



Integrovaný regionálny  
operačný program  
2014 - 2020



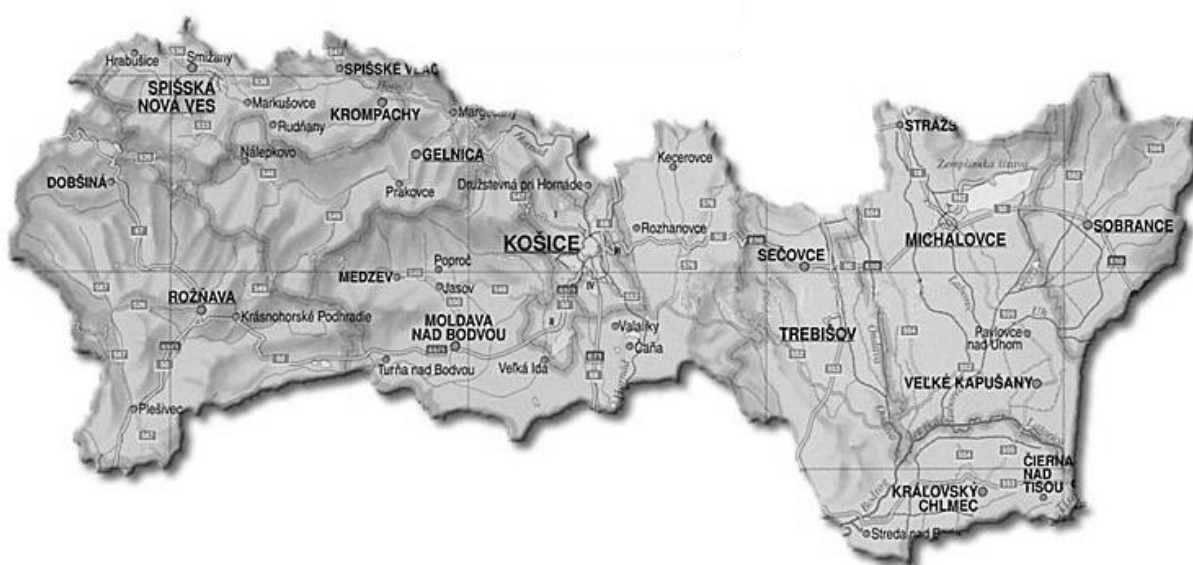
MINISTERSTVO  
PŮDOHOSPODÁRSTVA  
A ROZVOJA VIDIEKA  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



KOŠICKÝ  
SAMOSPRÁVNÝ  
KRAJ

## PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

### NÁVRHOVÁ ČASŤ



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

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

## Obsah

|   |    |
|---|----|
| Zoznam obrázkov .....   | 5  |
| Zoznam tabuliek .....   | 6  |
| Zoznam príloh.....  | 7  |
| 1 Identifikačné údaje projektu .....                                    | 8  |
| 2 Zadanie a ciele projektu .....  | 9  |
| 2.1 Detaily zadania .....   | 9  |
| 2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM KSK .....                   | 10 |
| 3 Vízia udržateľnej mobility v KSK .....                                | 11 |
| 3.1 Strategické ciele dopravnej politiky v kraji.....                   | 12 |
| 3.2 Konceptcia rozvoja dopravnej infraštruktúry .....                   | 13 |
| 3.3 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja .....                   | 16 |
| 3.3.1 Priority v rozvoji dopravných subsystémov.....                    | 17 |
| 4 Definícia hlavných cieľov .....                                       | 19 |
| 5 Špecifické ciele pre dosiahnutie udržateľnej mobility .....           | 20 |
| 5.1 Definícia špecifických cieľov .....                                 | 20 |
| 5.2 Formulácia špecifických cieľov .....                                | 20 |
| 6 Opatrenia.....  | 23 |
| 6.1 Návrh opatrení v oblasti cestnej infraštruktúry .....               | 23 |
| 6.2 Návrh opatrení v oblasti železničnej dopravy a infraštruktúry ..... | 28 |
| 6.3 Návrh opatrení v oblasti prímestskej autobusovej dopravy .....      | 40 |
| 6.4 Návrhy opatrení v oblasti nemotorovej dopravy .....                 | 54 |
| 6.5 Ostatné návrhy opatrení .....                                       | 58 |
| 6.6 Roztriedenie opatrení podľa cieľov .....                            | 63 |
| 6.7 Analýza závislostí medzi opatreniami a cieľmi .....                 | 69 |
| 7 Návrh riešenia cestnej siete .....                                    | 71 |
| 7.1 Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy .....                  | 72 |
| 7.1.1 Scenáre do roku 2030.....   | 73 |
| 7.1.1.1 Návrh siete v etape do roku 2025 .....                          | 73 |
| 7.1.1.2 Návrh siete v scenároch po roku 2025 .....                      | 74 |
| 7.1.2 Scenáre do roku 2050.....   | 75 |
| 7.1.2.1 Návrh siete v etape do roku 2040 .....                          | 75 |
| 7.1.2.2 Návrh siete v scenári po roku a2040 .....                       | 76 |
| 7.2 Cesty II. a III. triedy .....                                       | 77 |
| 7.2.1 Správa, údržba a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy.....       | 77 |
| 7.2.1.1 Stavebné úpravy ciest II. a III. triedy .....                   | 78 |

|         |   |     |
|---------|---|-----|
| 7.2.2   | Prevod existujúcich komunikácií do siete ciest III. triedy.....                   | 82  |
| 7.2.3   | Nové hraničné priechody .....   | 83  |
| 7.3     | Prognostické výpočty zaťaženia siete.....   | 84  |
| 7.4     | Vyhodnotenie špecifických opatrení na cestnej sieti pomocou MKA .....             | 86  |
| 8       | Návrh riešenia verejnej osobnej dopravy.....                                      | 87  |
| 8.1     | Zpracovanie stratégií rezortných koncepčných dokumentov železničnej dopravy ..... | 87  |
| 8.2     | Návrh novej organizácie železničnej dopravy .....                                 | 89  |
| 8.2.1   | Trať 180 .....  | 89  |
| 8.2.2   | Trať 188 .....  | 91  |
| 8.2.3   | Trať 172, 173 .....   | 92  |
| 8.2.4   | Trať 190 .....  | 94  |
| 8.2.5   | Trať 191 .....  | 95  |
| 8.2.6   | Trať 160, 168 .....   | 97  |
| 8.2.7   | Trať 167 .....  | 98  |
| 8.2.8   | Trať 169 .....  | 99  |
| 8.3     | Dopravné modelovanie obnovených regionálnych tratí.....                           | 100 |
| 8.4     | Etapizácia zavedenia novej organizácie železničnej dopravy.....                   | 101 |
| 8.5     | Potrebné úpravy železničnej infraštruktúry .....                                  | 103 |
| 8.6     | Návrh novej organizácie autobusovej dopravy v kraji .....                         | 104 |
| 8.6.1   | Rozbor existujúcej siete liniek .....   | 106 |
| 8.6.2   | Potenciál úsekov siete prímestskej autobusovej dopravy podľa modelu VD .....      | 114 |
| 8.6.2.1 | Takt 30 minút .....   | 114 |
| 8.6.2.2 | Takt 60 minút .....   | 115 |
| 8.6.3   | Potenciál úsekov siete prímestskej autobusovej dopravy podľa modelu IAD .....     | 119 |
| 8.6.4   | Návrh novej optimalizovanej siete liniek k roku 2030 .....                        | 121 |
| 8.6.5   | Priame linky medzi centrami .....   | 123 |
| 8.6.6   | Obojstranné zvozy .....   | 123 |
| 8.6.7   | Zvozy .....   | 125 |
| 8.6.8   | Alternatívna obsluha .....  | 125 |
| 8.7     | Návrh organizácie mestských dopráv kraji.....                                     | 131 |
| 8.7.1   | Mestská doprava v Košiciach.....  | 131 |
| 8.7.2   | Mestská doprava v Michalovciach .....   | 132 |
| 8.7.3   | Mestská doprava v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch.....                             | 133 |
| 8.7.4   | Mestská doprava v Rožňave .....   | 133 |
| 8.7.5   | Mestská doprava v Trebišove.....  | 133 |
| 8.8     | Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy .....                                     | 133 |
| 8.8.1   | Nároky na cesty .....   | 133 |

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| 8.8.2    | Nároky na terminály a zastávky.....                                       | 134 |
| 8.8.3    | Nároky na informačný systém.....  | 134 |
| 8.8.4    | Nároky na vozidlový park .....  | 134 |
| 9        | Integrovaná verejná doprava .....   | 135 |
| 9.1      | Rámec integrácie verejnej osobnej dopravy .....                           | 135 |
| 9.2      | Geografický rozsah IDS.....   | 136 |
| 9.3      | Príprava a organizácia IDS .....  | 137 |
| 9.3.1    | Inštitucionálne a organizačné zaistenie systému integrovanej dopravy..... | 137 |
| 9.3.2    | Návrh systému zmlúv pre zabezpečenie prevádzky IDS.....                   | 138 |
| 9.3.3    | Technické a prevádzkové štandardy IDS .....                               | 139 |
| 9.3.4    | Prevádzka IDS .....   | 142 |
| 9.3.4.1  | Úlohy Organizátora .....  | 143 |
| 9.3.5    | Infraštruktúra pre IDS.....   | 145 |
| 9.4      | Prestupné uzly a ich väzby.....   | 146 |
| 9.4.1    | Prestupné uzly najvyššieho významu .....                                  | 146 |
| 9.4.2    | Významné prestupné uzly .....   | 148 |
| 9.4.3    | Prestupné uzly v autobusovej doprave .....                                | 149 |
| 9.4.4    | Terminály prímestskej dopravy v Košiciach .....                           | 151 |
| 10       | Riešenie statickej dopravy.....   | 152 |
| 10.1     | Záchytné parkoviská P+R.....  | 152 |
| 11       | Chytrá city logistika .....   | 155 |
| 12       | Cyklistická doprava.....  | 156 |
| 13       | Pešia doprava .....   | 168 |
| 14       | Inteligentné dopravné systémy.....  | 169 |
| 14.1     | Základná architektúra IDS .....   | 169 |
| 14.1.1   | Controlling verejnej dopravy .....  | 170 |
| 14.2     | Základná architektúra ITS.....  | 172 |
| 14.3     | Odbavovací a informačný systém .....                                      | 175 |
| 14.3.1   | Elektronický platobný systém.....   | 175 |
| 14.3.2   | Informačný systém v IDS .....   | 177 |
| 14.3.2.1 | Vnútorň informaçný systém .....   | 178 |
| 14.3.2.2 | Vonkajší informačný systém.....   | 178 |
| 15       | Zhrnutie návrhovej ÷asti.....   | 179 |
| 16       | Zoznam skratiek.....  | 181 |

## Zoznam obrázkov

|            |  |     |
|------------|--|-----|
| Obrázok 1  | Kartogram zaťaženia prepojenia I/79 (Zemplínske Jastrabie) a II/552 (Svätá Mária) ...  | 81  |
| Obrázok 2  | Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2025.....  | 84  |
| Obrázok 3  | Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2030.....  | 85  |
| Obrázok 4  | Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2040.....  | 85  |
| Obrázok 5  | Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2050.....  | 86  |
| Obrázok 6  | Oblasti zvozu do spádových miest podľa stavu v roku 2018.....  | 111 |
| Obrázok 7  | Návrh rozdelenie územia podľa možností zavedenia taktovej prímestskej autobusovej dopravy na základe prepravných intenzít 2018 .....                             | 112 |
| Obrázok 8  | Stav 2018 a návrh terminálov bus – vlak, bus – bus a bus – MHD .....   | 113 |
| Obrázok 9  | Úseky siete prímestskej autobusovej dopravy s potenciálom špičkového intervalu 30 min a 60 min a úseky pre alternatívnu obsluhu .....                            | 118 |
| Obrázok 10 | Návrh rýchlych priamych autobusových liniek, obojstranných zvozov a zvozov 2050 ....   | 129 |
| Obrázok 11 | Návrh rýchlych priamych autobusových liniek, obojstranných zvozov a zvozov pre stav 2050 bez trate 167 a s obmedzenými počtami vlakov na tratiach 180 a 190..... | 130 |
| Obrázok 12 | Ukážka zastávkového označníka .....  | 139 |
| Obrázok 13 | Podoba cestovného poriadku.....  | 140 |
| Obrázok 14 | Pracovný návrh tarifných zón v KSK .....   | 143 |
| Obrázok 15 | Kostrová sieť cyklistických trás KSK.....  | 157 |
| Obrázok 16 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov Košiciach .....   | 160 |
| Obrázok 17 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Moldave n. B. a Medzeve.....                          | 161 |
| Obrázok 18 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Sobranciach.....                                      | 162 |
| Obrázok 19 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Strážskom.....  | 162 |
| Obrázok 20 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Michalovciach .....                                   | 163 |
| Obrázok 21 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov vo Veľkých Kapušanoch .....                             | 163 |
| Obrázok 22 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Kráľovskom Chlmcí a Čiernej nad Tisou .....           | 164 |
| Obrázok 23 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Slovenskom Novom Meste .....                          | 164 |
| Obrázok 24 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Rožňave .....   | 165 |
| Obrázok 25 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Spišskej Novej Vsi.....                               | 165 |
| Obrázok 26 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v mestách Gelnica, Krompachy a Spišské Vlachy.....      | 166 |
| Obrázok 27 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Dobšinej .....  | 166 |
| Obrázok 28 | Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v mestách Sečovce a Trebišov .....                      | 167 |
| Obrázok 29 | Koncepcia funkčnosti koordinátora IDS Východ .....   | 170 |

|            |   |     |
|------------|---|-----|
| Obrázok 30 | Controlling verejnej dopravy – základná architektúra telematiky vo verejnej doprave ... | 171 |
| Obrázok 31 | Princípy informačných väzieb v plánovacej úrovni controllingu .....                     | 171 |
| Obrázok 32 | Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu .....                    | 172 |
| Obrázok 33 | Systémový model ITS architektúry IDS Východ .....                                       | 173 |
| Obrázok 34 | Princíp informačných väzieb modelu architektúry IDS Východ .....                        | 174 |
| Obrázok 35 | Funkčná architektúra odbavovacieho kartového systému (bezkontaktná čipová karta) .      | 176 |

## Zoznam tabuliek

|            |   |    |
|------------|---|----|
| Tabuľka 1  | Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2025 .....  | 73 |
| Tabuľka 2  | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2025 .....   | 74 |
| Tabuľka 3  | Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2030 .....  | 74 |
| Tabuľka 4  | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2030 .....   | 75 |
| Tabuľka 5  | Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2040 .....  | 75 |
| Tabuľka 6  | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2040 .....   | 75 |
| Tabuľka 7  | Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2050 .....  | 76 |
| Tabuľka 8  | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 .....   | 76 |
| Tabuľka 9  | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 R .....   | 77 |
| Tabuľka 10 | Rekonštrukcie cestnej siete realizované v rámci IROP – scenár Bau 2025 .....  | 79 |
| Tabuľka 11 | Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2025 .....  | 79 |
| Tabuľka 12 | Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2030 .....  | 79 |
| Tabuľka 13 | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2030 .....   | 79 |
| Tabuľka 14 | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2040 .....   | 80 |
| Tabuľka 15 | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 .....   | 80 |
| Tabuľka 16 | Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 R .....   | 81 |
| Tabuľka 17 | Stavby neodporúčané .....   | 82 |
| Tabuľka 18 | Mierne využívané spojenia – prevod aktuálne nerealizovateľný, ale výhľadovo možný                                   | 83 |
| Tabuľka 19 | Málo využité spojenia – neodporúčané k prevodu .....  | 83 |
| Tabuľka 20 | Návrhnuté nové hraničné priechody .....   | 83 |
| Tabuľka 21 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 180 smer Košice (bez vlakov prechádzajúcich z tratí 188 a 173) .....         | 90 |
| Tabuľka 22 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 180 smer Poprad Košice (bez vlakov prechádzajúcich na trati 188 a 173) ..... | 90 |
| Tabuľka 23 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 188 smer Košice .....  | 91 |
| Tabuľka 24 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 188 smer Lipany .....  | 92 |
| Tabuľka 25 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 173 smer Margecany .....   | 93 |
| Tabuľka 26 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 173 smer Červená Skala .....   | 93 |
| Tabuľka 27 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Trebišov, Čop .....   | 94 |
| Tabuľka 28 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Košice .....  | 95 |
| Tabuľka 29 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 191 smer Medzilaborce .....  | 96 |
| Tabuľka 30 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Michalany .....   | 96 |
| Tabuľka 31 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 160 smer Košice .....  | 97 |
| Tabuľka 32 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 160 smer Plešivec .....  | 98 |
| Tabuľka 33 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 167 smer Dobšiná .....   | 98 |
| Tabuľka 34 | Príklad výhľadového grafikonu na trati 167 smer Brzotín (Rožňava) .....   | 99 |

|            |  |     |
|------------|--|-----|
| Tabuľka 35 | Príklad možného výhľadového grafikonov na trati 169 (obidva smery).....    | 99  |
| Tabuľka 36 | Linky spádovej oblasti Košice – medzi centrami.....                        | 106 |
| Tabuľka 37 | Linky spádovej oblasti Košice – zvoz do Košíc.....                         | 106 |
| Tabuľka 38 | Linky spádovej oblasti Košice – Šaca, U.S.Steell – zvoz do U.S.Steel ..... | 107 |
| Tabuľka 39 | Linky spádovej oblasti Gemer .....   | 107 |
| Tabuľka 40 | Linky spádovej oblasti Spiš.....   | 108 |
| Tabuľka 41 | Linky spádovej oblasti Zemplín .....                                       | 109 |
| Tabuľka 42 | Linky spádovej oblasti Medzibodrožie.....                                  | 110 |

## Zoznam príloh

---

### Tlačené prílohy

Kartogramy intenzít automobilovej dopravy – Do all 2030, 2050

Kartogramy intenzít verejnej dopravy – Do all 2030, 2050

### Digitálne prílohy

Kartogramy intenzít automobilovej dopravy

Kartogramy intenzít verejnej dopravy

Zoznam liniek prímestskej autobusovej dopravy 2018

Návrh liniek prímestskej autobusovej dopravy 2050

## 1 Identifikačné údaje projektu

---

|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Objednávateľ:</b>   | Košický samosprávny kraj<br>Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice<br>Štatutárny orgán: predseda – Ing. Rastislav Trnka<br>IČO: 35541016, DIČ 2021624924<br>Kontaktná osoba: Ing. Erika Bartková<br>Telefón: +421 55 7268 253<br>Mobil: +421 918 766 172<br>E-mail: <a href="mailto:erika.bartkova@vucke.sk">erika.bartkova@vucke.sk</a>                           |
| <b>Zhotoviteľ:</b>     | NDCon s.r.o.<br>Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1<br>Štatutárny zástupca: Ing. Robert Michek<br>IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511<br>Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028<br>Kontaktná osoba: Ing. Robert Michek<br>Telefón: +420 251 019 231<br>Fax: +420 224 810 799<br>E-mail: <a href="mailto:robert.michек@ndcon.cz">robert.michек@ndcon.cz</a> |
| <b>Názov projektu:</b> | Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK)  |
| <b>Kód projektu:</b>   | 302011F490   |
| <b>Program:</b>        | 302000 - Integrovaný regionálny operačný program   |
| <b>Prioritná os:</b>   | 302010 - 1. Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch  |
| <b>Konkrétny cieľ:</b> | 302010021 - 1.2.1 Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy  |
| <b>Čas plnenia:</b>    | jún 2018 – december 2019   |
| <b>Časť projektu:</b>  | Návrhová časť  |





## 2 Zadanie a ciele projektu

---

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

### 1. Zber údajov

1.1 Zber údajov o demografii a územnom rozvoji

1.2 Zber údajov o doprave

1.3 Zber údajov o nehodovosti a iné dáta

### 2. Prieskumy

2.1 Prieskumy dopravy cez hranice kraja

2.2 Dopravný prieskum verejnej osobnej dopravy

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

### 3. Dopravné modelovanie

### 4. Analýzy

### 5. Návrhová časť

### 6. Aktualizácia PDO

### 7. Strategické environmentálne hodnotenie (SEA)

### 8. Plán implementácie a monitorovania Plánu udržateľnej mobility

#### 2.1 Detaily zadania

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.

Hlavným výstupom tejto návrhovej časti a rovnako celého projektu je na základe predchádzajúcich častí (Prieskumy a zber dát a Analytickej časti) vypracovaný návrh dopravnej siete v časových horizontoch rokoch 2025, 2030, 2040 a 2050, spolu s odporúčaným harmonogramom realizácie prihladajúcim na finančné možnosti Košického kraja. Navrhujú sa tiež zmeny organizácie železničnej a prímestskej autobusovej dopravy s tým, že podrobný návrh linkového vedenia a nastavenie počtov spojov verejnej autobusovej dopravy bude dopracovaný v časti Aktualizácia plánu dopravnej obslužnosti.

## 2.2 Určenie hlavných cieľov spracovania PUM KSK

### Očakávané ciele PUM:

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

### Určenie hlavných cieľov spracovania PUM

- 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, Koncepcie prestupných terminálov a Koncepcia budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji a ďalšie dokumenty.

### 3 Vízia udržateľnej mobility v KSK

Po dôkladnom zbere dát a spracovaní analytickej časti PUM KSK je spracovaný aj súbor cieľov a opatrení, ktoré popisujú cestu dosiahnutia udržateľnej mobility. Návrh plne integruje všetky existujúce stratégie, vypracované návrhy a projekty na všetkých úrovniach a dopĺňa ich o vlastné opatrenia.

Košický samosprávny kraj má na svojom území mnoho realizovaných úspešných organizačných, prevádzkových aj infraštruktúrnych opatrení, ktoré sú východiskom predpokladov pre dobre fungujúci systém udržateľnej mobility už teraz. Košický kraj má k dispozícii niekoľko veľmi funkčných hlavných železničných tratí, ktoré aj napriek svojej nedostatočnej modernosti poskytujú dobré prepojenie diaľkovou dopravou. Má dlhodobu veľmi dobre rozvíjanú a prepracovanú systém prímestskej autobusovej dopravy, ktorý však nie je schopný spolupracovať s hlavnými železničnými traťami z dôvodu nedostatku vlakov prevádzkovaných na železničnej sieti. Autobusy tak nahrádzajú vlaky aj súbežne s hlavnými traťami. Prímestská autobusová doprava je navrhnutá podľa dopytu a neobsahuje prvky taktovej dopravy. Cieľom je prejsť na integrovaný dopravný systém nadväzujúci na kvalitnú železničnú dopravu ponúkajúci atraktívnu a spoľahlivú verejnú dopravu v primeranom takte a počte spojov denne s alternatívnou ponukou v miestach obmedzeného dopytu.

Železničná sieť v kraji má zachovanú osobnú prevádzku na 82 % dĺžky existujúcich a udržiavaných tratí, z čoho iba na trati Poprad – Košice sa rozsah prevádzky blíži potenciálnemu dopytu. Pozdĺž trate 180 nie je prevádzkovaná autobusová doprava, keďže kombinácia IC vlakov, súkromných a štátnych rýchlikov a osobných vlakov zodpovedá rozsahom (nie vždy kvalitou) dopytu. Ten je v reláciách na trati 180 v dôsledku vysokej ponuky taktiež veľmi vysoký. Na ostatných železničných tratiach prevláda dvojhodinový alebo dlhší takt alebo prevádzka iba niekoľkých spojov denne. Na trati 160 sú prevádzkované rýchliky v intervale 4 hodín a k nim iba 7 párov osobných vlakov (len v úseku Košice – Moldava nad Bodvou). Veľmi obľúbené REx vlaky z Humenného a Michaloviec do Košíc nemôžu poslúžiť všetkým dochádzajúcim cestujúcim, keďže aj v čase dopravnej špičky premávajú len raz za dve hodiny. V údolí Hnilca, kde je železnica jediným možným spôsobom efektívnej obsluhy, nejde vlak počas dňa celých 10 hodín. Ministerstvo dopravy a výstavby ako objednávateľ dopravných výkonov na železnici zabezpečuje celkom vyhovujúci rozsah životne dôležitej diaľkovej dopravy aspoň na severnej vetve z Košíc do Žiliny a Bratislavy, pričom na tejto trati sú schopné ponúkať dobré služby aj nedotované komerčné vlaky. Zvládnuté však vôbec nie je zabezpečenie potrebného rozsahu a kvality diaľkových služieb na južnej osi Košice – Zvolen, ktorá pre komerčné vlaky nie je zaujímavá (ponuka vlakov zadarmo zlikvidovala autobusovú konkurenciu na trase Košice – Zvolen – Bratislava). Objedávateľ však neprijíma absolútne žiadnu zodpovednosť za dopravnú obsluhu pozdĺž tratí na úrovni dostupnosti spádových center. Tá je preto až na výnimky postavená prevažne na službách autobusov, ktoré sa v Košickom kraji paradoxne dôsledne podriaďujú grafikonom oveľa menej početných vlakových spojov. Autobusová doprava tvorí nosný systém vo väčšine relácií. Zásadným cieľom rozvoja integrovaného dopravného systému musí byť postupná, avšak zásadná premena železnice na nosný systém v hlavných smeroch regionálnej verejnej dopravy s potrebnou podporou Ministerstva dopravy a výstavby pri objednávke dopravy aj kompenzácii strát. S taktovou a rýchlou dopravou s vysokým štandardom služieb sa podarí na vybrané trate prilákať omnoho väčšie počty cestujúcich, čo umožní efektívnejšie využitie prostriedkov na prímestskú autobusovú dopravu a odľahčí tiež príjazdové trasy do veľkých miest ako sú Košice, Spišská Nová Ves a Michalovce.

Mesto Košice má druhú najrozvinutejšiu mestskú dopravu na Slovensku s dlhou priekopníckou históriou pokusov o jej integráciu s okolitými prímestskými linkami, ktoré však nedošli k udržateľnému funkčnému riešeniu. Väčší stupeň prepojenia mestskou a regionálnou dopravou môže v budúcich rokoch významne pomôcť obidvom systémom a využívanie ich výhod je cieľom v oblasti integrácie dopravy. Podobne je nutné s regionálnou dopravou viac prepojiť aj systém mestskej dopravy v ostatných mestách Košického kraja.

Cestná sieť Košického kraja prejde v nadchádzajúcich dvadsiatich rokoch zásadnou premenou, keď základnú sieť ciest I. triedy nahradia dnes v kraji takmer neexistujúce diaľnice a rýchlostné cesty. Funkciu prívádzačov na diaľnice prevezmú potom predovšetkým cesty II. a III. triedy. Diaľnice a rýchlostné cesty budú po roku 2030 spolu s poslednými tromi samostatne vedenými cestami I. triedy (I/18, I/67 a I/79) a chrbticovými cestami II. triedy (II/533, II/536, II/546, II/547, II/552 a II/555) tvoriť základnú kostru prepájajúcu celé územie 160 km dlhého kraja a umožňujúcu napojenia na susedný Prešovský a Banskobystrický kraj, Maďarsko na juhu a Ukrajinu na východe. Rozvoj starostlivo udržiavanej, aj keď stále podfinancovanej siete ciest II. a III. triedy smerom k zníženiu jej negatívnych vplyvov na prostredie obyvateľov bude v budúcich 20 rokoch obmedzený z dôvodu priority uvedenia existujúcich ciest do dobrého stavebného stavu. Systémové zlepšovanie ich dopravno-technického stavu a znižovanie vplyvu premávky na životné prostredie prichádza do úvahy až po roku 2040.

Nemotorová doprava naviaže na spracovaný projekt kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji. V Pláne udržateľnej mobility sa kladie dôraz na podporu projektov cyklistickej infraštruktúry prepájajúcej prímestské oblasti na väčšie mestá s cieľom zlepšovať možnosti cyklistickej dopravy na dennodenné riešenie dopravných potrieb obyvateľstva.

Strategické a špecifické ciele vo vzájomnej kombinácii prostredníctvom opatrení prispievajú k dosiahnutiu vízie kraja: „Na východe bude všetko dobre dostupné pre všetkých“. Cieľom je ponúknuť obyvateľom odľahlého kraja vysoký štandard prepravných možností umožňujúcich rýchlu, pohodlnú a udržateľnú prepravu – možnosti v kraji ľahko cestovať, odchádzať odtiaľ a zasa sa pohodlne vracieť.

### 3.1 Strategické ciele dopravnej politiky v kraji

Na dosiahnutie vízie udržateľnej mobility obyvateľov v Košickom kraji sa musí dopravná politika v kraji (a nielen v kraji) zamerať na riešenie najdôležitejších aspektov dopravného systému kraja. Tieto aspekty možno formulovať v niekoľkých základných smeroch na dosiahnutie udržateľnosti:

#### **Udržateľný dopravný systém kraja pre verejný priestor a životné prostredie**

Tak ako aj pri iných ľudských aktivitách, i doprava má významný dosah na okolité prostredie. Pri koncentrácii aktivít sa tieto vplyvy sčítajú a dochádza k negatívnym vplyvom na verejné priestranstvá, na využitie územia, na životné prostredie ľudí, ale aj ďalších živých tvorov. Životné prostredie poškodzované exhalátmi (spaliny, pevné častice) alebo inými emisiami (napríklad hlukom) pri dlhodobom pôsobení negatívne ovplyvňuje zdravie obyvateľov. Je teda na mieste hľadať cesty minimalizácie záťaže okolitého prostredia dopravnými procesmi. Tieto cesty treba hľadať predovšetkým v technológii vozidiel (najmä ich pohonu), v stave a konfigurácii infraštruktúry a v organizácii dopravy.

### **Finančne udržateľný dopravný systém kraja**

Doprava je služba. Do určitej miery je prevádzkovaná na komerčnej báze a z určitej časti predstavuje verejnú službu s kompenzáciou jej straty z verejných rozpočtov (diaľničná a cestná sieť, ktorá nie je sčasti spolplatnená, cyklotrasy a cesty pre peších, cesty s poplatkom alebo mýtnym, železničná dopravná cesta, dopravná obslužnosť dotovaná z verejných zdrojov, poskytované sociálne zľavy kompenzované z verejných zdrojov). Z toho dôvodu je potrebné nájsť rovnováhu medzi požadovanými výkonmi a disponibilnými finančnými zdrojmi. Treba tiež dodať, že v súčasnosti sú niektoré časti systému financované nedostatočne (cesty I., II. a III. triedy, železničná infraštruktúra, prostriedky na kompenzácie straty železničnej dopravy a kompenzácie strát systémov mestských dopráv).

### **Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja**

Moderný znamená v súčasnosti najmä využívajúci moderné komunikačné a informačné technológie. Zo skúseností z okolitých krajín je zrejmé, že tieto technológie vo vhodných kombináciách môžu výrazne pomôcť v rámci organizácie dopravy (a to aj v reálnom čase) a plánovania dopravy, a to jednak pri plánovaní cesty verejnou dopravou zo strany cestujúceho (vrátane možnosti zakúpenia cestovného lístka elektronicky) a jednak pri plánovaní dopravnej obslužnosti na základe dát o pohybe cestujúcich. To umožňuje optimalizovať využívanie kapacít a dosahovať vysoké výkony. Dostatok informácií z premávky v reálnom čase umožňuje zvyšovať spoľahlivosť dopravného systému prostredníctvom vzájomne previazaných dispečerských systémov. Moderné technológie v odbavovaní cestujúcich umožňujú optimalizovať uhradené cestovné takmer v reálnom čase.

### **Bezpečný dopravný systém kraja**

Pri viacerých ľudských aktivitách je potrebné dbať na vlastnú bezpečnosť a okolia tak, aby touto činnosťou nevznikli vedľajšie, spravidla negatívne účinky na zdravie a životy ľudí alebo na okolie prevádzkovanej aktivity. K tomu ešte v prípade dopravy, najmä verejnej, pristupuje ďalší aspekt – ochrana pred protiprávnym konaním osôb z okolia voči účastníkom dopravného procesu, dopravným prostriedkom alebo dopravnej infraštruktúre. Táto ochrana spočíva po prvé v nastavení pravidiel správania (v legislatíve) vrátane dohľadu polície a po druhé v kamerovom dohľade vo vozidlách a na termináloch/staniciach. Spravidla k tomu ešte patrí správanie dopravcov voči zákazníkom (zodpovednosť za cestujúcich alebo prepravovaný tovar a práva spotrebiteľa).

## **3.2 Konceptia rozvoja dopravnej infraštruktúry**

Dopravná infraštruktúra v Košickom kraji je veľmi široký pojem, ktorý v sebe zahŕňa železnice a súvisiace stavebné zariadenia, cesty rôznych kategórií, letiská, lanové dráhy, infraštruktúru pre MHD (trolejové vedenie, zastávky, prístrešky, meniarne, vozovne) a v koncepcných materiáloch zvykne zahŕňať aj vozidlový park.

Z tohto stručného prehľadu je zrejmé, že nie všetky elementy môže priamo ovplyvňovať Košický kraj. Významná časť dôležitých elementov patrí štátu a je v správe jeho organizácií (ŽSR, SSC, NDS, a.s. a ďalšie), časť je v správe kraja (cesty II. a III. triedy v správe SC KSK), časť patrí mestám alebo obciam (infraštruktúra MHD, miestne komunikácie, autobusové zastávky, stanice) alebo súkromným subjektom, najmä dopravcom (vozidlový park a v niektorých prípadoch autobusové stanice).

Možnosti a nástroje kraja týkajúce sa tej infraštruktúry, ktorá je v rukách štátu, sú značne obmedzené. Tu môže kraj iba vznášať požiadavky a viesť diskusiu o rozvoji tejto časti dopravnej infraštruktúry.

V prípade infraštruktúry v rukách kraja sú limitujúcim faktorom rozpočtové možnosti kraja.

Infraštruktúru v rukách miest a obcí sa líšia pre Košice a ostatné mestá a obce.

V majetku Košíc sú všetky miestne komunikácie a cesty II. a III. triedy na území mesta a opravy a rozvoj sú financované z mestského rozpočtu. Košice majú spracovanú samostatnú Stratégiu rozvoja dopravy a dopravnej infraštruktúry mesta Košice. Zdroje na údržbu a rozvoj ciest sú tiež obmedzené a zvyšovanie kapacity ciest sa realizuje v súčasnosti s podporou európskych fondov. Do budúca bude potrebné rozpočet mesta pre údržbu a rozvoje cestnej siete navýšiť.

Ostatné mestá a obce majú v správe miestne komunikácie, ku ktorým patria tiež niektoré menej významné spojenia medzi obcami. Rozpočty menších obcí dnes neumožňujú udržiavať cesty v potrebnom stavebnom stave pre bezpečnú zjazdnosť a je často požadované, aby cesty prešli do správy Košického kraja. Kraj však nie je aktuálne so svojím rozpočtom schopný rýchlo uviesť všetky cesty II. a III. triedy do dobrého stavebného stavu a prebratím ďalších ciest s povinnosťou riešiť ich zlý stavebný stav. Preto je navrhnuté prevziať do správy kraj iba niekoľko vybraných spojení potrebných pre zlepšenie verejnej autobusovej dopravy. Ďalšie cesty sú síce odporúčané, ale výhľadovo a postupne až kým bude vyriešených stavených stav ciest v správe kraja. Cesty s veľmi nízkym využitím je navrhnuté ponechať v správe obcí alebo iných správcov. Bude potrebné zaviesť rozpočtový mechanizmus, ktorý pri rozpočtovom určení daní zohľadní aj fakt, že sa obec stará o cestnú sieť mimoriadneho rozsahu a alokuje rozpočtové prostriedky priamo na obce. Alternatívou je grantový systém pod starostlivosťou Slovenskej správy ciest, ktorá vedie evidenciu všetkých ciest na Slovensku.

Pokiaľ ide o infraštruktúru a vozidlový park v rukách súkromných dopravcov, na to má kraj takisto len nepriamy vplyv, avšak pri nastavovaní zmlúv vo verejnom záujme by sa malo rátať s dostatočnými prostriedkami na obnovu vozidlového parku aj potrebnej infraštruktúry.

Kvalitná dopravná infraštruktúra je dôležitým prostriedkom pre hospodársky, sociálny a kultúrny život obyvateľov kraja. Jej úlohou je umožniť potrebnú mobilitu osôb aj tovaru pri zachovaní náležitej kvality služieb a minimalizácii negatívnych vplyvov na okolie.

Dopravná infraštruktúra vytvára sieť, ktorej priepustnosť je závislá na priepustnosti svojho najslabšieho článku. Koncepcia rozvoja sa musí zamerať na dosiahnutie potrebných kapacitných a výkonných parametrov jednotlivých kritických prvkov a segmentov, aby spĺňala svoju úlohu. Tam, kde je to potrebné a ekonomicky odôvodnené, mali by sa posilňovať prepojenia v rámci aj mimo kraja. Pri rozhodovaní je potrebné mať na pamäti, že zložité horské terény zväčša predstavujú cenné a často chránené územia, ktoré sú nezanedbateľným bohatstvom Košického kraja. Pod týmto uhlom pohľadu je potrebné posudzovať takisto otváranie nových možností hospodárskeho života.

Z pohľadu jednotlivých druhov dopravnej infraštruktúry sa treba zamerať na nasledovné:

- V železničnej infraštruktúre:
  - Vytvárať a posilňovať kapacity železničnej infraštruktúry pre posilňovanie roly železnice v dopravnom systéme kraja, a tým aj udržateľnej mobility;
  - Vytvoriť podmienky pre využitie predností železničnej dopravy (možnosť relatívne rýchlej prepravy veľkého počtu cestujúcich pri relatívne nízkej spotrebe energie a nízkych jednotkových nákladoch);

- Požadovať postupné úpravy železničnej infraštruktúry, ktoré umožnia požadované parametre taktovej dopravy za účelom zvyšovania kvality služieb (modernizácia, úprava a rekonštrukcia železničných zastávok, informačné tabule odchodov a príchodov apod.);
- Zvyšovať podiel elektrifikovaných tratí na území Košického kraja
- Venovať pozornosť kolíznym miestam a zvyšovať bezpečnosť všetkých účastníkov premávky (železničné priecestia a pod.);
- Zlepšovať dostupnosť k železničnej doprave modernizáciou železničných staníc a železničných zastávok s posúdením zmeny ich umiestnenia bližšie k zastavaným územiám.
- V cestnej infraštruktúre:
  - Dôsledne požadovať od dotknutých štátnych organizácií plnenie ich povinností voči im zverenej cestnej infraštruktúre na území kraja;
  - Spolupracovať s NDS, a. s. pri dobudovaní zásadne dôležitých cestných stavieb (D1, R2, R4, privádzače k diaľniciam) a so SSC (obchvaty na cestách prvej triedy), viesť so štátnymi organizáciami diskusiu o potrebných kapacitách tejto infraštruktúry;
  - Zlepšovať stav ciest II. a III. triedy vo väzbe na infraštruktúru pre verejnú dopravu (najmä níky autobusových zastávok);
  - Vytvárať cestné prepojenia v prípadoch, ktoré zásadným spôsobom zlepšia mobilitu verejnou dopravou.
- V infraštruktúre pre verejnú dopravu a integrovaný dopravný systém:
  - V tejto oblasti možno povedať, že alfou a omegou je informačný systém, ktorý bude slúžiť pre cestujúcu verejnosť (informácie o spojení, kúpa cestovných dokladov, odbavenie pri cestovaní), ale aj kraja (a jeho orgánom) pre riadenie systému, plánovanie dopravy aj operatívne usmerňovanie premávky;
  - K problematike informačného systému patria nielen elektronické systémy, ale aj označenie zastávok a cestovné poriadky na týchto zastávkach;
  - Dôležitou časťou infraštruktúry pre verejnú dopravu sú prestupné terminály, záchytné parkoviská, autobusové stanice a zastávky;
  - Ďalšou významnou časťou infraštruktúry sú zariadenia pre cestujúcich, najmä na rôznych prestupných bodoch alebo vo vozidlách. Mali by byť spravené tak, aby cestujúcich neodradzovali od cestovania verejnou dopravou;
  - Integrovaný dopravný systém potrebuje aj svoj dispečerský systém a takisto riadenie premávky na dôležitých dopravných artériách kraja, ktoré predstavujú infraštruktúru, na ktorú sa treba zamerať.
- V oblasti vozidlového parku:
  - V problematike vozidlového parku je treba rozlišovať úplne odlišnú situáciu v železničnej doprave, diaľkovej autobusovej doprave a prímestskej autobusovej doprave.
  - V železničnej doprave je nevyhnutné zásadne modernizovať, zvýšiť kvalitu a spoľahlivosť vozidlového parku. Kvalita vozidlového parku závisí od zmluvy medzi Ministerstvom dopravy a výstavby a dopravcom. Z dôvodu takmer monopolného postavenia dopravcu ZSSK sa kvalita jeho vozidiel a jeho investičné možnosti považujú za limitné pre rozvoj železničnej dopravy. Hoci ZSSK do vozidlového parku investovala, je jeho stav neuspokojivý a dopravca nemá dostatok vozidiel pre navyšovanie výkonov. Obmedzujúci je v skutočnosti rozsah objednávky a jej forma. Pri poskytnutí adekvátnej

kompenzácie strát môže dopravca, či už ZSSK, alebo iná súkromná spoločnosť, prevádzkovať moderné vozidlá podľa potreby, ich vlastníkom môže byť aj štát a vozidlá môže prenajímať.

- V diaľkovej autobusovej doprave je stav vozidlového parku vecou dopravcu a na prevádzkovaných linkách, väčšinou medzinárodných, je uspokojivý. Tieto linky však nebude možné integrovať do IDS Východ.
- V regionálnej autobusovej doprave je vozidlový park priebežne obnovovaný a vek vozidlového parku je vecou nastavenia štandardov v zmluvných podmienkach. Novou požiadavkou bude zavádzanie nízkopodlažných autobusov na prímestské linky, čo zvýši cenu a zníži kapacitu autobusov.
- IDS Východ s.r.o. v spolupráci s Košickým krajom by sa mal zamerať na sformulovanie náročných, no splniteľných kvalitatívnych, najmä bezpečnostných štandardov vozidiel pre verejnú dopravu a tieto štandardy požadovať zmluvne od dopravcov, u ktorých bude objednávať výkony v rámci Integrovaného dopravného systému Východ. Na druhej strane treba rátať s dostatočnými finančnými prostriedkami na úhradu týchto služieb.
- Vzhľadom na trvalo udržateľný rozvoj je vo verejnej doprave žiaduce využívať najmä elektrickú trakciu a zvyšovať podiel vozidiel verejnej dopravy s elektrickým prípadne vodíkovým pohonom;
- V súvislosti s tým je potrebné sa zamerať aj na vyhovujúce zázemie pre starostlivosť dopravcov o vozidlový park (hoci väčšia časť požiadaviek v tejto oblasti vychádza zo všeobecnej legislatívy).

### 3.3 Zásady dopravnej regulácie územného rozvoja

Územie Košického kraja pozostáva z morfológicky aj kultúrne veľmi odlišných regiónov oddelených horskými pásmami. Košický kraj má k dispozícii obmedzený počet prepojení jednotlivých regiónov: Južný Spiš, Východný Gemer, okolie Košíc a Južný Zemplín. Prepojenie regiónov ako aj napojenie na okolité územia budú v neďalekej budúcnosti zabezpečovať prevažne rýchlostné cesty D1, R2 a R4 so súbežnými sprievodnými cestami I. triedy, cesty I. triedy I/18, I/67 a I/79 a hlavné železničné trate 160, 169, 180, 188, 190 a 191. Kapacita medziregionálnych prepojení bude vždy obmedzená, no podľa výpočtov dopravného modelu dostatočná aj pri malom počte prepojení. Jediným zle dostupným regiónom je dnes Medzibodrožie, kam vedú iba dva cestné a jeden železničný most cez Bodrog a Latoricu, čo cesty do regiónu veľmi predlžuje. Silnou bariérou je okrem horských hrebeňov aj rieka Ondava s pätnástkilometrovými úsekmi bez mostov oddeľujúca Trebišovsko od Michalovska. Vysoké dopravné zaťaženie bude sťažovať v dopravných špičkách dostupnosť Košíc, keď niektoré mestské cestné úseky budú využívané už na hranici svojej kapacity. Cieľom je ponúknuť väčšiu kapacitu a atraktivitu vo verejnej doprave.

V regiónoch je cestná sieť až na jednotlivé chýbajúce prepojenia dostatočne rozsiahla aj kapacitná pre cesty do spádových centier, výnimkou sú príjazdy do Košíc po cestách I/16, I/19, I/20 a II/552. Slabou stránkou infraštruktúry je ale železnica, ktorou disponujú s dostatočnou kapacitou trate a rozsahom premávky iba Košice, Margecany, Krompachy, Gelnica, Spišská Nová Ves a Kráľovský Chlmec (Pribeník).

V súvislosti so systémom cestných spojení, je možné dopravný koncept kraja vrátane novobudovaných diaľnic a rýchlostných ciest považovať za stabilizovaný. Dôraz sa bude aj v nasledujúcom období klásť na údržbu a obnovu krajskej cestnej siete a modernizáciu a zvyšovanie kapacity infraštruktúry verejnej dopravy. Významnú funkciu bude mať v Košickom kraji sieť ciest II. triedy, ktorá spoločne s tromi zvyšnými samostatne fungujúcimi cestami I. triedy po dokončení diaľnic a rýchlostných ciest (I/18, I/67



a I/79) bude tvoriť systém privádzačov na diaľnice, ako aj chrbticu medziokresných spojení. Preto aj na základe multikriteriálnej analýzy stavu cestnej siete vyžadujú najviac starostlivosti pri údržbe chrbticové cesty II. triedy, a z toho dôvodu sú už v súčasnosti predmetom opráv s využitím spolufinancovania z európskych fondov v rámci programu IROP. Sú tiež predmetom väčšiny plánovanej investičnej činnosti kraja a s cieľom zabezpečenia priestorovej a environmentálnej udržateľnosti dopravy je na nich potrebné budovať obchvaty obcí a preložky v súlade s ÚP VÚC KSK. Tieto opatrenia sú z dôvodu udržateľnosti aktuálne realizovaných údržbových prác naplánované na obdobie po roku 2040 a sú preto zaradené predovšetkým do scenára Do all 2050. Ďalšou potrebnou investičnou činnosťou je doplnenie chýbajúcich spojení medzi obcami formou budovania nových spojení v stopách vyjazdených ciest. Počet takýchto investícií je však obmedzený finančnými možnosťami kraja. Pri existujúcich cestách ide skôr o možnosť realizácie prepojení v priebehu času po majetkovom vysporiadaní pozemkov pod týmito cestami a po zásadnom zlepšení stavu súčasných krajských ciest.

V jednotlivých subregiónoch sa nachádzajú nasledujúce spádové centrá pre verejnú dopravu:

- Južný Spiš s hlavným centrom Spišská Nová Ves, má ďalšie spádové centrá: Spišské Vlachy, Krompachy, Margecany, Gelnica, Nálepko;vo;
- Východný Gemer s hlavným centrom v Rožňave, ďalšie centrá: Dobšiná, Štítnik, Plešivec;
- Košice, ďalšie centrá: Moldava nad Bodvou, Turňa nad Bodvou, Medzev;
- Južný Zemplín s centrom v Michalovciach, ďalšie centrá Trebišov, Sečovce, Strážske, Sobrance, Veľké Kapušany;
- Medzibodrožie s hlavným centrom v Kráľovskom Chlenci a ďalším centrom v Strede nad Bodrogom.

Významné spádové centra v susedných krajoch: Poprad, Levoča, Spišské Podhradie, Prešov, Vranov nad Topľou, Humenné, Snina, Tornaľa, Jelšava a Revúca.

Územný rozvoj kraja musí rešpektovať možnosti dopravnej infraštruktúry a musí sa uplatňovať zásada, že veľké zdroje a ciele ciest sa budú umiestňovať v dobrom dosahu kapacitnej verejnej dopravy. K novým cieľom bude tiež potrebné vytvárať aj dobrú dostupnosť cyklistickou dopravou z najbližšieho okolia.

### 3.3.1 Priority v rozvoji dopravných subsystémov

Cestná sieť:

- Dobudovanie nadradenej siete;
- Obchvaty miest na cestách I. triedy;
- Systém starostlivosti o cesty II. a III. triedy;
- Ostatné cesty

Železnica:

- Zvyšovanie rozsahu dopravy pre rozvoj mobility obyvateľov kraja;
- Priebežná modernizácia vozidlového parku;
- Modernizované, nové a premiestnené stanice s terminálmi integrovanej dopravy;
- Modernizácia a úprava infraštruktúry pre vyššiu kapacitu tratí;
- Zvýšenie bezpečnosti odstránením všetkých úrovňových priecestí náhradou za mimoúrovňové kríženia (nadjazdy, podjazdy), prípadne vybudovaním spojovacích komunikácií
- Posilnenie imidžu železníc.

#### Systém verejnej dopravy:

- Príblíženie systému verejnej dopravy potrebám obyvateľov kraja;
- Integrácia dopravy na východnom Slovensku, dosiahnutie synergií s mestom Košice, ostatnými mestami a s Prešovským krajom;
- Vytvorenie efektívnej štruktúry terminálov bus-bus a terminálov vlak-bus pre integrovaný dopravný systém
- Zavedenie taktovej dopravy na územiach s najvyšším dopytom (viac ako 300 cestujúcich denne na profile)
- Zavedenie alternatívnych systémov dopravnej obsluhy v okrajových regiónoch
- Propagácia využívania verejnej dopravy

#### Cyklistická doprava:

- Realizácia kostrovej siete cyklistických trás;
- Vytváranie a zlepšovanie podmienok pre rozvoj cyklistickej dopravy pri dochádzke do miest;
- Systematická starostlivosť o infraštruktúru vybudovanú pre cyklistov.

#### Pešia doprava:

- Starostlivosť o bezpečnosť chodcov;
- Preferencia pešej dopravy v mestách;
- Budovanie a rozvoj infraštruktúry využívanej pre pešiu dopravu;
- Systematická starostlivosť o infraštruktúru využívanú pre pešiu dopravu.

#### Statická doprava (parkovacia politika):

- Spolupráca s mestami – podpora riešenia parkovania a koordinácia s verejnou dopravou vo veľkých mestách, kde parkovanie vytvára problémy;
- Vybudovať systém záchytných parkovísk P+ R.

#### Informatika v doprave:

- Vytvoriť kvalitný informačný systém pre cestujúcich;
- Zavádzať moderné systémy pre cestujúcich, úhradu cestovného a odbavovanie pri cestovaní verejnou dopravou s cieľom zrýchliť a zatriktívniť verejnú dopravu;
- Posilniť úlohu informačných technológií pri plánovaní, organizovaní a riadení procesov v doprave.

## 4 Definícia hlavných cieľov

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;
- Hraničné priechody 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.

## 5 Špecifické ciele pre dosiahnutie udržateľnej mobility

Na základe vyššie uvedených skutočností, zozbieraných dát a vypracovaných analýz je vypracovaný návrh na zlepšenie dopravného systému Košického samosprávneho kraja.

### 5.1 Definícia špecifických cieľov

Zber dát a ich analýzy boli zrealizované v detailoch dopravného systému kraja, do úvahy sa bral aj pohľad fungovania systému ako celku. Identifikované nedostatky vo fungovaní dopravného systému kraja sa stali logickým ukazovateľom cesty zlepšenia systému a jeho práce. Požiadavka, aby špecifické ciele boli merateľné, dosiahnuteľné, relevantné a termínované vedie k nasledujúcej definícii:

Špecifický cieľ opisuje stav, ktorý sa má dosiahnuť v priebehu platnosti existujúceho strategického dokumentu v danej oblasti. Cieľ, ktorý rieši určitú oblasť má byť dosiahnutý čiastkovými alebo postupnými krokmi, ktoré budú opísané v navrhnutých opatreniach.

### 5.2 Formulácia špecifických cieľov

Na základe analýz, ďalších úvah a diskusií bolo sformulovaných šesť špecifických cieľov, ktoré obsahujú hlavné úlohy pri vytváraní systému udržateľnej mobility v Košickom samosprávnom kraji.

#### 1. Špecifický cieľ

**Atraktívny, zrozumiteľný a výkonný systém verejnej dopravy**, ktorý je príjemný pre užívateľov. Prostriedkom dosiahnutia tohto cieľa je integrácia dopravného systému do podoby poskytovateľa služieb pre čo najširšiu mobilitu obyvateľov kraja prostredníctvom spolupracujúcich systémov najmä železničnej a autobusovej verejnej dopravy s prepojením s mestskými dopravami.

Merateľnými parametrami je geografický rozsah integrovaného dopravného systému, ktorý bude zavádzaný po krokoch. Je potrebné rátať najmenej s desiatimi rokmi, kým IDS Východ, s. r. o. obsiahne celé teritórium oboch východoslovenských krajov a nárast počtu užívateľov (teda cestujúcich) objektívne odrazí ich spokojnosť s kvalitou systému.

#### 2. Špecifický cieľ

**Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja nadväzujúca na modernú a kvalitnú nadradenú sieť** ciest I. triedy, diaľnic a rýchlostných ciest vo vlastníctve štátu. Sieť krajských ciest v optimalizovanom rozsahu a vhodnej kategorizácii s doplnenými chýbajúcimi spojeniami, ktorých je v kraji veľa, bude spájať nadradené cestné komunikácie s centrami a obcami v kraji a obce a centrá vzájomne. Potrebné je získať viac prostriedkov (príjmov kraja) na údržbu a obnovu ciest a zaviesť do rutínnej prevádzky efektívny systém údržby a obnovy tak, aby bolo možné štandardne obnovovať cesty a mosty s poruchami v cykle 20 rokov a aby bolo možné realizovať aj nové prepojenia v cestnej sieti a modernizačné projekty typu obchvatov a preložiek na frekventovaných cestách II. triedy.

Merateľným parametrom sú výsledky každoročného hodnotenia stavebno-technického stavu ciest a hodnotenia kvality dopravy.

### 3. Špecifický cieľ

**Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony verejnej dopravy** pre dosiahnutie potrebných kvalitatívnych parametrov dopravných služieb. Najvýznamnejšia je zmodernizovaná železničná sieť s dostatočnou kapacitou a konkurencieschopnou traťovou rýchlosťou bez lokálnych obmedzení, moderné zabezpečovacie zariadenie najmä v staniciach, dôležitá je aj kvalita priestorov pre cestujúcich v staniciach. Infraštruktúra. Pozornosť treba venovať ako špecifickej infraštruktúre pre verejnú a integrovanú dopravu (prestupné terminály, odbavovacie a informačné systémy), tak aj parametrom všeobecnej infraštruktúry pre dosiahnutie požadovaných kvalitatívnych parametrov (napríklad úpravy železničných tratí a staníc pre dosiahnutie častejšieho taktu premávky vlakov).

Merateľným parametrom je kapacita infraštruktúry a jej schopnosť zabezpečiť požadované kvalitatívne parametre dopravných služieb.

### 4. Špecifický cieľ

**Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu.** Hoci sa v tejto oblasti veľa urobilo v posledných rokoch (napríklad postupná úplná obnova autobusov prímestskej dopravy, klimatizované autobusy, nové električky v Košiciach, ponuka wi-fi pripojenia v prímestských autobusoch a v niektorých regionálnych vlakoch), treba problematike venovať trvalú pozornosť. V regionálnej železničnej doprave je nevyhnutná zásadná modernizácia. V mestských dopravách je nutné pokračovať s obnovou zvyšovaním podielu vozidiel s využitím elektrického alebo vodíkového pohonu a nastaviť kvalitatívne parametre vozidlového parku v rámci štandardov dopravných služieb v Integrovanom dopravnom systéme IDS Východ so zohľadnením disponibilných prostriedkov na úhradu dopravných výkonov.

Merateľným parametrom je priemerný vek vozidiel zaradených vo vozovom parku.

### 5. Špecifický cieľ

#### **Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja.**

Verejná správa na rôznych úrovniach má v ruke nástroje na riadenie dopravných systémov. Tieto nástroje sú legislatívne a finančné.

Treba dosiahnuť skoordínanie jednotlivých systémov verejnej dopravy, zabezpečiť premávku verejnej dopravy medzi všeobecnou cestnou premávkou a celý systém urobiť zrozumiteľným, priateľským voči užívateľom a celkovo efektívnym.

Na to je potrebné vybudovať odborné kapacity a celý systém krok za krokom vybaviť kvalitnou informatikou – dopravnou telematikou pre vybudovanie systému plánovania, riadenia a kontroly dopravných procesov, aby každá úroveň alebo zložka riadenia dostávala kvalitné dáta v potrebnom čase a mohla ich využiť pre riadenie a plánovanie práce dopravného systému.

Súčasťou musí byť aj organizátor IDS Východ s.r.o., ktorý objednáva dopravné výkony a sprostredkováva v mene verejnej správy úhradu straty dopravcov. Projekty pre usmernenie dopravy a dopravnú premávku (svetelné riadenie, dopravná telematika) je potrebné posudzovať aj z pohľadu potrieb verejnej dopravy. Na úsekoch a v uzloch s nedostatkom kapacity je potrebné zavádzať preferenčné opatrenia pre hromadnú dopravu.

Merateľným parametrom je doba trvania kongescií.



## 6. Špecifický cieľ

### **Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti.**

Doprava, ktorá nevytvára emisie je zo svojej podstaty udržateľná. Pre takú dopravu treba vytvárať a zlepšovať podmienky a podporiť jej pozitívne vnímanie u verejnosti. Taká doprava sa musí stať súčasťou integrovaného dopravného systému kraja ako súčasť dopravných reťazcov pri dochádzke za prácou, štúdiom alebo ďalšími aktivitami. Tu patrí napríklad budovanie kapacít v rámci P+R.

Merateľným parametrom je podiel na celkovej prepravnej práci.

## 6 Opatrenia

Z analýz a navrhnutých cieľov a návrhov jednotlivých segmentov dopravného systému sú sformulované opatrenia. Tie už sú zväčša obsiahnuté v jednotlivých kapitolách 7 – 14, ktoré opisujú jednotlivé sektory dopravného systému aj prierezové atribúty. V tejto časti sú prehľadne spracované.

### 6.1 Návrh opatrení v oblasti cestnej infraštruktúry

Opatrenia sú základným návrhovým prvkom Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja. Opatrenia sú aktívne kroky, ktorých účelom je dosiahnutie špecifických cieľov uvedených v kapitole 5.2. V nasledujúcom prehľade sú uvedené opatrenia vo vzťahu k príslušným špecifickým cieľom.

|  |                                 |                             |  |
|--|---------------------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 1 CD</b>   | Rýchlostný obchvat Košíc D1, R2 |                             |  |
| Rýchlostný obchvat D1, R2 bude vybudovaný v plnom profile: |                                 |                             |  |
| a. D1 Budimír – Bidovce (plný profil)                      |                                 |                             |  |
| b. R2 Košice, Šaca - Košické Olšany I. úsek (plný profil)  |                                 |                             |  |
| c. R2 Košice, Šaca - Košické Olšany II. úsek (plný profil) |                                 |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>                                    | 2025                            | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>                   |                                 |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja  |                                 |                             |  |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 2 CD</b>  | Skapacitnenie vjazdu do Košíc od Slanca |                             |  |
| Investíciou mesta Košice bude rozšírený úsek cesty II/552 skrz sídliska Nad jazerom na štyri pruhy: II/552 skapacitnenie v Košiciach (ulica Slanecká) |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025                                    | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |   |                             |  |

|  |               |                             |  |
|--|---------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 3 CD</b>   | Tunel Soroška |                             |  |
| Tunel Soroška je navrhnuté vybudovať v plnom profile z dôvodu bezpečnosti dopravy aj pre možnosť budúceho rozšírenia na plný profil: |               |                             |  |
| R2 Rožňava – Jablonov nad Turňou – 4 pruhy v tuneli  |               |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025          | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |               |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja  |               |                             |  |

|   |                                   |                             |  |
|---|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 4 CD</b>  | <b>Privádzač Spišská Nová Ves</b> |                             |  |
| Investíciou NDS bude zrealizovaná druhá etapa privádzača, ktorá však nevyrieši prejazd obcou Harichovce. Preto je potrebné revokovať uznesenie vlády a presadiť ďalšiu etapu, ktorá by investíciou NDS napojila rozšírenú cestu II/533 na tri pruhy a trojpruhovým obchvatom Harichoviec sa napojila priamo na severný obchvat Spišskej Novej Vsi (investície do III. etapy ani jej skorý termín nie sú v tejto chvíli nijako potvrdené zo strany NDS). |                                   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. I/82 Privádzač Spišská Nová Ves II. etapa (na území PSK, polovičný profil)</li> <li>b. I/82 Privádzač Spišská Nová Ves III. etapa (obchvat Harichoviec)</li> </ul>  |                                   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025                              | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                   |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |                                   |                             |  |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 5 CD</b>   | <b>Modernizácia a obchvaty na cestách I. triedy</b> |                             |  |
| Plánované obchvaty na cestách I. triedy v investičnom pláne SSC, úsek Čierna – Solomonovo závisí na dohode o zriadení hraničného priechodu na Ukrajinu.  |   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom</li> <li>b. I/18 a I/74 Strážske, križovatka</li> <li>c. I/79 Čierna – Solomonovo</li> <li>d. I/79 Hriadky – Trebišov, preložka</li> </ul> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja  |   |                             |  |

|   |  |                             |  |
|---|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 6 CD</b>  | <b>Nové hraničné priechody s Ukrajinou</b> |                             |  |
| Realizovať sa bude výstavba nasledujúcich hraničných priechodov:  |  |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Vyšné Nemecké – Užhorod (UA) pre peších a cyklistov</li> <li>b. Čierna – Solomonovo (UA)</li> </ul> |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025                                       | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |  |                             |  |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 7 CD</b>   | <b>Rýchlostné prepojenie Košíc s Michalovcami a Moldavou nad Bodvou</b> |                             |  |
| Podľa investičného Plánu NDS bude pokračovať výstavba D1 a R2, navrhuje sa vybudovať aj preložku cesty II/555 a vyriešiť tak napojenie cesty z Veľkých Kapušian priamo na D1.  |   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. D1 Bidovce – Dargov (plný profil)</li> <li>b. D1 Dargov – Pozdišovce (plný profil)</li> <li>c. D1 Pozdišovce – Michalovce (plný profil)</li> <li>d. II/555 Privádzač od cesty II/555 z juhu k D1 v Michalovciach</li> <li>e. R2 Moldava – Košice, Šaca (polovičný profil)</li> </ul> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja  |   |                             |  |



|   |                      |                             |  |
|---|----------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 8 CD</b>  | Obchvaty v Košiciach |                             |  |
| Mesto Košice podľa schválenej SÚRD plánuje obchvaty mestských častí na vstupoch do mesta. |                      |                             |  |
| a. I/19 Obchvat Košickej Novej Vsi v Košiciach  |                      |                             |  |
| b. II/552 Košice-Krásna, obchvat – projekt mesta Košice                                   |                      |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030                 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                      |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja                                 |                      |                             |  |

|   |                   |                             |  |
|---|-------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 9 CD</b>  | Obchvat Dvorianok |                             |  |
| Navrhuje sa obchvat obce na frekventovanej ceste I/79:    |                   |                             |  |
| I/79 Dvorianky, obchvat                                   |                   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>                                   | 2030              | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>                  |                   |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja |                   |                             |  |

|   |                              |                             |             |
|---|------------------------------|-----------------------------|-------------|
| <b>OP 10 CD</b>   | Skapacitnenie cesty III/3390 |                             |             |
| Mesto Košice zvýši kapacitu križovatky, predpokladá sa prestavba na okružnú križovatku. |                              |                             |             |
| III/3390: Skapacitnenie križovatky pri Crow Aréne v Košiciach                           |                              |                             |             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030                         | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Úspora času |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                              |                             |             |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja                               |                              |                             |             |

|  |  |                             |                      |
|--|--|-----------------------------|----------------------|
| <b>OP 11 CD</b>  | Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy |                             |                      |
| Nové úseky zlepšia možnosti obsluhy územia prímestskou autobusovou dopravou:               |  |                             |                      |
| a. Beniakovce – Hrašovík (nie je novostavba, bude prevzatá miestna komunikácia a opravená) |  |                             |                      |
| b. Husák – Koromľa   |  |                             |                      |
| c. Bukovec – Hýľov   |  |                             |                      |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030                                       | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Obslužnosť autobusmi |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |                      |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja                                  |  |                             |                      |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja                         |  |                             |                      |

|   |  |                             |  |
|---|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 12 CD</b>   | Hraničný priebeh Maťovské Vojkovce – Pavlovo |                             |  |
| Realizácia hraničného priebehu Maťovské Vojkovce – Pavlovo na ceste II/552. |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>                                    |  |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja                   |  |                             |  |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 13 CD</b>  | Diaľničné spojenie Michaloviec so štátnou hranicou s UA |                             |  |
| Bude vybudované diaľničné spojenie na ukrajinskú hranicu smerom na hraničný priebeh Záhor – Storožnica pozostávajúce z dvoch úsekov: |   |                             |  |
| a. D1 – Michalovce – Sobrance (plný profil)  |   |                             |  |
| b. D1 – Sobrance – št. hr. SR/UA (plný profil)   |   |                             |  |
| c. Bude posúdené napojenie novou križovatkou Kristy (len rampy smer Sobrance) na D1.   |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2040  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja  |   |                             |  |

|   |                            |                             |  |
|---|----------------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 14 CD</b>   | <b>Rýchlostná cesta R2</b> |                             |  |
| V polovičnom profile budú postavené nasledujúce úseky rýchlostnej cesty R2: |                            |                             |  |
| a. Jablonov nad Turňou – Včeláre  |                            |                             |  |
| b. Včeláre – Moldava nad Bodvou   |                            |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040                       | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>                                    |                            |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja                   |                            |                             |  |

|   |                                      |                             |                      |
|---|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------|
| <b>OP 15 CD</b>   | <b>Obchvaty na cestách I. triedy</b> |                             |                      |
| Je navrhnuté realizovať ďalšiu časť „privádzka Spišská Nová Ves“ formou obchvatu Smižian a rozšírenia cesty II/533 na tri pruhy a pokračovaním obchvatom Spišského Štvrtku na území PSK. Sú navrhnuté tiež tri obchvaty na frekventovanej ceste I/79: |                                      |                             |                      |
| a. I/82 privádzka Spišská Nová Ves, III. etapa, obchvat Smižian, zmena cesty II/536 v smere Spišský Štvrtek na I/82   |                                      |                             |                      |
| b. I/79 Veľaty, obchvat   |                                      |                             |                      |
| c. I/79 Čerhov, obchvat   |                                      |                             |                      |
| d. I/79 Slovenské Nové Mesto, obchvat   |                                      |                             |                      |
|   | 2040                                 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Nižšie emisie a hluk |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                      |                             |                      |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |                                      |                             |                      |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 16 CD</b>   | <b>Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy</b> |                             |  |
| Sú navrhnuté nové spojenia medzi blízkymi obcami z dôvodu jednoduchšej obsluhy verejnou dopravou a obchvaty Kostolian nad Hornádom, Malej Idy a Kráľovského Chlmca: |   |                             |  |
| a. Zemplínske Hradište – Malčice  |   |                             |  |
| b. Kostoľany nad Hornádom, obchvat  |   |                             |  |
| c. Šemša – Pereš (obchvat Malej Idy)  |   |                             |  |
| d. Trnava pri Laborci - Vinné   |   |                             |  |
| e. Kráľovský Chlmec obchvat   |   |                             |  |
| f. Trstáň – Čižatice  |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |   |                             |  |
| ŠC 5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |   |                             |  |

|   |  |                             |                      |
|---|--|-----------------------------|----------------------|
| <b>OP 17 CD</b>   | <b>Hraničný priechod Hostovce – Tornanádaska</b> |                             |                      |
| Hostovce – Tornanádaska (H) – sprevádzkovanie priechodu aj pre nákladnú dopravu s napojením na R2 bez zaťažovania Turne nad Bodvou tranzitnou dopravou. |  |                             |                      |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Obslužnosť autobusmi |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |                      |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |  |                             |                      |

|   |                            |
|---|----------------------------|
| <b>OP 18 CD</b>   | <b>Rýchlostná cesta R2</b> |
| <p>V polovičnom profile budú postavené nasledujúce úseky rýchlostnej cesty R2 v zhode s investičným plánom NDS (v reálnejšom časovom horizonte). Navrhuje sa tiež realizovať napojenie na R2 v mieste plánovaného obchvatu Moldavy nad Bodvou vo východnejšej polohe.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Tornaľa – Gombasek</li> <li>Gombasek – Rožňava</li> <li>R2 – privádzač od I/16 na R2 Moldava nad Bodvou (pri Mokranciach)</li> </ol> |                            |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2050                       |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>   |                            |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                            |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |                            |

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| <b>OP 19 CD</b>   | <b>Výstavba ciest I. triedy</b> |
| <p>Do roku 2050 bude vybudovaná nová cesta I/83 pozdĺž dnešnej frekventovanej II/536 a II/547 ako privádzač na D1, predpokladá sa štátna investícia cez NDS v dvoch úsekoch:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Spišská Nová Ves – Spišské Vlchy</li> <li>Spišské Vlchy – Granč-Petrovce</li> </ol> |                                 |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2050                            |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>   |                                 |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                 |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |                                 |

