

## **Stratégia integrácie verejnej osobnej dopravy pri budovaní „Regiónu Východné Slovensko“**

**Strategy of the public passenger transport integration in the development of the region  
of Eastern Slovakia**

LADISLAV OLEXA

### **Abstract**

*The paper deals with the strategy of integration of public passenger transport in the Košice Self-governing Region with characteristics of road transport construction as one of the elements in building a sustainable integrated transport system in relation to the creation of the "Region - Eastern Slovakia".*

**Keywords:** integration, transport, system, the Region of Eastern Slovakia, terminals, infrastructure, strategic documents.

## **1 Úvod**

Cieľ IDS spočíva v zabezpečení účelnej a hospodárnej dopravnej obsluhy zúčastneného územia, z hľadiska systémom dotknutých ekonomických a mimo ekonomických potrieb osôb a organizácií.

Na rozhodnutie o budovaní integrovaného dopravného systému vrátane stavieb v príslušnom regióne, resp. v zúčastnenej lokalite, nadväzuje stratégia, ktorej cieľom je fungujúci systém IDS. Systém je aktuálne budovaný súbežne v oblasti dopravnej infraštruktúry i v oblasti organizačných opatrení. Činnosť expertnej skupiny pre podporu vzniku „Regiónu Východné Slovensko“ a riešenie štúdie prepravno-tarifného systému prebiehajú v súlade so strategickými materiálmi EU a SR.

## **2 Štúdie k podpore realizácie trvalo udržateľného integrovaného dopravného systému v Košickom samosprávnom kraji**

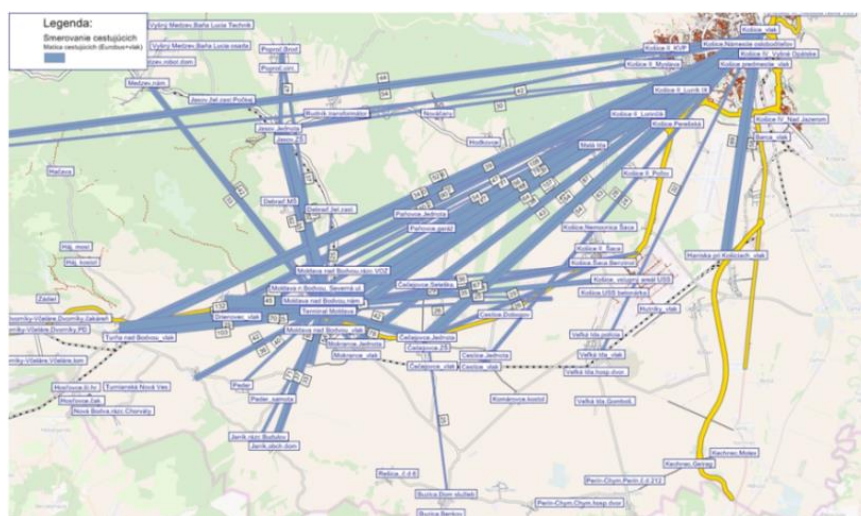
Košický samosprávny kraj zadal vypracovanie nasledujúcich inicializačných štúdií na podporu IDS v plánovacom období OPD 2007 – 2013:

- Inštitucionalizácia integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy Košického kraja, 2008
- Technicko-ekonomická štúdia integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc, 2009
- Štúdia realizovateľnosti integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc, 2009
- Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy SR, 2013
- Návrh koncepcie regionálnej integrovanej dopravy v rámci KSK - Terminály IDS, 2013
- Inštitucionálna a organizačná analýza rozvoja systémov verejnej osobnej dopravy na regionálnej úrovni Košického samosprávneho kraja, 2013
- Dopravný model obsluhy územia verejnou dopravou Košice - U. S. Steel - Moldava nad Bodvou, november 2014
- Prepravno-tarifný systém integrovaného dopravného systému Košického samosprávneho kraja, február 2015.

