územného plánu.

Zdroj: PUM PSK

Program hospodárskeho rozvoja a sociálneho rozvoja PSK na roky 2021-2030*

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

Na **PHRSR PSK 2021-2030** začal Úrad PSK pracovať v roku 2020 svojimi internými kapacitami. Ako prvá bola spracovaná analytická časť dokumentu, ktorá bola tematicky rozdelená do 7 hlavných oblastí:

- Identifikácia územia
- Demografická analýza
- Analýza občianskej vybavenosti
- Analýza cestovného ruchu a kultúry
- Ekonomická analýza
- Územno-technická analýza
- Prírodno-environmentálna analýza

V tejto časti dokumentu nájde čitateľ na 446 stranách zhodnotenie aktuálneho stavu územia. Odborný text a analýzy sú prehľadne spracované a doplnené 170 tabuľkami, 147 grafmi, 114 mapami a 8 obrázkami. Na identifikovanie hlavných problémov v analyzovaných oblastiach poslúžili čiastkové SWOT analýzy a stromy problémov.

Na základe identifikovaných problémov boli stanovené špecifické ciele, strategické ciele a priority, ktoré boli bližšie rozpracované v strategicko-programovej a realizačno-finančnej časti dokumentu.

Prioritami kraja na obdobie rokov 2021-2030 sú:

- **Priorita 1** - Inovatívna a konkurencieschopná ekonomika
- **Priorita 2** - Kvalitnejšie životné podmienky obyvateľov kraja
- **Priorita 3** - Rozvinutá infraštruktúra a energetika v priaznivo životnom prostredí
- **Priorita 4** - Strategické riadenie územia a územne vyvážený rozvoj

*zdroj: <https://po-kraj.sk/sk/samosprava/vyzvy-granty/programove-obdobie-2021-2027/phrsr-psk-2021-2030.html>

3. Analýza súčasnej situácie a scenár vývoja mobility - návrh dopravného modelu

3.1. Cestná infraštruktúra

Územím Slovenska prechádzajú tri koridory základnej transeurópskej dopravnej siete: Baltsko – jadranský koridor, koridor Orient/Východné Stredomorie a koridor Rýn – Dunaj, ktorý prechádza KSK v línii D1 a železničnej trate Ostrava/Přerov - Žilina – Poprad – Košice – hranica SR/Ukrajina.

TEN – T: TRANSEURÓPSKA SIEŤ – je naplánovaná cestná, železničná, vodná a morská dopravná sieť tak, aby bola použiteľná pre celý Európsky kontinent; hlavnými cieľmi sú: spojiť národné siete, poprepájať okrajové regióny únie s centrom, zlepšiť bezpečnosť a efektívnosť sietí.

Cez Slovensko – z časti aj Košickým krajom prechádzali 2 multimodálne Pan-Európske koridory

V. koridor: Venezia – Koper / Terst – Lubľana – Budapest - Užhorod

doplnková trasa V.a: Bratislava – Žilina – Užhorod z toho na území SR a Košického kraja: križ. s D1, D2, I/61 Bratislava – Trnava – Trenčín - Považská Bystrica – Žilina – Ružomberok - Liptovský Mikuláš - Poprad – Prešov - Košice – Michalovce - Sobrance – št. hranica SK/U, hr. priechod Vyšné Nemecké, okr. Sobrance

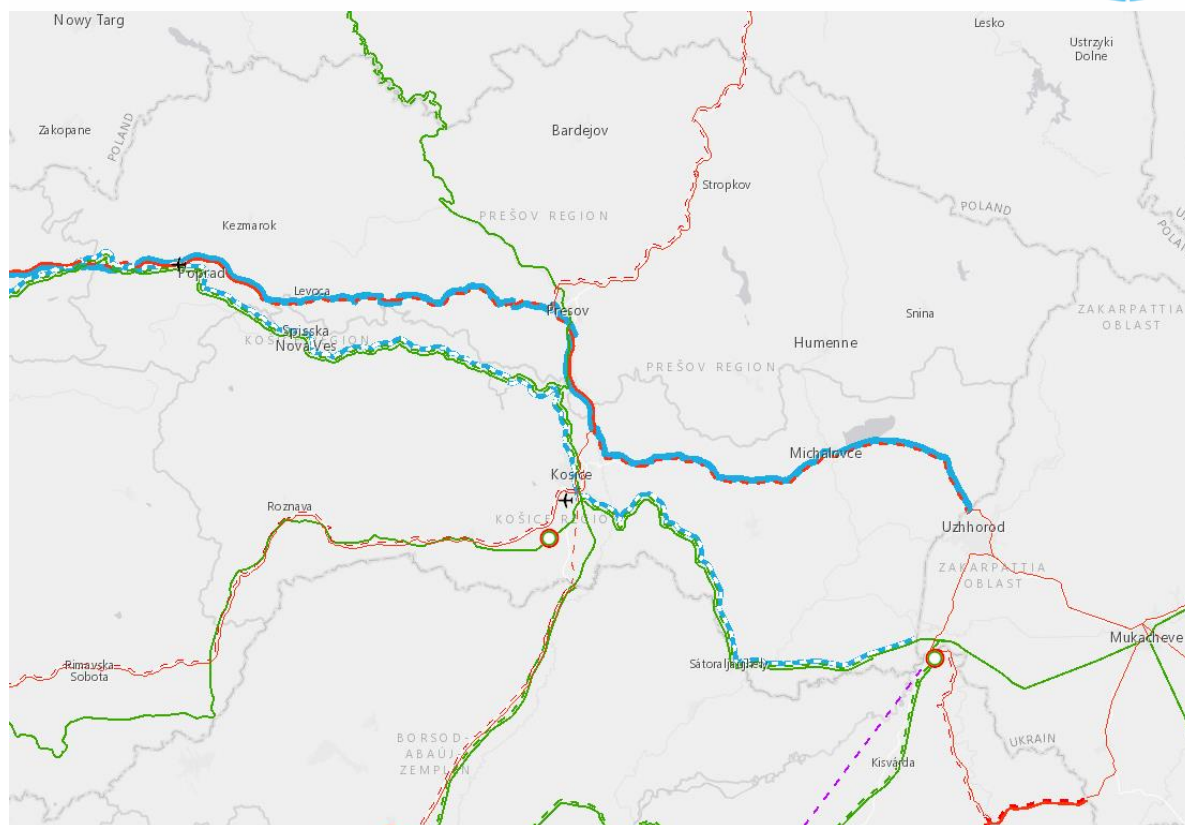
VI. koridor: Gdańsk – Grudziądz – Warszawa – Katowice – Žilina z toho na území SR: št. hranica PL/SK, hr. priechod Skalité, okr. Čadca – križ. s I/11, I/60 Žilina

TEN-T vychádza zo siete Pan-Európskych koridorov. Účastníkmi TEN-T je 28 krajín EÚ.

Základná sieť TEN-T prechádza Košickým samosprávnym krajom po diaľnici **D1** od Levoče po Bidovce a po ceste I/19 v úseku Bidovce – Vyšné Nemecké

Súhrnná Trans-Európska cestná sieť prechádza Košickým samosprávnym krajom v týchto trasách:

- I/16 – R2: Gemerská Panica – Košice
- I/17 – R4 : Košice - – št. hranica SK/H, hr. priechod Milhost'



Koridor Rýn - Dunaj základnej siete TEN-T a sieť TEN-T na východnom Slovensku

- █ Koridor Rýn - Dunaj (RDC) - plná čiara = cesty, čiarkovaná = železnice
- █ Železničná sieť TEN-T podľa Nariadenia 1316/2013 Európskeho parlamentu a Rady (EU)
- █ Cestná sieť TEN-T podľa Nariadenia 1316/2013 Európskeho parlamentu a Rady (EU)

Hrubé čiary=základná sieť, tenké čiary=súhrnná sieť, čiarkovaná= nový úsek (modernizácia)

Zdroj: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Do Sieť TEN-T v Košickom samosprávnom kraji podľa prílohy I Nariadenia 1315/2013 Európskeho parlamentu a Rady sú zahrnuté tieto trasy:

Základná sieť (záväzok naplniť parametre TEN-T do roku 2030):

Cesty: diaľnica D1 Iliášovce, Lemešany – Bidovce – cesta I/19 Bidovce – Michalovce – Vyšné Nemecké (-Užhorod)

Železnice: trať 180 – 190: Kysak – Košice – Čierna nad Tisou (-Čop)

Súhrnná sieť (záväzok naplniť parametre TEN-T do roku 2050):

Cesty: I/16 – R2: Gemerská Panica – Košice

I/17 – R4: Košice – Milhošť (- Tornyosnémeti)

Železnice: trať 160: Gemerská Panica - Košice

trať 169: Košice – Hidasnémeti

Letisko: Košice

Terminál kombinovanej dopravy: Košice

Cesty TEN-T musia byť rýchlostného typu bez úrovňových neriadených križovatiek a priechodov a bez úrovňových priecestí.

Trate TEN-T musia byť elektrifikované, s rýchlosťou najmenej 100 km/h, únosnosťou 22,5 t, dĺžkou vlaku 740 m a ERTMS v prevádzke, zavádza sa po novom aj požiadavka na prechodový prierez GC a kód kombinovanej dopravy P400.

MEDZINÁRODNÁ CESTNÁ SIEŤ „E“ – je sieť cestných komunikácií v Európe, očíslovaná od E1 a vyššie. Cez SR – z časti aj Košickým krajom prechádza E50:

- hlavné cesty triedy „A“:

- E50 – št. hranica CZ/SK, hr. priechod Drietoma, okr. Trenčín – Žilina – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Poprad – **Prešov – Košice – Michalovce – št. hranica SK/U, hr. priechod Vyšné Nemecké, okr. Sobrance,**

- E65 – št. hranica CZ/SK, hr. priechod Kúty, okr. Skalica – Malacky – Bratislava – št. hranica SK/H, hr. priechod Rusovce, okr. Bratislava V,

- E75 – št. hranica CZ/SK, hr. priechod Svrčinovec, okr. Čadca – Žilina – Trenčín – Trnava – Bratislava – št. hranica SK/H, hr. priechod Rusovce, okr. Bratislava V.

- pomocné cesty triedy „A“, Košickým krajom prechádza E58 a E71

- E58 – št. hranica A/SK, hr. priechod Bratislava Petržalka – Bratislava – Trnava – Nitra – Zvolen – Lučenec – **Rožňava – Košice – Michalovce – št. hranica SK/U, hr. priechod Vyšné Nemecké, okr. Sobrance,**

- E71 – **križ. s PR3, I/19 Košice, Prešovská – Sečovská - št. hranica SK/H, hr. priechod Milhost', okr. Košice vidiek,**

- E77 – št. hranica PL/SK, hr. priechod Trstená, okr. Tvrdošín – Dolný Kubín – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – št. hranica SK/H, hr. priechod Šahy, okr. Levice

- cesty triedy „B“, Košickým krajom prechádza E571:

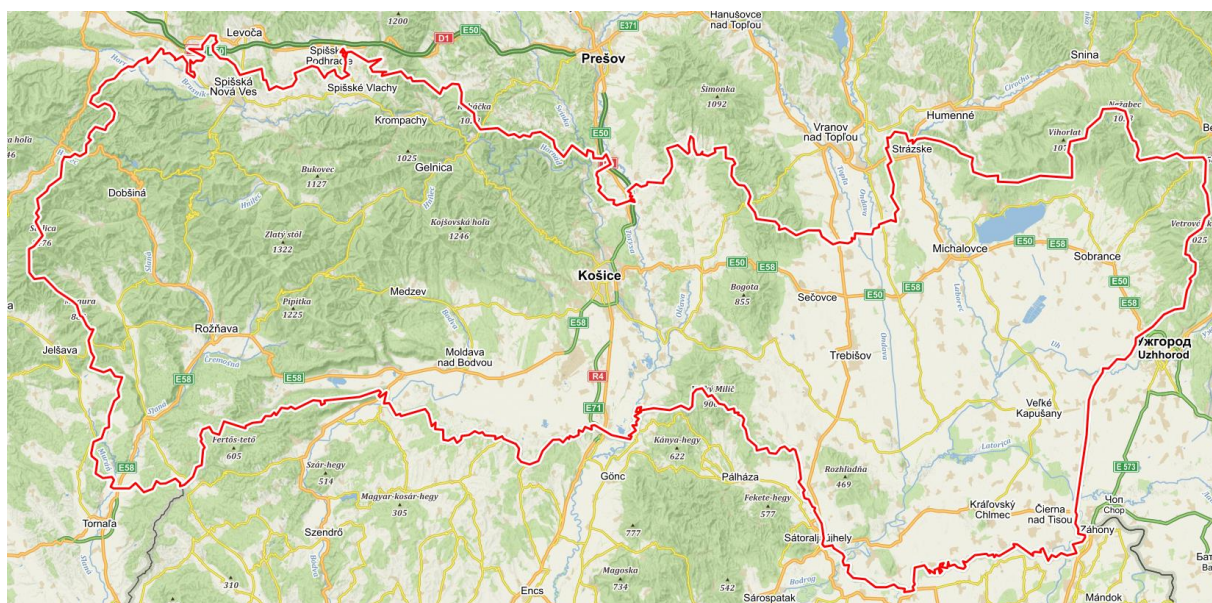
- E371 – št. hranica PL/SK, hr. priechod Vyšný Komárnik, okr. Svidník – križ. s I/20, I/68, I/80 Prešov

- E442 – št. hranica CZ/SK, hr. priechod Makov, okr. Čadca – Bytča – križ. s I/61

- E571 – križ. s D1, I/61 Bratislava-Zlaté Piesky – Trnava – Nitra – Zvolen – Lučenec – **Rožňava – križ s PR3, I/19 Košice, Prešovská – Sečovská,**

- E572 – križ. s D1, I/9, Trenčín -juh, okr. Trenčín – Prievidza – križ. s R2, R1 Žiar nad Hronom, okr. Žiar nad Hronom
- E575 – križ. s D1, I/63, Bratislava-Gagarinova – Senec – Dunajská Streda – št. hranica SK/H, hr. priechod Medveďov, okr. Dunajská Streda

V oblasti cestnej dopravy sú pre diaľkovú dopravu v praxi najdôležitejšie európske trasy E 50 (Brest - Žilina – Prešov – Košice – Michalovce štátna hranica s Ukrajinou– Mukačevo - Dnipro), E71 (Košice – štátna hranica s Maďarskom – Miskolc - Split), E58 (Wien - Zvolen – Rožňava – Košice – štátna hranica s Ukrajinou –Mukačevo – Kišinev – Mariupol) a E571 (Bratislava - Zvolen - Rožňava – Košice). Diaľnica D1 je v súčasnosti v prevádzke v úseku Košice – Prešov, vrátane diaľničného privádzča PR3 do Košíc, v prevádzke je aj rýchlostná cesta R4 po hranicu s Maďarskom a úsek cesty R2 v Košiciach (Šaca - Nižná Kapustníky). Úsek D1 Budimír – Bidovce je vo výstavbe.



Cestné komunácie v KSK

Zdroj: PUM KSK

Cestná sieť Prešovského samosprávneho kraja predstavuje 3 189,322 km ciest rôzneho dopravného významu (sieť TEN-T, D, R, I. – III. triedy), kategórie 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 chrbticovej, základnej a ostatnej cestnej siete.



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. Prešovský 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 kraji aj železničnú trať Poprad – Košice. V predvstupnom období bol tento koridor označovaný ako multimodálny koridor č. Va.

Diaľnica D1 v kategórii komunikácie D 26,5/120 prechádza Prešovský krajom po úsekoch s pripojovacími uzlami – Štrba, Mengusovce, Letisko Poprad, Poprad-Veľká, Poprad-Matejovce, Jánovce, Levoča, Spišské Podhradie, Behárovce, Široké, Bertotovce, Chminianska Nová Ves, Prešov- západ, Prešov-juh, Lemešany

Súhrnná (Comprehensive) sieť TEN-T: Na Slovensku patria do súhrnnej siete TEN - T cesty R1, R2, R3 – úsek Trstená – Hubová, R4 a R5. Prešovským krajom prechádza v trase budúcej rýchlostnej cesty R4 v úseku Vyšný Komárník – Prešov – západ. Táto trasa je súčasťou cestného prepojenia Rzeszów – Vyšný Komárník – Prešov – Košice – Milhošť – 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 Komárník – Svidník – Stročín - Giraltovce – Lipníky - Prešov – Košice – Milhošť – Miskolc v trase medzinárodných ciest E371, E50, E71 a štátnych ciest I/21, I/18 a I/17 ako novú rýchlostnú cestu R4.



Sieť TEN-T na východe Slovenska

Zdroj: Odbor cestnej databanky Slovenskej správy ciest

Cez územie kraja prechádza aj medzinárodná sieť európskych ciest „E“:

- E 50 -št. hranica ČR/SR - Drietoma - 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 magistrál „TEM“ podľa Európskej hospodárskej komisie OSN (UNECE):

- TEM4 (Žilina – Ružomberok – Lipt. 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).

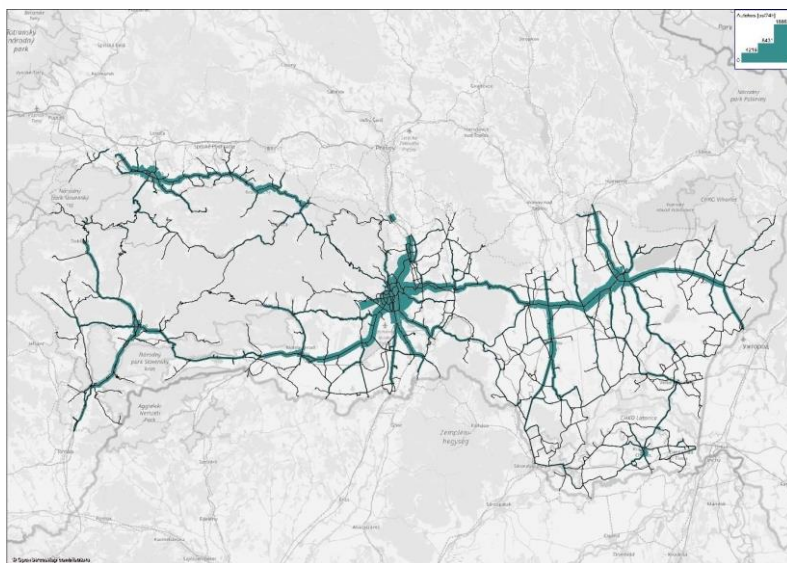
Zdroj: PUM PSK

3.2. Verejná doprava

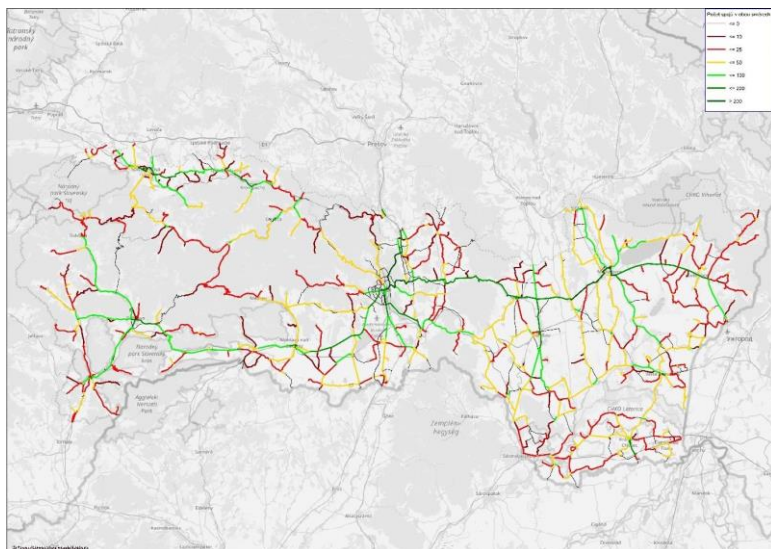
Verejná osobná doprava v režime služby vo verejnom záujme zaisťuje to, čo voláme dopravná obslužnosť, čiže dopravu ľudí za prácou, do škôl, za lekáarskymi, sociálnymi a ďalšími službami aj za kultúrnym a športovým vyžitím. Už z tohto popisu vidno, že významný podiel verejnej osobnej dopravy smeruje do centier, odstupňovane podľa významu toho ktorého centra.

V autobusovej doprave sú pre dimenzovanie siete kľúčové nasledujúce úseky:

- Košice – Prešov po cestách D1, I/20 a III/3325
- Košice – Sečovce – Michalovce po ceste I/19
- Košice – Jasov po ceste II/548
- Moldava nad Bodvou – Medzev po ceste II/550
- Košice – Turňa nad Bodvou po ceste I/16
- Košice - Milhošť po ceste I/17
- Košice – Ždaňa po ceste III/3416
- Košice – Slanec po ceste II/552
- Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves - Margecany po cestách II/536 a II/547
- Spišská Nová Ves – Markušovce po ceste III/3244
- Rožňava - Plešivec po ceste I/16
- Rožňava – Dobšiná po ceste I/67
- Parchovany – Trebišov – Veľaty po ceste I/79
- Trebišov – Hraň po cestách III/3677, III/3664 a III/3663
- Strážske – Michalovce po ceste I/18
- Michalovce – Stretava po ceste II/555
- Michalovce Sobrance – Vyšné Nemecké po ceste I/19
- Kráľovský Chlmec – Veľké Kapušany – Vojany po cestách II/555 a II/552



Kartogram intenzity prepravených cestujúcich autobusovou dopravou [os/24h]



Počet autobusových spojov na úsekoch komunikácií

Najvyťaženejšími úsekmi cestnej siete z pohľadu počtu cestujúcich v autobusoch sú príjazdové trasy na autobusové stanice v najväčších mestách Košického kraja.