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <b>OP 20 CD</b>  | <b>Obchvaty na cestách I. triedy</b> |
| <p>Bude realizovaný čiastočný obchvat Sečoviec pre dopravu v smere na Trebišov, obchvat na ceste I/67 a nové prepojenie cesty I/79 na maďarskú cestu č. 37 mimo územia mesta Sátoraljaújhely:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I/18 Sečovce, JZ obchvat</li> <li>I/67 Gemerská Poloma – Stratená</li> <li>I/79 Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely</li> </ol> |                                      |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2050                                 |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>  |                                      |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |                                      |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja  |                                      |

|  |  |
|--|--|
| <b>OP 21 CD</b>  | <b>Obchvaty a nové prepojenia na sieti krajských ciest</b> |
| <p>Vo výhľade 2050 sú navrhnuté obchvaty ciest II. triedy, ktoré bude potrebné postupne realizovať podľa skutočného nárastu intenzít a podľa disponibilných finančných prostriedkov, je tiež navrhnuté nové prepojenie pozdĺž rieky Idy a dve nové prepojenia na Medzibodroží:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>II/547 Krompachy – obchvat</li> <li>II/547 Veľký Folkmar, obchvat</li> <li>II/550 Moldava nad Bodvou, obchvat</li> <li>II/552 Bohdanovce, obchvat</li> <li>II/552 Rákoš, obchvat</li> <li>II/552 Slanec, obchvat</li> <li>II/552 Zemplínska Teplica, obchvat</li> <li>II/552 Čalovka – Nižný Žipov</li> <li>II/552 Veľké Kapušany – Maťovce</li> <li>II/555 Palín a Stretava, obchvat</li> <li>II/555 Pavlovce nad Uhom, obchvat</li> <li>II/555 Veľké Kapušany, západný obchvat</li> <li>(III/3302) Janík – Rešica</li> </ol> |  |

|  |      |                             |                     |
|--|------|-----------------------------|---------------------|
| n. III/3703 a III/3757 Boňany – Ptrukša                            |      |                             |                     |
| o. III/3699 prepojenie Pribeník – Dobrá                            |      |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2050 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Nižšia úroveň hluku |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>                           |      |                             |                     |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja          |      |                             |                     |
| ŠC 5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja |      |                             |                     |

|  |                         |                             |  |
|--|-------------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 22 CD</b>                                    | Nové hraničné priechody |                             |  |
| Realizovať sa budú nasledujúce hraničné priechody: |                         |                             |  |
| a. Lekárovce – Botfalva (UA)                       |                         |                             |  |
| b. Slovenské Nové Mesto – Sárospatak (H)           |                         |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>                            | 2050                    | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>           |                         |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja         |                         |                             |  |

|  |  |                             |                     |
|--|--|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 23 CD</b>  | Údržba, opravy a modernizácia ciest, mostov a priepustov |                             |                     |
| Rekonštrukcie ciest sa budú realizovať podľa výsledkov MKA a nasledovných meraní kvality ciest pri zvážení ich postavenia v hierarchii ciest a ich dopravného zaťaženia. Navrhuje sa vypracovať na úrovni KSK strednodobý cestný program pre údržbu ciest a krátkodobý mostný program aktualizovaný pravidelne podľa stavu mostov. |  |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>  | priebežne  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Kvalitnejšia údržba |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |                     |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja   |  |                             |                     |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |  |                             |                     |

|  |   |                             |                     |
|--|---|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 24 CD</b>  | Modernizácia výkonu správy a údržby ciest a mostov s využitím SMART riešení |                             |                     |
| Pre správu a údržbu ciest využívať SMART riešenia s detekciou počasia, porúch a stavu konštrukcií diaľková monitoringom napríklad mostov) s vhodnými senzormi zapojený do systému IoT s odosielaním dát priamo na pracovisko SC KSK. |   |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Kvalitnejšia údržba |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |                     |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja   |   |                             |                     |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |   |                             |                     |

|  |  |                             |                     |
|--|--|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 25 CD</b>  | Modernizácia mechanizácie Správy ciest KSK |                             |                     |
| Bude obnovená a doplnená modernizácia strojového vybavenia Správy ciest Košického samosprávneho kraja pre zimnú a letnú údržbu, súvislú údržbu, údržbu zelene aj pre výkon dohľadu nad cestnou sieťou. |  |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030                                       | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Kvalitnejšia údržba |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |                     |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja   |  |                             |                     |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |  |                             |                     |

## 6.2 Návrh opatrení v oblasti železničnej dopravy a infraštruktúry

|   |  |                             |
|---|--|-----------------------------|
| <b>OP 1 ŽD</b>  | <b>Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180</b> |                             |
| Na trati sa navrhuje štvorsegmentová premávka (expres, rýchlik, zrýchlený/REx a osobný vlak):   |  |                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Expresy Bratislava – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú iba v Spišskej N. V. a Kysaku);</li> <li>b. Rýchliky Bratislava – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú aj v Margecanoch);</li> <li>c. R a Ex v preklade (oba s intervalom 2 hodiny, spolu interval 1 hodina);</li> <li>d. Osobné vlaky Košice – Poprad v hodinovom takte;</li> <li>e. REx Banská Bystrica – Košice v dvojhodinovom takte;</li> <li>f. REx Košice – Prešov – Lipany pokračujúce ako osobný vlak z Prešova do Lipian v hodinovom takte (zastavuje v Kostoľanoch nad Hornádom a v Kysaku);</li> <li>g. Osobné vlaky Košice – Lipany v hodinovom takte;</li> <li>h. REx a Os v preklade (obidva interval 1 hodina, spolu interval ½ hodiny).</li> </ul> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |  |                             |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |  |                             |

|   |  |                             |
|---|--|-----------------------------|
| <b>OP 2 ŽD</b>  | <b>Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180</b> |                             |
| Na trati sa navrhuje štvorsegmentová premávka (expres, rýchlik, zrýchlený/REx a osobný vlak):   |  |                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Expresy Bratislava – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú iba v Spišskej N. V. a Kysaku);</li> <li>b. Rýchliky Bratislava – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú aj v Margecanoch);</li> <li>c. R a Ex v preklade (oba s intervalom 2 hodiny, spolu interval 1 hodina);</li> <li>d. Zrýchlené vlaky Poprad – Košice v hodinovom takte (zastavujú aj v Spišských Vlachoch a v Krompachoch);</li> <li>e. Osobné vlaky Košice – Poprad v hodinovom takte;</li> <li>f. Vzhľadom na dopyt by časť osobných vlakov Poprad – Košice mohla pokračovať priamo do Moldavy nad Bodvou;</li> <li>g. REx Banská Bystrica – Košice v dvojhodinovom takte;</li> <li>h. REx Košice – Prešov – Lipany pokračujúce ako osobný vlak z Prešova do Lipian v hodinovom takte (zastavuje v Kostoľanoch nad Hornádom a v Kysaku);</li> <li>i. Osobné vlaky Košice – Lipany v hodinovom takte;</li> <li>j. REx a Os v preklade (obidva s intervalom 1 hodina, spolu interval ½ hodiny).</li> </ul> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |  |                             |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |  |                             |

|   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| <b>OP 3 ŽD</b>  | <b>Návrh úprav premávky na trati č. 180</b> |                             |
| Oproti horizontu 2030 sa na trati sa navrhuje táto úprava:  |   |                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1x denne rýchlik Košice – Prešov – Lipany – Nowy Sącz/Tarnów/Kraków .</li> </ul> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |   |                             |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |   |                             |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 4 ŽD</b>   | <b>Návrh ďalších úprav premávky na trati č. 180</b> |                             |  |
| Oproti horizontu 2040 sa na trati sa navrhuje táto úprava:   |   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Os Košice – Prešov v polhodinovom takte;</li> <li>b. REx Košice – Prešov v polhodinovom takte;</li> <li>c. REx a Os v preklade (obidva interval ½ hodiny, spolu interval ¼ hodiny).</li> </ul> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2050  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom   |   |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD   |   |                             |  |

|   |  |                             |  |
|---|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 5 ŽD</b>  | <b>Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 172, 173</b> |                             |  |
| Na trati sa navrhuje dvoj segmentová premávka (REx a osobný vlak):  |  |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Osobný vlak Margecany – Dobšinská ľadová jaskyňa v dvojhodinovom takte;</li> <li>b. Osobný vlak Margecany – Nálepko v dvojhodinovom takte;</li> <li>c. V preklade (oba s intervalom 2 hodiny, spolu interval 1 hodina Margecany – Nálepko);</li> <li>d. REx Banská Bystrica – Košice v dvojhodinovom takte (mimo špičky skracované alebo vynechané vlaky).</li> </ul> |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |  |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |  |                             |  |

|  |  |                             |  |
|--|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 6 ŽD</b>   | <b>Návrh úprav premávky na trati č. 172, 173</b> |                             |  |
| Na trati sa navrhuje úprava premávky:  |  |                             |  |
| REx Košice – Banská Bystrica v dvojhodinovom takte.                          |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>                                     |  |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom               |  |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD |  |                             |  |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 7 ŽD</b>   | <b>Návrh trojsegmentovej premávky na trati č. 190</b> |                             |  |
| Na trati sa navrhuje trojsegmentová premávka:  |   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rýchlik Košice – Mukačevo 2 páry denne;</li> <li>b. REx Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte (v prípade vynechávania zastávok Vyšná Myšľa, Ruskov a Kuzmice by došlo k skráteniu jazdnej doby REx vlakov o ďalších cca 6 minút);</li> <li>c. REx Košice – Trebišov – Humenné a ďalej ako osobný do Medzilaboriec v hodinovom takte;</li> <li>d. Osobný vlak Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte.</li> </ul> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom   |   |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD   |   |                             |  |

|   |                                      |                      |
|---|--------------------------------------|----------------------|
| <b>OP 8 ŽD</b>  | Návrh úprav premávky na trati č. 190 |                      |
| Na trati sa navrhuje úprava premávky:   |                                      |                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rýchlik Košice – Mukačevo 4 páry denne;</li> <li>b. REx Slovenské Nové Mesto – Miskolc.</li> </ul>  |                                      |                      |
| Časový horizont:  | 2050                                 | Naplnenie opatrenia: |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |                                      |                      |
| ŠC1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD |                                      |                      |

|   |  |                      |
|---|--|----------------------|
| <b>OP 9 ŽD</b>  | Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 191 |                      |
| Na trati sa navrhuje dvojsegmentová premávka:   |  |                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rex Košice – Humenné s pokračovaním ako osobný vlak do Medzilaboriec v hodinovom takte;</li> <li>b. Osobný vlak Michalany – Trebišov v hodinovom takte;</li> <li>c. Osobný vlak Strážske – Humenné (prechod REx/Os Prešov – Stakčín územím Košického kraja) v hodinovom takte. V Humennom (Strážskom) nadväznosť s vlakmi Košice – Humenné – Medzilaborce.</li> </ul> |  |                      |
| Časový horizont:  | 2025   | Naplnenie opatrenia: |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |  |                      |
| ŠC1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD   |  |                      |

|  |                                      |                      |
|--|--------------------------------------|----------------------|
| <b>OP 10 ŽD</b>  | Návrh úprav premávky na trati č. 191 |                      |
| Na trati sa navrhuje úprava premávky:  |                                      |                      |
| REx/Os Prešov – Humenné v polhodinovom takte, do Stakčína hodinový takt.   |                                      |                      |
| Časový horizont:   | 2040                                 | Naplnenie opatrenia: |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:  |                                      |                      |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD |                                      |                      |

|   |  |                      |
|---|--|----------------------|
| <b>OP 11 ŽD</b>   | Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160 |                      |
| Na trati sa navrhuje radikálne zvýšenie počtu a kvality vlakov pri ponechaní dvojsegmentovej premávky:  |  |                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. R Košice – Zvolen v dvojhodinovom takte (zastavujú v Plešivci, Slavci, Rožňave, Turni nad Bodvou, Moldave nad Bodvou a Haniske);</li> <li>b. Od a ku všetkým rýchlikom je v Rožňave vypravený autobus v trase Autobusová stanica – Sídliisko Juh – Železničná stanica;</li> <li>c. Os Moldava n. B. mesto – Košice v polhodinovom takte (vynechávajú Moldavu nad Bodvou a Mokrance).</li> </ul> |  |                      |
| Časový horizont:  | 2025   | Naplnenie opatrenia: |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |  |                      |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |  |                      |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 12 ŽD</b>  | Návrh dvoj segmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160 |                             |  |
| <p>Na trati sa navrhuje radikálne zvýšenie počtu a kvality vlakov pri ponechaní dvoj segmentovej premávky:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>R Košice – Zvolen v dvojhodinovom takte (zastavujú v Plešivci, Slavci, Rožňave, Turni nad Bodvou, Moldave nad Bodvou a Haniske);</li> <li>R Košice – Plešivec/Dobšiná v dvojhodinovom takte, v Rožňave sa časť súpravy odpojí a odíde smer Dobšiná;</li> <li>Rýchliky premávajú preložené, čo vytvorí medzi Košicami a Plešivcom hodinový takt;</li> <li>Od a ku všetkým rýchlikom je v Rožňave vypravený autobus v trase Autobusová stanica – Sídliisko Juh – Železničná stanica;</li> <li>Os Moldava n. B. mesto – Košice v polhodinovom takte (vynechávajú Moldavu nad Bodvou a Mokrance).</li> </ol> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |   |                             |  |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 13 ŽD</b>   | Návrh obnovenia premávky osobných vlakov na trati 167 |                             |  |
| <p>Na trati sa navrhuje premávka osobných vlakov:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Osobný vlak Brzotín (Rožňava) – Dobšiná v hodinovom takte nadväzný na rýchliky od Košíc, vlaky odchádzajúce a prichádzajúce v párnu hodinu budú priamym pokračovaním rýchliku z Košíc, súprava sa rozdelí v stanici Brzotín (Rožňava), vlak v nepárnu hodinu bude chodiť medzi Brzotínom a Dobšinou;</li> <li>Ku každému vlaku z Dobšinej a do Dobšinej bude do zastávky Rožňava mesto vypravený autobus po trase sídliisko Juh – autobusová stanica – Rožňava mesto.</li> </ol> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>   |   |                             |  |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 14 ŽD</b>   | Návrh posilnenia premávky podmienený rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 |                             |  |
| <p>Na trati sa navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvojsegmentovej premávky:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Osobný vlak Košice – Hidasnémeti v dvojhodinovom takte s väzbou na osobný vlak MÁV - Start do Miskolca;</li> <li>EC Košice – Budapest – 2 páry denne.</li> </ol> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>   |   |                             |  |



|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 15 ŽD</b>   | Návrh posilnenia premávky podmienený rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 |                             |  |
| Na trati sa navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvoj segmentovej premávky:   |   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Osobný vlak Košice – Hidasnémeti v dvojhodinovom takte s väzbou na osobný vlak MÁV - Start do Miskolca;</li> <li>b. Osobný vlak Košice – Čaña v dvojhodinovom takte;</li> <li>c. Vlaky premávajú preložené, aby medzi Košicami a Čaňou vznikol hodinový takt;</li> <li>d. EC Košice – Budapest – 2 páry denne.</li> </ul> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |   |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |   |                             |  |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 16 ŽD</b>   | Návrh posilnenia premávky podmienený rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 |                             |  |
| Na trati navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvojsegmentovej premávky:   |   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Osobný vlak Košice – Hidasnémeti v dvojhodinovom takte s väzbou na osobný vlak MÁV - Start do Miskolca;</li> <li>b. Osobný vlak Košice – Čaña v dvojhodinovom takte;</li> <li>c. Vlaky premávajú preložené, aby medzi Košicami a Čaňou vznikol hodinový takt;</li> <li>d. EC Košice – Budapest – 4 páry denne.</li> </ul> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |   |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |   |                             |  |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 17 ŽD</b>   | Návrh posilnenia premávky podmienený rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 |                             |  |
| Na trati navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvoj segmentovej premávky:  |   |                             |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Osobný vlak Košice – Hidasnémeti v hodinovom takte s väzbou na osobný vlak MÁV – Start do Miskolca;</li> <li>b. EC Košice – Budapest – 4 páry denne.</li> </ul> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |   |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |   |                             |  |

|  |   |
|--|---|
| <b>OP 18 ŽD</b>  | <b>Úpravy železničnej inštrojenfraštruktúry</b> |
| <p>V rámci scenára BAU 2025 sú navrhované nasledujúce úpravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Elektrifikácia trate Haniska – Moldava nad Bodvou;</li> <li>b. Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné;</li> <li>c. Štúdia realizovateľnosti uzla Košice;</li> <li>d. Štúdia uskutočniteľnosti zvýšenia kapacity trate Kysak – Prešov.</li> </ul> |   |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>  |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |   |
| <b>OP 19 ŽD</b>  | <b>Úpravy železničnej infraštruktúry</b>        |
| <p>V rámci scenára BAU 2030 sú navrhované nasledujúce úpravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Modernizácia úseku Poprad – Košice;</li> <li>b. Modernizácia uzlov Košice, Kysak, Margecany, Spišská Nová Ves.</li> </ul>  |   |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>  |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |   |
| <b>OP 20 ŽD</b>  | <b>Úpravy železničnej infraštruktúry</b>        |
| <p>V rámci scenára BAU 2040 je navrhovaná nasledujúca úprava:<br/>         Modernizácia úseku Košice – Čierna nad Tisou.</p>   |   |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2040  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>  |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |   |
| <b>OP 21 ŽD</b>  | <b>Úpravy železničnej infraštruktúry</b>        |
| <p>V rámci scenára BAU 2050 je navrhovaná nasledujúca úprava:<br/>         Modernizácia, skapacitnenie a elektrifikácia južného magistralneho ťahu v úseku Tornaľa – Plešivec – Rožňava – Moldava nad Bodvou.</p>  |   |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2050  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>  |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |   |

|   |  |                             |
|---|--|-----------------------------|
| <b>OP 22 ŽD</b>   | <b>Úpravy železničnej infraštruktúry</b> |                             |
| <p>V rámci scenára DO ALL 2025 sú navrhované nasledujúce úpravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. pre skrátenie jazdnej doby medzi Popradom a Kysakom o sedem minút: odstránenie pomalých jazd medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi;</li> <li>b. zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku v ½ hodinovom takte;</li> <li>c. zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym, napríklad automatické hradlo;</li> <li>d. úprava SZZ vo všetkých ŽST v úseku Margecany – Nálepko, odstránenie pomalých jazd</li> </ul> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025                                     | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>   |  |                             |

|   |  |                             |
|---|--|-----------------------------|
| <b>OP 23 ŽD</b>   | <b>Úpravy železničnej infraštruktúry</b> |                             |
| <p>V rámci scenára DO ALL 2030 sú navrhované nasledujúce úpravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. terminál Košice – sever (namiesto zastávky Ťahanovce);</li> <li>b. sprístupnenie stanice Košice od východu a vybudovanie podchodu, P+R;</li> <li>c. nová poloha zastávok: Prakovce, zastávka, Gelnica a Jaklovce;</li> <li>d. zvýšenie traťovej rýchlosti na trati Rožňava – Dobšiná na 120 km/h pre skrátenie jazdnej doby na 30 minút;</li> <li>e. terminál Košice – Sever;</li> <li>f. terminál Barca.</li> </ul> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030                                     | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>   |  |                             |

|  |  |                             |
|--|--|-----------------------------|
| <b>OP 24 ŽD</b>  | <b>Úpravy železničnej infraštruktúry</b> |                             |
| <p>V rámci scenára DO ALL 2040 sú navrhované nasledujúce úpravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. obnovenie druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym pre navýšenie železničnej premávky v regióne;</li> <li>b. zvýšenie kapacity trate Prešov – Strážske pre umožnenie premávky v polhodinovom takte;</li> <li>c. elektrifikácia trate Slovenské Nové Mesto – Sátoráljajúhely.</li> </ul> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2040                                     | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |  |                             |

|   |      |  |  |
|---|------|--|--|
| <b>OP 25 ŽD</b>   |      | <b>Úpravy železničnej infraštruktúry</b> |  |
| <p>V rámci scenára DO ALL 2050 sú navrhované nasledujúce úpravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku vlakov osobnej dopravy v štvrt hodinovom takte;</li> <li>b. hraničný priechod pre normálny rozchod Maťovce – Užhorod.</li> </ul> |      |  |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2050 | <b>Naplnenie opatrenia:</b>              |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |      |  |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>   |      |  |  |

|  |      |   |  |
|--|------|---|--|
| <b>OP 26 ŽD</b>  |      | <b>Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – Košice</b> |  |
| <p><b>a. Železničná stanica Košice, typ A</b> – umožňuje všetky možné typy prestupov medzi druhmi diaľkovej, regionálnej a mestskej dopravy s vysokým štandardom prostredia pre cestujúcich, má značne obmedzenú možnosť parkovania a komplikovaný príchod automobilom aj autobusom. Nevýhodou je zastaraný stav odbavovacích plôch autobusovej stanice a komplikovaná priechodnosť územia. Chýba tiež možnosť priameho priechodu z nástupiska od železničnej stanice na autobusovú stanicu.</p> <p>Navrhuje sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Spracovanie Štúdie uskutočniteľnosti uzla Košice</li> <li>ii. Modernizácia zabezpečovacieho zariadenia v železničnej stanici Košice.</li> <li>iii. Modernizácie železničného uzla Košice</li> <li>iv. Spriechodnenie stanice na východnú stranu + nový podchod zo železničnej na autobusovú stanicu</li> <li>v. Prepojenie nástupiska železničnej stanice s autobusovou stanicou</li> <li>vi. Záchytné parkovisko na východnej strane stanice</li> </ul> <p><b>b. Košice – Sever</b> – 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.</p> <p><b>c. Košice – Barca</b> – nový terminál v priestore medzi zastávkami Barca a železničnou traťou od Černej nad Tisou, ktorý by nahradil aj súčasnú zastávku Krásna, železničné zastávky na dvoch tratiach, zastávky MHD, terminál prímestskej autobusovej dopravy od juhu a juhovýchodu, 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.</p> |      |   |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030 | <b>Naplnenie opatrenia:</b>   |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |      |   |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |      |   |  |

|  |  |                             |
|--|--|-----------------------------|
| <b>OP 27 ŽD</b>  | <b>Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – ostatné</b> |                             |
| <p><b>a. Spišská Nová Ves</b> – druhá najfrekventovanejšia železničná stanica potrebuje modernizáciu pre zrýchlené odbavenie vlakov a nové riešenie stanice. Taktiež autobusová stanica potrebuje modernizáciu. Obidva terminály v cca 100 m vzdialenosti potrebujú prepojenie informačných systémov a vybudovanie bezpečného a bezbariérového pešieho prepojenia s cieľom zlepšiť vzťah medzi službami autobusovej a železničnej dopravy a ich napojenia na MHD, zlepšenie potrebuje predstaničný priestor zneužívaný dnes na parkovanie na chodníkoch.</p> <p><b>b. Kysak</b> 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</p> <p><b>c. TIOP Trebišov</b> – je potrebné vybudovať terminál pre regionálnu a mestskú dopravu s kvalitným informačným systémom</p> <p><b>d. TIOP Michalovce</b> – železničná stanica potrebuje modernizáciu a peronizáciu, dve samostatné časti autobusovej stanice je potrebné funkčne prepojiť, vybudovať odstavné parkovisko pre autobusy a vybaviť informačným systémom</p> <p><b>e. Margecany</b> – stanica potrebuje modernizáciu, pred stanicou je k dispozícii malý, ale zatiaľ postačujúci terminál, vo výhľade je potrebné zvýšenie kapacity terminálu</p> <p><b>f. Krompachy</b> – budova stanice potrebuje modernizáciu, predstaničný priestor je zmodernizovaný z prostriedkov KSK</p> <p><b>g. Moldava nad Bodvou, mesto</b> - je vybudovaný plnohodnotný terminál, no nie je vyriešené jeho napojenie na cestu I. triedy a má nedostatočné využitie železničnou dopravou</p> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |  |                             |

| OP 28 ŽD  |      | Infraštruktúra významných prestupných uzlov |  |
|---|------|---|--|
| <p>Terminály pri staniách a zastávkach regionálneho významu - typ E – stanice a zastávky budú v železničnej časti modernizované pre väčšie pohodlie a bezpečnosť cestujúcich, bude modernizovaný informačný systém a bude napojený na informačný systém IDS východ, niektoré zastávky na trati 173 budú presunuté do novej polohy pre zlepšenie väzby na autobusovú dopravu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Michalany</li> <li>b. Streda nad Bodrogom</li> <li>c. Pribeník</li> <li>d. Čierna nad Tisou</li> <li>e. Strážske</li> <li>f. Rožňava (v Brzotíne)</li> <li>g. Spišské Vlachy</li> <li>h. Prakovce – terminál je potrebné vybudovať v novej polohe vrátane novej zastávky</li> <li>i. Gelnica mesto - terminál je potrebné vybudovať v novej polohe vrátane novej zastávky</li> <li>j. Jaklovce – nová poloha zastávky s terminálom</li> <li>k. Mníšek nad Hnilcom</li> <li>l. Nálepko</li> <li>m. Plešivec</li> <li>n. Turňa nad Bodvou</li> <li>o. Rožňava mesto</li> <li>p. Dobšina</li> <li>q. Bohdanovce – konečná linky MHD Košice pri železničnej zastávke</li> </ul> <p>Pre Integrovaný dopravný systém budú významné aj menšie prestupové uzly na železničnú dopravu, kde budú tiež zlepšené podmienky a informácie pre cestujúcich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>r. Veľká Ida</li> <li>s. Slanec</li> <li>t. Kostoľany nad Hornádom</li> <li>u. Čečejevce</li> <li>v. Haniska</li> <li>w. Čaňa</li> <li>x. Čelovce</li> <li>y. Kuzmice</li> <li>z. Kalša</li> <li>aa. Čerhov</li> </ul> |      |   |  |
| Časový horizont:  | 2040 | Naplnenie opatrenia:                        |  |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |      |   |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>           ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>   |      |   |  |

| OP 29 ŽD  |      | Záchytné parkoviská pri železničných tratiach |  |
|---|------|---|--|
| Navrhujú sa zriadiť nasledujúce parkovacie kapacity:  |      |   |  |
| a. Pre cesty diaľkovým vlakom s možnosťou zaparkovania vozidla pri stanici  |      |   |  |
| i. Košice – po spriechodnení stanice smerom od východu vybudovať záchytné parkovisko za stanicou  |      |   |  |
| ii. Kysak – objekt záchytného parkoviska vybudovať proti staničnej budove, kde je k dispozícii pozemok, investorom bude ŽSR, bude spolupracovať s obcou |      |   |  |
| iii. Krompachy – parkovacie miesta sú k dispozícii  |      |   |  |
| iv. Moldava nad Bodvou – parkovanie je k dispozícii   |      |   |  |
| v. Rožňava v Brzotíne – zriadenie parkoviska pre cestovanie do Košíc  |      |   |  |
| vi. Spišská Nová Ves – využiť priestory nákladnej časti stanice   |      |   |  |
| vii. Michalovce - záchytné parkovisko pri autobusovej stanici   |      |   |  |
| viii. Trebišov – plocha pozdĺž železničnej trate  |      |   |  |
| ix. Pribeník – plocha pri stanici   |      |   |  |
| x. Streda nad Bodrogom – plochy pri stanici   |      |   |  |
| xi. Michalčany – zväčšiť plochu pri stanici   |      |   |  |
| xii. Plešivec – plocha pri stanici  |      |   |  |
| xiii. Turňa nad Bodvou – plocha pri stanici   |      |   |  |
| b. Pre cesty do veľkých miest s dojazdom prímestským vlakom   |      |   |  |
| i. Kuzmice  |      |   |  |
| ii. Bohdanovce  |      |   |  |
| iii. Slanec   |      |   |  |
| iv. Kalša   |      |   |  |
| v. Čelovce  |      |   |  |
| vi. Čečejevce   |      |   |  |
| Časový horizont:  | 2030 | Naplnenie opatrenia:                          |  |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |      |   |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |      |   |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja   |      |   |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |      |   |  |

### 6.3 Návrh opatrení v oblasti prímestskej autobusovej dopravy

|  |  |                             |
|--|--|-----------------------------|
| <b>OP 1 VOD</b>  | Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia |                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>b. Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>c. Svidník – Gíraltovce – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>d. Stropkov – Gíraltovce – Prešov – Košice (PSK)</li> </ul> <p style="text-align: center;">Tieto linky spolu s vlakmi vytvárajú 10 minútový takt medzi Prešovom a Košicami</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>e. Košice – Michalovce – Sobrance – Vyšné Nemecké (-Užhorod)</li> <li>f. Košice– Sečovce – Trebišov – Novosad – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec</li> <li>g. Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava – Dobšiná</li> <li>h. Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce (PSK)</li> </ul> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025                                       | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |  |                             |

|  |   |                             |
|--|---|-----------------------------|
| <b>OP 2 VOD</b>  | Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia po roku 2030 |                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>b. Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>c. Svidník – Gíraltovce – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>d. Stropkov – Gíraltovce – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>e. Poprad – Levoča – Spišské Podhradie – Široké – Prešov – Košice (PSK)</li> <li>f. Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov – Košice (PSK)</li> </ul> <p style="text-align: center;">Tieto linky vytvárajú 10 minútový takt medzi Prešovom a Košicami</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>g. Košice – Michalovce - Sobrance – Vyšné Nemecké (-Užhorod)</li> <li>h. Košice– Sečovce – Trebišov – Novosad – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec</li> <li>i. Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava – Dobšiná</li> <li>j. Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce (PSK)</li> </ul> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |   |                             |



|   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| <b>OP 3 VOD</b>   | <b>Obojstranné autobusové zvozy z Košíc</b> |                             |
| <p>a. Košice, AS - Vajkovce - Šarišské Bohdanovce - Petrovany - Prešov</p> <p>b. Košice, AS - Budimír - Lemešany - Kendice - Prešov</p> <p>c. Košice, Košická Nová Ves – Sečovce – Vranov nad Topľou – Humenné</p> <p>d. Košice U.S.Steel - Moldava nad Bodvou – Medzev</p> <p>e. Košice, Barca - Nižná Hutka - Bohdanovce - Rákoš - Slanec - Slanské Nové Mesto - Zemplínska Teplica - Veľké Ozorovce - Malé Ozorovce - Zbehňov - Sečovce - Nový Ruskov – Trebišov</p> <p>f. Košice, AS- Nižná Hutka - Bohdanovce - Rákoš - Slanec - Slanské Nové Mesto - Zemplínska Teplica - Egreš - Plechotice - Trebišov</p> <p>V prípade nerealizácie posilnenia vlakov:</p> <p>g. Košice, Košická Nová Ves – Sečovce – Michalovce – Sobrance – Vyšné Nemecké (Užhorod)</p> <p>h. Košice, Košická Nová Ves – Sečovce – Trebišov</p> <p>i. Košice – Slanec – Novosad – Vojany – Veľké Kapušany</p> <p>j. Košice U.S.Steel – Moldava nad Bodvou – Rožňava</p> <p>k. Košice, AS - Veľký Folkmar – Jaklovce – Gelnica</p> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | <b>2025</b>                                 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |   |                             |

|  |   |                             |
|--|---|-----------------------------|
| <b>OP 4 VOD</b>  | <b>Obojstranné autobusové zvozy zo Spišskej Novej Vsi</b> |                             |
| <p>a. Poprad – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves</p> <p>b. Kežmarok – Ľubica – Vrbov – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves</p> <p>c. Levoča – Spišský Hrhov – Jamník - Spišská Nová Ves</p> <p>d. Levoča – Iľiašovce – Spišská Nová Ves – Spišské Vlchy – Krompachy</p> <p>e. Závada – Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves – Markušovce – Jamník – Spišské Vlchy – Spišské Podhradie</p> <p>f. Spišská Nová Ves - Odorín - Janík - Domaňovce - Klčov - Spišské Podhradie</p> <p>g. Spišská Nová Ves – Spišské Podhradie – Krompachy</p> <p>h. Spišská Nová Ves - Hnilčík - Nálepko - Mníšek nad Hnilcom - Gelnica</p> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | <b>2025</b>   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |   |                             |

|  |  |                             |
|--|--|-----------------------------|
| <b>OP 5 VOD</b>  | Obojstranné autobusové zvozy na južnom Spiši |                             |
| <p><u>Zo Spišských Vlachov:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vyšný Slavkov – Bijacovce – Ordzovany – Studenec – Spišské Podhradie – Spišské Vlachy</li> </ul> <p><u>Z Gelnice:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelnica – Margecany – Krompachy – Spišské Vlachy – Spišské Podhradie</li> </ul> <p><u>Z Krompách:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Levoča – Iľiašovce – Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy – Krompachy</li> </ul> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |  |                             |

|   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| <b>OP 6 VOD</b>   | Obojstranné autobusové zvozy z Michaloviec a Strážskeho |                             |
| <p>a. Prešov - Vranov nad Topľou - Strážske - Michalovce</p> <p>b. Vranov nad Topľou – Rakovec nad Ondavou – Michalovce</p> <p>c. Humenné – Strážske – Michalovce</p> <p>d. Michalovce – Trebišov</p> <p>e. Jenkovce – Nižné Nemecké – Vyšné Nemecké – Krčava – Orechová – Tibava – Sobrance – Nižná Rybnica – Fekišovce – Závadka – Lúčky – Zalužice – Michalovce</p> <p>f. Michalovce – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec</p> <p>g. Sobrance – Ruskovce – Jasenov – Poruba pod Vihorlatom – Jovsa – Kusín – Klokočov – Kaluža – Michalovce</p> <p>h. Michalovce – Sobrance – Ruský Hrabovec – Ubľa – Snina</p> <p>i. Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné</p> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |   |                             |

|   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| <b>OP 7 VOD</b>   | Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na západe kraja (na Gemeri) |                             |
| <p>a. <u>Z Rožňavy:</u></p> <p>i. Poprad – Hranovnica – Vernár – Dobšiná – Rožňava</p> <p>ii. Margecany - Gelnica - Mníšek nad Hnilcom - Smolník – Rožňava</p> <p>iii. Rožňava - Plešivec - Gemerská Panica – Tornaľa</p> <p>iv. (Rožňava -) Dobšiná - Mlynky - Spišská Nová Ves</p> <p>b. <u>Z Plešivca:</u></p> <p>Plešivec – Štítник – Nižná Slaná – Dobšiná</p> <p>c. <u>Z Moldavy nad Bodvou:</u></p> <p>Silická Jablonica – Hrušov – Jablonov nad Turňou – Hrhov – Dvorníky-Včeláre – Turňa nad Bodvou – Drienovec – Moldava nad Bodvou</p> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |   |                             |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 8 VOD</b>   | Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na Zemplíne |                             |  |
| <p>a. <u>Zo Sobraniec:</u><br/>Veľké Kapušany – Čierne Pole – Bajany – Lekárovice – Pinkovce – Záhor – Jenkovce – Sejkov – Orechová – Tibava – Sobrance</p> <p>b. <u>Z Trebišova:</u></p> <p>i. Vranov nad Topľou – Trebišov</p> <p>ii. Višňov - Bačkov - Dargov - Trnávka - Sečovce - Hriadky - Vojčice - Trebišov</p> <p>iii. Kráľovský Chlmec - Svätuše - Svätá Mária - Somotor - Streda nad Bodrogom - Viničky - Borša - Slovenské Nové Mesto - Čerhov - Trebišov</p> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |   |                             |  |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |   |                             |  |

|  |                                      |                             |  |
|--|--------------------------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 9 VOD</b>  | Autobusové zvozy z Prešovského kraja |                             |  |
| <p>a. PMHD081 Prešov – Bzenov – Margecany</p> <p>b. P016 Kecerovce – Bunetice – Varhaňovce – Šarišské Bohdanovce – Abranovce – Kokošovce – Dulova Ves – Prešov</p> <p>c. P131 Smižany – Kurimany – Levoča</p> <p>d. 134 Jamník – Domaňovce – Klčov – Spišský Hrhov – Levoča</p> <p>e. 135 Spišské Vlchy – Bystrany – Hincovce – Buglovce – Nemešany – Doľany – Levoča</p> <p>f. 621 Michalovce – Trhovište – Rakovec nad Ondavou – Nižný Hrabovec – Hencovce – Vranov nad Topľou</p> <p>g. 831 Sobrance – Tibava – Ruský Hrabovec – Dúbrava – Ubľa</p> |                                      |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025                                 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |                                      |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom   |                                      |                             |  |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |                                      |                             |  |

|   |                                 |                             |  |
|---|---------------------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 10 VOD</b>  | <b>Nový návrh systému zvozu</b> |                             |  |
| <p><b>a. Do Košíc:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 34 liniek na autobusovú stanicu a 10 liniek k U.S.Steel</li> <li>• Návrh 13 liniek na terminály Košická Nová Ves, Barca, Optima, Moskovská a Vstupný areál U.S.Steel s pokračovaním na autobusovú stanicu, 9 vonkajších liniek MHD a 5 tangenciálnych liniek s napojením na vlaky</li> </ul> <p><b>b. Do Moldavy nad Bodvou:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 2 linky k terminálu (+ 6 prechádza terminálom a pokračuje k U.S.Steel, 4 ďalej do Košíc)</li> <li>• Návrh 4 linky do terminálu Moldava nad Bodvou mesto</li> </ul> <p><b>c. Do Spišskej Novej Vsi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 16 liniek</li> <li>• Návrh 6 liniek</li> </ul> <p><b>d. Do Spišských Vlách:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes žiadna linka</li> <li>• Návrh 4 linky</li> </ul> <p><b>e. Do Michaloviec:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 13 liniek</li> <li>• Návrh 12 liniek</li> </ul> <p><b>f. Do Sečovíc:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 1 linka</li> <li>• Návrh 2 linky</li> </ul> |                                 |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | <b>2025</b>                     | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                 |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |                                 |                             |  |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <b>OP 11 VOD</b>   | <b>Nový návrh systému zvozu na západe kraja</b> |  |  |
| <p><b>a. Do Turne nad Bodvou:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 1 linka</li> <li>• Návrh 1 linka do terminálu vlak - bus</li> </ul> <p><b>b. Do Kechneca:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 2 linky</li> <li>• Návrh – žiadne linka</li> </ul> <p><b>c. Do Medzeva:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes žiadna linka</li> <li>• Návrh 1 linka</li> </ul> <p><b>d. Do Rožňavy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 10 liniek</li> <li>• Návrh 6 liniek</li> </ul> <p><b>e. Do Dobšinej:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 3 linky</li> <li>• Návrh 2 linky</li> </ul> <p><b>f. Do Štítnika:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 1 linka, + 3 odchádzajú do Dobšinej a Rožňavy</li> <li>• Návrh 3 linky</li> </ul> <p><b>g. Do Plešivca:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 2 linky + 2 dochádzajú do Rožňavy</li> <li>• Návrh 3 linky</li> </ul> <p><b>h. Do Gelnice:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dnes 2 linky + 2 do Margecian</li> <li>• Návrh 2 linky</li> </ul> |   |  |  |

i. Do Kropáčh:

- Dnes 7 liniek
- Návrh 4 linky

j. Do Margecian:

- Dnes 3 linky
- Návrh 2 linky (z toho 1 MHD Prešov)

|                         |      |                             |  |
|-------------------------|------|-----------------------------|--|
| <b>Časový horizont:</b> | 2030 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
|-------------------------|------|-----------------------------|--|

**Súvislosť so špecifickými cieľmi:**

ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja

**OP 12 VOD**

**Nový návrh systému zvozu na Zemplíne**

a. Do Trebišova:

- Dnes 4 linky
- Návrh 6 liniek

b. Do Sobraniec:

- Dnes 7 liniek
- Návrh 7 liniek

c. Do Veľkých Kapušian:

- Dnes 2 linky
- Návrh 6 liniek

d. Do Michalian:

- Dnes žiadna linka
- Návrh 1 linka

e. Do Kráľovského Chlmca:

- Dnes 7 liniek
- Návrh 7 liniek

f. Do Stredy nad Bodrogom:

- Dnes 1 linka
- Návrh 1 linka

g. Do Vyšného Nemeckého:

- Dnes žiadna linka
- Návrh 1 linka

|                         |      |                             |  |
|-------------------------|------|-----------------------------|--|
| <b>Časový horizont:</b> | 2030 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
|-------------------------|------|-----------------------------|--|

**Súvislosť so špecifickými cieľmi:**

ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja

| OP 13 VOD   |      | Návrh nového usporiadania MHD v Košiciach |  |
|---|------|---|--|
| <p>Všetky linky MHD budú zaradené do IDS Východ. Linky prímestskej autobusovej dopravy budú ukončované na autobusovej stanici, ale tiež v termináloch mimo centra mesta a cestujúci budú využívať kapacitné linky MHD. Prímestské autobusy idúce do centra mesta budú využívané aj obyvateľmi a návštevníkmi mesta.</p> <p>V PUM KSK je navrhnuté rozšíriť v spolupráci s Košickým krajom systém MHD Košice do okolia Košíc namiesto dnešných liniek prímestskej autobusovej dopravy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>080 Staničné námestie – Malá stanica – VSS, križovatka – Šebastovce – Haniska – Sokolany – Bočiar (dnes 24)</li> <li>081 U. S. Steel – OC Optima – Zimný štadión – Nám. Osloboditeľov – Heringeš – Sady nad Torysou – Olšovany – Ďurkov – Ruskov – Blažice – Bohdanovce (dnes 20L)</li> <li>082 Zlatá Idka – Nižný Klátov – Myslava, kostol - DPMK – Zimný štadión – Nám. Osloboditeľov – Heringeš – Sady nad Torysou – Košická Polianka – Pri Teleku – Krásna – Barca (dnes 32)</li> <li>083 Moskovská – Nižný Klátov – Vyšný Klátov</li> <li>084 Opátka – Košická Belá – Čermeľ – Okresný úrad – Vodárenská – Kostolany nad Hornádom (dnes 14 – možnosť rozdeliť na dve linky ukončené na Havlíčkovej)</li> <li>085 Veľká Ida – Centrálné prekladisko rúd – Haniska, žel. st. – Košice, U. S. Steel – Nemocnice Šaca – Malá Ida – Bukovec – Baška – Moskovská (dnes 26)</li> <li>086 Moskovská – Baška – Bukovec – Hýľov (po vybudovaní cesty)</li> <li>087 Luník VIII – Hodonínska – Nová nemocnica – Slovenský rozhlas – Staničné námestie – Tesco Džungľa – Lingov – Košické Oľšany – Hrašovík – Rozhanovce – Beniakovce (dnes 17)</li> <li>088 Podhradová – Okresný úrad – Amfiteáter – Hlavná pošta – Dom umenia – Verejný cintorín – Barca, ZŠ – Valaliky – Kokšov-Bakša – Spaľovňa (dnes 12)</li> </ol> |      |   |  |
| Časový horizont:  | 2025 | Naplnenie opatrenia:                      |  |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |      |   |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |      |   |  |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |      |   |  |

| OP 14 VOD   |      | Návrh nového usporiadania MHD v Michalovciach |  |
|---|------|---|--|
| <p>Navrhne sa zjednodušiť linkové vedenie a systém MHD previazať s prímestskými linkami, úseky do Močarian, Vrbovíc, Topolian apod. nemusia obsluhovať linky MHD. Prechádzať teda prímestská autobusová doprava, je možné pridať zastávky, tarifa bude integrovaná (v niektorých prípadoch môžu byť vložené jednotlivé spoje v prípade dlhých intervalov).</p> <p>Linky MHD by mali častejšie jazdiť po trase okolo centra, ktorá sa bude podobáť na trasu linky č. 4 prepájajúcu centrum mesta so železničnou stanicou ulicami Masarykova, Humenská, Sobranecká, Lastomírska, Jána Hollého a Andreja Sládkoviča. Pri intervale okolo 15 minút a koordinácii odjazdov s príchodmi vlakov a autobusov bude možné zabezpečiť rýchlu dostupnosť centra mesta od železničnej stanice aj bez zachádzania autobusov k Zemplín marketu.</p> <p>Všetky linky MHD budú zaradené do IDS Východ.</p> |      |   |  |
| Časový horizont:  | 2025 | Naplnenie opatrenia:                          |  |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |      |   |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |      |   |  |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |      |   |  |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 15 VOD</b>  | <b>Návrh nového usporiadania MHD v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch</b> |                             |  |
| <p>Spoločná mestská hromadná doprava prevádzkuje 15 liniek, ktoré jazdia najčastejšie z autobusovej stanice cez centrum mesta do priemyselnej zóny a na predmestie Ferčokovce, štyri linky obsluhujú sídlisko Mier a 4 linky jazdia do Smižian. Väčšina úsekov ponúka spoje každých 30 min v špičkách a doprava je orientovaná na potreby mesta a obce.</p> <p>Linky 3 a 12, ktoré obsluhujú predmestie Ferčokovce a Novoveská Huta sa čiastočne prekrývajú s linkami prímestskej autobusovej dopravy od Nálepkovala, tie však nepremávajú medzi 13. a 16. hod, mnoho spojov Ferčokovce prechádza bez zastavenia. Navrhujeme skoordinať prímestskú linku s linkami 3 a 12, čo bude riešené v Aktualizácii plánu dopravnej obslužnosti.</p> <p>Všetky linky MHD budú zaradené do IDS Východ.</p> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |   |                             |  |

|  |  |                             |  |
|--|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 16 VOD</b>   | <b>Návrh nového usporiadania MHD v Rožňave</b> |                             |  |
| <p>Mestská doprava v Rožňave je rozsahom veľmi malá a lacná. Pozostáva z dvoch liniek, ktoré spájajú Rožňavu s Nadabulou (5 párov spojov denne) a Rožňavskú baňu so sídliskom juh (21 spojov denne v dopravných špičkách). Rozsah prevádzky je malý, obsluhuje výhradne časť mesta bez prímestskej dopravy. V Rožňave nie je skordinovaná obsluha Brzotína s odjazdami vlakov, vzhľadom na ich minimálny počet a časté meškania to nie je prekvapivé.</p> <p>Navrhuje sa po zavedení väčšieho množstva vlakov obslúžiť každý odjazd a príjazd na trati 160 a 167 autobusom. Pre dobšinskú trať to môže byť linka MHD č. 107, pre trať 160 linka prímestskej dopravy 808417 s koordinovaným cestovným poriadkom so železničnou traťou 160.</p> <p>Všetky linky MHD budú zaradené do IDS Východ.</p> |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |  |                             |  |

|  |  |                             |  |
|--|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 17 VOD</b>   | <b>Návrh nového usporiadania MHD v Trebišove</b> |                             |  |
| <p>Tri linky úsporného systému MHD v Trebišove obsluhujú hlavne severojužnú os mesta a predmestie Parič 16 spojmi za deň a niekoľkými spojmi za deň aj Komenského ulicu a Nový Majer. Po hlavnej osi mesta – Štefánikovej ulici – jazdí MHD aj celý rad prímestských liniek, ktoré zastavujú v podobných časoch na podobných miestach, linka 1 MHD ale obsluhuje aj relatívne vzdialenú štvrť Parič. Po integrácii MHD a prímestskej dopravy do jednej tarify bude možné využívať obidva systémy rovnocenne. Potom bude účelné linky prímestskej a mestskej dopravy časovo koordinovať tak, aby spolu vytvorili atraktívny interval medzi spojmi na obsluhu mesta podlhovastého tvaru, ktoré má svoje aktivity rozložené na dĺžke cez 2 km. Atraktívny interval by mal potenciál presvedčiť miestnych obyvateľov, že automobil nie je na cesty po meste potrebný. Na tomto príklade vidno, že bude účelné, aby koordinátor IDS mal možnosť zasahovať aj do cestovných poriadkov MHD s cieľom jej zatraktívnenia alebo úspornosti. Toto dopravca obvykle nečiní a mestský úrad na to nemá obvykle pracovníkov dostatočne podrobne oboznámených so všetkými detailmi organizácie regionálnej dopravy.</p> <p>Všetky linky MHD budú zaradené do IDS Východ.</p> |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |  |                             |  |

| OP 18 VOD   | Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min  |                             |
|---|--|-----------------------------|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Košice – Kostolány nad Hornádóm – Družstevná pri Hornáde – kombinácia s vlakom</li> <li>b. Košice – Lemešany – Kendice – Prešov</li> <li>c. Košice – Prešov po D1</li> <li>d. Košice – Vajkovce – Ploské – Drienov – Prešov</li> <li>e. Košice – Sečovce</li> <li>f. Košice – Sady nad Torysou</li> <li>g. Košice – Slanec – Zemplínska Teplica</li> <li>h. Košice – Čaňa – Ždaňa</li> <li>i. Košice – Kechnec</li> <li>j. Košice-Šaca, U.S.Steel – Mokrance - Moldava nad Bodvou</li> <li>k. Košice-Šaca, U.S.Steel – Veľká Ida</li> <li>l. Košice – Šemša – Jasov - Medzev</li> <li>m. Košice – Nižný Klátov</li> <li>n. Moldava nad Bodvou – Jasov</li> <li>o. Poproč – Jasov</li> <li>p. Tornaľa – Rožňava (kombinácia s vlakom)</li> <li>q. Dobšiná – Rožňava</li> <li>r. Čierna Lehota - Štítnik- Rožňava</li> <li>s. Moldava nad Bodvou - Rožňava</li> <li>t. Poprad – Spišská Nová Ves – Spišské Vlchy - Krompachy - Margecany</li> <li>u. (Spišské Podhradie –) Levoča – Spišská Nová Ves</li> <li>v. Rudňany – Spišská Nová Ves</li> <li>w. Nálepko – Hnilčík – Spišská Nová Ves</li> <li>x. Spišské Tomášovce – Spišská Nová Ves</li> <li>y. Žehra – Spišské Vlchy</li> <li>z. Nálepko – Gelnica – Margecany (kombinácia s vlakom)</li> <li>aa. Veľký Folkmar – Margecany</li> <li>bb. Humenné – Strážske – Michalovce – Veľké Kapušany</li> <li>cc. Zemplínska Širava – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)</li> <li>dd. Trnava pri Laborci – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)</li> <li>ee. Vinné – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)</li> <li>ff. (Tibava -) Sobrance – Michalovce</li> <li>gg. Michalovce – Lastomír – Drahňov – Veľké Kapušany</li> <li>hh. Budkovce – Hatalov – Michalovce</li> <li>ii. Sečovce - Trhovište – Michalovce</li> <li>jj. Kačanov – Trhovište – Michalovce</li> <li>kk. Rakovce nad Ondavou – Trhovište – Michalovce</li> <li>ll. Vranov nad Topľou – Trebišov</li> <li>mm. Trebišov – Hraň</li> <li>nn. Streda nad Bodrogom – Slovenské Nové Mesto – Trebišov</li> <li>oo. Čelovce – Trebišov</li> <li>pp. Slanské Nové Mesto – Kuzmice</li> <li>qq. Kráľovský Chlmec – Leles</li> <li>rr. Veľký Horeš – Kráľovský Chlmec</li> </ul> |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> |  |                             |



| OP 19 VOD   |      | Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min |  |
|---|------|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Veľký Folkmar – Košice</li> <li>b. Vtáčkovce – Košice</li> <li>c. Bidovce – Kecerovce (v okruhu raz cez Čakanovce, raz cez Herľany)</li> <li>d. Sady nad Torysou – Bohdanovce</li> <li>e. Sady nad Torysou – Krásna</li> <li>f. Ždaňa – Skároš</li> <li>g. Ždaňa – Trstené pri Hornáde</li> <li>h. Veľká Ida – Buzica</li> <li>i. Perín-Chym – Veľká Ida</li> <li>j. Buzica – Čečejevce</li> <li>k. Sokoľany – Haniska – Košice</li> <li>l. Moldava nad Bodvou – Mokrance – Buzica – Kechnec</li> <li>m. Mníšek nad Hnilcom – Smolník – Medzev</li> <li>n. Kečovo – Plešivec</li> <li>o. Silica – Plešivec</li> <li>p. Vyšná Slaná – Dobšiná</li> <li>q. Iľiašovce – Smižany</li> <li>r. Bystrany – Olcnava</li> <li>s. Slovinky – Krompachy</li> <li>t. Budkovce – Oborín</li> <li>u. Strážske – Zbudza – Michalovce</li> <li>v. Oreské – Zbudza</li> <li>w. Kačanov – Oborín – Novosad</li> <li>x. Nižný Hrabovec – Rakovec nad Ondavou</li> <li>y. Lesné – Michalovce</li> <li>z. Choňkovce – Sobrance</li> <li>aa. Vyšné Nemecké – Sobrance</li> <li>bb. Jasenov – Sobrance</li> <li>cc. Vyšná Rybnica – križovatka Gajdoš</li> <li>dd. Zemplínska Teplica – Zemplínsky Branč</li> <li>ee. Michaľany – Veľaty – Novosad</li> <li>ff. Kuzmice – Michaľany</li> <li>gg. Slanské Nové Mesto – Sečovce</li> <li>hh. Sečovce – Zemplínska Teplica</li> <li>ii. Oborín – Vojany</li> <li>jj. Leles – Veľké Kapušany</li> <li>kk. Čierna nad Tisou – Čierna – Boťany / Dobrá – Kráľovský Chlmec</li> <li>ll. Zatín – Kráľovský Chlmec</li> <li>mm. Viničky – Svätá Mária – Kráľovský Chlmec</li> </ul> |      |   |  |
| Časový horizont:  | 2025 | Naplnenie opatrenia:  |  |
| Súvislosť so špecifickými cieľmi:   |      |   |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |      |   |  |

|   |   |
|---|---|
| <b>OP 20 VOD</b>  | Zriadenie jadra IDS v oblasti Košice – Prešov                               |
| <p>Štart budovania Integrovaného dopravného systému Východ sa navrhuje začať z troch jadrových oblastí. IDS bude budovať jeden koordinátor podľa jednej vízie a jednotných pravidiel, pretože v budúcnosti sa tieto jadrá spoja do jedného systému.<br/>Bližšie je geografická oblasť vymedzená v kapitole 9.2.<br/>Pre štart činnosti organizátora IDS budú obstarané:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. softvérové vybavenie pre plánovanie dopravných výkonov</li> <li>b. softvérové vybavenie pre dopravné modelovanie</li> </ul>   |   |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>   |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |   |
| <b>OP 21 VOD</b>  | Zriadenie jadra IDS v oblasti Spišská Nová Ves – Levoča – Poprad – Kežmarok |
| <p>Štart budovania Integrovaného dopravného systému Východ sa navrhuje začať z troch jadrových oblastí. IDS bude budovať jeden koordinátor podľa jednej vízie a jednotných pravidiel, pretože v budúcnosti sa tieto jadrá spoja do jedného systému. Bližšie je geografická oblasť vymedzená v kapitole 9.2.</p>   |   |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>   |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |   |
| <b>OP 22 VOD</b>  | Zriadenie jadra IDS v oblasti Michalovce – Vranov nad Topľou – Humenné      |
| <p>Štart budovania Integrovaného dopravného systému Východ sa navrhuje začať z troch jadrových oblastí. IDS bude budovať jeden koordinátor podľa jednej vízie a jednotných pravidiel, pretože v budúcnosti sa tieto jadrá spoja do jedného systému.<br/>Bližšie je geografická oblasť vymedzená v kapitole 9.2.</p>   |   |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>   |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |   |
| <b>OP 23 VOD</b>  | Prvý krok rozvoja IDS Východ  |
| <p>Prvý krok rozvoja značí rozšírenie jadrových oblastí tak, aby získali spoločné hranice a v ďalšom kroku bolo možné ich spojiť do jedného systému:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Ku IDS košicko-prešovskej aglomerácie dointegrovať zvyšky okresu Košice okolie a okresu Gelnica susediacu s prešovským krajom a s okresom Spišská Nová Ves (a okres Sabinov v Prešovskom kraji);</li> <li>b. Ku IDS michalovsko-vranovsko-humenskej aglomerácie dointegrovať zvyšky všetkých dotknutých okresov;</li> <li>c. Ku IDS popradsko-spišskonovoveskej aglomerácii dointegrovať zvyšok okresu Levoča v Prešovskom kraji a zvyšok okresu Spišská Nová Ves v Košickom kraji.</li> </ul> |   |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  |
| <b>Naplnenie opatrenia:</b>   |   |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>  |   |

|  |                                      |                             |                     |
|--|--------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 24 VOD</b>   | <b>Druhý krok rozvoja IDS Východ</b> |                             |                     |
| Vytvorenie jedného systému, prepojenie dosiaľ samostatných častí.  |                                      |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030                                 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Jednotný systém IDS |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>                           |                                      |                             |                     |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom     |                                      |                             |                     |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja |                                      |                             |                     |

|   |                                      |                             |                     |
|---|--------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 25 VOD</b>  | <b>Tretí krok rozvoja IDS Východ</b> |                             |                     |
| Zaintegrovanie spojenia do zvyšných okresných miest: Stará Ľubovňa, Bardejov, Svidník, Stropkov, Medzilaborce a Snina v Prešovskom kraji a Rožňava a Sobrance v Košickom kraji.<br>V tom aj integrácia obsluhy územia medzi aktuálnym územím s fungujúcim IDS a dotknutými okresnými mestami. |                                      |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030                                 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Jednotný systém IDS |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                      |                             |                     |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |                                      |                             |                     |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |                                      |                             |                     |

|   |                                       |                             |                     |
|---|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 26 VOD</b>  | <b>Štvrtý krok rozvoja IDS Východ</b> |                             |                     |
| Završenie dopravnej integrácie na zvyšných územiach obidvoch krajov. Tým sa IDS rozprestrí na celé východné Slovensko a naďalej bude úlohou koordinátora systém zdokonaľovať ako vo vlastnom poskytovaní dopravných služieb, tak v riadení a organizovaní dopravného systému. |                                       |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040                                  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Jednotný systém IDS |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                       |                             |                     |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |                                       |                             |                     |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |                                       |                             |                     |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 27 VOD</b>  | <b>Napojenia terminálu Moldava nad Bodovou na cestu I. triedy</b> |                             |  |
| Vybudovanie príjazdovej cesty k terminálu integrovanej dopravy Moldava nad Bodvou, mesto z cesty I/16 |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |  |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |   |                             |  |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja                                    |   |                             |  |

|   |  |                             |  |
|---|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 28 VOD</b>  | <b>Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu</b> |                             |  |
| <p>Terminály je potrebné vybaviť prístreškami, informačným systémom IDS Východ a pri väčších termináloch aj on – line informačným tabuľami s odjazdmi autobusov:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Košice – autobusová stanica veľkostnej kategória A – osobitné opatrenia: <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Umožniť prejazd z autobusovej stanice do predstaničného priestoru pre autobusy integrovanej dopravy</li> <li>ii. Modernizovať odbavovacie plochy autobusovej stanice, sprehľadniť informačný systém, zrušiť podchod, integrácia s odbavovaním MHD</li> <li>iii. Zaviesť preferenciu autobusov na Prešovskej a Palackého ulici</li> <li>iv. Zriadiť kontaktného centra IDS Východ s predajom cestovných dokladov.</li> </ol> </li> <li>b. Barca</li> <li>c. Košice - Sever</li> <li>d. Košická Nová Ves (Hrašovík)</li> <li>e. Optima (Perešská)</li> <li>f. Moskovská</li> <li>g. Vstupný areál U.S.Steel – existujúci terminál električiek a autobusov, spolu s modernizáciou a zrýchlením električkovej trate do centra Košíc</li> <li>h. Valcovne U.S.Steel</li> <li>i. Važecká</li> </ol> |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |  |                             |  |

|   |  |                             |                      |
|---|--|-----------------------------|----------------------|
| <b>OP 29 VOD</b>  | <b>Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu</b> |                             |                      |
| <p>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.</p> <p><b>B: Rožňava, Spišská Nová Ves, Michalovce</b></p> <p><b>C: Štítник, Sečovce, Sobrance, Kráľovský Chlmec, pekáraň, Veľké Kapušany, Spišské Vlachy</b></p> <p><b>D: Medzev nám., Jasov, Turňa nad Bodvou, Gelnica mesto, Spišské Vlachy žst., Rožňava žst. (v Brzotíne), Rožňava mesto, Plešivec, Plešivec žst., Čierna nad Tisou, Strážske, Strážske žst., Pribeník žst., Budkovce, Bidovce,</b></p> <p><b>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 žst., Prakovce žst., Buzica, Zemplínska Teplica, Kuzmice žst., Veľaty, Čerhov žst., Borša, Novosad, Trhovište, Horovce, Drahňov, Vojany, Jenkovce, Veľké Revištia, Jovsa, Podhorod', Hriadky, Pavlovce nad Uhom, Streda nad Bodrogom, Streda nad Bodrogom žst., Michalany žst., Kecerovce, Kechnec (v areáli bývalej firmy Molex), Kechnec – Magna, Brehov, rázc. Biňov, Hriadky, Oborín, Somotor, Bačka, Leles.</b></p> |  |                             |                      |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Integrácia prestupov |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |                      |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |  |                             |                      |

|   |                                     |                             |             |
|---|-------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| <b>OP 30 VOD</b>  | <b>Preferencia hromadné dopravy</b> |                             |             |
| Zavádzanie preferenčných opatrení pre zrýchlenie premávky autobusov prímestskej dopravy, buspruhy, preferencia na križovatkách:   |                                     |                             |             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Vybavenie vozidiel pasívnou detekciou pre križovatky v Košiciach</li> <li>b. Buspruh na ceste I/19 Hrašovík – Košická Nová Ves</li> <li>c. Ukončovanie spojov na termináloch s električkovou dopravou v dopravných špičkách (Važecká, U.S.Steel)</li> </ul> |                                     |                             |             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025                                | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Úspora času |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                     |                             |             |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |                                     |                             |             |

|   |                              |                             |                     |
|---|------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 31 VOD</b>  | <b>Bezbariérové zastávky</b> |                             |                     |
| 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. |                              |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>   | priebežne                    | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Jednotný systém IDS |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                              |                             |                     |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |                              |                             |                     |

|  |                                    |                             |                     |
|--|------------------------------------|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 32 VOD</b>   | <b>Kontaktné centrá IDS Východ</b> |                             |                     |
| Vybudovanie a prevádzkovanie kontaktných centier IDS Východ s predajom lístkov vrátane predplatného v kombinácii s informačným centrom vo vybraných termináloch v spádových centrách |                                    |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025                               | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Jednotný systém IDS |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |                                    |                             |                     |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>                                      |                                    |                             |                     |

|   |  |                             |                     |
|---|--|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 33 VOD</b>  | <b>Aplikácia a internetový portál IDS Východ</b> |                             |                     |
| Aplikácia a internetový portál s informáciami, on-line informáciami a on-line predajom cestovných lístkov IDS Východ.                           |  |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Jednotný systém IDS |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |                     |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> |  |                             |                     |

|   |                                    |                             |  |
|---|------------------------------------|-----------------------------|--|
| <b>OP 34VOD</b>   | <b>Alternatívny spôsob obsluhy</b> |                             |  |
| Obsluha území s veľmi nízkym dopytom po preprave alternatívnym spôsobom prostredníctvom menších vozidiel a alternatívnych dopravcov.            |                                    |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025                               | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |                                    |                             |  |
| <p>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p> |                                    |                             |  |

## 6.4 Návrhy opatrení v oblasti nemotorovej dopravy

|  |   |                             |
|--|---|-----------------------------|
| <b>OP 1 ND</b>   | <b>Čiastkové prepojenie kostrovej siete cyklistických komunikácií</b> |                             |
| <p>Kostrová sieť cyklistických komunikácií v Košickom kraji je zadanovaná ako cykloturistická s dôrazom na jej súlad s dopravnou obslužnosťou územia a zabezpečením bezpečnej každodennej prepravy miestnych obyvateľov na bicykli.</p> <p>Základnú os siete v Košickom samosprávnom kraji tvorí medzinárodná diaľková cyklotrasa Eurovelo 11. Táto sa ďalej rozvíja do vetiev, ktoré tvoria diaľkové cyklomagistrály, na ktoré sa následne napájajú miestne a regionálne cykloturistické trasy.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Južný obchvat Smižian + združený podjazd s cyklotrasou SNV – Spišské Tomášovce (v rámci koridoru) (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)</li> <li>Prepojenie Krompachy -&gt; Kolinovce -&gt; Zahura -&gt; Olcnav a lebo Spišské Vlachs (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Nižná Myšľa (kostrová sieť cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)</li> <li>Prepojenie Košice -&gt; Družstevná pri Hornáde (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)</li> <li>Prepojenie Michalovce v smere k sídlam Vinné, Vinné Hôrka, Kaluža, Klokočov, Kusín, Jovsa, Hnojné, Zavadka, Lúčky, Zalužice s vyústením pri výpustnom kanáli (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Zemplínska)</li> <li>Prepojenie Spišské Vlachs -&gt; Olcnav a (kostrová sieť cyklistických trás – vetva Hornádska)</li> </ol> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |
| <p>ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti</p>   |   |                             |

|  |   |                             |
|--|---|-----------------------------|
| <b>OP 2 ND</b>   | <b>Kompletná výstavba kostrovej siete cyklistických komunikácií</b> |                             |
| <p>Kostrová sieť cyklistických komunikácií v Košickom kraji je zadanovaná ako cykloturistická s dôrazom na jej súlad s dopravnou obslužnosťou územia a zabezpečením bezpečnej každodennej prepravy miestnych obyvateľov na bicykli.</p> <p>Základnú os siete v Košickom samosprávnom kraji tvorí medzinárodná diaľková cyklotrasa Eurovelo 11. Táto sa ďalej rozvíja do vetiev, ktoré tvoria diaľkové cyklomagistrály, na ktoré sa následne napájajú miestne a regionálne cykloturistické trasy.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Vetva A – EuroVelo 11,</li> <li>Vetva B – Zemplínska</li> <li>Vetva C – Gemerská</li> <li>Vetva D – Hornádska</li> <li>Vetva E – Abovská</li> <li>Vetva F – Tokajská</li> <li>Vetva G – Dolnozemplínska</li> </ol> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2050  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |
| <p>ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja</p> <p>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p> <p>ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti</p>   |   |                             |

| OP 3 ND   | Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete |
|---|--|
| Návrhy projektov mimo kostrovej siete, ktoré zaistia ďalšie nové prepojenia.  |  |
| Košice  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Prepojenie Košice -&gt; Košické Olšany</li> <li>b. Prepojenie Košice -&gt; Hrašovík, Rozhanovce</li> <li>c. Prepojenie Košice -&gt; Haniska</li> <li>d. Prepojenie Košice -&gt; Sady nad Torysou, Košická Polianka</li> <li>e. Prepojenie Košice -&gt; Malá Ida, Poľov , Pereš, Lorinčík</li> <li>f. Prepojenie Košice -&gt; Nižná Hutka</li> <li>g. Prepojenie Košice -&gt; Valaliky, Geča, Čaňa (napojenie na kostrovú sieť cyklistických trás – vetva Eurovelo 11 v Kokšov Bakša)</li> </ul> |  |
| Moldava nad Bodvou  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Prepojenie Debrad' -&gt; Moldava n. B.</li> <li>b. Prepojenie Drienovec -&gt; Moldava n. B.</li> <li>c. Prepojenie Čečejevce -&gt; Moldava n. B.</li> </ul>   |  |
| Rožňava   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Prepojenie Rožňava -&gt; Kružná, Brzotín (cestička pozdĺž toku Slaná)</li> <li>b. Prepojenie Rožňava -&gt; Jovice</li> </ul>  |  |
| Medzev  |  |
| Prepojenie po jestvujúcich cestách II. a III. triedy  |  |
| Dobšiná   |  |
| Prepojenie po jestvujúcich cestách I. a III. triedy   |  |
| Spišská Nová Ves  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Cyklocestička Odorín -&gt; Lieskovany -&gt; EMBRACO (SNV) -&gt; Harichovce</li> <li>b. Prepojenie Spišská Nová Ves -&gt; Novoveská Huta</li> <li>c. Prepojenie Spišská Nová Ves -&gt; Levoča, súbeh cyklocestičky s privádzačom SNV III. etapa (I/82)</li> <li>d. Prepojenie Arnutovce -&gt; Smižany cyklocestička pozdĺž II/536 (I/82)</li> <li>e. Prepojenie Spišská Nová Ves -&gt; Spišské Tomášovce</li> </ul>  |  |
| Spišské Vlachy  |  |
| Prepojenie Spišské Vlachy -> Vojkovce, Slatvina   |  |
| Krompachy   |  |
| Prepojenie Krompachy -> Richnava -> Kluknava -> Štefanská Huta  |  |
| Gelnica   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Prepojenie Gelnica -&gt; Veľký Folkmar</li> <li>b. Prepojenie Gelnica -&gt; Margecany</li> </ul>  |  |
| Sečovce   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Prepojenie Dargov -&gt; Sečovce</li> <li>b. Prepojenie Trnávka -&gt; Sečovce</li> </ul>   |  |
| Trebišov  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Prepojenie Trebišov -&gt; Nový Ruskov</li> <li>b. Prepojenie Trebišov -&gt; Nižný Žipov, Zemplínska Nová Ves</li> <li>c. Prepojenie Trebišov -&gt; Hraň, Zemplínske Hradište</li> <li>d. Prepojenie Trebišov -&gt; Vojčice</li> </ul>   |  |
| Strážske  |  |
| Prepojenie Strážske -> Brekov   |  |