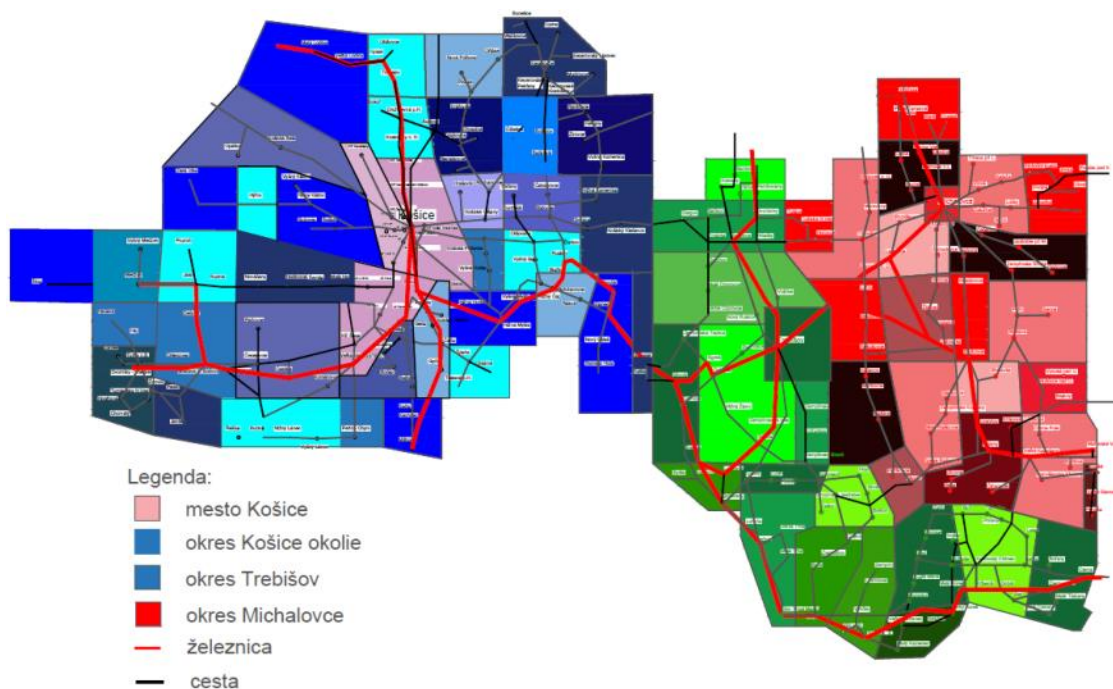
Integrovaný dopravný systém sa rozvíja aj formou vytvorenia „Regiónu Východné Slovensko“ na základe strategických materiálov „Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020“ a „Rozvoja verejnej osobnej dopravy“ v podmienkach samosprávy.

Rozvoj verejnej osobnej dopravy na základe IDS na území Košického samosprávneho kraja, Prešovského samosprávneho kraja, mesta Košice a mesta Prešov prebieha aj na základe štúdií k podpore realizovania IDS.

Obrázky 1 a 2 zobrazujú výňatky zo štúdií, ktoré zadal k spracovaniu Úrad Košického samosprávneho kraja. Obrázok 1 znázorňuje grafické vyhodnotenie prepravných prúdov cestujúcich získané z podkladov prevádzkovateľa regionálnej autobusovej a železničnej dopravy a obrázok 2 obsahuje prvotný návrh rozdelenia územia do tarifných zón.



Obrázok 1 Dopravný model obsluhy územia



Obrázok 2 Rozdelenie územia Košického samosprávneho kraja do tarifných zón podľa Štúdia prepravnovo-tarifného systému IDS

### **3 Aktuálny stav vo výstavbe dopravných stavieb a infraštruktúry v Košickom samosprávnom kraji s následnou technickou charakteristikou vybraných stavieb**

V rámci Operačného programu doprava 2007 - 2013 (OPD) z prioritnej osi 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov sú ŽSR a mesto Košice konečným prijímateľom nenávratnej finančnej pomoci z Kohézneho fondu EÚ.

Projekty a aktivity podporujúce rozvoj IDS v Košickom regióne:

*I. v plánovacom období OPD v 2007- 2013:*

a, stavby ŽSR:

- Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou, mesto;
- Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné – stupeň Projektovej dokumentácia spracovanie stavebného zámeru 06/2015;
- Elektrifikácia železničnej trate Haniska pri Košiciach - Veľká Ida - Moldava nad Bodvou, mesto – stupeň projektovej dokumentácia pre vydanie stavebného povolenia 02/2015.

b, stavby mesta Košice:

- ŽSR, Integrovaný dopravný systém osobnej koľajovej dopravy Košice, stavby IKD – 1. etapa. IKD Košice, Námestie Maratónu mieru – Staničné námestie s napojením ŽSR - realizácia stavby;
- Obratisko Staničné námestie, Obratisko Námestie Maratónu mieru – realizácia stavby;
- KE, Modernizácia električkových uzlov z rozsahu MET (modernizácia električkových tratí) v meste Košice, uzly 01-07 – realizácia stavby;
- KE, Modernizácia električkových tratí MET v meste Košice – vypracovanie projektovej dokumentácie až po vydanie stavebného povolenia.