Najzaťaženejšie úseky cestnej siete podľa počtu cestujúcich v autobusoch podľa dopravného modelu

Najzatťaženejšie úseky		Počet cestujúcich/24h
1	Košice – vjazd do AS	34 929
2	Palackého, Košice	21 931
3	Michalovce – vjazd do AS	10 163

4	Štúrova, Košice	9 904
5	Sládkovičova, Spišská Nová Ves	9 023
6	Južná trieda, Košice	8 923
7	Harichovská cesta, Spišská Nová Ves	7 311
8	Moldavská cesta, Košice	7 226
9	Prešovská cesta, Košice	6 889

Ďalším významným ukazovateľom popisujúcim zaťaženie systému verejnej dopravy je obrat cestujúcich na zastávkach. Najvyťaženejšie zastávky na území kraja sú:

Najvyťaženejšie zastávky verejnej dopravy na území KSK podľa dopravného modelu

Zastávka		Počet cestujúcich/24h
1	Košice, AS	20 118
2	Košice, žst.	12 224
3	Rožňava, AS	4 013
4	Spišská Nová Ves, AS	3 520
5	Trebišov, AS	3 430
6	Michalovce, žst. (autobusová stanica)	2 911
7	Spišská Nová Ves, žst.	2 311
8	Michalovce, Zemplín market	2 193
9	Košice, Ryba	2 157
10	Košice, Važecká	2 144

Z vyššie uvedenej tabuľky je vidieť dominanciu autobusovej dopravy, najvyťaženejším zastávkami verejnej dopravy sú predovšetkým hlavné autobusové stanice najväčších miest. Medzi desiatimi najvyťaženejším zastávkami sú iba dve železničné stanice - Košice a Spišská Nová Ves.

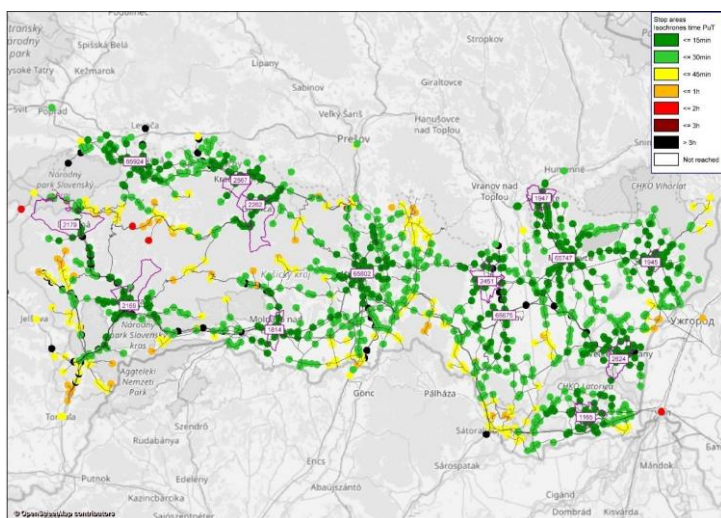
V obciach Košického samosprávneho kraja, podľa údajov z odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja, v roku 2017 zastavili autobusy na linkách prímestskej autobusovej dopravy prevádzkovaných na základe zmluvy s Košickým samosprávnym krajom (dopravcovia eurobus a ARRIVA Michalovce) 22 290 krát v pracovnom dni, 7 814 krát v sobotu, 7 915 krát v nedeľu a 19 296 krát počas prázdnin. Počet spojov do obce na sto obyvateľov je priemerne 2,8, premávka autobusov v nedeľu predstavuje 36 % ponuky pracovného dňa a premávka cez prázdniny predstavuje 87 % ponuky pracovného dňa.

Najčastejšie využívanou funkciou verejnej dopravy je pravidelná dochádzka do regionálneho centra za prácou, službami, do úradu či k lekárovi.

Zo skúseností s využívaním verejnej dopravy je možné stanoviť hranicu každodennej dochádzky na cca 45 min, v prípade dochádzky regionálnymi vlakmi s vyšším komfortom pre cestujúcich je akceptovateľná doba dochádzky aj 60 min alebo mierne dlhšia.

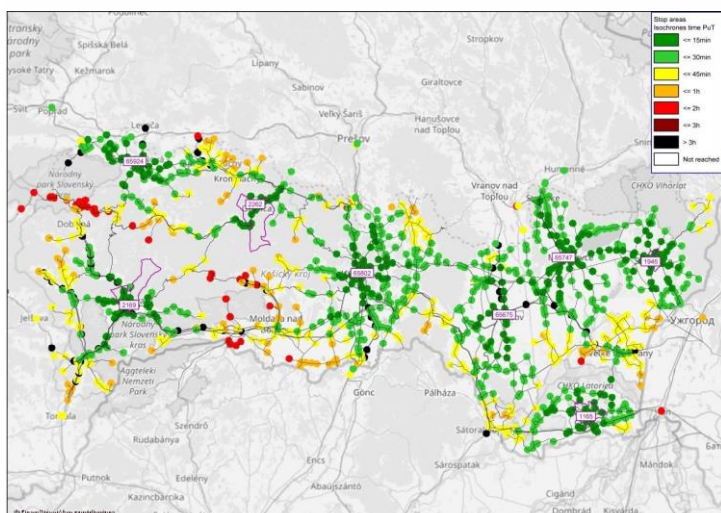
Pre odľahlé regióny budú hľadané aj alternatívy s dlhším časom a kompenzáciou vyšším štandardom. Pri zedefinovaní regionálnych centier Košice, Spišská Nová Ves, Dobšiná, Rožňava, Krompachy, Gelnica, Moldava nad Bodvou, Košice, Sečovce, Trebišov, Strážske, Michalovce, Sobrance, Kráľovský Chlmec a Veľké Kapušany, vyzerá existujúca časová dostupnosť tak, ako je zobrazená na obrázku nižšie. Dostupnosť do najbližších regionálnych centier je zabezpečená pre všetkých s výnimkou najvzdialenejších obcí pri hraniciach alebo najvzdialenejších od spádových centier (Gemerská Panica, Kečovo, Silická Brezová, Henclová, Nálepko-Peklisko, Úhorná, Opátka, Opiná, Kecerovský Lipovec, Nový Salaš, Slanská Huta, Černochovej, Bara, Pinkovce a Záhov)

Otázkou zostáva dostatočná aktivita spádových centier ako je Dobšiná, Gelnica či Strážske.



Dostupnosť regionálnych centier verejnou dopravou

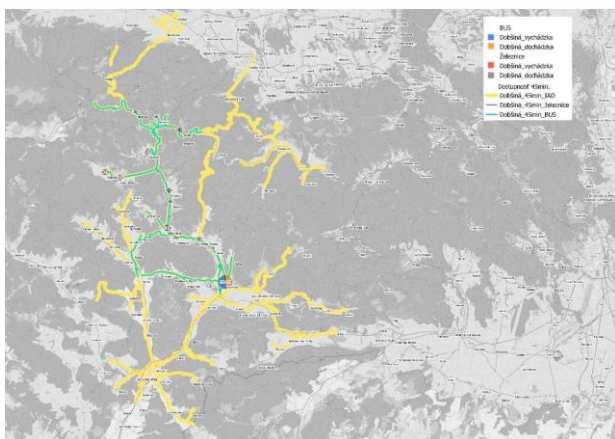
Pri zameraní sa na dostupnosť okresných miest a Kráľovského Chlmca, nad limitom 45 minút je okrem hore uvedených obcí aj celé údolie Horného Hnilca, oblasť Jasova Medzeva, okolie Turne nad Bodvou, obce severne od Krompách a Spišských Vlách, Vojany a okolie, Veľké Slemence a Ptrukša.



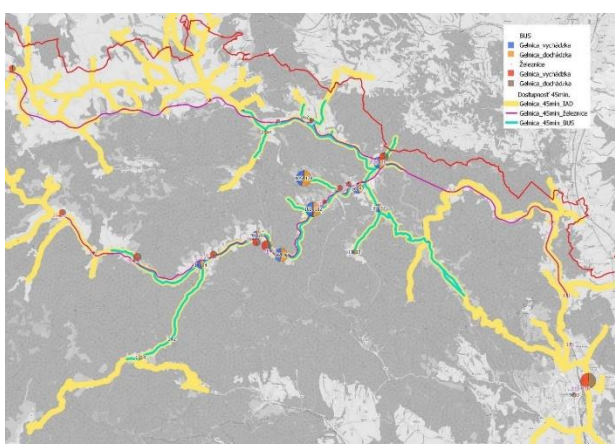
Dostupnosť okresných miest verejnou dopravou

Na obrázkoch nižšie je zobrazená dostupnosť do okresných miest, Dobšinej, Krompách, Margecian a Kráľovského Chlmca verejnou dopravou, pri čom zobrazená je vždy dostupnosť do 45 min osobným automobilom, verejnou autobusovou dopravou a po železnici. Cieľom navrhovaných opatrení by malo byť rozšírenie oblasti dostupnosti do 45 min verejnou dopravou, predovšetkým v hore uvedených oblastiach, ktoré nemajú dostupnosť do 45 minút do žiadneho okresného mesta ani spádového centra. Formou koláčových grafov je tiež zobrazený počet dochádzajúcich a odchádzajúcich cestujúcich do/zo spádového centra.

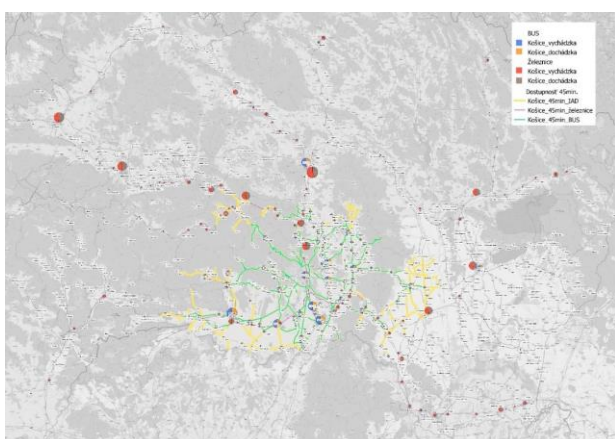
Pri niektorých menších spádových centrách je zrejmé, že jedna z ich najvyšších dochádzok cestujúcich v skutočnosti predstavuje návrat z väčších miest, do ktorých sa z týchto menších centier dochádza. Takým prípadom je Rožňava pre spádovosť do Dobšinej, Poprad pre spádovosť do Spišskej Novej Vsi, Košice pre spádovosť do Spišskej Novej Vsi, Gelnice, Krompách, Margecian, Moldavy nad Bodvou a Trebišova. Pre niektoré menšie spádové centrá nepredstavuje takéto väčšie mesto najväčší zdroj ciest, ale v porovnaní s dochádzkou z iných obcí je stále významným zdrojom návratových ciest. To je prípad Košíc pre Kráľovský Chlmec, Michalovce a Rožňavu, Spišskej Novej Vsi a Popradu pre Krompachy a Margecany a Michaloviec pre Trebišov.



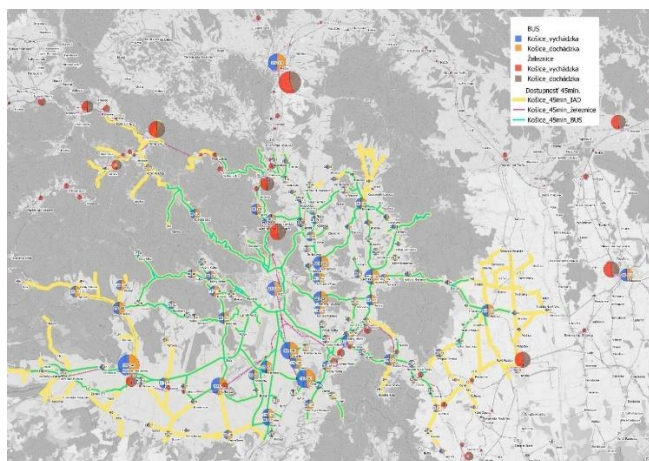
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Dobšiná



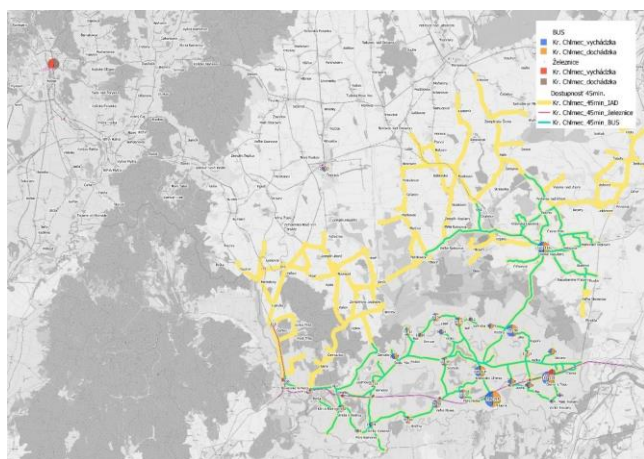
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Gelnica



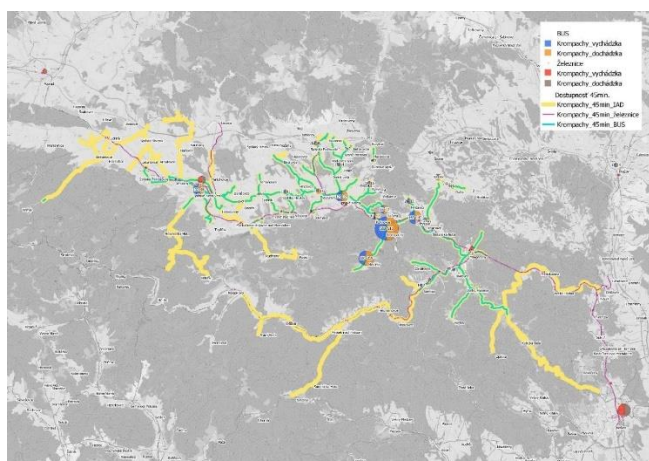
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Košice



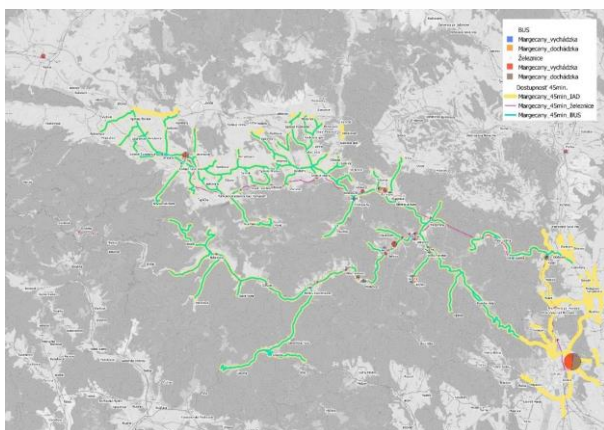
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy – Košice (detail)



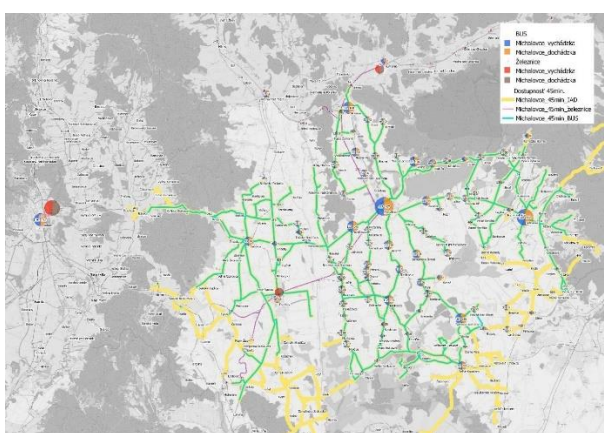
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Kráľovský Chlmec



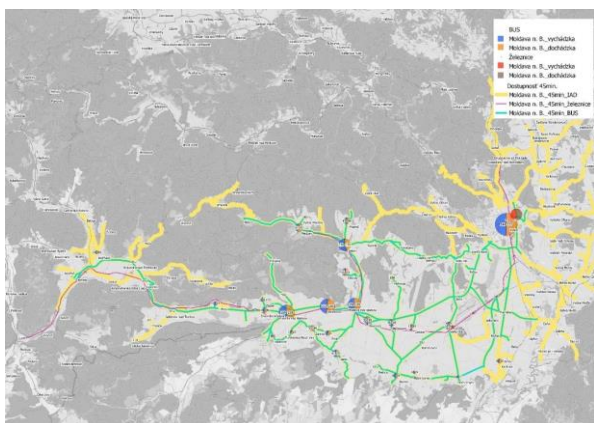
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Kropachy



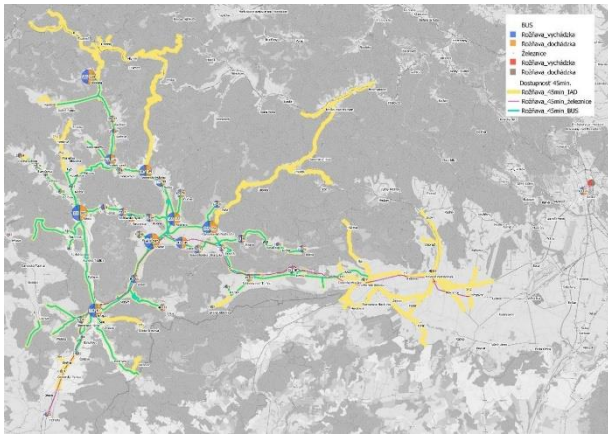
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Margecany



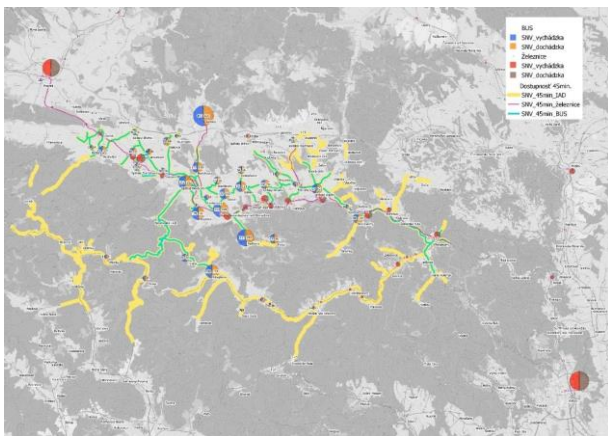
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Michalovce



Obrázok 54 Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Moldava nad Bodvou



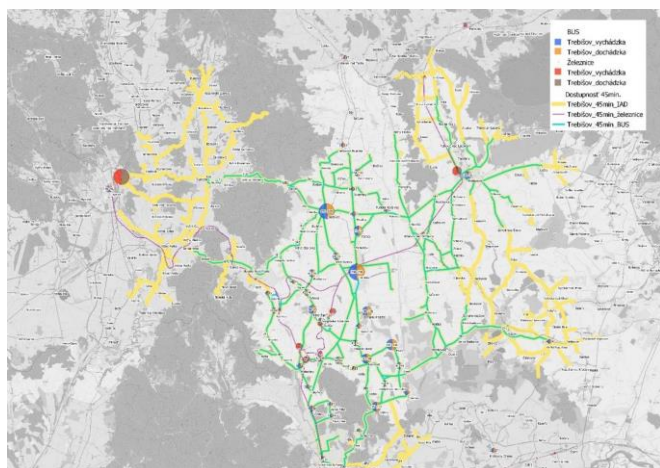
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Rožňava



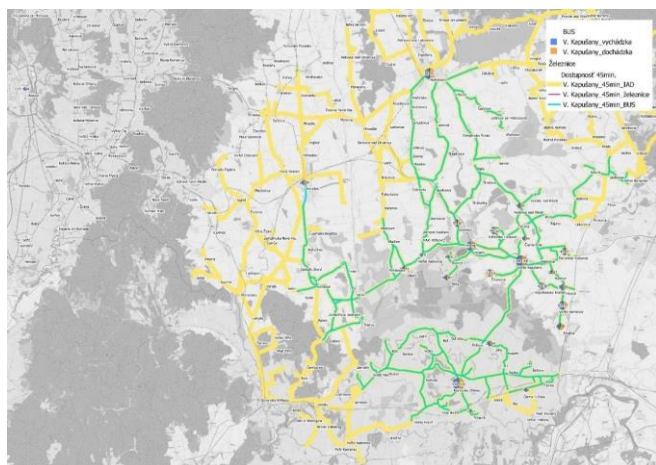
Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Spišská Nová Ves



Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Sobrance



Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Trebišov



Dostupnosť a dochádzka podľa druhu verejnej dopravy - Veľké Kapušany

Usporiadanie spojov verejnej autobusovej dopravy

Verejná autobusová doprava v Košickom kraji je prevádzkovaná na základe zákona č. 56/2012 Z. z., Zákon o cestnej doprave, predovšetkým ako:

- pravidelná licencovaná verejná doprava mimo záväzku verejnej služby, t. j. diaľková doprava,
- pravidelná licencovaná regionálna verejná autobusová doprava doprava na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme s Košickým krajom, ale tiež s Prešovským a Banskobystrickým krajom,
- pravidelná licencovaná regionálna verejná autobusová doprava doprava pre účely komerčného záujmu dopravcu (napr. KACOT, s.r.o)
- pravidelná mestská doprava organizovaná a dotovaná mestami,

- nepravidelná príležitostná alebo osobitná doprava organizovaná obcami, spolkami alebo podnikateľskými subjektmi (napríklad turistické autobusové linky alebo linky pre zamestnancov firiem), týmito druhmi dopravy sa táto analýza nezaobrá.