**Sobrance**

- a. Prepojenie Sobrance → Kristy, Orechová, Nižná Rybnica - pozdĺž kanálu Veľké Revištia - Bežovce
- b. Prepojenie Sobrance → Horňa

**Veľké Kapušany**

- a. Prepojenie osada Ortoť – Čierne pole → Veľké Kapušany
- b. Prepojenie osada Budince → Veľké Kapušany

**Kráľovský Chlmec**

- a. Prepojenie Kráľovský Chlmec → Pribeník (účelová komunikácia s cestou III/3698 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmcí)
- b. Prepojenie Kráľovský Chlmec → Malý Horeš (účelová komunikácia s cestou III/3690 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmcí)
- c. Prepojenie Kráľovský Chlmec → Svätuše
- d. Prepojenie Kráľovský Chlmec – Bačka (pozdĺž cesty I/79)

**Čierna nad Tisou**

Prepojenie Biel – Bačka (priechod cez koľaje)

**Slovenské Nové Mesto**

- a. Prepojenie Borša → Bara
- b. Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Malá Tŕňa
- c. Prepojenie Slovenské Nové Mesto → Viničky, Borša pozdĺž toku Roňava

|   |      |                             |  |
|---|------|-----------------------------|--|
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030 | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |      |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja  |      |                             |  |
| ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti |      |                             |  |

|  |  |                             |  |
|--|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 4 ND</b>   | <b>Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi</b> |                             |  |
| Hendikepovaný môže byť aj celkom zdravý človek, určitej situácii, ktorá mu bráni v nerušenom pohybe – napríklad rodič s detským kočíkom lebo prsto cestujúci s ťažkou batožinou. O skutočne postihnutých to platí priebežne. Pre takých ľudí sú veľmi cenné aj málo náročné úpravy ciest, po ktorých sa pohybujú. Dobrých príkladov je známo veľa, treba na nich pamätať pri projektovaní a realizácii úprav infraštruktúry pre chodcov. |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | priebežne  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |  |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja   |  |                             |  |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD   |  |                             |  |
| ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti  |  |                             |  |



|  |                 |                                  |                      |
|--|-----------------|----------------------------------|----------------------|
| <b>OP 5 ND</b>   |                 | <b>Ďalšie potrebné opatrenia</b> |                      |
| <p>Spracovanie a aktualizácia cyklogenerelov</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tak ako aj ostatné strategické materiály treba prerábať po uplynutí doby ich platnosti, aj cyklogenerely bude potreba aktualizovať a stanoviť postupy pre riešenie problémov v ďalšom období.</li> </ul> <p>Pretrasovanie tras vedených po frekventovaných cestných komunikáciách</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pretrasovanie na najbližšie poľné a lesné cesty pokiaľ je takáto možnosť, prípadne viest ako samostatné oddelené trasy</li> </ul> <p>Budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>stojany na bicykle, nabíjací spoty, odpočinkové miesta, prístrešky, a pod.), ďalej údržba a obnova cykloturistickeho značenia na existujúcich cykloturistických trasách a pod.</li> <li>stojany a úschovne pre bicykle budú prednostne budované pri prestupných bodoch verejnej dopravy</li> </ul> <p>Dostupnosť Užhorodu nemotorovou dopravou</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>cezhraničná cestička pre peších a cyklistov v priestore priechodu Vyšné Nemecké, aj pre možnosť prestupu na linky verejnej dopravy.</li> </ul> |                 |                                  |                      |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2050, priebežne | <b>Naplnenie opatrenia:</b>      | Spracovaná koncepcia |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |                 |                                  |                      |
| <p>ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja</p> <p>ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti</p>   |                 |                                  |                      |

## 6.5 Ostatné návrhy opatrení

|   |   |                             |                      |
|---|---|-----------------------------|----------------------|
| <b>OP 1 ON</b>  | Udelenie nenávratné finančného príspevku na modernizáciu ciest II. triedy |                             |                      |
| Pridelenie dotácie vo výške potrebnej k uvedení chrbticových ciest II. triedy do stavu, ktorý zodpovedá požiadavkám dopravy, bezpečnosti a starostlivosti o životné prostredie. |   |                             |                      |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Spracovaná koncepcia |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |                      |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja  |   |                             |                      |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |   |                             |                      |

|   |   |                             |                      |
|---|---|-----------------------------|----------------------|
| <b>OP 2 ON</b>  | Poskytnúť obciam prostriedky na údržbu, rekonštrukcie a výstavbu nových miestnych komunikácií lokálneho významu |                             |                      |
| Zadefinovať princíp daňového určenia pre obce, ktorý zabezpečí pridelenie rozpočtových finančných prostriedkov potrebných na údržbu a obnovu ciest a mostov v správe obce nad rozsah bežnej miestnej uličnej siete. Môže ísť tiež o grantový systém pod starostlivosťou Slovenskej správy ciest, ktorá vedie evidenciu všetkých ciest na Slovensku. |   |                             |                      |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Spracovaná koncepcia |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |                      |
| ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja  |   |                             |                      |

|  |   |                             |                      |
|--|---|-----------------------------|----------------------|
| <b>OP 3 ON</b>   | Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku |                             |                      |
| V rovnakej miere, v akej sa pripravuje integrovaný dopravný systém pre celé Východné Slovensko, treba riešiť aj systém controllingu – teda zberu dát, ich spracovanie a generovanie výstupov pre všetky úrovne plánovania a riadenia verejnej dopravy a dopravnej premávky na dôležitých cestách. Stanovenie architektúry a potrebných parametrov je predpokladom vybudovania funkčného informačného systému pre riadenie dopravy a poskytovanie informácií cestujúcim aj ďalším užívateľom dopravného systému. Spracovaná a schválená architektúra by mala toto pri svojom naplnení zabezpečiť. |   |                             |                      |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Spracovaná koncepcia |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |                      |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |   |                             |                      |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD   |   |                             |                      |

|   |   |                             |                     |
|---|---|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 4 ON</b>  | Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko |                             |                     |
| Dispečing nielen ako pracovisko, no najmä jeho technické zázemie zberu a spracovania dát z premávky nielen verejnej dopravy, je základom informačného systému v jeho celku, čiže ako zdroj informácií pre cestujúcu verejnosť, tak aj pre operatívne riadenie dopravy a tiež plánovania a rozhodovania o konfigurácii liniek a spojov.<br>Jedným zo základných predpokladov je prepojenie s dispečingmi jednotlivých dopravcov pôsobiacich v rámci IDS. |   |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Fungujúci dispečing |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |                     |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |   |                             |                     |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |   |                             |                     |
| ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD  |   |                             |                     |

|   |   |                             |                     |
|---|---|-----------------------------|---------------------|
| <b>OP 5 ON</b>  | <b>Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť</b> |                             |                     |
| <p>V systéme dopravy fungujú (môžu fungovať) alebo môžu do systému dopravy zasahovať ďalšie dispečingy, ktoré by mali byť svojimi výstupmi integrované v dopravnej ústredni, kde by sa mali riešiť komplexné problémy vzniknuté na dopravnej sieti. Sú to dispečingy riadiace pozemné komunikácie, cesty, diaľnice lebo tunely a dispečingy sledujúce cestnú premávku. Dispečing Integrovaného záchranného systému neriadi priamo dopravu, ale jeho previazanosť a dispečingom IDS alebo dopravnou ústredňou je nevyhnutná pre obidve strany.</p> |   |                             |                     |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Fungujúci dispečing |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |                     |
| <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja<br/>         ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>   |   |                             |                     |

|  |  |                             |                  |
|--|--|-----------------------------|------------------|
| <b>OP 6 ON</b>   | <b>Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich</b> |                             |                  |
| <p>Na základe schváleného systému taríf v rámci IDS Východ treba navrhnuť a realizovať systém odbavenia, teda hardware a software, ktorý zaistí pohodlné a užívateľsky priateľské odbavenie cestujúcich od nákupu cestovného dokladu po jeho validáciu a kontrolu.</p> |  |                             |                  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Fungujúci systém |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |                  |
| <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja<br/>         ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p>  |  |                             |                  |

|  |  |                             |                  |
|--|--|-----------------------------|------------------|
| <b>OP 7 ON</b>   | <b>Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS)</b> |                             |                  |
| <p>Informačný systém nepredstavujú len elektronické informačné tabule na zastávkach a staniach alebo prenos informácií o doprave do mobilných telefónov, ale takisto všetky označenia staníc, nástupísk, zastávok a ďalších prvkov dopravného systému (vozidlá...) ale aj cestovné poriadky na zastávkach a informovanie verejnosti v masmédiách.<br/>         Takýto komplexný systém je dôležitou súčasťou kvality poskytovaných dopravných služieb.</p> |  |                             |                  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> | Fungujúci systém |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |                  |
| <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja<br/>         ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</p>  |  |                             |                  |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 8 ON</b>   | <b>Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach</b> |                             |  |
| <p>Železničné priecestia predstavujú rizikové body cestnej aj železničnej infraštruktúry. Nakoľko je to možné, je potrebné znižovať ich počet a nahrádzať ich mimoúrovňovým križovaním; Kde to možné nie je, pristúpiť k najvyššiemu možnému štandardu zabezpečenia s ohľadom na komfort premávky obidvoch systémov;</p> |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| <p>ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja<br/>         ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</p>  |   |                             |  |

|  |  |                             |  |
|--|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 9 ON</b>   | Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému |                             |  |
| Pre naplnenie ŠC 5 treba posilniť odborné kapacity v terajších riadiacich orgánoch a možno zriadiť špeciálne inštitúcie.   |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |  |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja<br>ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom<br>ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD |  |                             |  |

|  |   |                             |  |
|--|---|-----------------------------|--|
| <b>OP 10 ON</b>  | Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave |                             |  |
| Cieľom v tejto oblasti by malo podporiť menšie mestá pri nákupe je moderných vozidiel s nízkymi emisiami. Kraj má 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 elektrickej (alebo inej ekologickejšej) trakcie. |   |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |   |                             |  |
| ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu<br>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |   |                             |  |

|   |  |                             |  |
|---|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 11 ON</b>   | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave |                             |  |
| V rámci IDS Východ má kraj prostredníctvom koordinátora hlavný nástroj v stanovení štandardov vozidiel a ich pravidelnej kontrole dodržiavania. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov. Ceny dopravných výkonov treba stanoviť tak, aby pokrývali náklady na rozvoj vozidlového parku. |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |  |
| ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu<br>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja   |  |                             |  |

|  |  |                             |  |
|--|--|-----------------------------|--|
| <b>OP 12 ON</b>  | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave |                             |  |
| V rámci IDS Východ má kraj prostredníctvom koordinátora hlavný nástroj v stanovení štandardov vozidiel a ich pravidelnej kontrole dodržiavania. Po roku 2030 by sa mal zvyšovať tlak na využívanie ekologickejších vozidiel. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov. Ceny dopravných výkonov treba stanoviť tak, aby pokrývali náklady na rozvoj vozidlového parku. |  |                             |  |
| <b>Časový horizont:</b>  | 2040   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |  |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>   |  |                             |  |
| ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu<br>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |  |                             |  |

|   |  |                             |
|---|--|-----------------------------|
| <b>OP 13 ON</b>   | <b>Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave</b> |                             |
| <p>Z pohľadu kraja je problémom, že na túto oblasť nemá priamy vplyv. Železničnú dopravu financuje štát centrálnne, a to takisto platí o vozidlovom parku. Treba myslieť na cestujúcich s hendikepmi a aspoň časť vozidiel tomu prispôbiť.</p> <p>Treba vyjednávať, aby do roku 2025 boli nahradené alebo aspoň významne modernizované vozne z čias Československých štátnych dráh.</p> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2025   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| <p>ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |  |                             |
| <b>OP 14 ON</b>   | <b>Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave</b> |                             |
| <p>V období 2025 – 2030 by sa malo presadiť využívanie ľahkých no výkonných vlakových jednotiek, ktoré umožnia rýchlu akceleráciu, a tým aj skracovanie jazdných dôb najmä u osobných vlakov. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov.</p>  |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| <p>ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |  |                             |
| <b>OP 15 ON</b>   | <b>Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave</b> |                             |
| <p>Malo by dôjsť ku elektrifikácii ďalších tratí a následnému rozšíreniu využívania elektrických trakčných vozidiel a elektrických jednotiek, prípadne s čiastočne akumulátorovými pohonmi. To by mal kraj podporovať najmä v rekreačne cenných oblastiach. Umožnenie cestovania hendikepovaných osôb by malo byť súčasťou štandardov.</p>  |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| <p>ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť</p> <p>ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</p>   |  |                             |

|   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| <b>OP 16 ON</b>   | <b>Zriadenie parkovísk P+R v meste Košice</b> |                             |
| <p>Zriaďovanie parkovísk P+R má napomôcť zníženiu dochádzky autami do centier väčších miest. Dochádzajúcim treba ponúknuť pokiaľ možno pohodlnú alternatívu cesty osobným autom.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Zelený dvor</li> <li>pred Košickou Novou Vsou</li> <li>Hrašovík</li> <li>Heringeš</li> <li>Krásna nad Hornádom (križovatka R2 s II/552)</li> <li>TIOP Barca</li> <li>Šebastovce</li> <li>Vstupný areál U.S.Steel, Šaca</li> <li>Valcovne U. S. Steel</li> <li>Pereš</li> <li>Moskovská</li> <li>Čermeľ</li> <li>Terminál Sever</li> </ol> |   |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2030  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |   |                             |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |   |                             |

|   |  |                             |
|---|--|-----------------------------|
| <b>OP 17 ON</b>   | <b>Zriadenie parkovísk P+R pri hlavných križovatkách pri Košiciach</b> |                             |
| <p>Parkoviská pri hlavných križovatkách s vyriešením nadväznú dopravu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>križovatka D1 s R2 Hrašovík, (smer zo Sečoviec, Prešova)</li> <li>križovatka R2 s II/552 Krásna nad Hornádom (smer Slanec)</li> <li>križovatka I/17 s R4 pri Šebastovciach (smer Seňa, Kechnec)</li> <li>križovatka R2/Vstupný areál U.S.Steel, Šaca alebo rozšírenie parkovísk pri zastávke Valcovne U. S. Steel (smer Moldava n. B., Rešica)</li> </ol> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | 2040   | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |  |                             |

|   |  |                             |
|---|--|-----------------------------|
| <b>OP 18 ON</b>   | <b>Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami</b> |                             |
| <p>Dopravný systém Košického kraja funguje v prostredí obecnej zákonnosti stráženej kompetentnými štátnymi orgánmi Slovenskej republiky. Okrem tohto okruhu sú špecifické problémy dopravy, napríklad problematika bezpečnosti cestnej premávky, ktorú stráži špecializovaná zložka Polície SR – dopravná polícia. Doprava využíva infraštruktúru, ktorá v niektorých segmentoch patrí do kategórie kritickej infraštruktúry, ktorú treba osobitne chrániť pred úmyselným poškodením protiprávnym skutkom. Takisto vzťahy medzi aktérmi v dopravnom systéme treba monitorovať napríklad v oblasti bezpečnosti cestujúcich, prepravovaného tovaru a korektného správania pri výbere cestovného.</p> <p>Hoci tieto úlohy nespádajú do kompetencie krajov, treba im venovať priebežnú pozornosť.</p> |  |                             |
| <b>Časový horizont:</b>   | priebežne  | <b>Naplnenie opatrenia:</b> |
| <b>Súvislosť so špecifickými cieľmi:</b>  |  |                             |
| ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja  |  |                             |
| ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom  |  |                             |

## 6.6 Roztriedenie opatrení podľa cieľov

V predchádzajúcich kapitolách sú sformulované jednotlivé opatrenia s uvedením špecifických cieľov, ktoré napĺňajú. V ďalšom prehľade sú naopak jednotlivé opatrenia spísané pod príslušnými špecifickými cieľmi (niektoré opatrenia sú preto uvedené viackrát).

| Špec. cieľ   | Číslo opatrenia | Názov opatrenia   | Časový horizont |
|--|-----------------|---|-----------------|
| <b>Špecifický cieľ 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom</b> |                 |   |                 |
| ŠC 1   | OP 1 ŽD         | Návrh štvôr segmentovej premávky na trati č. 180  | 2025            |
| ŠC 1   | OP 2 ŽD         | Návrh štvôr segmentovej premávky na trati č. 180  | 2030            |
| ŠC 1   | OP 3 ŽD         | Návrh úprav premávky na trati č. 180  | 2040            |
| ŠC 1   | OP 4 ŽD         | Návrh ďalších úprav premávky na trati č. 180  | 2050            |
| ŠC 1   | OP 5 ŽD         | Návrh dvoj segmentovej premávky na trati č. 172, 173                                    | 2025            |
| ŠC 1   | OP 6 ŽD         | Návrh úprav premávky na trati č. 172, 173   | 2030            |
| ŠC 1   | OP 7 ŽD         | Návrh troch segmentovej premávky na trati č. 190  | 2025            |
| ŠC 1   | OP 8 ŽD         | Návrh úprav premávky na trati č. 190  | 2050            |
| ŠC 1   | OP 9 ŽD         | Návrh dvoj segmentovej premávky na trati č. 191   | 2025            |
| ŠC 1   | OP 10 ŽD        | Návrh úprav premávky na trati č. 191  | 2040            |
| ŠC 1   | OP 11 ŽD        | Návrh dvoj segmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160       | 2025            |
| ŠC 1   | OP 12 ŽD        | Návrh dvoj segmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160       | 2030            |
| ŠC 1   | OP 13 ŽD        | Návrh premávky osobných vlakov trať 167   | 2030            |
| ŠC 1   | OP 14 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 | 2025            |
| ŠC 1   | OP 15 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 | 2030            |
| ŠC 1   | OP 16 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 | 2040            |
| ŠC 1   | OP 17 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196 | 2050            |
| ŠC 1   | OP 18 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2025            |
| ŠC 1   | OP 19 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2030            |
| ŠC 1   | OP 20 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2040            |
| ŠC 1   | OP 21 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2050            |
| ŠC 1   | OP 22 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2025            |
| ŠC 1   | OP 23 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2030            |
| ŠC 1   | OP 24 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2040            |
| ŠC 1   | OP 25 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2050            |
| ŠC 1   | OP 26 ŽD        | Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – Košice                          | 2030            |
| ŠC 1   | OP 27 ŽD        | Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – ostatné                         | 2030            |
| ŠC 1   | OP 28 ŽD        | Infraštruktúra významných prestupných uzlov   | 2040            |
| ŠC 1   | OP 29 ŽD        | Záchytné parkoviská pri železničných tratiach   | 2030            |

| Špec. cieľ | Číslo opatrenia | Názov opatrenia   | Časový horizont |
|------------|-----------------|---|-----------------|
| ŠC 1       | OP 1 VOD        | Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia                                  | 2025            |
| ŠC 1       | OP 2 VOD        | Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia po roku 2030                     | 2040            |
| ŠC 1       | OP 3 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy z Košíc  | 2025            |
| ŠC 1       | OP 4 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy zo Spišskej Novej Vsi                          | 2025            |
| ŠC 1       | OP 5 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy na južnom Spiši                                | 2025            |
| ŠC 1       | OP 6 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy z Michaloviec a Strážskeho                     | 2025            |
| ŠC 1       | OP 7 VOD        | Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na západe kraja (na Gemeri)             | 2030            |
| ŠC 1       | OP 8 VOD        | Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na Zemplíne                             | 2030            |
| ŠC 1       | OP 9 VOD        | Autobusové zvozy z Prešovského kraja  | 2025            |
| ŠC 1       | OP 10 VOD       | Nový návrh systému zvozu  | 2025            |
| ŠC 1       | OP 11 VOD       | Nový návrh systému zvozu na západe kraja                                    | 2030            |
| ŠC 1       | OP 12 VOD       | Nový návrh systému zvozu na východe kraja                                   | 2030            |
| ŠC 1       | OP 13 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Košiciach                                   | 2025            |
| ŠC 1       | OP 14 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Michalovciach                               | 2025            |
| ŠC 1       | OP 15 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch              | 2025            |
| ŠC 1       | OP 16 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Rožňave                                     | 2025            |
| ŠC 1       | OP 17 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Trebišove                                   | 2025            |
| ŠC 1       | OP 18 VOD       | Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min       | 2025            |
| ŠC 1       | OP 19 VOD       | Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min       | 2025            |
| ŠC 1       | OP 20 VOD       | Zriadenie jadra IDS v oblasti Prešov – Košice                               | 2025            |
| ŠC 1       | OP 21 VOD       | Zriadenie jadra IDS v oblasti Poprad – Kežmarok – Spišská Nová Ves – Levoča | 2025            |
| ŠC 1       | OP 22 VOD       | Zriadenie jadra IDS v oblasti Humenné – Michalovce – Vranov nad Topľou      | 2025            |
| ŠC 1       | OP 23 VOD       | Prvý krok rozvoja IDS Východ  | 2025            |
| ŠC 1       | OP 24 VOD       | Druhý krok rozvoja IDS Východ   | 2030            |
| ŠC 1       | OP 25 VOD       | Tretí krok rozvoja IDS Východ   | 2030            |
| ŠC 1       | OP 26 VOD       | Štvrtý krok rozvoja IDS Východ  | 2040            |
| ŠC 1       | OP 27 VOD       | Napojenia terminálu Moldava nad Bodovou na cestu I. triedy                  | 2040            |
| ŠC 1       | OP 28 VOD       | Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu                 | 2030            |
| ŠC 1       | OP 29 VOD       | Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu                       | 2040            |
| ŠC 1       | OP 30 VOD       | Preferencia hromadnej dopravy   | 2025            |
| ŠC 1       | OP 31 VOD       | Bezbariérové zastávky   | Priebežne       |
| ŠC 1       | OP 32 VOD       | Kontaktné centrá IDS Východ   | 2025            |
| ŠC 1       | OP 33 VOD       | Aplikácia a internetový portál IDS Východ                                   | 2025            |
| ŠC 1       | OP 34 VOD       | Alternatívny spôsob obsluhy   | 2025            |
| ŠC 1       | OP 4 ON         | Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko                                 | 2025            |
| ŠC 1       | OP 5 ON         | Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť            | 2025            |



| Špec. cieľ   | Číslo opatrenia | Názov opatrenia  | Časový horizont   |
|--|-----------------|--|-------------------|
| ŠC 1   | OP 6 ON         | Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich                                | 2025              |
| ŠC 1   | OP 7 ON         | Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS)                  | 2025              |
| ŠC 1   | OP 9 ON         | Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému | 2025              |
| ŠC 1   | OP 18 ON        | Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami                      | priebežne         |
| <b>Špecifický cieľ 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja</b> |                 |  |                   |
| ŠC 2   | OP 1 CD         | Rýchlostný obchvat Košíc D1, R2  | 2025              |
| ŠC 2   | OP 2 CD         | Skapacitnenie vjazdu do Košíc od Slanca  | 2025              |
| ŠC 2   | OP 3 CD         | Tunel Soroška  | 2025              |
| ŠC 2   | OP 4 CD         | Privádzač Spišská Nová Ves   | 2025              |
| ŠC 2   | OP 5 CD         | Modernizácia a obchvaty na cestách I. triedy                                   | 2025              |
| ŠC 2   | OP 6 CD         | Nové hraničné priechody s Ukrajinou republikou                                 | 2025              |
| ŠC 2   | OP 7 CD         | Rýchlostné prepojenie Košíc s Michalovcami a Moldavou nad Bodvou               | 2030              |
| ŠC 2   | OP 8 CD         | Obchvaty v Košiciach   | 2030              |
| ŠC 2   | OP 9 CD         | Obchvat Dvorianok  | 2030              |
| ŠC 2   | OP 10 CD        | Skapacitnenie cesty III/3390   | 2030              |
| ŠC 2   | OP 11 CD        | Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy                                     | 2030              |
| ŠC 2   | OP 12 CD        | Hraničný priechod Maťovské Vojkovce – Pavlovo                                  | 2030              |
| ŠC 2   | OP 13 CD        | Diaľničné spojenie Michaloviec so štátnou hranicou s UA                        | 2040              |
| ŠC 2   | OP 14 CD        | Rýchlostná cesta R2  | 2040              |
| ŠC 2   | OP 15 CD        | Obchvaty na cestách I. triedy  | 2040              |
| ŠC 2   | OP 16 CD        | Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy                                     | 2040              |
| ŠC 2   | OP 17 CD        | Hraničný priechod Hostovce – Tornanádaska                                      | 2040              |
| ŠC 2   | OP 18 CD        | Rýchlostná cesta R2  | 2050              |
| ŠC 2   | OP 19 CD        | Výstavby ciest I. triedy   | 2050              |
| ŠC 2   | OP 20 CD        | Obchvaty na cestách I. triedy  | 2050              |
| ŠC 2   | OP 21 CD        | Obchvaty a nové prepojenia na sieti krajských ciest                            | 2050              |
| ŠC 2   | OP 22 CD        | Nové hraničné priechody  | 2050              |
| ŠC 2   | OP 23 CD        | Údržba, opravy a modernizácia ciest, mostov a priepustov                       | priebežne         |
| ŠC 2   | OP 24 CD        | Modernizácia výkonu správy a údržby ciest a mostov s využitím SMART riešení    | 2030              |
| ŠC 2   | OP 25 CD        | Modernizácia mechanizácie Správy ciest KSK                                     | 2030              |
| ŠC 2   | OP 1 ND         | Čiastkové prepojenie kostrovej siete cyklistických komunikácií                 | 2030              |
| ŠC 2   | OP 2 ND         | Kompletná výstavba kostrovej siete cyklistických komunikácií                   | 2050              |
| ŠC 2   | OP 3 ND         | Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete                                   | 2030              |
| ŠC 2   | OP 4 ND         | Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi                | priebežne         |
| ŠC 2   | OP 5 ND         | Ďalšie potrebné opatrenia  | 2050<br>priebežne |

| Špec. cieľ   | Číslo opatrenia | Názov opatrenia   | Časový horizont |
|--|-----------------|---|-----------------|
| ŠC 2   | OP 1 ON         | Udelenie nenávratné finančného príspevku na modernizáciu ciest II. triedy                                       | 2040            |
| ŠC 2   | OP 8 ON         | Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach  | 2030            |
| <b>Špecifický cieľ 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD</b> |                 |   |                 |
| ŠC 3   | OP 18 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2025            |
| ŠC 3   | OP 19 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2030            |
| ŠC 3   | OP 20 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2040            |
| ŠC 3   | OP 21 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2050            |
| ŠC 3   | OP 22 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2025            |
| ŠC 3   | OP 23 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2030            |
| ŠC 3   | OP 24 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2040            |
| ŠC 3   | OP 25 ŽD        | Úpravy železničnej infraštruktúry   | 2050            |
| ŠC 3   | OP 26 ŽD        | Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – Košice  | 2030            |
| ŠC 3   | OP 27 ŽD        | Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – ostatné   | 2030            |
| ŠC 3   | OP 28 ŽD        | Infraštruktúra významných prestupných uzlov   | 2040            |
| ŠC 3   | OP 29 ŽD        | Záchytné parkoviská pri železničných tratiach   | 2030            |
| ŠC 3   | OP 1 ON         | Udelenie nenávratné finančného príspevku na modernizáciu ciest II. triedy                                       | 2040            |
| ŠC 3   | OP 2 ON         | Poskytnúť obciam prostriedky na údržbu, rekonštrukcie a výstavbu nových miestnych komunikácií lokálneho významu | 2025            |
| ŠC 3   | OP 3 ON         | Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku   | 2025            |
| ŠC 3   | OP 4 ON         | Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko   | 2025            |
| ŠC 3   | OP 5 ON         | Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť  | 2025            |
| ŠC 3   | OP 8 ON         | Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach  | 2030            |
| ŠC 3   | OP 9 ON         | Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému                                  | 2025            |
| <b>Špecifický cieľ 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu</b>                          |                 |   |                 |
| ŠC 4   | OP 10 ON        | Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave   | 2030            |
| ŠC 4   | OP 11 ON        | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave  | 2030            |
| ŠC 4   | OP 12 ON        | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave  | 2040            |
| ŠC 4   | OP 13 ON        | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave   | 2025            |
| ŠC 4   | OP 14 ON        | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave   | 2030            |
| ŠC 4   | OP 15 ON        | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave   | 2040            |
| <b>Špecifický cieľ 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja</b>           |                 |   |                 |
| ŠC 5   | OP 1 VOD        | Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia  | 2025            |
| ŠC 5   | OP 2 VOD        | Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia po roku 2030   | 2040            |
| ŠC 5   | OP 3 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy z Košíc  | 2025            |

| Špec. cieľ | Číslo opatrenia | Názov opatrenia   | Časový horizont |
|------------|-----------------|---|-----------------|
| ŠC 5       | OP 4 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy zo Spišskej Novej Vsi                          | 2025            |
| ŠC 5       | OP 5 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy na južnom Spiši                                | 2025            |
| ŠC 5       | OP 6 VOD        | Obojstranné autobusové zvozy z Michaloviec a Strážskeho                     | 2025            |
| ŠC 5       | OP 7 VOD        | Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na západe kraja (na Gemeri)             | 2030            |
| ŠC 5       | OP 8 VOD        | Ďalšie obojstranné autobusové zvozy na Zemplíne                             | 2030            |
| ŠC 5       | OP 9 VOD        | Autobusové zvozy z Prešovského kraja  | 2025            |
| ŠC 5       | OP 10 VOD       | Nový návrh systému zvozu  | 2025            |
| ŠC 5       | OP 11 VOD       | Nový návrh systému zvozu na západe kraja                                    | 2030            |
| ŠC 5       | OP 12 VOD       | Nový návrh systému zvozu na východe kraja                                   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 13 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Košiciach                                   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 14 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Michalovciach                               | 2025            |
| ŠC 5       | OP 15 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch              | 2025            |
| ŠC 5       | OP 16 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Rožňave                                     | 2025            |
| ŠC 5       | OP 17 VOD       | Návrh nového usporiadania MHD v Trebišove                                   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 18 VOD       | Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min       | 2025            |
| ŠC 5       | OP 19 VOD       | Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min       | 2025            |
| ŠC 5       | OP 20 VOD       | Zriadenie jadra IDS v oblasti Prešov – Košice                               | 2025            |
| ŠC 5       | OP 21 VOD       | Zriadenie jadra IDS v oblasti Poprad – Kežmarok – Spišská Nová Ves – Levoča | 2025            |
| ŠC 5       | OP 22 VOD       | Zriadenie jadra IDS v oblasti Humenné – Michalovce – Vranov nad Topľou      | 2025            |
| ŠC 5       | OP 23 VOD       | Prvý krok rozvoja IDS Východ  | 2025            |
| ŠC 5       | OP 24 VOD       | Druhý krok rozvoja IDS Východ   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 25 VOD       | Tretí krok rozvoja IDS Východ   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 26 VOD       | Štvrtý krok rozvoja IDS Východ  | 2040            |
| ŠC 5       | OP 27 VOD       | Napojenia terminálu Moldava nad Bodovou na cestu I. triedy                  | 2040            |
| ŠC 5       | OP 28 VOD       | Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu                 | 2030            |
| ŠC 5       | OP 29 VOD       | Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu                       | 2040            |
| ŠC 5       | OP 30 VOD       | Preferencia hromadnej dopravy   | 2025            |
| ŠC 1       | OP 31 VOD       | Bezbariérové zastávky   | Priebežne       |
| ŠC 5       | OP 32 VOD       | Kontaktné centrá IDS Východ   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 33 VOD       | Aplikácia a internetový portál IDS Východ                                   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 34 VOD       | Alternatívny spôsob obsluhy   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 23 CD        | Údržba, opravy a modernizácia ciest, mostov a priepustov                    | priebežne       |
| ŠC 5       | OP 24 CD        | Modernizácia výkonu správy a údržby ciest a mostov s využitím SMART riešení | 2030            |
| ŠC 5       | OP 25 CD        | Modernizácia mechanizácie Správy ciest KSK                                  | 2030            |
| ŠC 5       | OP 1 ŽD         | Návrh štvôr segmentovej premávky na trati č. 180                            | 2025            |

| Špec. cieľ | Číslo opatrenia | Názov opatrenia   | Časový horizont |
|------------|-----------------|---|-----------------|
| ŠC 5       | OP 2 ŽD         | Návrh štvŕ segmentovej premávky na trati č. 180   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 3 ŽD         | Návrh úprav premávky na trati č. 180  | 2040            |
| ŠC 5       | OP 4 ŽD         | Návrh ďalších úprav premávky na trati č. 180  | 2050            |
| ŠC 5       | OP 5 ŽD         | Návrh dvoj segmentovej premávky na trati č. 172, 173  | 2025            |
| ŠC 5       | OP 6 ŽD         | Návrh úprav premávky na trati č. 172, 173   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 7 ŽD         | Návrh troch segmentovej premávky na trati č. 190  | 2025            |
| ŠC 5       | OP 8 ŽD         | Návrh úprav premávky na trati č. 190  | 2050            |
| ŠC 5       | OP 9 ŽD         | Návrh dvoj segmentovej premávky na trati č. 191   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 10 ŽD        | Návrh úprav premávky na trati č. 191  | 2040            |
| ŠC 5       | OP 11 ŽD        | Návrh dvoj segmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160                               | 2025            |
| ŠC 5       | OP 12 ŽD        | Návrh dvoj segmentovej premávky a zvýšenie počtu a kvality vlakov na trati č. 160                               | 2030            |
| ŠC 5       | OP 13 ŽD        | Návrh premávky osobných vlakov trať 167   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 14 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196                         | 2025            |
| ŠC 5       | OP 15 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196                         | 2030            |
| ŠC 5       | OP 16 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196                         | 2040            |
| ŠC 5       | OP 17 ŽD        | Návrh posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 196                         | 2050            |
| ŠC 5       | OP 2 ON         | Poskytnúť obciam prostriedky na údržbu, rekonštrukcie a výstavbu nových miestnych komunikácií lokálneho významu | 2025            |
| ŠC 5       | OP 3 ON         | Spracovanie architektúry ITS na Východnom Slovensku   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 4 ON         | Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 5 ON         | Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť  | 2025            |
| ŠC 5       | OP 6 ON         | Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 7 ON         | Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS)   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 9 ON         | Posilnenie inštitucionálnych kapacít pre komplexné riadenie dopravného systému                                  | 2025            |
| ŠC 5       | OP 10 ON        | Vozidlový park v mestskej hromadnej doprave   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 11 ON        | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave  | 2030            |
| ŠC 5       | OP 12 ON        | Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave  | 2040            |
| ŠC 5       | OP 13 ON        | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave   | 2025            |
| ŠC 5       | OP 14 ON        | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 15 ON        | Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave   | 2040            |
| ŠC 5       | OP 16 ON        | Zriadenie parkovísk P+R v meste Košice  | 2030            |
| ŠC 5       | OP 17 ON        | Zriadenie parkovísk P+R pri hlavných križovatkách pri Košiciach   | 2030            |
| ŠC 5       | OP 18 ON        | Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami   | priebežne       |

| Špec. cieľ  | Číslo opatrenia | Názov opatrenia   | Časový horizont   |
|---|-----------------|---|-------------------|
| <b>Špecifický cieľ 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti</b> |                 |   |                   |
| ŠC 6  | OP 1 ND         | Čiastkové prepojenie kostrovej siete cyklistických komunikácií  | 2030              |
| ŠC 6  | OP 2 ND         | Kompletná výstavba kostrovej siete cyklistických komunikácií    | 2050              |
| ŠC 6  | OP 3 ND         | Prepojenia miest a obcí mimo kostrovej siete                    | 2030              |
| ŠC 6  | OP 4 ND         | Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi | priebežne         |
| ŠC 6  | OP 5 ND         | Ďalšie potrebné opatrenia                                       | 2050<br>priebežne |

## 6.7 Analýza závislostí medzi opatreniami a cieľmi

Analýzu závislostí medzi opatreniami a cieľmi treba začať krátkou úvahou o väzbách medzi strategickými a špecifickými cieľmi.

Strategické ciele sú sformulované štyri a sú vyjadrením vízie, ako by mal dopravný systém Košického kraja vyzerať v budúcnosti. Tieto ciele sú jasné, hoci sú len ťažko merateľné. Tieto ciele podrobnejšie uvádza kapitola 3.1:

- SC-1 Ekologický udržateľný dopravný systém kraja
- SC-2 Finančne udržateľný dopravný systém kraja
- SC-3 Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja
- SC-4 Bezpečný dopravný systém kraja

SC-1 Ekologický udržateľný dopravný systém kraja

SC-1 napĺňajú určitým spôsobom všetky špecifické ciele:

- Špecifický cieľ 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom
- Špecifický cieľ 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja
- Špecifický cieľ 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD
- Špecifický cieľ 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu
- Špecifický cieľ 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja
- Špecifický cieľ 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti

Ekologická udržateľnosť znamená znižovanie zaťaženia okolitého životného prostredia najmenej v rozmere dodržania hygienických limitov. Kvalitná a využívaná verejná hromadná doprava, ktorá obmedzí využívanie individuálnych osobných automobilov spôsobí zníženie emisií. Kvalitná cestná sieť môže znížiť emisie hluku a vďaka plynulej premávke aj spalín. Ostatná infraštruktúra to môže ovplyvniť. Kvalitný vozidlový park, najmä vozidlá s ekologicky progresívnymi pohonmi môžu veľmi napomôcť ekologickej udržateľnosti dopravného systému. Kvalitné riadenie systému optimalizuje okrem iného využitie dopravných prostriedkov, čo prispieva k zníženiu emisií. Nemotorová doprava je ekologická už svojou podstatou.

SC-2 Finančne udržateľný dopravný systém kraja

SC-2 napĺňa určitým spôsobom väčšiu časť špecifických cieľov:

- ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom priláka viac cestujúcich a tým zvýši tržby.
- ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť pomôže hospodárnej premávke dopravného systému.
- ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja napomáha ekonomickej premávke.
- ŠC 6 – Nemotorová doprava spôsobuje prakticky nulové prevádzkové náklady a celkom minimálne náklady na infraštruktúru, čím prispieva finančnej udržateľnosti dopravného systému.

SC-3 Moderný, výkonný a spoľahlivý dopravný systém kraja

Napĺňaniu SC-3 prispieva svojím spôsobom väčšina špecifických cieľov:

- ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom – predstavuje moderný prístup k službám a ich ponuke. Je nevyhnutnou podmienkou moderného dopravného systému.
- ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja – (a nielen tá v správe kraja) je základom pre všetku ponuku dopravných služieb ako vo verejnej doprave, takisto pre individuálnu dopravu. Je podmienkou pre výkonnosť a spoľahlivosť dopravného systému.
- ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD je základným pilierom výkonnosti a spoľahlivosti dopravného systému.
- ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť je základným pilierom pre výkonnosť a spoľahlivosť dopravného systému a takisto vplýva na vnímanie modernosti dopravných služieb.
- ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja je dôležitým predpokladom pre výkonnosť a spoľahlivosť celej dopravy.

SC-4 Bezpečný dopravný systém kraja

SC-4 napĺňa väčšia časť špecifických cieľov:

- ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom znižuje využívanie individuálnej dopravy, čo znižuje zaťaženie ciest a znižuje tým množstvo kolíznych situácií. Vyšší podiel profesionálnych vodičov by mal takisto znamenať bezpečnejšiu cestnú premávku.
- ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja je predpokladom bezpečnosti cestnej premávky.
- ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD predstavuje dôležitú podmienku pre bezpečné fungovanie verejnej dopravy.
- ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť je takisto predpokladom pre bezpečné prevádzkovanie verejnej dopravy.
- ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja predstavuje príspevok k bezpečnosti premávky i podporu ochrany pred vonkajšími vplyvmi.

Závislosť medzi opatreniami a špecifickými cieľmi je ukázaná pri samotných opatreniach a v predchádzajúcej kapitole 6.6. Väzby medzi opatreniami a strategickými cieľmi sú uvádzané v Pláne implementácie a monitorovania.

## 7 Návrh riešenia cestnej siete

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 (viď 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 Olšany) – 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 Vlachy;
  - 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.

### 7.1 Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy

Návrh obsahuje opatrenia vyrovnaných scenárov Bau a Do all v horizontoch 2030 s etapou 2025 a 2050 s etapou 2040. Stavby, ktoré sa budú realizovať podľa investičných plánov štátnych investorov alebo mesta Košice sú zaradené v scenári Bau, akcie Košického kraja sú v aktívnych scenároch Do all, kam sú zaradené aj ďalšie potrebné investície NDS a štátu zatiaľ neobsiahnuté v investičných plánoch.

Diaľnica D1 a rýchlostné cesty R2 a R4 budú tvoriť nosnú cestnú sieť 160 km dlhého územia Košického kraja. Pozdĺžnu os vytvorí rýchlostná cesta R2 a diaľnica D1 na ukrajinskú hranicu – táto os prepojí dostatočne kapacitnou cestou kraj od juhozápadu k východu, Gemer (aj Banskú Bystricu a Bratislavu) s Košicami a Košice s južným Zemplínom (aj Užhorodom a Mukačevom). Dvojpruhová R2 bude v roku 2050 zaťažená intenzitou cca 15 tis. voz./deň, D1 východne od Košíc intenzitou 45 tis. voz./deň, intenzita klesne až na 2,5 tis./deň na prihraničnom úseku. Tu bude potrebné doplniť projekt diaľnice D1 o priame napojenie na cestu II/555 od Veľkých Kapušian a posúdiť aj možnosť napojenia cesty III/3754 pri Kristoch iba v smere na Michalovce.

Severojižnú os vytvorí kombinácia D1 od Prešova, obchvatu Košíc rýchlostnou cestou R2 a úseku R4 smerom do Maďarska. Severne od Košíc budú v roku 2050 intenzity dosahovať až 54 tisíc voz./deň, na obchvate 25 tisíc voz./deň a na južnom úseku R4 cez 8 tis./voz./deň, s 50 % podielom nákladnej dopravy na obchvate R2 i na R4.

Diaľnica D1 a rýchlostná cesta R4 (vrátane obchvatu Košíc) budú tvoriť chrbticovú cestnú sieť kraja v trasách siete TEN-T a jej koridoru Rýn – Dunaj ako aj koridoru Via Carpatia presadzovaného iniciatívou Trojmoria. Diaľnice a rýchlostná cesta prevezmú funkciu základných komunikačných osí a cesty I. a II. triedy v ich okolí budú mať novú funkciu privádzačov, pričom často budú najrýchlejšie cesty trasované nepriamo smerom k najbližšej diaľnici a nie po najkratšej ceste I. alebo II. triedy. Svoju diaľkovú funkciu tak stratia nielen sprievodné cesty a I/20 a (a I/15, I/18 a I/21 v Prešovskom kraji), ale zväčša aj



s diaľničnými komunikáciami paralelné cesty I/18 a úsek I/79 Parchovany – Hriadky, keď diaľkové cesty prejdú na rýchlejšiu diaľnicu alebo rýchlostnú cestu.

Predpokladá sa, že do roku 2025 bude okrem v roku 2019 sprevádzkovaného úseku D1 Budimír – Bidovce, dokončený štvorpruhový obchvat Košíc rýchlostnou cestou R2 a bude vybudovaný úsek R2 Rožňava – Jablonov nad Turňou s tunelom Soroška (scenár Bau 2025). Tunnel Soroška pripravuje NDS v polovičnom profile. Po skúsenostiach s obťažnosťou dobudovania druhej tunelovej rúry na tuneli Branisko navrhujeme realizovať tento úsek ako štvorpruhový, čo umožní od počiatku bezpečnú premávku aj bezproblémovú údržbu tunela. Do roku 2030 bude v scenári Bau dostavaná diaľnica D1 na ukrajinskú hranicu a rýchlostná cesta R2 v dvojpruhovom profile na hranicu s Banskobystrickým krajom do Tornale. V aktívnom scenári Do all 2030 sa navrhuje doplniť diaľnicu D1 o plne funkčný privádzač na Spiši a o lepší napojenie na južný Zemplín.

Cesty I. triedy tvoria v Košickom kraji v roku 2019 základnú medziokresnú sieť. To sa však zmení po dokončení hore uvedených diaľnic a rýchlostných ciest a v Košickom kraji zostane okrem dopravných ciest k diaľniciam iba veľmi obmedzený rozsah ciest I. triedy s chrbticovou funkciou:

- I/67 Rožňava – Dobšinská ľadová Jaskyňa (44,2 km)
- I/79 Parchovany – Čierna (82,8,km)
- I/18 a I/74 Strážske – Michalovce (21,2 km)

Na týchto cestách sa plánuje realizácia obchvatov miest a obcí.

### 7.1.1 Scenáre do roku 2030

Návrh scenárov do roku 2030 je rozdelený do etapy Bau 2025 a Do all 2025 a scenárov Bau 2030 a Do all 2030. V oboch scenároch Bau je zahrnutý postup prác na realizácii diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R2 ako aj plánované investície na sieti ciest I. triedy. V scenároch Do all sú navrhnuté ďalšie nutné opatrenia k napojeniu diaľnice D1 na okolité územie a na cestách I. triedy. Do roku 2030 budú realizované cesty obsiahnuté v investičnom pláne NDS a SSC. Tie sú navrhnuté do scenárov Bau 2025 a Bau 2030. Úseky navrhnuté spracovateľom stratégie sú potom zahrnuté v scenároch Do all.

#### 7.1.1.1 Návrh siete v etape do roku 2025

Bau 2025 – diaľnica D1 je vybudovaná v súvislom čiastkovom úseku Prešov juh – Bidovce, na ktorý nadväzuje štvorpruhový rýchlostný obchvat Košíc R2. Bude dobudovaná II. etapa privádzača do Spišskej Novej vsi s napojení na cestu II/533. Tá pomôže Levoči, avšak neprinesie vhodné riešenie ani pre Spišskú Novú Ves ani pre obec Harichovce. Na cestách I. triedy budú vybudované potrebné obchvaty Strážskeho, Vole, Nacinej Vsi a Petroviec nad Laborcom, veľmi potrebný obchvat Hriadok a taktiež je pripravený projekt na modernizáciu cesty I/79 a jej predĺženie na štátnu hranicu s Ukrajinou, pokiaľ bude uzatvorená dohoda o zriadení hraničného priechodu. Priechod by mal byť otvorený iba pre osobnú dopravu.

**Tabuľka 1 Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2025**

| cesta | stavba   | predpokladané ukončenie<br>výstavby | zaťaženie<br>[voz/24h] |
|-------|--|-------------------------------------|------------------------|
| D1    | Budimír – Bidovce (plný profil)  | 2019                                | 20050                  |
| R2    | Rožňava – Jablonov nad Turňou – návrh na úpravu na 4 pruhy v tuneli (Do all) | 2025                                | 7460                   |
| R2    | Košice, Šaca - Košické Oľšany I. úsek (plný profil)                          | 2023                                | 11600                  |

| cesta          | stavba  | predpokladané ukončenie<br>výstavby | zaťaženie<br>[voz/24h] |
|----------------|---|-------------------------------------|------------------------|
| R2             | Košice, Šaca - Košické Oľšany II. úsek (plný profil)                  | 2025                                | 20420                  |
| I/82           | Privádzáč Spišská Nová Ves II. etapa (na území PSK, polovičný profil) | 2022                                | 10080                  |
| I/18           | Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom                                | 2023                                | 8710                   |
| I/18 a<br>I/74 | Strážske, križovatka  | 2022                                | -                      |
| I/79           | Čierna – Solomonovo   | 2025                                | 1410                   |
| I/79           | Hriadky – Trebišov, preložka  | 2025                                | 13370                  |

Do all 2025 – na úseku R2 Rožňava – Jablonov nad Turňou sa nachádza tunel Soroška, ktorý je plánovaný na výstavbu v prvej fáze ako dvojpruhový. Pre zabezpečenie možnosti budúceho zvýšenia kapacity R2 a pre bezpečnosť premávky v tunelovom úseku sa navrhuje vybudovať úsek Rožňava – Jablonov nad Bodvou ako štvorpruhový. Košický kraj musí presadiť revokáciu uznesenia vlády a umožniť tak NDS dobudovať do roku 2025 aj III. etapu privádzача do Spišskej Novej Vsi, ktorú bude tvoriť skapacitnený úsek cesty II/533 a nové napojenie severného obchvatu Spišskej Novej Vsi cestou I/82 (odporúča sa realizácia formou trojpruhovej cesty I. triedy so striedaním dvojpruhového úseku).a

**Tabuľka 2 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2025**

| cesta | stavba  | predpokladané ukončenie<br>výstavby | zaťaženie<br>[voz/24h] |
|-------|---|-------------------------------------|------------------------|
| R2    | Rožňava - Jablonov nad Turňou (plný profil)                         | 2025                                | 7450                   |
| I/82  | Privádzáč Levoča – Spišská Nová Ves III.etapa (obchvat Harichoviec) | 2025                                | 11890                  |

#### 7.1.1.2 Návrh siete v scenároch po roku 2025

Bau 2030 – v roku 2030 bude diaľnica D1 vybudovaná v súvislom čiastkovom úseku Ružomberok – Michalovce, z ktorej odbočí štvorpruhový rýchlostný obchvat Košíc a nadväzná rýchlostná cesta R2 do Moldavy nad Bodvou. Na príjazdoch do Košíc budú vybudované obchvaty Krásnej a Košickej Novej Vsi ako aj zvýšenie kapacity Kostolianskej cesty s novým riešením križovatky pri Crow Aréne s vyriešením cyklistickej trasy pozdĺž Čermeľského potoka (viď kapitolu 7.2.1.1).

**Tabuľka 3 Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2030**

| cesta  | stavba                                    | predpokladané ukončenie<br>výstavby | zaťaženie<br>[voz/24h] |
|--------|---|-------------------------------------|------------------------|
| D1     | Bidovce – Dargov (plný profil)            | do 2030                             | 28750                  |
| D1     | Dargov – Pozdišovce (plný profil)         | do 2030                             | 25440                  |
| D1     | Pozdišovce – Michalovce (plný profil)     | do 2030                             | 18020                  |
| R2     | Moldava – Košice, Šaca (polovičný profil) | do 2030                             | 11100                  |
| I/19   | Obchvat Košickej Novej Vsi v Košiciach    | do 2030                             | 14270                  |
| II/552 | Košice-Krásna, obchvat                    | do 2030                             | 6220                   |

Do all 2030 – pre lepšiu funkciu diaľnice D1 pri Michalovciach a Sobranceiach sa navrhuje napojenie križovatky Michalovce privádzачom na cestu II/555 od Veľkých Kapušian a zabrániť tak prejazdu dopravy z D1 cez II/550 Michalovce-Vrbovec. Na ceste I/79 sa navrhuje vybudovať obchvat Dvorianok.

**Tabuľka 4 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2030**

| cesta     | stavba  | predpokladané ukončenie<br>výstavby | zaťaženie<br>[voz/24h] |
|-----------|---|-------------------------------------|------------------------|
| D1/II/555 | Privádzač od cesty II/555 z juhu k D1 v Michalovciach | do 2030                             | 9880                   |
| I/79      | Dvorianky, obchvat                                    | do 2030                             | 7470                   |

### 7.1.2 Scenáre do roku 2050

Návrh scenárov do roku 2050 je rozdelený do etapy Do all 2040 a scenára Do all 2050. Navrhuje sa realizovať investíciou NDS prepojenia Spišskej Novej Vsi s križovatkami Spišský Štvrtok a Beharovce prostredníctvom pokračovania cesty I/82 obchvatom Smižian a obchvatom Spišského Štvrtku na exit 341 na D1 a vybudovaním novej cesty I/83 pozdĺž II/536, II/547 a III/3261 na križovatku exit 368 pri Beharovciach. Navrhujú sa tiež obchvaty na cestách I/67 a I/79.

#### 7.1.2.1 Návrh siete v etape do roku 2040

Bau 2040 – do roku 2040 bude dobudovaná diaľnica D1 na hranice Ukrajiny a rýchlostná cesta R2 v polovičnom profile do Rožňavy (s výnimkou štvorpuhového obchvatu Košíc a tunelu Soroška).

**Tabuľka 5 Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2040**

| cesta | stavba   | predpokladané ukončenie<br>výstavby | zaťaženie<br>[voz/24h] |
|-------|--|-------------------------------------|------------------------|
| R2    | Včeláre – Moldava (polovičný profil)             | do 2040                             | 13090                  |
| R2    | Jablonov nad Turňou – Včeláre (polovičný profil) | do 2040                             | 11860                  |
| D1    | Michalovce – Sobrance (plný profil)              | do 2040                             | 13450                  |
| D1    | Sobrance – št. hr. SR/UA (plný profil)           | do 2040                             | 3880                   |

Do all 2040 - v tejto etape sa navrhuje pokračovať vo výstavbe cesty I/82 jej napojením na D1 prostredníctvom obchvatu Smižian (južný alebo severný, podľa výhodnosti), prekategORIZOVANEJ cesty II/536 a obchvatu Spišského Štvrtku do križovatky exit 341 pri Spišskom Štvrtku. Taktiež sa navrhuje v etape do roku 2040 realizovať tri obchvaty na ceste I/79 v smere na Kráľovský Chlmec a v koordinácii s modernizáciou železničného koridoru odstrániť aj úrovňové križenia so železničnou traťou 191. Posúdiť by sa malo aj napojenie cesty III/3754 pri Kristoch križovatkovými rampami v smere na Michalovce, ktorá by cca 1 000 voz deň, previedlo na D1 namiesto prejazdu cez Sobrance.

**Tabuľka 6 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2040**

| cesta | stavba  | predpokladané ukončenie<br>výstavby | zaťaženie<br>[voz/24h] |
|-------|---|-------------------------------------|------------------------|
| I/82  | Smižany, obchvat a zmena cesty II/536 na I/82 | do 2035                             | 6450                   |
| I/79  | Veľaty, obchvat                               | do 2040                             | 6540                   |
| I/79  | Čerhov, obchvat                               | do 2040                             | 6530                   |
| I/79  | Slovenské Nové Mesto obchvat                  | do 2040                             | 5800                   |
| D1    | Križovatka Kristy (len rampy smer Sobrance)   | do 2040                             | 950                    |

### 7.1.2.2 Návrh siete v scenári po roku a2040

Bau 2050 - bude dostavaný posledný úsek rýchlostnej cesty R2 v polovičnom profile na hranicu Banskobystrického kraja.

**Tabuľka 7 Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2050**

| cesta | stavba                                | predpokladané ukončenie výstavby | zaťaženie [voz/24h] |
|-------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| R2    | Gombasek – Rožňava (polovičný profil) | do 2050                          | 10030               |
| R2    | Tornaľa – Gombasek (polovičný profil) | do 2050                          | 6050                |

Do all 2050 - plán VÚC Košického kraja obsahuje návrh preložky cesty II/536 medzi Spišskou Novou Vsou a Spišskými Vlachmi a nadväzný západný obchvat Spišských Vlachov cestou II/547. Zaťaženie v obciach Odorín a Jamník už v roku 2018 presiahlo 5 tis. voz/deň, obchvat je teda potrebný. Návrh podľa ÚP VÚC na súvislú preložku by však viedol podľa výsledkov dopravného modelovania k vzniku silne zaťaženej cesty II. triedy paralelnej k diaľnici D1 so zaťažením 14 tis. voz/24 hod s nevyhnutnými stavebnými nákladmi vysoko presahujúcimi štandard bežných obchvatov na krajských cestách II. triedy. Navrhuje sa preto namiesto preložky cesty II. triedy vybudovať investíciou NDS cestu I. triedy I/83 Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy – exit 386 Beharovce v trasách navrhnutých obchvatov ako privádzač z miest a obcí západného Spiša, ktoré majú má dnes veľmi zlý prístup na diaľnicu D1. Jeho realizácia formou obchvatov a preložiek krajských ciest je v celej dĺžke v nasledujúcich desaťročiach nerealizovateľná. Ak na území Košického kraja už nebudú po roku 2040 potrebné takmer žiadne investície do cestnej siete I. triedy, táto jedna by oblasti Spiša veľmi pomohla.

V horizonte po roku 2040 sú pre Slovenskú správu ciest naplánované niektoré investície, ktoré nebude možné realizovať do roku 2030. Potrebný juhozápadný obchvat Sečoviec súvisiaci s nárastom intenzít dopravy cestami od D1 smerujúcimi po ceste III/3656 do Trebišova (po plnom vyťažení vjazdu po I/79). Sú tiež naplánované obchvaty sídel na ceste I/67 v zhode s ÚP VÚC a tiež prepojenie cesty I/79 na maďarskú cestu č. 37 tak, aby sa cesty vyhlí centru mesta Sátoraljaújhely. Doplnením ďalšieho privádzača od I/16 na R2 pri Mokranciach sa podstatne zvýši využitie R2 oproti stavu s prepojením I/16 – R2 len východne od Moldavy nad Bodvou a umožní sa budúce napojenie obchvatu Moldavy nad Bodvou v novej stope východne od mesta na rýchlostnú cestu.

**Tabuľka 8 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050**

| cesta | stavba   | predpokladané ukončenie výstavby | zaťaženie [voz/24h] |
|-------|--|----------------------------------|---------------------|
| I/83  | Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy                            | do 2050                          | 15080               |
| I/83  | Spišské Vlachy – Granč-Petrovce                              | do 2050                          | 3290                |
| I/18  | Sečovce, JZ obchvat  | do 2050                          | 4560                |
| I/67  | Gemerská Poloma – Stratená                                   | do 2050                          | 6290                |
| I/79  | Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely                       | do 2050                          | 1960                |
| R2    | Privádzač od I/16 na R2 Moldava nad Bodvou (pri Mokranciach) | do 2050                          | 1930                |

Boli tiež vytipované ďalšie obchvaty na cestách I. triedy Košického kraja, ktoré výhľadovo majú dopravný zmysel, avšak nie sú akútne potrebné ani v horizonte po roku 2040. Uvedené sú v scenári Do all 2050 Rozvojový ako možné investície v ďalšom období.

**Tabuľka 9 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 R**

| cesta | stavba                             |
|-------|------------------------------------|
| I/18  | Sečovce, JV obchvat                |
| I/18  | Sobrance, obchvat (rezerva ÚP VÚC) |
| I/67  | Stratená – hranica kraja           |
| I/79  | Svätuše, preložka                  |

## 7.2 Cesty II. a III. triedy

Cesty II. triedy tvoriace 25 % dĺžky cestnej siete kraja dopĺňajú dnes sieť ciest I. triedy Košického kraja, keď krátke úseky diaľnice D1 a rýchlostnej cesty R4 zatiaľ sieť netvorí. Význam časti ciest I. triedy bude klesať s postupnou výstavbou s nimi paralelných rýchlostných komunikácií.

Cesty II. triedy sa tak v Košickom kraji de facto stanú súčasťou chrbticovej cestnej siete a vzrastú požiadavky na ich stavebný a dopravno-technický stav. Na cestách II. triedy bude potrebné realizovať zásadné rekonštrukcie v zhode s výsledkami multikriteriálnej analýzy. Na cesty II. triedy už bola zameraná starostlivosť Úradu Košického samosprávneho kraja a SC KSK. Opravy ciest II. triedy sa realizujú z Regionálneho operačného programu (III/533, II/535, II/547, II/566, II/548, II/549, II/552) v období 2007 – 2014 a aktuálne prebiehajú rekonštrukcie so spolufinancovaním z integrovaného regionálneho operačného programu (viď tabuľku Tabuľka 10).

Cesty III. triedy tvoria 59 %, dĺžky siete, odohráva sa však na nich len malá časť dopravného výkonu, intenzity dopravy dosahujú iba niekoľko stoviek vozidiel za deň. Zabezpečujú prístup do všetkých dedín a osád kraja, sú zásadné pre prevádzku verejnej dopravy a nemajú žiadnu ďalšiu alternatívu. Dopravno-technický stav ciest III. triedy vychádza z ich historického trasovania. Až na výnimky nie je ale účelné ani možné dopravno-technický stav zlepšovať alebo budovať obchvaty obcí. U ciest III. triedy je prioritou realizovať celoplošné opravy ciest s ukončenou životnosťou, aby bola udržateľná ich bežná údržba. Pri nízkych intenzitách dopravy môže cyklus súvislých opráv dosiahnuť aj 30 rokov.

Sieť ciest III. triedy je v rovinných častiach východnej časti kraja spojená s prevažujúcim smerovaním ciest pozdĺž vodných tokov od severu na juh, prerušujú ju iba prírodné prekážky ako veľké rieky na Zemplíne a horské hrebene. V nížinných častiach kraja je vytvorená sieť ciest III. triedy, boli tu identifikované aj chýbajúce spojenia medzi obcami, ktoré by bolo možné s primeranými nákladmi do siete ciest III. triedy doplniť. Na Gemeri a Spiši netvorí cesty III. triedy samostatnú sieť, väčšinou ide o slepé odbočky z ciest I. a II. triedy do jednotlivých údolí a morfológia územia v podstate neumožňuje ich vzájomné prepájanie.

### 7.2.1 Správa, údržba a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy

Správu a údržbu ciest II. a III. triedy vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja vykonáva Správa ciest Košického samosprávneho kraja, rozpočtová organizácia Košického samosprávneho kraja. Cesty II. a III. triedy na území Košického kraja, okrem prejazdnych úsekov cez mesto Košice, sú od 1.1.2004 vo vlastníctve Košického samosprávneho kraja. Investičný dlh na cestách pochádza napriek intenzívnej obnove ciest v posledných 15 rokoch ešte z čias, kedy boli cesty II. a III. triedy, vrátane mostov, vo vlastníctve štátu a v správe Slovenskej správy ciest Bratislava, prípadne Okresných správ ciest.

K 21.6.2019 bol stav ciest a mostov na území Košického kraja Cestnej databanky nasledujúci:

- 38,5 % dĺžky ciest II. triedy nevyhovoval z pohľadu pozdĺžnych nerovností;
- 17,2 % dĺžky ciest II. triedy nevyhovovalo z pohľadu vyjazdených koľají);
- 17,25 % dĺžky ciest II. triedy je v nevyhovujúcom a 3,74 % v havarijnom stave;
- Z 208 mostov na cestách II. triedy ich je 55 v zlom alebo veľmi zlom stave;
- 21,6 % dĺžky ciest III. triedy je v nevyhovujúcom a 2,44 % v havarijnom stave;
- Zo 450 mostov na cestách III. triedy ich je 48 v zlom alebo veľmi zlom stave.

Vzhľadom na stavebný stav ciest II. a III. triedy a ich potrebnú údržbu sa navrhuje realizovať na nich nasledujúce činnosti:

- letná a zimná údržba a oprava ciest a ich súčastí s cieľom odstránenia závad v zjazdnosti, opotrebenia a poškodenia ciest a ich súčastí ;
- opravy a rekonštrukcie v intervale cca 20 rokov podľa cestného programu s prioritou ciest definovaných multikriteriálnou analýzou;
- opravy a rekonštrukcie mostov v intervale závislom na ich zistenej zvyškovej životnosti a kvalite údržby v minulosti, je vhodné vypracovať mostný program pro Košický kraj.
- vo výnimočných prípadoch obchvaty.

Údržbu je na cestách III. triedy potrebné realizovať priebežne podľa aktuálneho stavu.

Rekonštrukcie vyžadujú všetky cesty II. a III. triedy a objekty na nich raz za cca 20 rokov s rôznym rozsahom prác podľa stavebného stavu (pri nízkych intenzitách dopravy a kvalitnej realizácii stavby až 30 rokov).

Priority pri zabezpečovaní zjazdnosti aj pri budúcich stavebných úpravách majú chrbticové cesty II. triedy. Vzhľadom na ich dôležitosť pre medziokresné spojenia by tak na stavebné projekty na týchto cestách bolo žiaduce získať jednorazovú účelovú dotáciu zo štátneho rozpočtu, ďalšia pôžička by nebola riešením.

Chrbticové úseky ciest II. triedy s najvyšším dopravným zaťažením:

- II/533 2,85 km (Harichovce – Spišská Nová Ves)
- II/536 28,17 km (Arnutovce – Spišské Vlaky)
- II/546 12,45 km (Prakovce – Jaklovce)
- II/547 61,78 km (Dobrá Voľa – Košice)
- II/552 85,54 km (Košice – Maťovské Vojkovce)
- II/555 43,00 km (Kráľovský Chlmec – Michalovce)

Ďalšie významné cesty II. triedy:

- II/548 48,74 km (Košice, Pereš – Smolník)
- II/550 10,32 km (Moldava nad Bodvou – Jasov)
- II/576 84,85 km (Herlianske sedlo – Bohdanovce)
- II/582 32,65 km (Michalovce – Sobrance)

Prioritné úseky pre rekonštrukcie sú uvedené v kapitole 7.4.

#### *7.2.1.1 Stavebné úpravy ciest II. a III. triedy*

Bau 2025 – v Košickom samosprávnom kraji aktuálne prebiehajú rekonštrukcie najvýznamnejších ciest II. triedy. Okrem toho sa pripravuje so spolufinancovaním z IROP skapacitnenie časti cesty II/552 v majetku a správe mesta Košice v úseku Meteorová – Levočská.

**Tabuľka 10 Rekonštrukcie cestnej siete realizované v rámci IROP – scenár Bau 2025**

| projekt  |
|--|
| II/547 Hr. okr. KE/KS – Spišské Vlachy I. etapa                                  |
| II/547 Hr. okr. KE/KS – Spišské Vlachy 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 Vlachy – 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 – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec                            |
| II/582 Michalovce – Sobrance   |

**Tabuľka 11 Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2025**

| cesta  | stavba                             | predpokladané ukončenie výstavby | zaťaženie [voz/24h] |
|--------|------------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| II/552 | skapacitnenie Slanskej v Košiciach | do 2025                          | 14020               |

Bau 2030 – do roku 2030 bude správcom cesty, mestom Košice, vyriešené kapacitné obmedzenie na ceste III/3390 v Košiciach na križovatke s cestou III/3391 formou okružnej križovatky na ceste v majetku a správe mesta Košice.

**Tabuľka 12 Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2030**

| cesta    | stavba  | predpokladané ukončenie výstavby | zaťaženie [voz/24h] |
|----------|---|----------------------------------|---------------------|
| III/3390 | Skapacitnenie križovatky pri Crow Aréne v Košiciach | do 2030                          | -                   |

Do all 2030 – v horizonte 2030 je navrhnuté ponúknuť pre prímestskú verejnú dopravu tri krátke pre verejnú dopravu významné nové prepojenia v rámci cestnej siete III. triedy:

- Prevzatie miestnej komunikácie Beniakovce – Hrašovík do siete ciest III. triedy a jej oprava, ktorá umožní vedenie verejnej dopravy aj po trase Vajkovce – Beniakovce – Hrašovík – Košice;
- Prepojenie Husák – Koromľa na východnom Zemplíne, ktoré efektívnejšie vedenie spojov verejnej dopravy do Sobraniec od východu;
- Prepojenie Bukovec – Hýľov v stope účelovej cesty pre zjednodušenie obsluhy Vyšného Klátova a Hýľova autobusovou dopravou.

**Tabuľka 13 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2030**

| cesta    | stavba   | predpokladané ukončenie výstavby | zaťaženie [voz/24h] |
|----------|--|----------------------------------|---------------------|
| -        | Beniakovce – Hrašovík (prevzatie miestnej komunikácie) | do 2030                          | 670                 |
| III/3804 | Husák – Koromľa  | do 2030                          | 260                 |
| III/3403 | Bukovec – Hýľov  | do 2030                          | 140                 |

Do all 2040 – po roku 2030 sa navrhuje vybudovať – premostenie rieky Ondavy s prepojením ciest III/3678 III/3769, čím dôjde k významnému zlepšeniu obsluhy obce Zemplínske Hradište a zlepši sa miestna dostupnosť Trebišova od východu. V koordinácii s modernizáciou koridoru Kysak – Košice sa navrhuje vybudovať potrebný obchvat Kostolian nad Hornádom. Ďalej sa navrhuje postaviť obchvat obce Malá Ida s vysokou intenzitou dopravy a navrhuje sa prepojenie obcí Trnava pri Laborci a Vinné, ktoré umožní obsluhu obcí v blízkosti Michaloviec jednou linkou od Zemplínskej Šíravy. Navrhuje sa

tiež zriadiť v spolupráci s mestom obchvat Kráľovského Chlmca novou cestou III triedy. Úsek Trstány – Čižatice sa navrhuje zriadiť pre umožnenie efektívnej obsluhy prímestskou autobusovou dopravou.

**Tabuľka 14 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2040**

| Cesta    | stavba                            | predpokladané ukončenie výstavby | zaťaženie [voz/24h] |
|----------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| -        | Zemplínske Hradište – Malčice     | do 2040                          | 1140                |
| III/3390 | Kostoľany nad Hornádom, obchvat   | do 2040                          | 2160                |
| II/548   | Šemša – Pereš (obchvat Malej Idy) | do 2040                          | 5210                |
| -        | Trnava pri Laborci – Vinné        | do 2040                          | 10                  |
| III/3698 | Kráľovský Chlmec obchvat          | do 2040                          | 2100                |
| III/3327 | Trstány – Čižatice                | do 2040                          | 100                 |

Do all 2050 – v horizonte po roku 2040 sa navrhuje pripraviť a postupne realizovať obchvaty miest a obcí na chrbticových cestách II. triedy. Navrhuje sa tiež vybudovať nové prepojenia Janík a Rešica, ktoré vytvorí samostatné južné prepojenie obcí medzi Moldavou nad Bodvou a Kechnecom a zvýši dostupnosť k terminálu vlak – bus Veľká Ida, k terminálu Vstupný areál U.S.Steel a do priemyselných zón Kechnec a Haniska ako aj do Košíc. Navrhuje sa tiež nové dnes neexistujúce spojenie Boňany – Ptrukša na juhovýchode Zemplína a prepojenie z Pribeníku do Dobrej.