*II. v plánovacom období OPII 2014 - 2020:*

- Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov – Projektová dokumentácia 03/2015;
- Terminál integrovanej osobnej prepravy Michalovce v stavbe „Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“ - Projektová dokumentácia 04/2015.

#### **3.1 Charakteristika stavby TIOP Moldava nad Bodvou**

Stavba spĺňa požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Z hľadiska železničnej dopravy bude stavba slúžiť ako železničná stanica (ďalej len „ŽST“) bez dopravnej obsluhy. Budova terminálu bude slúžiť ako stanica verejnej autobusovej dopravy. V súlade s dlhodobými plánmi má byť prestupným miestom medzi dopravnými druhmi a systémami, aby sa umožnilo presmerovanie ostatných dopravných módov na železničnú dopravu. K bezproblémovému prestupu má slúžiť stavebné riešenie a technické vybavenie terminálu.

Základné údaje [zdroj: autor]:

- |                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| • Stavebník:                          | Železnice Slovenskej republiky |
| • Cena za dielo podľa Zmluvy o dielo: | 5 604 592,52 € bez DPH         |
| • Začiatok stavebných prác:           | 1.10.2014                      |
| • Ukončenie stavebných prác:          | 30.9.2015                      |

Účel stavby:

- vytvorenie predpokladu pre fungovanie integrovaného dopravného systému v okolí mesta Košice umožnením priameho prestupu medzi koľajovou a cestnou dopravou;
- dopravné upokojenie centra mesta Moldava nad Bodvou oddelením autobusovej stanice z obytnej zóny.

### 3.2 Charakteristika stavby TIOP Trebišov

Stavbe predchádzali koncepčné materiály, štúdie, v priamej väzbe k plánovanej výstavbe terminálu TIOP Trebišov. V roku 2009 boli spracované tzv. „Štandardy technicko-prevádzkového riešenia podoby terminálu“, v roku 2012 z iniciatívy KSK, ako aj mesta Trebišov Urbanistická – architektonická štúdia „KORID, Trebišov – TIOP“ a v roku 2013 štúdia zameraná na terminály IDS „Návrh koncepcie regionálnej integrovanej dopravy v rámci KSK“.

V tejto súvislosti bol záujem KSK vybudovať a začleniť TIOP Trebišov do koncepcnej siete regionálnej integrovanej dopravy a na základe analýzy prepravných prúdov cestujúcich, je v Trebišove sledovaný terminál typu C, ktorý svojím technickým vybavením zodpovedá špičkovej frekvencii 400 – 1 000 odbavených cestujúcich za hodinu.

Autobusový dopravca ARRIVA Michalovce, a.s. zabezpečujúci regionálnu a mestskú dopravu, zaslala generálnemu projektantovi svoje požiadavky na rozsah zariadení dopravnej infraštruktúry autobusovej časti terminálu.

Základné údaje [zdroj: autor]

- Stavebník: Železnice Slovenskej republiky
- Názov: ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov
- Zmluva: Všeobecné zmluvné podmienky Zmluvy o NFP projektu "ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov, projektová dokumentácia (EIA, DSZ, DÚR)"

### 3.3 Stavba „Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“ (v stavbe Terminál integrovanej osobnej prepravy Michalovce)

Účelom projektu je vytvorenie podmienok pre vznik moderného fungujúceho dopravného systému v nadväznosti na systém integrovanej koľajovej dopravy, ktorý by zabezpečoval dopravnú obsluhu a prepojenie Košíc na ostatné regióny východného Slovenska. Zohľadní vyťaženosť cestnej a železničnej infraštruktúry v regióne pri preprave osôb, zvlášť dennú prepravu cestujúcich z Košíc do Humenného individuálnou automobilovou dopravou, regionálnou autobusovou dopravou a regionálnou železničnou dopravou, s cieľom priviesť kvalitnú železničnú dopravu bližšie k zdrojom a cieľom ciest cestujúcich. Aktuálne došlo presunom autobusovej stanice z Kostolného námestia k železničnej stanici k dosiahnutiu medzistupňa v budovaní terminálu. Jeho úplné funkčné využitie po dobudovaní zo strany ŽSR bude realizované v rámci projektu „Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“.