Diaľková doprava v Košickom kraji je prevádzkovaná dopravcami na ich vlastné podnikateľské riziko bez dotácií formou medzinárodných alebo vnútroštátnych liniek. Tržby z diaľkovej dopravy dlhodobo klesajú. Negatívne boli ovplyvnené aj opatreniami ako šrotovné a mýtnymi poplatky pre autobusy. Od roku 2015 po zavedení nulového cestovného pre niektoré sociálne skupiny na železnici sú aj zvyšné vnútroštátne linky diaľkovej dopravy z dôvodov poklesu tržieb od sociálnych skupín oprávnených cestovať bezplatne po železnici na Slovensku postupne rušené. V roku 2019 už na území Košického kraja takmer nie sú prevádzkované **diaľkové vnútroštátne linky**, v prevádzke zostali len vnútroštátne diaľkové linky prevádzkované subjektami mimo KSK:

- 102516 Bratislava-Nitra-Banská Bystrica-Poprad-Prešov-Bardejov, prevádzkovaná DAKA Šamorín
- 102519 Bratislava-Trnava-Nitra-Zvolen-Lučenec-Rimavská Sobota-Rožňava-Košice-Michalovce-Humenné, prevádzkovaná DAKA Šamorín
- 608502 Revúca-Rožňava-Košice, prevádzkovaná SAD Lučenec (v súčasnosti pozastavená)
- 609501 Rimavská Sobota-Rožňava-Košice-Prešov-Bardejov, Bardejovské kúpele, prevádzkovaná SAD Lučenec (v súčasnosti pozastavená).

Dopravcovia eurobus a ARRIVA Michalovce v roku 2019 neprevádzkovali žiadne vnútroštátne diaľkové autobusové linky. Diaľkové spojenia po Slovensku ponúkajú okrem železnice ešte medzinárodné diaľkové autobusové linky.

Medzinárodné autobusové linky spájali v roku 2019 Košice s týmito miestami:

- Bradford, Genève, Frankfurt, München, Berlin, Wien, Praha, Plzeň, Horní Planá, Budapest, Warszawa, Prešov, Poprad, Rožňava, Michalovce, Sobrance, Vyšné Nemecké, Užhorod, Mukačevo, Rachiv, Ľviv (nie sú prevádzkované žiadne diaľkové autobusy do Rumunska),

Regionálna pravidelná autobusová doprava je prevádzkovaná v nasledujúcom usporiadaní:

Linky objednávané Prešovským samosprávnym krajom obsluhujúce územie KSK:

- 701412 Bardejov – Prešov – Košice
- 707408 Prešov – Drienov – Lemešany – Košice
- 707410 Prešov – Lemešany – Košice

- 707416 Prešov – Sedlice – Klenov – Margecany
- 707449 Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné – Snina/Michalovce
- 708403 Vyšný Slavkov – Brezovica – Lipany – Prešov – Košice, U. S. Steel
- 708459 Sabinov/Prešov – Široké – Krompachy – Spišská Nová Ves – Levoča – Poprad – Tatranská Lomnica
- 712451 Giraltovec – Hanušovce n/T. – Bystré – Vranov n/T. – Michalovce
- 703420 Lendak – Kežmarok – Spišská Nová Ves
- 704404 Levoča – Spišská Nová Ves – Spišské Vlasy – Margecany – Košice
- 704410 Levoča – Prešov – Košice
- 704411 Levoča – Spišské Podhradie – Spišské Vlasy – Krompachy
- 704412 Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves
- 704415 Spišské Podhradie – Klčov – Spišská Nová Ves
- 704420 Levoča – Jamník – Markušovce – Spišská Nová Ves
- 704421 Levoča – Kurimany – Iliášovce – Spišská Nová Ves
- 704422 Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves
- 706405 Poprad – Stratená, Dobšinská ľadová jaskyňa – Dobšiná – Rožňava
- 706407 Svit – Poprad – Spišská Nová Ves
- 702417 Humenné – Vranov n./T. – Sečovce – Košice
- 702418 Humenné – Snina – Ublľa – Sobrance – Michalovce
- 702419 Humenné – Strážske – Michalovce – Sečovce – Košice
- 711406 Stropkov – Fijaš – Giraltovec – Prešov – Košice
- 712413 Svidník – Mestisko – Giraltovec – Prešov – Košice
- 712414 Svidník – Stročín – Giraltovec – Prešov – Košice
- 713419 Vranov n./T. – Rakovec n./O. – Michalovce
- 713420 Vranov n./T. – Cabov – Sečovce/Trebišov
- 713421 Vranov n./T. – Sečovce – Košice
- 713422 Vranov n./T. – Nižný Hrušov – Strážske – Michalovce/Humenné
- 710408 Stará Ľubovňa – Kežmarok – Vrbov – Spišská Nová Ves
- 707453 Prešov – Košice

Linky objednávané Košickým samosprávnym krajom obsluhujúce prevažne územie KSK:

Linky obsluhujúce najmä región Abov (Košice a okolie):

- 802402 Bidovce/Oľšovany - Ďurkov - Vyšná Myšľa - Čaňa - Košice, USS
- 802405 Košice - Vyšná Myšľa - Vyšný Čaj/Rákoš - Bohdanovce - Ruskov - Ďurkov
- 802406 Košice - Sady nad Torysou - Košická Polianka - Košice, Krásna
- 802407 Košice - Sady nad Torysou - Košická Polianka - Oľšovany - Vyšný Čaj/Ďurkov - Bohdanovce
- 802408 Košice - Bohdanovce - Vyšný Čaj - Oľšovany - Ďurkov
- 802409 Košice - Slanec - Novosad - Vojany - Veľké Kapušany
- 802410 Košice - Slanec - Kuzmice - Byšta
- 802411 Košice - Slanec - Slančík/Slanská Huta
- 802414 Košice - Vyšná Hutka - Nižná Myšľa (a späť)
- 802415 Košice - Valaliky - Čaňa - Gyňov/Skároš/Trstené pri Hornáde
- 802416 Ždaňa/Skároš/Trstené pri Hornáde/Valaliky/Gyňov - Čaňa - Košice, USS
- 802417 Košice - Geča - Čaňa - Kokšov-Bakša
- 802418 Košice/Košice, USS - Bočiar - Belža - Seňa - Kechnec - Milhošť
- 802419 Košice/Valaliky/Skároš - Seňa - Kechnec - Perín-Chym/Milhošť
- 802420 Košice - Haniska - Bočiar
- 802427 Košice - Jasov - Poproč - Medzev - Štós - Štós, kúpele - Smolník
- 802428 Košice - Košice, USS - Malá Ida - Poproč - Medzev - Vyšný Medzev
- 802430 Košice - Košice, Myslava - Baška - Malá Ida - Bukovec
- 802431 Košice - Košice, Myslava - Vyšný Klátov - Hýľov - Zlatá Idka
- 802436 Košice - Košická Belá - Opátka
- 802437 Košice - Kostol'any nad Hornádom - Družstevná pri Hornáde - Sokol'
- 802438 Košice - Sokol' - Družstevná pri Hornáde - Obišovce - Malá Lodina
- 802401 Košice - Sečovce - Michalovce - Sobrance - Vyšné Nemecké
- 802403 Košice - Trst'any - Svinica - Košický Klečenov
- 802443 Košice - Budimír/Chrastné - Ploské - Vtáčkovce - Bunetice
- 802444 Košice - Budimír - Vajkovce - Kráľovce - Chrastné
- 802445 Košice - Hrašovík - Košické Oľšany - Beniakovce
- 802446 Košice - Hrašovík - Beniakovce - Čizatice - Kecerovce - Mudrovce/Opiná/Bunetice - Vtáčkovce
- 802447 Košice - Hrašovík - Ďurďošik - Trst'any - Čakanovce - Mudrovce/Opiná

- 802448 Košice - Ďurďošik - Trst'any - Bidovce - Ďurkov - Nižná Kamenica - Rankovce - Mudrovce/Kecerovce
- 802422 Košice - Košice, USS - Komárovce - Perín-Chym - Buzica - Rešica
- 802423 Košice - Košice, USS - Veľká Ida - Komárovce - Buzica - Rešica
- 802450 Košice - Košice, USS - Cestice - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Zádiel - Turňa nad Bodvou/Dvorníky-Včeláre
- 802451 Košice, USS - Komárovce/Perín-Chym - Rešica - Buzica - Čečejevce - Mokrance - Moldava nad Bodvou
- 802452 Košice - Košice, USS - Cestice - Paňovce - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Žarnov - Janík - Moldava nad Bodvou
- 802453 Košice - Košice, USS - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Turňa nad Bodvou - Host'ovce - Turňa nad Bodvou - Moldava nad Bodvou
- 802454 Košice - Košice, USS - Cestice - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Turňa nad Bodvou - Jablonov nad Turňou - Silická Jablonica
- 802455 Turňa nad Bodvou - Háj - Hačava
- 802456 Moldava nad Bodvou - Debraď
- 802457 Moldava nad Bodvou - Poproč - Medzev - Vyšný Medzev
- 802458 Košice, USS - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Debraď - Jasov - Medzev/Vyšný Medzev
- 802460 Košice - Košice, USS - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Debraď - Poproč
- 802461 Košice, USS/Moldava nad Bodvou - Čečejevce - Paňovce
- 802462 Kechnec - Perín-Chym - Buzica - Čečejevce - Moldava nad Bodvou - Poproč
- 802463 Kechnec - Perín-Chym - Veľká Ida - Cestice - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Turňa nad Bodvou - Dvorníky-Včeláre - Zádiel
- 802433 Košice - Prešov - Bardejov - Bardejov, Bardejovské kúpele
- 802434 Košice - Lemešany - Kendice - Prešov
- 802435 Košice - Prešov - Stará Ľubovňa - Vyšné Ružbachy/Spišská Stará Ves - Spišské Hanušovce
- 802439 Košice - Budimír/Vajkovce - Ploské - Bunetice/Šarišské Bohdanovce - Varhaňovce - Brestov
- 802440 Košice - Lemešany - Šarišské Bohdanovce - Brestov - Varhaňovce

- 802442 Košice - Hrašovík - Košické Olšany - Beniakovce - Chrastné/Ploské - Brestov - Varhaňovce

- 802449 Košice - Dargov - Sečovce - Vranov nad Topľou – Humenné

Linky obsluhujúce najmä región Spiš (Spišská Nová Ves, Levoča, Gelnica a okolie):

- 801401 Gelnica - Žakarovce
- 801403 Kojšov - Margecany - Gelnica - Prakovce - Helcmanovce
- 801405 Margecany - Gelnica - Prakovce - Mníšek nad Hnilcom - Smolník - Úhorná
- 801409 Gelnica - Opátka - Košická Belá - Košice - Košice, USS
- 801415 Margecany - Kojšov
- 801419 Henclová - Nálepko - Závadka
- 801421 Nálepko - Nálepko, Surovec
- 810456 Krompachy - Richnava - Kluknava - Margecany
- 810406 Spišská Nová Ves - Danišovce
- 810412 Spišská Nová Ves - Jamník - Vítkovce - Hincovce - Olcnav - Spišské Vlasy
- 810418 Spišská Nová Ves - Krompachy - Margecany - Košice
- 810420 Spišská Nová Ves - Markušovce - Matejovce nad Hornádom - Rudňany - Poráč
- 810425 Spišská Nová Ves - Teplička
- 810435 Spišská Nová Ves - Čingov - Spišské Tomášovce - Spišská Nová Ves
- 810430 Spišská Nová Ves - Nálepko - Mníšek nad Hnilcom - Smolník - Úhorná
- 810433 Spišská Nová Ves - Hnilec - Mlynky - Dedinky - Stratená, Dobšinská Ľadová Jaskyňa/ Dobšiná
- 810451 Krompachy - Kluknava - Hrišovce
- 810458 Krompachy - Slovinky
- 810460 Krompachy - Kaľava - Slatvina/Vojkovce - Spišské Vlasy
- 810461 Krompachy - Slatvina/Vojkovce - Spišské Vlasy
- 810462 Krompachy - Spišské Vlasy - Ofšavka
- 810401 Spišská Nová Ves - Iľašovce - Kurimany - Levoča
- 810402 Spišská Nová Ves - Harichovce - Levoča
- 810408 Spišská Nová Ves - Baldovce - Spišské Podhradie - Ordzovany - Bijacovce
- 810410 Spišská Nová Ves - Spišské Podhradie - Krompachy
- 810414 Spišská Nová Ves - Domaňovce - Spišské Vlasy - Krompachy
- 810416 Spišská Nová Ves - Domaňovce - Krompachy - Široké - Prešov

- 810436 Spišská Nová Ves - Spišské Tomášovce - Spišský Štvrtok - Hrabušice/Vydrník - Stratená, Dobšinská Ľadová Jaskyňa - Dedinky/Telgárt
- 810437 Spišská Nová Ves - Letanovce - Spišský Štvrtok
- 810438 Spišská Nová Ves - Spišský Štvrtok - Hrabušice - Vydrník - Betlanovce - Hrabušice
- 810439 Spišská Nová Ves - Poprad - Svit
- 810441 Spišská Nová Ves - Poprad - Vysoké Tatry, Starý Smokovec
- 810453 Slovinky - Krompachy - Kluknava - Hrabkov/Široké
- 810463 Krompachy - Jablonov - Lúčka
- 810464 Krompachy - Spišské Vluchy - Žehra - Spišské Podhradie - Dúbrava
- 810465 Krompachy - Spišské Vluchy - Jamník - Klčov – Levoča

Linky obsluhujúce najmä región Gemer (Rožňava a okolie):

- 808401 Dobšiná - Nižná Slaná - Štítnik - Slavošovce - Čierna Lehota
- 808402 Nižná Slaná/Dobšiná - Rejdová
- 808403 Dobšiná - Dedinky - Mlynky
- 808405 Dobšiná - Rožňava - Moldava nad Bodvou - Košice
- 808406 Nižná Slaná - Kobeliarovo
- 808413 Rožňava - Štítnik - Rozložná/Čierna Lehota
- 808415 Rožňava - Štítnik - Slavoška - Brdárka - Hanková
- 808436 Brdárka - Hanková - Štítnik - Čierna Lehota
- 808404 Dobšiná - Nižná Slaná - Rožňava
- 808411 Rožňava - Krásnohorské Podhradie - Pača
- 808412 Rožňava - Krásnohorská Dlhá Lúka/Krásnohorské Podhradie - Bôrka
- 808416 Rožňava - Čučma
- 808425 Rožňava - Krásnohorská Dlhá Lúka
- 808433 Rožňava - Silická Jablonica/Turňa nad Bodvou
- 808414 Rožňava - Plešivec - Štítnik
- 808417 Rožňava - Brzotín - Kružná
- 808422 Rožňava - Plešivec/Silica
- 808431 Rožňava - Plešivec - Silická Brezová
- 808432 Čoltovo/Gemerská Hôrka - Plešivec - Kečovo
- 808435 Meliata - Gemerská Hôrka - Plešivec - Kunova Teplica

- 808424 Rožňava - Dobšiná - Stratená, Dobšinská Ľadová Jaskyňa - Poprad
- 808430 Rožňava - Plešivec - Jelšava - Revúca
- 808445 Rožňava - Štítik - Jelšava - Revúca
- 808448 Rožňava/Kečovo - Tornaľa - Rimavská Sobota

Linky obsluhujúce najmä región Zemplín (Michalovce, Trebišov, Sobrance a okolie):

- 807401 Michalovce - Vinné - Trnava pri Laborci
- 807403 Michalovce - Zemplínska šírava - Poruba pod Vihorlatom
- 807407 Michalovce - Hažín - Hnojné - Poruba pod Vihorlatom
- 807408 Michalovce - Čečehov - Iňačovce
- 807409 Michalovce - Senné - Vojany
- 807411 Michalovce - Pavlovce nad Uhom - Vysoká nad Uhom - Pinkovce/Veľké Kapušany
- 807413 Michalovce - Lastomír - Budkovce - Drahňov
- 807415 Michalovce - Hatalov - Malé Raškovce/Drahňov
- 807416 Michalovce - Laškovce - Falkušovce - Kačanov
- 807417 Michalovce - Trhovište - Bánovce nad Ondavou - Petrikovce - Oborín - Vojany
- 807418 Michalovce - Hriadky - Trebišov
- 807420 Michalovce - Lesné - Pusté Čemerné - Strážske
- 807421 Michalovce - Oreské - Staré - Strážske
- 807425 Michalovce - Sobrance - Husák - Nižné Nemecké - Jenkovce - Tašul'a
- 807471 Beša - Vojany - Krišovská Liesková - Veľké Kapušany - Budince/Kapušíanske Kl'ačany - Ptrukša
- 807473 Maťovské Vojkovce - Veľké Kapušany - Čičarovce/Vojany
- 807478 Veľké Kapušany - Zemplínske Jastrabie - Trebišov - Zemplínska Teplica - Košice
- 807419 Michalovce - Tušice - Parchovany - Sečovská Polianka
- 807422 Michalovce - Sobrance - Ubl'a - Stakčín - Snina - Humenné
- 807423 Michalovce - Strážske - Humenné
- 807424 Michalovce - Strážske - Vranov nad Topľou - Prešov
- 809401 Remetské Hámre - Zemplínska šírava - Michalovce - Košice
- 809402 Sobrance - Kristy - Sejkov - Husák - Nižné Nemecké - Bežovce - Lekárovce - Záhor

- 809403 Nižné Nemecké - Vyšné Nemecké - Sobrance - Michalovce - Košice
- 809404 Sobrance - Kristy - Svätuš - Veľké Revištia - Úbrež - Sobrance
- 809405 Sobrance - Kristy - Bežovce/Záhor - Pavlovce nad Uhom - Veľké Kapušany -
Vojany
- 809406 Sobrance - Nižná Rybnica - Bunkovce - Svätuš
- 809407 Bežovce - Svätuš - Veľké Revištia - Michalovce
- 809409 Sobrance - Jasenov - Úbrež - Remetské Hámre
- 809410 Remetské Hámre/Poruba pod Vihorlatom - Úbrež - Sobrance/Michalovce
- 809411 Sobrance - Horňa - Hlivištia
- 809413 Sobrance - Koňuš - Podhorod' - Inovce/Ruská Bystrá
- 809415 Sobrance - Porúbka - Priekopa - Kolibabovce - Petrovce
- 811401 Trebišov - Zemplínske Hradište - Novosad - Hraň - Brehov - Cejkov -
Slovenské Nové Mesto
- 811402 Trebišov - Zemplínske Jastrabie - Cejkov - Borša - Streda nad Bodrogom
- 811404 Trebišov - Veľaty - Kašov/Luhyňa - Michal'any - Byšta - Brezina
- 811405 Trebišov - Nový Ruskov - Nižný Žipov - Stanča - Trebišov
- 811407 Malá Tŕňa - Veľaty - Trebišov/Michal'any - Slanec - Košice
- 811409 Trebišov - Čel'ovce - Slivník - Kuzmice - Byšta - Michal'any
- 811410 Cejkov - Hraň - Novosad - Čel'ovce - Košice
- 811419 Trebišov - Hriadky - Sečovce - Slanec - Rákoš - Košice - Košice, USS
- 811428 Trebišov - Zemplínske Jastrabie - Brehov - Oborín - Vojany - Veľké Kapušany
- 811416 Trebišov - Hriadky - Sečovce - Košice - Prešov
- 811424 Trebišov - Nový Ruskov - Sečovce - Bačkov - Stankovce -
Višňov/Parchovany/Sečovská Polianka (a späť)
- 811431 Trebišov - Hriadky - Sečovce - Božčice/Vranov nad Topľou - Hanušovce nad
Topľou - Prešov
- 811470 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Bačka/Biel' - Čierna nad Tisou - Veľké Trakany
- 811472 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Vojka
- 811473 Kráľovský Chlmec - Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom - Trebišov
- 811474 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Strážne
- 811477 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Svätá Mária - Somotor - Veľký Kamenec -
Streda nad Bodrogom



- 811478 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Svinice - Rad
- 811481 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Somotor - Slovenské Nové Mesto - Trebišov
- 811482 Klin nad Bodrogom - Streda nad Bodrogom - Zemplín
- 811484 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Boľ - Svinice
- 811486 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Boľ - Leles - Veľké Kapušany
- 811487 Biel' - Čierna nad Tisou - Boľany - Leles - Veľké Kapušany - Kapušianske Kľačany - Ptrukša
- 811488 Pribeník - Kráľovský Chlmec - Veľké Kapušany - Drahňov - Michalovce
- 811489 Kráľovský Chlmec - Veľké Kapušany - Trebišov – Košice

Ostatné linky

- 802301 Košice, Spal'ovňa - Kokšov-Bakša (prevádzkuje DPMK, a.s.)
- 811490 Trebišov - Parchovany - Sečovce – Košice (prevádzkuje Kacot s.r.o.)