**Tabuľka 15 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050**

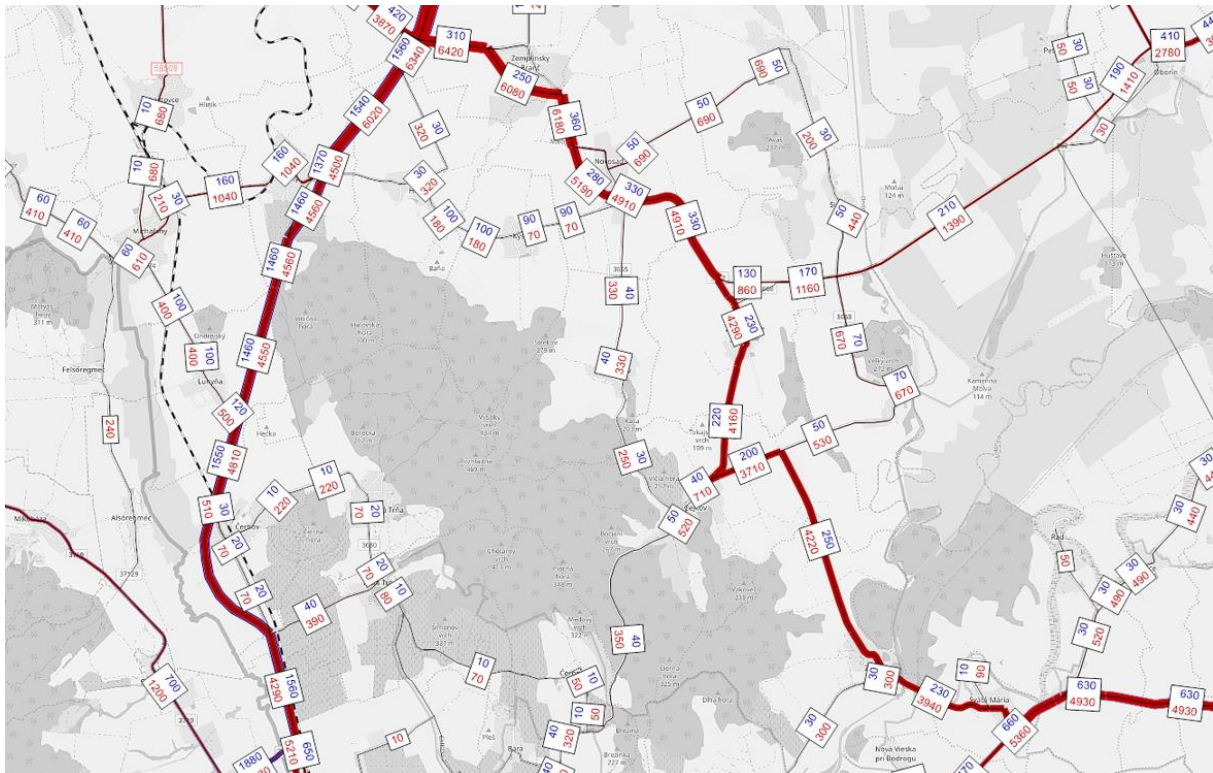
| cesta               | stavba                          | predpokladané ukončenie výstavby | zaťaženie [voz/24h] |
|---------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| II/547              | Krompachy – obchvat             | do 2050                          | 9470                |
| II/547              | Veľký Folkmar, obchvat          | do 2050                          | 13160               |
| II/550              | Moldava nad Bodvou, obchvat     | do 2050                          | 1200                |
| II/552              | Bohdanovce, obchvat             | do 2050                          | 8880                |
| II/552              | Rákoš, obchvat                  | do 2050                          | 8740                |
| II/552              | Slanec, obchvat                 | do 2050                          | 7680                |
| II/552              | Zemplínska Teplica, obchvat     | do 2050                          | 5200                |
| II/552              | Čalovka – Nižný Žipov           | do 2050                          | 5300                |
| II/552              | Veľké Kapušany – Maťovce        | do 2050                          | 6770                |
| II/555              | Palín a Stretava, obchvat       | do 2050                          | 9760                |
| II/555              | Pavlovce nad Uhom, obchvat      | do 2050                          | 9290                |
| II/555              | Veľké Kapušany, západný obchvat | do 2050                          | 5490                |
| (III/3302)          | Janík – Rešica                  | do 2050                          | 150                 |
| III/3703 a III/3757 | Boňany – Ptrukša                | do 2050                          | 2070                |
| III/3699            | prepojenie Pribeník – Dobrá     | do 2050                          | 990                 |

V Tabuľka 16 sú uvedené návrhy na obchvaty na cestách II. triedy a nové prepojenia, ktoré sa navrhujú na realizáciu iba v prípade dostatku investičných prostriedkov (scenár Do all 2050 rozvojový). Prepojenie I/79 (Zemplínske Jastrabie) a II/552 (Svätá Mária), vytvorí veľmi potrebné a výhodné spojenie Medzibodrožia s Trebišovom. Vzhľadom na to, že by cez obce na ceste III/3694, III/3685 a III/3667 prechádzalo po novom cca 5 tis. vozidiel denne, bolo by potrebné vybudovať celkom novú trasu cesty medzi I/79 a II/552 a tiež dostavať inak nie nevyhnutne potrebný obchvat Zemplínskeho Branča.



**Tabuľka 16 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 R**

| cesta                  | stavba  |
|------------------------|---|
| II/548                 | Jasov, preložka   |
| II/550                 | Medzev, preložka (rezerva ÚP VÚC)                             |
| II/552                 | Kucany – Oborín, obchvat                                      |
| II/552                 | Veľké Raškovce, obchvat                                       |
| II/552                 | Zemplínsky Branč  |
| II/576                 | Bidovce – Bohdanovce  |
| II/582                 | Michalovce, východný obchvat (rezerva ÚP VÚC)                 |
| II/526 a II/587        | Štítnik, obchvat  |
| - (III/3694 – III3685) | prepojenie I/79 (Zemplínske Jastrabie) a II/552 (Svätá Mária) |
| -                      | prepojenie II/535 na II/546 Hnilec – Nálepkovo                |



**Obrázok 1 Kartogram zaťaženia prepojenia I/79 (Zemplínske Jastrabie) a II/552 (Svätá Mária)**

Pri analýzach bol na dopravnom modeli posudzovaný celý rad ďalších obchvatov a nových prepojení. V Tabuľka 17 sú uvedené obchvaty a prepojenia, ktorých realizácia sa z uvedených dôvodov neodporúča.

**Tabuľka 17 Stavby neodporúčané**

| cesta    | stavba                          | poznámka  |
|----------|---------------------------------|---|
| II/533   | Gemerská Poloma, obchvat        | nízka intenzita dopravy   |
| II/535   | Hnilec – Mlynky, preložka       | nízka intenzita dopravy, iba ak by došlo k zrušeniu železničnej trati |
| II/546   | Helcmanovce – Prakovce          | nízka intenzita dopravy   |
| II/549   | Smolník                         | nízka intenzita dopravy   |
| II/555   | Michalovce-Vrbovec, obchvat     | Nie je potrebné, ak bude realizované napojenie II/555 na privádzač D1 |
| II/582   | Jovsa, obchvat                  | nízka intenzita dopravy   |
| II/582   | Poruba pod Vihorlatom – Jasenov | nízka intenzita dopravy   |
| II/587   | Pašková, obchvat                | nízka intenzita dopravy, neefektívne v podobe navrhované v ÚP VÚC     |
| II/587   | Dlhá Ves, obchvat               | nízka intenzita dopravy   |
| III/3259 | Oľšavka – Dúbrava               | nízka intenzita dopravy   |
| III/3733 | Nacina Ves – Nižný Hrušov       | Riziko skracovania ciest nákladnou dopravou                           |
| III/3040 | Slavošovce                      | minimálna intenzita dopravy   |
| III/3040 | Ochtiná                         | nízka intenzita dopravy   |

### 7.2.2 Prevod existujúcich komunikácií do siete ciest III. triedy

Boli analyzované cestné prepojenia, ktoré síce nie sú v majetku Košického samosprávneho kraja, ale sú v prevádzke ako miestne alebo účelové komunikácie iným správcom. Sú často širokovo nevyhovujúce a ich správcovia ich nie sú schopní vždy udržiavať v dostatočnej kvalite. Bolo posudzované, či by mali byť dané komunikácie prebraté Košickým krajom a zrekonštruované. Ako bolo uvedené v kapitole 7, nie je realistické očakávať, že kraj bude okrem údržby, obnovy a niekoľkých vybraných nových prepojení môcť do správy prebrať aj miestne a účelové komunikácie. Ďalej sú uvedené tie cesty, ktoré je potrebné z dopravného hľadiska odporučiť ako výhľadovo možné k prevodu pre ich pomerne vysoké využitie do centier siete kraja, ale pre najbližšie obdobie nie je prevod prioritou oproti údržbe, obnove a novým prepojeniam. Žiadna z ciest nie je a nebude zaťažovaná natoľko, aby bolo potrebné ju bezpodmienečne a okamžite previesť medzi krajské cesty. Ďalej sú v Tabuľka 19 uvedené málo využívané spojenia, ktorých prevod medzi cesty II. a III triedy nie je účelný ani výhľadovo z dôvodu ich minimálneho využívania.

**Tabuľka 18 Mierne využívané spojenia – prevod aktuálne nerealizovateľný, ale výhľadovo možný**

| komunikácia                                  | dĺžka  | zaťaženie 2018 [voz/24h]    |
|--|--------|-----------------------------|
| Perín-Chym – Kechnec                         | 5,9 km | 690 – 1140                  |
| Košická Polianka (III/3321) – Košice, Krásna | 4,4 km | 490                         |
| Slančík – Ruskov                             | 5,1 km | 440                         |
| Sady nad Torysou – Košické Oľšany            | 3,1 km | 630                         |
| Chrastné – Čižatice                          | 3,2 km | 90 (možnosť rastu intenzít) |
| Kráľovce – Budimír                           | 2 km   | 1510                        |
| Veľké Trakany – štátna hranica               | 1,5 km | 370                         |
| Pribeník – štátna hranica                    | 1 km   | 460                         |

**Tabuľka 19 Málo využité spojenia – neodporúčané k prevodu**

| komunikácia                       | dĺžka  | zaťaženie 2018 [voz/24h] |
|-----------------------------------|--------|--------------------------|
| Slivník – Kuzmice                 | 2,8 km | 160                      |
| Komárovce – Cestice               | 2,5 km | 80                       |
| Ruskov – Vyšný Čaj                | 1,6 km | 190                      |
| Priekopa – Porúbka                | 2,5 km | -                        |
| Malá Trňa – Bara                  | 5,2 km | 20                       |
| Malá Trňa – Černochovej           | 4,9 km | 40                       |
| Choňkovce – Baškovce              | 2,6 km | 130                      |
| Iňačovce – Zemplínska Široká      | 3,9 km | 40                       |
| Vysoká nad Uhom – Bajany          | 2,8 km | 50                       |
| Čičarovce – Vojany                | 3,6 km | 120                      |
| Košický Klečenov – Nižná Kamenica | 3,6 km | 250                      |
| Nižná Kamenica – Vyšná Kamenica   | 1,6 km | 30                       |
| Beniakovce – Vajkovce             | 1,7 km | 280                      |
| Čakanovce – Nižná Kamenica        | 1,6 km | 20                       |
| Malá Lodina – Košická Belá        | 5,2 km | 90                       |
| Odorín – Danišovce                | 1,9 km | 60                       |

### 7.2.3 Nové hraničné priechody

Z nových hraničných priechodov navrhnutých v ÚP VÚC Košického kraja sa navrhuje realizovať v budúcom období plánovaný priechod Čierna – Solomonovo, ak sa podarí dosiahnuť dohodu s Ukrajinou. Ďalšie priechody navrhnuté na realizáciu do Maďarska majú výlučne miestny charakter a ich prípadná realizácia by mala byť vecou susediacich obcí. Starostlivosťou SSC by mala byť vybudovaná nová cesta do Maďarska obchádzajúca mestá Slovenské Nové Mesto a Sátoráljaujhely z juhu. Navrhuje sa, aby boli starostlivosťou kraja zriadené cesty k hraničným priechodom Maťovské Vojkovce a Lekárovce a vo vhodnom čase obnovená predvojnová cesta do Zakarpatskej oblasti Ukrajiny z obce Lekárovce. V priestore hraničného priechodu Vyšné Nemecké je potrebné zriadiť samostatný priechod na cestičke pre peších a cyklistov pre umožnenie prístupu do Užhorodu regionálnou autobusovou dopravou alebo na bicykli.

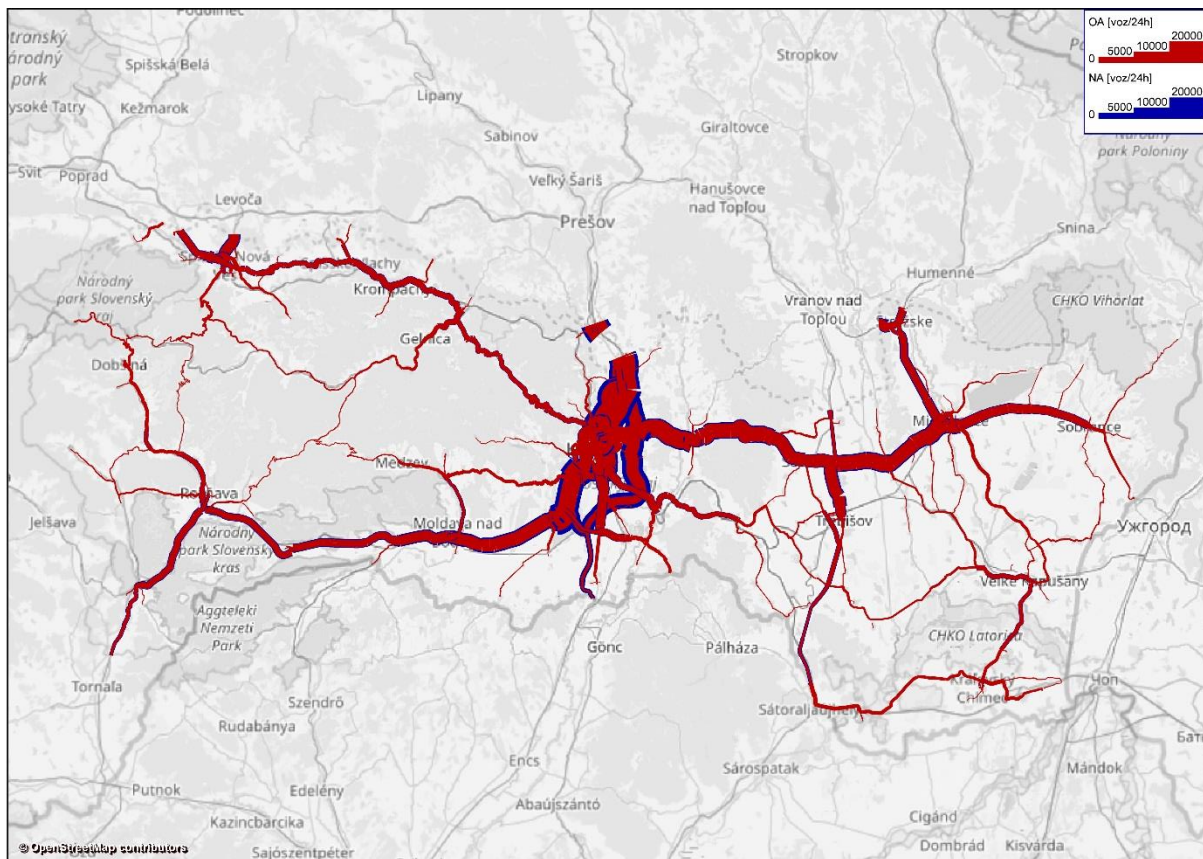
**Tabuľka 20 Navrhnuté nové hraničné priechody**

| hraničný priechod | sprevádzkovanie |
|-------------------|-----------------|
|-------------------|-----------------|

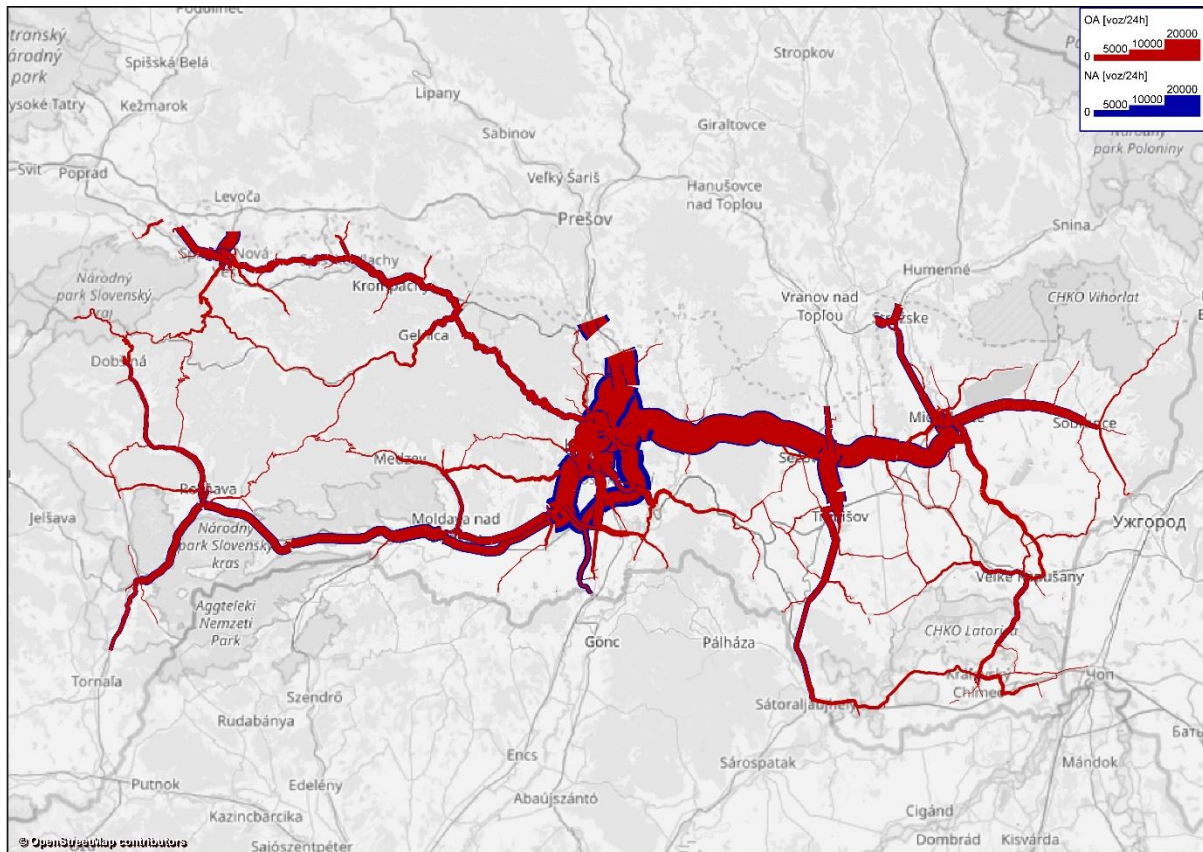
|   |         |
|---|---------|
| Vyšné Nemecké – Užhorod (UA) pre peších a cyklistov                     | 2025    |
| Čierna – Solomonovo (UA)  | 2025    |
| Maťovské Vojkovce – Pavlovo na ceste II/552                             | do 2030 |
| Hostovce – Tornanádaska (H – aj pre nákladnú dopravu s napojením na R2) | do 2040 |
| Lekárovce – Botfalva (UA)   | do 2050 |
| Slovenské Nové Mesto – Sárospatak (H)                                   | do 2050 |

### 7.3 Prognostické výpočty zaťaženia siete

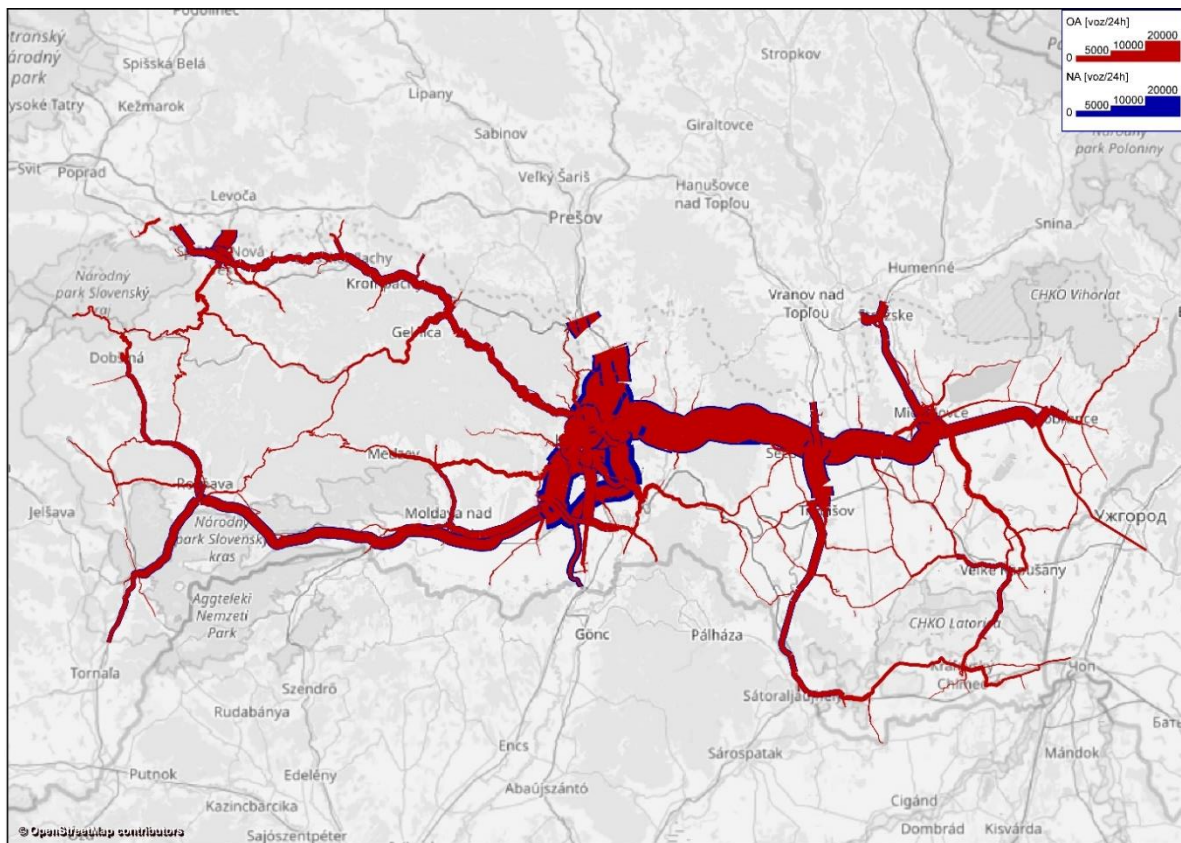
Všetky návrhy boli zapracované do prognostických výpočtov intenzít dopravy. Sú uvedené v nasledujúcich obrázkoch a v prílohách. V prílohách uvedené obrázky obsahujú čitateľné popisy všetkých úsekov siete pre výpočtové pre scenáre Do all pre výpočtové horizonty 2025,2030, 2040 a 2050.



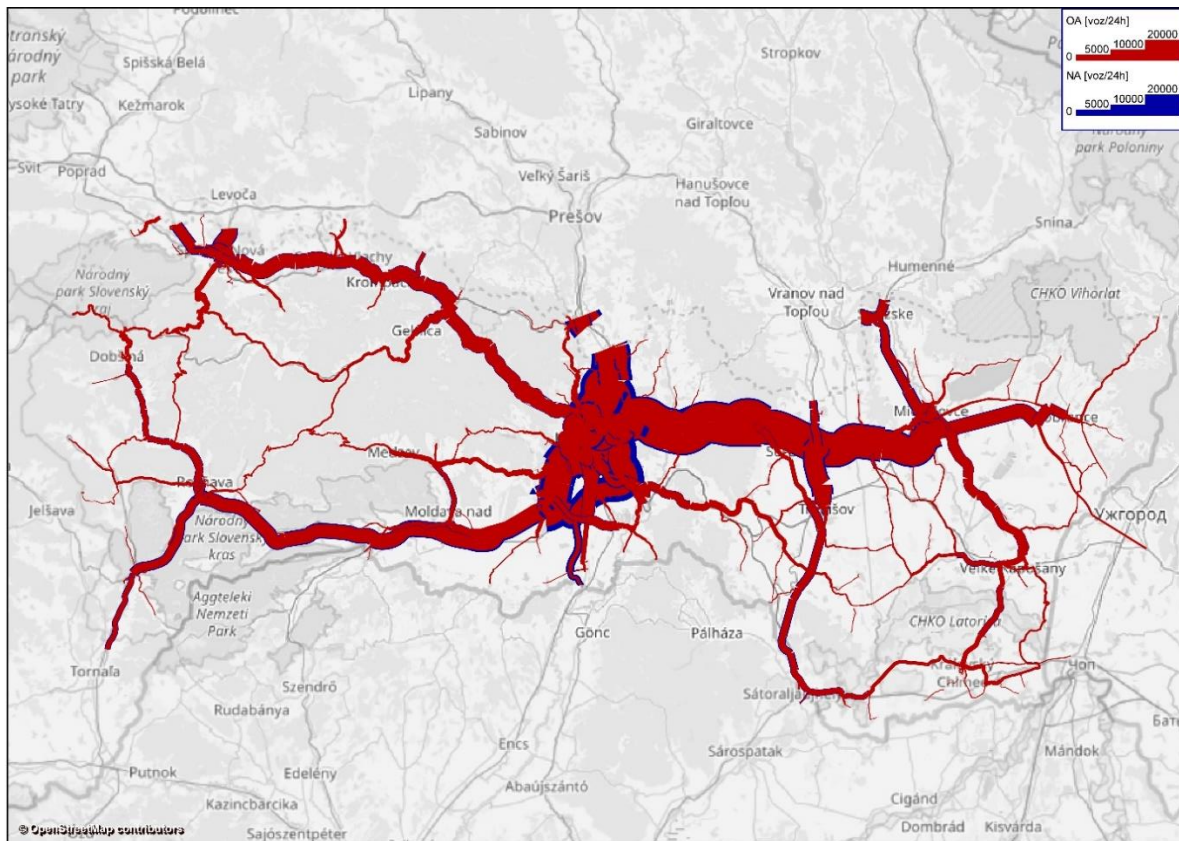
**Obrázok 2** Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2025



**Obrazok 3 Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2030**



**Obrazok 4 Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2040**



**Obrázok 5** Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2050

## 7.4 Vyhodnotenie špecifických opatrení na cestnej sieti pomocou MKA

Metódou MKA boli vyhodnotené úseky, ktorých význam v hierarchii ciest II. a III. triedy, intenzita dopravy, využitie kapacity v kombinácii so zlým stavebným stavom ukázali, že oprava úsekov v dĺžke uvedenej v tabuľkách je prioritná. Napriek 35 % váhe stavebného stavu sú v zoznamoch predovšetkým cesty s vysokým dopravným významom. Toto hodnotenie preto nemôže nahradiť cestný alebo mostný program Správy a údržby ciest KSK, ktorý sa zaoberá údržbou všetkých ciest podľa kritérií stanoveného stavu. Uvedený zoznam dáva možnosť nastaviť prioritný program súvislých oprav dopravných významných ciest tak, aby boli v krátkom čase odstránené nedostatky na tých cestách, kde zavážia najviac.

Cesty na ktorých sú opravy najnaliehavejšie:

Priorita veľmi vysoká:

II/547 Košice – Sever

II/552 Košice – Nad Jazerom

II/582 Michalovce

II/533 Spišská Nová Ves

Navrhuje sa skvalitniť prehliadky a monitoring technického stavu mostov za účelom predchádzania kritických situácií, v prípade potreby inštalovať diaľkový monitoring s vhodnými senzormi zapojené do systému IoT, ktoré budú predávať informácie Správe ciest Košického samosprávneho kraja.

## 8 Návrh riešenia verejnej osobnej dopravy

### 8.1 Zapracovanie stratégií rezortných koncepčných dokumentov železničnej dopravy

Viacere strategické dokumenty vypracované rezortom dopravy sa týkajú rozvoja železničnej dopravy na úrovni infraštruktúry, ale aj v oblasti organizácie premávky a zlepšovania postavenia železnice na trhu dopravných služieb.

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 – Fáza II, spracovaný v decembri 2016 obsahuje nasledujúce opatrenia týkajúce sa železničnej dopravy a východného Slovenska:

Opatrenia – železničná doprava a verejná doprava

- OPŽ2: Stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej dopravy) a jeho implementačného plánu do r. 2030 s výhľadom na r.2050
- OPŽ3: Dokončenie implementácie Cieľového grafikonu 2020
- OPŽ4: Modernizácia nosnej trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou
  - 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 odstavňích a parkovacích plôch v okolí železničných staníc a terminálov
  - 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

Výsledná verzia indikatívneho zoznamu projektov z I. fázy stratégie z júna 2014:

- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate – Poprad-Tatry (mimo) – Krompachy, realizácia úseku Spišská Nová Ves – Poprad-Tatry
- ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné, realizácia
- Čierna nad Tisou, modernizácia uzla, PD + realizácia
- Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach – Moldava nad Bodvou, realizácia
- Košice – Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Košice – Michalany, projektová dokumentácia
- Košice – Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Michalany – Čierna nad Tisou, projektová dokumentácia
- Modernizácia železničnej trate Žilina – Košice, úsek trate Krompachy (mimo) – Kysak, projektová dokumentácia

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

- 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 – Michalany, PD
- Košice – Čierna nad Tisou, modernizácia žel. trate, úsek Michalany – 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
- 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

Strategický plán rozvoja dopravy do roku 2030 hovorí o posilňovaní úlohy železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy. Rieši železničnú dopravu z pohľadu jej organizovania aj z pohľadu potrieb rozvoja infraštruktúry. Jedno z opatrení je stanovenie prevádzkového konceptu osobnej dopravy na železnici (ako súčasť celonárodného prevádzkového konceptu verejnej osobnej dopravy). Tu sa hovorí aj o ustanovení centrálného koordinátora, hoci táto myšlienka je možno priveľmi centralistická. V znení príslušného opatrenia to zahŕňa aj výstavbu multimodálnych prestupných terminálov na vybraných miestach, vrátane infraštruktúry technicko-hygienickej údržby. Hovorí sa v ňom, že železnica má na mnohých miestach Slovenska potenciál stať sa nosnou chrbticou verejnej dopravy, a to aj bez výrazných investícií do infraštruktúry, za predpokladu obnovy vozidlového parku, ktorý je v súčasnosti najmä na východnom Slovensku značne zastaraný.

K organizačným opatreniam patrí tiež opatrenie nazvané „Cieľový grafikon“. Cieľový grafikon 2020 má za cieľ predovšetkým zlepšiť prestupné väzby na železnici, a to úpravou časových polôh vlakov taktovej dopravy, najmä však odstránením úzkych hrdiel na železničnej infraštruktúre brániacich zavedeniu rovnomerného taktového grafikonu. V ďalšom opatrení „Stanovenie a implementácia Cieľového grafikonu 2030“ sa hovorí o úprave taktu a počtu spojov na prípojných tratiach ku hlavným koridorom v spojení s potrebnými infraštruktúrnymi zmenami na týchto tratiach. PUM KSK v svojich návrhoch usporiadania vlakovej dopravy na naväzujúcich tratiach vychádza z tej istej myšlienky.

V oblasti železničnej infraštruktúry sa uvádza modernizácia hlavnej koridorovej železničnej trate Žilina – Košice – Čierna nad Tisou, čo treba z pohľadu PUM KSK považovať za zásadne dôležité, pretože táto trať predstavuje pre východné Slovensko hlavnú prístupovú bránu od západu.

Ďalším opatrením Strategického plánu rozvoja dopravy do roku 2030 je revitalizácia železničných staníc a zastávok s cieľom zvýšiť kultúru a kvalitu cestovania. Príjemné prostredie a kvalitné služby pomôžu priviesť cestujúcich do vlakov. V PUM KSK je zdôrazňované najmä zrealizovanie informačných systémov.

Stratégia ŽSR a jej rámcový investičný plán pre východné Slovensko ráta s modernizáciou koridorovej železničnej trate Poprad – Košice – Čierna nad Tisou, na ktorú je spracovaná štúdia realizovateľnosti. V tejto stratégii sa hovorí ešte o zámeroch elektrifikácie dvoch úsekov železníc – z Košíc do Moldavy nad Bodvou mesto a z Bánoviec nad Ondavou do Humenného.

Možno konštatovať, že 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.



## 8.2 Návrh novej organizácie železničnej dopravy

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 do viesť 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 8.4 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 pánu 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.

### 8.2.1 Trať 180

Základnou chrbticou železničnej dopravy na východnom Slovensku je železničná trať Žilina – Poprad – Kysak – Košice, po ktorej prichádzajú vlaky z Bratislavy a ktorá spája východné Slovensko s viacerými kraji Slovenskej Republiky (Žilinský, Trenčiansky, Trnavský a Bratislavský). Prepravuje až 14,5 tis. cestujúcich denne, bez komerčných vlakov, z nich 62 % v osobných a REx vlakoch). Traťová rýchlosť 120 k/h je prakticky v celej dĺžke trate znížená na 100 – 110 km/h.

Na trati sa navrhuje štvorsegmentová premávka (expres, rýchlik, zrýchlený/REx a osobný vlak):

- Rýchliky Praha – Košice a Bratislava – Prešov (jednotlivé spoje, najmä nočné)
- Expresy Bratislava – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú iba v Spišskej Novej Vsi a Kysaku);
- Rýchliky Bratislava – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú aj v Margecanoch);
- Zrýchlené vlaky Poprad – Košice v hodinovom takte (zastavujú aj v Spišských Vlachoch a v Krompachoch);
- REx Banská Bystrica – Košice (odchod Margecany XX:29, príchod Margecany XX:31) 4 páry denne;

- Osobné vlaky Košice – Poprad v hodinovom takte;
- Rýchlik Košice – Nowy Sącz/Tarnów/Kraków 1 x denne (pôjde s REx ako nasledovným vlakom)
- Rex Košice – Prešov – Lipany pokračujúce ako osobný vlak z Prešova do Lipian v hodinovom takte (zastavuje v Kostofanoch nad Hornádom a v Kysaku).
- Osobné vlaky Košice – Lipany v hodinovom takte;
- Vzhľadom na dopyt by časť osobných vlakov mohla pokračovať priamo do Moldavy nad Bodvou.

Na trati sa výhľadovo počíta s novou zastávkou Košice – sever namiesto zastávky Ťahanovce.

**Tabuľka 21 Príklad výhľadového grafikonu na trati 180 smer Košice (bez vlakov prechádzajúcich z tratí 188 a 173)**

| km  | vlak                   | Ex            |       |  | Os    | Zr    | R     |       | Os            | Ex    |       |  | Os            |
|-----|------------------------|---------------|-------|--|-------|-------|-------|-------|---------------|-------|-------|--|---------------|
|     | zo stanice             | Bratislava hl |       |  |       |       |       |       | Bratislava hl |       |       |  | Bratislava hl |
| 141 | Poprad - Tatry         | 15:43         |       |  | 15:47 | ✘     | 16:04 | 16:43 |               | 16:47 | 17:43 |  | 17:47         |
| 146 | Gánovce                |               |       |  | 15:52 |       |       |       |               | 16:52 |       |  | 17:52         |
| 151 | Spišský Štiavnik       |               |       |  | 15:56 |       |       |       |               | 16:56 |       |  | 17:56         |
| 154 | Vydrník                |               |       |  | 16:00 |       |       |       |               | 17:00 |       |  | 18:00         |
| 159 | Letanovce              |               |       |  | 16:04 |       |       |       |               | 17:04 |       |  | 18:04         |
| 160 | Spišské Tomášovce      |               |       |  | 16:07 |       |       |       |               | 17:07 |       |  | 18:07         |
| 164 | Smižany                |               |       |  | 16:11 |       |       |       |               | 17:11 |       |  | 18:11         |
| 167 | Spišská Nová Ves       | ○             | 15:57 |  | 16:14 |       | 16:20 | 16:57 |               | 17:14 | 17:57 |  | 18:14         |
|     | Spišská Nová Ves       |               | 15:59 |  | 16:16 |       | 16:21 | 16:59 |               | 17:16 | 17:59 |  | 18:16         |
| 172 | Teplička nad Hornádom  |               |       |  | 16:21 |       |       |       |               | 17:21 |       |  | 18:21         |
| 176 | Markušovce             |               |       |  | 16:25 |       |       |       |               | 17:25 |       |  | 18:25         |
| 179 | Matejovce nad Hornádom |               |       |  | 16:29 |       |       |       |               | 17:29 |       |  | 18:29         |
| 182 | Chrást nad Hornádom    |               |       |  | 16:32 |       |       |       |               | 17:32 |       |  | 18:32         |
| 183 | Vitkovce               |               |       |  | 16:35 |       |       |       |               | 17:35 |       |  | 18:35         |
| 185 | Olcnavá                |               |       |  | 16:38 |       |       |       |               | 17:38 |       |  | 18:38         |
| 189 | Spišské Vlachy         |               |       |  | 16:42 | 16:36 |       |       |               | 17:42 |       |  | 18:42         |
| 197 | Krompachy              |               |       |  | 16:48 | 16:42 |       |       |               | 17:48 |       |  | 18:48         |
| 200 | Richnava               |               |       |  | 16:51 |       |       |       |               | 17:51 |       |  | 18:51         |
| 202 | Kluknava               |               |       |  | 16:54 |       |       |       |               | 17:54 |       |  | 18:54         |
| 207 | Margecany              | ○             |       |  | 16:59 | 16:49 | 17:21 |       |               | 17:59 |       |  | 18:59         |
|     | Margecany              |               |       |  | 17:01 | 16:50 | 17:22 |       |               | 18:01 |       |  | 19:01         |
| 209 | Margecany zastávka     |               |       |  | 17:04 |       |       |       |               | 18:04 |       |  | 19:04         |
| 214 | Ružín                  |               |       |  | 17:09 |       |       |       |               | 18:09 |       |  | 19:09         |
| 216 | Malá Lodina            |               |       |  | 17:13 |       |       |       |               | 18:13 |       |  | 19:13         |
| 219 | Veľká Lodina           |               |       |  | 17:16 |       |       |       |               | 18:16 |       |  | 19:16         |
| 226 | Kysak                  | ○             | 16:32 |  | 17:21 | 17:04 | 17:35 |       |               | 18:21 | 18:32 |  | 19:21         |
|     | Kysak                  |               | 16:34 |  | 17:23 | 17:05 | 17:37 |       |               | 18:23 | 18:34 |  | 19:23         |
| 228 | Trebejov               |               |       |  |       |       |       |       |               |       |       |  |               |
| 233 | Kostofany nad Hornádom |               |       |  | 17:30 |       |       |       |               | 18:30 |       |  | 19:30         |
| 238 | Ťahanovce              |               |       |  |       |       |       |       |               |       |       |  |               |
| 242 | Košice                 | ○             | 16:44 |  | 17:37 | ✘     | 17:17 | 17:47 |               | 18:37 | 18:44 |  | 19:37         |
|     | do stanice             |               |       |  |       |       |       |       |               |       |       |  |               |

**Tabuľka 22 Príklad výhľadového grafikonu na trati 180 smer Poprad Košice (bez vlakov prechádzajúcich na trati 188 a 173)**

| km  | vlak                   | Os | Zr    | Ex    | Os    | Zr    | R     | Os    | Zr    | Ex    |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-----|------------------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|     | zo stanice             |    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 0   | Košice                 | ✘  | 14:23 | ✘     | 14:43 |       | 15:16 | 15:23 | ✘     | 15:43 | 16:13 | ✘     | 16:23 | ✘     | 16:43 |       | 17:16 |       |
| 4   | Ťahanovce              |    |       |       |       |       |       | 15:30 |       |       |       |       | 16:30 |       |       |       |       |       |
| 9   | Kostofany nad Hornádom |    | 14:30 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 14  | Trebejov               |    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 16  | Kysak                  | ○  | 14:37 | 14:55 |       |       | 15:26 | 15:37 | 15:55 | 16:23 |       |       | 16:37 | 16:55 |       |       | 17:26 |       |
|     | Kysak                  |    | 14:39 | 14:56 |       |       | 15:28 | 15:39 | 15:56 | 16:25 |       |       | 16:39 | 16:56 |       |       | 17:28 |       |
| 23  | Veľká Lodina           |    | 14:44 |       |       |       |       | 15:44 |       |       |       |       | 16:44 |       |       |       |       |       |
| 26  | Malá Lodina            |    | 14:48 |       |       |       |       | 15:48 |       |       |       |       | 16:48 |       |       |       |       |       |
| 28  | Ružín                  |    | 14:51 |       |       |       |       | 15:51 |       |       |       |       | 16:51 |       |       |       |       |       |
| 33  | Margecany zastávka     |    | 14:56 |       |       |       |       | 15:56 |       |       |       |       | 16:56 |       |       |       |       |       |
| 35  | Margecany              | ○  | 14:59 | 15:10 |       |       |       | 15:59 | 16:10 | 16:38 |       |       | 16:59 | 17:10 |       |       |       |       |
|     | Margecany              |    | 15:01 | 15:11 |       |       |       | 16:01 | 16:11 | 16:39 |       |       | 17:01 | 17:11 |       |       |       |       |
| 40  | Kluknava               |    | 15:06 |       |       |       |       | 16:06 |       |       |       |       | 17:06 |       |       |       |       |       |
| 42  | Richnava               |    | 15:09 |       |       |       |       | 16:09 |       |       |       |       | 17:09 |       |       |       |       |       |
| 45  | Krompachy              |    | 15:12 | 15:18 |       |       |       | 16:12 | 16:18 |       |       |       | 17:12 | 17:18 |       |       |       |       |
| 53  | Spišské Vlachy         |    | 15:18 | 15:24 |       |       |       | 16:18 | 16:24 |       |       |       | 17:18 | 17:24 |       |       |       |       |
| 57  | Olcnavá                |    | 15:22 |       |       |       |       | 16:22 |       |       |       |       | 17:22 |       |       |       |       |       |
| 59  | Vitkovce               |    | 15:25 |       |       |       |       | 16:25 |       |       |       |       | 17:25 |       |       |       |       |       |
| 60  | Chrást nad Hornádom    |    | 15:28 |       |       |       |       | 16:28 |       |       |       |       | 17:28 |       |       |       |       |       |
| 63  | Matejovce nad Hornádom |    | 15:31 |       |       |       |       | 16:31 |       |       |       |       | 17:31 |       |       |       |       |       |
| 66  | Markušovce             |    | 15:35 |       |       |       |       | 16:35 |       |       |       |       | 17:35 |       |       |       |       |       |
| 70  | Teplička nad Hornádom  |    | 15:39 |       |       |       |       | 16:39 |       |       |       |       | 17:39 |       |       |       |       |       |
| 75  | Spišská Nová Ves       | ○  | 15:44 | 15:38 |       |       | 16:01 | 16:44 | 16:38 | 17:01 |       |       | 17:44 | 17:38 |       |       | 18:01 |       |
|     | Spišská Nová Ves       |    | 15:46 | 15:39 |       |       | 16:03 | 16:46 | 16:39 | 17:03 |       |       | 17:46 | 17:39 |       |       | 18:03 |       |
| 78  | Smižany                |    | 15:49 |       |       |       |       | 16:49 |       |       |       |       | 17:49 |       |       |       |       |       |
| 82  | Spišské Tomášovce      |    | 15:53 |       |       |       |       | 16:53 |       |       |       |       | 17:53 |       |       |       |       |       |
| 83  | Letanovce              |    | 15:57 |       |       |       |       | 16:57 |       |       |       |       | 17:57 |       |       |       |       |       |
| 88  | Vydrník                |    | 16:01 |       |       |       |       | 17:01 |       |       |       |       | 18:01 |       |       |       |       |       |
| 91  | Spišský Štiavnik       |    | 16:05 |       |       |       |       | 17:05 |       |       |       |       | 18:05 |       |       |       |       |       |
| 96  | Gánovce                |    | 16:09 |       |       |       |       | 17:09 |       |       |       |       | 18:09 |       |       |       |       |       |
| 101 | Poprad - Tatry         | ○  | ✘     | 16:13 | ✘     | 15:56 |       | 16:17 | 17:13 | ✘     | 16:56 | 17:17 | ✘     | 18:13 | ✘     | 17:56 |       | 18:17 |
|     | do stanice             |    |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |

## 8.2.2 Trať 188

Železničná trať Kysak – Muszyna zasahuje krátkym úsekom na území Košického kraja. Jednokoľajná trať s traťovou rýchlosťou 70 km/h na území Košického kraja a 80 – 100 km/h na území Prešovského kraja nezodpovedá požiadavkám na rýchlu a kapacitnú prepravu na prepojení Košíc a Prešova. Napriek tomu je možné dopravu posilniť. Bude tiež potrebné zvýšiť kapacitu trate tak, aby umožnila premávku aj štyroch párov vlakov za hodinu.

Na trati sa navrhuje trojsegmentová premávka (rýchlik, Rex a osobný vlak):

- Rýchliky Praha – Prešov a Bratislava – Prešov (jednotlivé spoje, najmä nočné)
- Rýchliky v trase Košice – Nowy Sącz/Tarnów/Kraków 1 pár spojov denne
- Rýchliky je možné za existujúceho stavu trate skoordinať s prevádzkou osobných vlakov a REX len veľmi obťažne, preto sa navrhuje skapacitnenie trate
- Rex Košice – Lipany, ako REX v úseku Košice – Prešov a ako osobný vlak v úseku Prešov – Lipany
- Osobné vlaky Košice – Lipany v hodinovom takte
- Výhľadovo je možné posilnenie až na 15 minútový interval v úseku Košice – Prešov podľa dopytu

**Tabuľka 23 Príklad výhľadového grafikonu na trati 188 smer Košice**

| km         | vlak                     | Os   | Zr   | Os   | Zr   | Os   | Zr    | Os    | Zr   | Os    | Zr    | Os    | Zr    |
|------------|--------------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| zo stanice |                          |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 0          | Muszyna                  |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 9          | Čirč                     |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 13         | Orlov                    |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 15         | Plaveč                   | ○    |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 18         | Lubotín                  |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 20         | Đurková                  |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 25         | Pusté Pole               |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 35         | Krivany                  |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 38         | Lipany                   | ○    |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |
| 41         | Rožkovany                | 4:01 | 4:31 | 5:01 | 5:31 | 6:01 | 6:31  | 7:01  | 7:31 | 8:01  | 8:31  | 9:01  | 9:31  |
| 43         | Červenica                | 4:04 | 4:34 | 5:04 | 5:34 | 6:04 | 6:34  | 7:04  | 7:34 | 8:04  | 8:34  | 9:04  | 9:34  |
| 45         | Pečovská Nová Ves        | 4:07 | 4:37 | 5:07 | 5:37 | 6:07 | 6:37  | 7:07  | 7:37 | 8:07  | 8:37  | 9:07  | 9:37  |
| 49         | Sabinov                  | 4:10 | 4:40 | 5:10 | 5:40 | 6:10 | 6:40  | 7:10  | 7:40 | 8:10  | 8:40  | 9:10  | 9:40  |
| 51         | Orkucany                 | 4:17 | 4:47 | 5:17 | 5:47 | 6:17 | 6:47  | 7:17  | 7:47 | 8:17  | 8:47  | 9:17  | 9:47  |
| 55         | Šarišské Michaľany       | 4:20 | 4:50 | 5:20 | 5:50 | 6:20 | 6:50  | 7:20  | 7:50 | 8:20  | 8:50  | 9:20  | 9:50  |
| 61         | Veľký Šariš              | 4:24 | 4:54 | 5:24 | 5:54 | 6:24 | 6:54  | 7:24  | 7:54 | 8:24  | 8:54  | 9:24  | 9:54  |
| 68         | Prešov mesto             | 4:33 | 5:03 | 5:33 | 6:03 | 6:33 | 7:03  | 7:33  | 8:03 | 8:33  | 9:03  | 9:33  | 10:03 |
| 70         | Prešov                   | 4:40 | 5:10 | 5:40 | 6:10 | 6:40 | 7:10  | 7:40  | 8:10 | 8:40  | 9:10  | 9:40  | 10:10 |
| 70         | Prešov                   | ○    | 4:44 | 5:14 | 5:44 | 6:14 | 6:44  | 7:14  | 7:44 | 8:14  | 8:44  | 9:14  | 9:44  |
| 73         | Haniska pri Prešove      | 4:52 | 5:18 | 5:52 | 6:18 | 6:52 | 7:18  | 7:52  | 8:18 | 8:52  | 9:18  | 9:52  | 10:18 |
| 77         | Kendice                  | 5:22 | 5:26 | 6:26 | 7:26 | 8:26 | 9:26  | 10:26 |      |       |       |       |       |
| 79         | Drienovská Nová Ves      | 5:32 | 6:32 | 7:32 | 8:32 | 9:32 | 10:32 |       |      |       |       |       |       |
| 80         | Drienovská Nová Ves obec | 5:36 | 6:36 | 7:36 | 8:36 | 9:36 | 10:36 |       |      |       |       |       |       |
| 83         | Ličartovce               | 5:40 | 6:40 | 7:40 | 8:40 | 9:40 | 10:40 |       |      |       |       |       |       |
| 84         | Obišovce                 | 5:09 | 5:43 | 6:09 | 6:43 | 7:09 | 7:43  | 8:09  | 8:43 | 9:09  | 9:43  | 10:09 | 10:43 |
| 87         | Kysak                    | ○    | 5:11 | 5:44 | 6:11 | 6:44 | 7:11  | 7:44  | 8:11 | 8:44  | 9:11  | 9:44  | 10:11 |
| 89         | Trebejov                 | 5:18 | 5:46 | 6:18 | 6:51 | 7:25 | 7:55  | 8:25  | 9:00 | 9:25  | 10:00 | 10:25 | 11:00 |
| 94         | Kostoľany nad Hornádom   | 5:55 | 6:25 | 7:00 | 7:25 | 8:00 | 8:25  | 9:00  | 9:25 | 10:00 | 10:25 | 11:00 |       |
| 99         | Ťahanovce                | 6:00 | 6:25 | 7:00 | 7:25 | 8:00 | 8:25  | 9:00  | 9:25 | 10:00 | 10:25 | 11:00 |       |
| 103        | Košice                   | ○    | 5:25 | 6:00 | 6:25 | 7:00 | 7:25  | 8:00  | 8:25 | 9:00  | 9:25  | 10:00 | 10:25 |
| do stanice |                          |      |      |      |      |      |       |       |      |       |       |       |       |

**Tabuľka 24 Príklad výhľadového grafikonu na trati 188 smer Lipany**

| km         | vlak                     | Zr   | Os   | Zr   | Os   | Zr   | Os   | Zr   | Os   | Zr   | Os   | Zr   | Os    |
|------------|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| zo stanice |                          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 0          | Košice                   | 3:35 | 4:00 | 4:35 | 5:00 | 5:35 | 6:00 | 6:35 | 7:00 | 7:35 | 8:00 | 8:35 | 9:00  |
| 4          | Ťahanovce                |      | 4:05 |      | 5:05 |      | 6:05 |      | 7:05 |      | 8:05 |      | 9:05  |
| 9          | Kostoľany nad Hornádcom  | 3:42 | 4:09 | 4:42 | 5:09 | 5:42 | 6:09 | 6:42 | 7:09 | 7:42 | 8:09 | 8:42 | 9:09  |
| 14         | Trebejov                 |      | 4:14 |      | 5:14 |      | 6:14 |      | 7:14 |      | 8:14 |      | 9:14  |
| 16         | Kysak                    | 3:49 | 4:16 | 4:49 | 5:16 | 5:49 | 6:16 | 6:49 | 7:16 | 7:49 | 8:16 | 8:49 | 9:16  |
|            | Kysak                    | 3:51 | 4:17 | 4:51 | 5:17 | 5:51 | 6:17 | 6:51 | 7:17 | 7:51 | 8:17 | 8:51 | 9:17  |
| 19         | Obišovce                 |      | 4:20 |      | 5:20 |      | 6:20 |      | 7:20 |      | 8:20 |      | 9:20  |
| 20         | Ličartovce               |      | 4:24 |      | 5:24 |      | 6:24 |      | 7:24 |      | 8:24 |      | 9:24  |
| 23         | Drienovská Nová Ves obec |      | 4:28 |      | 5:28 |      | 6:28 |      | 7:28 |      | 8:28 |      | 9:28  |
| 24         | Drienovská Nová Ves      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 26         | Kendice                  |      | 4:34 |      | 5:34 |      | 6:34 |      | 7:34 |      | 8:34 |      | 9:34  |
| 30         | Haniska pri Prešove      |      | 4:38 |      | 5:38 |      | 6:38 |      | 7:38 |      | 8:38 |      | 9:38  |
| 33         | Prešov                   | 4:08 | 4:42 | 5:08 | 5:42 | 6:08 | 6:42 | 7:08 | 7:42 | 8:08 | 8:42 | 9:08 | 9:42  |
|            | Prešov                   | 4:16 | 4:46 | 5:16 | 5:46 | 6:16 | 6:46 | 7:16 | 7:46 | 8:16 | 8:46 | 9:16 | 9:46  |
| 35         | Prešov mesto             | 4:20 | 4:50 | 5:20 | 5:50 | 6:20 | 6:50 | 7:20 | 7:50 | 8:20 | 8:50 | 9:20 | 9:50  |
| 42         | Veľký Šariš              | 4:30 | 5:00 | 5:30 | 6:00 | 6:30 | 7:00 | 7:30 | 8:00 | 8:30 | 9:00 | 9:30 | 10:00 |
| 48         | Šarišské Michaľany       | 4:35 | 5:05 | 5:35 | 6:05 | 6:35 | 7:05 | 7:35 | 8:05 | 8:35 | 9:05 | 9:35 | 10:05 |
| 52         | Orkucany                 | 4:39 | 5:09 | 5:39 | 6:09 | 6:39 | 7:09 | 7:39 | 8:09 | 8:39 | 9:09 | 9:39 | 10:09 |
| 54         | Sabinov                  | 4:46 | 5:16 | 5:46 | 6:16 | 6:46 | 7:16 | 7:46 | 8:16 | 8:46 | 9:16 | 9:46 | 10:16 |
| 58         | Pečovská Nová Ves        | 4:50 | 5:20 | 5:50 | 6:20 | 6:50 | 7:20 | 7:50 | 8:20 | 8:50 | 9:20 | 9:50 | 10:20 |
| 60         | Červenica                | 4:52 | 5:22 | 5:52 | 6:22 | 6:52 | 7:22 | 7:52 | 8:22 | 8:52 | 9:22 | 9:52 | 10:22 |
| 62         | Rožkovany                | 4:56 | 5:26 | 5:56 | 6:26 | 6:56 | 7:26 | 7:56 | 8:26 | 8:56 | 9:26 | 9:56 | 10:26 |
| 65         | Lipany                   | 4:59 | 5:29 | 5:59 | 6:29 | 6:59 | 7:29 | 7:59 | 8:29 | 8:59 | 9:29 | 9:59 | 10:29 |
|            | Lipany                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 68         | Krivany                  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 78         | Pusté Pole               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 83         | Ŕurková                  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 85         | Lubotín                  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 88         | Plaveč                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
|            | Plaveč                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 90         | Orlov                    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 94         | Čirč                     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| 103        | Muszyna                  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |
| do stanice |                          |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |

### 8.2.3 Trať 172, 173

Jednokolaľná trať s obmedzenou kapacitou a faktickou rýchlosťou podľa TTP 65 - 80 km/h zabezpečuje osobnú prepravu na úseku s vysokým dopytom (Nálepkovo – ) Prakovce – Margecany (13 párov denne – 2,1 tis cestujúcich denne) a iba tri spoje denne do Dobšinskej ľadovej jaskyne, okrem toho iba dva 2 páry regionálnych rýchlikov z Banskej Bystrice denne. Dlhá časť trate prechádza územím s nízkym dopytom (300 cestujúcich denne v piatich pároch vlakov). Napriek tomu, že železnica je tu jedinou možnou formou efektívnej obsluhy údolí Hnilca, kadiaľ nevedú cesty, svoju obslužnú funkciu neplní.

Na trati sa navrhuje dvojsegmentová premávka (Rex a osobný vlak). Podmienkou zavedenia výhľadového grafikonu bude modernizácia infraštruktúry – bude potrebné upraviť SZZ vo všetkých ŔST v úseku Margecany – Nálepkovo:

- Osobný vlak Margecany – Dobšinská ľadová jaskyňa v dvojhodinovom takte
- Osobný vlak Margecany – Nálepkovo v dvojhodinovom takte
- REx Banská Bystrica – Košice v dvojhodinovom takte (mimo špičky skracované alebo vynechané vlaky) - 4 páry denne

**Tabuľka 25 Príklad výhľadového grafikonu na trati 173 smer Margecany**

| km         | vlak                     | Os   | Os   | Rex    | Os   | Os   | Rex    | Os   | IR | Os   | Rex              |
|------------|--------------------------|------|------|--------|------|------|--------|------|----|------|------------------|
| zo stanice |                          |      |      |        |      |      |        |      |    |      |                  |
| 0          | Červená Skala            |      |      | 4:38   |      |      | 6:38   |      |    |      | B. Bystrica 8:38 |
| 6          | Telgárt                  |      |      |        |      |      |        |      |    |      |                  |
| 8          | Telgárt penzión          |      |      | 4:46   |      |      | 6:46   |      |    |      | 8:46             |
| 15         | Vernár                   |      |      |        |      |      |        |      |    |      |                  |
| 20         | Dobšinská Ladová Jaskyňa | 3:05 | 4:05 | 5:03   |      | 6:05 | 7:03   |      |    | 8:05 | 9:03             |
| 24         | Stratená                 | 3:10 | 4:10 | 5:07   |      | 6:10 | 7:07   |      |    | 8:10 | 9:07             |
| 28         | Dedinky                  | 3:15 | 4:15 | 5:11   |      | 6:15 | 7:11   |      |    | 8:15 | 9:11             |
| 30         | Mlyny                    | 3:19 | 4:19 | 5:15   |      | 6:19 | 7:15   |      |    | 8:19 | 9:15             |
| 31         | Mlyny zastávka           | 3:21 | 4:21 |        |      | 6:21 |        |      |    | 8:21 |                  |
| 32         | Rakovec                  | 3:24 | 4:24 |        |      | 6:24 |        |      |    | 8:24 |                  |
| 35         | Sýkavka                  | 3:28 | 4:28 |        |      | 6:28 |        |      |    | 8:28 |                  |
| 39         | Hnilec                   | 3:37 | 4:37 | 5:26   |      | 6:37 | 7:26   |      |    | 8:37 | 9:26             |
| 45         | Nálepkovo-Peklisko       | 3:44 | 4:44 |        |      | 6:44 |        |      |    | 8:44 |                  |
| 48         | Tretí Hámor              | 3:47 | 4:47 |        |      | 6:47 |        |      |    | 8:47 |                  |
| 53         | Nálepkovo O              | 3:52 | 4:52 | 5:39   |      | 6:52 | 7:39   |      |    | 8:52 | 9:39             |
|            | Nálepkovo                | 4:01 | 5:01 | 5:41   | 6:01 | 7:01 | 7:41   | 8:01 |    | 9:01 | 9:41             |
| 58         | Stará Voda               | 4:06 | 5:06 |        | 6:06 | 7:06 |        | 8:06 |    | 9:06 |                  |
| 62         | Švedlár                  | 4:13 | 5:13 |        | 6:13 | 7:13 |        | 8:13 |    | 9:13 |                  |
| 65         | Švedlár zastávka         | 4:17 | 5:17 |        | 6:17 | 7:17 |        | 8:17 |    | 9:17 |                  |
| 70         | Mníšek nad Hnilcom       | 4:22 | 5:22 | 6:01   | 6:22 | 7:22 | 8:01   | 8:22 |    | 9:22 | 10:01            |
| 74         | Helcmanovce              | 4:27 | 5:27 |        | 6:27 | 7:27 |        | 8:27 |    | 9:27 |                  |
| 77         | Prakovce                 | 4:30 | 5:30 |        | 6:30 | 7:30 |        | 8:30 |    | 9:30 |                  |
| 78         | Prakovce zastávka        | 4:32 | 5:32 | 6:08   | 6:32 | 7:32 | 8:08   | 8:32 |    | 9:32 | 10:08            |
| 80         | Gelnica zastávka         | 4:35 | 5:35 |        | 6:35 | 7:35 |        | 8:35 |    | 9:35 |                  |
| 84         | Gelnica mesto            | 4:40 | 5:40 |        | 6:40 | 7:40 |        | 8:40 |    | 9:40 |                  |
| 85         | Gelnica                  | 4:43 | 5:43 | 6:18   | 6:43 | 7:43 | 8:18   | 8:43 |    | 9:43 | 10:18            |
| 87         | Žakarovce                | 4:46 | 5:46 |        | 6:46 | 7:46 |        | 8:46 |    | 9:46 |                  |
| 89         | Jaklovce                 | 4:49 | 5:49 |        | 6:49 | 7:49 |        | 8:49 |    | 9:49 |                  |
| 93         | Margecany O              | 4:54 | 5:54 | 6:27   | 6:54 | 7:54 | 8:27   | 8:54 |    | 9:54 | 10:27            |
| do stanice |                          |      |      |        |      |      |        |      |    |      |                  |
|            |                          |      |      | Košice |      |      | Košice |      |    |      | Košice           |

**Tabuľka 26 Príklad výhľadového grafikonu na trati 173 smer Červená Skala**

| km         | vlak                     | Os   | Os   | Rex         | Os   | Os   | Rex         | Os   | IR | Os    | Rex         |
|------------|--------------------------|------|------|-------------|------|------|-------------|------|----|-------|-------------|
| zo stanice |                          |      |      |             |      |      |             |      |    |       |             |
|            |                          |      |      | Košice      |      |      | Košice      |      |    |       | Košice      |
| 0          | Margecany                | 4:06 | 5:06 | 5:33        | 6:06 | 7:06 | 7:33        | 8:06 |    | 9:06  | 9:33        |
| 4          | Jaklovce                 | 4:11 | 5:11 |             | 6:11 | 7:11 |             | 8:11 |    | 9:11  |             |
| 6          | Žakarovce                | 4:14 | 5:14 |             | 6:14 | 7:14 |             | 8:14 |    | 9:14  |             |
| 8          | Gelnica                  | 4:18 | 5:18 | 5:43        | 6:18 | 7:18 | 7:43        | 8:18 |    | 9:18  | 9:43        |
| 9          | Gelnica mesto            | 4:20 | 5:20 |             | 6:20 | 7:20 |             | 8:20 |    | 9:20  |             |
| 13         | Gelnica zastávka         | 4:24 | 5:24 |             | 6:24 | 7:24 |             | 8:24 |    | 9:24  |             |
| 15         | Prakovce zastávka        | 4:28 | 5:28 | 5:52        | 6:28 | 7:28 | 7:52        | 8:28 |    | 9:28  | 9:52        |
| 16         | Prakovce                 | 4:30 | 5:30 |             | 6:30 | 7:30 |             | 8:30 |    | 9:30  |             |
| 19         | Helcmanovce              | 4:33 | 5:33 |             | 6:33 | 7:33 |             | 8:33 |    | 9:33  |             |
| 23         | Mníšek nad Hnilcom       | 4:38 | 5:38 | 6:00        | 6:38 | 7:38 | 8:00        | 8:38 |    | 9:38  | 10:00       |
| 28         | Švedlár zastávka         | 4:43 | 5:43 |             | 6:43 | 7:43 |             | 8:43 |    | 9:43  |             |
| 31         | Švedlár                  | 4:49 | 5:49 |             | 6:49 | 7:49 |             | 8:49 |    | 9:49  |             |
| 35         | Stará Voda               | 4:54 | 5:54 |             | 6:54 | 7:54 |             | 8:54 |    | 9:54  |             |
| 40         | Nálepkovo O              | 4:59 | 5:59 | 6:19        | 6:59 | 7:59 | 8:19        | 8:59 |    | 9:59  | 10:19       |
|            | Nálepkovo                | 5:08 |      | 6:21        | 7:08 |      | 8:21        | 9:08 |    | 10:21 |             |
| 45         | Tretí Hámor              | 5:12 |      |             | 7:12 |      |             | 9:12 |    |       |             |
| 48         | Nálepkovo-Peklisko       | 5:16 |      |             | 7:16 |      |             | 9:16 |    |       |             |
| 54         | Hnilec                   | 5:28 |      | 6:34        | 7:28 |      | 8:34        | 9:28 |    | 10:34 |             |
| 58         | Sýkavka                  | 5:32 |      |             | 7:32 |      |             | 9:32 |    |       |             |
| 61         | Rakovec                  | 5:36 |      |             | 7:36 |      |             | 9:36 |    |       |             |
| 62         | Mlyny zastávka           | 5:39 |      |             | 7:39 |      |             | 9:39 |    |       |             |
| 63         | Mlyny                    | 5:42 |      | 6:45        | 7:42 |      | 8:45        | 9:42 |    | 10:45 |             |
| 65         | Dedinky                  | 5:45 |      | 6:49        | 7:45 |      | 8:49        | 9:45 |    | 10:49 |             |
| 69         | Stratená                 | 5:50 |      | 6:53        | 7:50 |      | 8:53        | 9:50 |    | 10:53 |             |
| 73         | Dobšinská Ladová Jaskyňa | 5:55 |      | 6:57        | 7:55 |      | 8:57        | 9:55 |    | 10:57 |             |
| 78         | Vernár                   |      |      |             |      |      |             |      |    |       |             |
| 85         | Telgárt penzión          |      |      | 7:09        |      |      | 9:09        |      |    | 11:09 |             |
| 87         | Telgárt                  |      |      |             |      |      |             |      |    |       |             |
| 93         | Červená Skala O          |      |      | 7:17        |      |      | 9:17        |      |    | 11:17 |             |
| do stanice |                          |      |      |             |      |      |             |      |    |       |             |
|            |                          |      |      | B. Bystrica |      |      | B. Bystrica |      |    |       | B. Bystrica |

## 8.2.4 Trať 190

Dvojkoľajná elektrifikovaná trať zabezpečuje premávku osobných vlakov do Čiernej nad Tisou a REX vlakov do Trebišova, prepraví 6 tis cestujúcich denne z/do Košíc, z čoho 60 % smeruje na Trebišov, kam premáva 11 párov regionálnych expresov. Premávka v oboch smeroch je až na výnimky v takte dve hodiny. Trať má mnoho pomalých jázd (namiesto traťovej rýchlosti 100 – 120 km/h sa na veľkej časti jazdí rýchlosťou iba 70 – 80 km/h) a nie je dostatočne využívaná. Nevyhovujúca je aj kvalita staníc. Plánuje sa zriadenie novej zastávky v Barci s terminálom integrovanej prepravy v blízkosti zastávky Barca na trati 160, nahradila by zastávku Krásna.

Na trati sa navrhuje trojsegmentová premávka:

- Rýchlik Košice – Mukačevo 2 – 4 páry denne;
- REX Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte (v prípade vynechávania zastávok Vyšná Myšľa, Ruskov a Kuzmice by došlo k skráteniu jazdnej doby REX vlakov o ďalších cca 6 minút);
- Rex Košice (Bratislava, Praha) – Trebišov – Humenné a ďalej ako osobný do Medzilaboriec v hodinovom takte;
- Osobný vlak Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte.
- V stanici Slovenské Nové Mesto je možné na vlaky REX nadviazať vlakmi do Miskolca.