Základné údaje [zdroj: autor]

- Stavebník: Železnice Slovenskej republiky
- Názov zámeru: ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné
- Rámcová dohoda: Predmetom rámcovej dohody je poskytnutie služby: vypracovať a dodať štúdiu realizovateľnosti a projektovú dokumentáciu pre „ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné“.

### 3.4 Charakteristika stavieb „ŽSR, Integrovaný dopravný systém osobnej koľajovej dopravy Košice, stavby IKD – 1. etapa. IKD, Košice, Námestie Maratónu mieru – Staničné námestie s napojením ŽSR“ a „Obratisko Staničné námestie, Obratisko Námestie Maratónu mieru“

V úseku od Námestia Maratónu mieru po Staničné námestie, vrátane obrátisk na Námestí Maratónu mieru a Staničnom námestí, bude pre zvýšenie kvalitatívnych parametrov jazdnej dráhy jestvujúca električková trať komplexne zmodernizovaná.

V tejto etape bude trať na Staničnom námestí zapojená iba do obrátiska a v ďalšom budúcom období umožní prepojenie na ŽSR. Stavebná dĺžka modernizovanej električkovej trate mimo obrátisk je 2,84 km. Komplexná modernizácia koľajiska zahŕňa nový železničný zvršok aj spodok vrátane odvodnenia, technologické objekty a nástupištia zastávok pre zabezpečenie prístupu osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Na zníženie prenosu emitovaného hluku a prenosu vibrácií pri prevádzke budú koľajnice uložené na gumených podložkách a bude použitá aplikácia protihlukových častí. Pre zníženie prenosu vibrácií do okolia budú v konštrukcii podvalového podložka použité antivibračné rohože [zdroj: autor].

Základné údaje [zdroj: autor]

- |                                       |                               |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| • Stavebník:                          | Mesto Košice, Trieda SNP 48/A |
| • Cena za dielo podľa Zmluvy o dielo: | 33 284 447,25 € bez DPH       |
| • Začiatok realizácie stavieb:        | 1.8.2014                      |

## 4 Záver

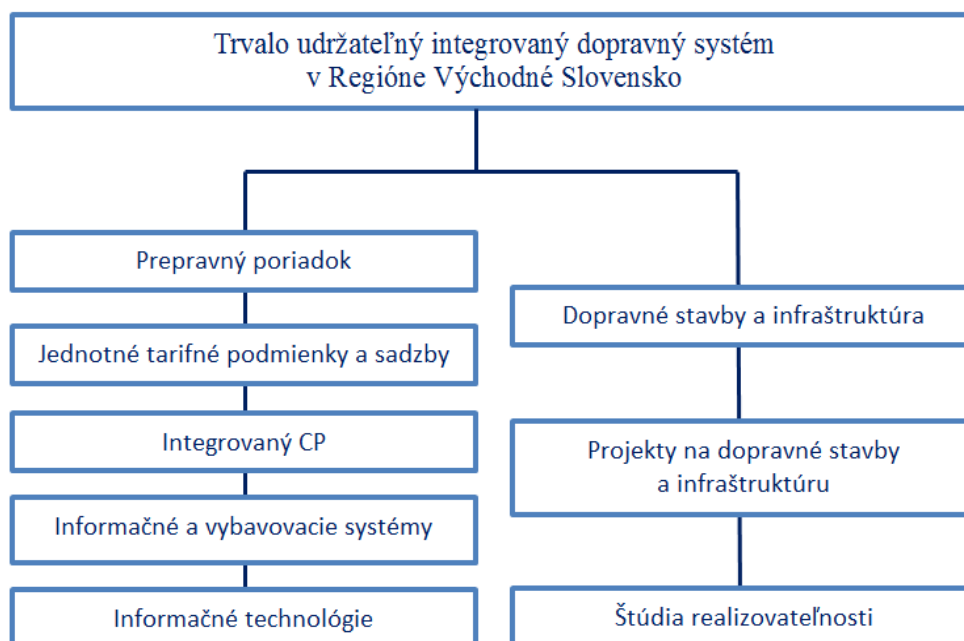
Integrácia dopravy na celom území Košického samosprávneho kraja z hľadiska rozlohy územia a pôsobnosti je zložitým procesom. Integrácia môže prebehnúť postupne alebo komplexne. Variant spustenia komplexnej prevádzky IDS na celom území kraja je možné riešiť v prípade menej rozsiahleho územia samosprávneho kraja.