Linky vykonávané na vlastné podnikateľské riziko (množstvo liniek je v súčasnosti z dôvodu pandémie COVID-19 a vojnového konfliktu na Ukrajine pozastavených):

Prevádzkovateľ dopravy
<i>prevádzkované linky</i>
A-EXPRESS s.r.o., Štefánikova 22/300, 32600 Plzeň <i>709702: Plzeň – Praha – Brno – Poprad – Spišská Nová Ves – Prešov – Snina</i>
Alsa + Eggmann – strategická aliancia ALSA Autotourisme Léman inc. and Eurolines Eggmann Frey inc., Ruedu Mont Blanc 14, CH-1201 Genève, Suisse <i>802836: Ženeva – Košice</i>
B.P.V. bus s. r. o., Mierová 38, 064 01 Stará Ľubovňa <i>710443: Stará Ľubovňa – Košice</i>
B.U.T. i H. TRANS-EUROPA Piotr Chorzępa, ul. Mickiewicza 12, 35-064 Rzeszów <i>802913: Košice – Rzeszów</i>
CK EUROTOUR s.r.o. Hlavná 52, 091 01 Stropkov <i>712801: Svidník – Užhorod</i>
D.M.D-GROUP, spol. s r. o., Sokolovská 32/22, 186 00 Praha 8 – Karlín <i>102919: Lvov – Liberec</i>
Daniel Čupa – BUS TRANS, Kutuzovova 19, 085 01 Bardejov <i>701801: Bardejov – Užhorod</i>
FlixBus CZ s.r.o., Karolinská 650/1, Karlín, 186 00 Praha 8 <i>707902: Prešov – Horní</i>

Planá 802914: Plzeň –

Košice

HORVAT Júlij Antonovyc

802857: Košice – Mukačevo

INTERBUS, s.r.o., Dénešova 77, 040 11 Košice

802801: Košice –

Stuttgart 807823:

Michalovce - Bradford

807824: Bradford –

Michalovce

802710: Košice – Plzeň

Leo Express Global a.s, Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3

12024: Košice, AS – Kraków, MDA

Bosacka 802905: Košice, AS –

Rachiv, AS

LUBJANO TRANS s.r.o., Mezibranská 1668/5, 110 00 Praha 1

706912: Praha, ÚAN Florenc – Drahovo

PAT Užhorodské ATP 12107, Radiščeva Užhorod

802906: Košice, AS – Užhorod, AS

Peter Faltin – FALTOUR, Dlhé Stráže 51, 054 01 Levoča

704501: Levoča – Poprad – Brezno – Banská Bystrica – Zvolen – Nitra

Prevádzkovateľ dopravy
<i>prevádzkované linky</i>
PP Tranzit BUS, 89600 Mukačevo, Ukrajina <i>802902: Košice, AS – Mukačevo, AS</i>
REGA & R spol. s r.o., Podnikatelská 552, 190 11 Praha <i>502908: Praha, Želivského – Rachiv, AS</i>
S.A.D. Zvolen a.s., Jarmočná 332/29, 992 01 Modrý Kameň <i>707506: Bratislava, AS – Prešov, AS</i>
SAD Humenné a.s., Fidlikova 99/1, 066 01 Humenné <i>707506: Bratislava, AS – Prešov, AS</i> <i>702502: Humenné, žel.st. – Banská Bystrica, AS</i> <i>702701: Snina, nám. – Praha, ÚAN Florenc</i> <i>702702: Humenné, žel.st. – Brno, ÚAN Zvonařka</i>
SAD Prešov, a.s., Košická 2725/2, 080 01 Prešov <i>701506: Bardejov, AS – Rožňava, AS</i> <i>701704: Košice, AS – Praha, ÚAN Florenc</i> <i>707505: Prešov, AS – Vyšné Nemecké, št.hr.</i> <i>707801: Prešov, AS – Užhorod, AS</i> <i>807818: Michalovce, žel.st. – Bradford, William Street</i>
SVD Trans s.r.o., Frýdecká 441, 199 00, Praha 9

<i>82: Lvov, AS – Plzeň, CAN</i>
TOB ERABUS, Закарпатська обл. м. Мукачево вул. Свалявська, 79.
<i>802904: Košice, AS – Mukačevo, AS</i>
Tourbus, a. s. Rosická 136/20, 602 00 Brno-střed-Trnitá
<i>802702: Košice, AS – Praha, Hlavní nádraží</i>
Yatsiv Vladimir V., vul. B. Hmelnytskoho 3/9, 773 00 Kalush, Ukrajina
<i>802911: Praha, ÚAN Florenc – Kaluš, AS</i>

Mestská hromadná doprava (MHD)

Mestská hromadná doprava je prevádzkovaná v mestách Košice, Spišská Nová Ves a Smižany, Moldava nad Bodvou, Trebišov, Michalovce a Rožňava.

Mesto Košice	Dopravný podnik mesta Košice, a. s.	Dopravné služby v MHD vo verejnom záujme v Košiciach
Obec Smižany	eurobus, a. s.	Zmluva o výkone vo verejnom záujme v mestskej autobusovej doprave na rok 2008 – 2017 (predĺžená dodatkom)
Mesto Spišská Nová Ves	eurobus, a. s.	Zmluva o službách vo verejnom záujme v mestskej pravidelnej autobusovej doprave
Mesto Moldava nad Bodvou	eurobus, a. s.	Na základe zmluvy medzi mestom a dopravcom Moldava nad Bodvou

		mesto – Moldava nad Bodvou Severná
Mesto Trebišov	ARRIVA Michalovce, a. s.	Zmluva o výkone vo verejnom záujme v mestskej autobusovej doprave na obdobie 2009-2018
Mesto Michalovce	DZS-M.K.TRANS Michalovce, s. r. o.	Zmluva o službách v mestskej autobusovej doprave
Rožňava	eurobus, a. s.	Zmluva o službách vo verejnom záujme v mestskej pravidelnej autobusovej doprave

Systém mestskej hromadnej dopravy v KSK

Mesto	Obyvateľov v	Linie k	Kompensácia €/rok	Na obyv. €/rok	Vozidlo l	€/voz.
Košice	239 171	67	17 917 173	74,9	332	53967
Smižany	8 652	15	86 977	10,1	1	86977
Spišská Nová Ves	37 558		719 260		15,6	21
Moldava nad Bodvou	11 295	2	10200	0,9	0	-
Trebišov	25 547	3	100 898	3,9	2	50449
Michalovce	39 396	12	430 000	10,9	19	22632
Rožňava	19 349	2	68 564	3,5	1	68564

Ekonomika MHD

MHD v Košiciach poskytuje plnohodnotné služby hromadnej dopravy s taktovými cestovnými poriadkami s taktom cca 15 min a hustou sieťou liniek počas 24 hodín. Mesto Košice kompenzuje dopravcu, DPMK, čiastkou 75 € na obyvateľa. Ostatné systémy MHD

poskytujú iný typ služby. Umožňujú pohyb po meste v dlhších intervaloch medzi linkami tým, ktorí sa potrebujú dostať na väčšiu vzdialenosť v pravidelnom čase a osobám s problémami s hybnosťou. Kompenzácie sú v rozsahu 0,9 – 16 € na osobu, rozdiel je daný nielen intenzitou služieb, ale aj veľkosťou mesta.

MHD nie je integrovaná s prímestskou dopravou, no často je prevádzkovaná tým istým dopravcom, a tak dochádza k dopravnej integrácii starostlivosťou dopravcu. Tarify sú v mestskej hromadnej doprave odlišné od celokrajských. V menších mestách dochádza často k dlhým súbehom prímestskej a mestskej hromadnej dopravy.

Terminály verejnej dopravy

Verejná autobusová doprava je v Košickom samosprávnom kraji organizovaná vo forme spojení medzi spádovými centrami, spojení z regiónov a Prešovského kraja do Košíc a zvozov do spádových centier v Košickom a susednom Prešovskom kraji. Diaľkové, medzioblastné aj zvozové linky sú v spádových centrách v princípe vždy ukončované v termináloch verejnej dopravy, ktorými sú spravidla autobusové stanice v centrálnych oblastiach miest alebo pri železničných staniaciach.

Zoznam terminálov verejnej dopravy na území Košického kraja:

- Autobusová stanica Spišská Nová Ves
- Krompachy, železničná stanica
- Margecany, železničná stanica
- Autobusová stanica Rožňava
- Gelnica, autobusová stanica
- Autobusová stanica Košice
- Trebišov, autobusová stanica
- Michalovce, železničná stanica
- Autobusová stanica Strážske
- Autobusová stanica Veľké Kapušany
- Autobusová stanica Sobrance
- Pribeník, železničná stanica

Zdroj: PUM KSK

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

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

Autobusová doprava

Dominantným druhom dopravy v rámci Prešovského kraja je autobusová doprava, ktorá zabezpečuje okolo 90 % prepravy obyvateľstva. Problémom tejto dopravy je veľký počet obcí s malým počtom obyvateľov. Zároveň mnohé tieto obce sú koncové a náklady na dopravu vo verejnom zaujme veľmi vysoké. Požiadavky starostov týchto obcí sa PSK snaží zohľadniť pri vzájomných rokovaníach. Ďalšími nevýhodami PSK je geomorfologické členenie územia, kontinentálne zimy, čo tiež zvyšuje náklady na

1 os.km. Požiadavku EU na zrovnoprávnenie všetkých občanov v rámci rovnakej možnosti prístupu k verejnej doprave je možné doceliť len pri zavedení multimodálnej osobnej dopravy,

s prechodom na IDS. V rámci IDS bude potrebné zapojiť aj vozidla do 10 pasažierov alebo taxi.

Tato možnosť sa javí z terajšieho hľadiska ako nadštandardná, avšak pri zavedení jednotnej tarifnej sadzby môže byť pre komerčných dopravcov zaujímavá.

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

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

Železničná doprava

Železničnú sieť Prešovského kraja tvorí 430 km traťí a 41 km tatranskej elektrickej železnice. Najdôležitejšími železničnými križovatkami sú Prešov a Poprad.

Trate medzinárodného významu

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

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

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

Dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne – koridory konvenčných železničných tratí tvoria

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

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

Trate vnútroštátneho, nadregionálneho a regionálneho významu

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

– 50 km/h.

Trať č. 185: Poprad – Tatry - Plaveč

Trať č. 193: Prešov - Vranov – Strážske - Humenné Trať č. 194: Prešov - Bardejov

Trať č. 196: Humenné - Stakčín

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

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

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

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

Objednávateľia dopravných výkonov:

Objednávateľ	Dopravca	Názov zmluvy
--------------	----------	--------------

Slovenská republika zastúpená MDVRR SR	Železničná spoločnosť Slovensko	Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme
Prešovský samosprávny kraj	Slovenská autobusová doprava Poprad, akciová spoločnosť	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, 2019 – 2023
Prešovský samosprávny kraj	SAD Prešov, a.s.	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, 2019 – 2023
Prešovský samosprávny kraj	SAD Humenné, a.s.	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, 2019 – 2023
Prešovský samosprávny kraj	BUS KARPATY, spol. s r.o.	Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009 – 2018, 2019 – 2023

Od 1.1.2024 budú na území PSK prevádzkovať prímestskú autobusovú dopravu noví dopravcovia, ktorí vziať z verejnej súťaže.

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

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

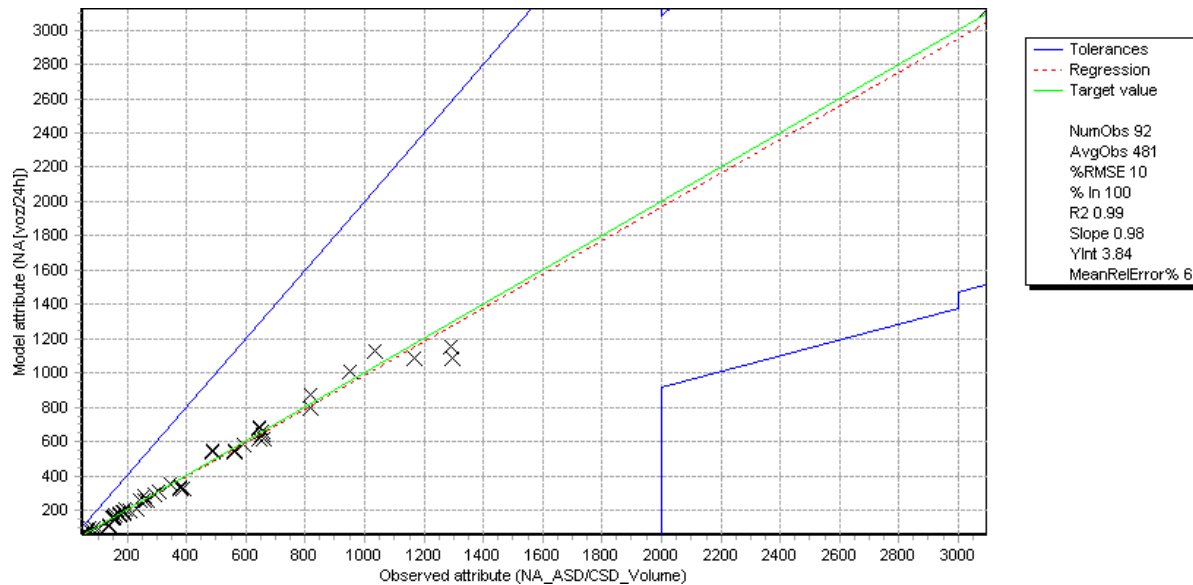
Zdroj: PUM PSK

3.3. Nákladná doprava

Nákladná doprava je od začiatku modelovaná spoločne s osobnou dopravou. O zdrojoch a cieľoch nákladnej dopravy existuje oproti osobnej oveľa menej informácií, keďže ide prevažne o neverejné údaje súkromných spoločností. Pre tvorbu a distribúciu ciest je

základným predpokladom úvaha, že nákladná doprava je generovaná v závislosti na ľudskej pracovnej činnosti, a teda, že množstvo nákladnej dopravy je priamo závislé od počtu pracovných miest v danej zóne. Týmto spôsobom bola vytvorená matica nákladnej dopravy, ktorá bola následne kalibrovaná podľa výsledkov dopravných prieskumov.

Pridelenie na sieť prebehlo obdobne ako u osobných automobilov pomocou iteračného algoritmu Equilibrium.



Kvalita kalibrácie zaťaženia siete nákladnými automobilmi

Zdroj: PUM KSK

3.4. Railway connection

Trate v Košickom kraji:

Trat' č. 190 Košice – Čierna nad Tisou

Vlaky obsluhujú prakticky celú trat' s jedným významným zdrojom/cieľom – krajskou metropolou – Košicami. Vlák na tejto trati využije okolo 2300 cestujúcich v každom smere denne (v pracovný deň).

Zastávky na trati:

Košice, Košice predmestie, Krásna nad Hornádcom, Nižná Myšľa, Vyšná Myšľa, Bohdanovce, Ruskov, Slanec, Kalša, Kuzmice, Michal'any, Čerhov, Slovenské Nové Mesto, Borša, Streda nad Bodrogom, Somotor, Veľký Horeš, Pribeník, Dobrá, Biel, Čierna nad Tisou zastávka, Čierna nad Tisou

Trat' č. 169 Košice – Hidasnémeti

Na tejto trati premávajú iba dva páry EC vlakov Košice – Budapešť. Na slovenskom území vlaky zastavujú iba v Košiciach. V sledovanom týždni v priebehu pracovných dní odcestovalo z Košíc priemerne 43,3 cestujúceho na vlak. V opačnom smere pricestovalo do Košíc priemerne 34,6 cestujúceho na vlak.

Trat' č. 180 Košice - Žilina

Táto trat' – časť bývalej Košicko-bohumínskej železnice – je najdôležitejšou železničnou spojnicou východného Slovenska. Na trati je úsek Košice – Poprad, pričom v Košickom samosprávnom kraji leží úsek Košice – Letanovce, zastávky a stanice od Vydrníka po Poprad sa nachádzajú na území Prešovského samosprávneho kraja.

Zastávky medzi Košicami a Popradom:

Košice, Ťahanovce, Kostol'any nad Hornádom, Trebejov, Kysak, Veľká Lodina, Malá Lodina, Ružín, Margecany zastávka, Margecany, Kluknava, Richnava, Krompachy, Spišské Vlchy, Olcava, Vítkovce, Chrasť nad Hornádom, Matejovce nad Hornádom, Markušovce, Teplička nad Hornádom, Spišská Nová Ves, Smižany, Spišské Tomášovce, Letanovce, Vydrník, Spišský Štiavnik, Gánovce, Poprad-Tatry

Zastávky na diaľkových vlakoch medzi Košicami a Popradom:

Košice, Kysak, Margecany, Spišská Nová Ves, Poprad-Tatry

Trat' č. 188 (Košice) – Kysak – Muszyna

Táto trat' je najstaršou železničnou traťou v regióne. Úsek z Košíc do Obišoviec leží v Košickom kraji, od zastávky Ličartovce sa trat' nachádza na území Prešovského kraja.

Zastávky medzi Košicami, Prešovom a Lipanmi:

Košice, Ťahanovce, Kostol'any nad Hornádom, Trebejov, Kysak, Obišovce, Ličartovce, Drienovská Nová Ves obec, Drienovská Nová Ves, Kendice, Haniska pri Prešove, Prešov, Prešov mesto, Veľký Šariš, Šarišské Michaľany, Orkucany, Sabinov, Pečovská Nová Ves, Červenica Rožkovany, Lipany

Zastávky pre REX vlaky medzi Košicami a Prešovom:

Košice, Kysak, Prešov

Trat' č. 173 Margecany – Červená Skala

Táto trať so zaujímavou históriou svojho vzniku sa nachádza v Košickom samosprávnom kraji po zastávku Dobšinská Ľadová Jaskyňa. Od zastávky Vernár v Banskobystrickom kraji (hoci obec Vernár leží v Prešovskom samosprávnom kraji).

Na trati premávajú osobné vlaky z Margecian najmä do Nálepko, niektoré vlaky pokračujú až do Mlynkov alebo do Dobšinskej Ľadovej Jaskyne. Dva páry vlakov kategórie REx navyše premávajú medzi Margecanmi a Banskou Bystricou. Margecany a Gelnica sú významným zdrojom a cieľom železničnej osobnej dopravy

Zastávky medzi Margecanmi a Telgártom:

Margecany, Jaklovce, Žakarovce, Gelnica, Gelnica mesto, Gelnica zastávka, Prakovce zastávka, Prakovce, Helcmanovce, Mníšek nad Hnilcom, Švedlár zastávka, Švedlár, Stará Voda, Nálepko, Tretí Hámor, Nálepko-Peklisko, Hnilec, Sykavka, Rakovec, Mlynky zastávka, Mlynky, Dedinky, Stratená, Dobšinská Ľadová Jaskyňa, Vernár, Telgárt penzión

Zastávky pre REX vlaky medzi Margecanmi a Telgártom:

Margecany, Gelnica, Prakovce zastávka, Mníšek nad Hnilcom, Nálepko, Hnilec, Prakovce zastávka, Dedinky, Stratená, Dobšinská Ľadová Jaskyňa, Telgárt penzión

Trať č. 191 Michal'any – Medzilaborce – Lupkóv

Táto trať je jednou z najstarších železníc na východnom Slovensku, úsek do Humenného bol uvedený do prevádzky 25. decembra 1871. Po stanicu Strážske leží trať v Košickom samosprávnom kraji, zvyšná časť trate od zastávky Brekov patrí do Prešovského kraja.

Hoci je táto trať vedená v cestovnom poriadku pre cestujúcich pod jedným číslom, žiaden vlak osobnej dopravy, ktorý by prešiel celú túto trať, nepremáva. V Košickom kraji premávajú osobné vlaky medzi Michal'anmi a Humenným (niektoré vlaky iba do Trebišova) a čiastočne osobné vlaky z Prešova do Humenného (cez uzlovú stanicu Strážske). Ďalšiu skupinu vlakov predstavujú vlaky kategórie REx a rýchliky národného dopravcu ZSSK, a takisto rýchliky súkromného dopravcu RegioJet, ktoré na tejto trati premávajú medzi Trebišovom a Humenným.