**Tabuľka 27 Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Trebišov, Čop**

| km         | vlak                      | Os | REx  | REx  | Os   | REx  | REx  | Os   | REx  | REx  | Os   | REx  | REx  |
|------------|---------------------------|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| zo stanice |                           |    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 0          | Košice                    |    | 3:54 | 3:59 | 4:07 | 4:54 | 4:59 | 5:07 | 5:54 | 5:59 | 6:07 | 6:54 | 6:59 |
| 2          | Košice predmestie         |    | 3:58 | 4:03 | 4:10 | 4:58 | 5:03 | 5:10 | 5:58 | 6:03 | 6:10 | 6:58 | 7:03 |
| 7          | Krásna nad Hornádom       |    |      |      | 4:16 |      |      | 5:16 |      |      | 6:16 |      | 7:16 |
| 15         | Nižná Myšľa               |    |      |      | 4:24 |      |      | 5:24 |      |      | 6:24 |      | 7:24 |
| 17         | Vyšná Myšľa               |    |      | 4:16 | 4:27 | 5:16 | 5:27 | 6:16 | 6:27 |      |      |      | 7:16 |
| 19         | Bohdanovce                |    |      |      | 4:31 |      |      | 5:31 |      |      | 6:31 |      | 7:31 |
| 22         | Ruskov                    |    |      | 4:22 | 4:35 | 5:22 | 5:35 | 6:22 | 6:35 |      |      |      | 7:22 |
| 29         | Štanec                    |    |      |      | 4:42 |      |      | 5:42 |      |      | 6:42 |      | 7:42 |
| 34         | Kalša                     | O  |      |      | 4:47 |      |      | 5:47 |      |      | 6:47 |      | 7:47 |
| 0          | Kalša                     |    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 11         | Čelovce                   |    | 4:35 |      |      | 5:35 |      |      | 6:35 |      |      | 7:35 |      |
| 19         | Trebišov                  | O  | 4:41 |      |      | 5:41 |      |      | 6:41 |      |      | 7:41 |      |
| 34         | Kalša                     |    |      |      | 4:48 |      |      | 5:48 |      |      | 6:48 |      | 7:48 |
| 40         | Kuzmice                   |    |      | 4:36 | 4:55 | 5:36 | 5:55 | 6:36 | 6:55 |      |      |      | 7:36 |
| 48         | Michaľany                 | O  |      | 4:42 | 5:01 | 5:42 | 6:01 | 6:42 | 7:01 |      |      |      | 7:42 |
|            | Michaľany                 |    | 4:02 |      | 4:43 | 5:02 | 5:43 | 6:02 | 6:43 | 7:02 |      |      | 7:43 |
| 55         | Čerhov                    |    | 4:09 |      | 4:50 | 5:09 | 5:50 | 6:09 | 6:50 | 7:09 |      |      | 7:50 |
| 62         | Slovenské Nové Mesto      |    | 4:14 |      | 4:55 | 5:14 | 5:55 | 6:14 | 6:55 | 7:14 |      |      | 7:55 |
| 0          | Sátorajajúehly            |    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 2          | Slovenské Nové Mesto      | O  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 62         | Slovenské Nové Mesto      |    | 4:15 |      | 4:56 | 5:15 | 5:56 | 6:15 | 6:56 | 7:15 |      |      | 7:56 |
| 66         | Borša                     |    | 4:19 |      | 5:19 |      |      | 6:19 |      | 7:19 |      |      | 8:19 |
| 70         | Streda nad Bodrogom       |    | 4:23 |      | 5:02 | 5:23 | 6:02 | 6:23 | 7:02 | 7:23 |      |      | 8:02 |
| 73         | Somotor                   |    | 4:27 |      | 5:27 |      |      | 6:27 |      | 7:27 |      |      | 8:27 |
| 81         | Veľký Horeš               |    | 4:34 |      | 5:34 |      |      | 6:34 |      | 7:34 |      |      | 8:34 |
| 88         | Pribenik                  |    | 4:40 |      | 5:15 | 5:40 | 6:15 | 6:40 | 7:15 | 7:40 |      |      | 8:15 |
| 90         | Dobrá                     |    | 4:44 |      | 5:44 |      |      | 6:44 |      | 7:44 |      |      | 8:44 |
| 93         | Biel                      |    | 4:47 |      | 5:47 |      |      | 6:47 |      | 7:47 |      |      | 8:47 |
| 94         | Čierna nad Tisou zastávka |    | 4:50 |      | 5:50 |      |      | 6:50 |      | 7:50 |      |      | 8:50 |
| 95         | Čierna nad Tisou          | O  | 4:52 |      | 5:22 | 5:52 | 6:22 | 6:52 | 7:22 | 7:52 |      |      | 8:22 |
|            | Čierna nad Tisou          |    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 105        | Čop                       | O  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| do stanice |                           |    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

**Tabuľka 28 Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Košice**

| km  | vlak                      | Os | REx  | REx     | Os   | REx  | REx     | Os   | REx  | REx     | Os   | REx  | REx     |
|-----|---------------------------|----|------|---------|------|------|---------|------|------|---------|------|------|---------|
|     | zo stanice                |    |      | Humenné |      |      | Humenné |      |      | Humenné |      |      | Humenné |
| 0   | Čop                       |    |      |         |      |      |         |      |      |         |      |      |         |
| 10  | Čierna nad Tisou          | O  |      |         |      |      |         |      |      |         |      |      |         |
|     | Čierna nad Tisou          |    | 3:08 | 3:38    |      | 4:08 | 4:38    |      | 5:08 | 5:38    |      | 6:08 | 6:38    |
| 11  | Čierna nad Tisou zastávka |    | 3:10 |         |      | 4:10 |         |      | 5:10 |         |      | 6:10 |         |
| 12  | Biel                      |    | 3:13 |         |      | 4:13 |         |      | 5:13 |         |      | 6:13 |         |
| 15  | Dobrá                     |    | 3:16 |         |      | 4:16 |         |      | 5:16 |         |      | 6:16 |         |
| 17  | Pribeník                  |    | 3:20 | 3:45    |      | 4:20 | 4:45    |      | 5:20 | 5:45    |      | 6:20 | 6:45    |
| 24  | Veľký Horeš               |    | 3:26 |         |      | 4:26 |         |      | 5:26 |         |      | 6:26 |         |
| 32  | Somotor                   |    | 3:33 |         |      | 4:33 |         |      | 5:33 |         |      | 6:33 |         |
| 35  | Streda nad Bodrogom       |    | 3:37 | 3:58    |      | 4:37 | 4:58    |      | 5:37 | 5:58    |      | 6:37 | 6:58    |
| 39  | Borša                     |    | 3:41 |         |      | 4:41 |         |      | 5:41 |         |      | 6:41 |         |
| 43  | Slovenské Nové Mesto      | O  | 3:45 | 4:04    |      | 4:45 | 5:04    |      | 5:45 | 6:04    |      | 6:45 | 7:04    |
| 0   | Slovenské Nové Mesto      |    |      |         |      |      |         |      |      |         |      |      |         |
| 2   | Sátorajauhely             | O  |      |         |      |      |         |      |      |         |      |      |         |
| 43  | Slovenské Nové Mesto      |    | 3:46 | 4:05    |      | 4:46 | 5:05    |      | 5:46 | 6:05    |      | 6:46 | 7:05    |
| 50  | Čerhov                    |    | 3:51 | 4:10    |      | 4:51 | 5:10    |      | 5:51 | 6:10    |      | 6:51 | 7:10    |
| 57  | Michaľany                 | O  | 3:58 | 4:17    |      | 4:58 | 5:17    |      | 5:58 | 6:17    |      | 6:58 | 7:17    |
|     | Michaľany                 |    | 3:59 | 4:18    |      | 4:59 | 5:18    |      | 5:59 | 6:18    |      | 6:59 | 7:18    |
| 65  | Kuzmice                   |    | 4:05 | 4:24    |      | 5:05 |         |      | 6:05 |         |      | 7:05 |         |
| 71  | Kalša                     | O  | 4:12 |         |      | 5:12 |         |      | 6:12 |         |      | 7:12 |         |
| 0   | Trebišov                  |    |      |         | 4:19 |      |         | 5:19 |      |         | 6:19 |      | 7:19    |
| 8   | Čelovce                   |    |      |         | 4:26 |      |         | 5:26 |      |         | 6:26 |      | 7:26    |
| 19  | Kalša                     | O  |      |         |      |      |         |      |      |         |      |      |         |
| 71  | Kalša                     |    | 4:13 |         |      | 5:13 |         |      | 6:13 |         |      | 7:13 |         |
| 76  | Šlanec                    |    | 4:18 |         |      | 5:18 |         |      | 6:18 |         |      | 7:18 |         |
| 83  | Ruskov                    |    | 4:25 | 4:38    |      | 5:25 | 5:38    |      | 6:25 | 6:38    |      | 7:25 | 7:38    |
| 86  | Bohdanovce                |    | 4:29 |         |      | 5:29 |         |      | 6:29 |         |      | 7:29 |         |
| 88  | Vyšná Myšľa               |    | 4:33 |         |      | 5:33 |         |      | 6:33 |         |      | 7:33 |         |
| 90  | Nižná Myšľa               |    | 4:36 | 4:44    |      | 5:36 | 5:44    |      | 6:36 | 6:44    |      | 7:36 | 7:44    |
| 98  | Krásna nad Hornádom       |    | 4:44 |         |      | 5:44 |         |      | 6:44 |         |      | 7:44 |         |
| 103 | Košice predmestie         |    | 4:50 | 4:57    | 5:02 | 5:50 | 5:57    | 6:02 | 6:50 | 6:57    | 7:02 | 7:50 | 7:57    |
| 105 | Košice                    | O  | 4:53 | 5:01    | 5:06 | 5:53 | 6:01    | 6:06 | 6:53 | 7:01    | 7:06 | 7:53 | 8:01    |
|     | do stanice                |    |      |         |      |      |         |      |      |         |      |      |         |

### 8.2.5 Trať 191

Jednokolažná čiastočne elektrifikovaná trať Michaľany – Medzilaborce s prevládajúcou traťovou rýchlosťou 100 km/h s premávkou REx z Košíc do Humenného s nadväznými osobnými vlakmi do Medzilaboriec v takte približne 2 hodiny a s osobnými prípojami od Michalian. Na úseku Trebišov – Michalovce napriek malému počtu vlakov jazdí denne okolo 3 tis cestujúcich, na trati Michaľany – Trebišov okolo 1 tisíc cestujúcich.

Na trati sa navrhuje dvojsgementová premávka:

- REx Košice – Humenné s pokračovaním ako osobný vlak do Medzilaboriec v hodinovom takte;
- Osobný vlak Michaľany – Trebišov v hodinovom takte;
- Osobný vlak Strážske – Humenné (prechod REx Prešov – Stakčín územím Košického kraja) v hodinovom takte – vlaky na trati 193 sa navrhujú v hodinovom takte ako REx medzi Kapušami pri Prešove a Nižným Hrabovcom zastavujú iba v Hanušovciach nad Topľou a Vranove nad Topľou (cestovná doba Strážske – Prešov je iba 62 minút), od Nižného Hrabovca pokračujú ako osobný vlak do Humenného a Stakčína. V Humennom nadväzujú na vlaky od Prešova vlaky do Medzilaboriec na vlaky od Košíc nadväzujú vlaky do Stakčína. V Humennom alebo Strážskom je s menším zdržaním možná aj väzba Michalovce – Prešov a späť.

**Tabuľka 29 Príklad výhľadového grafikonu na trati 191 smer Medzilaborce**

| km         | vlak                  | Os           | REx     | Os     | Os      | Os           | REx     | Os     | Os      | Os           | REx     | Os     | Os      |
|------------|-----------------------|--------------|---------|--------|---------|--------------|---------|--------|---------|--------------|---------|--------|---------|
| zo stanice |                       | Košice 14:54 | Prešov  | Košice |         | Košice 15:54 | Prešov  | Košice |         | Košice 16:54 | Prešov  | Košice |         |
| 0          | Michalany             | 15:10        |         |        |         | 16:10        |         |        |         | 17:10        |         |        |         |
| 1          | Lastovce              | 15:13        |         |        |         | 16:13        |         |        |         | 17:13        |         |        |         |
| 5          | Veľaty                | 15:18        |         |        |         | 16:18        |         |        |         | 17:18        |         |        |         |
| 11         | Stanča                | 15:25        |         |        |         | 16:25        |         |        |         | 17:25        |         |        |         |
| 13         | Úpor                  | 15:30        |         |        |         | 16:30        |         |        |         | 17:30        |         |        |         |
| 20         | Trebišov              | 15:37        | 15:41   |        |         | 16:37        | 16:41   |        |         | 17:37        | 17:41   |        |         |
| 26         | Trebišov              |              | 15:42   |        |         |              | 16:42   |        |         |              | 17:42   |        |         |
| 31         | Hrnište               |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 31         | Bánovce nad Ondavou   |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 33         | Bánovce nad Ondavou   |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 37         | Laškovce              |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 40         | Michalovce zastávka   |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 40         | Michalovce            | 16:01        |         |        |         | 17:01        |         |        |         | 18:01        |         |        |         |
| 46         | Petrovce nad Laborcom |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 49         | Nacina Ves            |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 52         | Pusté Čemerné         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |              | ---     |        |         |
| 55         | Strážske              | 16:11        | 16:17   |        |         | 17:11        | 17:17   |        |         | 18:11        | 18:17   |        |         |
| 55         | Strážske              |              | 16:12   | 16:19  |         |              | 17:12   | 17:19  |         |              | 18:12   | 18:19  |         |
| 64         | Brekov                |              | 16:22   | 16:23  |         |              | 17:22   | 17:23  |         |              | 18:22   | 18:23  |         |
| 64         | Humenné               | 16:22        | 16:29   |        |         | 17:22        | 17:29   |        |         | 18:22        | 18:29   |        |         |
| 65         | Humenné               |              | ↳       | 16:37  | → 16:36 |              | ↳       | 17:37  | → 17:36 |              | ↳       | 18:37  | → 18:36 |
| 65         | Humenné mesto         |              |         |        | 16:39   |              |         |        | 17:39   |              |         |        | 18:39   |
| 69         | Kochanovce            |              |         |        | 16:43   |              |         |        | 17:43   |              |         |        | 18:43   |
| 70         | Udavské               |              |         |        | 16:46   |              |         |        | 17:46   |              |         |        | 18:46   |
| 74         | Lubiša                |              |         |        | 16:50   |              |         |        | 17:50   |              |         |        | 18:50   |
| 77         | Hankovce              |              |         |        | 16:54   |              |         |        | 17:54   |              |         |        | 18:54   |
| 80         | Koškovce              |              |         |        | 17:01   |              |         |        | 18:01   |              |         |        | 19:01   |
| 82         | Zbudské Dlhé          |              |         |        | 17:04   |              |         |        | 18:04   |              |         |        | 19:04   |
| 85         | Hrabovec nad Laborcom |              |         |        | 17:08   |              |         |        | 18:08   |              |         |        | 19:08   |
| 90         | Radvaň nad Laborcom   |              |         |        | 17:13   |              |         |        | 18:13   |              |         |        | 19:13   |
| 92         | Volica                |              |         |        | 17:16   |              |         |        | 18:16   |              |         |        | 19:16   |
| 94         | Nižné Čabiny          |              |         |        | 17:19   |              |         |        | 18:19   |              |         |        | 19:19   |
| 96         | Vyšné Čabiny          |              |         |        | 17:22   |              |         |        | 18:22   |              |         |        | 19:22   |
| 98         | Sukov                 |              |         |        | 17:25   |              |         |        | 18:25   |              |         |        | 19:25   |
| 101        | Monastyr              |              |         |        | 17:28   |              |         |        | 18:28   |              |         |        | 19:28   |
| 102        | Krásny Brod           |              |         |        | 17:31   |              |         |        | 18:31   |              |         |        | 19:31   |
| 105        | Medzilaborce          |              |         |        | 17:35   |              |         |        | 18:35   |              |         |        | 19:35   |
| 107        | Medzilaborce mesto    |              |         |        | 17:36   |              |         |        | 18:36   |              |         |        | 19:36   |
| 107        | Medzilaborce mesto    |              |         |        | 17:38   |              |         |        | 18:38   |              |         |        | 19:38   |
| 123        | Lupkôv                |              |         |        |         |              |         |        |         |              |         |        |         |
|            | do stanice            | Medzilab.    | Stakčín |        |         | Medzilab.    | Stakčín |        |         | Medzilab.    | Stakčín |        |         |

**Tabuľka 30 Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Michalany**

| km         | vlak                  | Os      | Os        | REx          | Os      | Os        | Os     | REx          | Os        | Os     | Os      | REx          | Os      |
|------------|-----------------------|---------|-----------|--------------|---------|-----------|--------|--------------|-----------|--------|---------|--------------|---------|
| zo stanice |                       | Stakčín | Medzilab. |              | Stakčín | Medzilab. |        | Stakčín      | Medzilab. |        | Stakčín | Medzilab.    |         |
| 0          | Lupkôv                |         |           |              |         |           |        |              |           |        |         |              |         |
| 16         | Medzilaborce mesto    |         |           |              |         | 15:23     |        |              |           |        | 16:23   |              |         |
| 18         | Medzilaborce          | 14:23   |           |              |         | 15:25     |        |              |           |        | 16:25   |              |         |
| 18         | Medzilaborce          | 14:25   |           |              |         | 15:26     |        |              |           |        | 16:26   |              |         |
| 21         | Krásny Brod           | 14:26   |           |              |         | 15:30     |        |              |           |        | 16:30   |              |         |
| 22         | Monastyr              | 14:30   |           |              |         | 15:33     |        |              |           |        | 16:33   |              |         |
| 25         | Sukov                 | 14:33   |           |              |         | 15:36     |        |              |           |        | 16:36   |              |         |
| 27         | Vyšné Čabiny          | 14:36   |           |              |         | 15:39     |        |              |           |        | 16:39   |              |         |
| 29         | Nižné Čabiny          | 14:39   |           |              |         | 15:42     |        |              |           |        | 16:42   |              |         |
| 31         | Volica                | 14:42   |           |              |         | 15:45     |        |              |           |        | 16:45   |              |         |
| 33         | Radvaň nad Laborcom   | 14:45   |           |              |         | 15:48     |        |              |           |        | 16:48   |              |         |
| 38         | Hrabovec nad Laborcom | 14:48   |           |              |         | 15:53     |        |              |           |        | 16:53   |              |         |
| 41         | Zbudské Dlhé          | 14:53   |           |              |         | 15:57     |        |              |           |        | 16:57   |              |         |
| 43         | Koškovce              | 14:57   |           |              |         | 16:01     |        |              |           |        | 17:01   |              |         |
| 46         | Hankovce              | 15:01   |           |              |         | 16:06     |        |              |           |        | 17:06   |              |         |
| 49         | Lubiša                | 15:06   |           |              |         | 16:10     |        |              |           |        | 17:10   |              |         |
| 53         | Udavské               | 15:10   |           |              |         | 16:14     |        |              |           |        | 17:14   |              |         |
| 54         | Kochanovce            | 15:14   |           |              |         | 16:17     |        |              |           |        | 17:17   |              |         |
| 58         | Humenné mesto         | 15:17   |           |              |         | 16:21     |        |              |           |        | 17:21   |              |         |
| 59         | Humenné               | 15:21   | 15:24     |              |         | 16:24     | 16:25  |              |           |        | 17:24   | 17:25        |         |
| 64         | Humenné               |         | ↳         | 15:30        | → 15:38 |           | ↳      | 16:30        | → 16:38   |        | ↳       | 17:30        | → 17:38 |
| 64         | Brekov                |         |           | 15:35        |         |           |        | 16:35        |           |        | 17:35   |              |         |
| 68         | Strážske              | 15:39   | 15:48     |              |         | 16:39     | 16:48  |              |           |        | 17:39   | 17:48        |         |
| 71         | Strážske              |         | 15:40     | 15:49        |         |           | 16:40  | 16:49        |           |        | 17:40   | 17:49        |         |
| 71         | Pusté Čemerné         |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 74         | Nacina Ves            |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 77         | Petrovce nad Laborcom |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 83         | Michalovce            |         |           | 16:00        |         |           | 17:00  |              |           |        | 18:00   |              |         |
| 86         | Michalovce zastávka   |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 90         | Laškovce              |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 92         | Bánovce nad Ondavou   |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 97         | Bánovce nad Ondavou   |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 97         | Hrnište               |         |           | ---          |         |           | ---    |              |           |        | ---     |              |         |
| 103        | Trebišov              |         |           | 16:18        |         |           | 17:18  |              |           |        | 18:18   |              |         |
| 110        | Trebišov              |         |           | 16:19        | 16:23   |           |        | 17:19        | 17:23     |        |         | 18:19        | 18:23   |
| 110        | Úpor                  |         |           |              | 16:32   |           |        |              | 17:32     |        |         |              | 18:32   |
| 112        | Stanča                |         |           |              | 16:35   |           |        |              | 17:35     |        |         |              | 18:35   |
| 118        | Veľaty                |         |           |              | 16:42   |           |        |              | 17:42     |        |         |              | 18:42   |
| 122        | Lastovce              |         |           |              | 16:48   |           |        |              | 17:48     |        |         |              | 18:48   |
| 123        | Michalany             |         |           |              | 16:51   |           |        |              | 17:51     |        |         |              | 18:51   |
|            | do stanice            | Košice  | Prešov    | Košice 17:06 |         | Košice    | Prešov | Košice 18:06 |           | Košice | Prešov  | Košice 19:06 |         |



## 8.2.6 Trať 160, 168

Čiastočne dvojkoľajná trať plánovaná k elektrifikácii v úseku Haniska – Moldava nad Bodvou s traťovou rýchlosťou 100 km/h bez rýchlostných obmedzení, čiastočne sa využíva aj trať 167 do stanice Moldava nad Bodvou mesto. Dnes využitá pre rýchliky z Bratislavy v štvorhodinovom takte a pre 7 párov osobných vlakov do Moldavy nad Bodvou mesto. Na jednej z hlavných slovenských tratí, ktorá patrí do súhrnnej siete TEN-T, je vplyvom veľmi obmedzenej ponuky vlakov a nízkej kvality rýchlikov iba 2 tis. cestujúcich denne, od Rožňavy ďalej na západ iba 1 tis cestujúcich denne. Vplyvom vlakov zadarmo prestali na tejto trase premávať aj takmer všetky diaľkové autobusy, dnes zostali v prevádzke iba dve vnútroštátne linky. Rožňava má cez pracovné dni spojenie s Košicami iba 6 párami regionálnych autobusov denne (+ 5 párami diaľkových, ktoré nemusia byť súčasťou IDS) a 5 párami rýchlikov zo zle dostupnej stanice v Brzotíne. V sobotu premávajú denne len 3 páry spojov regionálnych autobusov.

Na trati sa navrhuje radikálne zvýšenie počtu a kvality vlakov pri ponechaní dvojsegmentovej premávky:

- Rýchlik Košice – Zvolen (– Bratislava/Banská Bystrica v dvojhodinovom takte);
- Rýchlik Košice – Plešivec/Dobšiná v dvojhodinovom takte – s rýchlikom pôjde súprava, ktorá prejde ako osobný vlak na trať 167 Dobšinej;
- Rýchliky zastavujú na zastávkach Plešivec, Slavec jaskyňa, Brzotín (Rožňava), Turňa nad Bodvou, Moldava nad Bodvou a Haniska;
- Železničná zastávka Mokrance nie je obsluhovaná, cez obec prechádzajú všetky autobusové spoje Moldava nad Bodvou – U.S.Steel (– Košice);
- Medzi zastávkou Brzotín (Rožňava), sídliskom Juh a autobusovou stanicou bude od a ku každému rýchliku ponúkaný autobus;
- Osobný vlak Moldava nad Bodvou mesto – Košice (vynecháva zastávky Moldava nad Bodvou a Mokrance) v tridsaťminútovom takte s cestovnou dobou 35 min.

**Tabuľka 31 Príklad výhľadového grafikonu na trati 160 smer Košice**

| km  | vlak                  | Os   | Os   | R    | Os   | Os   | R              | Os   | Os   | R    | Os   | Os   | R              |
|-----|-----------------------|------|------|------|------|------|----------------|------|------|------|------|------|----------------|
|     | zo stanice            |      |      |      |      |      | Zvolen os. st. |      |      |      |      |      | Zvolen os. st. |
| 118 | Lenartovce            |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 121 | Abovce                |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 123 | Riečka                |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 125 | Štrkovec              |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 129 | Včelince              |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 133 | Tornaľa               |      |      |      |      |      | 4:51           |      |      |      |      |      | 6:51           |
| 136 | Gemer                 |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 139 | Gemerská Panica       |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 141 | Čoltovo               |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 143 | Bohúňovo              |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 146 | Gemerská Hôrka        |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 149 | Plešivec              |      |      |      |      |      | 5:03           |      |      |      |      |      | 7:03           |
|     | Plešivec              |      |      | 4:05 |      |      | 5:05           |      |      | 6:05 |      |      | 7:05           |
| 151 | Vidová                |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 154 | Slavec jaskyňa        |      |      | 4:10 |      |      | 5:10           |      |      | 6:10 |      |      | 7:10           |
| 162 | Rožňava               |      |      | 4:17 |      |      | 5:17           |      |      | 6:17 |      |      | 7:17           |
|     | Rožňava               |      |      | 4:21 |      |      | 5:21           |      |      | 6:21 |      |      | 7:21           |
| 165 | Jovice                |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 169 | Lipovník              |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 177 | Jablonov nad Turňou   |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 184 | Hrhov                 |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 189 | Dvorníky-Zádiel       |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 193 | Turňa nad Bodvou      |      |      | 4:46 |      |      | 5:46           |      |      | 6:46 |      |      | 7:46           |
| 198 | Drienovec             |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
|     | Moldava nad Bodvou m. | 4:08 | 4:38 |      | 5:08 | 5:38 |                | 6:08 | 6:38 |      | 7:08 | 7:38 |                |
| 202 | Moldava nad Bodvou    |      |      | 4:53 |      |      | 5:53           |      |      | 6:53 |      |      | 7:53           |
|     | Moldava nad Bodvou    |      |      | 4:54 |      |      | 5:54           |      |      | 6:54 |      |      | 7:54           |
| 204 | Mokrance              |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |
| 207 | Čečejovce             | 4:15 | 4:45 |      | 5:15 | 5:45 |                | 6:15 | 6:45 |      | 7:15 | 7:45 |                |
| 209 | Cestice               | 4:18 | 4:48 |      | 5:18 | 5:48 |                | 6:18 | 6:48 |      | 7:18 | 7:48 |                |
| 215 | Veľká Ida             | 4:23 | 4:53 |      | 5:23 | 5:53 |                | 6:23 | 6:53 |      | 7:23 | 7:53 |                |
| 218 | Hutníky               | 4:26 | 4:56 |      | 5:26 | 5:56 |                | 6:26 | 6:56 |      | 7:26 | 7:56 |                |
| 222 | Haniska pri Košiciach | 4:31 | 5:01 | 5:09 | 5:31 | 6:01 | 6:09           | 6:31 | 7:01 | 7:09 | 7:31 | 8:01 | 8:09           |
| 228 | Barca                 | 4:36 | 5:06 |      | 5:36 | 6:06 |                | 6:36 | 7:06 |      | 7:36 | 8:06 |                |
| 231 | Košice predmestie     | 4:40 | 5:10 | 5:21 | 5:40 | 6:10 | 6:21           | 6:40 | 7:10 | 7:21 | 7:40 | 8:10 | 8:21           |
| 233 | Košice                | 4:43 | 5:13 | 5:23 | 5:43 | 6:13 | 6:23           | 6:43 | 7:13 | 7:23 | 7:43 | 8:13 | 8:23           |
|     | do stanice            |      |      |      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |

**Tabuľka 32 Príklad výhľadového grafikonu na trati 160 smer Plešivec**

| km         | vlak                  | R      | Os   | Os   | R              | Os   | Os   | R    | Os   | Os   | R              | Os   | Os   |
|------------|-----------------------|--------|------|------|----------------|------|------|------|------|------|----------------|------|------|
| zo stanice |                       |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 0          | Košice                | 3:37   | 3:47 | 4:17 | 4:37           | 4:47 | 5:17 | 5:37 | 5:47 | 6:17 | 6:37           | 6:47 | 7:17 |
| 2          | Košice predmestie     | 3:40   | 3:50 | 4:20 | 4:40           | 4:50 | 5:20 | 5:40 | 5:50 | 6:20 | 6:40           | 6:50 | 7:20 |
| 5          | Barca                 |        | 3:54 | 4:24 |                | 4:54 | 5:24 |      | 5:54 | 6:24 |                | 6:54 | 7:24 |
| 11         | Haniška pri Košiciach | 3:51   | 4:00 | 4:30 | 4:51           | 5:00 | 5:30 | 5:51 | 6:00 | 6:30 | 6:51           | 7:00 | 7:30 |
| 15         | Hutníky               |        | 4:04 | 4:34 |                | 5:04 | 5:34 |      | 6:04 | 6:34 |                | 7:04 | 7:34 |
| 18         | Veľká Ida             |        | 4:07 | 4:37 |                | 5:07 | 5:37 |      | 6:07 | 6:37 |                | 7:07 | 7:37 |
| 24         | Cestice               |        | 4:12 | 4:42 |                | 5:12 | 5:42 |      | 6:12 | 6:42 |                | 7:12 | 7:42 |
| 26         | Čačajovce             |        | 4:16 | 4:46 |                | 5:16 | 5:46 |      | 6:16 | 6:46 |                | 7:16 | 7:46 |
| 29         | Mokrance              |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 31         | Moldava nad Bodvou    | O 4:06 |      |      | 5:06           |      |      | 6:06 |      |      | 7:06           |      |      |
|            | Moldava nad Bodvou    | 4:07   |      |      | 5:07           |      |      | 6:07 |      |      | 7:07           |      |      |
| 2          | Moldava nad Bodvou m. | O      | 4:23 | 4:53 |                | 5:23 | 5:53 |      | 6:23 | 6:53 |                | 7:23 | 7:53 |
| 35         | Drienovec             |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 40         | Turňa nad Bodvou      | 4:14   |      |      | 5:14           |      |      | 6:14 |      |      | 7:14           |      |      |
| 44         | Dvorníky-Zádieľ       |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 49         | Hrhov                 |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 56         | Jablonov nad Turňou   |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 64         | Lipovník              |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 68         | Jovice                |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 71         | Rožňava               | O 4:39 |      |      | 5:39           |      |      | 6:39 |      |      | 7:39           |      |      |
|            | Rožňava               | 4:43   |      |      | 5:43           |      |      | 6:43 |      |      | 7:43           |      |      |
| 79         | Slavec jaskyňa        | 4:50   |      |      | 5:50           |      |      | 6:50 |      |      | 7:50           |      |      |
| 82         | Vidová                |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 84         | Plešivec              | O 4:55 |      |      | 5:55           |      |      | 6:55 |      |      | 7:55           |      |      |
|            | Plešivec              |        |      |      | 5:57           |      |      |      |      |      | 7:57           |      |      |
| 87         | Gemerská Hôrka        |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 90         | Bohúňovo              |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 92         | Čoltovo               |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 94         | Gemerská Panica       |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 97         | Gamer                 |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 100        | Tornaľa               |        |      |      | 6:10           |      |      |      |      |      | 8:10           |      |      |
| 104        | Včelince              |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 108        | Štrkovec              |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 110        | Riečka                |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 112        | Abovce                |        |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
| 115        | Lenartovce            | O      |      |      |                |      |      |      |      |      |                |      |      |
|            | do stanice            |        |      |      | Zvolen os. st. |      |      |      |      |      | Zvolen os. st. |      |      |

### 8.2.7 Trať 167

Jednokoľajná trať s traťovou rýchlosťou vrátane obmedzení z TTP 35 – 60 km/h bez osobnej premávky. Na trati sa navrhuje premávka osobných vlakov len v prípade úpravy infraštruktúry, ktorá umožní cestovnú dobu do 30 minút. Pre tento cestovný čas bude nutná modernizácie infraštruktúry v celom úseku na traťovú rýchlosť cca 120 km/h (Rožňava – Nižná Slaná pod 18 minút, Nižná Slaná nové SZZ, Nižná Slaná – Dobšiná za 11 minút).

Na trati sa navrhuje jednosegmentová premávka:

- Osobný vlak Brzotín (Rožňava) – Dobšiná v hodinovom takte nadväzný na rýchliky od Košíc, vlaky odchádzajúce a prichádzajúce v páru hodinu budú priamym pokračovaním rýchliku z Košíc, súprava sa rozdelí v stanici Brzotín (Rožňava), vlak v nepáru hodinu bude chodiť medzi Brzotínom a Dobšinou.
- Ku každému vlaku z Dobšinej a do Dobšinej bude do zastávky Rožňava mesto vypravený autobus po trase sídlisko Juh – autobusová stanica – Rožňava mesto.

**Tabuľka 33 Príklad výhľadového grafikonu na trati 167 smer Dobšiná**

| km         | vlak               |        |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |
|------------|--------------------|--------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| zo stanice |                    |        |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |
| 0          | Rožňava            | 4:42   | 5:42 | 6:42 | 7:42 | 8:42 | 9:42  | 10:42 | 11:42 | 12:42 | 13:42 | 14:42 | 15:42 |
| 2          | Rožňava predmestie |        |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |
| 3          | Rožňava mesto      | 4:45   | 5:45 | 6:45 | 7:45 | 8:45 | 9:45  | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 13:45 | 14:45 | 15:45 |
| 5          | Nadabula           | 4:47   | 5:47 | 6:47 | 7:47 | 8:47 | 9:47  | 10:47 | 11:47 | 12:47 | 13:47 | 14:47 | 15:47 |
| 8          | Betliar            | 4:50   | 5:50 | 6:50 | 7:50 | 8:50 | 9:50  | 10:50 | 11:50 | 12:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 |
| 10         | Gemerská Poloma    | 4:52   | 5:52 | 6:52 | 7:52 | 8:52 | 9:52  | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 |
| 14         | Hencovce           | 4:56   | 5:56 | 6:56 | 7:56 | 8:56 | 9:56  | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 |
| 16         | Nižná Slaná obec   | 4:58   | 5:58 | 6:58 | 7:58 | 8:58 | 9:58  | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 13:58 | 14:58 | 15:58 |
| 17         | Nižná Slaná        | 5:01   | 6:01 | 7:01 | 8:01 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 |
| 19         | Gočovo             | 5:04   | 6:04 | 7:04 | 8:04 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 13:04 | 14:04 | 15:04 | 16:04 |
| 21         | Vlachovo obec      | 5:06   | 6:06 | 7:06 | 8:06 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:06 |
| 24         | Vlachovo           | 5:09   | 6:09 | 7:09 | 8:09 | 9:09 | 10:09 | 11:09 | 12:09 | 13:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 |
| 26         | Dobšiná            | O 5:12 | 6:12 | 7:12 | 8:12 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 13:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 |
|            | do stanice         |        |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |

**Tabuľka 34 Príklad výhľadového grafikonu na trati 167 smer Brzotín (Rožňava)**

| km         | vlak               |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |  |
|------------|--------------------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| zo stanice |                    |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 0          | Dobšiná            | 4:48 | 5:48 | 6:48 | 7:48 | 8:48 | 9:48  | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 |  |
| 2          | Vlachovo           | 4:51 | 5:51 | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:51  | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 | 14:51 | 15:51 |  |
| 5          | Vlachovo obec      | 4:54 | 5:54 | 6:54 | 7:54 | 8:54 | 9:54  | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 |  |
| 7          | Gočovo             | 4:56 | 5:56 | 6:56 | 7:56 | 8:56 | 9:56  | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 |  |
| 9          | Nižná Slaná        | 5:01 | 6:01 | 7:01 | 8:01 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:01 | 14:01 | 15:01 | 16:01 |  |
| 10         | Nižná Slaná obec   | 5:03 | 6:03 | 7:03 | 8:03 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 |  |
| 12         | Henckovce          | 5:05 | 6:05 | 7:05 | 8:05 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 13:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 |  |
| 16         | Gemerská Poloma    | 5:09 | 6:09 | 7:09 | 8:09 | 9:09 | 10:09 | 11:09 | 12:09 | 13:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 |  |
| 18         | Betliar            | 5:11 | 6:11 | 7:11 | 8:11 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 14:11 | 15:11 | 16:11 |  |
| 21         | Nadabula           | 5:14 | 6:14 | 7:14 | 8:14 | 9:14 | 10:14 | 11:14 | 12:14 | 13:14 | 14:14 | 15:14 | 16:14 |  |
| 23         | Rožňava mesto      | 5:16 | 6:16 | 7:16 | 8:16 | 9:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 13:16 | 14:16 | 15:16 | 16:16 |  |
| 24         | Rožňava predmestie |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |  |
| 26         | Rožňava            | 5:19 | 6:19 | 7:19 | 8:19 | 9:19 | 10:19 | 11:19 | 12:19 | 13:19 | 14:19 | 15:19 | 16:19 |  |
| do stanice |                    |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |  |

## 8.2.8 Trať 169

Jednokoľajná elektrifikovaná trať s traťovou rýchlosťou 100 km/h s premávkou dvoma párami rýchlikov Košice – Budapešť, každý z nich je využitý cca 40 cestujúcimi.

Na trati sa navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvojsegmentovej premávky:

- Expres Košice – Budapešť – výhľadové doplnenie na 4 páry denne
- Osobný vlak Košice – Hidasnémeti v dvojhodinovom takte s väzbou na osobný vlak MÁV – Start do Miskolca (upresní sa podľa aktuálneho cestovného poriadku v Maďarsku – dnes odchody X:04 a príchody X:48)
- Zavedenie osobných vlakov je podmienené rozvojom SPP Haniska, prípadne priemyselnej zóny Kechnec v blízkosti železničnej trate, bez nových cieľov nebudú vlaky využité. Pre obsluhu obcí Čaňa – Geča – Valalíky sú zastávky príliš vzdialené od zástavby.

**Tabuľka 35 Príklad možného výhľadového grafikonov na trati 169 (obidva smery)**

| km         | vlak              | EC       | Os   | Os   | EC       | Os   | Os   | EC       | Os   | Os   | EC       | Os   | Os   | EC       |
|------------|-------------------|----------|------|------|----------|------|------|----------|------|------|----------|------|------|----------|
| zo stanice |                   |          |      |      |          |      |      |          |      |      |          |      |      |          |
| 0          | Košice            | 4:05     | 4:13 | 4:43 | 5:05     | 5:13 | 5:43 | 6:05     | 6:13 | 6:43 | 7:05     | 7:13 | 7:43 | 8:05     |
| 2          | Košice predmestie |          | 4:16 | 4:46 |          | 5:16 | 5:46 |          | 6:16 | 6:46 |          | 7:16 | 7:46 |          |
| 5          | Barca             |          | 4:20 | 4:50 |          | 5:20 | 5:50 |          | 6:20 | 6:50 |          | 7:20 | 7:50 |          |
| 9          | Valalíky          |          | 4:24 | 4:54 |          | 5:24 | 5:54 |          | 6:24 | 6:54 |          | 7:24 | 7:54 |          |
| 11         | Geča              |          | 4:26 | 4:56 |          | 5:26 | 5:56 |          | 6:26 | 6:56 |          | 7:26 | 7:56 |          |
| 13         | Čaňa              |          | 4:29 | 5:01 |          | 5:29 | 6:01 |          | 6:29 | 7:01 |          | 7:29 | 8:01 |          |
| 15         | Gyňov             |          |      | 5:05 |          |      | 6:05 |          |      | 7:05 |          |      | 8:05 |          |
| 19         | Seňa              |          |      | 5:09 |          |      | 6:09 |          |      | 7:09 |          |      | 8:09 |          |
| 21         | Kechnec           |          |      | 5:12 |          |      | 6:12 |          |      | 7:12 |          |      | 8:12 |          |
| 28         | Hidasnémeti       | 4:26     |      | 5:17 | 5:26     |      | 6:17 | 6:26     |      | 7:17 |          | 8:17 | 8:26 |          |
| do stanice |                   | Budapešť |      |      | Budapešť |      |      | Budapešť |      |      | Budapešť |      |      | Budapešť |

| km         | vlak              | EC       | EC       | EC       | EC       | EC       |
|------------|-------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| zo stanice |                   | Budapešť | Budapešť | Budapešť | Budapešť | Budapešť |
| 0          | Hidasnémeti       | 3:45     |          | 4:13     | 4:45     | 5:13     |
| 7          | Kechnec           |          |          | 4:18     |          | 5:18     |
| 9          | Seňa              |          |          | 4:21     |          | 5:21     |
| 13         | Gyňov             |          |          | 4:25     |          | 5:25     |
| 15         | Čaňa              |          | 4:01     | 4:31     | 5:01     | 5:31     |
| 17         | Geča              |          | 4:04     | 4:34     | 5:04     | 5:34     |
| 19         | Valalíky          |          | 4:06     | 4:36     | 5:06     | 5:36     |
| 23         | Barca             |          | 4:10     | 4:40     | 5:10     | 5:40     |
| 26         | Košice predmestie |          | 4:14     | 4:44     | 5:14     | 5:44     |
| 28         | Košice            | 4:06     | 4:17     | 4:47     | 5:06     | 5:17     |
| do stanice |                   |          |          |          |          |          |

### 8.3 Dopravné modelovanie obnovených regionálnych tratí

Boli spracované grafikony a prognostické výpočty na dopravnom modeli na všetky trate bez premávky osobných vlakov:

- Spišská Nová Ves – Levoča (č. trate 186)
- Spišské Vlachy – Spišské Podhradie (č. trate 187)
- Trebišov – Vranov nad Topľou (č. trate 192)
- Rožňava – Dobšiná (č. trate 167)
- Plešivec – Slavošovce (č. trate 166)

Prepravné intenzity vypočítané na tratiach by boli veľmi nízke s výnimkou trate Rožňava – Dobšiná. Ostatné trate nemôžu zabezpečiť vo svojom smere pravidelnú osobnú prepravu bez súbežných autobusových liniek a ich využitie by tak bolo veľmi nízke. Odporúča sa ich ponechať v režime výnimočných prepráv a nákladnej dopravy. Trať Spišská Nová Ves – Levoča bude v kolízii s trasou potrebnej III. etapy privádzача od diaľnice D1 a bude potrebné zvážiť, či nebude najvýhodnejšie jej definitívne zrušenie (aj s ohľadom na prevádzkované vlečky v Levoči). Trať Rožňava – Dobšiná je ako možná alternatíva k premávke autobusov navrhnutá na obnovenie pravidelnej prevádzky. Predpokladom využitia vlakov je úprava infraštruktúry, ktorá umožní cestovnú dobu do 30 minút a zrušenie všetkých autobusových spojov okrem tých, ktoré pokračujú ďalej do smerov Stratená alebo Mlynky. Otázna je ekonomika znovuzavedenia dopravy. Železničná doprava bude v porovnaní s autobusmi drahšia. Pre Košický samosprávny kraj bude náklad nižší, ak bude dotácia straty financovaná Ministerstvom dopravy a výstavby, ktoré za túto trať prevezme zodpovednosť. Pre ŽSR je jednotková cena za vlak najdrahšia pre súčasný stav, keď sa trať udržiava v prevádzke len pre malý počet nákladných vlakov. Obnovenie premávky osobných vlakov umožní zlepšiť prevádzkové parametre trate, ktoré by inak pravdepodobne nikdy nebolo financované, a taktiež bude možné na trati realizovať udržateľnú prevádzku s nižšími jednotkovými nákladmi. Ak by však o zavedenie prevádzky na Rožňavsku nebol záujem, celospoločensky a ekonomicky výhodnejšie bude ponechanie premávky autobusov. Následne by bolo výhodné definitívne zrušenie železnice aj pre nákladnú dopravu.

Po modelovom vyhodnotení možností budúcej osobnej premávky na železničnej trati Veľké Kapušany – Bánovce nad Ondavou, kde bola premávka obnovená v roku 2019, bolo konštatované, že z dôvodu nízkeho využitia železničnej trate, ktorá nie je schopná samostatne celoplošne obslúžiť veľké obce ako Drahnov alebo Budkovce, ani ponúknuť do Michaloviec spojenie rýchlejšie než autobusy vedené po ceste II/555, odporúča sa osobnú premávku vo veľmi obmedzenom rozsahu vyhodnotiť podľa dát z prieskumov. V prípade potvrdenia veľmi nízkeho zaťaženia sa odporúča s prevádzkou ďalej nepokračovať až do doby vyriešenia napojenia Užhorodu. Trať Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany môže poslúžiť pre zavedenie spojenia s Užhorodom s prestupom na colnici na hraniciach s Ukrajinou alebo s obnovením prepojenia s rozchodom 1435 mm do stanice Užhorod. Železničné spojenie medzi dvoma najväčšími mestami v regióne do budúca chýba. Navrhuje sa preto zriadiť hraničný priechod a prevádzkovať rýchliky Košice – Trebišov – Veľké Kapušany – Užhorod od roku 2030.

## 8.4 Etapizácia zavedenia novej organizácie železničnej dopravy

### Trať 180 Košice – Žilina

- 2025
  - Os Košice – Poprad v hodinovom takte
  - Os Košice – Lipany v hodinovom takte
  - REx Košice – Prešov v hodinovom takte
  - R a Ex v preklade (obidva intervaly 2 hodiny, spolu interval 1 hodina)
  - Rex Košice – Banská Bystrica dnešného rozsahu
- 2030
  - Zr Košice – Poprad v hodinovom takte
  - časť Os Poprad – Košice pokračuje do Moldavy nad Bodvou
  - REx Košice – Banská Bystrica v dvojhodinovom takte
- 2040
  - 1x denne predĺženie REx Košice – Lipany do Nového Sączu/Tarnówa/Krakówa
- 2050
  - Os Košice – Prešov (-Lipany) v polhodinovom takte
  - REx Košice – Prešov (-Lipany) v polhodinovom takte

### Trať 172, 173

- 2025
  - Os Margecany – Dobšinská Ľadová Jaskyňa v dvojhodinovom takte
  - Os Margecany – Nálepko v dvojhodinovom takte
  - Rex Košice – Banská Bystrica v dnešnom rozsahu
- 2030
  - REx Košice – Banská Bystrica v dvojhodinovom takte

### Trať 190

- 2025
  - Os Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte
  - REx Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte
  - REx Košice – Humenné (-Medzilaborce) v hodinovom takte
  - R Košice – Mukačevo 2 páry denne
- 2050
  - R Košice – Mukačevo 4 páry denne
  - REx Slovenské Nové Mesto – Miskolc

### Trať 191

- 2025
  - REx Košice – Humenné s pokračovaním ako Os do Medzilaboriec v hodinovom takte
  - Os Michalany – Trebišov v hodinovom takte
  - Os Prešov – Humenné – Stakčín v hodinovom takte

- 2040
  - Os Prešov – Humenné v polhodinovom takte, do Stakčína hodinový takt
- 2050
  - Os Prešov – Humenné – Stakčín v polhodinovom intervale

#### Trať 160

- 2025
  - R Košice – Zvolen v dvojhodinovom takte (zastavujú v Plešivci, Slavci, Rožňave, Turni, Moldave a Haniske)
  - Od a ku všetkým rýchlikom je v Rožňave vypravený autobus v trase Autobusová stanica – Sídliisko Juh – Železničná stanica
  - Os Moldava n. B. mesto – Košice v polhodinovom takte (vynechávajú Moldavu n. B. a Mokrance)
- 2030
  - R Košice – Plešivec/Dobšiná, v Rožňave sa časť súpravy odpojí a odíde smer Dobšiná

#### Trať 167

- 2030
  - Os Rožňava – Dobšiná v Dvojhodinovom intervale (nadväznosť od a ku všetkým rýchlikom)
  - Od a ku všetkým vlakom je vypravený autobus v trase Sídliisko Juh – Autobusová stanica – Žel. zast. Rožňava mesto
  - Os Rožňava – Dobšiná v hodinovom takte (každý druhý sa v Rožňave spojí s (resp. odpojí od) rýchlikom od Plešivca)

#### Trať 196 (rozvoj prevádzky podmienený rozvojom priemyslu v okolí)

- 2025
  - Os Košice – Hidasnémeti v dvojhodinovom takte
  - EC Košice – Budapešť 2 páry denne
- 2030
  - Os Košice – Čaňa v dvojhodinovom takte
- 2040
  - EC Košice – Budapešť 4 páry denne
- 2050
  - Os Košice – Hidasnémeti v hodinovom takte
  - Os Košice – Čaňa v hodinovom takte

## 8.5 Potrebne úpravy železničnej infraštruktúry

### Bau 2025

- elektrifikácia trate Haniska – Moldava nad Bodvou
- elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné
- Štúdiá realizovateľnosti uzlu Košice
- Štúdiá uskutočniteľnosti zvýšenia kapacity trate Kysak – Prešov

### Bau 2030

- Modernizácia úseku Poprad – Košice (bude treba rešpektovať výsledky procesu EIA na stavbu Modernizácia železničnej trate v úseku Krompachy (mimo) – Kysak a Modernizácia železničnej trate v úseku Košice – Kysak)
- Modernizácia uzlov Košice, Kysak, Margecany, Spišská Nová Ves

### Bau 2040

- Modernizácia úseku Košice – Čierna nad Tisou

### Bau 2050

- Modernizácia, skapacitnenie ERTMS a elektrifikácia južného magistrálneho ťahu v úseku Tornaľa – Plešivec – Rožňava – Moldava nad Bodvou

### Do all 2025

- pre skrátenie jazdnej doby medzi Popradom a Kysakom o sedem minút: odstránenie pomalých jzd medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi;
- zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku v ½ hodinovom takte;
- zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym, napríklad automatické hradlo;
- úprava SZZ vo všetkých ŽST v úseku Margecany – Nálepkovo, odstránenie pomalých jzd

### Do all 2030

- terminál Košice – sever (namiesto zastávky Ťahanovce)
- sprístupnenie stanice Košice od východu a vybudovanie podchodu, P+R
- nová poloha zastávok: Prakovce, zastávka, Gelnica a Jaklovce,
- zvýšenie tračovej rýchlosti na tračovú rýchlosť na trati Rožňava – Dobšiná cca 120 km pre, nutná modernizácie infraštruktúry v celom úseku na skrátenie jazdnej doby na 30 minút
- terminál Košice – Sever
- terminál Barca
- terminál Optima
- terminál Moskovská
- terminál Košická Nová Ves

### Do all 2040

- obnovenie druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym pre navýšenie železničnej premávky v regióne;
- zvýšenie kapacity trate Prešov – Strážske pre umožnenie premávky v polhodinovom takte;
- elektrifikácia trate Slovenské Nové Mesto – Sátoráljaújhely

### Do all 2050

- zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku vlakov osobnej dopravy v štvrt hodinovom takte;
- hraničný priedchod pre normálny rozchod Maťovce – Užhorod

## 8.6 Návrh novej organizácie autobusovej dopravy v kraji

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 spolurozhodovať 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 obsluhy. 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.

V nasledujúcej kapitole je rozobratý aktuálny systém liniek a spojov prímestskej autobusovej dopravy na území Košického kraja. Uvádzajú sa štyri typy autobusových liniek:

- **Sk1:** Rýchle linky spájajúce aspoň tri okresné mestá alebo významné centrá. Zastavujú len na významných zastávkach, nemajú charakter obsluhy územia. V prehľadoch sú vyznačené červenou farbou. Predstavujú najmenší počet, nové linky sú zadané ako náhrada za miznúce diaľkové linky, ktoré boli prevádzkované na riziko samotných dopravcov.
- **Sk2:** obslužné linky spájajúce spádové centrá, tzn. okresné mestá alebo významné mestá či dopravné uzly, zároveň vykonávajú obojstranný zvoz do spádových centier zo sídiel na trase linky, čo je často ich dominantná funkcia. Spojenie centier je iba doplnkom a vhodným spôsobom ukončenia spojov. V prehľadoch sú vyznačené modrou farbou.
- **Sk3:** Obslužné prímestské linky, ktoré vykonávajú zvoz do spádových centier sú vyznačené čiernou farbou písmom.
- **Sk 4:** Prímestské linky v štandarde MHD v okolí Košíc a Prešova (MHD Prešov bude zachádzať až do Košického kraja). Ide o rozšírenie systému liniek Dopravného podniku mesta Košice (príp. Prešov), ktoré pôjdu aj za hranicu mesta. Tieto linky musia byť prevádzkované vozidlami



kompatibilnými s MHD pre rýchly nástup a výstup cestujúcich a ich systém odbavenia cestujúcich musí spĺňať rovnaké štandardy. Tieto linky tak môžu vstúpiť do systému MHD a byť odbavované na všetkých zastávkach MHD v mestách Košice a Prešov. Tieto linky sú v prehľade uvádzané **fialovou farbou**. V ostatných mestách s prevádzkou liniek MHD sa nenavrhuje ich zachádzanie mimo mesto s ohľadom na malý rozsah prevádzky systémov MHD, avšak navrhujú sa možnosti využitia prímestských liniek aj pre vnútromestské cesty a navrhuje sa priestorová a časová koordinácia obidvoch systémov pre riešenie dojazdov vonkajších cestujúcich linkami MHD.

Údaj v stĺpci označenom „Dĺžka linky“ obsahuje vážený priemer všetkých dĺžok všetkých spojov prevádzkovaných počas pracovného dňa.

Údaj v stĺpci označenom „Počet spojov“ udáva aktuálny počet spojov počas pracovného dňa.

Údaj v stĺpci označenom „km/deň“ obsahuje aktuálny počet spojov cez pracovný deň v špičke lomený taktom v sedle alebo počet spojov za deň.

Znak „P“ znamená linku objednanú Prešovským krajom, znak „L“ linku prevádzkovanú SAD Lučenec, tzn. objednanú Banskobystrickým krajom, znak „BPV“ je označenie dopravcu B.P.V. bus, s.r.o.

Zelenou sú podfarbené spoje, ktoré boli zaradené do viacerých zvozov, ich výkon je zarátaný iba prvýkrát.

## 8.6.1 Rozbor existujúcej siete liniek

Systém prímestských liniek prevádzkovaných na území Košického samosprávneho kraja v roku 2018 je opísaný v štruktúrovanom súbore, ktorý každú linku zaradil do jedného z hore uvedených systémov, a zadefinoval zvozové oblasti.

**Tabuľka 36 Linky spádovej oblasti Košice – medzi centrami**

| Návrh -Linka | Trasa linky   | Dĺžka linky [km] | skupina | Počet spojov | km/deň | Sk 1 km/deň | Sk 2 km/deň | Sk 3 km/deň | Sk 4 km/deň |
|--------------|---|------------------|---------|--------------|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Oxx          | Oblasť Košice – (Prešov)  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
| O0x          | Spoje medzi centrami  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
| P            | 701412 (Bardejov -) Prešov - Košice   | 39               | 1       | 65           | 2535   | 2535        |             |             |             |
| P            | 704410 Levoča - Prešov - Košice   | 97               | 2       | 8            | 776    |             | 776         |             |             |
| B            | 707453 Prešov-Košice  | 34               | 1       | 5            | 170    | 170         |             |             |             |
| P            | 708403 Vyšný Slavkov / T.Potok-Brezovica-Lipany-Prešov - Košice   | 34               | 1       | 5            | 170    | 170         |             |             |             |
| BPV          | 710443 Stará Ľubovňa-Košice   | 103              | 1       | 2            | 206    | 206         |             |             |             |
| P            | 711406 Stropkov - Fijaš - Giraltovce - Prešov - Košice/Kysak  | 78               | 2       | 8            | 624    |             | 624         |             |             |
| P            | 712413 Svidník - Mestisko - Giraltovce - Prešov - Košice/Kysak  | 72               | 2       | 9            | 648    |             | 648         |             |             |
| P            | 712414 Svidník - Stročin - Giraltovce - Prešov - Košice/Kysak   | 87               | 2       | 7            | 609    |             | 609         |             |             |
| P            | 713421 Vranov n./T. - Sečovce - Košice  | 64               | 2       | 13           | 832    |             | 832         |             |             |
|              | 801409 Mníšek nad Hnilcom - Gelnica - Margecany / Opátka - Košice   | 33               | 2       | 15           | 495    |             | 495         |             |             |
|              | 802401 Košice - Sečovce - Michalovce - Sobrance - Vyšné Nemecké   | 94               | 2       | 24           | 2256   |             | 2256        |             |             |
|              | 802409 Košice - Slanec - Novosad - Vojany - Veľké Kapušany  | 91               | 2       | 4            | 364    |             | 364         |             |             |
|              | 802433 Košice - Prešov - Bardejov - Bardejov, Bardejovské kúpele  | 85               | 1       | 15           | 1275   | 1275        |             |             |             |
|              | 802434 Košice - Lemešany - Kendice - Prešov   | 36               | 2       | 34           | 1224   |             | 1224        |             |             |
|              | 802435 Košice - Prešov - Stará Ľubovňa - Vyšné Ružbachy / Spišská Stará Ves - Spišské Hanušovce             | 103              | 2       | 10           | 1030   |             | 1030        |             |             |
|              | 802449 Košice - Dargov - Sečovce - Vranov n.T. - Humenné  | 92               | 2       | 4            | 368    |             | 368         |             |             |
|              | 802450 Košice - Košice, USS - Cestice - Mokrance - Moldava n. B. - Zádriel - Turňa n. B. / Dvorníky-Včeláre | 21               | 2       | 60           | 1260   |             | 1260        |             |             |
|              | 807478 Veľké Kapušany - Zemplínke Jastrabie - Trebišov - Zemplínska Teplica - Košice                        | 39               | 2       | 9            | 351    |             | 351         |             |             |
|              | 808405 Dobšiná - Rožňava - Moldava nad Bodvou - Košice  | 32               | 2       | 85           | 2720   |             | 2720        |             |             |
|              | 809401 Remetské Há mre - Zemplínska širava - Michalovce - Košice  | 76               | 2       | 8            | 608    |             | 608         |             |             |
|              | 809403 Sobrance - Michalovce - Košice   | 59               | 2       | 40           | 2360   |             | 2360        |             |             |
|              | 810418 Spišská Nová Ves - Krompachy - Margecany - Košice  | 39               | 2       | 2            | 78     |             | 78          |             |             |
|              | 811407 Malá Trňa - Veľatý - Trebišov/Michalovce - Slanec - Košice   | 32               | 2       | 32           | 1024   |             | 1024        |             |             |
|              | 811416 Trebišov - Hriady - Sečovce - Košice   | 23               | 2       | 59           | 1357   |             | 1357        |             |             |
|              | 811419 Trebišov - Hriady - Sečovce - Slanec - Rákoš - Košice  | 23               | 2       | 47           | 1081   |             | 1081        |             |             |
|              | 811489 Kráľovský Chlmec - Veľké Kapušany - Trebišov - Sečovce - Košice                                      | 113              | 1       | 2            | 226    | 226         |             |             |             |

**Tabuľka 37 Linky spádovej oblasti Košice – zvoz do Košíc**

| Návrh -Linka | Trasa linky  | Dĺžka linky [km] | skupina | Počet spojov | km/deň | Sk 1 km/deň | Sk 2 km/deň | Sk 3 km/deň | Sk 4 km/deň |
|--------------|--|------------------|---------|--------------|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| O1x          | Zvoz do Košíc  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
| P            | 707408 Prešov - Drienov - Lemešany - Košice  | 22               | 3       | 24           | 528    |             |             |             | 528         |
| P            | 707410 Prešov - Lemešany - Košice  | 31               | 3       | 44           | 1364   |             |             |             | 1364        |
|              | 802403 Košice - Trstany - Svinica - Košický Klečenov   | 16               | 3       | 16           | 256    |             |             |             | 256         |
|              | 802405 Košice - Vyšná Myšľa - Vyšný Čaj / Rákoš - Bohdanovce - Ruskov - Ďurkov                         | 18               | 3       | 16           | 288    |             |             |             | 288         |
|              | 802406 Košice - Sady nad Torysou - Košická Polianka - Košice, Krásna                                   | 9                | 3       | 33           | 297    |             |             |             | 297         |
|              | 802407 Košice - Sady nad Torysou - K. Polianka - Olšovany - Vyšný Čaj / Ďurkov - Bohdanovce            | 18               | 3       | 26           | 468    |             |             |             | 468         |
|              | 802408 Košice - Bohdanovce - Vyšný Čaj - Olšovany - Ďurkov   | 24               | 3       | 7            | 168    |             |             |             | 168         |
|              | 802410 Košice - Slanec - Kuzmice - Byšta   | 36               | 3       | 25           | 900    |             |             |             | 900         |
|              | 802411 Košice - Slanec - Slančík / Slanská Huta  | 12               | 3       | 25           | 300    |             |             |             | 300         |
|              | 802414 Košice - Vyšná Hutka - Nižná Myšľa  | 24               | 3       | 18           | 432    |             |             |             | 432         |
|              | 802415 Košice - Valaliky - Čaňa - Gyňov / Skároš / Trstené pri Hornáde                                 | 18               | 3       | 86           | 1548   |             |             |             | 1548        |
|              | 802417 Košice - Geča - Čaňa - Kokšov-Bakša   | 12               | 3       | 25           | 300    |             |             |             | 300         |
|              | 802418 Košice / Košice, USS - Bočiar - Belža - Seňa - Kechnec - Milhošť                                | 22               | 3       | 35           | 770    |             |             |             | 770         |
|              | 802419 Košice / Valaliky / Skároš - Seňa - Kechnec - Perín-Chym / Milhošť                              | 26               | 3       | 21           | 546    |             |             |             | 546         |
|              | 802420 Košice - Haniska - Bočiar   | 18               | 3       | 25           | 450    |             |             |             | 450         |
|              | 802422 Košice - Košice, USS - Komárovce - Perín-Chym - Buzica - Rešica                                 | 27               | 3       | 27           | 729    |             |             |             | 729         |
|              | 802423 Košice - Košice, USS - Veľká Ida - Komárovce - Buzica - Rešica                                  | 23               | 3       | 11           | 253    |             |             |             | 253         |
|              | 802427 Košice - Jasov - Poproč - Medzev - Štós - Štós, Štós, kúpele - Smolník                          | 27               | 3       | 58           | 1566   |             |             |             | 1566        |
|              | 802428 Košice - Košice, USS - Malá Ida - Poproč - Medzev - Vyšný Medzev                                | 29               | 3       | 19           | 551    |             |             |             | 551         |
|              | 802430 Košice - Košice, Myslava - Baška - Malá Ida - Bukovec   | 12               | 3       | 39           | 468    |             |             |             | 468         |
|              | 802431 Košice - Košice, Myslava - Vyšný Klátov - Hýľov - Zlatá Idka                                    | 17               | 3       | 40           | 680    |             |             |             | 680         |
|              | 802436 Košice - Košická Belá - Opátka  | 28               | 3       | 5            | 140    |             |             |             | 140         |
|              | 802437 Košice - Kostofany n.H. - Družstevná p.H. - Sokof   | 12               | 3       | 30           | 360    |             |             |             | 360         |
|              | 802438 Košice - Sokof - Družstevná p.H. - Obišovce - Malá Lodina                                       | 31               | 3       | 4            | 124    |             |             |             | 124         |
|              | 802439 Košice - Budimír / Vajkovce - Ploské - Bunetice / Šarišské Bohdanovce - Varhaňovce - Brestov    | 22               | 3       | 14           | 308    |             |             |             | 308         |
|              | 802440 Košice - Lemešany - Šarišské Bohdanovce - Brestov - Varhaňovce                                  | 28               | 3       | 9            | 252    |             |             |             | 252         |
|              | 802442 Košice - Hrašovík - K. Olšany - Beniakovce - Chrastné / Ploské - Brestov - Varhaňovce           | 17               | 3       | 8            | 136    |             |             |             | 136         |
|              | 802443 Košice - Budimír / Chrastné - Ploské - Vtáčkovce - Bunetice                                     | 18               | 3       | 38           | 684    |             |             |             | 684         |
|              | 802444 Košice - Budimír - Vajkovce - Kráľovce - Chrastné   | 6                | 3       | 13           | 78     |             |             |             | 78          |
|              | 802445 Košice - Hrašovík - Košické Olšany - Beniakovce   | 15               | 3       | 20           | 300    |             |             |             | 300         |
|              | 802446 Košice - Hrašovík - Beniakovce - Čizatice - Kecerovce - Mudrovce / Opiná / Bunetice - Vtáčkovce | 17               | 3       | 30           | 510    |             |             |             | 510         |
|              | 802447 Košice - Hrašovík - Ďurdošik - Trstany - Čakanovce - Mudrovce / Opiná                           | 24               | 3       | 35           | 840    |             |             |             | 840         |
|              | 802448 Košice - Ďurdošik - Trstany - Bidovce - Ďurkov - Nižná Kamenica - Rankovce - Mudrovce / Kecerov | 27               | 3       | 25           | 675    |             |             |             | 675         |
|              | 811410 Cejkov - Hraň - Novosad - Čefovce - Košice  | 60               | 3       | 11           | 660    |             |             |             | 660         |

**Tabuľka 38 Linky spádovej oblasti Košice – Šaca, U.S.Steel – zvoz do U.S.Steel**

| Návrh -Linka | Trasa linky   | Dĺžka linky [km] | skupina | Počet spojov | km/deň | Sk 1 km/deň | Sk 2 km/deň | Sk 3 km/deň | Sk 4 km/deň |
|--------------|---|------------------|---------|--------------|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|              | Zvoz do U.S.Steel Košice-Šaca   |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 802402 Bidovce / Olšovany - Ďurkov - Vyšná Myšľa - Čaňa - Košice,USS  | 33               | 3       | 23           | 759    |             |             |             | 759         |
|              | 802416 Ždaňa / Skároš / Trstené pri Hornáde / Valaliky / Gyňov - Čaňa - Košice,USS                          | 22               | 3       | 20           | 440    |             |             |             | 440         |
|              | 802451 Košice,USS - Komárovice / Perín-Chym - Rešica - Buzica - Čečejuvce - Mokrance - Moldava nad Bod.     | 24               | 3       | 11           | 264    |             |             |             | 264         |
|              | 802452 Košice - Košice,USS - Cestice - Paňovce - Mokrance - Moldava n. B. - Žarnov - Janík - Moldava n. B.  | 25               | 3       | 20           | 500    |             |             |             | 500         |
|              | 802458 Košice,USS - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Debraď - Jasov - Medzev / V. Medzev                     | 22               | 3       | 12           | 264    |             |             |             | 264         |
|              | 802461 Košice,USS / Moldava nad Bodvou - Čečejuvce - Paňovce  | 13               | 3       | 16           | 208    |             |             |             | 208         |
| 03x          | Zvoz do Moldavy nad Bodvou  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 802452 Košice - Košice,USS - Cestice - Paňovce - Mokrance - Moldava n. B. - Žarnov - Janík - Moldava n. B.  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 802453 Košice - Košice,USS - Mokrance - Moldava n. B. - Turňa n. B. - Hostovce - Turňa n. B. -Moldava n. B. | 20               | 3       | 19           | 380    |             |             |             | 380         |
|              | 802454 Košice - Košice,USS - Cestice - Mokrance - Moldava n. B. - Turňa n.B - Jablonov n. T. - S. Jablonica | 23               | 3       | 31           | 713    |             |             |             | 713         |
|              | 802456 Moldava nad Bodvou - Debraď  | 7                | 3       | 16           | 112    |             |             |             | 112         |
|              | 802457 Moldava nad Bodvou - Poproč - Medzev - Vyšný Medzev  | 16               | 3       | 12           | 192    |             |             |             | 192         |
|              | 802460 Košice,USS - Mokrance - Moldava n. B. - Debraď - Poproč  | 14               | 3       | 16           | 224    |             |             |             | 224         |
|              | 802461 Košice,USS / Moldava nad Bodvou - Čečejuvce - Paňovce  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | Zvoz do Kechnece  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 802462 Kechnec - Perín-Chym - Buzica - Čečejuvce - Moldava nad Bodvou - Poproč                              | 30               | 3       | 8            | 240    |             |             |             | 240         |
|              | 802463 Kechnec - Perín-Chym - V. Ida - Cestice - Mokrance - Moldava n. B. - Turňa n. B. - Dvorníky-Včelár   | 32               | 3       | 8            | 256    |             |             |             | 256         |
|              | Ostatné   |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 802455 Turňa nad Bodvou - Háj - Hačava  | 10               | 3       | 10           | 100    |             |             |             | 100         |

