

## Regionálny kontext a analytické východiská Stratégie rozvoja dopravy mesta Košice

JAN KAŠÍK

### Abstract

*Transport development strategy of Košice city is targeted to transport needs of public and private transport within the city. Knowledge about inbound and outbound traffic due to commuting, shopping, culture etc. is essential for good planning of future needs. Information on the traffic demand from surrounding regions leads to the conclusion, that the only way to offer sustainable and efficient transport system is the integration of public transport systems of city and the region which is being unsuccessfully prepared already for last two decades. Considering that city of Košice needs the competent authority to be responsible for its transport systems it occurs new opportunity to start integration on the territory of the city by implementation of the organisation which will be fully responsible not only for municipal but also for suburban public transport to agreed distance from the city regardless on the regional borders. The reasons why it is necessary and the steps to the creation of the authority are explained.*

**Keywords:** integrácia, doprava, efektívnosť

### 1 Úvod

Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice sa spracováva pre mesto Košice na základe údajov o potrebách verejnej a individuálnej dopravy v meste. Okrem vnútromestskej dopravy, ktorá v množstve prevažuje, je veľmi dôležitá aj funkcia Košíc ako metropole východu, kam denne dochádza za prácou 55 tisíci obyvateľov okolitého regiónu a mnoho ďalších návštevníkov. Prepravné potreby týchto návštevníkov Košíc sú pre plánovanie dopravy v Košiciach zásadne dôležité. Pre prímestský región je zasa veľmi potrebná dopravná väzba na ciele v meste, ktoré prešli s posledných dvoch dekádach zásadnou štrukturálnou zmenou. Z dôvodu obmedzených zdrojov pre investície aj kompenzácie straty verejnej dopravy bude zásadne dôležitá efektívnosť systému verejnej dopravy, jednou z ciest ako čo najlepšie využiť verejné priestorové a pritom zabrániť ďalšiemu narastaniu podielu automobilovej dopravy bude teda dokončenie dlho odkladaného procesu integrácie prímestskej a mestskej hromadnej dopravy a bude dobré pozrieť sa na tento problém z pohľadu ekonomiky mestskej hromadnej dopravy. Pre tento účel sa spracováva dopravný model, Ďalej uvedené čísla však pochádzajú s prieskumov a odhadov a nie sú zatiaľ konečné.

### 2 Regionálny kontext

Východné Slovensko je v platnom Strategickom pláne rozvoja verejnej osobnej dopravy do roku 2020 zadefinované ako najľudnatejší slovenský funkčný región s druhým a tretím najväčším mestom Slovenska ako hlavnými centrami dochádzky. Z 800 tisíc obyvateľov býva v dvoch hlavných sídlach 40 % obyvateľov funkčného regiónu, veľká časť obyvateľov 1021 menších obcí dochádza za prácou, nákupmi aj kultúrou do Prešova a Košíc aj do ďalších 38 miest v regióne. Dochádzajúci obyvatelia regiónu využívajú v čo raz väčšej miere osobné automobily a ich podiel na prepravnej práci v ostatných rokoch veľmi rýchlo rástol. Silnú súdržnosť oboch krajov funkčného regiónu je možné preukázať silnou dopravnou väzbou, napríklad v regionálnej železničnej doprave sa medzi krajinami je vykonaná 1,4 milióna ciest po železnici ročne.

Do Košíc cestuje za prácou 55 tisíc ľudí denne, 11 tisíc osôb cestuje za prácou z Košíc, celkom dochádza kolo 85 tisíc ľudí denne, z toho 21 tisíc ľudí dochádza hromadnou dopravou, teda len 25 %. Po železnici sa na území mesta Košíc vykoná 18100 ciest denne, z toho polovina v regionálnej doprave ciest vlakmi, 15500 ciest sa realizuje regionálnymi autobusmi. Košičania vykonajú 240 tisíc ciest automobilmi denne, 15 tisíc automobilov Košicami denne prechádza, doprava 60 tisíc návštevníkov Košíc autom spôsobuje 88 tisíc ciest automobilom. Vonkajšia doprava tak na území Košíc spôsobuje asi 40 % ciest automobilmi aj hromadnou dopravou (keď zarátame aj cesty návštevníkov prostriedkami MHD). MHD mesta Košice prevezie denne okolo 270 tisíc cestujúcich. 150 tisíc obyvateľov v prieskume deklarovalo, že používajú MHD.