Zastávky medzi Michal'anmi a Humenným:

Michal'any, Lastovce, Veľaty, Stanča, Úpor, Trebišov, Bánovce nad Ondavou, Laškovce, Michalovce zastávka, Michalovce, Petrovce nad Laborcom, Nacina Ves, Pusté Čemerné, Strážske, Brekov, Humenné

Zastávky pre rýchliky medzi Michal'anmi a Humenným:

Trebišov, Bánovce nad Ondavou, Michalovce, Strážske, Humenné

Zastávky pre REX vlaky medzi Košicami a Humenným:

Košice, Košice predmestie, Čel'ovce, Trebišov, Bánovce nad Ondavou, Michalovce, Strážske, Brekov, Humenné

Trat' č. 160 Zvolen – Košice

Trat' označovaná ako „južná magistrála“ bola v celej dĺžke dokončená 23. januára 1955 otvorením úseku Turňa nad Bodvou – Rožňava. V Košickom kraji leží úsek trate medzi Košicami a Gemerskou Panicou, úsek od Gemera do Zvolena leží v Banskobystrickom kraji. V Košickom kraji premávajú osobné vlaky iba na úseku Košice – Moldava nad Bodvou mesto (na vedľajšej trati č. 168 do Medzeva, kde je zrušená osobná premávka) a celý úsek trate prechádzajú iba rýchliky (5 párov). Všetky vlaky sú prevádzkované národným dopravcom ZSSK.

Zastávky medzi Košicami a Plešivcom:

Košice, Košice predmestie, Barca, Haniska pri Košiciach, Hutníky, Veľká Ida, Cestice, Čečejevce, Mokrance, Moldava nad Bodvou, Moldava nad Bodvou mesto, Rožňava, Plešivec

Zastávky medzi Košicami a Moldavou nad Bodvou:

Košice, Košice predmestie, Barca, Haniska pri Košiciach, Hutníky, Veľká Ida, Cestice, Čečejevce, Mokrance, Moldava nad Bodvou, Moldava nad Bodvou mesto

Zastávky pre rýchliky medzi Košicami a Plešivcom:

Košice, Haniska pri Košiciach, Moldava nad Bodvou, Rožňava, Plešivec

Zdroj: PUM KSK

Trat' č. 194 Prešov – Bardejov

Je 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), 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.

Zastávky na trati:

Bardejov, Kľušov, Šiba, Hertník, Bartošovce, Vaniškovce, Raslavice, Demjata obec, Tulčík, Fulianka, Kapušany pri Prešove, Šarišské Lúky, Prešov

Trat' č. 193 z Humenného (Strážskeho, Vranova nad Topľou).

Vlaky na tejto trati poskytujú prípoj niektorým spojom z Bardejova.

Zastávky na trati Humenné – Prešov:

Humenné, Brekov, Strážske, Nižný Hrabovec, Henclovce, Vranovské dlhé, Vranov nad Topľou, Komárany, Sol', Hlinné, Čierne nad Topľou, Bystré, Hanušovce nad Topľou, Hanušovce nad Topľou mesto, Pavlovce, Lipníky, Lada, Kapušany pri Prešove, Šarišské Lúky, Prešov

Trat' č. 196 Humenné – Stakčín

Zastávky na trati Stakčín – Humenné:

Stakčín, Snina, Snina mesto, Snina predmestie, Belá nad Cirochou, Dlhé nad Cirochou obec, Dlhé nad Cirochou, Modrá nad Cirochou, Kamenica nad Cirochou dvor, Kamenica nad Cirochou, Hažín nad Cirochou, Humenné mesto, Humenné

Trat' č. 185 - Plaveč (Stará Ľubovňa a Kežmarok).

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.

Zastávky na trati Stará Ľubovňa – Poprad:

Stará Ľubovňa, Forbasy, Nižné Ružbachy, Podolíneč, Toporec, Podhorany pri Kežmarku, Bušovce, Spišská Belá zastávka, Strážky zastávka, Kežmarok – Pradiareň, Kežmarok zastávka, Kežmarok, Huncovce, Studený potok, Matejovce pri Poprade, Poprad – Spišská Sobota, Poprad - Tatry

Nosná trat' Tatranských elektrických železníc (TEŽ) č. 183 Poprad – Štrbské Pleso

Systém TEŽ plní prakticky funkciu mestskej hromadnej dopravy na území Mesta Vysoké Tatry. Zaujímavosťou je, že trat' medzi jednotlivými mestskými časťami väčšinou vedie krajinou s vysokými stupňami ochrany prírody.

Zastávky na trati Poprad – Štrbské Pleso:

Poprad – Tatry, Veľký Slavkov, Nová Lesná, Pod Lesom, Dolný Smokovec, Starý Smokovec, Nový Smokovec, Sibír, Tatranské Zruby, Tatranská Polianka, Danielov Dom, Nová Polianka, Vyšné Hágy, Popradské Pleso, Štrbské pleso

Druhá vetva TEŽ železničná trat' č. 184 Tatranská Lomnica – Starý Smokovec.

Niektoré vlaky z tejto trate premávajú z/do Štrbského Plesa alebo z/do Popradu.

Zastávky na trati Starý Smokovec – Tatranská Lomnica:

Starý Smokovec, Pečná Vyhládka, Horný Smokovec, Tatranská Lesná, Stará Lesná, Tatranská Lomnica

Zdroj: PUM PSK

3.5. Lety

Letisko Košice

Spoločnosť Letisko Košice - Airport Košice, a.s. vznikla na základe zákona o letiskových spoločnostiach č. 136/2004 Z.z. Po ukončení privatizačného procesu v roku 2006 prevzalo 66% akcií spoločnosti medzinárodné letisko Viedeň. Zvyšných 34% akcií naďalej vlastní Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy a výstavby.

Spoločnosť je riadená predstavenstvom, ktorého predsedom a zároveň výkonným riaditeľom spoločnosti je Thomas Dworschak.

Činnosť predstavenstva je pravidelne kontrolovaná dozornou radou spoločnosti.

Letecké spoločnosti operujúce v rámci letiska: Ryanair, Eurowings, Austrian, Smart Wings, Wizz Air, LOT Polish airlines



Mapa destinácií

Zdroj: <https://www.airportkosice.sk>

V nadväznosti na Územný plán veľkého územného celku (ÚPN VÚC) Košický kraj sa v rámci leteckej dopravy uvádza nasledovné:

Pri riadení funkčného využitia, usporiadania územia a rozvoja osídlenia kraja platia tieto záväzné regulatívy, ktoré nadväzujú na schválené zásady a regulatívy KURS 2001, schválené

uznesením vlády SR č. 1033 z 31.októbra 2001 a vyhlásené nariadením vlády SR č. 528/2002 Z.z.

6.19. v oblasti rozvoja leteckej dopravy chrániť priestory na

6.19.1. dobudovanie, modernizáciu, predĺženie a rozšírenie existujúcej vzletovej a pristávacej dráhy medzinárodného letiska Košice, 6.19.2. výstavbu centra nákladnej dopravy s prevádzkou CARGO na letisku v Košiciach s osobitným cestným a vlečkovým napojením, 6.19.3. dobudovanie a vybavenie letiska v Spišskej Novej Vsi ako letiska miestneho významu,

Relevantné blízke letiská: Medzinárodné letisko Užhorod

Zdroj: PUM KSK

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

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

V Prešove sa nachádza aj vojenské letisko v Nižnej Šebastovej.

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

Zdroj: PUM PSK

Spolu s letiskom Košice patrí letisko Poprad - Tatry do súhrnnej siete letísk systému transeurópskej dopravnej siete TEN-T.

Medzinárodné letisko Poprad – Tatry predstavuje vďaka svojej polohe vstupnú bránu do oblasti Vysokých a Nízkych Tatier, ktoré poskytujú návštevníkom širokú škálu služieb a zážitkov, či už v strediskách zimných športov alebo letnej turistiky.

Letisko je otvorené celoročne sedem dní v týždni a využívajú ho:

- pravidelné lety
- nepravidelné lety
- charterové lety s turistami a športovcami
- súkromné a obchodné lety

- výcvikové lety
- Vrtuľníková záchranná zdravotná služba
- Aeroklub Poprad
- Spoločnosť TLS Air - vyhliadkové lety

Zdroj: <http://www.airport-poprad.sk/sk/podstranky/letisko/oletisku.php>

3.6. Perspektíva vodnej dopravy

Vodné toky v Košickom kraji patria k typu nížinných, vrchovinných a stredohorských riek. Najväčšia rieka je Bodrog, ktorý odvodňuje najvýchodnejšiu časť kraja. Hornád odvodňuje Hornádsku a Košickú kotlinu, západnú časť rieka Slaná a na juhovýchodnom cípe rieka Tisa. Vodné nádrže sú zastúpené Zemplínskou šíravou, Bukovcom, Ružínom, Dobšinou a Palcmanskou Mašou. Rieky sa sledujú v rámci prietokov najmä na rekreačnú (turistickú) prepravu.

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

Zdroj: PUM PSK

3.7. Alternatívne prostriedky mobility

Cyklotrasy

Správcami cykloturistických trás sú predovšetkým občianske združenia. Tento model neštátnych správcov cyklotrás je pre Slovenskú republiku charakteristický. S tým tiež súvisí financovanie realizácie nových cyklotrás, keď väčšina cyklotrás bola realizovaná z grantov. Najviac cykloturistických trás v KSK spravuje SCK Gemerská Hôrka, ktorá svojou pôsobnosťou pokrýva celý Gemer a občianske združenie Rozvoj Spiš, ktoré pôsobí výlučne v regióne Spiša.

ZEMPLÍN	Organizácie	dĺžka cyklotrás	počet cyklotrás
	ZOTR	64,5	3
	PBSK	32	1
	RRA Šírava	51	2
	KST Michalovce	47,1	4
	KTMK Košice	55	1
	spolu	249,6	11
SPIŠ	Organizácie	dĺžka cyklotrás	počet cyklotrás
	Rozvoj Spiš, SCK	308,3	17
	PBS Kostitras	45	1
	KST Levoča	2	1
	ZOM Sľubica	24	3
	OL Smolník	18	1
	SCK	2	1
	spolu	399,3	24
GEMER	Organizácie	dĺžka cyklotrás	počet cyklotrás
	SCK SK Gemerská Hôrka	380,5	15
	PBS Kostitras	53	1
	spolu	433,5	16
ABOV	Organizácie	dĺžka cyklotrás	počet cyklotrás
	ML Košice	68,5	4
	OZ Sosna	37	2
	Mikroregión Hornád	32,5	2
	PBSK Kostitras	53	1
	KTMK Košice	32,5	1
	spolu	223,5	10

Podrobnejšie rozčlenenie správcov podľa jednotlivých regiónov

Za súčasného stavu sú cyklotrasy na území KSK rozdelené do štyroch oblastí, ktoré však nie sú vzájomne prepojené. Spadajú tu oblasti od východu okolo Sobrance, nasledujú severojužné cyklotrasy od Slovenského Nového Mesta cez Košice do PSK. K týmto cyklotrasám priliehajú trasy v okolí Kavečian a Nižného Klátova, ktoré však nemajú

realizované prepojenie na Košice. Západnejšie sú realizované trasy v oblasti Slovenského raja a južného Spiša.

Cyklotrasy sa delia na trasy pre cestné bicykle a horské bicykle. Vyznačené sú 5 farbami - červenou, modrou, zelenou, žltou a čiernou.

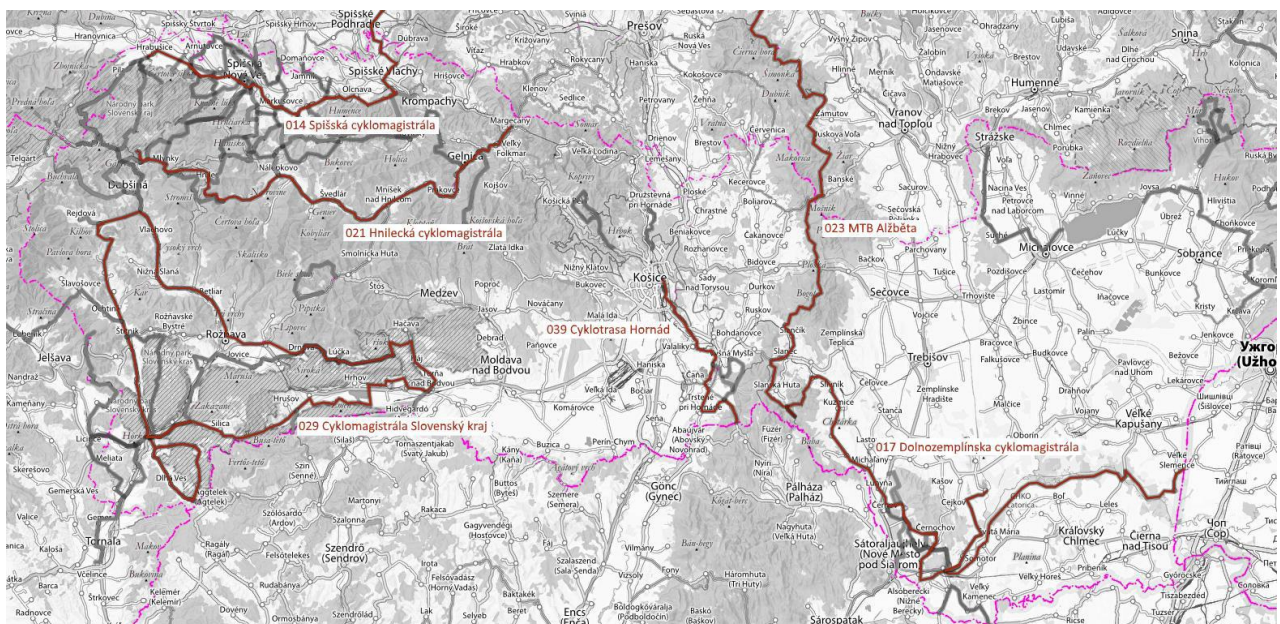
- Červená značia sa výlučne trasy EuroVelo, cyklomagistrály a diaľkové trasy
- Modrá paralelné trasy k trasám EuroVelo a diaľkovým trasám, sú to dlhšie

a náročnejšie trasy mimo magistrálu

- Zelená stredné a nenáročné trasy, turistického charakteru
- Žltá spojky medzi cyklotrasami, krátke odbočky
- Čierna ľahké náučné trasy

V kraji sa nachádza celkom osem hlavných cyklomagistrál vyznačených červenou farbou:

- CM 029 – Cyklomagistrála Slovenský kraj
- CM 014 – Spišská cyklomagistrála
- CM021 – Hnilecká cyklomagistrála
- CM034 – Hornádska cyklomagistrála
- CM023 – MTB Alžbeta
- CM039 – Cyklotrasa Hornád
- CM017 – Dolnozemplínska cyklomagistrála



Osem existujúcich hlavných cyklomagistrál v KSK vyznačených červenou farbou

V súvislosti s doplnkovou vybavenosťou, prístrešky, lavičky a stojany na bicykle sú vo väčšej miere realizované na turistických trasách než na trasách intenzívnejšie využívaných dopravnými cyklistami. Pri existujúcom stave je počet vhodných stojanov na bicykle nachádzajúcich sa v cieľoch ciest dopravných cyklistov nedostatočný. Problémom KSK je taktiež požičiavanie bicyklov vzhľadom na nízky počet požičovní nachádzajúcich sa nanajvýš iba v turistických lokalitách. V meste Košice sa však postupne začína rozvíjať zdieľanie mestských bicyklov, ktoré sú poskytované súkromným sektorom (Antik).

Košický samosprávny kraj sa nachádza na juhovýchode Slovenska. Terén na území Košického kraja nie je homogénny. Juhovýchod a juh územia tvoria nížiny a na západ zasahuje oblasť Slovenského rudohoria, ktorá nie je pre každodennú dopravu na bicykli príťažlivá pre svoj prevažne hornatý charakter.

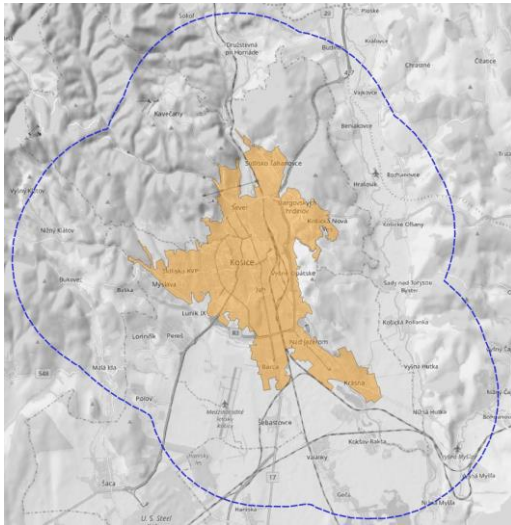
Pre krajskú dopravnú cyklistiku, ako už bolo uvedené, sú najzásadnejšie väzby v rámci sídiel a ich blízkeho okolia. V Košickom kraji to sú nasledujúce mestá:

- Košice (240 688 obyvateľov)
- Gelnica (6 076 obyvateľov)
- Michalovce (37 575 obyvateľov)
- Rožňava (19 450 obyvateľov)
- Sobrance (6 289 obyvateľov)
- Spišská Nová Ves (37 236 obyvateľov)
- Trebišov (16 346 obyvateľov)
- Moldava nad Bodvou (9 899 obyvateľov)
- Veľké Kapušany (9 235 obyvateľov)
- Kráľovský Chlmec (7 587 obyvateľov)
- Strážske (4 398 obyvateľov)
- Slovenské Nové Mesto / Sátoraljaújhely (1 088 / 16 299 obyvateľov)

Vo vyššie uvedených mestách a ich okolí sú nasledujúce cyklocestičky a trasy:

Košice

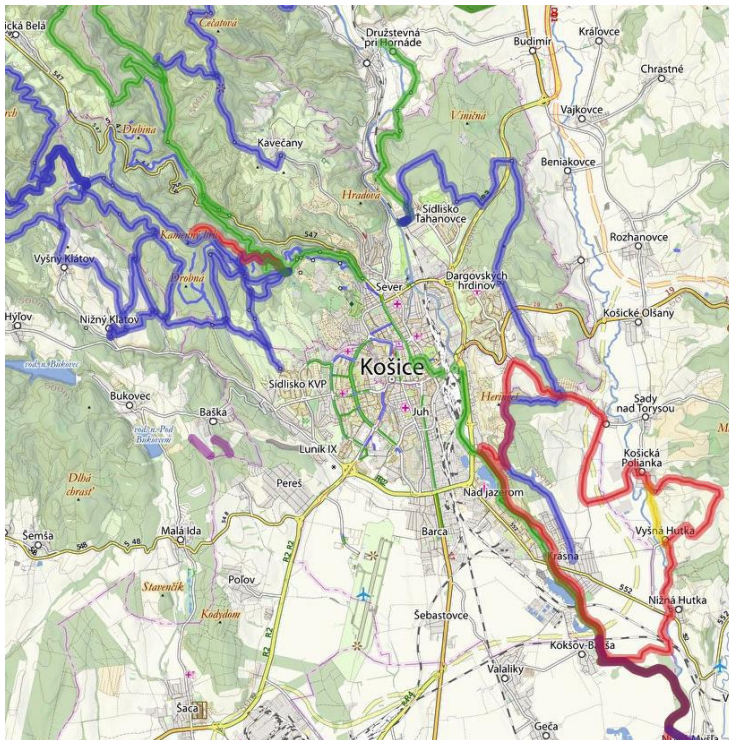
Mestom prechádza niekoľko cyklotrás – najvýznamnejšia z pohľadu krajskej dopravy je cyklomagistrála č. 021 (Eurovelo 11), ktorá prechádza od severu na juh. Na severe pokračuje cyklotrasa až do Družstevnej pri Hornáde. Obe trasy sú súčasťou Eurovelo 11, ktorá vede pozdĺž Hornádu. Napojenie z mesta na cyklotrasy krajského významu je dostatočné.



Izolínia 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Košice

Z vyššie uvedenej izolínie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Družstevná pri Hornáde, Kostol'any nad Hornádom, Budimír, Vajkovce, Beniakovce, Rozhanovce, Hrašovík, Košické Olšany, Sady n. T., Košická Polianky, Vyšná Hutka, Nižná Hutka, Kokšov-Bakša, Valaliky, Geča, Malá Ida, Bukovec, Nižný Klátov; a nasledujúce extravilánové mestské časti Košíc – Šebastovce, Poľov, Pereš, Lorinčík a Kavečany.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatriktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Cyklotrasy na území mesta Košice (www.kosicky-kraj.oma.sk)

Problémy:

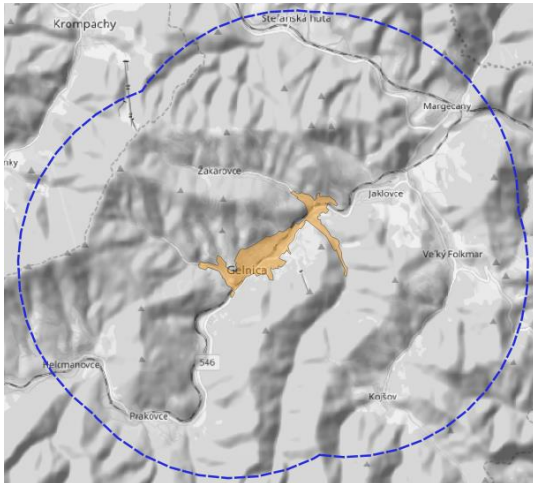
- Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás
- Napojenie obcí na juhu a severovýchode územia
- Obmedzený počet premostení Hornádu

Potenciál:

- Dokončenie Eurovelo 11, cyklistická infraštruktúra v meste Košice

Gelnica

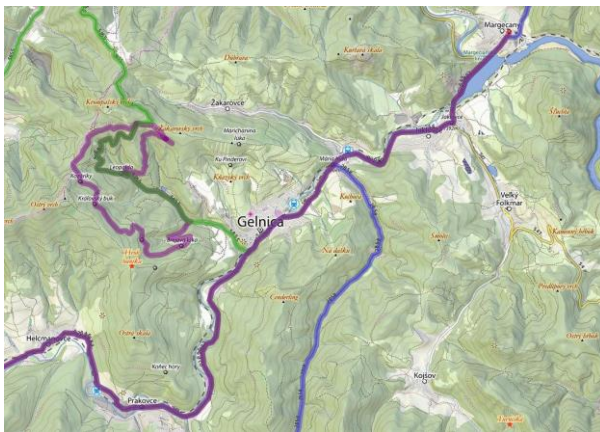
Mestom prechádza niekoľko cyklotrás – najvýznamnejšia z pohľadu krajskej dopravy je cyklomagistrála č. 021 (Hnilecká cyklomagistrála, Karpatská magistrála), ktorá prechádza takmer celou Gelnicou pozdĺž toku Hnilca. Napojenie z mesta na cyklotrasy krajského významu je dostatočné.