**Tabuľka 39 Linky spádovej oblasti Gemer**

| Návrh -Linka | Trasa linky  | Dĺžka linky [km] | skupina | Počet spojov | km/deň | Sk 1 km/deň | Sk 2 km/deň | Sk 3 km/deň | Sk 4 km/deň |
|--------------|--|------------------|---------|--------------|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1xx          | Oblasť Gemer - Rožňava   |                  |         |              |        |             |             |             |             |
| 10x          | Spoje medzi centrami   |                  |         |              |        |             |             |             |             |
| L            | 608402 Revúca-Lubeník-Jeľšava-Hučín-Plešivec                             | 34               | 2       | 6            | 204    |             | 204         |             |             |
| L            | 608411 Revúca-Jeľšava-Plešivec-Tornaľa-Tornaľa,ul.mieru ZŠ               | 50               | 2       | 2            | 100    |             | 100         |             |             |
| L            | 608445 Revúca-Jeľšava-Rožňava  | 44               | 2       | 8            | 352    |             | 352         |             |             |
| L            | 608448 Rožňava-Tornaľa   | 37               | 2       | 2            | 74     |             | 74          |             |             |
| P            | 706405 Poprad - Stratená,Dobš.Ľad.Jaskyňa - Dobšiná - Rožňava            | 77               | 2       | 4            | 308    |             | 308         |             |             |
|              | 808414 Rožňava - Plešivec - Štítnik                                      | 22               | 2       | 19           | 418    |             | 418         |             |             |
|              | 808424 Rožňava - Dobšiná - Stratená, Dobš. Ľad.Jaskyňa - Poprad          | 62               | 2       | 8            | 496    |             | 496         |             |             |
|              | 808430 Rožňava - Plešivec - Jeľšava - Revúca                             | 24               | 2       | 11           | 264    |             | 264         |             |             |
|              | 808445 Rožňava - Štítnik - Jeľšava - Revúca                              | 48               | 2       | 7            | 336    |             | 336         |             |             |
|              | 808448 Rožňava/Kečovo-Tornaľa-Rimavská Sobota                            | 37               | 2       | 25           | 925    |             | 925         |             |             |
| 11x          | Zvoz do Rožňavy  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808411 Rožňava - Krásnohorské Podhradie - Pača                           | 10               | 3       | 32           | 320    |             |             |             | 320         |
|              | 808412 Rožňava - Krásnohorská Dlhá Lúka / Krásnohorské Podhradie - Bôrka | 20               | 3       | 28           | 560    |             |             |             | 560         |
|              | 808413 Rožňava - Štítnik - Rozložná / Čierna Lehota                      | 16               | 3       | 43           | 688    |             |             |             | 688         |
|              | 808415 Rožňava - Štítnik - Slavoška - Brdárka - Hanková                  | 14               | 3       | 25           | 350    |             |             |             | 350         |
|              | 808416 Rožňava - Čučma   | 9                | 3       | 18           | 162    |             |             |             | 162         |
|              | 808417 Rožňava - Brzotín - Kružná  | 9                | 3       | 27           | 243    |             |             |             | 243         |
|              | 808422 Rožňava / Plešivec - Sílica                                       | 19               | 3       | 18           | 342    |             |             |             | 342         |
|              | 808425 Rožňava - Krásnohorská Dlhá Lúka                                  | 8                | 3       | 32           | 256    |             |             |             | 256         |
|              | 808431 Rožňava - Plešivec - Silická Brezová                              | 18               | 3       | 10           | 180    |             |             |             | 180         |
|              | 808433 Rožňava - Silická Jablonica / Turňa nad Bodvou                    | 28               | 3       | 24           | 672    |             |             |             | 672         |
| 12x          | Zvoz do Dobšinej   |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808401 Dobšiná - Nižná Slaná - Štítnik - Slavošovce - Čierna Lehota      | 16               | 3       | 25           | 400    |             |             |             | 400         |
|              | 808402 Nižná Slaná / Dobšiná - Rejdová                                   | 11               | 3       | 26           | 286    |             |             |             | 286         |
|              | 808403 Dobšiná - Dedinky - Mlynky  | 18               | 3       | 12           | 216    |             |             |             | 216         |
| 13x          | Zvoz do Štítnika   |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808401 Dobšiná - Nižná Slaná - Štítnik - Slavošovce - Čierna Lehota      |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808413 Rožňava - Štítnik - Rozložná / Čierna Lehota                      |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808415 Rožňava - Štítnik - Slavoška - Brdárka - Hanková                  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808436 Brdárka - Hanková - Štítnik - Čierna Lehota                       | 13               | 3       | 18           | 234    |             |             |             |             |
| 14x          | Zvoz do Plešivca   |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808422 Rožňava / Plešivec - Sílica                                       |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808431 Rožňava - Plešivec - Silická Brezová                              |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808432 Čoltovo / Gemerská Hôrka - Plešivec - Kečovo                      | 14               | 3       | 21           | 294    |             |             |             | 294         |
|              | 808435 Meliata - Gemerská Hôrka - Plešivec - Kunova Teplica              | 12               | 3       | 18           | 216    |             |             |             | 216         |
|              | Zvoz do Tornaľa  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
| L            | 608489 Tornaľa-Bretka  | 10               | 3       | 10           | 100    |             |             |             | 100         |
| 15x          | Ostatné  |                  |         |              |        |             |             |             |             |
|              | 808406 Nižná Slaná - Kobeliarovo   | 6                | 3       | 22           | 132    |             |             |             | 132         |

**Tabuľka 40 Linky spádovej oblasti Spiš**

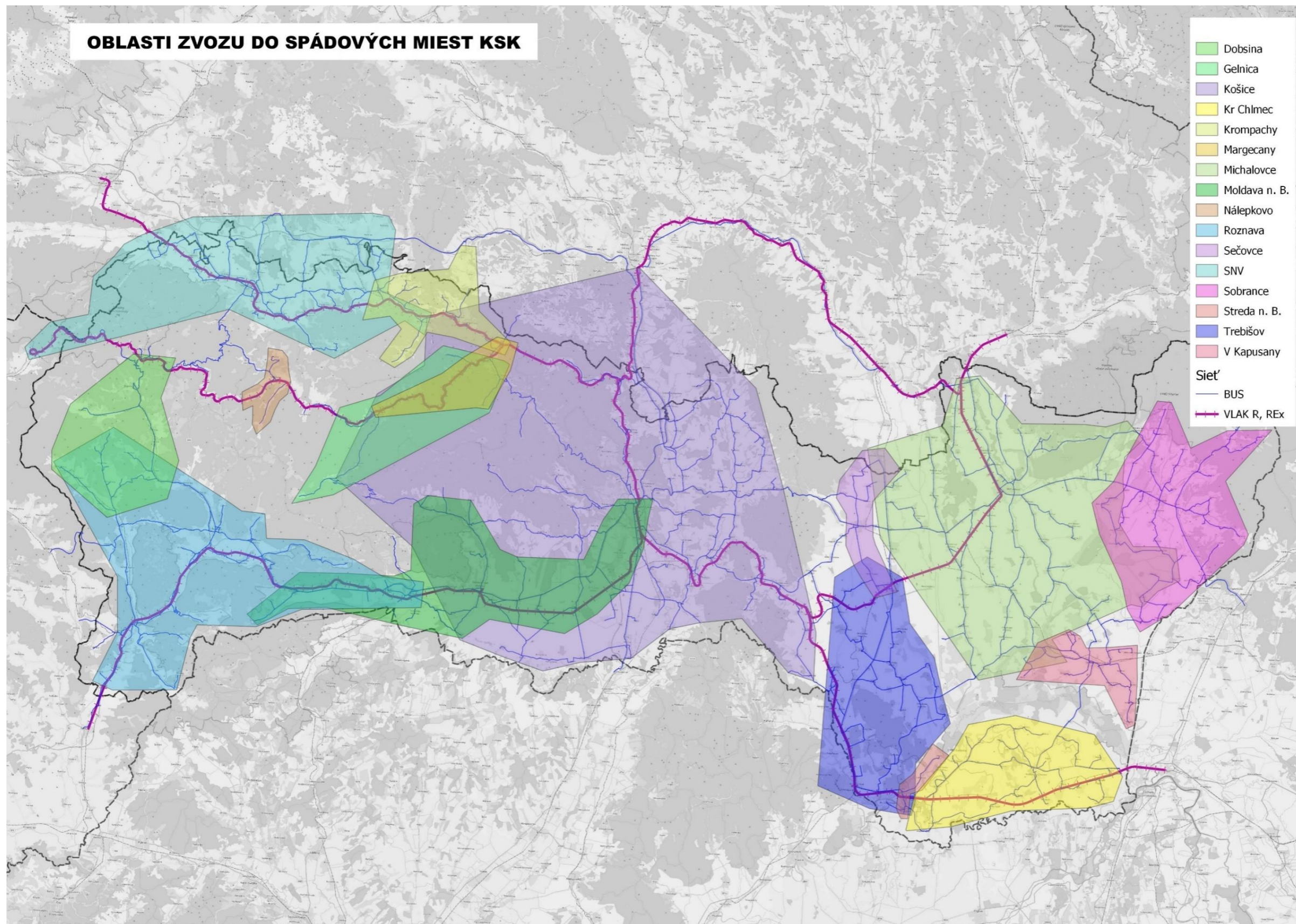
| Návrh - Linka | Trasa linky  | Dĺžka linky [km] | skupina | Počet spojov | km/deň | Sk 1 km/deň   | Sk 2 km/deň | Sk 3 km/deň | Sk 4 km/deň |
|---------------|--|------------------|---------|--------------|--------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| 2xx           | 2 Oblasť Južný Spiš - Spišská Nová Ves   |                  |         |              |        |               |             |             |             |
| 20x           | Spoje medzi centrami   |                  |         |              |        |               |             |             |             |
| P             | 703420 Lendak - Kežmarok - Spišská Nová Ves  | 35               | 2       | 4            | 140    |               | 140         |             |             |
| P             | 704404 Levoča - Spišská Nová Ves - Spišské Vlachy - Margecany - Košice   | 89               | 2       | 2            | 178    |               | 178         |             |             |
| P             | 704411 Levoča - Spišské Podhradie - Spišské Vlachy - Krompachy   | 34               | 2       | 10           | 340    |               | 340         |             |             |
| P             | 704422 Levoča - Harichovce - Spišská Nová Ves  | 12               | 2       | 37           | 444    |               | 444         |             |             |
| P             | 706407 Poprad - Spišská Nová Ves   | 28               | 2       | 6            | 168    |               | 168         |             |             |
| P             | 707416 Prešov - Sedlice - Klenov - Margecany   | 33               | 2       | 10           | 330    |               | 330         |             |             |
| P             | 708459 Sabinov / Prešov - Široké - Krompachy - Spišská Nová Ves - Levoča - Poprad - Tatranská Lomnica              | 36               | 2       | 20           | 720    |               | 720         |             |             |
| P             | 710408 Stará Ľubovňa - Kežmarok - Vrbov - Spišská Nová Ves   | 64               | 2       | 2            | 128    |               | 128         |             |             |
|               | 801417 Helcmanovce - Gelnica - Krompachy - Slovinky  | 22               | 2       | 14           | 308    |               | 308         |             |             |
|               | 810402 Spišská Nová Ves - Harichovce - Levoča  | 12               | 2       | 47           | 564    |               | 564         |             |             |
|               | 810414 Spišská Nová Ves - Domaňovce - Spišské Vlachy - Krompachy   | 32               | 2       | 33           | 1056   |               | 1056        |             |             |
|               | 810416 Spišská Nová Ves - Domaňovce - Krompachy - Široké - Prešov  | 74               | 2       | 4            | 296    |               | 296         |             |             |
|               | 810430 Spišská Nová Ves - Nálepkovo - Mníšek nad Hnilcom - Smolník - Úhorná  | 27               | 2       | 40           | 1080   |               | 1080        |             |             |
|               | 810433 Spišská Nová Ves - Hnilec - Mlyny - Dedinky - Stratená, Dobšinská Ľadová Jaskyňa/Dobšiná                    | 45               | 2       | 10           | 450    |               | 450         |             |             |
|               | 810439 Spišská Nová Ves - Poprad - Svit  | 31               | 2       | 9            | 279    |               | 279         |             |             |
|               | 810441 Spišská Nová Ves - Poprad - V. Tatry, Starý Smokovec  | 41               | 2       | 2            | 82     |               | 82          |             |             |
| 21x           | Zvoz do Spišskej Novej Vsi   |                  |         |              |        |               |             |             |             |
| P             | 704412 Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves  | 12               | 3       | 2            | 24     |               |             |             | 24          |
| P             | 704415 Spišské Podhradie - Klčov - Spišská Nová Ves  | 24               | 3       | 6            | 144    |               |             |             | 144         |
| P             | 704420 Levoča - Jamník - Markušovce - Spišská Nová Ves   | 24               | 3       | 13           | 312    |               |             |             | 312         |
| P             | 704421 Levoča - Kurimany - Iľašovce - Spišská Nová Ves   | 17               | 3       | 5            | 85     |               |             |             | 85          |
|               | 810401 Spišská Nová Ves - Iľašovce - Kurimany - Levoča   | 16               | 3       | 22           | 352    |               |             |             | 352         |
|               | 810406 Spišská Nová Ves - Danišovce  | 8                | 3       | 16           | 128    |               |             |             | 128         |
|               | 810408 Spišská Nová Ves - Baldovce - Spišské Podhradie - Ordzovany - Bijacovce                                     | 25               | 3       | 9            | 225    |               |             |             | 225         |
|               | 810410 Spišská Nová Ves - Spišské Podhradie - Krompachy  | 21               | 3       | 8            | 168    |               |             |             | 168         |
|               | 810412 Spišská Nová Ves - Jamník - Vítkovce - Hincovce - Olcnava - Spišské Vlachy                                  | 11               | 3       | 39           | 429    |               |             |             | 429         |
|               | 810420 Spišská Nová Ves - Markušovce - Matejovce n/H - Rudňany - Poráč   | 16               | 3       | 69           | 1104   |               |             |             | 1104        |
|               | 810425 Spišská Nová Ves - Teplička   | 9                | 3       | 32           | 288    |               |             |             | 288         |
|               | 810435 Spišská Nová Ves - Čingov - Spišské Tomášovce - Spišská Nová Ves  | 10               | 3       | 12           | 120    |               |             |             | 120         |
|               | 810436 Spiš. Nová Ves - Sp. Tomášovce - Sp. Štvrtok - Hrabušice / Vydriek - Stratená, Dobš. Ľad. Jaskyňa - Dedinky | 16               | 3       | 3            | 48     |               |             |             | 48          |
|               | 810437 Spišská Nová Ves - Letanovce - Spišský Štvrtok  | 11               | 3       | 27           | 297    |               |             |             | 297         |
|               | 810438 Spišská Nová Ves - Sp. Štvrtok - Hrabušice - Vydriek - Betlanovce - Hrabušice                               | 16               | 3       | 22           | 352    |               |             |             | 352         |
|               | 810465 Krompachy - Spišské Vlachy - Jamník - Klčov - Levoča  | 10               | 3       | 3            | 30     |               |             |             | 30          |
| 22x           | Zvoz do Gelnice  |                  |         |              |        |               |             |             |             |
|               | 801401 Gelnica - Žakarovce   | 7                | 3       | 23           | 161    |               |             |             | 161         |
|               | 801403 Gelnica - Margecany/Kojšov  | 16               | 3       | 16           | 256    |               |             |             | 256         |
|               | 801405 Úhorná - Smolník - Mníšek nad Hnilcom - Prakovce - Gelnica  | 26               | 3       | 18           | 468    |               |             |             | 468         |
|               | 801411 Kojšov - Margecany/Gelnica - Prakovce - Mníšek nad Hnilcom  | 16               | 3       | 19           | 304    |               |             |             | 304         |
| 23x           | Zvoz do Krompach   |                  |         |              |        |               |             |             |             |
|               | 810451 Krompachy - Kluknava - Hrišovce   | 10               | 3       | 22           | 220    |               |             |             | 220         |
|               | 810453 Slovinky - Krompachy - Kluknava - Hrabkov / Široké  | 16               | 3       | 19           | 304    |               |             |             | 304         |
|               | 810458 Krompachy - Slovinky  | 8                | 3       | 42           | 336    |               |             |             | 336         |
|               | 810460 Krompachy - Kaľava - Slatvina / Vojkovce - Spišské Vlachy   | 9                | 3       | 16           | 144    |               |             |             | 144         |
|               | 810461 Krompachy - Slatvina / Vojkovce - Spišské Vlachy  | 15               | 3       | 15           | 225    |               |             |             | 225         |
|               | 810463 Krompachy - Jablonov - Lúčka  | 19               | 3       | 17           | 323    |               |             |             | 323         |
|               | 810464 Krompachy - Spišské Vlachy - Žehra - Spišské Podhradie - Dúbrava  | 14               | 3       | 26           | 364    |               |             |             | 364         |
| 24x           | Zvoz do Margecan   |                  |         |              |        |               |             |             |             |
|               | 801403 Gelnica - Margecany/Kojšov  |                  |         |              |        | viz rádek 173 |             |             |             |
|               | 801411 Kojšov - Margecany/Gelnica - Prakovce - Mníšek nad Hnilcom  |                  |         |              |        | viz rádek 175 |             |             |             |
|               | 801415 Kojšov - Margecany  | 10               | 3       | 24           | 240    |               |             |             | 240         |
|               | Zvoz do Spišských Vlachov  |                  |         |              |        |               |             |             |             |
|               | 810462 Krompachy - Spišské Vlachy - Oľšavka  | 5                | 3       | 13           | 65     |               |             |             | 65          |
|               | Zvoz do Nálepkova  |                  |         |              |        |               |             |             |             |
|               | 801419 Henclová - Nálepkovo - Závadka  | 8                | 3       | 27           | 216    |               |             |             | 216         |
|               | 801421 Nálepkovo - Nálepkovo, Surovec  | 7                | 3       | 4            | 28     |               |             |             | 28          |

**Tabuľka 41 Linky spádovej oblasti Zemplín**

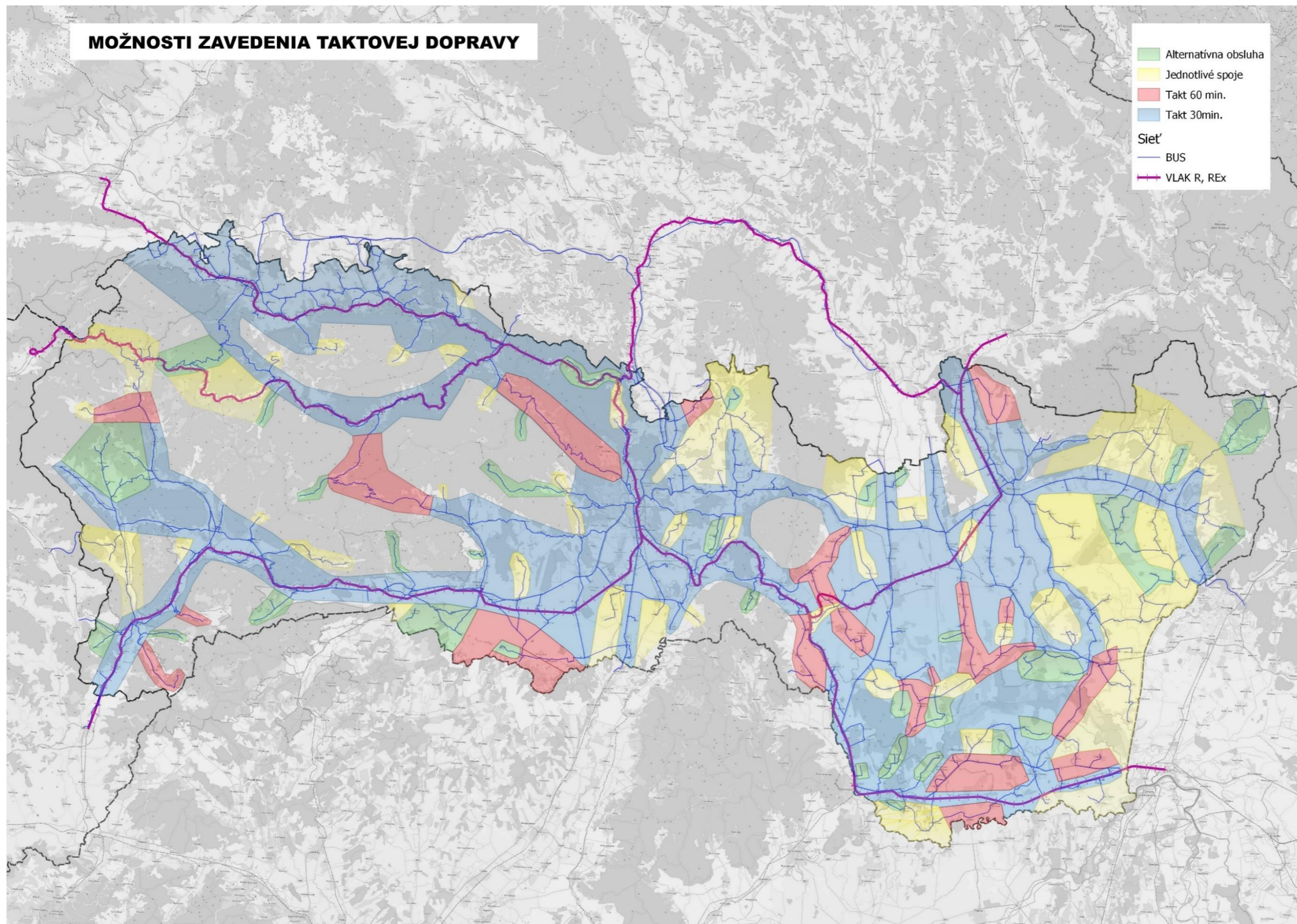
| Návrh - Linka | Trasa linky  | Dĺžka linky [km] | skupina | Počet spojov | km/deň | Sk 1 km/deň | Sk 2 km/deň | Sk 3 km/deň | Sk 4 km/deň   |
|---------------|--|------------------|---------|--------------|--------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 3xx           | Oblasť Zemplín   |                  |         |              |        |             |             |             |               |
| 30x           | Spoje medzi centrami   |                  |         |              |        |             |             |             |               |
| P             | 702412 Humenné - Strážske/Sedliská - Vranov n./T. - Prešov   | 79               | 2       | 3            | 237    |             | 237         |             |               |
| P             | 702414 Humenné - Sedliská/Kladzany - Vranov n./T.  | 29               | 2       | 1            | 29     |             | 29          |             |               |
| P             | 702417 Humenné - Vranov n./T. - Sečovce - Košice   | 91               | 2       | 9            | 819    |             | 819         |             |               |
| P             | 702418 Humenné - Snina - Ubľa - Sobrance - Michalovce  |                  |         |              |        |             |             |             |               |
| P             | 702419 Humenné - Strážske - Michalovce - Sečovce - Košice  | 25               | 2       | 22           | 550    |             | 550         |             |               |
| P             | 707449 Prešov - Vranov nad Topľou - Strážske - Michalovce  | 85               | 2       | 4            | 340    |             | 340         |             |               |
| P             | 713419 Vranov n./T. - Rakovec n./O. - Michalovce   | 38               | 2       | 35           | 1330   |             | 1330        |             |               |
| P             | 713420 Vranov n./T. - Cabov - Sečovce / Trebišov   | 31               | 2       | 10           | 310    |             | 310         |             |               |
| P             | 713422 Vranov n./T. - Nižný Hrušov - Strážske - Michalovce / Humenné                                 | 25               | 2       | 10           | 250    |             | 250         |             |               |
|               | 807411 Michalovce - Pavlovce nad Uhom - Vysoká nad Uhom - Pinkovce / Veľké Kapušany                  | 35               | 2       | 63           | 2205   |             | 2205        |             |               |
|               | 807418 Michalovce - Hriady - Trebišov  | 24               | 2       | 29           | 696    |             | 696         |             |               |
|               | 807422 Michalovce - Sobrance - Ubľa - Stakčín - Snina - Humenné                                      | 100              | 2       | 1            | 100    |             | 100         |             |               |
|               | 807423 Michalovce - Strážske - Humenné   | 24               | 2       | 47           | 1128   |             | 1128        |             |               |
|               | 807424 Michalovce - Strážske - Vranov nad Topľou - Prešov  | 59               | 2       | 30           | 1770   |             | 1770        |             |               |
|               | 807425 Michalovce - Sobrance - Husák - Nižné Nemecké - Jenkovce - Tašufa                             | 24               | 2       | 72           | 1728   |             | 1728        |             |               |
|               | 809405 Sobrance - Kristy - Bežovce/Záhor - Pavlovce nad Uhom - Veľké Kapušany - Vojany               | 20               | 2       | 11           | 220    |             | 220         |             |               |
|               | 811409 Trebišov - Čelovce - Slivník - Kuzmice - Byšta - Michalany                                    | 19               | 2       | 31           | 589    |             | 589         |             |               |
|               | 811428 Trebišov-Zemplínske Jastrabie-Brehov-Oborín-Vojany-Veľké Kapušany                             | 29               | 2       | 39           | 1131   |             | 1131        |             |               |
|               | 811431 Trebišov - Hriady - Sečovce - Božičce/Vranov n/T - Hanušovce n/T - Prešov                     | 23               | 2       | 38           | 874    |             | 874         |             |               |
|               | 811481 Pribenik - Kráľovský Chlmec - Somotor - Slovenské Nové Mesto - Trebišov                       | 36               | 2       | 24           | 864    |             | 864         |             |               |
|               | 811486 Pribenik - Kráľovský Chlmec - Boľ - Leles - Veľké Kapušany                                    | 18               | 2       | 66           | 1188   |             | 1188        |             |               |
|               | 811487 Biel - Čierna nad Tisou - Boľany - Leles - Veľké Kapušany - Kapušianske Kľačany - Ptruksá     | 17               | 2       | 37           | 629    |             | 629         |             |               |
|               | 811488 Pribenik - Kráľovský Chlmec - Veľké Kapušany - Drahňov - Michalovce                           | 49               | 2       | 7            | 343    |             | 343         |             |               |
| 31x           | Zvoz do Michaloviec  |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 807401 Michalovce - Vinné - Trnava pri Laborci   | 15               | 3       | 28           | 420    |             |             | 420         |               |
|               | 807403 Michalovce - Zemplínska šírava - Poruba pod Vihorlatom  | 17               | 3       | 39           | 663    |             |             | 663         |               |
|               | 807407 Michalovce - Hažín - Hnojné - Poruba pod Vihorlatom   | 16               | 3       | 22           | 352    |             |             | 352         |               |
|               | 807408 Michalovce - Čechov - Iňačovce  | 16               | 3       | 22           | 352    |             |             | 352         |               |
|               | 807409 Michalovce - Senné - Drahňov - Vojany   | 20               | 3       | 28           | 560    |             |             | 560         |               |
|               | 807413 Michalovce - Lastomír - Budkovce - Drahňov  | 17               | 3       | 40           | 680    |             |             | 680         |               |
|               | 807415 Michalovce - Hatalov - Malé Raškovce/Drahňov  | 16               | 3       | 54           | 864    |             |             | 864         |               |
|               | 807416 Michalovce - Laškovce - Falkušovce - Kačanov  | 12               | 3       | 13           | 156    |             |             | 156         |               |
|               | 807417 Michalovce - Trhovište - Bánovce nad Ondavou - Petrikovce - Oborín - Vojany                   | 17               | 3       | 57           | 969    |             |             | 969         |               |
|               | 807419 Michalovce - Tušice - Parchovany - Sečovská Polianka  | 21               | 3       | 28           | 588    |             |             | 588         |               |
|               | 807420 Michalovce - Lesné - Pusté Čemerné - Strážske   | 21               | 3       | 31           | 651    |             |             | 651         |               |
|               | 807421 Michalovce - Oreské - Staré - Strážske  | 22               | 3       | 42           | 924    |             |             | 924         |               |
|               | 809407 Bežovce - Svätuš - Veľké Revištia - Michalovce  | 28               | 3       | 6            | 168    |             |             | 168         |               |
| 32x           | Zvoz do Trebišova  |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 811401 Trebišov-Zemplínske Hradište - Novosad - Hraň - Brehov - Cejkov - Slovenské Nové Mesto        | 18               | 3       | 56           | 1008   |             |             | 1008        |               |
|               | 811402 Trebišov - Zemplínske Jastrabie - Cejkov - Borša (- Streda nad Bodrogom)                      | 22               | 3       | 33           | 726    |             |             | 726         |               |
|               | 811404 Trebišov - Veľatý - Kašov/Luhýňa - Michalany - Byšta - Brezina                                | 22               | 3       | 31           | 682    |             |             | 682         |               |
|               | 811405 Trebišov - Nový Ruskov - Nižný Žipov - Stanča - Trebišov                                      | 22               | 3       | 26           | 572    |             |             | 572         |               |
| 33x           | Zvoz do Sobrance   |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 809402 Sobrance - Kristy - Sejkov - Husák - Nižné Nemecké - Bežovce - Lekárovice - Záhor             | 18               | 3       | 27           | 486    |             |             | 486         |               |
|               | 809404 Sobrance - Kristy - Svätuš - Veľké Revištia - Úbrež - Sobrance                                | 17               | 3       | 20           | 340    |             |             | 340         |               |
|               | 809406 Sobrance - Nižná Rybnica - Bunkovce - Svätuš  | 10               | 3       | 13           | 130    |             |             | 130         |               |
|               | 809409 Sobrance - Jasenov - Úbrež - Remetské Hámre   | 28               | 3       | 6            | 168    |             |             | 168         |               |
|               | 809411 Sobrance - Horňa - Hlivištia  | 10               | 3       | 20           | 200    |             |             | 200         |               |
|               | 809413 Sobrance - Koňuš - Podhorod' - Inovce / Ruská Bystrá  | 19               | 3       | 42           | 798    |             |             | 798         |               |
|               | 809415 Sobrance - Porúbka - Priekopa - Kolibabovce - Petrovce  | 15               | 3       | 22           | 330    |             |             | 330         |               |
| 34x           | Zvoz do Veľkých Kapušian   |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 807471 Beša - Vojany - Krišovská Liesková - Veľké Kapušany - Budince/Kapušíanske Kľačany - Ptruksá   | 13               | 3       | 42           | 546    |             |             | 546         |               |
|               | 807473 Matóvske Vojkovce - Veľké Kapušany - Čičarovce  | 8                | 3       | 36           | 288    |             |             | 288         |               |
| 35x           | Zvoz do Sečoviec   |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 811424 Trebišov - Nový Ruskov - Sečovce - Bačkov - Stankovce - Višňov/Parchovany/Sečovská Polianka a | 13               | 3       | 53           | 689    |             |             | 689         |               |
| 36x           | Zvoz do Strážskeho   |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 807420 Michalovce - Lesné - Pusté Čemerné - Strážske   |                  |         |              |        |             |             |             | viz rádek 219 |
|               | 807421 Michalovce - Oreské - Staré - Strážske  |                  |         |              |        |             |             |             | viz rádek 220 |
| 37x           | Zvoz do Slovenského Nového Mesta   |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 811401 Trebišov-Zemplínske Hradište - Novosad - Hraň - Brehov - Cejkov - Slovenské Nové Mesto        |                  |         |              |        |             |             |             |               |
| 38x           | Zvoz do Michalían  |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | 811404 Trebišov - Veľatý - Kašov/Luhýňa - Michalany - Byšta - Brezina                                |                  |         |              |        |             |             |             |               |
|               | Ostatné  |                  |         |              |        |             |             |             |               |
| P             | 709404 Snina-Stakčinská Roztoka-Kolonica-Michajlov-Ubľa-Brezovec-Strihovce                           | 20               | 3       | 4            | 80     |             |             |             | 80            |

### Tabuľka 42 Linky spádovej oblasti Medzibodrožie

| Návrh - Linka | Trasa linky   | Dĺžka linky [km] | skupina | Počet spojov | km/deň        | Sk 1 km/deň | Sk 2 km/deň | Sk 3 km/deň | Sk 4 km/deň |
|---------------|---|------------------|---------|--------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 4xx           | Oblasť Medzibodrožie  |                  |         |              |               |             |             |             |             |
| 40x           | Spoje medzi centrami  |                  |         |              |               |             |             |             |             |
| 41x           | Zvoz do Kráľovského Chlmca  |                  |         |              |               |             |             |             |             |
| 811470        | Pribenik - Kráľovský Chlmec - Bačka/Bief - Čierna nad Tisou - Veľké Trakany               | 12               | 3       | 70           | 840           |             |             | 840         |             |
| 811472        | Pribenik - Kráľovský Chlmec - Vojka   | 7                | 3       | 49           | 343           |             |             | 343         |             |
| 811473        | Kráľovský Chlmec - Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom - Trebišov                           | 34               | 3       | 14           | 476           |             |             | 476         |             |
| 811474        | Pribenik - Kráľovský Chlmec - Strážne   | 12               | 3       | 22           | 264           |             |             | 264         |             |
| 811477        | Pribenik - Kráľovský Chlmec - Svätá Mária - Somotor - Veľký Kamenec - Streda nad Bodrogom | 13               | 3       | 50           | 650           |             |             | 650         |             |
| 811478        | Pribenik - Kráľovský Chlmec - Svinice - Rad   | 12               | 3       | 22           | 264           |             |             | 264         |             |
| 811484        | Pribenik - Kráľovský Chlmec - Boľ - Svinice   | 13               | 3       | 19           | 247           |             |             | 247         |             |
|               |   |                  |         |              | 0             |             |             |             |             |
| 42x           | Zvoz do Čiernej nad Tisou   |                  |         |              | 0             |             |             |             |             |
| 811470        | Pribenik - Kráľovský Chlmec - Bačka/Bief - Čierna nad Tisou - Veľké Trakany               |                  |         |              | viz řádek 263 |             |             |             |             |
|               |   |                  |         |              | 0             |             |             |             |             |
|               | Ostatné   |                  |         |              | 0             |             |             |             |             |
| 811482        | Klín nad Bodrogom - Streda nad Bodrogom - Zemplin   | 8                | 3       | 46           | 368           |             |             | 368         |             |

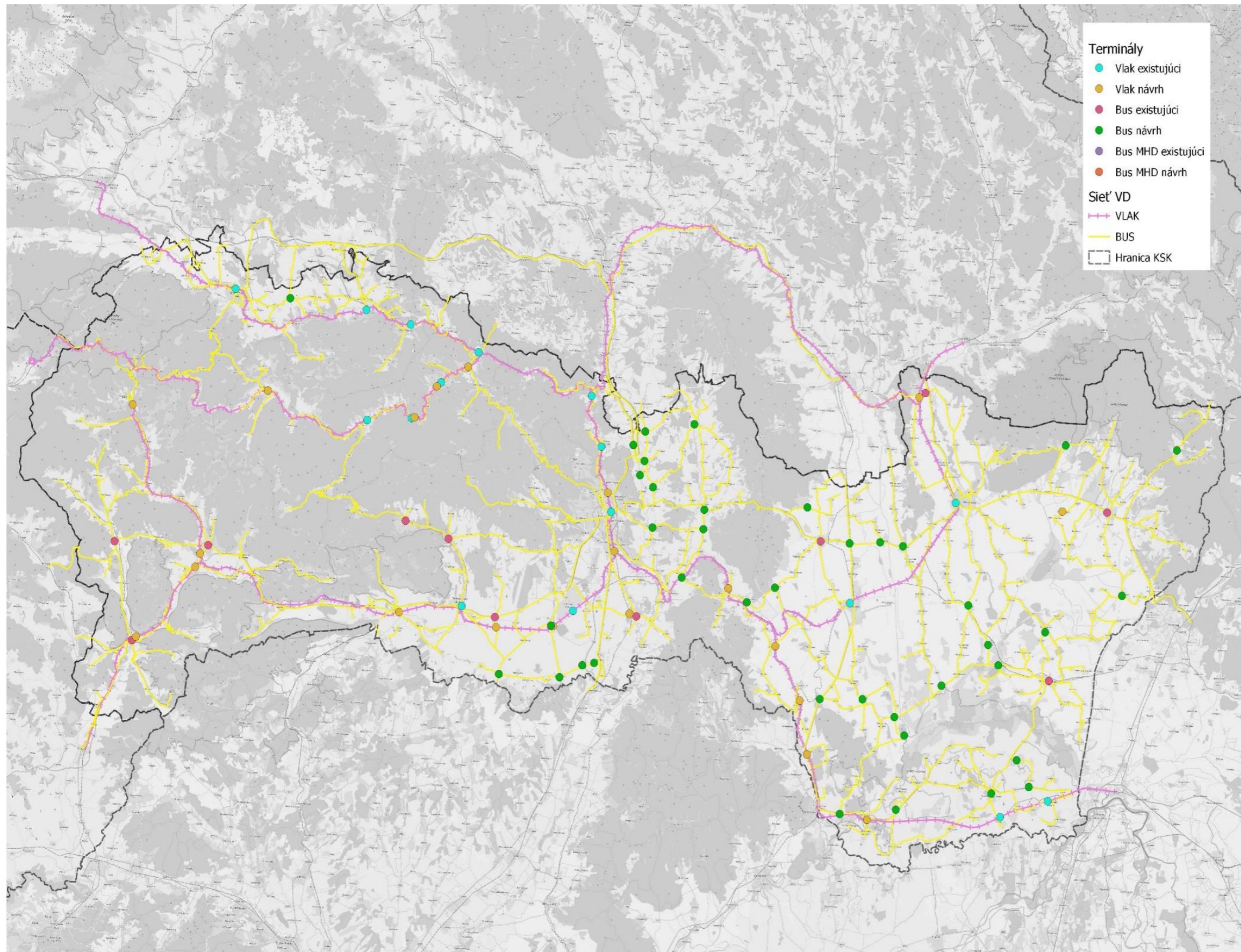


Obrázok 6 Oblasti zvozu do spádových miest podľa stavu v roku 2018



Obrázok 7 Návrh rozdelenie územia podľa možnosti zavedenia taktovej prímestskej autobusovej dopravy na základe prepravných intenzít 2018





Obrázok 8 Stav 2018 a návrh terminálov bus – vlak, bus – bus a bus – MHD

## 8.6.2 Potenciál úsekov siete prímestskej autobusovej dopravy podľa modelu VD

### 8.6.2.1 Takt 30 minút

Boli zadefinované úseky pre zavedenie taktovej prímestskej autobusovej dopravy so špičkovým intervalom **30 min** (a menej) . Sú to trasy prímestskej autobusovej dopravy s viac ako 500 cestujúcimi za 24 hodín v oboch smeroch v roku 2018 (25 a viac cestujúcich na spoj pri dojazde v špičke).

#### Košice:

- Košice – Kostofany nad Hornádóm – Družstevná pri Hornáde – kombinácia s vlakom
- Košice – Lemešany – Kendice – Prešov
- Košice – Prešov po D1
- Košice – Vajkovce – Ploské – Drienov – Prešov
- Košice – Sečovce
- Košice – Sady nad Torysou
- Košice – Slanec – Zemplínska Teplica
- Košice – Čaňa – Ždaňa
- Košice – Kechnec
- Košice-Šaca, U.S.Steel – Mokrance - Moldava nad Bodvou
- Košice-Šaca, U.S.Steel – Veľká Ida
- Košice – Šemša – Jasov - Medzev
- Košice – Nižný Klátov

#### Do Moldavy nad Bodvou:

- Moldava nad Bodvou – Jasov
- Poproč – Jasov

#### Rožňava

- Tornaľa – Rožňava (kombinácia s vlakom)
- Dobšiná – Rožňava
- Čierna Lehota - Štítňik- Rožňava
- Moldava nad Bodvou - Rožňava

#### Spišská Nová Ves:

- Poprad – Spišská Nová Ves – Spišské Vlarchy - Krompachy - Margecany
- (Spišské Podhradie –) Levoča – Spišská Nová Ves
- Rudňany – Spišská Nová Ves
- Nálepko - Hnilčík – Spišská Nová Ves
- Spišské Tomášovce – Spišská Nová Ves

#### + Spišské Vlarchy:

- Žehra – Spišské Vlarchy
- Nálepko - Gelnica – Margecany (kombinácia s vlakom)
- Veľký Folkmar – Margecany

#### Michalovce:

- Humenné – Strážske – Michalovce – Veľké Kapušany
- Zemplínska Šírava – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)
- Trnava pri Laborci – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)
- Vinné – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)
- Po roku 2040 nový úsek Trnava pri Laborci - Vinné
- (Tibava -) Sobrance – Michalovce
- Michalovce – Lastomír – Drahňov – Veľké Kapušany
- Budkovce – Hatalov – Michalovce
- Sečovce - Trhovište – Michalovce
- Kačanov – Trhovište – Michalovce
- Rakovce nad Ondavou – Trhovište – Michalovce

#### Trebišov:

- Vranov nad Topľou – Trebišov
- Trebišov – Hraň
- Streda nad Bodrogom – Slovenské Nové Mesto – Trebišov (paralelné s vlakom, kde je nutný prestup v Michalovciach)
- Čelovce – Trebišov
- Slanské Nové Mesto – Kuzmice

#### Veľké Kapušany (bez úsekov)

#### Kráľovský Chlmec:

- Kráľovský Chlmec – Leles
- Veľký Horeš – Kráľovský Chlmec

#### *8.6.2.2 Takt 60 minút*

Ďalej boli opísané úseky taktovej prímestskej autobusovej dopravy so špičkovým intervalom **60 min.** Sú to trasy prímestskej autobusovej dopravy s 300 – 500 cestujúcimi za 24 hodín v oboch smeroch podľa dopravného modelu z roku 2018 (30 – 50 cestujúcich na spoj pri dojazde v špičke)

#### Košice:

- Veľký Folkmar – Košice

#### Okolie Košíc – nadväznosti na trasy s potenciálom intervalu 30 minút:

- Vtáčkovce – Košice
- Bidovce – Kecerovce (v okruhu raz cez Čakanovce, raz cez Herľany)
- Sady nad Torysou – Bohdanovce
- Sady nad Torysou – Krásna
- Ždaňa – Skároš
- Ždaňa – Trstené pri Hornáde
- Veľká Ida – Buzica
- Perín-Chym – Veľká Ida
- Buzica – Čečejevce
- Sokoľany – Haniska – Košice

Moldava nad Bodvou:

- Moldava nad Bodvou – Mokrance – Buzica – Kechnec
- Mníšek nad Hnilcom – Smolník – Medzev

Rožňava (bez úsekov)

Plešivec:

- Kečovo – Plešivec
- Silica – Plešivec

Dobšiná:

- Vyšná Slaná – Dobšiná

Spišská Nová Ves:

- Iľiašovce – Smižany

+ Spišské Vlchy

- Bystrany – Olcnava

Krompachy:

- Slovinky – Krompachy

Michalovce:

- Budkovce – Oborín
- Strážske – Zbudza – Michalovce
- Oreské – Zbudza
- Kačanov – Oborín – Novosad
- Nižný Hrabovec – Rakovec nad Ondavou
- Lesné – Michalovce

Sobrance:

- Choňkovce – Sobrance
- Vyšné Nemecké – Sobrance
- Jasenov – Sobrance
- Vyšná Rybnica – križovatka Gajdoš

Trebišov:

- Zemplínska Teplica – Zemplínsky Branč
- Michalľany – Veľaty – Novosad
- Kuzmice – Michalľany

+Sečovce:

- Slanské Nové Mesto – Sečovce
- Sečovce – Zemplínska Teplica

Veľké Kapušany:

- Oborín – Vojany
- Leles – Veľké Kapušany

Kráľovský Chlmec:



**Integrovaný regionálny  
operačný program**

2014 - 2020

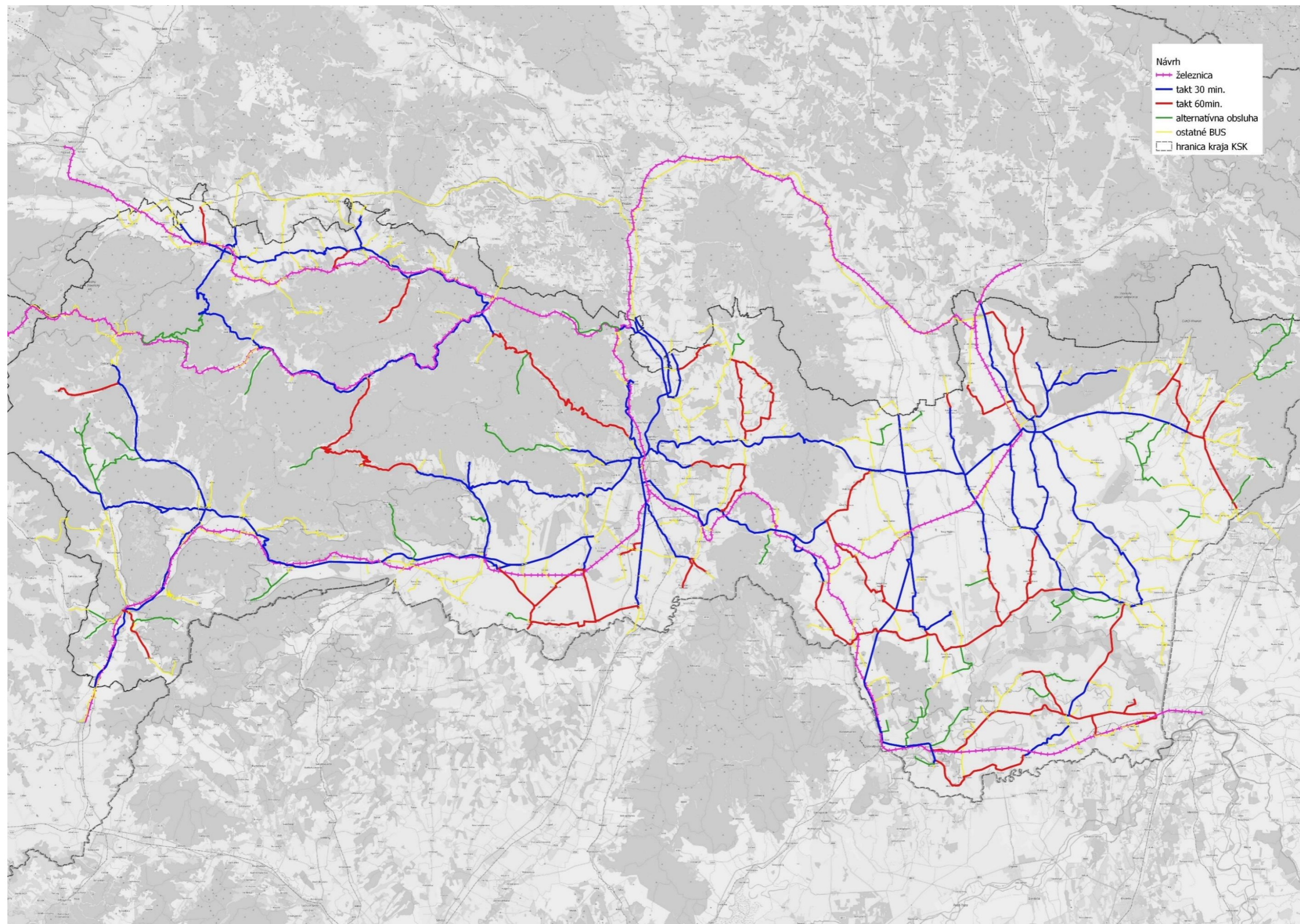


**MINISTERSTVO  
PŔODOHOSPODÁRSTVA  
A ROZVOJA VIDIEKA  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**



**KOŠICKÝ  
SAMOSPRÁVNÝ  
KRAJ**

- Čierna nad Tisou – Čierna – Boľany / Dobrá – Kráľovský Chlmec (30 – 60 min.)
- Zatin – Kráľovský Chlmec
- Viničky – Svätá Mária – Kráľovský Chlmec



Obrázok 9 Úseky siete prímestskej autobusovej dopravy s potenciálom špičkového intervalu 30 min a 60 min a úseky pre alternatívnu obsluhu

### 8.6.3 Potenciál úsekov siete prímestskej autobusovej dopravy podľa modelu IAD

Pre stanovenie potenciálneho výhľadového dopytu na trasách pre prímestskú autobusovú dopravu môže veľmi dobre poslúžiť znalosť intenzít premávky osobných automobilov. Platí, že takt 30 min. v špičke indikuje zaťaženie viac ako 2 tisíc vozidiel za deň, na takt 60 min. stačí zaťaženie nad 500 voz/deň, nižšie hodnoty indikujú menší dopyt. Ďalej sú uvedené hodnoty z dopravného modelu z roku 2018, sú to príjazdy do spádových centier (v obojsmerných počtoch osobných automobilov za 24 hodín):

#### Košice:

- I/20 od Prešova 24 tis.
- III/3325 Bidovce – Budimír 2 tis.
- I/19 od Sečoviec 12 tis.
- III/3410 od Sadv nad Torysou 1,3 tis.
- II/552 od Slanca 6,2 tis
- III/3416 od Ždane 1,5 tis.
- I/17 od Kechneču 12 tis.
- I/16 od Moldavy nad Bodvou 10 tis.
- II/548 od Jasova 3,4 tis.
- III/3403 od Nižného Klátova 1,7 tis.
- II/547 od Veľkého Folkmaru 3,7 tis

#### Moldava nad Bodvou:

- I/16 od Rožňavy 8,8 tis.
- II/550 od Jasova 2,7 tis.
- I/16 od Košíc 9,8 tis.
- III/3310 od Buzice 0,4 tis
- III/3307 od Pederu 0,7 tis

#### Rožňava:

- I/16 od Plešivca 5,7 tis.
- II/526 od Štítnika 2,1 tis.
- I/67 od Dobšinej 4 tis.
- II/549 od Úhornej 0,7 tis.
- I/16 od Moldavy nad Bodvou 5 tis.

#### Plešivec:

- I/16 od Tornale 2,9 tis.
- II/587 od Štítnika 0,6 tis.
- I/16 od Rožňavy 5 tis.
- II/587 od Kečova 0,5 tis.

#### Dobšiná:

- I/67 od Rožňavy 2,0 tis.
- I/67 od Stratenej 1,2 tis.
- II/535 od Mlynkov 0,8 tis.

Spišská Nová Ves:

- II/536 od Popradu 7 tis.
- III/3201 od Iliašoviec 1,6 tis.
- II/533 od Levoče 4,3 tis.
- II/536 od Spišských Vlachov 6,3 tis.
- III/3244 os Markušoviec 2,4 tis.
- III/3248 od Tepličky 0,5 tis.
- II/533 od Nálepky 2,5 tis.
- III/3250 od Spišských Tomášoviec 0,6 tis.

Spišské Vlachy:

- II/536 od Spišskej Novej Vsi 4 tis.
- II/547 od Žehry 2 tis.
- II/547 od Krompách 5,5 tis.

Krompachy:

- II/547 od Spišských Vlachov 5,5tis.
- II/547 od Margecian 5 tis.
- II/3255 od Sloviniek 1,3 tis.

Michalovce:

- III/3732 od Lesného 0,3 tis.
- I/18 od Strážskeho 6,2 tis.
- III/3714 od Zbudze 0,9 tis.
- III/3746 od Trnavy pri Laborci 0,2 tis.
- II/582 od Zemplínskej Šíravy 1 tis.
- I19 od Sobraniec 8,2 tis.
- II/555 od Veľkých Kapušian 3 tis.
- III/3744 od Lastomíra 1,2 tis.
- III/3739 od Hatalova 1 tis.
- III/3736 od Ložína 0,5 tis.
- I/19 od Sečoviec 13,8 tis.

Sobrance:

- II/582 pod Jasenova 0,5 tis.
- III/3799 od Hlivištia 0,4 tis.
- II/566 od Choňkoviec 1,2 tis.
- III/3801 od Koromle 0,7 tis.
- I/19 od Vyšného Nemeckého 2, 0tis.o
- III/3754 od Kristov 0,9 tis.

Trebišov:

- I/79 od Hriadok 6,6 tis.
- III/3677 od Novosadu 0,8 tis.
- I/79 od Veliat 3,9 tis.
- III/3656 os Sečoviec



#### Sečovce:

- I/18 od Michaloviec 7 tis.
- III/3656 od Trebišova 4 tis.
- III/3655 od Plechotíc 0,6 tis.
- III/3653 od Zemplínskej Teplice 0,8 tis.
- I/18 os Košíc 9,3 tis.

#### Veľké Kapušany:

- III/3754 od Ťahyne 1 tis.
- II/555 od Pavloviec nad Uhom 2 tis.
- III/3757 od Budiniec 0,2 tis.
- III/3756 od Kapušianskych Kľačian 0,7 tis.
- II/555 od Kráľovského Chlmca 3,3 tis.
- II/555 od Voján 3,7 tis.
- III/3761 od Voján 0,2 tis.

#### Kráľovský Chlmec:

- III/3714 od Zatína 0,4 tis.
- II/555 od Veľkých Kapušian 2,9 tis.
- I/79 od Čiernej nad Tisou 3,4 tis.
- III/3690 od Malého Horeša 0,6 tis.

### 8.6.4 Návrh novej optimalizovanej siete liniek do roku 2030

Návrh pre rok 2030 s etapou 2025 vychádza z týchto predpokladov:

- Funkčná integrácia IDS Východ na celom území KSK i PSK.
- Fungovanie železnice podľa vyššie opísaného návrhu. Autobusy nadväzujú na vlaky v termináloch vlak – bus. Na tratiach, kde vlaky neposkytujú dostatočnú kapacitu a je to možné s ohľadom na súbežnosť trás, sa budú striedať vlakové a autobusové spoje.
- Koordinácia s Prešovským krajom, nulový počet spojov na linke Prešov – Košice po diaľnici, 4 spoje za hodinu v tejto relácii zaisťujú rýchle autobusové linky zo Starej Ľubovne, Bardejova, Svidníka a Stropkova, spolu s vlakmi vznikne 10 minútový takt rýchlych spojov medzi Prešovom a Košicami.

Návrh optimalizovanej siete je uvedený v nasledujúcich kapitolách a v digitálnej prílohe v tabuľke v Exceli. Ide o návrh možného riešenia, ktorý má priniesť námety na rozvoj linkového vedenia s postupne prebiehajúcim posilňovaním roly železnice a s postupujúcou integráciou dopravy. Nejde o jediný možný návrh a organizátor IDS Východ bude určite nachádzať po porade s miestnymi samosprávami výhodnejšie riešenia.

Návrh je v tomto výstupe projektu opísaný v princípoch a základnej štruktúre pre predpokladaný rozvoj železničnej dopravy podľa kapitoly 8.4. Podrobný návrh linkového vedenia, počtu spojov v pracovný deň, v nedeľu a cez prázdniny je obsahom Aktualizácie plánu dopravnej obslužnosti. Tam bude okrem variantu s predpokladaným rozvojom železničnej dopravy uvedený aj variant pre situáciu, ak by rozsah dopravy na železnici zostal na úrovni roka 2018.

Navrhnuté linky sú v digitálnej prílohe označené číselnými kódmi a sú uvažované tri skupiny liniek:

00x **Linky medzi centrami** – rýchle linky s obmedzeným počtom zastávok spájajúce spádové centrá

01x **Obojstranné zvozy** – zastávkové linky medzi spádovými centrami, ktoré zabezpečujú dostupnosť zo zastávok do spádových centier zároveň ich spojením nižšou cestovnou rýchlosťou:

1xx – 9xx **Zvozy do spádových centier** – zastávkové linky, ktoré zabezpečujú dostupnosť zo zastávok do spádových centier alebo do terminálov vlak – bus (prípadne bus – bus)

08x **Prímestské linky MHD Košice** – linky systému MHD mesta Košice, ktoré prekračujú hranicu mesta Košice a zabezpečujú spojenie z blízkej prímestskej oblasti Košíc priamo do systému zastávok MHD mesta Košice

Zvozy sú navrhované do týchto spádových centier:

0xx oblasť Košice

- 02-03x Košice
- 04x okolie Košíc
- 05x Moldava nad Bodvou
- 06 Turňa nad Bodvou
- 07x Medzev

1xx oblasť Rožňava

- 11x Rožňava
- 12 x Dobšiná
- 13x Štítnik
- 14x Plešivec
- 15x Ostatné

2xx Južný Spiš

- 21x Spišská Nová Ves
- 22 x Spišské Vlachy
- 23x Krompachy
- 24 x Margecany
- 25 x Gelnica
- 2 x Nálepko

3xx Zemplín

- 31-32x Michalovce
- 33 x Trebišov
- 34x Sečovce
- 35x Sobrance
- 36x Veľké Kapušany

4xx Medzibodrožie

- 41x Kráľovský Chlmec

### 8.6.5 Priame linky medzi centrami

Funkciu rýchlych spojení plnili donedávna okrem expresov a rýchlikov aj diaľkové autobusové linky prevádzkované dopravcami na ich podnikateľské riziko. Tieto linky boli s výnimkou medzinárodných a posledných dvoch vnútroštátnych liniek (v úseku Košice – Rožňava – Plešivec) zrušené v súvislosti s prechodom časti cestujúcich do vlakov po zavedení 100 % zliav. Navrhuje sa preto zaviesť v rámci Košického kraja a najbližšieho okolia nové rýchle autobusové linky s obmedzeným počtom zastávok, ktorými bude možné spájať vzdialené spádové centrá navzájom v prípadoch, ak to nemôže efektívne urobiť železničná doprava. Ďalej uvedené linky sú návrhom, ktorý preberá 10 liniek navrhnutých v Pláne udržateľnej mobility Prešovského kraja – označené (PSK) a navrhujú sa tri linky diaľkového charakteru v rámci Košického kraja, jedna linka navyše prichádzajúca do Prešovského kraja a jedna linka prichádzajúca do Banskobystrického kraja. Na linkách sa predpokladá prevádzka jedno až dvojhodinovom takte počas dopravnej špičky. Predpokladá sa, že rýchle linky organizované Prešovským krajom vzhľadom na špecifiku Košíc aj prejazdu cez Strážske budú organizované a dotované Prešovským krajom, tržby na úseku Prešov – Košice by mali pokryť celý náklad na prevádzku úseku.

Ďalej je uvedený predbežný návrh rozsahu návrh priamych liniek prevádzkovaných medzi spádovými centrami na území Košického kraja tak, že ponúka možnosť dennej dochádzky medzi mestami pre všetky scenáre:

|  |          |
|--|----------|
| Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov – Košice (PSK)                          | 1/1 hod. |
| Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice (PSK)                               | 1/1 hod. |
| Svidník – Giraltovce – Prešov – Košice (PSK)                             | 1/1 hod. |
| Stropkov – Giraltovce – Prešov – Košice (PSK)                            | 1/1 hod. |
| Poprad – Levoča – Spišské Podhradie – Široké – Prešov – Košice (PSK)     | 1/1 hod. |
| Košice – Michalovce - Sobrance – Vyšné Nemecké (-Užhorod)                | 2/1 hod. |
| Košice– Sečovce – Trebišov – Novosad – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec | 2/1 hod. |
| Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava – Dobšiná                          | 4/2 hod. |
| Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce (PSK)     | 2/1 hod. |
| Humenné – Strážske – Vranov nad Topľou – Prešov – Košice (PSK)           | 1/1 hod. |
| Medzilaborce – Humenné – Strážske – Vranov nad Topľou – Prešov (PSK)     | 4/2 hod. |
| Snina – Humenné – Strážske - Vranov nad Topľou – Prešov (PSK)            | 4/2 hod. |

### 8.6.6 Obojstranné zvozy

Obojstranné zvozy sú linky, ktoré sú vedené medzi dvoma spádovými centrami tak, že zastavujú vo všetkých obciach na trase, ich prioritnou úlohou je obslúžiť obce a umožniť tak dostupnosť z obidvoch spádových centier, umožnia tiež pomalšie cestovanie medzi spádovými centrami pre potreby nepravidelnej dochádzky medzi centrami.

Ďalej sú uvedené navrhované linky spájajúce dvojice spádových centier . Podrobnejšie parametre sú uvedené v Aktualizácii plánu dopravnej obslužnosti. Linky prevádzkované v zhode s Plánom udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja s potrebnou spolupracou s Prešovským krajom sú označené (P). Na rozdiel od rýchlych priamych liniek uvedených v kapitole 8.6.5 by na prevádzku liniek obsluhujúcich územie obidvoch krajov mali obidva kraje participovať na základe návrhu organizátora IDS Východ , s.r.o.

Linky z Košíc sú v zozname uvedené vždy z terminálu na okraji mesta, v skutočnosti budú všetky linky licenčne ukončené na autobusovej stanici s tým, že na termináloch na okraji miest budú autobusy

ukončované iba počas špičkových hodín, keď sa výrazne ušetrí čas strávený v zápchach a kedy je k dispozícii dostatok spojov MHD mesta Košice.

#### Z Košíc:

Košice, AS - Vajkovce - Šarišské Bohdanovce - Petrovany - Kendice – Prešov (P)

Košice, AS - Budimír - Lemešany - Kendice - Petrovany – Prešov (P)

Košice, Košická Nová Ves – Sečovce – Vranov nad Topľou – Humenné (P)

Košice U.S.Steel - Moldava nad Bodvou – Medzev

Košice, Barca - Nižná Hutka - Bohdanovce - Rákoš - Slanec - Slanské Nové Mesto - Zemplínska Teplica - Veľké Ozorovce - Malé Ozorovce - Zbeňňov - Sečovce - Nový Ruskov – Trebišov

Košice, AS- Nižná Hutka - Bohdanovce - Rákoš - Slanec - Slanské Nové Mesto - Zemplínska Teplica - Egreš - Plechotice - Trebišov

V scenároch s obmedzenými počtami vlkov na tratiach 180 a 190:

Košice, Košická Nová Ves – Sečovce – Michalovce – Sobrance – Vyšné Nemecké (Užhorod)

Košice, Košická Nová Ves – Sečovce – Trebišov

Košice – Slanec – Novosad – Vojany – Veľké Kapušany

Košice U.S.Steel – Moldava nad Bodvou – Rožňava

Košice, AS - Veľký Folkmar – Jaklovce – Gelnica

Košice, AS - Veľký Folkmar – Margecany – Krompachy – Spišská Nová Ves

#### Zo Spišskej Novej Vsi:

Poprad – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves (P)

Kežmarok – Ľubica – Vrbov – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves (P)

Levoča – Spišský Hrhov – Jamník - Spišská Nová Ves (P)

Levoča – Iliašovce – Spišská Nová Ves – Spišské Vlchy – Krompachy (P)

Závada – Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves – Markušovce – Jamník – Spišské Vlchy – Spišské Podhradie (P)

Spišská Nová Ves - Odorín - Jamník - Domaňovce - Klčov - Spišské Podhradie

Spišská Nová Ves – Spišské Podhradie – Krompachy

Spišská Nová Ves - Hnilčík - Nálepko - Mníšek nad Hnilcom - Gelnica

#### Zo Spišských Vlchov:

Vyšný Slavkov – Bijacovce – Ordzovany – Studenec – Spišské Podhradie - Spišské Vlchy

#### Z Gelnice:

Gelnica - Margecany - Krompachy - Spišské Vlchy - Spišské Podhradie

#### Z Krompách:

Levoča - Iliašovce - Spišská Nová Ves - Spišské Vlchy - Krompachy

#### Z Rožňavy:

Poprad – Hranovnica – Vernár – Dobšiná – Rožňava (P)

Margecany - Gelnica - Mníšek nad Hnilcom - Smolník – Rožňava

Rožňava - Plešivec - Gemerská Panica – Tornaľa

(Rožňava -) Dobšiná - Mlynky - Spišská Nová Ves

#### Z Plešivca:

Plešivec - Štítňik - Nižná Slaná – Dobšiná

#### Z Michaloviec:

Prešov - Vranov nad Topľou - Strážske - Michalovce (P)

Vranov nad Topľou – Rakovec nad Ondavou – Michalovce (P)

Humenné - Strážske – Michalovce (P)

Michalovce - Trebišov

Jenkovce - Nižné Nemecké - Vyšné Nemecké - Krčava - Orechová - Tibava - Sobrance - Nižná Rybnica - Fekišovce - Zavadka - Lúčky - Zalužice - Michalovce

Michalovce - Veľké Kapušany - Kráľovský Chlmec

Sobrance - Ruskovce - Jasenov - Poruba pod Vihorlatom - Jovsa - Kusín - Klokočov - Kaluža - Michalovce

Michalovce - Sobrance - Ruský Hrabovec - Ubľa - Snina

#### Zo Sobraniec:

Veľké Kapušany - Čierne Pole - Bajany - Lekárovice - Pinkovce - Záhor - Jenkovce - Sejkov - Orechová - Tibava - Sobrance

#### Z Trebišova:

Vranov nad Topľou – Trebišov (P)

Višňov - Bačkov - Dargov - Trnávka - Sečovce - Hriadky - Vojčice - Trebišov

Kráľovský Chlmec - Svätušie - Svätá Mária - Somotor - Streda nad Bodrogom - Viničky - Borša - Slovenské Nové Mesto - Čerhov - Trebišov

#### Zo Strážskeho:

Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné

Návrh obojstranných zvozov a priamych liniek medzi centrami je zobrazený na obrázkoch Obrázok 10 a Obrázok 11.

### 8.6.7 Zvozy

Zvozy sú systémy liniek zabezpečujúce dojazd do spádových centier, pokiaľ možno do 45 minút dojazdu prímestským autobusom. Medzi zvozové linky sa rátajú tie, ktoré vychádzajú z vidieckeho územia pripájajúc ho na najbližšie spádové centrum alebo na terminál vlak-bus.

Návrh zvozových liniek je podrobne a v scenároch variantoch spracovaný v Aktualizácii plánu dopravnej obslužnosti.

Zvozové linky prechádzajúce z Prešovského kraja:

- P MHD081 Prešov – Bzenov – Margecany
- P 016 Kecerovce – Bunetice – Varhaňovce – Šarišské Bohdanovce – Abranovce – Kokošovce – Dulova Ves – Prešov
- P 131 Smižany – Kurimany - Levoča
- P 134 Jamník – Domaňovce – Klčov – Spišský Hrhov – Levoča
- P 135 Spišské Vlchy – Bystrany – Hincovce – Buglovce – Nemešany – Doľany – Levoča
- P 621 Michalovce – Trhovište – Rakovec nad Ondavou – Nižný Hrabovec – Hencovce – Vranov nad Topľou
- P 831 Sobrance – Tibava – Ruský Hrabovec – Dúbrava - Ubľa

Rámcový opis návrhu zvozových liniek Košického kraja. Podrobný návrh je uvedený v Excelovom súbore v digitálnej prílohe a v Aktualizácii plánu dopravnej obslužnosti.