Železničná doprava sa v regionálnej doprave silno využíva predovšetkým na trati Štrba – Kysak – Košice – Čierna nad Tisou a Lipany – Prešov – Kysak, kde prepravné intenzity v regionálnej doprave sú po Bratislavskom okolí najvyššie na Slovensku a dosahujú hodnôt okolo 5000 osôb/deň. V Košickom samosprávnom kraji odvezie železnica denne vo vyše 4500 spojoch cez 22900 osôb, z toho asi 40 % regionálnych ciest po železnici začína alebo končí v Košiciach.

Autobusová verejná doprava v Košickom samosprávnom kraji odvezie denne takmer 70 tisíc osôb, počty prepravených osôb sa každoročne znižujú, rastú naopak náklady na prevádzku a potrebná finančná kompenzácia dopravcom, ktorá už dosiahla 20 € na obyvateľa Košického samosprávneho kraja. Okolo 30 % všetkých ciest regionálnou autobusovou v kraji dopravou priväža alebo odväža cestujúcich do/z Košíc.

## **2 Integrácia hromadnej dopravy v Košiciach**

V súčasnom stave infraštruktúry a organizácie verejnej dopravy nie je napriek úsiliu vynaloženému v minulých desaťročiach možné prakticky hovoriť o integrácii regionálnej a mestskej dopravy na území a v okolí Košíc. Na území mesta Košíc sa darí iba umiestňovať zastávky prímestskej autobusovej dopravy do spoločných zastávok s autobusmi MHD. Cestujúci na území mesta môžu používať k jazdám po meste linky prímestských autobusov ale nie v rámci tarifu MHD. Prakticky všetky linky prímestskej autobusovej dopravy vedú až k centrálnemu terminálu autobusovej stanice Košice, hoci niektorí cestujúci vystupujú na území mesta skôr, tento podiel ale postupne klesá (napríklad južná priemyselná zóna už nemá prakticky žiadne pracovné príležitosti). Často v súbehu s trasou autobusu vedie v meste kapacitná a čiastočne alebo úplne priestorovo segregovaná trasa mestskej električky, resp. električkovej rýchlodráhy, ktorá však neponúka kvalitný prestupný bod alebo neponúka časovo koordinovaný spoj pre rýchly prestup. Priestorová a časová integrácia nefunguje ani v regionálnom zázemí mesta medzi prostriedkami a spojmi železničnej a prímestskej autobusovej dopravy.

MHD mesta Košíc prevezie denne takmer 300 tisíc cestujúcich, polovina všetkých motorizovaných ciest obyvateľov mesta Košice sa vykoná hromadnou dopravou – podiel hromadnej dopravy však klesá a bolo by potrebné toto číslo naopak mierne zvýšiť. Košice sú v zvláštnej situácii, na rozdiel od väčšiny miest nemajú zásadné problémy s kapacitou ciest a automobilová doprava by technicky vzaté mohla dlhodobo dobre slúžiť tej časti populácie, ktorá má možnosť automobil využívať. Vysoký podiel automobilovej dopravy ale vedie k veľkým problémom s odstavovaním a parkovaním, regulácia parkovania u cieľov ciest bude potrebná a bude zahájená od roku 2016. Zaťažené kapacitné cesty obmedzujú svojim

priestorovým usporiadaním prevádzku MHD, cyklistov, chodcov a vo výsledku je dopyt po hromadnej a nemotorovej doprave ďalej znižovaný. Mesto pritom má nedostatok rozpočtových prostriedkov na prevádzku dotovanej hromadnej dopravy a nemôže ďalej zlepšovať jej prevádzkové parametre. Čiastka na obyvateľa 67 € ročne je omnoho nižšia ako v iných porovnateľných mestách napr. v Českej republike (Plzeň alebo Brno majú tri razy vyššiu sumu) a jej rast nie je možné očakávať v krátkom čase. Je preto potrebné hľadať spôsoby, ako existujúce prostriedky využiť lepšou formou spolupráce dvoch dnes celkom samostatných systémov hromadnej dopravy. Je to v záujme mesta.