Izolínia 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Gelnica

Z vyššie uvedenej izolínie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Žakarovce, Jaklovce, Margecany, Kojšov, Veľký Folkmar, Prakovce, Helcmanovce.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Cyklotrasy na území mesta Gelnica (www.kosicky-kraj.oma.sk)

Problémy:

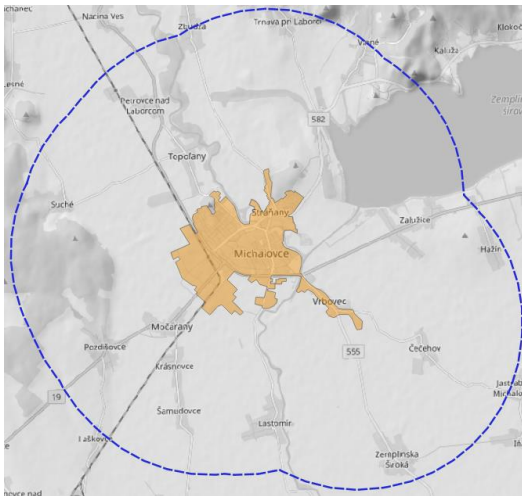
- Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás
- Cyklistické opatrenia v meste Gelnica
- Obmedzený počet premostení toku Hnilca

Potenciál:

- Cyklomagistrála 021

Michalovce

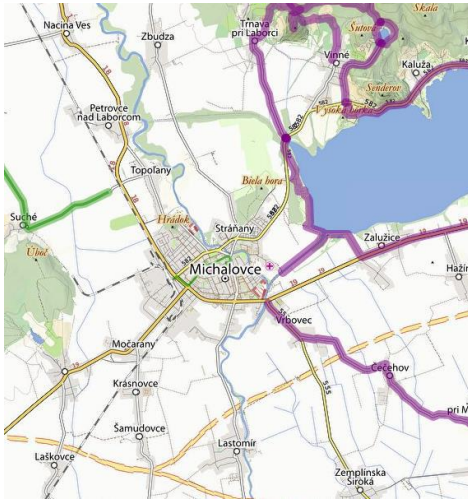
Mestom neprechádza žiadna z významných cyklotrás z pohľadu krajskej dopravy. Cyklotrasami je zaistené napojenie smeru od mesta Strážske a obcí Trnava pri Laborci, Zalužice a Jastrabie pri Michalovciach. Ďalšie cyklotrasy sa nachádzajú na východe v okolí Zemplínskej Širavy.



Izolínia 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Michalovce

Z vyššie uvedenej izolínie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Trnava pri Laborci, Vrané, Zalužice, Hažín, Čečehov, Zemplínska Široká, Lastomír, Šamudovce, Krásnovce, Močarany, Pozdišovce, Suché, Petrovce nad Laborcom, Topoľany.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatriktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Cyklotrasy na území mesta Michalovce (www.kosicky-kraj.oma.sk)

Problémy:

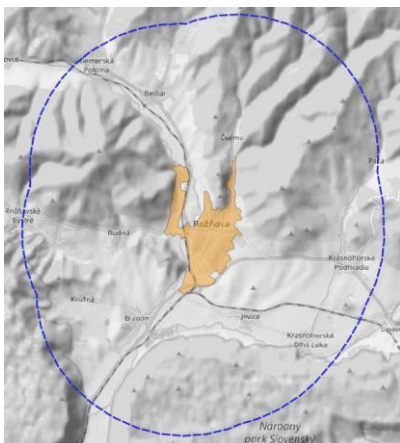
- Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás
- Cyklistické opatrenia v meste Michalovce

Potenciál:

- Napojenie okolitých obcí

Rožňava

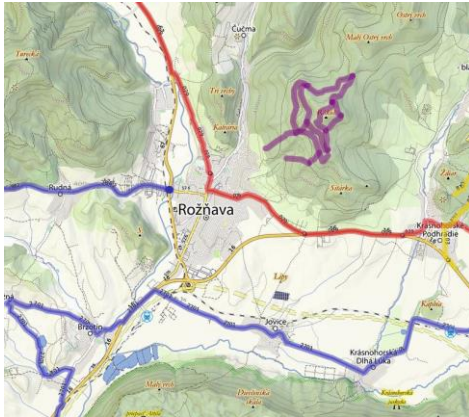
Mestom prechádza niekoľko cyklotrás – najvýznamnejšia z pohľadu krajskej dopravy je cyklomagistrála č. 029 (Cyklomagistrála Slovenský kraj), ktorá prechádza cez Rožňavu. Okolité obce sú pri existujúcom stave napojené cyklotrasami zo všetkých smerov. Napojenie z mesta na cyklotrasy krajského významu je dostatočné.



Izolína 5 km znázorňuje potenciálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Rožňava

Z vyššie uvedenej izolácie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Gemerská Poloma, Betliar, Čučma, Pača, Krásnohorské Podhradie, Jovice, Brzotín, Kružná, Rudná Rožňavské Bystré.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Cyklotrasy na území mesta Rožňava (www.kosicky-kraj.oma.sk)

Problémy:

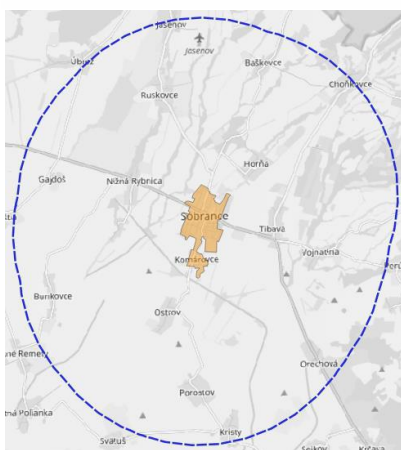
- Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás
- Cyklistické opatrenia v meste Rožňava

Potenciál:

- Zlepšenie cyklistických opatrení pri napojení okolitých obcí

Sobrance

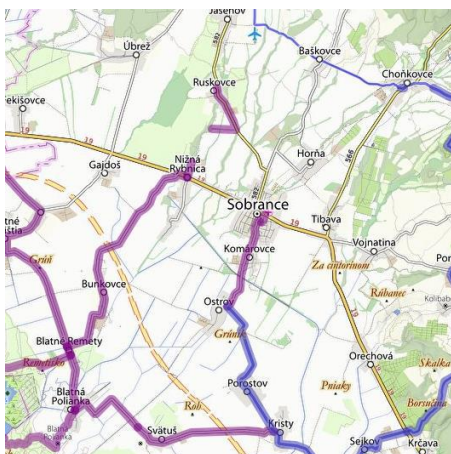
Mestom neprechádza žiadna z významných cyklotrás z pohľadu krajskej dopravy. Cyklotrasami je zaistené napojenie smeru od severu od Zemplínskej Šírava a z obce Baškovce a od juhu z obce Kristy.



Izolína 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Sobrance

Z vyššie uvedenej izolínie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Jasenov, Ruskovce, Baškovce, Choňkovce, Horňa, Tibava, Vojnatina, Orechová, Kristy, Porostov, Ostrov, Bunkovce, Gajdoš, Nižná Rybnica.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatriktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Problémy:

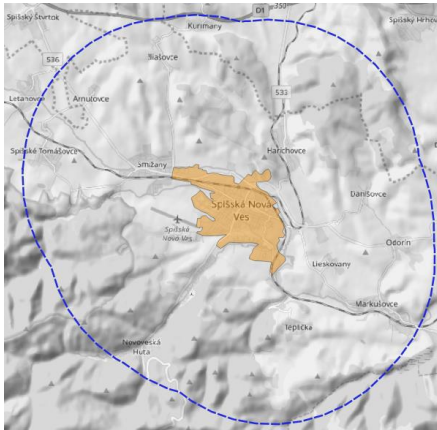
- Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás
- Cyklistické opatrenia pre napojenie okolitých obcí najmä zo severu

Potenciál:

- Zlepšenie cyklistických opatrení pri napojení okolitých obcí

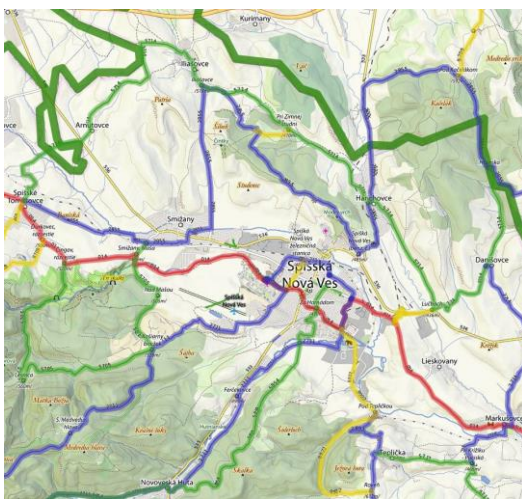
Spišská Nová Ves

Mestom prechádza niekoľko cyklotrás – najvýznamnejšia z pohľadu krajskej dopravy je cyklomagistrála č. 014 (Hnilecká cyklomagistrála), ktorá prechádza cez celú Spišskú Novú Ves. Okolité obce sú pri existujúcom stave napojené cyklotrasami zo všetkých smerov okrem smeru zo severu. Napojenie z mesta na cyklotrasy krajského významu je dostatočné.



Izolínia 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Spišská Nová Ves

Z vyššie uvedenej izolínie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Kurimany, Harichovce, Danišovce, Markušovce, Lieskovany, Novoveská Huta, Spišské Tomášovce, Arnutovce, Smižany, Iliášovce, Teplička. Pri uvedených obciach možno v prípade zatraktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Cyklotrasy na území mesta Spišská Nová Ves (www.kosicky-kraj.oma.sk)

Problémy:

- Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás z okolitých obcí, najmä zo severu
- Premostenie toku Hornádu

Potenciál:

- Cestičky pozdĺž toku Hornádu a jeho prítokov

Trebišov

Na území mesta Trebišov, Moldava nad Bodvou, Veľké Kapušany, Kráľovský Chlmec, nie sú žiadne cyklotrasy. Možnosti dopravných cyklistov sú veľmi obmedzené.



Z vyššie uvedenej izolície 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Milhostov, Vojčice, Nový Majer, Zemplínske Hradište, Kožuchov, Zemplínska Nová Ves, Plechotice, Nový Ruskov.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatriktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.

Problémy:

- Absencia cyklistických opatrení

Potenciál:

- Napojenie okolitých obcí

Strážske

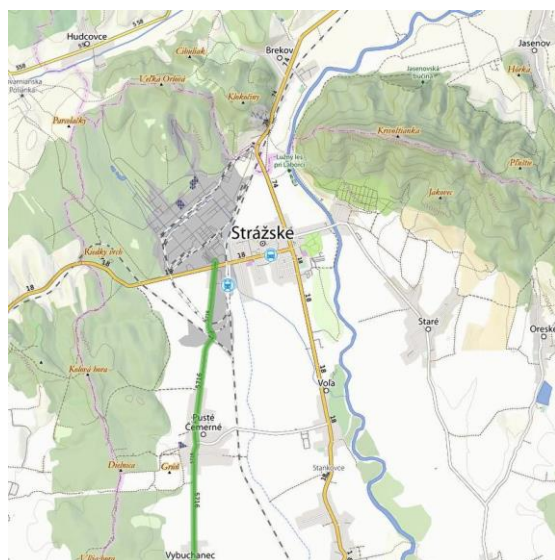
K západnému okraju mesta je od juhu privedená cyklotrasa č. 5716 zaisťujúca pripojenie sídel od juhu (Pusté Čemerné, Vybúchanec a Lesné).



Izolínia 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Strážske

Z vyššie uvedenej izolínie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Nacina Ves, Pusté Čemerné, Hudcovce, Brekov, Staré a Oreské.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatriktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Cyklotrasy na území mesta Strážske (www.kosicky-kraj.oma.sk)

Problémy:

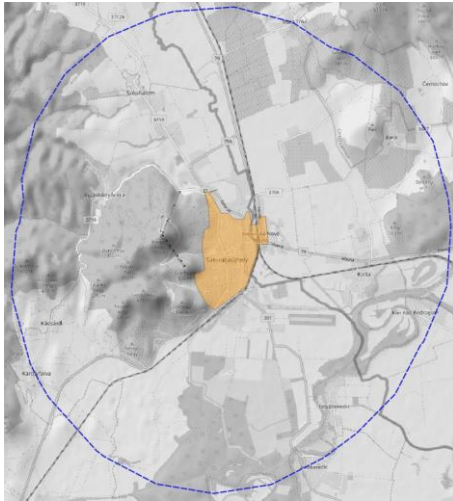
- Absencia cyklistických opatrení
- Cyklotrasa končí na kraji mesta

Potenciál:

- Napojenie okolitých obcí
- Napojenie priemyselnej oblasti na západe mesta

Slovenské Nové Mesto / Sátoraljaújhely

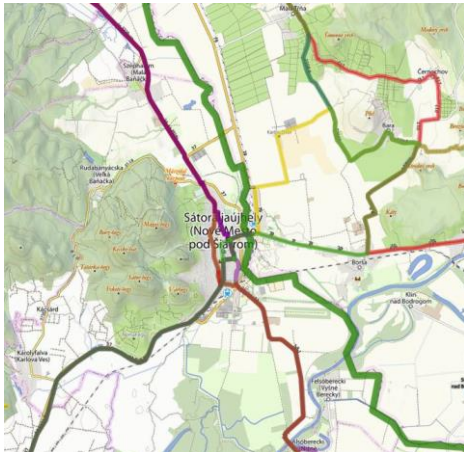
Mestom prechádza niekoľko cyklotrás zo slovenskej strany – cyklotrasa „Po Rákocziho stopách“ a cyklotrasa „Tokajské cyklotrasy“. Na maďarskej strane je taktiež niekoľko cyklotrás, ktoré sú privedené do centra mesta. Okolité obce sú pri existujúcom stave napojené cyklotrasami zo všetkých smerov. Napojenie z mesta na cyklotrasy krajského významu je dostatočné.



Izolínia 5 km znázorňujúca potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov do mesta Slovenské Nové Mesto / Sátoraljaújhely

Z vyššie uvedenej izolínie 5 km znázorňujúcej potenciálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov na základe dát z mobilného prieskumu (Graf 62) je zrejmé, že v pásme 5 km sa nachádzajú nasledujúce obce – Borša, Karlov Dvor, Bara, Malá Třňa, Klin nad Bodrogom.

Pri uvedených obciach možno v prípade zatriktívnenia cyklistickej dopravy očakávať nových užívateľov cyklistickej siete.



Cyklotrasy na území mesta Slovenské Nové Mesto / Sátorajújhely (www.kosicky-kraj.oma.sk)

Problémy:

- Vedenie cyklotrasy pozdĺž cesty I/79
- Bariéra v podobe rieky a železničnej trate

Potenciál:

- Cezhraničná spolupráca

Súhrn problémov a potenciálov vo vybraných metropolitách

Mesto	Problémy	Potenciál
Košice	Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás Napojenie obcí na juhu a severovýchode územia Obmedzený počet premostení Hornádu	Dokončenie Eurovelo 11, cyklistická infraštruktúra v meste Košice
Gelnica	Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás Cyklistické opatrenia v meste Gelnica	Cyklomagistrála 021

	Obmedzený počet premostení toku Hnilca	
Michalovce	Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás Cyklistické opatrenia v meste Michalovce	Napojenie okolitých obcí
Rožňava	Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás Cyklistické opatrenia v meste Rožňava	Zlepšenie cyklistických opatrení pri napojení okolitých obcí
Sobrance	Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás Cyklistické opatrenia pre napojenie okolitých obcí najmä zo severu	Zlepšenie cyklistických opatrení pri napojení okolitých obcí
Spišská Nová Ves	Nespojité, prípadne chýbajúce značenie cyklotrás z okolitých obcí najmä zo severu Premostenie toku Hornádu	Cestičky pozdĺž toku Hornádu a jeho prítokov
Trebišov	Absencia cyklistických opatrení	Napojenie okolitých obcí
Moldava nad Bodvou	Absencia cyklistických opatrení	Napojenie okolitých obcí
Veľké Kapušany	Absencia cyklistických opatrení	Napojenie okolitých obcí
Kráľovský Chlmec	Absencia cyklistických	Napojenie okolitých obcí

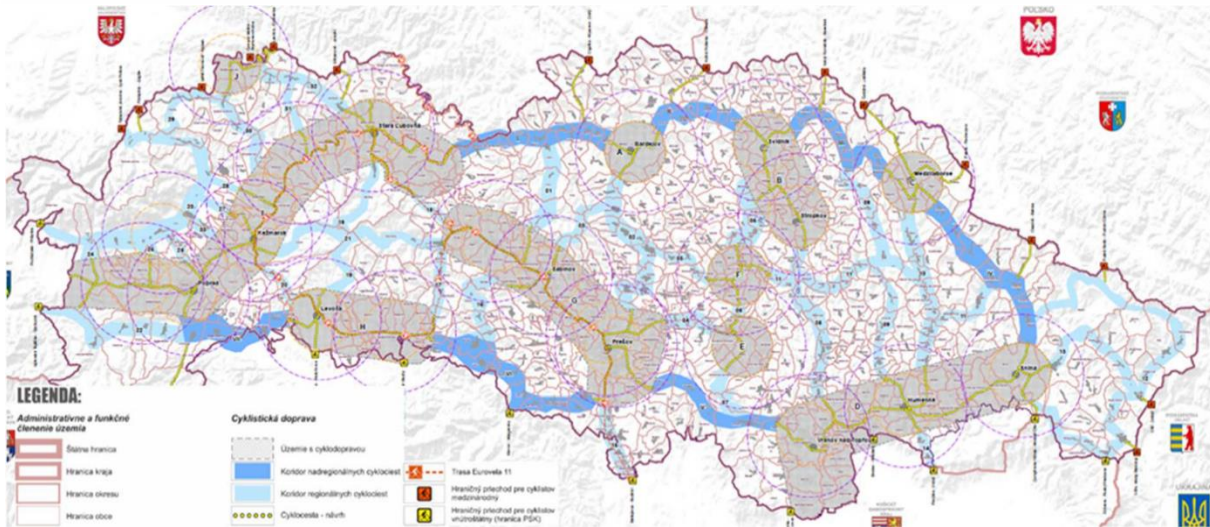
	opatrení Teréne prekážky na západe mesta – Veľký kopec a Malý vrch	Napojenie železnice v Pribeníku
Strážske	Absencia cyklistických opatrení Cyklotrasa končí na kraji mesta	Napojenie okolitých obcí Napojenie priemyselnej oblasti na západe mesta
Slovenské Nové Mesto / Sátoraljaújhely	Vedenie cyklotrasy pozdĺž cesty I/79 Bariéra v podobe rieky a železničnej trate	Cezhraničná spolupráca

Zdroj: PUM KSK

Základná sieť v **Prešovskom kraji** 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.



Cyklokoridory v PSK

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

Zdroj: PUM PSK

3.8. Riadenie dopravy

Integrovaný dopravný systém IDS Východ

Cieľovým stavom integrovaného dopravného systému (IDS) na východnom Slovensku je moderný zákaznícky atraktívny systém verejnej dopravy, pozostávajúci zo všetkých druhov verejnej dopravy (vlak, autobusy, MHD), zahrňujúci celé územie Prešovského a Košického samosprávneho kraja a umožňujúci cestovanie na jeden cestovný doklad (jednorazový alebo časový predplatný) bez ohľadu na prestupy či použité druhy dopravy, pri jednotných prepravných a tarifných podmienkach a vzájomne zosúladených cestovných poriadkoch. Názov/značka tohto systému je IDS Východ.

Prínosy pre cestujúcich budú s postupným budovaním IDS najmä:

- Jednotné prepravné a tarifné podmienky vo vlakoch, autobusoch, aj MHD.
- Nové druhy cestovného: prestupné lístky, časové predplatné lístky (mesačné, štvrtročné,...) a pod.