#### Do Košíc

- Dnes 34 liniek na autobusovú stanicu a 10 liniek k U.S.Steel
- Návrh 13 liniek na terminály Košická Nová Ves, Barca, Optima, Moskovská a Vstupný areál U.S.Steel s pokračovaním na autobusovú stanicu, 9 vonkajších liniek MHD a 5 tangenciálnych liniek s napojením na vlaky

#### Do Moldavy nad Bodvou mesto

- Dnes 2 linky k terminálu (+ 6 prechádza terminálom a pokračuje k U.S.Steel, 4 ďalej do Košíc)
- Návrh 4 linky do terminálu Moldava nad Bodvou mesto

#### Do Turne nad Bodvou

- Dnes 1 linka
- Návrh 1 linka do terminálu vlak - bus

#### Do Kechneca

- Dnes 2 linky
- Návrh 1 linka z Košíc (a obojstranný zvoz do Košíc)

#### Do Medzeva

- Dnes žiadna linka
- Návrh 1 linka

#### Do Rožňavy

- Dnes 10 liniek
- Návrh 6 liniek

#### Do Dobšinej

- Dnes 3 linky
- Návrh 2 linky

#### Do Štítnika

- Dnes 1 linka, + 3 odchádzajú do Dobšinej a Rožňavy
- Návrh 3 linky

#### Do Plešivca

- Dnes 2 linky + 2 dochádzajú do Rožňavy
- Návrh 3 linky

#### Do Spišskej Novej Vsi

- Dnes 16 liniek
- Návrh 6 liniek

#### Do Spišských Vlách

- Dnes žiadna linka
- Návrh 4 linky

#### Do Gelnice

- Dnes 2 linky + 2 do Margecian
- Návrh 2 linky

#### Do Krompách

- Dnes 7 liniek
- Návrh 4 linky

#### Do Margecian

- Dnes 3 linky
- Návrh 2 linky (z toho 1 MHD Prešov)

#### Do Michaloviec

- Dnes 13 liniek
- Návrh 12 liniek

#### Do Trebišova

- Dnes 4 linky
- Návrh 6 liniek

#### Do Sobraniec

- Dnes 7 liniek
- Návrh 7 liniek

#### Do Veľkých Kapušian

- Dnes 2 linky
- Návrh 6 liniek

#### Do Sečoviec

- Dnes 1 linka
- Návrh 2 linky

#### Do Michalían

- Dnes žiadna linka
- Návrh 1 linka

#### Do Kráľovského Chlmca

- Dnes 7 liniek
- Návrh 7 liniek

Do Stredy nad Bodrogom

- Dnes 1 linka
- Návrh 1 linky

Do Vyšného Nemeckého

- Dnes žiadna linka
- Návrh 1 linka

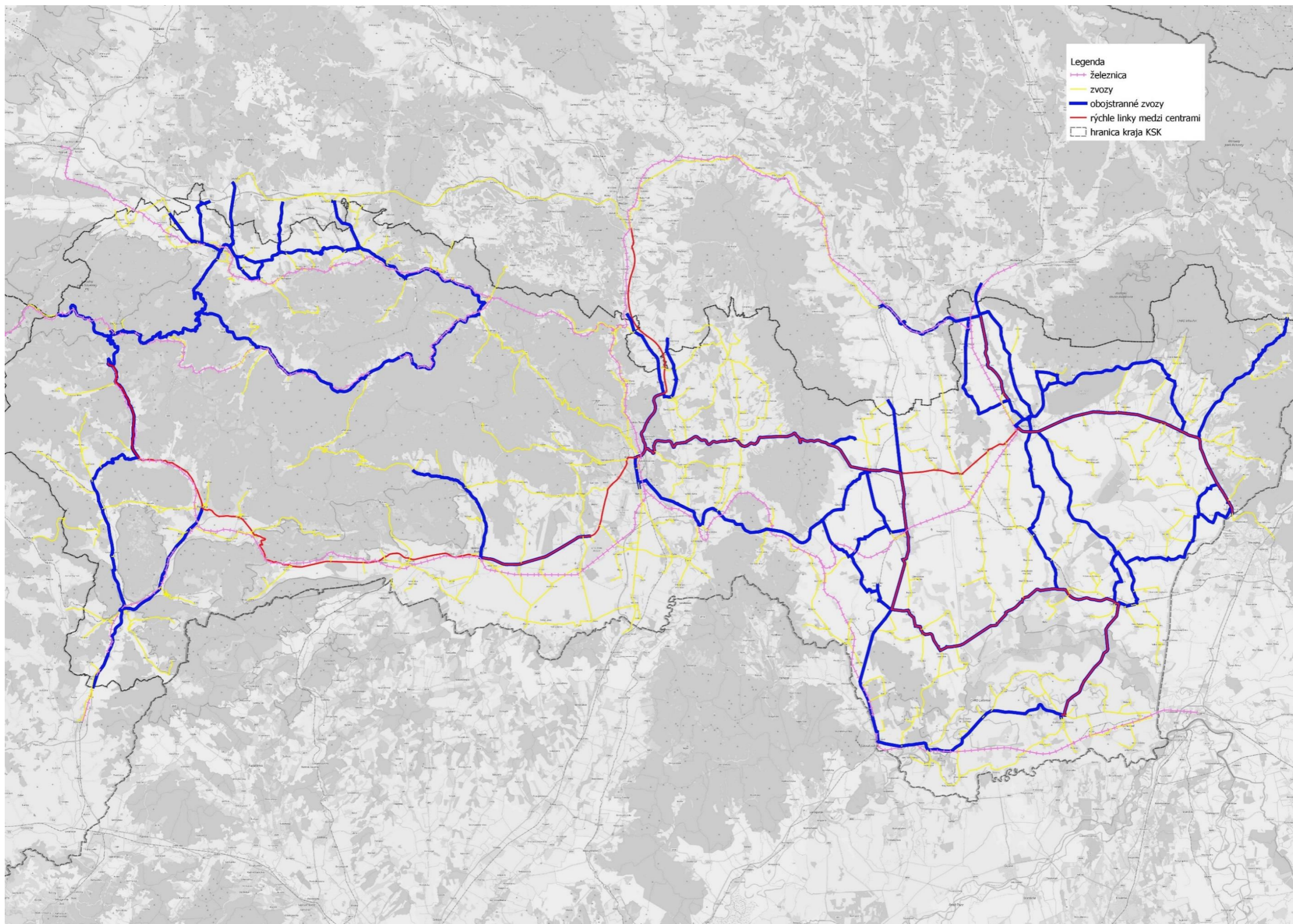
#### 8.6.8 Alternatívna obsluha

Oblasti s nízkym počtom obyvateľov, koncové cesty do údolia a niektoré oblasti Zemplína sú obsluhované regionálnou autobusovou dopravou neefektívne (Blatné Remety, Beša, Úhorná, Brdárka, Henclová a ďalšie). V niektorých prípadoch bude efektívnejšie využiť alternatívne spôsoby dopravnej obsluhy územia. Tými môžu byť:

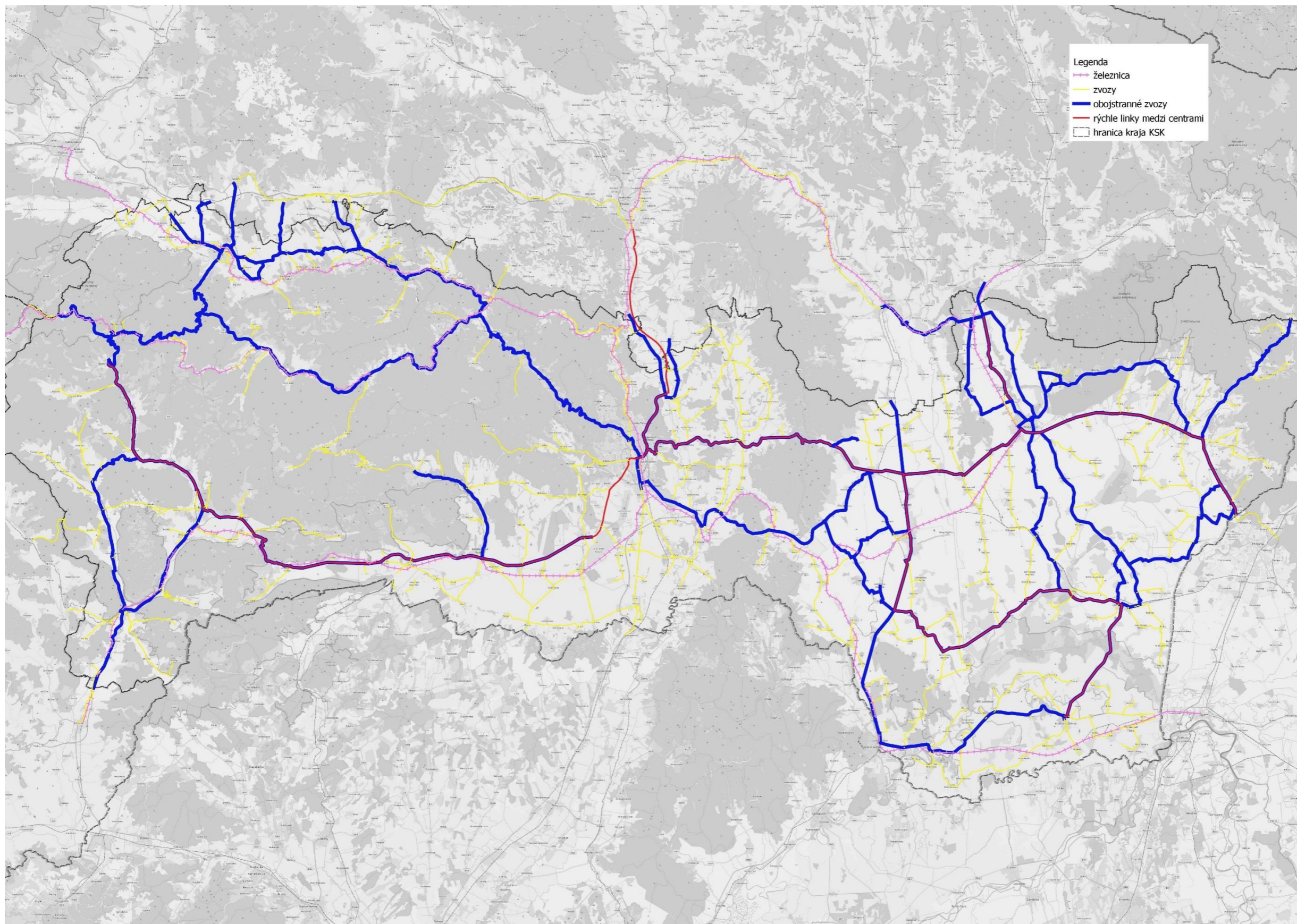
- autobus s nižšou kapacitou operujúci na krátku vzdialenosť podľa cestovného poriadku, ale iba po potvrdení mobilnou aplikáciou/telefónom
- mikrobús s kapacitou 8 cestujúcich prevádzkovaný obecnou spoločnosťou alebo súkromníkom na základe zmluvy s Košickým krajom
- mikrobús vo vlastníctve obce s podporou prevádzky Košickým krajom
- svojpomocná aktivita spolku podporovaná grantom

Formu realizácie alternatívnej obsluhy bude potrebné hľadať a vyskúšať na pilotnom prípade, pre ktorý môže byť optimálnou lokalitou obsluha obcí v okolí Brdárky s nadväznosťou na terminál bus-bus Štítник.





Obrázok 10 Návrh rýchlych priamych autobusových liniek, obojsmerných zvozov a zvozov 2050



Obrázok 11 Návrh rýchlych priamych autobusových línií, obojsstranných zvozov a zvozov pre stav 2050 bez trate 167 a s obmedzenými počtami vlakov na tratiach 180 a 190

Princípy návrhu linkového vedenia prímestskej autobusovej dopravy sú uvedené v pláne linkového vedenia v digitálnej prílohe vypracovanom pre výhľadový stav prevádzky železničných tratí - scenár Do all 2050 na obdobie roku 2050.

Podrobný návrh liniek, ich nadväzností, taktu a intervalov v pracovnom dni, v nedeľu a počas prázdnin je vypracovaný v dokumente Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti.

## 8.7 Návrh organizácie mestských dopráv v kraji

Za mestské dopravy nesú zodpovednosť jednotlivé mestá, ktoré rozhodujú o linkovom vedení a dopravných výkonoch, ktoré si objednávajú. Musia konať v rámci všeobecných zákonov a technických predpisov. Do doby prípravy na začlenenie do IDS by mali sledovať príslušné štandardy IDS a pripravovať sa na ich zvládnutie v okamihu začlenenia do IDS Východ, s. r. o..

Mestá by mali v spolupráci s krajom podporovať mestskú dopravu ako udržateľný nástroj mobility aj nepriamo, napríklad budovaním parkovísk P+R alebo vhodnou politikou parkovania v centrách exponovaných miest, aby sa mestská doprava stala atraktívnou voľbou pre mobilitu obyvateľov.

Všetky systémy mestských dopráv budú postupne integrované do IDS Východ a je vecou jednotlivých miest, ako si nastaví pravidlá spolupráce s koordinátorom IDS. Zásadná zmena, ktorá sa dotýka celého systému mestských dopráv vo všetkých mestách Košického kraja bude zaradenie všetkých spojov do Integrovaného dopravného systému Východ naraz od zahájenia budovania IDS. Trasovanie liniek je v kompetencii mesta a postup v rámci IDS Východ bude predmetom dohody medzi mestom a koordinátorom IDS.

### 8.7.1 Mestská doprava v Košiciach

Linkové vedenie v Košiciach je navrhnuté v Stratégii rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice, je navrhnutá zásadná zmena spočívajúca vo vytvorení nosných liniek električiek a autobusov s krátkymi intervalmi a viacerými prestupmi. Tento návrh zatiaľ nebol realizovaný. DPMK uprednostňuje dnešný model charakterizovaný nasledujúcimi vlastnosťami:

- Autobusové linky pokrývajú celé územie mesta odvezú väčšinu cestujúcich
- Autobusové linky vždy zachádzajú do centra mesta a majú konečné zastávky na okrajoch, v centre mesta nie sú konečné zastávky, výnimkou je Staničné námestie
- Prioritou je pokryť čo najväčšiu časť cieľov priamymi linkami z každého miesta v meste
- Systém nie je orientovaný na prestupy a ak sú nutné, sú zdĺhavé
- Nosné autobusové linky majú krátke intervaly, väčšina liniek má intervaly 15 – 30 min.
- Električkové linky vytvárajú maximum možných kombinácií na sieti, intervaly električiek sú i v špičke 15 minút
- Električky pokrývajú to isté územie ako autobusové linky, súbehy autobusových a električkových liniek sú bežné
- Na konečných zastávkach električiek nie sú potrebné prestupy z autobusov, tie pokračujú ďalej do centra
- Zo všetkých miest je vedená priama linka do U.S.Steel
- Terminál U.S.Steel neslúži ako prestup z autobusov na električky

Všetky linky MHD budú zaradené do IDS Východ. Linky prímestskej autobusovej dopravy budú ukončované na autobusovej stanici, ale tiež v termináloch mimo centra mesta a cestujúci budú

využívať kapacitné linky MHD. Prímestské autobusy idúce do centra mesta budú využívané aj obyvateľmi a návštevníkmi mesta.

V PUM KSK je navrhnuté rozšíriť v spolupráci s Košickým krajom systém MHD Košice do okolia Košíc namiesto dnešných liniek prímestskej autobusovej dopravy:

- 080 Staničné námestie - Malá stanica - VSS, križovatka - Šebastovce - Haniska - Sokoľany – Bočiar (dnes 24)
- 081 U. S. Steel - OC Optima - Zimný štadión - Nám. Osloboditeľov - Heringeš - Sady nad Torysou - Olšovany - Ďurkov - Ruskov - Blažice – Bohdanovce (dnes 20L)
- 082 Zlatá Idka - Nižný Klátov - Myslava, kostol - DPMK - Zimný štadión - Nám. Osloboditeľov - Heringeš - Sady nad Torysou - Košická Polianka - Pri Teleku - Krásna – Barca (dnes 32)
- 083 Moskovská - Nižný Klátov - Vyšný Klátov nová linka MHD
- 084 Opátka - Košická Belá - Čermeľ - Okresný úrad - Vodárenská - Kostofany nad Hornádom (dnes 14 – možnosť rozdeliť na dve linky ukončené na Havlíčkovej)
- 085 Veľká Ida - Centrálné prekladisko rúd - Haniska, žel. st. - Košice, U. S. Steel - Nemocnice Šaca - Malá Ida - Bukovec - Baška – Moskovská (dnes 26)
- 086 Moskovská - Baška – Bukovec – Hýľov (po vybudovaní cesty), nová linka
- 087 Luník VIII - Hodonínska - Nová nemocnica - Slovenský rozhlas - Staničné námestie - Tesco Džungľa - Lingov - Košické Olšany – Hrašovík – Rozhanovce – Beniakovce (dnes 17)
- 088 Podhradová - Okresný úrad - Amfiteáter - Hlavná pošta - Dom umenia - Verejný cintorín - Barca, ZŠ - Valaliky - Kokšov-Bakša – Spaľovňa (dnes 12)

Z Prešova zachádza do Košického kraja jedna linka rozšírenej MHD Prešov

- 081 Prešov – Bzenov – Ľubovec - Klenov - Margecany

### 8.7.2 Mestská doprava v Michalovciach

Veľmi komplexné linkové vedenie má 12 liniek a vyžaduje vozový park 19 autobusov. Výsledkom je pomerne nákladný systém (dotácia 10,9 € na obyvateľa ročne) ponúkajúci spojenia v dosť dlhých intervaloch. Linka jazdí aj po radiálnych cestách do okrajových častí mesta, kadiaľ prichádza mnoho prímestských autobusových liniek, ktoré sú s linkami MHD v priestorovom aj časovom súbehu.

Navrhujeme zjednodušiť linkové vedenie a systém MHD previazať s prímestskými linkami, úseky do Močarian, Vrbovec, Topolian, apod. nemusia obsluhovať linky MHD, prechádza tadiaľ prímestská autobusová doprava, je možné pridať zastávky, tarifa bude integrovaná (v niektorých prípadoch môžu byť vložené jednotlivé spoje v prípade dlhých intervalov).

Linky MHD by mali častejšie jazdiť po trase okolo centra, ktorá sa bude podobať na linku č. 4 prepájajúcu centrum mesta s železničnou stanicou ulicami Masarykova, Humenská, Sobranecká, Lastomírska, Jána Hollého a Andreja Sládkoviča. Pri intervale okolo 15 minút a koordinácii odjazdov s príchodmi vlakov a autobusov bude možné zabezpečiť rýchlu dostupnosť centra mesta od železničnej stanice aj bez zachádzaní autobusov k Zemplín marketu.

### 8.7.3 Mestská doprava v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch

Spoločná mestská hromadná doprava prevádzkuje 15 liniek, ktoré jazdia najčastejšie z autobusovej stanice cez centrum mesta do priemyselnej zóny a na predmestie Ferčekovce, štyri linky obsluhujú sídlisko Mier a 4 linky chodia do Smižian. Prevádzka je relatívne veľkorysá vzhľadom na veľkosť mesta, dotácie straty na obyvateľa dosahujú v Spišskej Novej Vsi 15,6 € a je okrem Košíc najvyššia. Väčšina úsekov ponúka spoje každý 30 min v špičkách a doprav je orientovaná na potreby mesta a obce.

Linky 3 a 12, ktoré obsluhujú predmestie Ferčekovce a Novoveská Huta sa čiastočne prekrývajú s linkami prímestskej autobusovej dopravy od Nálepkovala, tie však nepremávajú medzi 13 a 16 hod, mnoho spojov Ferčekovce prechádza bez zastavenia. Navrhujeme skoordinať prímestškú linku s linkami 3 a 12, čo bude riešené v Aktualizácii plánu dopravnej obslužnosti.

### 8.7.4 Mestská doprava v Rožňave

Mestská doprava v Rožňave je rozsahom veľmi malá a lacná. Pozostáva z dvoch liniek, ktoré spájajú Rožňavu s Nadabulou (5 párov spojov denne) a Rožňavskú baňu so sídliskom juh (21 spojov denne v dopravných špičkách). Rozsah prevádzky je malý, obsluhuje výhradne časť mesta bez prímestskej dopravy.

V Rožňave nie je skoordinaovaná (s výnimkou raného vlaku do Košíc) obsluha Brzotína s odjazdami vlakov, vzhľadom na ich minimálny počet a časté meškania to nie je prekvapivé.

Navrhuje sa po zavedení väčšieho množstva vlakov obslužiť každý odjazd a príjazd na trati 160 a 167 autobusom. Pre dobšinskú trať to môže byť linka MHD č. 107, pre trať 160 potom linka prímestskej dopravy 808417 s koordinovaným cestovným poriadkom so železničnou traťou 160.

### 8.7.5 Mestská doprava v Trebišove

Tri linky úsporného systému mestskej dopravy v Trebišove obsluhujú hlavne severojužnú os mesta a predmestie Parič 16 spojmi za deň, a niekoľkými spojmi za deň aj Komenského ulicu a Nový Majer. Po hlavnej osi mesta – Štefánikovej ulici – jazdí mestská aj celý rad prímestských liniek, ktoré zastavujú v podobných časoch na podobných miestach, linka 1 mestskej dopravy ale obsluhuje aj relatívne vzdialenú štvrť Parič. Po integrácii mestskej dopravy a prímestskej dopravy do jednej tarify bude možné využívať obidva systémy rovnocenne, potom bude účelné linky prímestskej a mestskej dopravy časovo koordinovať, aby spolu vytvorili atraktívny interval medzi spojmi pre obsluhu podlhovastého mesta, ktoré má svoje aktivity rozložené na dĺžke cez 2 km. Atraktívny interval by mal potenciál presvedčiť miestnych obyvateľov, že automobil nie je na cesty po meste potrebný. Na tomto príklade vidno, že bude účelné, aby koordinátor IDS mal možnosť zasahovať aj do cestovných poriadkov MHD s cieľom jej zatraktívnenia alebo úspornosti. Toto dopravca obvykle nečiní a mestský úrad na to nemá obvykle pracovníkov dostatočne podrobne oboznámených so všetkými detailmi organizácie regionálnej dopravy.

## 8.8 Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy

### 8.8.1 Nároky na cesty

Verejná cestná doprava zvyčajne premáva na cestnej sieti spoločne s ostatnou cestnou dopravou. Môže premávať na všetkých typoch pozemných komunikácií, ktoré sú prispôsobené pre premávku vozidiel zodpovedajúcich parametrov, pri dodržaní stanovených obmedzení (hmotnostné obmedzenia na mostoch apod.).

Princípov a opatrenia na zlepšenie konkurenčnej pozície trvalo udržateľných dopravných módov:

- Preferencia verejnej dopravy na svetelných križovatkách opatrenia na zabezpečenie prednosti električiek na križovatkách v meste Košice
- Bus pruhy a pod.

#### 8.8.2 Nároky na terminály a zastávky

Terminály a zastávky slúžia pre nástup a výstup cestujúcich vrátane možnosti prestupov medzi spojmi rôznych liniek. Požiadavky sa týkajú najmä označovania zastávok a terminálov, informačného systému pre cestujúcich, informačných systémov pre prevádzkovateľa dopravy a štandardov minimálneho komfortu pre cestujúcich.

Terminály, zastávky a najmä prestupné body nie sú pre cestujúcich atraktívne z dôvodu strácania času. Preto je potrebné k týmto bodom pristupovať tak, aby cestujúcich neodrádzali od cestovania:

- Je potrebné, aby tieto priestory boli príjemné a pokiaľ možno aj atraktívne;
- Cestujúci by tu nemali byť nútení tráviť priveľa času (krátky čas na prestupy);
- Cestujúci by tu mali nájsť aspoň minimálny komfort v podobe strechy, sucha a elementárne čistého priestoru;
- Možnosť prenájmu súkromným subjektom pre poskytovanie vhodných služieb (títo poskytovatelia zaisťujú čistotu priestorov a základnú údržbu)

Podrobný popis nárokov, najmä z pohľadu fungovania integrovaného dopravného systému možno nájsť v Technických a prevádzkových štandardoch KORDIS JMK z roku 2016.

#### 8.8.3 Nároky na informačný systém

Minimálnym nárokom je umiestenie cestovných poriadkov všetkých liniek, ktoré na danej zastávke zastavujú. Na prestupných bodoch je žiaduce postupné inštalovanie elektronických informačných panelov, ktoré informujú o pohybe najbližších vozidiel, možných nadväznostiach a prípadných nepravidelnostiach alebo krízových stavoch. V termináloch by mali byť možnosti získania širokého spektra informácií o prevádzke v celom integrovanom dopravnom systéme, prípadne aj o dôležitých nadväznostiach mimo IDS.

Ďalšia časť tohto okruhu je informačný systém na a vo vozidlách verejnej dopravy. Okrem označenia linky a jej smeru zvonku s zvnútra vozidla je pre cestujúcich dôležitá napríklad informácia, kde sa vozidlo práve nachádza (aktuálna zastávka, budúca zastávka) a ďalšie informácie.

Aktuálne sú tieto informácie k dispozícii cestujúcim len prostredníctvom mobilnej aplikácie Ubian.

Pre veľmi podrobnú informáciu možno opäť odkázať na Technické a prevádzkové štandardy KORDIS JMK z roku 2016.

#### 8.8.4 Nároky na vozidlový park

Okrem všeobecných nárokov (technická spôsobilosť, hygiena, prevádzková bezpečnosť) vznikajú ďalšie požiadavky spojené s premávkou v IDS. Tieto požiadavky sa môžu vzájomne odlišovať podľa miesta a charakteru prevádzky. V mestskej doprave je potrebný plynulý nástup a výstup cestujúcich, a ich rýchle odbavenie (viac dverí vozidla). Na prímestských/vidieckych linkách, ktorými sa často cestuje dlhšiu dobu, stačí menší počet dverí a je vhodný väčší počet miest na sedenie).

Pre veľmi podrobné opísanie požadovaných štandardov vozidiel možno opäť odkázať na Technické a prevádzkové štandardy KORDIS JMK z roku 2016.

## 9 Integrovaná verejná doprava

### 9.1 Rámec integrácie verejnej osobnej dopravy

Doprava zabezpečuje pohyb osôb a tovaru už od svojho (pre)historického vzniku. Už na samom počiatku boli využívané rôzne prostriedky na premiestňovanie ľudí a vecí. Vtedy to boli vlastné nohy, zvieratá a člny. Akonáhle sa niektoré druhy dopravy rozvinuli do podoby platenej služby a rozvinuli sa rôzne spôsoby úhrady prepravnej služby, stala sa doprava komplikovanou.

Pri podrobnejšom oboznámení sa so situáciou na východnom Slovensku je možné nájsť železnicu s jej slovníkom a spôsobom úhrady cestovného, druhý systém u autobusových dopravcov a ešte celkom odlišný spôsob v MHD vo veľkých mestách. Všetky tieto systémy žijú do veľkej miery svojim osobitným životom a k ich vzájomným stretom veľmi nedochádza. Vzhľadom na fakt, že všetky tieto systémy sú spolufinancované z verejných zdrojov, nie je pokračovanie takého stavu žiaduce.

Integrovaný dopravný systém má za úlohu vyriešiť vyššie naznačené problémy:

- Previazanosť medzi jednotlivými subsystémami;
- Zjednotené prevádzkovo-prepravné podmienky;
- Využívanie spoločnej infraštruktúry (zastávky, terminály);
- Využitie osobitných 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 riešiacia 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

## 9.2 Geografický rozsah IDS

Cieľovým zámerom je vytvorenie integrovaného dopravného systému pre celé východné Slovensko, tzn. na celom území Košického samosprávneho kraja spolu s Prešovským samosprávnym krajom. Skúsenosti z iných krajín ukazujú, že tak rozsiahla územná integrácia dopravného systému je možná, no takýto systém nie je možné vybudovať naraz.

Napríklad úspešný integrovaný dopravný systém Juhomoravského kraja bol postupne integrovaný počas desiatich rokov. Preto je možné stanoviť si ambiciózny cieľ na vybudovanie IDS Východ, s. r. o. do roku 2030. V Juhomoravskom kraji je jedno centrum okolo ktorého postupne prebiehala integrácia až po hranice kraja a niekde aj za jeho hranice, vrátanie liniek do susediacich krajín – na Slovensko a do Rakúska. Na východnom Slovensku bude vhodné postupovať z viacerých jadrových oblastí.

V súlade so strategickými rozvojovými dokumentmi Slovenskej republiky bude logické postupovať pri budovaní integrovaného dopravného systému z ťažísk osídlenia prvej a druhej úrovne a odtiaľ potom postupovať k dopravnej integrácii celého regiónu:

- IDS košicko-prešovského ťažiska osídlenia, čo znamená okresy Košice I – IV, okres Košice-okolie a časť okresu Gelnica v Košickom kraji, časť okresu Prešov a časť okresu Sabinov v Prešovskom kraji
- IDS michalovsko-vranovsko-humenského ťažiska osídlenia, čo znamená časť okresov Michalovce a Trebišov v Košickom kraji a väčšiu časť okresov Vranov nad Topľou a Humenné v Prešovskom kraji
- IDS popradsko-spišskonovoveského ťažiska osídlenia, čo znamená väčšiu časť okresu Spišská Nová Ves a väčšiu časť okresu Gelnica v Košickom kraji a časti okresov Poprad, Levoča a Kežmarok v Prešovskom kraji

Tieto tri časti je potrebné od začiatku budovať podľa rovnakých pravidiel a štandardov tak, aby v budúcnosti nevznikol zásadný problém pri ich spojení do jedného systému. Všetky tri tieto časti by mal riadiť jeden koordinátor. Prevádzka týchto častí budúceho IDS Východ, s. r. o. by mala začať v priebehu roku 2021.

Postupnými krokmi by mal vzniknúť IDS na celom teritóriu východného Slovenska. Možné je sformulovať predstavu o týchto krokoch, no rozhodujúce by mali byť skúsenosti a pripravenosť koordinátora, čiže uvedené kroky môžu prebiehať aj v inom poradí:

1. Etapa (mala by byť završená v roku 2025):
  - a. Ku IDS košicko-prešovskej aglomerácie dointegrovat susediace územia so silným spádcom do Košíc z okresov Gelnica, Rožňava a Spišská Nová Ves;
  - b. Ku IDS michalovsko-vranovsko-humenskej aglomerácie dointegrovat zvyšky všetkých dotknutých okresov;
  - c. Ku IDS popradsko-spišskonovoveskej aglomerácii dointegrovat zvyšok okresu Levoča v Prešovskom kraji a zvyšok okresu Spišská Nová Ves v Košickom kraji.
2. Etapa (mala by byť završená v roku 2027):



- a. Vytvorenie jedného IDS z všetkých troch častí.
3. Etapa (mala by byť zavŕšená v roku 2030):
  - a. Zaintegrovanie spojenia do zvyšných okresných miest: Rožňava a Sobrance v Košickom kraji (a Stará Ľubovňa, Bardejov, Svidník, Stropkov, Medzilaborce a Snina v Prešovskom kraji).
4. Etapa (zavŕšenie v roku 2032):
  - a. Integrácia zvyšných území v oboch krajoch.

Ako je uvedené vyššie, je možné, že etapy budú vo výsledku postupovať inak, najmä 3. a 4. etapu možno vhodné rozdeliť do viacerých krokov.

### 9.3 Príprava a organizácia IDS

Príprava Integrovaného dopravného systému Východ sa začala rozhodnutím Košického samosprávneho kraja a Prešovského samosprávneho kraja spoločne zriadiť koordinátora tohto IDS. Svoju činnosť začal koordinátor v novembri 2019.

Medzi obidvoma kraji a ich krajskými mestami začali v roku 2018 diskusie o postupnom zjednotení tarify vo verejnej osobnej doprave. Problémom sú napríklad rôzne zľavy na cestovnom a to ako v ich výške, tak v definícii skupín s právom zľavy využívať. Od 1.2.2019 je zjednotená tarifa a prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy na celom území východného Slovenska. Od 1.8.2019 sú zjednotené aj prepravné poriadky dopravcov v prímestskej pravidelnej autobusovej doprave.

Dôležitou časťou prípravy je rozhodnutie o tarifných zónach, ktoré by malo rešpektovať užitočne precestovanú vzdialenosť aj vyššiu cenu cestovného v metropolách s hustou premávkou MHD. Takisto nie je vhodné vyžadovať od cestujúcich, ktorí prichádzajú len na okraj metropoly, výšku cestovného pre územie celého mesta, čiže je potrebné citlivo nastaviť tzv. zóny pre dojazd.

Je nevyhnutné informovať širokú verejnú, nielen cestujúcich. Zavedenie integrovaného dopravného systému, hoci môže priniesť novú kvalitu pre cestujúcich, nie je vítaný všetkými v čase jeho zavedenia. Tak, ako ľudia väčšinou majú obavy zo zmien, potrebujú určitý čas na to, aby našli a ocenili výhody integrovaného dopravného systému, hoci im na prvý pohľad nepríde celkom prijateľný. Skúsenosť vraví o troch mesiacoch sťažností na novinky, ktoré ľuďom prinesú možno určité nepohodlie, no neskôr ocenia výhody, ktoré nový systém ponúka. Prípravu verejnosti na túto zmenu treba robiť dlhodobo a to je tiež jednou z dôležitých úloh koordinátora.

#### 9.3.1 Inštitucionálne a organizačné zaistenie systému integrovanej dopravy

Pre organizátora IDS prichádzajú do úvahy tieto právne formy:

- príspevková organizácia zriadená samosprávou
- rozpočtová organizácia zriadená samosprávou
- spoločnosť s ručeným obmedzením
- akciová spoločnosť
- odbor úradu samosprávy

Na základe rozboru a skúseností konzultant odporúča zriadenie organizátora IDS vo forme spoločnosti s ručením obmedzeným, čo sa aj udialo a oboma kraji bola spoločne zriadená spoločnosť IDS Východ, s.r.o. – dátum vzniku spoločnosti je 8. október 2019 zápisom do Obchodného registra SR.

### 9.3.2 Návrh systému zmlúv pre zabezpečenie prevádzky IDS

Integrovaný dopravný systém musí fungovať v medziach zákona a ostatných záväzných právnych predpisov a technických noriem. Niektoré požiadavky na kvalitatívne ukazovatele môžu ísť nad rámec minimálnych štandardov, ktoré spravidla stanovujú všeobecne záväzné predpisy. Takéto záväzky môžu byť stanovené zmluvou z oblasti súkromného práva, čo umožňuje aj právna forma Organizátora ako právnickej osoby zriadenej podľa princípu súkromného práva (hoci je Organizátor sto percentne vlastnený verejným sektorom).

Stručný prehľad základných zmluvných dokumentov je uvedený nižšie:

- Zmluva (memorandum) o zámere spoločne organizovať verejnú dopravu na danom území.
  - Uzatvárajú ju hlavní aktéri, prípadne niektorí z nich:
    - Slovenská republika
    - Košický samosprávny kraj
    - Prešovský samosprávny kraj
    - Mesto Košice
    - Mesto Prešov
  - Rozšírenie zmluvy o ďalšie zmluvné strany nie je možné, ďalšie strany sa prípadne pripoja na základe iného mechanizmu (viď. ďalej).
  - Zmluva (memorandum) rieši zámer integrovať verejnú dopravu a základné kroky na dosiahnutie tohto zámeru (zriadenie organizátora).
- Mandátna zmluva medzi zakladateľmi (zakladateľom) na strane jednej a Organizátorom na strane druhej o zaistení prevádzky Integrovaného systému verejnej dopravy osôb.
  - Rozširovanie zmluvy o ďalších účastníkov nedáva zmysel, prípadne úpravy zmluvy je nutné riešiť klasickým mechanizmom dodatku.
  - Zmluva rieši poverenie Organizátora organizovať IDS (popis povinností Organizátora je uvedený na inom mieste).
- Zmluva o organizačno-prevádzkovom poriadku IDS Východ, s. r. o..
  - Zmluvu uzatvárajú zakladatelia (zakladateľ) a Organizátor.
  - K tejto dohode pristupujú ostatné subjekty na základe Dohody o pristúpení
  - Zmluva rieši štandardy poskytovaných služieb, práva a povinnosti účastníkov a mechanizmy riadenia IDS.
- Dohody o pristúpení k dohode medzi Organizátorom na strane jednej a ďalšími zúčastnenými na strane druhej.
  - Zúčastnenými sú nielen územné samosprávy vstupujúce do IDS, ale aj dopravcovia, ktorí chcú v rámci systému poskytovať služby.
  - Touto dohodou sa štandardy stávajú záväznými a zaisťuje sa jednotný prístup v rámci celého územia integrovaného dopravného systému.
- Zmluva o tarife medzi Organizátorom na strane jednej a jednotlivými dopravcami na strane druhej.
  - Uzatvárajú sa jednotlivé zmluvy, prípadné zmeny sa riešia dodatkami k zmluve.
- Zmluva o záväzku verejnej služby v osobnej doprave medzi Organizátorom na strane jednej a jednotlivými dopravcami na strane druhej.
  - Uzatvárajú sa jednotlivé zmluvy, prípadné zmeny sa riešia mechanizmom dodatkov k zmluve.

### 9.3.3 Technické a prevádzkové štandardy IDS

Technické a prevádzkové štandardy stanovujú požiadavky pre všetkých účastníkov IDS, ako riešiť jednotlivé situácie, spôsoby a postupy činností. Za príklad toho, čo všetko je riešené v rámci štandardov IDS, môže poslúžiť výťah z Prevádzkových a technických štandardov Integrovaného dopravného systému Juhomoravského kraja.

#### Zastávky a ich vybavenie

Jednotlivé zastávky sú rozdelené do štyroch kategórií: významný prestupový uzol, zastávka v centre obce, zastávka na okraji obce a málo významná zastávka (rázcestie ciest). Z hľadiska zastavovania sa delia zastávky na stále, na znamenie a občasnú (len v určitom stanovenom období). Všetky zastávkové označníky na území pokrytom IDS sú rovnako vybavené a majú rovnaký vzhľad. Označník sa skladá zo značky, ktorá znázorňuje druh dopravy, ktorý na zastávke zastavuje a z dodatkovej tabule, ktorá obsahuje názov zastávky, logo IDS, číslo zóny, číslo linky a jej trasu s cieľovou zastávkou, smerovú šípku a informačný panel. Súčasťou vybavenia zastávky môže byť informačný štítok pre nevidiacich, prístrešok pre cestujúcich, odpadkový kôš, lavička alebo sedadlo, automat na predaj cestovných lístkov, elektronický informačný systém alebo informačno-predajné centrum.



**Obrázok 12 Ukážka zastávkového označníka**

#### Podoba cestovných poriadkov

Cestovné poriadky IDS sú na rozdiel od klasických cestovných poriadkov prímestských dopravcov prehľadné a zrozumiteľné. Cestovný poriadok obsahuje číslo linky, trasu, logo IDS, názov dopravcu,

časy odchodov jednotlivých spojov z jednotlivých zastávok a jednotlivé garantované prestupové nadväznosti.

| <b>S2</b>   |       | <b>Křenovice - Sokolnice - Brno - Blansko (I. část)</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |       |       |       |  |       |       |       |       |       |
|---|-------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Integrovaný dopravný systém Jihomoravského kraje</b> |       | <b>Informace a podmínky: 5 4317 4317, www.idsjmk.cz</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |       |       |       | <b>Platí od 13.12.2015 do 10.12.2016</b> |       |       |       |       |       |
| <b>Prápravu zajiřuje: České dráhy, a.s.</b>             |       | <b>PRACOVNÍ DNY (nejede 31.12.)</b>                     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |       |       |       |  |       |       |       |       |       |
| Číslo spoje:  | Zona  | Zastávka  | 4002 | 4700 | 4004 | 4004 | 4702 | 4704 | 4006 | 4740 | 4706 | 4742 | 1638 | 4708 | 4008 | 4710 | 4010  | 4712  | 4012  | 4714  | 4014                                     | 4716  | 4744  | 4718  | 4746  | 4720  |
| → 620 od Slavkov u Brna                                 |       |   |      |      |      |      | 4:18 | 4:40 |      | 5:40 |      | 6:40 |      | 7:40 |      | 8:40 |       | 9:40  |       | 10:40 |  |       |       |       |       | 12:40 |
| ↻ čekací doba na linku 620                              |       |   | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2     | 2     | 2     | 2     | 2  | 2     | 2     | 2     | 2     | 2     |
| 620 Křenovice horní nádraží                             |       |   | 4:21 | 4:53 |      |      |      | 5:53 |      | 6:54 | 7:20 |      | 7:54 |      | 8:54 |      | 9:54  |       | 10:54 |       | 11:54                                    |       |       |       | 12:54 |       |
| 620 Zbýšov  |       |   | 4:24 | 4:56 |      |      |      | 5:56 |      | 6:57 | 7:01 |      | 7:57 |      | 8:57 |      | 9:57  |       | 10:57 |       | 11:57                                    |       |       |       | 12:57 |       |
| 610 Hostěradky-Rešov                                    |       |   | 4:28 | 4:59 |      |      |      | 5:59 |      | 7:00 |      |      | 8:00 |      | 9:00 |      | 10:00 |       | 11:00 |       | 12:00                                    |       |       |       | 13:00 |       |
| 610 Újezd u Brna  |       |   | 4:32 | 5:02 |      |      |      | 6:02 |      | 7:03 | 7:27 |      | 8:03 |      | 9:03 |      | 10:03 |       | 11:03 |       | 12:03                                    |       |       |       | 13:03 |       |
| 610 Sokolnice-Telnice                                   | přil. |   | 4:34 | 5:04 |      |      |      | 6:04 |      | 7:05 |      |      | 8:05 |      | 9:05 |      | 10:05 |       | 11:05 |       | 12:05                                    |       |       |       | 13:05 |       |
| → 40 od Brno  |       |   | 4:41 | 5:11 |      |      | 5:11 |      | 6:11 |      |      |      | 7:11 |      | 8:11 |      | 9:11  |       | 10:11 |       | 11:11                                    |       |       |       | 12:11 |       |
| ↻ čekací doba na linku 40                               |       |   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0     |       |
| → 151 od Zlínchovice                                    |       |   |      |      |      |      | 5:31 |      | 6:31 |      |      |      | 7:31 | 8:01 |      |      |       |       |       |       |  |       |       |       |       |       |
| ↻ čekací doba na linku 151                              |       |   |      |      |      |      | 2    |      | 2    |      |      |      | 2    | 3    |      |      |       |       |       |       |  |       |       |       |       |       |
| → 610 od Blávnova                                       |       |   | 4:31 | 5:01 | 5:31 |      | 6:01 | 6:31 | 7:01 |      |      |      | 7:54 | 8:01 |      |      |       |       | 10:01 |       | 11:01                                    |       |       |       | 13:01 |       |
| ↻ čekací doba na linku 610                              |       |   | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 3    | 3    | 3    | 3     | 3     | 3     | 3     | 3  | 3     | 3     | 3     | 3     |       |
| → 611 od Lovčický                                       |       |   | 4:31 |      |      | 5:31 |      | 6:31 | 6:31 | 7:01 |      |      | 7:31 | 8:01 |      |      |       |       | 9:01  |       | 11:01                                    |       |       |       | 13:01 |       |
| ↻ čekací doba na linku 611                              |       |   | 2    |      |      | 2    |      | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 3    | 3    | 3    | 3     | 3     | 3     | 3     | 3  | 3     | 3     | 3     | 3     |       |
| → 612 od Blávnova                                       |       |   | 4:31 |      |      | 5:01 | 5:31 |      | 6:01 | 6:31 | 6:30 |      |      | 7:31 | 8:01 |      |       |       | 9:01  |       | 11:01                                    |       |       |       | 13:01 |       |
| ↻ čekací doba na linku 612                              |       |   | 2    |      |      | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 3    | 3    | 3    | 3     | 3     | 3     | 3     | 3  | 3     | 3     | 3     | 3     |       |
| 101 Sokolnice-Telnice                                   | odl.  |   | 4:34 | 5:05 | 5:35 |      | 6:05 | 6:35 | 7:06 |      |      | 7:39 | 8:06 |      |      |      |       | 9:06  |       | 11:06 |  |       |       | 12:06 | 13:06 |       |
| 610 Brno-Charlie  | přil. |   | 5:11 | 5:41 |      | 6:11 | 6:41 | 7:12 | 7:35 |      |      | 7:45 | 8:12 |      |      |      |       | 9:12  |       | 11:12 |  |       |       | 12:12 | 13:12 |       |
| ↻ 509 od Mělník   |       |   | 4:31 | 5:11 | 5:41 |      | 6:11 | 6:41 | 7:11 |      |      | 7:41 | 8:11 |      |      |      |       | 9:11  |       | 10:11 |  |       |       | 12:11 | 13:11 |       |
| ↻ čekací doba na linku 509                              |       |   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0     |       |
| 101 Brno-Charlie  | odl.  |   | 4:46 |      | 5:16 | 5:46 |      | 6:16 | 6:46 | 7:17 | 7:38 | 7:46 | 8:17 |      |      |      |       | 9:17  |       | 11:17 |  |       |       | 12:17 | 13:17 |       |
| 100 Brno hl. n.   | odl.  |   | 4:55 |      | 5:25 | 5:55 |      | 6:25 | 6:55 | 7:26 | 7:46 | 7:55 | 8:26 |      |      |      |       | 9:26  |       | 11:26 |  |       |       | 12:26 | 13:26 |       |
| 100 Brno hl. n.   | odl.  | 4:04  | 4:34 |      | 5:01 | 5:27 | 6:00 | 6:15 | 6:29 | 6:58 | 7:29 |      | 8:02 | 8:29 | 9:01 | 9:29 | 10:01 | 10:29 | 11:01 | 11:29 | 12:01                                    | 12:29 | 13:01 | 13:29 | 14:01 |       |
| 100 Brno - Zlínčice                                     | odl.  | 4:08  |      |      | 5:05 | 5:31 | 6:04 | 6:19 | 6:33 | 7:02 | 7:33 |      | 8:06 | 8:33 | 9:05 | 9:33 | 10:05 | 10:33 | 11:05 | 11:33 | 12:05                                    | 12:33 | 13:05 | 13:33 | 14:05 |       |
| 100 Brno - Zlínčice                                     | odl.  | 4:08  |      |      | 5:05 | 5:31 | 6:04 | 6:19 | 6:33 | 7:02 | 7:35 |      | 8:06 | 8:33 | 9:05 | 9:33 | 10:05 | 10:33 | 11:05 | 11:33 | 12:05                                    | 12:33 | 13:05 | 13:33 | 14:05 |       |
| ↻ 210 od Ochoz u Brna                                   |       |   | 4:39 |      | 5:39 |      | 6:39 |      | 7:39 |      |      |      | 8:39 | 8:37 |      |      |       | 9:37  |       | 10:37 |  |       |       | 12:37 | 13:37 |       |
| ↻ čekací doba na linku 210                              |       |   | 0    |      | 0    |      | 0    |      | 0    |      |      |      | 0    | 0    |      |      |       | 0     |       | 0     |  |       |       | 0     | 0     |       |
| 215 Blilovice nad Svitavou                              |       | 4:14  | 4:44 |      | 5:11 | 5:38 | 6:10 | 6:25 | 6:39 | 7:08 | 7:41 |      | 8:12 | 8:38 | 9:11 | 9:39 | 10:11 | 10:39 | 11:11 | 11:39 | 12:11                                    | 12:39 | 13:11 | 13:39 | 14:11 |       |
| ↻ 75 Brno   |       |   |      |      |      | 5:47 | 6:17 |      | 6:47 | 7:17 | 7:47 |      | 8:17 | 8:47 |      | 9:17 |       | 9:47  |       | 10:47 |  | 11:47 |       | 12:47 | 13:47 |       |
| ↻ 210 Ochoz u Brna                                      |       |   | 4:50 |      | 5:16 | 5:46 |      | 6:16 | 6:46 | 7:16 | 7:46 |      | 8:16 | 8:46 |      | 9:16 |       | 10:16 |       | 11:16 |  | 12:16 |       | 13:16 | 14:16 |       |
| 215 Babice nad Svitavou                                 |       | 4:20  |      |      | 5:16 |      | 6:14 | 6:29 | 6:44 | 7:13 | 7:46 |      | 8:17 | 8:43 | 9:16 | 9:44 | 10:16 | 10:44 | 11:16 | 11:44 | 12:16                                    | 12:44 | 13:16 | 13:44 | 14:16 |       |
| 225 Adamov  | přil. | 4:23  | 4:51 |      | 5:19 | 5:43 | 6:17 | 6:32 | 6:47 | 7:16 | 7:49 |      | 8:20 | 8:46 | 9:19 | 9:46 | 10:19 | 10:46 | 11:19 | 11:46 | 12:19                                    | 12:47 | 13:19 | 13:47 | 14:19 |       |
| ↻ 157 od Vyškov   |       |   |      |      | 5:05 |      | 6:05 |      | 7:05 |      |      |      | 8:05 |      |      |      |       | 9:05  |       | 10:05 |  |       |       | 12:05 | 13:05 |       |
| ↻ čekací doba na linku 157                              |       |   |      |      | 0    |      | 0    |      | 0    |      |      |      | 0    |      |      |      |       | 0     |       | 0     |  |       |       | 0     | 0     |       |
| 225 Adamov  | odl.  | 4:23  | 4:51 |      | 5:19 | 5:43 | 6:17 | 6:32 | 6:47 | 7:16 | 7:55 |      | 8:20 | 8:47 | 9:19 | 9:47 | 10:19 | 10:47 | 11:19 | 11:47 | 12:19                                    | 12:47 | 13:19 | 13:47 | 14:19 |       |
| 225 Adamov zastávka                                     | odl.  | 4:25  | 4:53 |      | 5:21 | 5:45 | 6:20 | 6:34 | 6:50 | 7:19 | 7:57 |      | 8:23 | 8:50 | 9:22 | 9:50 | 10:22 | 10:50 | 11:22 | 11:50 | 12:22                                    | 12:50 | 13:22 | 13:50 | 14:22 |       |
| 235 Blansko   | přil. | 4:31  | 4:59 |      | 5:27 | 5:51 | 6:26 | 6:40 | 6:56 | 7:25 | 8:03 |      | 8:29 | 8:56 | 9:28 | 9:56 | 10:28 | 10:56 | 11:28 | 11:56 | 12:28                                    | 12:56 | 13:28 | 13:56 | 14:28 |       |
| ↻ 152 Kůrn  |       |   | 5:13 |      |      | 6:13 | 6:38 |      |      |      |      |      | 8:45 |      |      |      |       | 10:45 |       | 12:45 |  |       |       | 13:45 | 14:45 |       |
| ↻ 167 Vyškov  |       |   | 5:27 |      |      |      | 6:37 |      |      | 7:37 |      |      | 8:35 |      |      |      |       | 10:35 |       | 12:35 |  |       |       | 13:35 | 14:35 |       |
| ↻ 221 Okružní   |       |   | 5:11 |      | 5:37 |      | 6:36 |      |      | 7:36 |      |      | 8:36 |      |      |      |       | 10:36 |       | 12:36 |  |       |       | 13:36 | 14:36 |       |
| ↻ 221 Písečná, penzion                                  |       |   |      |      |      |      | 6:58 |      |      | 8:08 |      |      | 9:03 |      |      |      |       | 11:03 |       | 13:03 |  |       |       | 14:11 |       |       |
| ↻ 222 Autobusové stanoviště                             |       |   |      |      |      |      | 6:58 |      |      | 8:08 |      |      | 9:03 |      |      |      |       | 11:03 |       | 13:03 |  |       |       | 14:11 |       |       |
| ↻ 222 DřB sířvámá                                       |       |   |      |      |      |      | 6:07 |      |      |      |      |      | 8:35 |      |      |      |       | 10:35 |       | 12:35 |  |       |       | 13:35 | 14:35 |       |
| ↻ 223 Křepšov, točna                                    |       |   |      |      |      |      | 6:04 |      |      | 7:04 |      |      | 8:35 |      |      |      |       | 10:35 |       | 12:35 |  |       |       | 13:35 | 14:35 |       |
| ↻ 223 Třehov  |       | 4:50  | 5:11 |      | 5:37 |      | 6:36 |      |      | 7:36 |      |      | 8:35 |      |      |      |       | 10:35 |       | 12:35 |  |       |       | 13:35 | 14:35 |       |
| ↻ 226 Skalní Mlyn                                       |       |   |      |      | 5:40 |      | 6:40 |      |      | 7:40 |      |      | 8:40 |      |      |      |       | 10:40 |       | 12:40 |  |       |       | 13:40 | 14:40 |       |
| ↻ 230 Olomučany   |       | 4:50  |      |      | 5:40 |      | 6:40 |      |      | 7:40 |      |      | 8:40 |      |      |      |       | 10:40 |       | 12:40 |  |       |       | 13:40 | 14:40 |       |
| ↻ 231 Střonice  |       |   | 5:13 |      | 5:43 | 6:13 | 6:43 | 6:53 | 7:13 | 7:43 | 8:13 |      | 8:43 |      |      |      |       | 10:43 |       | 12:43 |  |       |       | 13:43 | 14:41 |       |
| ↻ 232 Bosuřín   |       |   | 5:27 |      | 5:40 | 6:11 | 6:40 |      |      | 7:11 |      |      | 8:40 |      |      |      |       | 10:40 |       | 12:40 |  |       |       | 13:40 | 14:41 |       |
| ↻ 233 Benšov  |       | 4:48  |      |      | 5:39 |      | 6:39 |      |      | 7:11 |      |      | 8:39 |      |      |      |       | 10:39 |       | 12:39 |  |       |       | 13:39 | 14:39 |       |
| ↻ 234 Boskovice   |       |   |      |      |      |      | 6:50 |      |      | 7:11 |      |      | 8:39 |      |      |      |       | 10:39 |       | 12:39 |  |       |       | 13:39 | 14:39 |       |
| ↻ 235 Lomnice   |       |   |      |      |      |      | 6:50 | 6:55 |      |      |      |      | 8:39 |      |      |      |       | 10:39 |       | 12:39 |  |       |       | 13:39 | 14:40 |       |

**Obrázok 13 Podoba cestovného poriadku**

**Požiadavky na vozidlá, ich vybavenie a označenie**

K štandardnému vybaveniu vozidla patrí tabuľka kurzového čísla vozidla, elektronický panel (predný, bočný, zadný), označovače cestovných lístkov, signalizačné zariadenie vo vnútri vozidla, komunikačné zariadenie s dispečingom, informačné vitríny, informačné piktogramy, informačné materiály, elektronický akustický informačný systém a elektronický vizuálny informačný systém. Vozidlo musí byť v dobrom technickom stave, opatrené vonkajším náterom, vybavené dostatočným počtom dverí, počet a usporiadanie sedadiel musí zodpovedať charakteru linky na ktorej je prevádzkované. Vozidlo musí byť čisté a spĺňať podmienky klmatickej a svetelnej pohody.

**Prevádzkové zálohy**

Prevádzkovou zálohou je vozidlo, ktoré je v prípade ohláseného výpadku pripravené bez zbytočného odkladu nahradiť v premávke vozidlo, ktoré nemôže premávať.

Záložné vozidlo je také vozidlo, ktoré je v súlade s požiadavkami objednávateľa odstavené na určenom mieste a na základe požiadavky centrálného dispečingu je pripravené do 5 minút zasiahnuť do premávky. Vozidlo ma prideleného vodiča a musí byť schopné jazdiť po všetkých druhoch komunikácií vrátane diaľnice.

### **Garancia nadväznosti**

Dva alebo viac spojov majú medzi sebou vzájomnú väzbu za účelom prestupu cestujúcich. V prípade potreby čakajú na príchod zmeškaného prípojného spoja v rámci stanoveného časového intervalu (maximálna čakacia doba).

### **Riešenie výlukovej činnosti**

Na železnici prebiehajú výluky (plánované a neplánované) alebo iné obmedzenia v doprave. Výluky na cestných komunikáciách mimo krajského mesta sú rozsiahle so značným vplyvom na dopravu alebo drobné s obmedzeným vplyvom na dopravu, ďalej na cestných komunikáciách môžu byť technické nedostatky alebo iné obmedzenia v doprave. Na území krajského mesta prebiehajú rovnaké druhy výluk ako na cestných komunikáciách mimo krajského mesta.

### **Cestovné doklady**

Jednorazové a prenosné predplatné cestovné lístky kúpené v predpredaji sú opatrené názvom a logom IDS, názvom dopravcu, druhom cestovného, dĺžkou platnosti, výškou zľavy, údajom o tarife, časovým a zónovým rozsahom platnosti, cenou a kontaktnými informáciami koordinátora IDS. Vyššie uvedené cestovné lístky kúpené v elektronickom odbavovacom zariadení sú navyše opatrené číslom linky, číslom označovača, kódom a číslom cestovného lístka. Neprenosné predplatné cestovné lístky sa predávajú vo forme poukážky alebo kupónu. Sú opatrené názvom a logom IDS, názvom dopravcu, druhom cestovného, dĺžkou platnosti, výškou zľavy, časovým a zónovým rozsahom platnosti, zoznamom zón platnosti, cenou, kontaktom na koordinátora IDS, dátumom a časom vydania, údajmi o držiteľovi (meno, priezvisko, dátum narodenia). Požívajú sa SMS doklady, ktoré je dnes výhodnejšie nahradiť mobilnou aplikáciou pre predaj cestovných lístkov vrátane predplatených lístkov.

### **Odbavovanie cestujúcich, predaj cestovných lístkov a infocentrá**

Odbavovanie cestujúcich prebieha v mestskej doprave krajského mesta pri nástupe do vozidla označením cestovného lístka v označovači, v prímestskej doprave a mestských dopravách ostatných miest kraja prebieha ukázaním predplatného lístka vodičovi alebo kúpou cestovného lístka u neho. V železničnej doprave sa lístky označujú v označovačoch umiestnených vo vozidlách alebo v odôvodnených prípadoch aj na železničných staniciach alebo zastávkach. Do vozidiel MHD v krajskom meste sa nastupuje a vystupuje všetkými dverami, do vozidiel prímestskej dopravy sa nastupuje prvými dverami alebo označenými dverami a vystupuje všetkými dverami. Kúpa cestovných lístkov je možná prostredníctvom informačných a predajných centier, predajných stredísk, predajných miest, automatov na cestovné lístky, internetu, aplikácií alebo u vodiča autobusu alebo sprievodcu vo vlaku. Informačné a predajné centrá predávajú kompletný sortiment cestovných lístkov, podávajú informácie o cestovaní v rámci IDS, poskytujú informačné materiály IDS, informujú o zmenách v doprave, prijímajú pripomienky a sťažnosti od občanov, predávajú doplnkový sortiment a suveníry, zabezpečujú prepravu osôb so zníženou schopnosťou pohybu a v spolupráci s obcami poskytujú turistické informácie.

### **Štandard dopravných výkonov**

K štandardom dopravných výkonov IDS patrí zabezpečenie dopravy podľa cestovného poriadku, presnosť a pristavenie vozidla do zastávky, zabezpečenie nadväznosti spojov, používanie akustického

informačného systému (zvukové hlásenie zastávok), vedenie záznamu o prevádzke vozidla, slušné správanie sa pracovníkov dopravcu k cestujúcim, zabezpečenie informačných povinností so strany dopravcu, realizovanie prepravnej kontroly, vybavenie zamestnancov rovnošatou a vyplácanie kompenzácií cestujúcim.

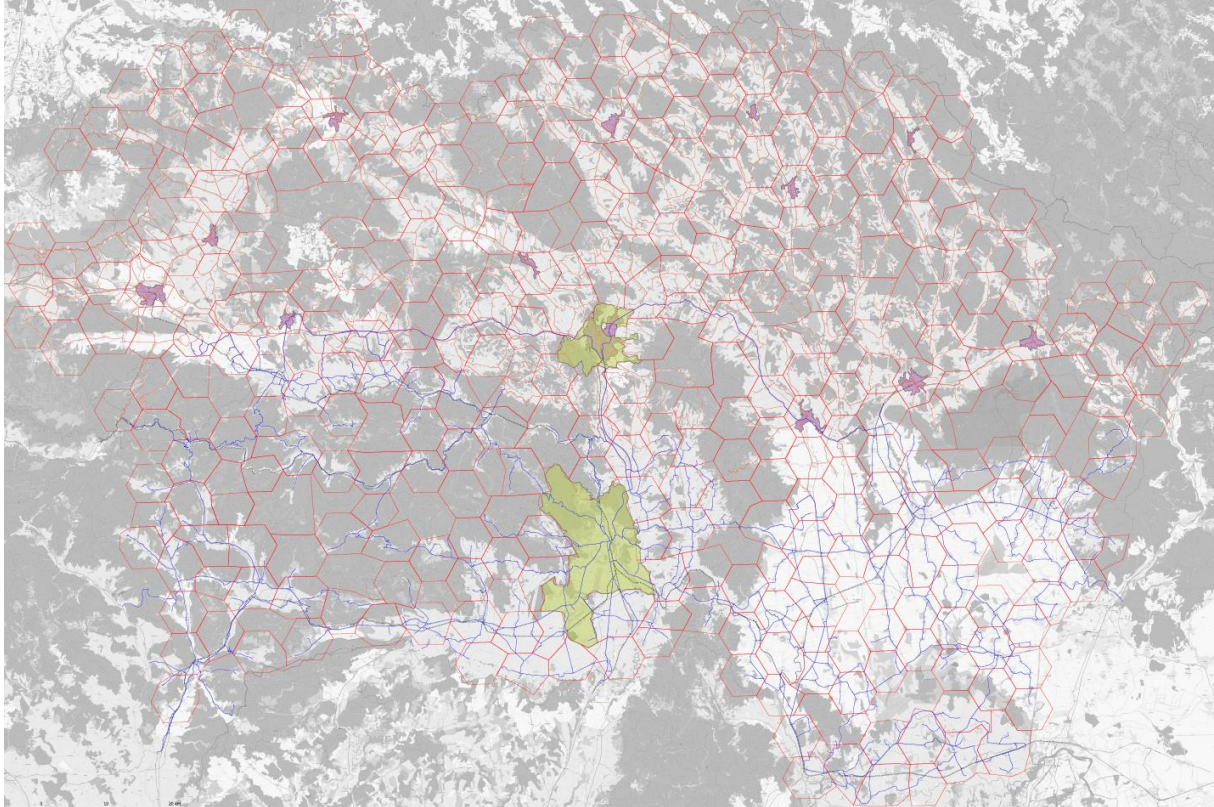
Technické a prevádzkové štandardy IDS JMK sú podrobným manuálom pre všetky vyššie uvedené oblasti fungovania IDS. Súhrnný rozsah tohto manuálu je 78 strán.

#### 9.3.4 Prevádzka IDS

Tarifné zóny pre Integrovaný dopravný systém IDS Východ sú navrhnuté pre obidva kraje na východnom Slovensku takto:

- Sú navrhnuté zóny:
  - Jadrové zóny s MHD Košice a Prešov (správne územie mesta);
  - Mesto s MHD a s okolím –  $\varnothing$  7,5 km;
  - Regionálne zóny –  $\varnothing$  7,5 km;
- Zóny sú navrhnuté v tvare mnohouholníka s priemerom 7,5 km;
- Zóny sa navrhujú tak, aby ich stredom prechádzali významné železničné trate a cesty s autobusovou dopravou;
- Spádové centrá sú umiestňované do stredu zón;
- Niektoré obce alebo prestupné body v blízkosti hraníc zón môžu byť umiestnené do dvoch alebo viacerých zón, tarifa je potom rovnaká pre dojazd z ktorejkoľvek zóny ku ktorej zastávka pripadá;
- Základný tarifný krok pre každú zónu s  $\varnothing$  7,5 km je navrhnutý vo výške 0,5 € za predpokladu predaja z elektronickej karty alebo mobilnou aplikáciou;
- Každá zóna má definovanú navrhnutú tarifu ako 1. zóna, pre prejazd viacerých zón sa cena znižuje;
- V jadrových zónach sú navrhnuté dojazdové zóny pri okrajoch mesta, kam je možné cestovať bez využitia MHD;
- V zónach s MHD sa vždy účtuje prirážka za MHD
- Z jadrových zón môžu byť prevádzkované linky so štandardom MHD aj do okolitých zón;
- Za štandard MHD mimo jadrové zóny MHD sa neúčtuje prirážka MHD;
- Za prejazd viacerých zón sa účtuje degresívna sadzba:
  - 1. zóna = 50 centov
  - 2. zóna = 45 centov
  - 3. zóna = 40 centov
  - 4. zóna = 35 centov
  - 5. zóna = 30 centov
  - 6. zóna = 30 centov
  - 7. zóna = 30 centov
  - 8. zóna = 30 centov
  - 9. zóna = 30 centov
  - 10. zóna = 30 centov
  - 11. zóna = 30 centov (po 15. zónu to isté)
- Prirážka MHD môže byť vo výške 0,5 € v Košiciach, 0,1 – 0,2 € v Prešove a 0,1 € v ostatných mestách, jej výška je v právomoci mesta ako aj celková tarifa v jadrovej zóne, tarifa v zóne MHD sa vypočíta navýšením základnej sadzby o prirážku stanovenú mestom;

- Do budúcnosti sa počíta s platbami zvýhodneného predplatného alebo zo systémom obmedzovania platieb maximálnou dennou platbou;
- Predpokladá sa platba elektronickou kartou alebo cez mobilnú aplikáciu, bude zabezpečený aj papierový cestovný lístok za zvýšenú cenu;



**Obrázok 14 Pracovný návrh tarifných zón v KSK**

#### 9.3.4.1 Úlohy Organizátora

Organizátor integrovaného dopravného systému riadi prevádzku IDS a rieši tieto úlohy:

- Organizuje a zaisťuje komplexnú dopravnú obsluhu v oblasti pokrytej IDS;
- Zhromažďuje podklady o potrebách verejnej dopravy osôb v jednotlivých častiach oblasti pokrytej IDS, vyhodnocuje a predkladá príslušným orgánom verejnej správy a samosprávy návrhy riešení v rámci stanovených štandardov dopravnej obsluhy a príslušných finančných limitov;
- Navrhuje v stanovených termínoch optimalizáciu dopravnej obsluhy v oblasti pokrytej IDS, pričom rešpektuje najmä požiadavky orgánov verejnej správy a samosprávy a je povinný dbať na hospodárnosť systému;
- Realizuje relevantné rozhodnutie orgánov verejnej správy a samosprávy, ktoré zišli zo schválených návrhov na optimalizáciu (konkrétne činnosti spojené s realizáciou schválenej varianty dopravnej obsluhy pre príslušné obdobie);
- Spracováva realizačné plány dopravnej obsluhy oblasti pokrytej IDS;
- Sleduje a vyhodnocuje hospodárnosť systému IDS a dopravnej obsluhy ako celku a vo vzťahu k jednotlivým dopravcom, periodicky spracováva správy pre relevantné orgány verejnej správy a samosprávy;

- Spracováva aktualizácie dopravného riešenia IDS v oblasti pokrytej týmto systémom pre vypisovanie výberových konaní na dopravcov zaisťujúcich prevádzku jednotlivých liniek IDS;
- Pripravuje zadávacie podklady a podmienky pre rokovanie výberových komisií vo výberových konaniach na dopravcov, ktorí budú prevádzkovať osobnú dopravu v rámci IDS;
- Podľa stanovených kritérií pripravuje stanovisko k hodnoteniu ponúk vo výberových konaniach na dopravcov, ktorí podali ponuku do výberových konaní na prevádzkovanie osobnej dopravy v rámci IDS;
- Spracováva podklady pre uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme medzi príslušnými orgánmi verejnej správy a samosprávy, a jednotlivými dopravcami na prevádzku liniek verejnej linkovej osobnej dopravy prevádzkovaných v rámci IDS;
- Vyhodnocuje fungovanie IDS a spracováva ročné správy o fungovaní IDS a predkladá ich relevantným orgánom verejnej správy a samosprávy;
- Spracováva podklady pre objednávateľa (Ministerstvo dopravy a výstavby), pre vypisovanie výberových konaní na železničných dopravcov, ktorí budú zaisťovať prevádzku na tratiach v rámci oblasti pokrytej IDS a to aj s prípadným presahom na územie mimo túto oblasť;
- Spracováva podklady pre objednávateľa (Ministerstvo dopravy a výstavby), pre uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme medzi relevantnými orgánmi a železničnými dopravcami na prevádzku vlakov osobnej železničnej dopravy;
- Spracováva podklady k materiálom predkladaným na prerokovanie v príslušných orgánoch, vo veciach zmlúv, ktoré sa týkajú príspevkov na prevádzku IDS z verejných prostriedkov;
- Pripravuje tarifu IDS;
- Spracováva vyúčtovanie preukázateľnej straty, ktorá vznikla jednotlivým autobusovým dopravcom prevádzkou autobusových liniek v rámci IDS;
- Spracováva rozúčtovanie výnosov z IDS medzi jednotlivých dopravcov a zaisťuje finančné toky v týchto veciach;
- Pre relevantné orgány verejnej správy a samosprávy spracováva celkové prehľady vynaložených finančných prostriedkov z verejného rozpočtu na prevádzku IDS (pre všetky druhy dopravy);
- Analyzuje zdroje financovania dopravnej obslužnosti a jej rozvoja, ide o štátne zdroje alebo zdroje z fondov Európskej únie;
- Podieľa sa na príprave a realizácii rozvojových projektov IDS, spolufinancovaných Európskou úniou v rámci jednotlivých programov;
- Spracováva cestovné poriadky jednotlivých liniek verejnej linkovej osobnej dopravy zahrnutých do IDS, v dostatočnom predstihu, aby mohli byť predložené príslušným dopravným úradom na schválenie a dopravcom v stanovených termínoch;
- V spolupráci so železničnými dopravcami pripravuje cestovné poriadky vlakov osobnej dopravy na železničných tratiach na území pokrytom IDS vrátane väzieb na susediacom území podľa lehôt stanovených právnymi predpismi;
- Vyhodnocuje pripomienky k zaisteniu dopravnej obslužnosti územia pokrytého IDS, vrátane väzieb na susediacom území. Na základe požiadaviek objednávateľa pripravuje podklady pre odpovede na tieto pripomienky vrátane návrhov úprav cestovných poriadkov;
- Na základe požiadaviek relevantných orgánov vyhodnocuje dopady konkrétnych uzávierok pozemných komunikácií na prevádzku liniek IDS a navrhuje opatrenia pre zaistenie dopravnej obslužnosti;



- Na základe požiadaviek relevantných orgánov vyhodnocuje dopady konkrétnych výluk železničných tratí na prevádzku osobnej železničnej dopravy na území pokrytom IDS a navrhuje prípadné opatrenia pre zaistenie dopravnej obslužnosti;
- Navrhuje pre samosprávu a štátnu správu zmeny v organizácii dopravy a odporúčané opatrenia, ktoré zlepšujú konkurenčnú pozíciu udržateľných druhov dopravy;
- Navrhuje, uplatňuje a kontroluje štandardy dopravnej obslužnosti, kontrolné zistenia spolu s podkladmi bez odkladu poskytuje relevantným orgánom;
- Organizuje prepravnú kontrolu v rámci IDS a koordinuje jej činnosť, miesto a čas;
- Prerokúva možnosti zvýšenia kvality prestupových terminálov;
- Spolupracuje s dopravcami na plánovaní dlhodobého investičného rozvoja vozidlového parku a jeho vybavenia, zastávok a zastávkových stojanov;
- Kontroluje dodržiavanie podmienok prevádzky zo strany dopravcov v rámci IDS a v súvislosti s tým rieši zistené nedostatky a požaduje ich odstránenie;
- Navrhuje a uplatňuje Technické a prevádzkové štandardy IDS. V rámci prijatých štandardov zaisťuje a vykonáva činnosti zverené organizátorovi;
- Na základe požiadaviek relevantných úradov spracováva podklady pre ich vyjadrenie k územne plánovacím podkladom a územne plánovacím dokumentáciám;
- Rozvíja informačné systémy pre cestujúcich, sleduje funkčnosť a účelnosť informačných panelov IDS a periodicky vytvára správy (reporty);
- Rokuje s obcami o pripomienkach k dopravným riešeniam, námetochem na zmeny dopravných riešení a na zmeny cestovných poriadkov;
- Zaisťuje marketingové, propagačné a informačné činnosti v súvislosti s rozvojom a fungovaním IDS;
- Podľa poverenia relevantných orgánov vybavuje podnety a sťažnosti občanov týkajúcich sa zabezpečenia dopravnej obslužnosti;
- Sleduje odborovo zameranú a súvisiacu legislatívu a zúčastňuje sa jej pripomienkovania;
- Vykonáva ďalšie činnosti, ktorými relevantné orgány (zriaďovatelia) organizátora poveria.

### 9.3.5 Infraštruktúra pre IDS

Integrovaný dopravný systém využíva infraštruktúru jednotlivých druhov dopravy.

Integrovaný dopravný systém tiež využíva niektoré dopravno-telematické aplikácie, ktoré sú popísané v kapitole o architektúre dopravného systému.

Špecifickou infraštruktúrou IDS je dispečing IDS, ktorý zaisťuje kontrolu prevádzky celého integrovaného dopravného systému v reálnom čase. Voči dopravcom, ktorí majú svoj vlastný dispečing (železnice, dopravný podnik, niektorí veľkí autobusoví dopravcovia) nemá dispečing IDS priame prikazovacie právomoci. Vďaka obojsmernej výmene dát o polohe jednotlivých dopravných prostriedkov medzi dispečingom IDS a ostatnými dispečingami, dispečer na dispečingu IDS môže dohliadať na dodržiavanie nadväzností, prípadne priamo dávať pokyny dopravným prostriedkom, ktoré nespádajú pod iný dispečing (na základe dohody Organizátora s konkrétnym dopravcom). Dispečing IDS zbiera a uchováva dáta o kvalite poskytovaných dopravných služieb (včasnosť) pre účely následnej kontroly a stanovenia úhrady za poskytnuté výkony dopravcom.