### **3 Potreba efektívneho prístupu k financiám verejnej dopravy**

Verejná hromadná doprava v Košiciach a okolitom regióne je prevádzkovaná podľa zmlúv o službách v zmysle zákona 56/2012 Z.z. Na financovaní sú vynakladané značné finančné sumy. MHD Košice ako aj krajská autobusová verejná doprava sú zhodne dotované po 16 mil. € ročne, obdobnou sumou je dotovaná regionálna železničná doprava, denný výkon 70 tis. vzkm zodpovedá dotácii 25 mil. € ročne za všetky vlaky na území KSK.

V meste Košice, kde sa realizujú nielen mestské cesty, ale aj veľká časť výkonu prímestských ciest, sa kompetencie aj finančné zodpovednosti priestorovo prekrývajú. Tento stav nie je riešený a v organizácii dopravy pokračuje stav prebratý z minulosti. Pokusy o integráciu testované v 90. rokoch v smere do Šace neprežili a ďalší pokus o integráciu aktivitou spoločnosti ORID s.r.o. po roku 2008 bol celkom neúspešný.

Zatiaľ čo železničná regionálna doprava aj pres významné sumy do nej vkladané poskytuje nepríliš modernú službu, a aj keď je využívaná cca 9000 cestujúcich do a z Košíc denne, je to spôsobené skôr dobre trasovanými železničnými linkami a potenciál je o mnoho vyšší, predovšetkým vo vzťahu Prešov – Košice. To by veľmi pomohlo znížiť veľmi častú cieľovú automobilovú dopravu dochádzajúcu do Košíc. Zlepšenie sa rysuje zatiaľ len v obmedzenej miere vďaka nákupu nových vozidiel financovaných s Eurofondov

Regionálna autobusová doprava poskytuje veľmi dobrú službu aj s komfortom dopravy až do centra mesta Košice, pričom zákazník nemusí platiť vyššiu cenu spojenú s obvyklým využívaním mestskej hromadnej dopravy. Z železničnej a autobusovej stanice aj zo siete zastávok v meste má priamy prístup k väčšine priestorov s pracovnými príležitosťami, obchodom a kultúrou. Mesto Košice navyše organizuje veľmi intenzívnu mestskú verejnú dopravu do uzla na Staničnom námestí, ktorý je systémovo nevýhodnou slepou vetvou siete (z dôvodu bariér vnesených železničnou a autobusovou stanicou) s pomerne nízkym využitím na úseku mimo času dopravných špičiek.

Aj keď by to bolo v niektorých prípadoch účelné, prímestská doprava nie je prakticky vôbec prispôbená územie mesta Košice a do všetkých oddelených mestských častí s nízkym prepravným dopytom sú vypravované súbežné spoje MHD.

Mestská hromadná doprava je dotovaná maximálnou čiastkou, ktorú si rozpočet mesta môže dovoliť a ktorá nepokrýva všetky jej potreby. Podobne neuspokojivý stav bol v minulých rokoch

aj v historicky príbuznom systéme MHD v Budapešti. Tam ešte v roku 2010 boli v prevádzke len veľmi staré električky, trolejbusy a autobusy (priemerný vek autobusov bol 17 rokov) a služby verejnej dopravy boli veľmi nekvalitné. V roku 2010 bol založený po vzoru londýnskeho Transport for London organizátor BKK (Budapeštianske dopravené stredisko), ktorý má od roku 2012 vo výkone funkcie kompetencie dopravnej autority na území mesta s zodpovednosťami vo verejnej, cyklistickej pešej a aj automobilovej doprave na 15 rokov. BKK obstaráva výkony verejnej dopravy aj od mestského dopravcu BKV aj od súkromných dopravcov, ktorým bude postupne ponúknutých 66 % trhu autobusovej dopravy v niekoľkých postupne vypísaných verejných obstarávaníach. Mesto sa tak sústreďí predovšetkým na elektrickú trakciu. BKK prevzal aj agendu predaja cestovných lístkov a zodpovednosť za riziká výnosu. Kvalita dopravy sa v Budapešti pomaly zvyšuje, prebehli už 4 kolá verejných obstarávaní na mestské autobusy, ale Budapešť zatiaľ neorganizuje žiadny integrovaný dopravný systém.