- Technologické novinky: mobilná aplikácia, NFC platby a pod.
- Pravidelnejšie, rýchlejšie a komfortnejšie spojenia v rámci regiónu aj v rámci miest.
- Harmonizovaný systém verejnej dopravy (pravidelné garantované nadväznosti spojov/liniek).
- Jednoduchý a prehľadný dopravný systém (schémy trás liniek, taktové cestovné poriadky,...).
- Včasné informácie o mimoriadnostiach v doprave (meškania, obchádzky,...).
- Všeobecne vyššia kvalita poskytovaných služieb v doprave.

Prínosy pre dopravcov a objednávateľov dopravných výkonov budú najmä:

- Rastúci dopyt po preprave (viac cestujúcich).
- Vyššia efektívnosť obbehov vozidiel.
- Stabilizácia dopravných výkonov.

Integrovaný dopravný systém predstavuje najefektívnejšiu formu koordinácie verejnej dopravy, kde sú zo strany objednávateľov dopravných výkonov (samosprávnych krajov, miest, či štátu) prenášané kompetencie potrebné pre integráciu verejnej dopravy v danom regióne na tzv. nezávislého organizátora IDS. Pod pojmom integrácia sa myslí dopravná, tarifná, aj informačná integrácia. Pre potreby tvorby a organizácie integrovaného dopravného systému na území východného Slovenska pod značkou IDS Východ bol dňa 08. 10. 2019 založený organizátor IDS – spoločnosť IDS Východ, s.r.o. – ktorého zakladateľmi sú Košický samosprávny kraj a Prešovský samosprávny kraj (v rovnakom podiele).

Medzi hlavné úlohy organizátora IDS – spoločnosti IDS Východ, s.r.o. – patria napríklad:

- Koordinácia dopravnej obsluhy, najmä cestovných poriadkov.
- Príprava tarifnej integrácie prímestskej autobusovej dopravy, železničnej dopravy a mestských dopráv v rámci regiónu východného Slovenska (tvorba spoločnej tarify).
- Rokovania s mestami prevádzkujúcimi MHD o problematike IDS, prestupných bodoch, či preferencii verejnej osobnej dopravy.
- Rokovania s obcami o pripomienkach k dopravným riešeniam, návrhom na zmeny dopravných riešení a o zmenách cestovných poriadkov.
- Spracovávanie, vydávanie a priebežné aktualizovanie prepravného poriadku IDS.
- Zlepšovania prestupných väzieb v rámci systému verejnej dopravy.

- Informačné služby pre cestujúcich a dopravcov.
- Informačné, marketingové a propagačné činnosti v súvislosti s IDS.

Centrálny dispečing IDS

Centrálny dispečing je jedným zo základných pilierov každého funkčného integrovaného dopravného systému. Je nadradený dispečingom jednotlivých dopravcov zapojených do IDS, pričom zabezpečuje koordináciu dopravnej prevádzky v reálnom čase. Nevyhnutný je okrem iného pre zavádzanie tzv. garantovaných prestupných väzieb medzi dvojicami spojov, teda systému vzájomného čakania sa nadväzných spojov v prípade meškaní.

Centrálny dispečing je zároveň kľúčovým nástrojom skvalitňovania cestovných poriadkov na základe sledovania dopravnej prevádzky všetkých dopravcov (všetkých vozidiel) v reálnom čase, či včasného informovania vodičov a cestujúcich o mimoriadnostiach v doprave (výluky, meškania, obchádzkové trasy, náhradné spojenia a pod.).

V auguste 2022 bola schválená žiadosť o poskytnutie nenávratného finančného príspevku na vytvorenie centrálneho dispečerského a informačného systému IDS Východ. Aktuálne sa pripravuje verejné obstarávanie na jeho zabezpečenie. Predpokladaný termín ukončenia verejnej súťaže je december 2022.

Informačný systém IDS

Informačný systém IDS predstavuje technickú podmienku informačnej integrácie verejnej dopravy. Je úzko spojený s centrálnym dispečingom, pričom jeho hlavnou funkciou je priebežné a spoľahlivé poskytovanie statických aj dynamických dát z dopravy v reálnom čase, ktoré sú nevyhnutné pre správne fungovanie zariadení a softvérových aplikácií, akými sú napr. informačné tabule, hlásiče, vyhľadávače spojení, či mobilné aplikácie.

Cieľom je jednotné a prehľadné poskytovanie informácií pre cestujúcu verejnosť. Ide o pravidelné odchody, aktuálne meškania, polohy spojov na mape, dôležité upozornenia, či mimoriadnosti v doprave, a to na staniach/zastávkach, vo vozidlách verejnej dopravy, aj vo virtuálnom priestore.

V auguste 2022 bola schválená žiadosť o poskytnutie nenávratného finančného príspevku na vytvorenie centrálneho dispečerského a informačného systému IDS Východ. Aktuálne sa pripravuje verejné obstarávanie na jeho zabezpečenie. Predpokladaný termín ukončenia verejnej súťaže je december 2022.

Clearingové centrum IDS

Clearingové centrum IDS (inými slovami zúčtovacie centrum) je systémový prvok v rámci tarifnej integrácie rôznych dopravcov, spadajúcich pod rôznych objednávateľov verejnej dopravy – samosprávne kraje, mestá, alebo štát.

Clearingové centrum zabezpečuje spravodlivé rozúčtovanie tržieb z predaja spoločných cestovných lístkov medzi všetkých dopravcov zapojených do IDS podľa zmluvne definovaného kľúča, dohodnutého medzi objednávateľmi verejnej dopravy (samosprávnymi krajinami ako objednávateľmi prímestskej autobusovej dopravy, mestami ako objednávateľmi MHD a Ministerstvom dopravy a výstavby SR ako objednávateľom železničnej osobnej dopravy).

Zavedenie clearingového centra bude realizované po spustení pilotnej prevádzky dispečingu.

Tarifa IDS Východ

V prímestskej autobusovej doprave Košického a Prešovského samosprávneho kraja dôjde k zmene tarify. Súčasnú kilometrickú tarifu nahradí zónová tarifa so zásadne rozšírenou ponukou druhov cestovného. Pribudnú jednorazové prestupné lístky, ako aj denné, mesačné, štvrtročné, polročné a ročné predplatné lístky. Čím bude časová platnosť lístka dlhšia, tým bude jeho cena v prepočte na 1 cestu výhodnejšia.

Cestovné sa už nebude určovať podľa kilometrických pásiem, ako je tomu dnes, ale podľa počtu zón na trase. Benefítom najmä pre pravidelných denných cestujúcich a pre cestujúcich na dlhšie vzdialenosti budú novozavedené výhodné predplatné a prestupné lístky. Zjednodušená a sprehladená bude aj štruktúra poskytovaných zliav.

Nárok na polovičnú zľavu budú mať po novom aj seniori od 63 do 70 rokov, ktorí dnes platia plné cestovné. Zároveň dôjde k zjednoteniu a percentuálnemu zvýšeniu zľavy pre všetky kategórie cestujúcich, ktorí majú nárok na tzv. zľavnené cestovné (50% zľava), a to zo súčasných 40 – 45 % na rovných 50 %.

Tarifa IDS Východ by mala byť spustená od začiatku platnosti nových zmlúv s autobusovými dopravcami Prešovského samosprávneho kraja, t.j. od 1. januára 2022. V Košickom samosprávnom kraji začali platiť nové zmluvy s dopravcami 1. apríla 2022.

Základné delenie cestovného z hľadiska poskytovanej zľavy:

- **Základné cestovné** – plná výška cestovného
- **Zľavnené cestovné** – zľava 50 %
- **Osobitné cestovné** – zľava 80 %
- **Víkendové cestovné** – 1 euro na osobu na spoj, za **bližšie určených** podmienok

Tarifa IDS Východ by mala byť spustená so začiatkom platnosti nových zmlúv s autobusovými dopravcami Prešovského samosprávneho kraja, t.j. 1. januára 2024. V Košickom samosprávnom kraji začali platiť nové zmluvy s dopravcami 1. apríla 2022.

Nové druhy cestovných lístkov:

- **Jednorazový prestupný lístok:**

- Lístok platný na 2 spoje v rámci cesty (teda vrátane 1 prestupu), pričom cena prestupného lístka na 2 spoje bude výhodnejšia než cena, ktorú by cestujúci zaplatil, ak by si zakúpil lístok na každý spoj zvlášť.
- *Nákup jednorazových prestupných lístkov bude podmienený platbou z dopravnej karty (fyzickej alebo virtuálnej).*

- **Časové predplatné lístky:**

- **Jednodňový celosiet'ový lístok** – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ do konca daného dňa.
- **Mesačný zónový lístok** – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 30 dní.
Mesačný celosiet'ový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 30 dní.
- **Štvrt'ročný zónový lístok** – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 90 dní.
Štvrt'ročný celosiet'ový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 90 dní.
- **Polročný zónový lístok** – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 180 dní.

Polročný celosieťový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 180 dní.

- **Ročný zónový lístok** – neobmedzené cestovanie v rámci zakúpených tarifných zón po dobu 365 dní.

Ročný celosieťový lístok – neobmedzené cestovanie v rámci všetkých tarifných zón IDS Východ po dobu 365 dní.

- *Časové predplatné lístky nebudú k dispozícii v papierovej forme. Nosičom časových predplatných lístkov bude výhradne dopravná karta (fyzická alebo virtuálna).*

Zónová tarifa bude v prvej fáze uplatnená iba v prímestskej autobusovej doprave, následne sa však počíta s jej postupným rozširovaním aj na železničnú dopravu a MHD v jednotlivých mestách Košického a Prešovského samosprávneho kraja. Konečným cieľom je, aby jeden cestovný lístok platil bez obmedzení v autobusovej, železničnej, aj mestskej hromadnej doprave na celom území východného Slovenska.

Mobilná aplikácia IDS Východ

Mobilná aplikácia IDS Východ ponúkne cestujúcim praktické funkcie a zjednoduší cestovanie. Súčasťou bude moderný vyhľadávač pre lepšiu orientáciu v dopravných spojeniach, možnosť jednoduchého a výhodného nákupu cestovného, či informácie o aktuálnych meškaniach spojov.

Aplikácia umožní vyhľadať najbližšiu zastávku na mape podľa aktuálnej polohy užívateľa, poskytne cestujúcemu informačný servis týkajúci sa noviniek či mimoriadností v doprave, a jej súčasťou bude aj možnosť zapojiť sa do hodnotenia kvality služieb verejnej dopravy.

Termín spustenia mobilnej aplikácie IDS Východ závisí od realizácie dispečerského a informačného systému.

Zdroj: <https://idsvychod.sk>

3.9. Identifikácia oblastí s vysokou komplexnosťou

3.10. Participatívny proces – relevantní aktéri

3.11. Financovanie dopravy – nové programové obdobie

3.12. Zber údajov, rozvoj dopravnej siete, dopyt po doprave, kalibrácia a validácia údajov, prognózy a predpokladaný vývoj premenných mobility

Analýza budúceho dopravného dopytu bola vykonaná na základe sociálno-ekonomických, demografických, dopravno-prevádzkových a prepravných faktorov, ktoré významne ovplyvňujú a utvárajú dopravný systém a prepravné správanie obyvateľov v Košickom samosprávnom kraji. Tieto faktory boli analyzované v troch možných scenároch - vysoký, stredný a nízky. Stredný scenár, ktorý možno najpravdepodobnejšie očakávať, vychádza z predchádzajúceho vývoja analyzovaných faktorov a spracovanej demografickej prognózy.

Na základe analyzovaných dát, trendov vývoja a predikcie ukazovateľov v jednotlivých scenároch je vhodné naďalej sledovať stredný scenár. Stredný scenár je na základe aktuálnych dát scenárom s najvyššou pravdepodobnosťou uskutočniteľnosti v budúcom období z pohľadu dopravného dopytu. Nižšie analyzované parametre stredného scenára boli vložené do dopravného modelu pre výpočet výhľadového dopravného dopytu.

Analyzovaný bol budúci vývoj nasledujúcich faktorov:

Demografický vývoj obyvateľstva - Počet obyvateľov

Vychádza z demografickej prognózy pre Košický samosprávny kraj s využitím koeficientov pre trend vývoja odvodených z prieskumu mobility v roku 2015.

Predikcia vývoja počtu obyvateľov Košického samosprávneho kraja

rok	nízky scenár	stredný scenár	vysoký scenár
2018	799217	799217	799217
2025	807221	810709	810823
2030	809173	817205	818412
2035	807826	821175	826283
2040	804118	824258	834446
2045	800650	827556	842909
2050	797196	830867	851458

Hrubý domáci produkt (HDP)

Dáta týkajúce sa HDP a HDP na obyvateľa boli stanovené na základe dvoch zdrojov. Prvým zdrojom bolo Ministerstvo financií SR a predikcia vývoja HDP (uverejnená v septembri 2018) v rokoch 2016 - 2025. V rokoch 2026 - 2050 bola potom použitá predikcia vývoja podľa OECD. Pre výpočet HDP v jednotlivých scenároch rozvoja boli použité koeficienty pre trend vývoja odvodené z prieskumu mobility v roku 2015.

Predikcia vývoja HDP (mil. EUR) v Košickom samosprávnom kraji

rok	nízky scenár	stredný scenár	vysoký scenár
2018	10088	10088	10088
2025	12275	12570	12770
2030	14122	14708	15112
2035	14695	15717	16509
2040	15291	16796	18034
2045	15912	17949	19701
2050	16557	19182	21522

Predikcia vývoja HDP na obyvateľa (EUR) v Košickom samosprávnom kraji

rok	nízky scenár	stredný scenár	vysoký scenár
2018	12622	12622	12622
2025	15207	15505	15749
2030	17452	17998	18465
2035	18191	19140	19980
2040	19016	20377	21612
2045	19874	21689	23373
2050	20769	23087	25277

Počet motorových vozidiel a osobných automobilov

Stanovenie dát prebehlo na základe aktuálnych dát Ministerstva vnútra SR o predchádzajúcim vývoji do roku 2018, dát o vývoji obyvateľstva a vývoji HDP v Košickom samosprávnom kraji s využitím koeficientov pre trend vývoja odvodených z prieskumu mobility v roku 2015.

Predikcia vývoja počtu motorových vozidiel v Košickom samosprávnom kraji

rok	nízky scenár	stredný scenár	vysoký scenár
2018	347955	347955	347955

2025	406071	417627	424332
2030	417878	439538	452278
2035	424635	461673	487953
2040	429193	483244	525275
2045	433086	504945	564515
2050	436227	526734	605636

Predikcia vývoja počtu osobných automobilov v Košickom samosprávnom kraji

rok	nízky scenár	stredný scenár	vysoký scenár
2018	275497	275497	275497
2025	307102	314482	319486
2030	317051	330207	339277
2035	316809	338842	355917
2040	315823	346908	372478
2045	314255	354485	389086
2050	312151	361640	405756

Stupeň motorizácie a automobilizácie

Výpočet predikovaných hodnôt bol vykonaný rovnako ako pri výpočte vývoja obyvateľstva a počte motorových vozidiel, resp. osobných automobilov v jednotlivých scenároch.

Predikcia vývoja stupňa motorizácie v Košickom samosprávnom kraji

rok	nízky scenár	stredný scenár	vysoký scenár
2018	2,30	2,30	2,30
2025	1,99	1,94	1,91
2030	1,94	1,86	1,81
2035	1,90	1,78	1,69
2040	1,87	1,71	1,59
2045	1,85	1,64	1,49

2050	1,83	1,58	1,41
------	------	------	------

Predikcia vývoja stupňa automobilizácie v Košickom samosprávnom kraji

rok	nízky scenár	stredný scenár	vysoký scenár
2018	2,90	2,90	2,90
2025	2,63	2,58	2,54
2030	2,55	2,47	2,41
2035	2,55	2,42	2,32
2040	2,55	2,38	2,24
2045	2,55	2,33	2,17
2050	2,55	2,30	2,10

Zistené deficity cestnej siete Košického kraja

Z hľadiska štátnej cestnej siete a investičných plánov NDS a SSC, boli identifikované tieto hlavné deficity:

- Preťažená cesta I/19 na vstupe do Košíc, vznikajú to pravidelne kolóny
- Vysoké intenzity dopravy v intraviláne Sečoviec, Trebišova, Strážskeho, Michaloviec a Sobraniec
- Vysoké výhľadové intenzity dopravy v obciach na ceste I/67 medzi Rožňavou a Dobšinou
- Vysoké intenzity na ceste I/79 v Hriadkach, Vojčiciach, Dvoriankach a Parchovanoch
- Silné výhľadové intenzity dopravy v obciach na cestách I. triedy: Slovenské Nové Mesto, Čerhov, Svätušie
- Chýbajúci privádzač od D1 do Spišskej Novej Vsi aj po napojení novej cesty I/82 na cestu II/533 (čo je úprava, ktorú ani zákon nepripúšťa – cestu I. triedy treba napojiť na inú cestu I. triedy alebo diaľnicu),
- Chýbajúce priame napojenie plánovanej D1 na cestu II/555 od Veľkých Kapušian,
- Nevhodné usporiadanie plánovanej križovatky Moldava nad Bodvou na ceste R2 východne od mesta, ktoré neumožní napojenie dnešnej polohy ani plánovaného

obchvatu cesty II/550 na rýchlostnú cestu v smeru na Košice.

- Nedostatky na chrbticovej sieti – cestách II. triedy:
- II/536: cesta II/536 je veľmi zaťažená na úseku Spišský Štvrtok – Jamník, kde intenzita dosahuje 6 – 7 tisíc vozidiel za 24 hodín s prognózou nárastu až na 12 tisíc do roku 2050. Už teraz má premávka na ceste II/536 veľmi negatívne dopady na obce Smižany, Spišská Nová Ves (tu aj od cesty III/3244), Odorín a Jamník, do výhľadu bude potrebné riešiť aj problematiku dopadu na Spišský Hrušov a Spišské Vlchy,
- II/547: cesta II/547 má negatívny vplyv na mesto Krompachy, ktorého centrom cesta prechádza, výhľadovo bude potrebné riešiť aj priechod cez Veľký Folkmar, keď intenzity dopravy v roku 2050 tu môžu dosiahnuť až 8300 voz./24 hodín,
- II/552: cesta II/552 má už teraz kapacitné problémy Košiciach, potrebné bude skapacitnenie Slaneckej ulice a obchvat Krásnej, na pokračovaní II/552 smerom na juhovýchod dosahuje intenzita dopravy vysokých hodnôt nad 5 tisíc voz. denne v Bohdanovciach a v Rákoši. Vo výhľade dosiahne vysokých hodnôt aj prejazd cez Slanec, Zemplínskou Teplicu, Egreš a Čel'ovce
- Priechod cesty II/550 cez Moldavu nad Bodvou je vedený po ceste so zlým podkladom a dopravné intenzity spôsobujú prekračovanie hlukových limitov
- Chýba spojenie medzi cestami I/79 a II/552 cez Latoricu v smere Kráľovský Chlmec – Trebišov. Jeho realizácia by ovplyvnila smerom k vyšším hodnotám aj intenzity v obciach Zemplínsky Branč a Novosad a aj tu by vznikla potreba zaoberať sa obchvatmi.
- Na ceste II/555 bude doprava výhľadovo dosahovať intenzít, ktoré povedú k potrebe zaoberať sa obchvatom Veľkých Kapušian a obchvatmi obcí Pavlovce and Uhom, Stretava a Palín.
- Chýbajú druhé napojenia niektorých koncových obcí (napr. Husák alebo Rešica).

Košický kraj má významný podiel medziokresnej dopravy na chrbticových cestách II. triedy. Tieto cesty bude potrebné v budúcnosti postupne vybaviť obchvatmi sídiel tam, kde intenzita dopravy porastie výrazne nad 5 tis. vozidiel za deň. Na takéto investície je potrebné vynaložiť ďalších najmenej 10 mil. € ročne, ak sa má zahajovať každý rok aspoň jedna stavba. Iba za tejto podmienky potom bude možné realizovať aj nové prepojenia pre lepšiu obsluhu

autobusmi a budovať hraničné priechody. Optimálna výška tejto čistky by mala byť 30 mil. €, aby bolo možné zahajovať cca tri projekty ročne. Bez tejto „tretej“ čiastky na cestné hospodárstvo nebude zvyšovanie štandardu ciest v podstate možné (pri dobrej starostlivosti o cesty bude možné po 20 ročnom cykle časť prostriedkov na obnovu ušetriť a venovať na investície napríklad do obchvatov, pôjde ale len o výnimočné jednotlivé prípady).

Analýza budúceho vývoja dopravnej siete

Zámery a projekty rozvoja cestnej siete na území KSK uvedené v tejto kapitole pochádzajú z niekoľkých zdrojov. Zásadné projekty nadregionálneho charakteru sú obsiahnuté v programovom vyhlásení vlády 2016-2020, ďalšie sú v investičných plánoch NDS a SSC. Ďalej sú uvedené stavby, ktoré obsahuje Územný plán VÚC Košický kraj, zmeny a doplnky z roku 2017. V tomto prípade nejde o zámery, ale skôr o rezervované územia predovšetkým na preložky ciest II. triedy prevzaté z ÚP VÚC. Stavby v tomto zozname budú posúdené a prostredníctvom dopravného modelu a bude navrhnuté, ktoré realizovať a v akom horizonte. Budú navrhnuté tie projekty, ktoré sú súčasťou investičných plánov a navyše tie, ktoré riešia popísané problémy cestnej siete a sú pritom realizovateľné.