V oblasti stavieb integrovaného dopravného systému na území Košického samosprávneho kraja je evidentný pokrok v implementácii jednotlivých projektov. Je nutné nastavený trend udržať a naplňať tak očakávané prínosy z realizácie IDS

Pri tvorbe IDS je možné uvažovať aj s variantom, kedy určité územie a súčasné prepravné vzťahy v ňom vyvolávajú požiadavku na to, aby dané IDS bolo prevádzkované na území dvoch krajov. Príkladom je práve „Región Východné Slovensko“, ktorý je rozdelený na dva kraje, Košický a Prešovský samosprávny kraj, pričom obe krajské mestá Prešov a Košice sú od seba vzdialené iba 34 km. Obe sú významnými spádovými mestami. Zároveň existujú väzby medzi týmito mestami a ich okolím.

Pri prvej etape integrácie je cieľom vybudovanie „Regiónu Východné Slovensko“, v ktorom sú dôležité aspekty už charakterizované dopravné stavby a dopravná infraštruktúra.

Je dôležité mať vytvorenú stratégiu pri zavádzaní IDS. Nasledujúci obrázok 3 popisuje situáciu pri budovaní udržateľného systému IDS na území Košického samosprávneho kraja postupnou implementáciou nadväzujúcich činností.



Obrázok 3 Stratégia udržateľného IDS v Košickom kraji [Zdroj: autor]

## Referencie/Odkazy

- [1] DOPRAVNÝ MODEL OBSLUHY ÚZEMIA VEREJNOU DOPRAVOU KOŠICE - U. S. STEEL - MOLDAVA NAD BODVOU, ODBORNÁ ŠTÚDIA, 2014
- [2] OLEXA, L. MOŽNOSTI ZAVEDENIA IDS VO VÝCHODNOM FUNKČNOM REGIÓNE PRE CESTOVNÝ PORIADOK 2014/2015, PREZENTÁCIA
- [3] PREPRAVNO-TARIFNÝ SYSTÉM IDS KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA A ŠTÚDIA REALIZOVATEĽNOSTI TARIFNO-INFORMAČNÉHO ZABEZPEČENIA IDS, ODBORNÁ ŠTÚDIA, 2015
- [4] INŠTITUCIONÁLNA A ORGANIZAČNÁ ANALÝZA ROZVOJA SYSTÉMOV VEREJNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY NA REGIONÁLNEJ ÚROVNI KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA, ODBORNÁ ŠTÚDIA, 2013
- [5] NÁVRH KONCEPCIE REGIONÁLNEJ INTEGROVANEJ DOPRAVY V RÁMCI KSK - TERMINÁLY IDS, ODBORNÁ ŠTÚDIA, 2013
- [6] WWW.CRZ.GOV.SK

## Informácia o autorovi

Ing. Ladislav Olexa, PhD., vedúci Odboru dopravy, Úrad Košického samosprávneho kraja, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice, [ladislav.olexa@vucke.sk](mailto:ladislav.olexa@vucke.sk), +421 55 7268 250.

Dlhodobo pôsobí v oblasti riešenia problémov dopravy v meste Košice a spolupracuje s expertnou skupinou a skupinou JASPERS pri budovaní „Regiónu Východné Slovensko“ podľa strategických materiálov EÚ a SR. Dlhodobo spolupracuje s Technickou univerzitou v Košiciach, Fakultou baníctva, ekológie, riadenia a geotechnológií, Ústavom logistiky a Žilinskou univerzitou v Žiline, Fakultou prevádzky, ekonomiky, dopravy a spojov. V súčasnosti pracuje v pracovnej pozícii vedúceho odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja. Tu spoločne s kolektívom odboru sa zaoberá IDS, cestnou dopravou a pozemnými komunikáciami II. a III. triedy v Košickom kraji, koľajovou električkovou dopravou, železničnou regionálnou dopravou, prímestskou autobusovou dopravou.