#### **4 Závery – možnosti ďalšieho postupu pri integrácii MHD a regionálnej dopravy**

Na Slovensku rovnako ako v Košiciach všetky pokusy o výraznejšiu integráciu verejnej dopravy zlyhali. Bolo to predovšetkým preto, že nikto zo zúčastnených obstarávateľov dopravcov okrem MDVRR, ktoré ale nemalo na dopravcov priamy vplyv, o na nej nemal naozajstný záujem. Ide o veľmi ťažký úkol v prostredí s financovaním dopravy z troch zdrojov, zvykovým nastavením postavenia autobusových dopravcov do pozície minimálne rovnocenného partnera objednávateľa (v niektorých krajoch dopravca organizuje regionálnu dopravnú obsluhu samostatne) a neexistencia organizačných kapacít miest v oboru verejnej dopravy. Dá sa povedať, že existujúci systém napokon vyhovuje všetkým, pre obstarávateľov je jednoduchý, dopravcovia neriskujú nekompetentné zásahy do ich činnosti a cestujúci sú na systém zvyknutí a prináša im aj mnohé výhody (napr. rozvoj autobusmi po meste, vedenie všetkých spojov aj do centra veľkého mesta a vyšší štandard cestovania ako v spojoch MHD). A keď je aj tak nedostatok prostriedkov pre kompenzácie, prečo by niekto ešte poskytoval zľavy cestujúcim MHD z prímestskej oblasti v rámci integrácie?

Tento systém ale vyhovuje len zúčastneným cestujúcim a je absolútne neatraktívny pre získanie vyššieho podielu na prepravnej práci. Nie sú tiež optimálne využívané verejné prostriedky na kompenzácie, keď napríklad na mnohých prímestských linkách predovšetkým na juh od Košíc je možno polovica trasy je vedená v súbehu s MHD s dostatkom voľnej kapacity. Existujúci stav je teda veľmi nevýhodný z pohľadu efektivity systémov hromadnej dopravy. Po celý deň prechádza cez Košice mnoho spojov autobusovej dopravy, ktoré idú súbežne s električkovými trasami (od Slance, Kechneca, Valalík aj Šace) a vo výsledku nie je možné ponúknuť dostatok autobusových spojov pre tých, ktorí by mohli chodiť do mesta hromadnou dopravou, ale zvolia automobil, keď autobusy chodí len vo špičkách. Kapacitné vlakové spoje nie sú využívané alebo ani prevádzkované dostatočne často (Prešov – Košice, Moldava n. Bodvou - Košice). A mestská hromadná doprava prevádzkovaná kapacitným električkovým systémom, ktorý by už pre svoju ekologickosť, segregáciu a vysoké obstarávacie náklady mal byť chrbticou systému, nemá dostatok cestujúcich aby mohla ponúknuť atraktívnejší interval.

Integrácia dopravy sa teraz už po rokoch márných pokusov a investícií zameraných v dobrých úmysloch do nie vždy aktuálne plne využiteľných zariadení (terminál Moldava n. Bodvou, kde nie je pripravená tarifná integrácia, projekt IKD ktorý v skutočnosti nemôže ešte po dlhý čas slúžiť žiadnej integrovanej doprave) stáva nutnosťou. Pokiaľ chceme zachovať kvalitný systém hromadnej dopravy a vydať sa po rokoch rýchlych nárastov intenzít automobilovej dopravy aj na Slovensku udržateľnou cestou podpory verejnej a nemotorovej dopravy a zlepšovania využitia verejného priestoru v meste, nemôže mesto naďalej čakať na pokrok integrácie prímestskej dopravy (medzi vlakmi a autobusmi), ale musí do procesu vstúpiť samostatne s plnou politickou podporou mesta, kraja aj štátu a s merateľným výsledkom. K tomu smeruje aj spracovávaná stratégia a kroky, ktoré sa zatiaľ pracovne pripravujú sú nasledovné:

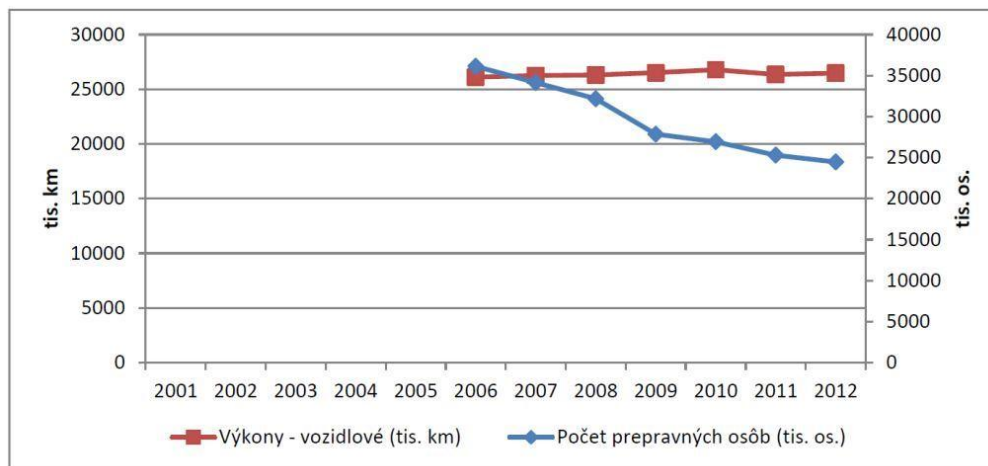
- Skombinovať potrebu vybudovania dopravnej autority mesta Košice pre organizáciu dopravy v meste s potrebou integráciou na území mesta s postupným rozširovaním do jeho okolia.
- Košická dopravná autorita po dohode s Košickým samosprávnym krajom prevezme plnú zodpovednosť za organizáciu mestskej a prímestskej dopravy v dohodnutom rozsahu v okolí mesta Košice, bude úzko spolupracovať aj s mestom Prešov, prostredníctvom jeho dopravnej autority (alebo ORID, s.r.o. pokiaľ mu mesto Prešov túto právomoc zverí.) Bude jasne definovať štandardy dopravnej obsluhy v meste a ich závislosť na finančných prostriedkoch mesta. Dopravu v husto zastavanom území organizovať v štandarde MHD s prioritou dostatočne krátkych intervalov na čo najmenšom počtu liniek, súčasťou štandardu je bežné využitie prestupov medzi linkami s krátkym intervalom.
- Dopravu v oddelených častiach mesta a v prímestskej oblasti prevádzkovať v štandarde prímestskej dopravy, ktorý kombinuje rozsah prevádzky z MHD a princípom dlhších intervalov (odchod na čas), prímestské spoje budú ukončované na termináloch prímestskej dopravy, pokiaľ to bude znamenať prevádzkovú úsporu a/nebo lepšie využite električiek alebo trolejbusov, za vyššiu frekvenciu spojov môže byť vyžadovaná finančná spoluúčasť obcí. Okrem KSK naplánovaných terminálov Sever a Hutníky budú zriaďované vnútromestské prestupové terminály alebo body a tiež prestupové terminály medzi prímestskou a mestskou dopravou (juhovýchod, juh, západ)
- Autobusová doprava vo zvyšnom území KSK bude prevádzkovaná v regionálnom štandarde a linky od Košíc budú ukončované na termináloch prímestskej dopravy v prípade dlhších liniek a prepravného dopytu s pokračovaním na autobusovú stanicu pre zabezpečenie prestupov na diaľkovú dopravu.
- Bude obnovená činnosť ORID s.r.o, zameraná na predovšetkým na tarifnú integráciu mimo Košice, zastúpi menšie mestá bez dopravnej autority, zabezpečí clearing tržieb a bude moderovať spoluprácu košickej dopravnej autority s vymedzenou územnou pôsobnosťou na Košice a oblasť ich prímestskej dopravy, Košického samosprávneho kraja, autobusových dopravcov, Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, železničných dopravcov a tiež Prešovského samosprávneho kraja a jeho zmluvných autobusových dopravcov.

*Obrázok č. 1 Matica prepravných vzťahov regionálnej autobusovej dopravy za pracovný deň*

Regionálny kontext a analytické východiská Stratégie rozvoja dopravy mesta Košice



Graf č. 1 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v KSK



## **Informácia o autorovi**

Ing. Jan Kašík

- Dopravný inžinier s praxou v Ústave dopravného inžinýrství hl.m.Prahy konzultačných spoločnostiach DHV CR a NDCON (Babtie, Jacobs), spracovateľ dopravných prieskumov a modelov, koncepcií a generelov dopravy, plánov dopravnej obslužnosti ako aj celoštátnych stratégií rozvoja dopravnej infraštruktúry v Českej republike, na Slovensku, v Rusku, Lotyšsku, Afghánistánu, Maďarsku a Poľsku, spracovateľ štúdií realizovateľnosti pre štátne inštitúcie Európsku komisiu.
- Ing. Jan Kašík, NDCON, s.r.o, Zlatnická 1582/10, 110 00 Praha 1, Česká republika, jan.kasik@ndocn.c