Zámery rozvoja diaľničnej siete a siete rýchlostných ciest

cesta	stavba	Zdroj
D1	Budimír - Bidovce	vo výstavbe
D1	Bidovce – Dargov	NDS
D1	Dargov - Pozdišovce	NDS
D1	Pozdišovce - Michalovce	NDS
D1	Michalovce - Sobrance	NDS
D1	Sobrance - št. hr. SR/UR	NDS
I/82	Privádzač Spišská Nová Ves – napojenie II/5333 na území PSK	NDS
R2	Tornaľa – Gombasek (2 pruhy)	NDS
R2	Gombasek – Rožňava (2 pruhy)	NDS

R2	Rožňava - Jablonov nad Turňou (2 pruhy)	PVV
R2	Jablonov nad Turňou – Včeláre (2 pruhy)	NDS
R2	Včeláre – Moldava (2 pruhy)	NDS
R2	Moldava - Košice, Šaca (2 pruhy)	NDS
R2	Košice, Šaca - Košické Olšany I. úsek (4 pruhy)	PVV
R2	Košice, Šaca - Košické Olšany II. úsek (4 pruhy)	PVV

Zámery rozvoja ciest I. triedy

cesta	stavba	zdroj
I/18	Nižný Hrabovec - Petrovce nad Laborcom	SSC
I/18 a I/74	Strážske križovatka	SSC
I/18	Sečovce, JZ obchvat	ÚPN VÚC
I/18	Sečovce, JV obchvat	ÚPN VÚC
I/18	Sobrance, obchvat (rezerva)	ÚPN VÚC
I/67	Betliar – Gemerská Poloma	ÚPN VÚC
I/67	Henckovce – Gočaltovo	ÚPN VÚC
I/67	Vlachovo	ÚPN VÚC
I/79	Hriadky – Vojčice - Trebišov, preložka	SSC
I/79	Čierna - Solomonovo	SSC
I/79	Parchovany, obchvat	ÚPN VÚC
I/79	Dvorianky, obchvat	ÚPN VÚC
I/79	Veľaty, obchvat	ÚPN VÚC

I/79	Čerhov, obchvat	ÚPN VÚC
I/79	Slovenské Nové Mesto obchvat	ÚPN VÚC
I/79	Nové napojenie na cestu 37 v Maďarsku	ÚPN VÚC
I/79	I/79 a II/555 Kráľovský Chlmec križovatka	SSC
I/79	Svätuše, preložka	ÚPN VÚC

Pripravované projekty pre IROP

projekt
II/547 Hr. okr. KE/KS - Spišské Vlasy I. etapa
II/547 Hr. okr. KE/KS - Spišské Vlasy II. etapa
II/576 Bohdanovce - Herľany I. etapa
II/576 Bohdanovce - Herľany II. etapa
II/533 Gemerská Poloma – Spišská Nová Ves - Harichovce - D1 (Jánovce - Jablonov)
II/536 Spišské Vlasy - SNV - hr. okr. SNV/LE (I/18)
II/552 Hr. okr. KE/KS - Veľké Kapušany - hranica UA
II/550 a II/548 Moldava nad Bodvou - Jasov – Košice
II/555 Michalovce - V. Kapušany - Kráľovský Chlmec
II/582 Michalovce – Sobrance

Významné zámery rozvoja ciest II. triedy podľa ÚP VÚC

cesta	stavba	zdroj
II/536	Smižany, JZ obchvat	ÚPN VÚC
II/533 a II/536	Smižany a Spišská Nová Ves, severný obchvat	ÚPN VÚC
II/533 a II/536	Smižany a Spišská Nová Ves, južný obchvat	ÚPN VÚC

II/533	Gemerská Poloma	ÚPN VÚC
II/535	Mlynky – Hnilec, preložka	ÚPN VÚC
II/536	Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy, preložka	ÚPN VÚC
II/546	Helcmanovce – Prakovce	ÚPN VÚC
II/547	Spišské Vlachy – Granč- Petrovce, preložka	ÚPN VÚC
II/547	Krompachy, obchvat	ÚPN VÚC
II/547	Veľký Folkmar, obchvat	ÚPN VÚC
II/548	Jasov, preložka	ÚPN VÚC
II/548	Šemša – Pereš, preložka	ÚPN VÚC
II/549	Smolník	ÚPN VÚC
II/550	obchvat Moldavy n. B. – napojenie terminálu	ÚPN VÚC
II/550	Medzev (rezerva)	ÚPN VÚC
II/552	Košice, skapacitnenie Slaneckej	Mesto KE
II/552	Košice-Krásna, obchvat	ÚPN VÚC
II/552	Bohdanovce, obchvat	ÚPN VÚC
II/552	Rákoš, obchvat	ÚPN VÚC
II/552	Slanec, obchvat	ÚPN VÚC
II/552	Zemplínska Teplica, obchvat	ÚPN VÚC
II/552	Čalovka – Nižný Žipov, preložka	ÚPN VÚC
II/552	Zemplínsky Branč – Novosad, preložka	ÚPN VÚC
II/536	Smižany, JZ obchvat	ÚPN VÚC

Existujúce komunikácie k prevereniu prevodu do siete ciest III. Triedy

komunikácia	dĺžka
Perín-Chym – Kechnec	5,9 km
Komárovce – Cestice	2,5 km
Košická Polianka (III/3321) – Košice, Krásna	4,4 km
Bukovec – Hýľov	1,5 km
Slančík – Ruskov	5,1 km
Ruskov – Vyšný Čaj	1,6 km
Priekopa – Porúbka	2,5 km
Malá Trňa - Bara	5,2 km
Malá Trňa - Černochovej	4,9 km
Choňkovce – Baškovce	2,6 km
Iňačovce – Zemplínska Široká	3,9 km
Vysoká nad Uhom – Bajany	2,8 km
Čičarovce – Vojany	3,6 km
Slivník – Kuzmice	2,8 km
Sady nad Torysou – Košické Oľšany	3,1 km
Košický Klečenov – Nižná Kamenica	3,6 km
Nižná Kamenica – Vyšná Kamenica	1,6 km
Rozhanovce – Hrašovík	1,8 km
Hrašovík – Beniakovce	2,7 km
Silica – Silická Jablonica	9 km
Beniakovce – Vajkovce	1,7 km
Čížatice – Chrástné	3,2 km
Čakanovce – Nižná Kamenica	1,6 km
Kráľovce – Budimír	2 km
Malá Lodina – Košická Belá	5,2 km
Odorín - Danišovce	1,9 km
Veľké Trakany – štátna hranica	1,5 km
Pribeník – štátna hranica	1 km

Chýbajúce cestné spojenia na preverenie

neexistujúce spojenie
Matejovce nad Hornádom – Chrast' nad Hornádom
Janík – Rešica
Trst'any - Čižatice
Zemplínske Hradište - Malčice
Oborín – Zátin
Zemplín – Svätá Mária
Pribeník - Dobrá
Boťany – Ptrukša
Vysoká nad Uhom – Bežovce
Tašuľa – Svätuš
Husák – Koromľa
Senné - Iňačovce - Blatná Polianka
prepojenie II/535 na II/546 Hnilec – Nálepokovo
Oľšavka – Dúbrava
Nacina Ves – Nižný Hrušov
Inovce – Ruský Hrabovec

Najvýznamnejší zmluvní partneri KSK pre hromadnú osobnú dopravu sú Eurobus, a.s. a Arriva Michalovce, a.s. Kraj má pre zmluvných dopravcov v tejto oblasti dva hlavné nástroje. Jedným nástrojom je stanovenie a pravidelné vynucovanie štandardov vozidiel a druhým nástrojom by mala byť pravidelná finančná podpora obnovy a rozvoja vozidlového parku. Rozvoj by mal spočívať najmä v bezbariérovosti vozidiel a podpore elektrického alebo iného ekologického pohonu.

Aktivity vedúce k znižovaniu emisií CO₂ v doprave definuje Nízkouhlíková stratégia organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti Košického samosprávneho kraja. Energetická politika SR definuje dopravu ako jeden z vážnych problémov budúcnosti aj z pohľadu zaťaženia ovzdušia, najmä vzhľadom na stúpajúci trend konečnej spotreby energie v oblasti

automobilovej dopravy. K problematike dopravy má KSK vypracovaný strategický dokument Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja 2019 (PUM KSK). Hlavným zámerom Nízkouhlíkovej stratégie je 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.

Najväčšie investície z dôvodu vekovej štruktúry vozidiel si vyžaduje opatrenie zamerané na modernizáciu automobilového parku KSK. Do roku 2050 predstavuje táto investícia takmer 260 mil.€. Investície sú odhadnuté zo súčasných cien (bez DPH). Neinvestičné opatrenia vyžadujú obvykle vyčlenenie dočasného alebo trvalého personálneho obsadenia zodpovedného za danú úlohu a vyčleneného zo zdrojov KSK. Ďalej môžu vyžadovať len mierne zvýšené prostriedky, ktoré sú bežne vyčlenené na prevádzkové náklady (napr. vyznačenie vyhradených jazdných pruhov). Na financovanie viacerých projektov možno využiť operačné programy EÚ.

3.14. Border infrastructure

Hraničné priechody zabezpečujú prepojenie na cestnú infraštruktúru susedných štátov – Ukrajinu a Maďarskú republiku.

Vstupom Slovenskej republiky do priestoru Schengenskej zmluvy v závere roku 2007 sa zmenili podmienky prechodu hraníc vo vnútri priestoru (v podmienkach regiónu Maďarská republika). Vnútorne hranice z hľadiska pohybu osôb a tovaru v podstate neexistujú. Zrušenie hraničných bariér a úplné otvorenie regiónu v smere sever – juh, dáva tomuto priestoru nové možnosti pre efektívnejšie využitie danej situácie. Preto z hľadiska územno-dopravnej funkcie, ale aj stavu prístupových ciest sa rozdeľujú existujúce, ale aj predpokladané hraničné priechody v Schengenskom priestore na:

- a. hraničné priechody pre neobmedzený cestovný a tovarový styk
- b. hraničné priechody pre neobmedzený cestovný ale obmedzený tovarový styk vozidlami nosnosti do 3,5 ton (vybrané priechody podľa medzinárodnej dohody do 7,5 ton)
- c. hraničné priechody pre miestny, tzv. malý pohraničný styk.

Tieto sa budú zriaďovať z iniciatívy a prostriedkov orgánov prihraničných regiónov susedných štátov.

V oblasti rozvoja cezhraničnej pravidelnej autobusovej dopravy do Maďarska je problémom legislatívna bariéra. Aktuálne je ďalší potenciál zvyšovania atraktivity verejnej dopravy v KSK obmedzený Dohodou medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Maďarska o dopravnom charaktere ciest prechádzajúcich cez spoločnú štátnu hranicu, ktorá v KSK definuje len 3 hraničné priechody na cestách I. triedy a jeden na ceste R4, ktorými môže prejsť autobus. Na 24 hraničných priechodoch je obmedzenie dopravy do 3,5 t .

V záujme zníženia podielu individuálnej automobilovej dopravy by mala byť vytvorená možnosť pre zavedenie výnimky pre autobusy na vybraných hraničných priechodoch s MR, najmä v súvislosti s plánovaným príchodom Volva do územia, ktoré bezprostredne susedí s Maďarskou republikou.

Cestné komunikácie smer Ukrajina

Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 562/2006 z 15. marca 2006.

Pre neobmedzený styk v osobnej aj nákladnej doprave:

- cesta I/19 Vyšné Nemecké – Užhorod medzinárodný priechod výhľadovo na plánovanej diaľnici D 1 Záhor – Storožnica, po realizácii preberie funkciu priechodu z Vyšného Nemeckého, hlavne pre diaľkovú dopravu TIR
- navrhovaný Čierna – Solomonovo (UA) na ceste I/79 prednostne pre kamióny pre nakládku na železnicu v termináli Dobrá
- navrhovaný Maťovské Vojkovce – Pavlovo (UA) s obmedzením nákladnej dopravy do 3,5 t.

Pre peších a cyklistov:

- Veľké Slemence – Mali Selmenci – pre peších a cyklistov

Cestné komunikácie smer Maďarsko

Hraničné priechody:

Pre neobmedzený cestovný a tovarový styk

- cesta I/17 Milhošť – Tornyosnémeti, smer Miskolc, Budapest. Výhľadovo po realizácii medzinárodnej trasy „sever – juh“ na európskej ceste E 71 sa očakáva podstatné zvýšenie dopravného zaťaženia. Po realizácii rýchlostnej cesty R4 môže k určitým korekciám dôjsť po doriešení – pokračovaní výstavby rýchlostnej cesty št. hranica – Miskolc na Maďarskej strane,

- cesta I/79 Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely s medzinárodným významom pre neobmedzený osobný a tovarový styk (existujúci),
- plánovaný východný obchvat mesta Sátoraljaújhely pre neobmedzený osobný a tovarový styk,

Pre neobmedzený cestovný a obmedzený tovarový styk vozidlami do 3,5 t:

- cesta II/587 Dlhá Ves/Domica – Aggtelek
- cesta III/3299 Host'ovce – Tornanádaska
- cesta III/3300 Host'ovce – Hidvégdárd
- cesta III/3304 Janík – Perecse
- cesta III/3400 Buzica – Büttös
- cesta III/3315 Perín – Hidasnémeti
- cesta III/3342 Trstené pri Hornáde – Kéked
- cesta III/3416 Skároš – Hollóháza
- cesta III/3374 Michal'any – Felsőregmec
- cesta III/3683 Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely
- cesta III/3686 Streda nad Bodrogom – Karos
- cesta III/3689 Streda nad Bodrogom – Pácin
- miestna komunikácia (nadväzná na III/3698) Pribeník - Lácacséke
- miestna komunikácia (nadväzná na III/3699) Veľké Trakany - Zemplánagárd

Celoštátna a cezhraničná doprava

Celoštátnu dopravnú sieť a nadväznosť na susediace regióny v cezhraničnom kontexte vytvárajú predovšetkým cesty

- I/17/rýchlostná cesta R4 - Košice – štátna hranica SR/HU
- I/19 Košice – Michalovce – Sobrance – Vyšné Nemecké, štátna hranica SR/UA Užhorod,,
- I/79 hranica krajov KSK/PSK – Trebišov – Slovenské Nové Mesto štátna hranica SR/HU Sátoraljaújhely – Kráľovský Chlmec (– Čierna, štátna hranica SR/UA s plánovaným priechodom Solomonovo)

Návrhnuté nové hraničné priechody

hraničný priechod	sprevádzkovanie
Vyšné Nemecké – Užhorod (UA) pre peších a cyklistov	2025
Čierna – Solomonovo (UA) – termín realizácie závisí na dohode MV SR a MF SR s Ukrajinou	po 2025
Maťovské Vojkovce – Pavlovo na ceste II/552	do 2030
Host'ovce – Tornanádaska (H – aj pre nákladnú dopravu do 12 t s napojením na R2)	do 2040
Lekárovce – Botfalva (UA)	do 2050

Zdroj: PUM KSK

Návrhy v oblasti cezhraničnej spolupráce v smere na Ukrajinu

Množstvo strategických zámerov je definovaných v rámci PUM KSK. Vzhľadom na aktuálnu situáciu je potrebné čo najskôr realizovať predovšetkým nasledovné opatrenia (Realizácia takýchto projektov je v strategickom záujme SR, vzhľadom na budúcu obnovu Ukrajiny a jej integráciu do EÚ):

- Výstavba diaľnice D1 Košice - Ukrajina s odpočívadlom a záchytným parkoviskom pri štátnej hranici, vrátane modernej colnice, keďže ide o Schengenskú hranicu.
- Odpočívadlo so záchytným parkoviskom na ceste I/19 Vyšné Nemecké.
- Modernizácia železničnej trate č. 190 Košice - Čierna nad Tisou.
- Modernizácia širokorozchodnej trate Haniska - Maťovské Vojkovce, vrátane prekladísk pri Košiciach a v Dobrej. Projekt má význam najmä pre nákladnú dopravu, ale v prípade modernizácie trate na ukrajinskom území aj do mesta Užhorod, tak aj pre osobnú dopravu.

Aktivita c. má veľký význam pre osobnú aj nákladnú dopravu.

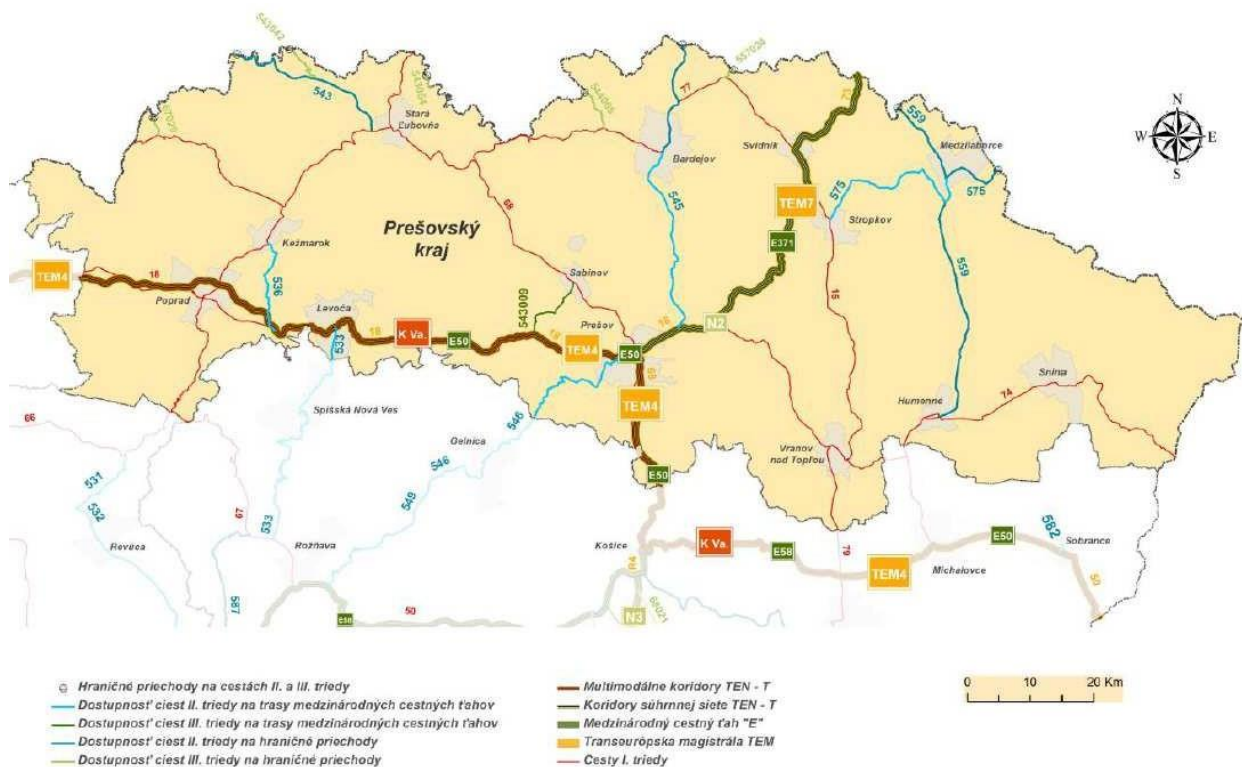
Projekty a. a b. sú v kompetencii štátu a NDS a.s.

Projekty c. a d. sú v kompetencii štátu a ŽSR.

V tejto súvislosti je potrebné navrhnúť aj:

- prestupný terminál so záchytným parkoviskom pred MČ Krásna medzi II/552 a železničnou traťou č. 190 (pri krížení II/552 s R2/R4),
- modernizáciu prestupného terminálu Čierna nad Tisou - aj autobusovú časť má v majetku ŽSR,
- modernizáciu prestupného terminálu Pribeník,
- modernizáciu prestupného terminálu Streda nad Bodrogom,
- modernizáciu prestupných terminálov Slanec, Čel'ovce, Kuzmice, Kalša, Čerhov,

Ďalšie zámery z PUM-u KSK na podporu cezhraničnej dopravy je elektrifikácia a prepojenie cca 4 km úseku trate pri Sátoraljaújhely, čím by sa mobilita na okruhu Košice - Slovenské Nové Mesto - Sárospatak - Bodrogkeresztúr - Miškovec - Košice mohla efektívne vykonávať na železničnej elektrickej traktii, resp. by mohli vlaky z Maďarska končiť na TIOP Trebišov - s nadväznosťou na ďalšie vlaky kategórie Rex.



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 dopája 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 na 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 Prešovského samosprávneho kraja v kontexte transeurópskej cestnej siete podľa najnovšieho opísania užívaného inštitúciami EÚ 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 – Rzesów 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 – Ozenna a II/575



PARTNERSHIP WITHOUT BORDERS



(Palota – Radoszyce). Hraničné cestné spojenie Prešovského kraj s Ukrajinou v súčasnosti zabezpečuje iba jediný prechod na ceste I/74 Uľ'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 obchádzkou cez obec Stakčín po ceste II/558 a následne I/74.

Zdroj: PUM PSK