Špecifickou úlohou dispečingu IDS je informovanie cestujúcich o aktuálnych problémoch ak v prevádzke IDS nastanú.

## 9.4 Prestupné uzly a ich väzby

Prestupné uzly a prestupné body možno rozdeliť podľa významu do troch základných skupín.

Najvýznamnejšie sú prestupné body s prestupmi aj na diaľkové, prípadne medzinárodné spoje, kde sa stretáva vlaková doprava (diaľková aj regionálna) s autobusovou dopravou, prípadne aj mestskou dopravou, pokiaľ je tá v danom meste v prevádzke.

Významné dopravné uzly ponúkajú väzby medzi regionálnymi vlakmi a spojmi prímestských autobusových liniek, prípadne aj mestskej dopravy, pokiaľ na tejto zastávke premáva.

Prestupné uzly v autobusovej doprave umožňujú prestupy medzi prímestskými autobusmi vzájomne prípadne aj so spojmi mestskej dopravy.

### 9.4.1 Prestupné uzly najvyššieho významu

Stav a návrh terminálov verejnej doprave je zobrazený na obrázku Obrázok 8.

Najvýznamnejšie prestupné uzly sú veľké železničné stanice v Košickom kraji.

Najvyššie obraty (vlakmi ZSSK bez IC) boli dosiahnuté v zastávkach:

|                            |                        |
|----------------------------|------------------------|
| • Košice                   | 14 230 cestujúcich/deň |
| • Spišská Nová Ves         | 3 580 cestujúcich/deň  |
| • Trebišov                 | 1 330 cestujúcich/deň  |
| • Michalovce               | 1 320 cestujúcich(deň  |
| • Kysak                    | 1 300 cestujúcich/deň  |
| • Margecany                | 1 200 cestujúcich/deň  |
| • Kostolany nad Hornádom   | 650 cestujúcich/deň    |
| • Krompachy                | 620 cestujúcich/deň    |
| • Gelnica                  | 570 cestujúcich/deň    |
| • Michalany                | 400 cestujúcich/deň    |
| • Pribeník                 | 380 cestujúcich/deň    |
| • Čierna nad Tisou         | 380 cestujúcich/deň    |
| • Smižany                  | 380 cestujúcich/deň    |
| • Prakovce                 | 360 cestujúcich/deň    |
| • Spišské Vlachy           | 320 cestujúcich/deň    |
| • Moldava nad Bodvou mesto | 305 cestujúcich/deň    |

Návrh koncepcie regionálnej integrovanej dopravy v rámci KSK navrhol kategorizáciu terminálov vlakov do troch typov, podľa počtu cestujúcich využívajúcich denne železničnú stanicu :

A: hlavné prestupové terminály s obratom nad 2 tisíc cestujúcich – Košice, Spišská Nová Ves;

C: veľké prestupové terminály s cca 0,5 – 1 tis. cestujúcich - ostatné terminály v Košiciach, Kysak, Margecany, Krompachy, Trebišov, Michalovce Moldava nad Bodvou mesto;

E: bežné terminály s menej než 0,5 tis. cestujúcich denne – ostatné železničné stanice

Podľa významu a obratu sú za najvýznamnejšie prestupné uzly v stratégiách kraja považované stanice: **Železničná stanica Košice**, typ A - umožňuje všetky možné typy prestupov medzi druhmi diaľkovej, regionálnej a mestskej dopravy s vysokým štandardom prostredia pre cestujúcich, má značne obmedzenú možnosť parkovania a komplikovaný príjazd automobilom aj autobusom. Nevýhodou je

zastaraný stav odbavovacích plôch autobusovej stanice a komplikovaná priechodnosť územia. Chýba tiež možnosť priameho priechodu z nástupiska o železničnej stanice na autobusovú stanicu.

Navrhuje 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.

**Spišská Nová Ves**, typ A – druhá najfrekventovanejšia železničná stanica potrebuje modernizáciu pre zrýchlené odbavenie vlakov a nové riešenie stanice. Tiež autobusová stanica potrebuje modernizáciu. Obidva terminály v cca 100 m vzdialenosti potrebujú prepojenie informačných systémov a vybudovanie bezpečného a bezbariérového pešieho prepojenia s cieľom zlepšiť vzťah medzi službami autobusovej a železničnej dopravy a ich napojenia na MHD, zlepšenie potrebuje predstaničný priestor zneužívaný dnes na parkovanie na chodníkoch.

Ďalšie prestupové terminály medzi prímestskou dopravou a MHD Košice sú opísané v kapitole 9.4.2

Na druhom poradí dôležitosti - **typ C** - stoja terminály pre prímestskú železničnú dopravy 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 – Barca** - nový terminál v priestore medzi zastávkami Barca a železničnou traťou od Černej nad Tisou, ktorý by nahradil aj súčasnú zastávku Krásna, 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.

#### 9.4.2 Významné prestupné uzly

Významné prestupné uzly ponúkajú prestupy s regionálnymi vlakmi. Niektoré ďalej uvedené uzly sa navrhujú pre fungovanie budúceho integrovaného dopravného systému.

Terminál pri železničných staniaciach a zastávkach regionálneho významu - typ E (tieto terminály budú v praxi rozvíjané: formou osobitých opatrení v ich železničnej časti a samostatného zariadenia autobusového terminálu v predstaničnom priestore:

- Michalany
- 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
- Nálepko
- Turňa nad Bodvou
- Rožňava mesto
- Dobšiná
- Mníšek nad Hnilcom
- Streda nad Bodrogom
- Pribeník
- Čierna nad Tisou
- Bohdanovce – konečná linky MHD Košice pri železničnej zastávke

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

- Plešivec
- Turňa nad Bodvou
- Veľká Ida
- Slanec
- Kostolany nad Hornádom
- Ččejevce
- Haniska

- Čaňa
- Čelovce
- 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.

#### 9.4.3 Prestupné uzly v autobusovej doprave

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 rôznymi časovými horizontoch.

Terminály bude potrebné vybaviť vhodnými autobusovými zastávkami, prístreškami, informačným systémom IDS Východ na väčšie terminály aj on-line informačným 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),
- Barca (súčasť terminálu vlak-bus)
- Košice – Sever (súčasť terminálu vlak-bus)
- Košická Nová Ves (alebo Hrašovík)
- Optima (alebo Perešská)
- Moskovská
- Vstupný areál U. S. Steel – existujúci terminál električiek a autobusov,
- Valcovne U.S.Steel
- Važecká

Navrhuje sa päť veľkostných kategórií prestupových bodov pre autobusovú dopravu podľa obratu autobusovej dopravy v uzlu (A: nad 10 tis./deň, B: 3 - 10 tis./deň, C: 1 - 3 tis./deň, D: 0,5 – 1 tis./deň, E: pod 0,5 tis/deň). Terminály sú navrhnuté ako samostatné terminály prímestskej autobusovej dopravy alebo ako časti terminálov vlak-bus, ktoré okrem integrovaných terminálov Košice-Sever,

Barca a Trebišov sú uvažované v autobusovej časti samostatne a je možné ich realizovať nezávisle na modernizácii (výstavbe) železničnej stanice alebo zastávky, rôznymi investormi a rôznych časových horizontoch.

Terminály navrhnuté k modernizácii je potrebné vybaviť vhodnými prístupovými cestami, autobusovými zastávkami, prístreškami, informačným systémom IDS východ a viac využívané aj on-line informačnými panelmi s odchodmi vozidiel a parkoviskami bicyklov. **Tučne** sú uvedené samostatné autobusové terminály, *kurzívou* tie, ktoré sú súčasťou terminálu vlak – bus, avšak opatrenia pre ich realizáciu sú navrhnuté osobitne:

A: *Košice*

B: **Rožňava**, *Spišská Nová Ves, Michalovce*, Trebišov (TIOP – integrovaný terminál so železničnou stanicou),

C: **Štítnik, Sečovce, Sobrance, Kráľovský Chlmec, pekáraň, Veľké Kapušany, Spišské Vlachy**

D: **Medzev nám., Jasov, Turňa nad Bodvou, Gelnica mesto, Spišské Vlachy 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, Nálepково žst., Prakovce žst., Buzica, Zemplínska Teplica, Kuzmice žst., Veľatý, Čerhov žst., Borša, Novosad, Trhovište, Horovce, Drahňov, Vojany, Jenkovce, Veľké Revištia, Jovsa, Podhorod', Hriadky, Pavlovce nad Uhom, Streda nad Bodrogom, Streda nad Bodrogom žst., Michalany žst., Kecerovce, Kechnec (v areáli bývalej firmy Molex), Kechnec – Magna, Brehov, rázc. Biňov, Hriadky, Oborín, Somotor, Bačka, Leles.*

#### 9.4.4 Terminály prímestskej dopravy v Košiciach

1. Košice – Sever
  - osobné vlaky a REx od Kysaku
  - linky mestskej hromadnej dopravy , električka
2. Barca
  - osobné vlaky aj rýchliky od Moldavy nad Bodvou, Kechneca , Trebišova a Čiernej nad Tisou
  - autobusové linky od Kechneca, Čane, Slanca apod.
  - autobusové linky MHD s napojenie na sídlisko Nad Jazerom
  - výhľadovo predĺžená električka z konečnej v Barci
  -
3. Košická Nová Ves (Hrašovík)
  - pred vybudovaním zastúpený prestupovým bodom Lingov
  - linky od Bidoviec, diaľkové linky od Sečoviec
  - záchytné parkovisko
  - umiestnenie pri Košickej Novej Vsi, náhradná alebo doplnková lokalita Hrašovík
4. Moskovská
  - 2 linky: Vyšný Klátov – Moskovská a Bukovec – Moskovská
  - nutnosť vybudovať obratisko/otočku
5. Vstupný areál U.S.Steel U. S. Steel
  - v súčasnom termináli
  - prestup na električku – potreba modernizácie infraštruktúry
  - modernizácia a zrýchlenie električkovej trate Vstupný areál U.S.Steel - OC Optima
  - všetky linky od Moldavy a zvozy z Veľkej Idy, Buzice atď.
6. Valcovne U.S.Steel
  - pri ceste I/16
  - umožňuje prestup medzi MHD zo Šace a električkou
  - zastávky priamych rýchlych liniek PAD a diaľkových liniek
7. OC Optima (Perešská)
  - možnosť ukončiť 2 linky od Jasova (nemožné totiž ukončiť na Perešskej)
  - nutnosť vybudovať otočku na lúke za areálom OC
  - možno nahradiť vybudovaním otočky už na Perešskej
8. Važecká
  - linky od Slanca
  - otočenie v obratisku pre električky

## 10 Riešenie statickej dopravy

Riešenie statickej dopravy v krajskom meradle nemá opodstatnené riešenie. Vzhľadom k neustálemu zvyšovaniu dopravných intenzít a zaberaniu dopravného priestoru je účelné zavedenie zón plateného státia v Košiciach a ďalších mestách, ktorých účelom je regulácia parkovania (statickej dopravy) tak, aby obyvatelia exponovaných lokalít mali možnosť zaparkovať svoje auto v dochádzkovej vzdialenosti od svojho bydliska, prípadne nehnuteľnosti alebo prevádzkarne. Ďalej potom motivovať návštevníkov, aby sa v lokalite zdržiavali so svojím vozidlom po dobu len nevyhnutne nutnú a uvoľnili tým parkovacie miesto ďalším vodičom.

Koncepcia statickej dopravy vychádza z troch základných režimov parkovania, ktoré prispievajú k ľahkej orientácii a zrozumiteľnosti:

- **Rezidentný režim (modrá zóna)** - určený pre rezidentov, abonentov a vlastníkov nehnuteľností v danej oblasti;
- **Zmiešaný režim (fialová zóna)** - určený pre parkovanie rezidentov, abonentov, vlastníkov nehnuteľností i návštevníkov;
- **Návštevnícky režim (oranžová zóna)** - určený pre krátkodobé parkovanie všetkých motoristov.

Zóny by mali byť opatrené modernými technológiami pre výber parkovného prostredníctvom parkovacieho automatu alebo webovej aplikácie virtuálne parkovacie hodiny. Identifikácia parkujúceho je na základe registračnej značky (SPZ/ RZ) vozidla. Kontrola oprávnenia na parkovanie prebieha automaticky pomocou monitorovacieho systému.

Odporúča sa prepojiť parkovací systém a systém IDS formou zvýhodnenia cestovného pri využití verejnej dopravy v prípade úhrady parkovného.

### 10.1 Záchytné parkoviská P+R

Úlohou záchytných parkovísk P+R je možnosť odstavenia automobilu v mieste, odkiaľ je kvalitné spojenie verejnou dopravou do väčšieho centra, kde nie je žiadúce zvyšovanie hustoty cestnej premávky ani ďalšie obsadzovanie často obsadených parkovacích miest. Záchytné parkoviská môžu byť priamo na okrajoch veľkých miest pri koncových staniách kapacitnej MHD ako veľmi kapacitné parkoviská alebo ako oveľa menšie parkoviská pri nácestných zastávkach vlakov a autobusových uzloch. Vhodným spôsobom zapája do udržateľnej mobility ako individuálnu automobilovú dopravu, tak najmä verejnú dopravu.

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

Nepochybne je to Kysak, ktorý predstavuje veľmi dôležitý prestupný bod najmä od diaľkových vlakov na regionálne spoje pre cestujúcich z Prešovského kraja. Význam železničnej stanice mimoriadne prevyšuje význam samotnej obce Kysak. Železničná stanica okrem prestupu medzi vlakmi neponúka žiaden komfort v ďalších nadväznostiach. Živelné parkovanie áut, medzi ktorými sa preplietajú autobusy výhradne prešovských dopravcov, ktoré predstavujú nadväznosť na vlaky z územia Prešovského kraja, nepredstavuje dôstojnú bránu do tretieho najväčšieho miesta na Slovensku. Parkovisko (asi v podobe parkovacieho domu z dôvodu obmedzeného priestoru) by malo byť zriadené z úrovne štátu, resp. ŽSR. Taká investícia presahuje možnosti relatívne malej obce (pričom nebude slúžiť primárne jej obyvateľom). Zároveň treba vyriešiť možnosť nástupu a výstupu z autobusov (navrhuje sa pravidelná linka) a ich otáčanie a parkovanie zamestnancov priemyselnej prevádzky,



dopravy materiálov a výrobkov pre túto prevádzku. Terminál a záchytné parkovisko musí vyriešiť investor SR, ktorému patrí väčšina pozemkov a ktorý jediný môže spojiť rôzne záujmy v priestore.

### **Aktuálne plochy, ktoré sú využívané ako záchytné parkoviská v Košiciach**

- parkovisko pri Okresnom úrade na Komenského ulici,
- parkovisko pri OC Tesco
- parkoviská pri Lingove a pri bytových domoch na sídlisku Dargovských hrdinov,
- parkovisko pri OC Važec a pri bytových domoch na sídlisku Nad jazerom
- parkoviská pri bytových domoch v okolí Južnej triedy
- parkoviská pri OC Optima, Kaufland a Hornbach,
- parkoviská na sídlisku KVP (Dénešova).

**Konkrétne návrhy na umiestnenie záchytných parkovísk v meste Košice** (riešené aj v rámci prípravy dokumentu Plán udržateľnej mobility Košického kraja) sú zobrazené v grafickej prílohe.

- Zelený dvor
- pred Košickou Novou Vsou alebo Hrašovík
- Terminál Košice - Sever
- Heringeš
- Krásna nad Hornádom (križovatka R2 s II/552)
- 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 prízjazdoch 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)

### **Záchytné parkoviská pri železničných tratiach:**

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
  - Michalany – 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
  - Čelovce
  - Čečejevce

## 11 Chytrá city logistika

---

City logistika je aplikovateľná najmä v mestách. V rámci regiónov nie je riešenie dopravných problémov pomocou city logistiky prioritné, ale je potrebné ju v tomto dokumente tiež spomenúť z dôvodu moderného a udržateľného prístupu k riešeniu dopravy. Ide o prístup k riešeniu dopravných problémov takým spôsobom, aby doprava bola ekologickejšia, udržateľnejšia, efektívnejšia a kvalita života obyvateľov čo najvyššia.

City logistika je spôsob, ako riešiť zlepšenie dopravnej situácie vo veľkých mestách a aglomeráciách. Riešenie dopravných problémov, súvisiacich so zlepšením stavu životného prostredia a zvýšením kvality života obyvateľov, je možné za pomoci koncepcie Smart City. Chytré prvky a technológie implementované v rámci city logistiky zvyšujú efektívnosť fungovania celého systému ako celku. Chytré parkoviská, platenie parkovacieho miesta prostredníctvom mobilného telefónu a chytré lavičky s bezdrôtovým pripojením na internet sú iba niektoré zo „smart“ prvkov prispôsobených na každodenný život obyvateľov najmä v mestách.

## 12 Cyklistická doprava

Hlavným výstupom návrhovej časti projektu Regionálneho plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja a rovnako celého projektu je na základe predchádzajúcich častí (Prieskumy a zber dát, Analytickej časti a kapitol v Návrhovej časti), navrhnuť základné cyklistické projekty pre **dopravných cyklistov**. Z predošlých zistení možno skonštatovať, že pre dopravného cyklistu je krajská cyklistická doprava využívaná skôr na cykloturistické než dopravné účely, a to najmä vzhľadom na zistené vzdialenosti dochádzky dopravných cyklistov.

V tejto kapitole je predstavený návrh, ako by mal Košický kraj rozvíjať cyklistickú sieť, aby čo najlepšie slúžila **dopravnej obsluhu**. Cykloturistická doprava nie je predmetom tohto dokumentu a je riešená v iných strategických materiáloch. Navrhované projekty vychádzajú najmä z komplexného dokumentu „Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Košickom samosprávnom kraji (2013)“ a dokumentu „Konceptia budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji (2017)“, ktoré odporúčame rešpektovať. Najzásadnejšie pre krajskú dopravnú cyklistiku sú napojenia veľkých sídiel na okolité obce, a cyklistické opatrenia v samotných sídlach. Nemenej dôležité je vytvorenie kompaktnej kostrovej siete, ktorá bude plniť parametre bezpečného a komfortného pohybu cyklistov a umožní napojenie susedných krajov.

Dostupnosť cyklotrás krajského významu z výše uvádzaných miest je z hľadiska vzdialenosti a času väčšinou dostačujúca. Nedostatky badať najmä v realizácii cyklistických opatrení priamo v samotných sídlach. Cyklotrasy spájajúce okresné mestá majú vo väčšej miere rekreačný než dopravný charakter. Spojnice medzi jednotlivými sídlami sú často nespojité a sú vedené komunikáciami s vyššími intenzitami automobilovej dopravy.

U sídiel a medzi sídlami vo vzdialenosti do 5 km (vzdialenosť, ktorú sú dopravní cyklisti ochotní cestovať) by cieľom stratégie mala byť dostatočne vybudovaná a kompaktná sieť cyklotransportných trás, ktorá vytvorí podmienky pre lepšiu mobilitu obyvateľov v konkrétnych územiach. S tým súvisí vzájomné prepojenie miest s významným priemyselným potenciálom.

Kostrová sieť cyklistických trás v Košickom kraji bude predstavovať nadregionálnu sieť diaľkových cyklistických trás európskeho štandardu, na ktorú sa budú pripájať regionálne a lokálne cykloturistické trasy. Cieľom bude jednak prepojiť najvýznamnejšie turistické lokality v kraji, ale taktiež v miestach s väčšou koncentráciou obyvateľov plniť aj dopravnú funkciu.

Realizácia kompletnej kostrovej siete je predpokladaná v dlhodobom časovom horizonte a v širšej spolupráci zainteresovaných samospráv a ďalších subjektov.

Hlavné vetvy kostrovej siete cyklistických trás sú:

- Vetva A – EuroVelo 11, hlavná severojužná os, prepája regionálne centrá Prešov – Košice
- Vetva B – Zemplínska – prepája rekreačné oblasti Zemplínska Šírava a Tokaj
- Vetva C – Gemerská – prepája oblasti Slovenského krasu a Slovenského raja – Hrabušice – Betliar – Domic
- Vetva D – Hornádska – prepája oblasti Spiša a horného Abova
- Vetva E – Abovská – prepája oblasti Košíc a Slovenského krasu
- Vetva F – Tokajská – prepojenie Košíc a Tokajskej oblasti
- Vetva G – Dolnozemplínska – prepojenie Tokaj - Kráľovskochľmecký región – Ukrajina



**Obrázok 15 Kostrová sieť cyklistických trás KSK**

Každá vetva kostrovej siete cyklistických komunikácií obsahuje celý rad návrhov a opatrení, ktoré je potrebné zrealizovať, aby mohla byť cyklomagistrála daná do užívania cyklistom. Záleží na jednotlivých samosprávach či rôznych regionálnych združeníach, do akej miery sa začnú aktívne venovať realizácii cykloturistickej infraštruktúry vo svojej oblasti. V dokumente „Konceptcia budovania kostrovej siete cyklistických trás v Košickom kraji (2017)“ sú pre kostrovú sieť opatrenia, ktorá sú nevyhnutné pre zabezpečenie plynulosti cyklotrasy, zabezpečenie bezpečnosti cyklistov, zabezpečenie zjazdnosti cyklotrasy, možnosti vyznačenia cyklotrasy bez potreby ďalších stavebných úprav.

Pre dopravných cyklistov sú dôležité najmä spojenia medzi blízkymi sídlami, kde je možné očakávať pohyb ľudí za pracou a službami. Nižšie uvedené obrázky ilustrujú potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov vo vzťahu k 17 mestám v KSK. Pri týchto miestach je možné v prípade zatraktívnenia cyklistickej infraštruktúry očakávať nárast užívateľov cyklistickej siete.

**Košice**

- Prepojenie Košice -> Košické Oľšany
- Prepojenie Košice -> Hrašovík, Rozhanovce
- Prepojenie Košice -> Haniska
- Prepojenie Košice -> Sady nad Torysou, Košická Polianka
- Prepojenie Košice -> Malá Ida, Poľov , Pereš, Lorinčík
- Prepojenie Košice -> Nižná Hutka
- Prepojenie Košice -> Valaliky, Geča, Čaňa (napojenie na kostrovú sieť cyklistických trás – vetva Eurovelo 11 v Kokšov Bakša)
- Prepojenie Košice -> Nižná Myšľa (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)
- Prepojenie Košice -> Družstevná pri Hornáde (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)

|   |
|---|
| <p><b>Moldava nad Bodvou</b></p> <p>Prepojenie Debrad' → Moldava n. B.<br/>Prepojenie Drienovec → Moldava n. B.<br/>Prepojenie Čečejevce → Moldava n. B.</p>  |
| <p><b>Rožňava</b></p> <p>Prepojenie Rožňava → Kružná, Brzotín (cestička pozdĺž toku Slaná)<br/>Prepojenie Rožňava → Jovice</p>  |
| <p><b>Medzev</b></p> <p>Prepojenie po jestvujúcich cestách II. a III. triedy</p>  |
| <p><b>Dobšiná</b></p> <p>Prepojenie po jestvujúcich cestách I. a III. triedy</p>  |
| <p><b>Spišská Nová Ves</b></p> <p>Cyklocestička Odorín → Lieskovany → EMBRACO (SNV) → Harichovce<br/>Prepojenie Spišská Nová Ves → Novoveská Huta<br/>Prepojenie Spišská Nová Ves → Levoča, súbeh cyklocestičky s privádzačom SNV III. etapa (I/82)<br/>Prepojenie Arnutovce → Smižany cyklocestička pozdĺž II/536 (I/82)<br/>Prepojenie Spišská Nová Ves → Spišské Tomášovce</p> |
| <p><b>Spišské Vlchy</b></p> <p>Prepojenie Spišské Vlchy → Vojkovce, Slatvina<br/>Prepojenie Spišské Vlchy → Olcava (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)</p>  |
| <p><b>Krompachy</b></p> <p>Prepojenie Krompachy → Richnava → Kluknava → Štefanská Huta<br/>Prepojenie Krompachy → Kolinovce → Zahura → Olcava lebo Spišské Vlchy (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)</p>  |
| <p><b>Gelnica</b></p> <p>Prepojenie Gelnica → Veľký Folkmar<br/>Prepojenie Gelnica → Margecany</p>  |
| <p><b>Sečovce</b></p> <p>Prepojenie Dargov → Sečovce<br/>Prepojenie Trnávka → Sečovce</p>   |
| <p><b>Trebišov</b></p> <p>Prepojenie Trebišov → Nový Ruskov<br/>Prepojenie Trebišov → Nižný Žipov, Zemplínska Nová Ves<br/>Prepojenie Trebišov → Hraň, Zemplínske Hradište<br/>Prepojenie Trebišov → Vojčice</p>  |
| <p><b>Strážske</b></p> <p>Prepojenie Strážske → Brekov</p>  |
| <p><b>Sobrance</b></p> <p>Prepojenie Sobrance → Kristy, Orechová, Nižná Rybnica - pozdĺž kanálu Veľké Revišťa - Bežovce<br/>Prepojenie Sobrance → Horňa</p>   |

**Veľké Kapušany**

Prepojenie osada Ortov – Čierne pole -> Veľké Kapušany

Prepojenie osada Budince -> Veľké Kapušany

**Kráľovský Chlmec**

Prepojenie Kráľovský Chlmec -> Pribeník (účelová komunikácia s cestou III/3698 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmci)

Prepojenie Kráľovský Chlmec -> Malý Horeš (účelová komunikácia s cestou III/3690 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmci)

Prepojenie Kráľovský Chlmec -> Svätuš

Prepojenie Kráľovský Chlmec – Bačka (pozdĺž cesty I/79)

**Čierna nad Tisou**

Prepojenie Biel – Bačka (priechod cez koľaje)

**Slovenské Nové Mesto**

Prepojenie Slovenské Borša -> Bara

Prepojenie Slovenské Nové Mesto -> Malá Trňa

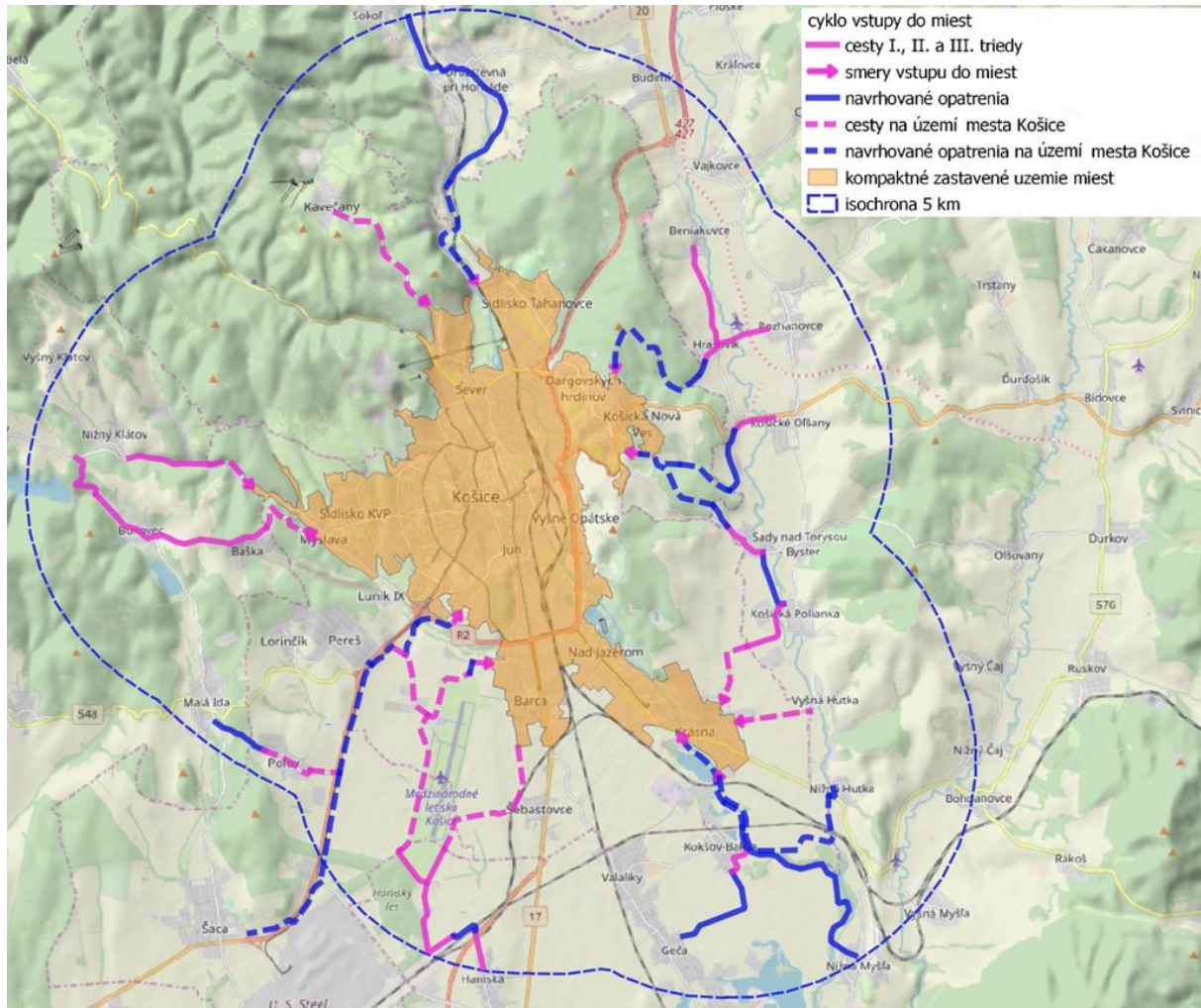
Prepojenie Slovenské Nové Mesto -> Viničky, Borša pozdĺž toku Roňava

**Michalovce**

Prepojenie Michalovce v smere k sídlam Vinné, Vinné - Hôrka, Kaluža, Klokočov, Kusín, Jovsa, Hnojné, Závadka, Lúčky, Zalužice s vyústením pri výpustnom kanáli (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Zemplínska)

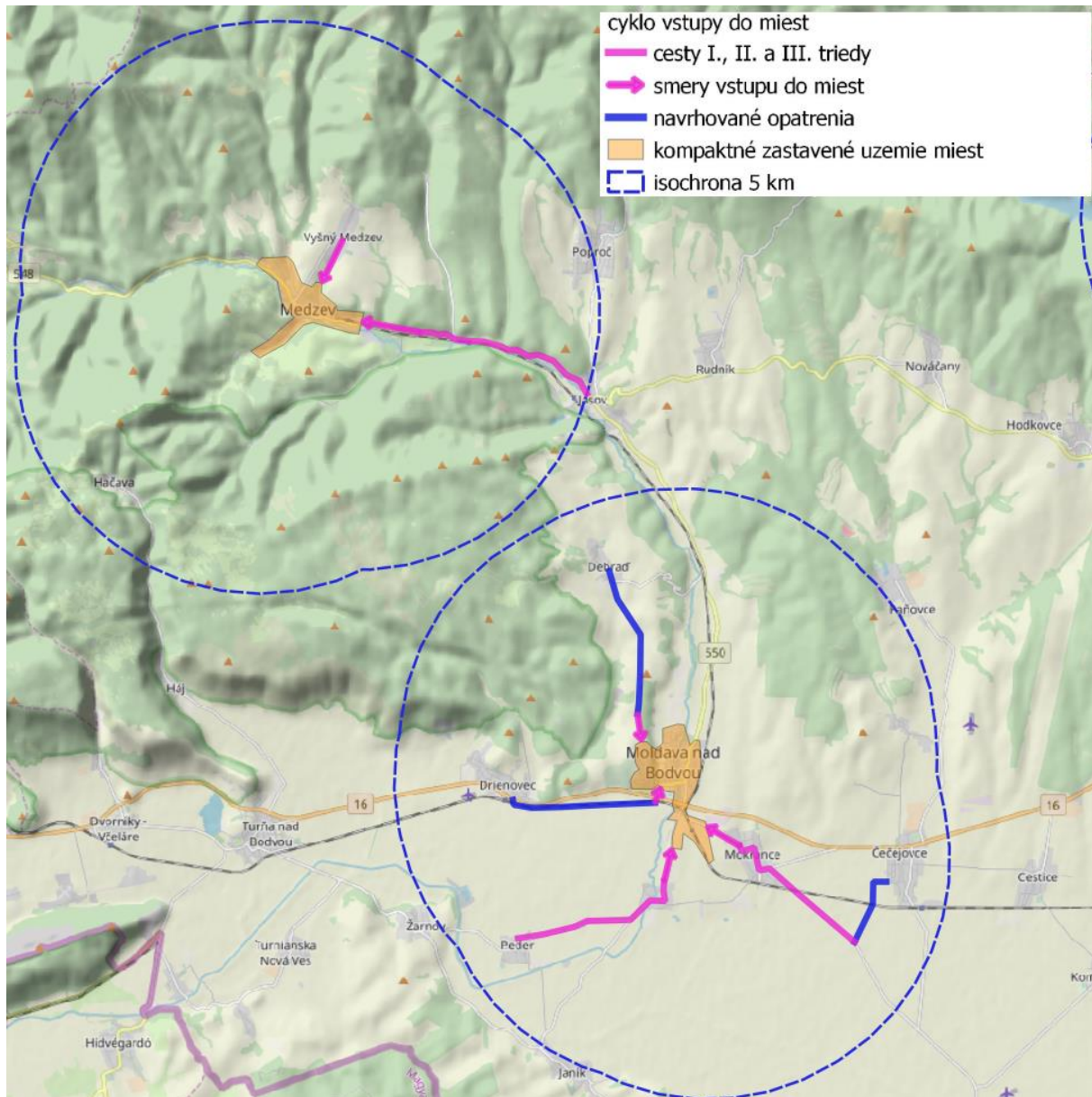
Opatrenia pre cyklodopravu vo vzťahu k verejnej doprave

Odporúča sa vytvárať podmienky na zlepšovanie prístupu cyklodopravy k systémom verejnej dopravy (Bike and Ride systém) najmä na železničných staniciach a zastávkach. Napríklad Cestice, Streda nad Bodrogom a pod.

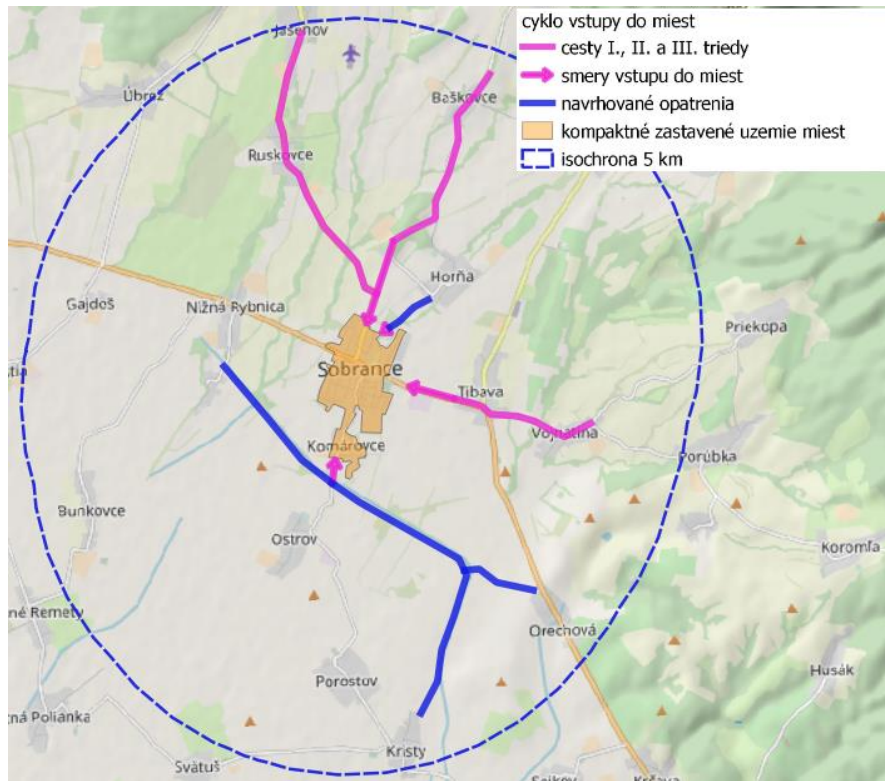


**Obrázok 16** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov Košičiach

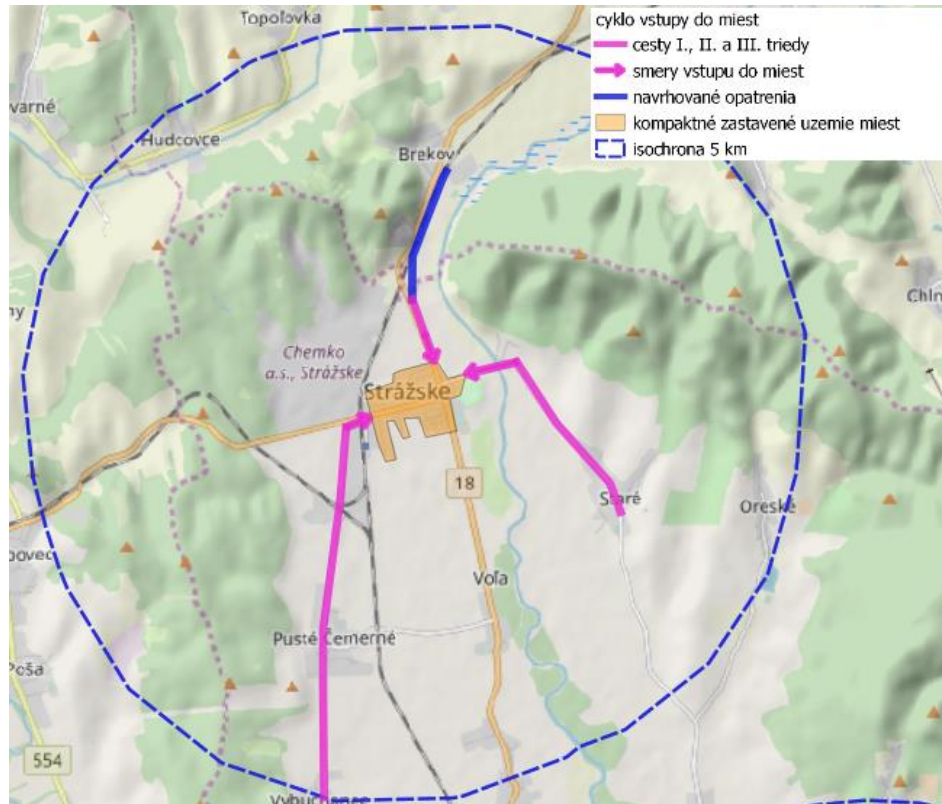




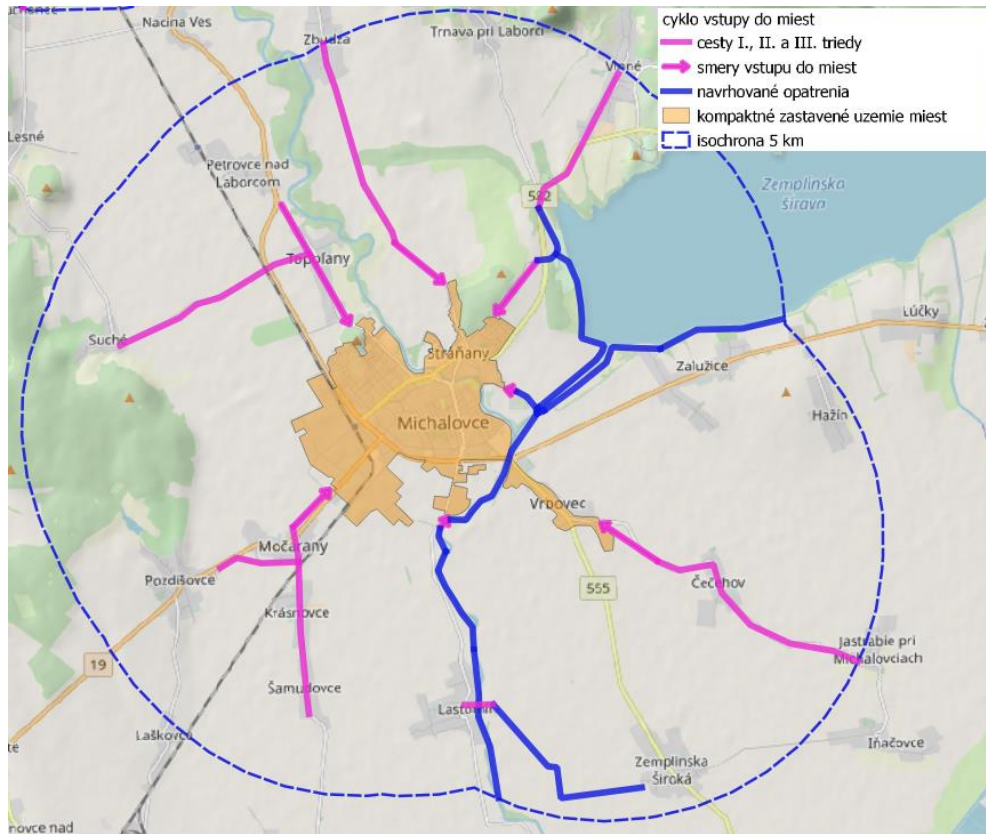
**Obrázok 17** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Moldave n. B. a Medzeve



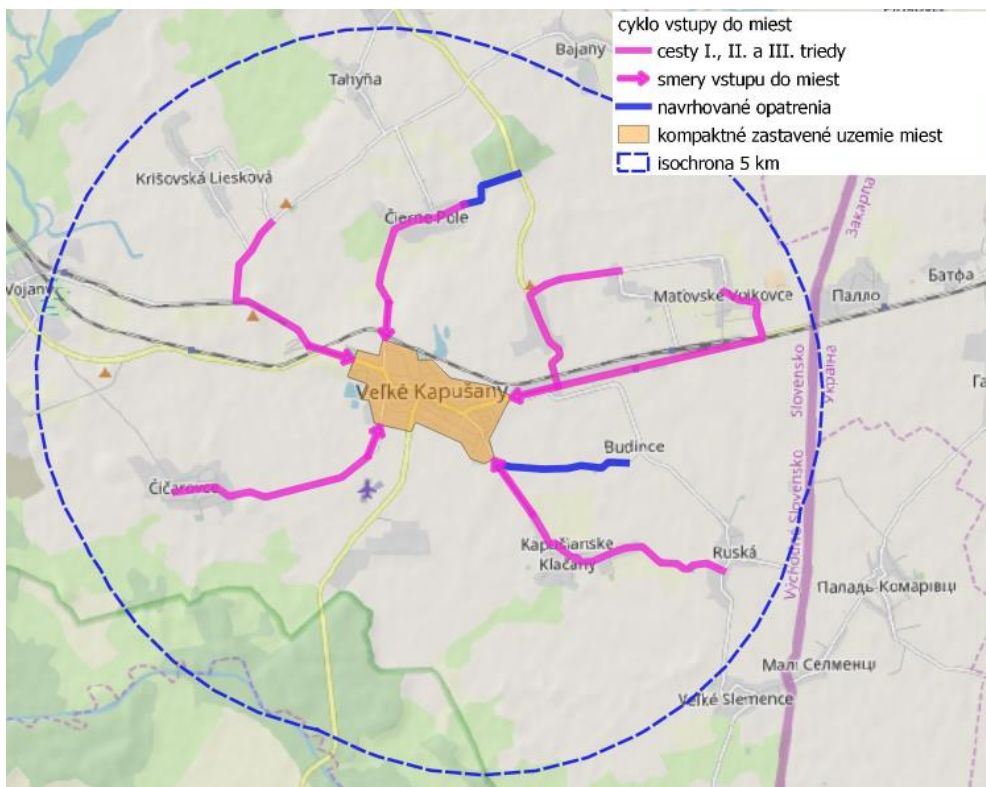
**Obrázok 18** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Sobranciach



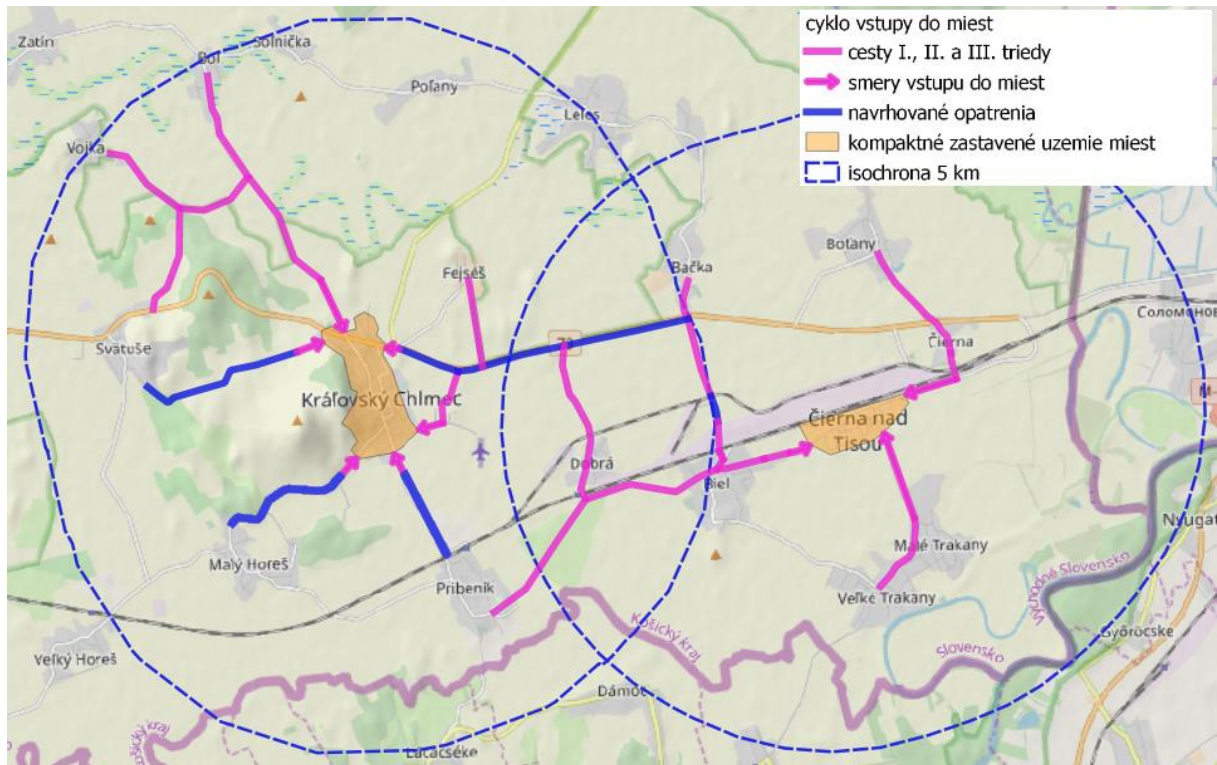
**Obrázok 19** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Strážskom



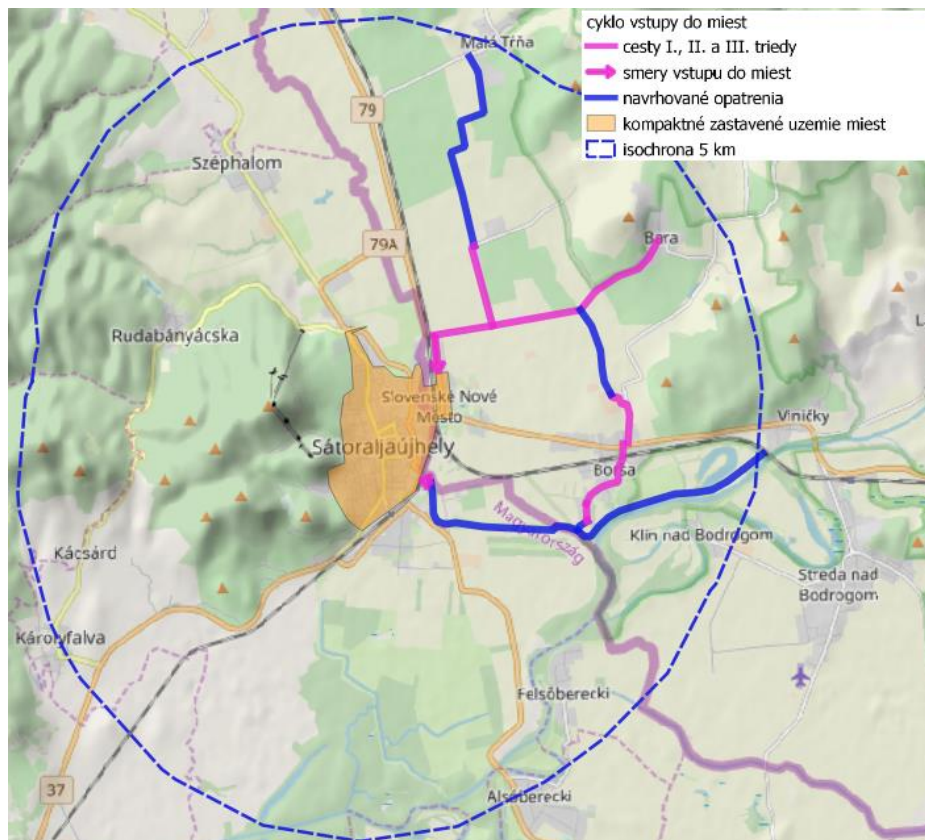
**Obrázok 20** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Michalovciach



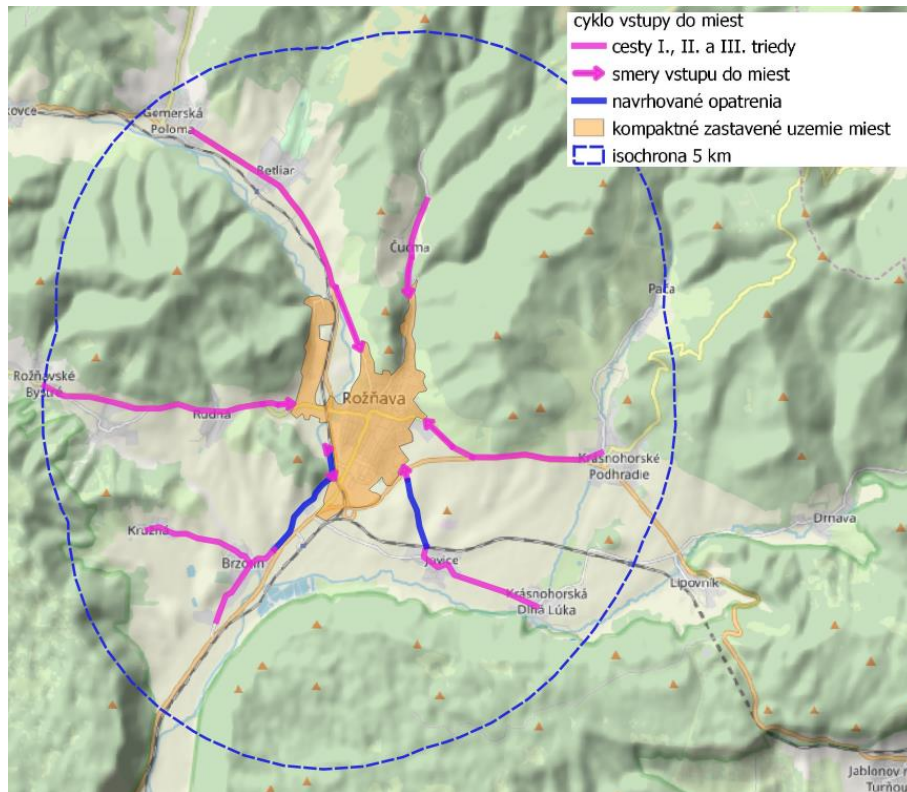
**Obrázok 21** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov vo Veľkých Kapušanoch



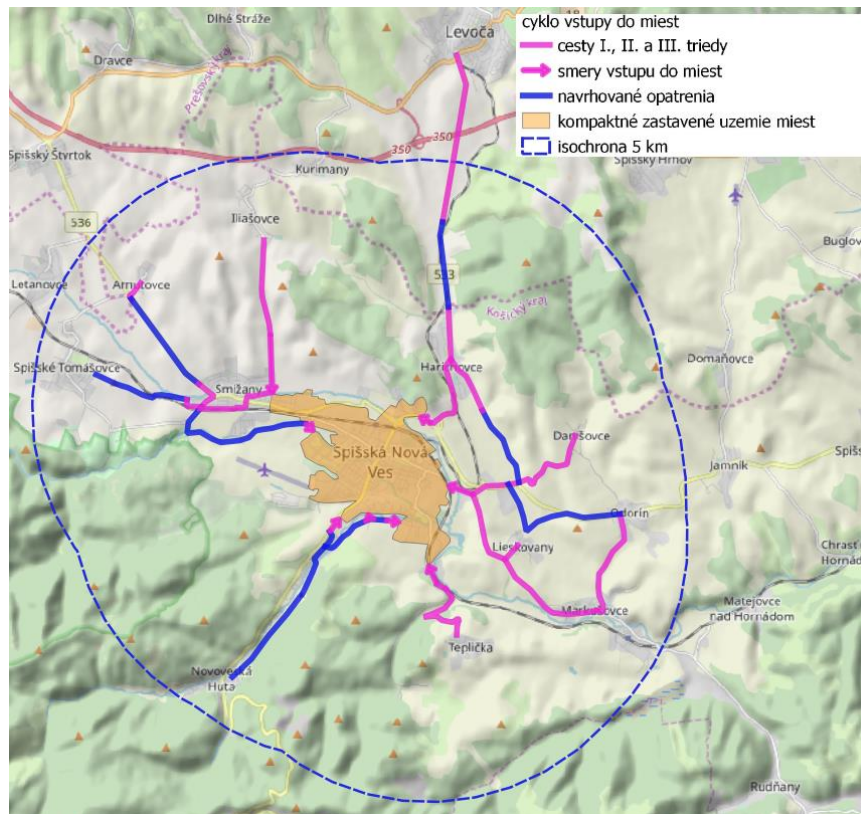
**Obrázok 22** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Kráľovskom Chlmcí a Čiernej nad Tisou



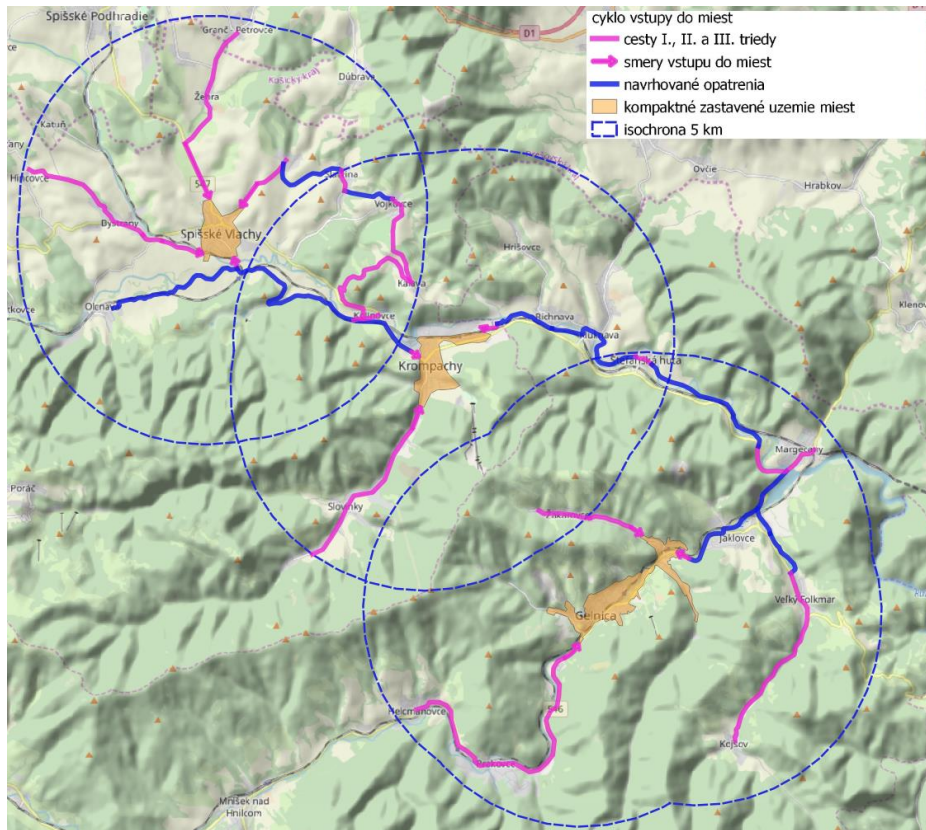
**Obrázok 23** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Slovenskom Novom Meste



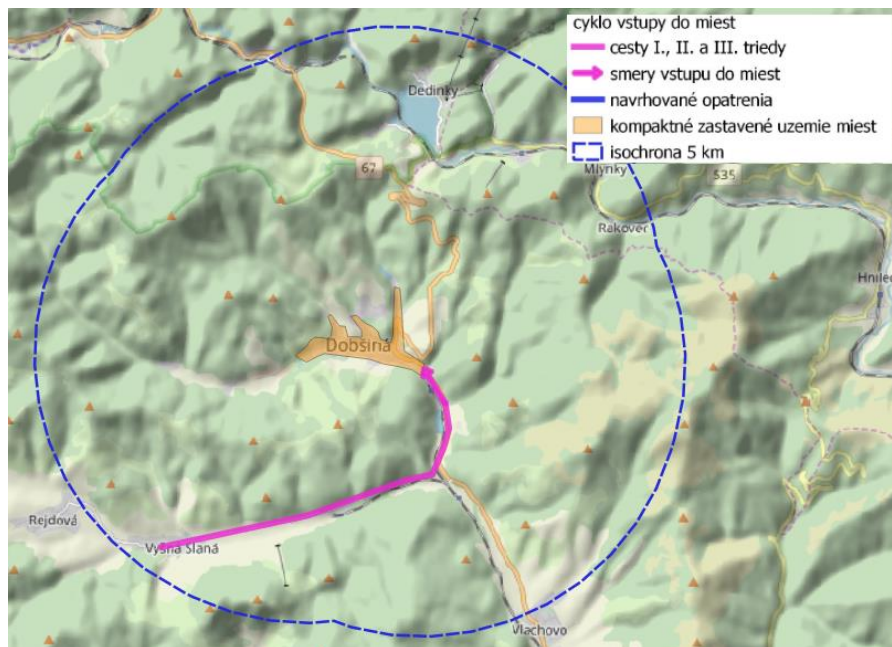
**Obrázok 24** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Rožňave



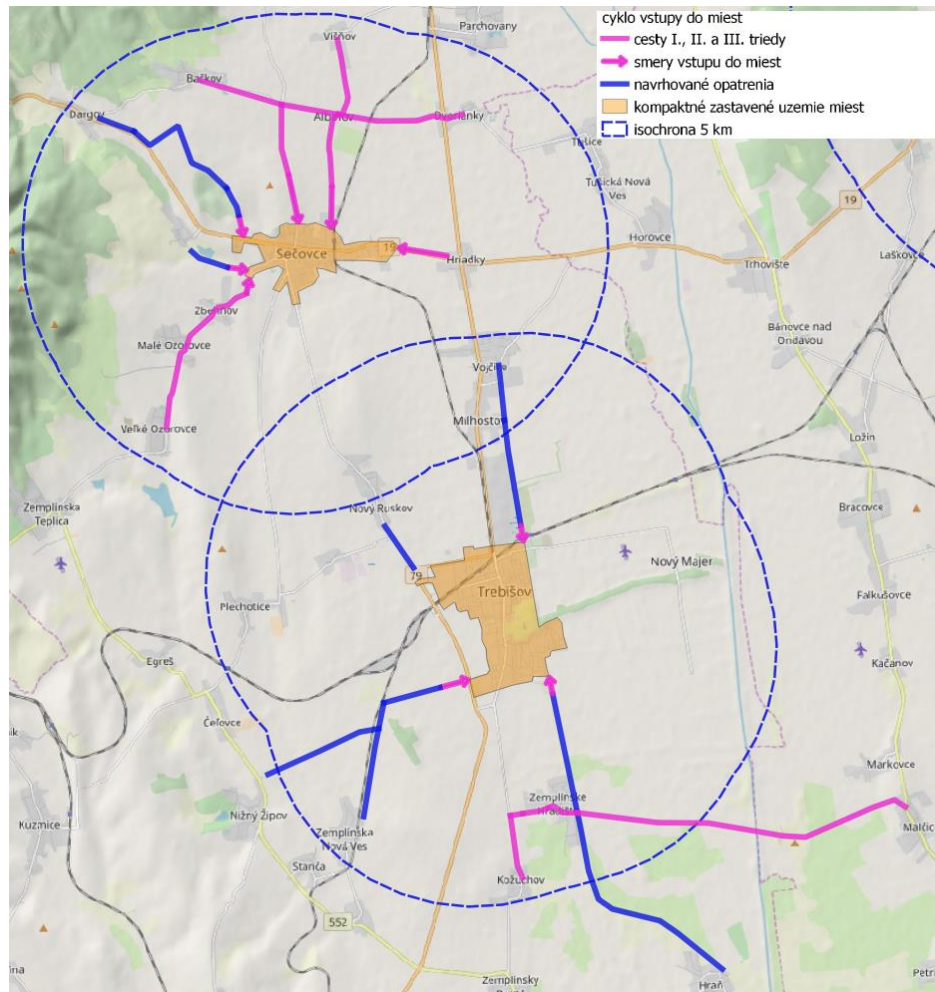
**Obrázok 25** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v Spišskej Novej Vsi



**Obrázok 26** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v mestách Gelnica, Krompáchy a Spišské Vlachy



**Obrázok 27** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Dobsínej



**Obrázok 28** Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklochádzky pre dopravných cyklistov v mestách Sečovce a Trebišov

Na záver je možné skonštatovať, že vzhľadom na krajskú dopravu cyklistov by mali byť budované predovšetkým prepojenia medzi mestami a blízkymi obcami, kde je najväčší potenciál pre dopravných cyklistov. Rovnako dôležitá je postupná realizácia kostrovej siete, ktorá má medzikrajský presah zabezpečujúc v niektorých úsekoch výborné prepojenie pre dopravného cyklistu. Nemožno opomenúť budovanie súvisiacej cyklickej infraštruktúry (stojany, úschovne, do budúcnosti nabíjacie stanice atď.) tak, aby v prípade nárastu cyklickej dopravy nedošlo ku kolapsu napr. s odkladaním a nabíjaním bicyklov.

## 13 Pešia doprava

---

Ako bolo uvedené v časti Analýzy, pešia doprava nie je v rámci krajskej dopravy prakticky vôbec využívaná. Pešou dopravou sú najviac vykonávané cesty, ktoré sa uskutočňujú v rámci sídiel, prípadne ako dochádzka od verejných dopravných prostriedkov. V rámci kraja je možné riešiť najmä oblasti bezpečnosti chodcov vo vzťahu ku krajským komunikáciám.

Samotné projekty na krajskej úrovni by mali vznikať najmä na základe úzkej spolupráce s miestnymi samosprávami, od ktorých by mali prichádzať podnety a návrhy.

Všeobecne je možné na krajskej úrovni zlepšovať podmienky priečného pohybu chodcov a znižovať riziká nehôd na cestných prietáhoch. Najčastejšie sa používajú vložené stredové ochranné ostrovčeky a vysunuté chodníkové plochy v križovatke aj v medzikrižovatkovom priestore, ktoré umožňujú pohodlný a bezpečný priečny pohyb chodcov cez upokojenú komunikáciu. Vložené ostrovčeky v medzikrižovatkovom úseku cestného prieťahu sa umiestňujú do ťažiska trás priečných cieľových a zdrojových pohybov chodcov v danej oblasti. Nevhodné umiestnenie ostrovčeka znižuje bezpečnosť cestnej premávky a jeho funkčné a prevádzkové využitie.

Zo strany miest a obcí je nevyhnutné budovanie chodníkov v prípadoch, keď úplne chýbajú a nie je vytvorený bezpečný spôsob dostupnosti zastávok verejnej dopravy. Táto absencia základnej infraštruktúry negatívnym spôsobom ovplyvňuje mobilitu obyvateľstva v prospech individuálnej automobilovej dopravy.

V prípade križovatiek so svetelnou signalizáciou je žiaduce zo strany kompetentných realizovať zmeny v prospech pešej dopravy, aby sa tieto miesta nestávali bariérou pre udržateľné druhy dopravy.

Zároveň sa odporúča podporovať opatrenia na upokojuvanie dopravy pri vjazde do intravilánov obcí a na miestach s častým výskytom chodcov a cyklistov.



## 14 Inteligentné dopravné systémy

Základný návrh architektúry IDS a požiadaviek na prvky ITS vychádza z nasledujúceho zadania zadávateľa: “Štúdia by mala identifikovať základnú architektúru a požiadavky na inteligentné dopravné systémy, ktoré podporia ciele a politiku kraja a budú vhodné pre udržateľnú mobilitu, či už vo verejnej doprave (AVL – užívateľský informačný systém, integrovaný a technologicky pokročilý systém predaja cestovných lístkov, atď.), alebo aj v cestnej premávke a pri parkovaní (TMS, VMS, PMS, atď.) s osobitým zreteľom pre informácie užívateľov (pred a počas jazdy) a ochranu/bezpečnosť zabezpečujúcu dobrú úroveň služieb a efektívnosť pre celú dopravnú sieť.”

### 14.1 Základná architektúra IDS

Zo skúsenosti zahraničných a domácich integrovaných dopravných systémov vyplýva, že **najvyššia miera atraktivity integrovaného dopravného systému je určená kvalitou služieb**. Atraktivita IDS a úroveň poskytovaných služieb môže byť napĺňaná kvantitatívnymi parametrami (veľkosť a rozsah IDS, počet integrovaných liniek, dopravcov, počet spojov na jednotlivých linkách, atď.) a kvalitatívnymi parametrami (tarifa, odbavovací systém, prestupné väzby, dostupnosť informácií, presnosť dopravy, čistota dopravných prostriedkov, dodržiavanie štandardov kvality, bezpečnosť a pod.).

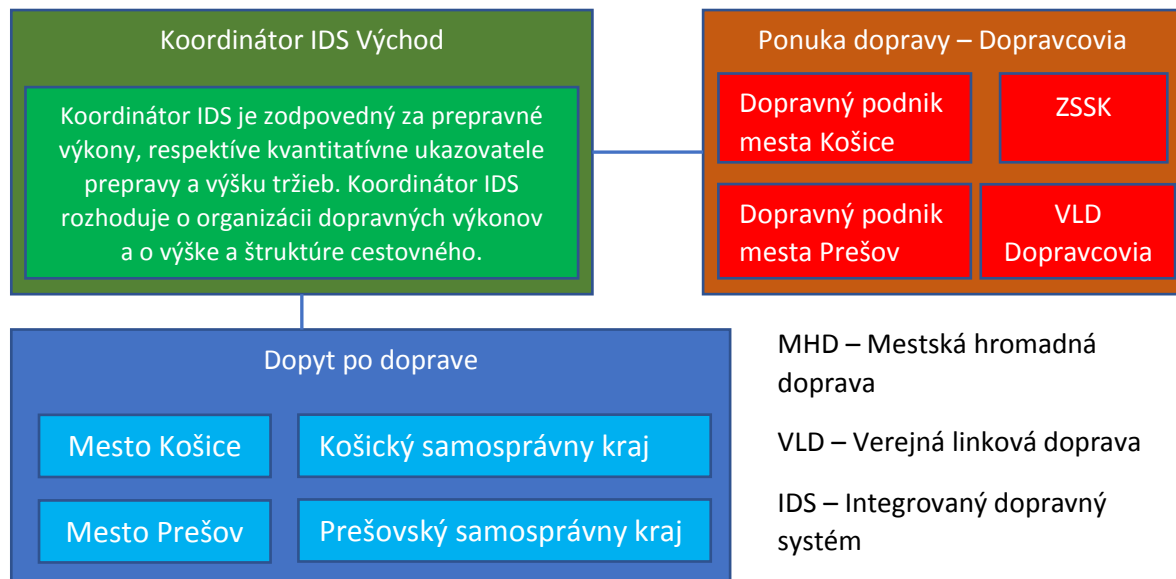
Integrované dopravné systémy sú rozvíjané predovšetkým v rámci mestských aglomerácií. Pre podporu dopravnej obslužnosti veľkých území sú služby integrovaných dopravných systémov verejnej dopravy spravidla riadené činnosťou koordinátora IDS.

Funkciou koordinátora je napĺňanie strategických cieľov v rovine kvalitatívnych a kvantitatívnych parametrov, pre riadenie IDS je nevyhnutne nutná jeho silná pozícia. Koordinátor by mal úplne jednoznačne určovať stratégiu rozvoja IDS, určovať rozsah výkonov v rámci IDS, garantovať jednotnú tarifu a zaisťovať dostatok dostupných informácií o IDS. V záujme koordinátora je takisto zaisťovanie kontroly v rámci IDS.

Celý rozsah kvalitatívnych parametrov IDS však koordinátor nezaisťuje priamo, pretože sú bezprostredne závislé na úrovni služieb zúčastnených dopravcov (napr. presnosť dopravy, garancia prestupných väzieb, čistota dopravných prostriedkov, štandardy kvality a bezpečnosť). Vo väčšine IDS je jediným nástrojom koordinátora pre zaistenie týchto parametrov špecifikácia kvalitatívnych parametrov a prípadných sankcií vo zmluve s dopravcom.

Garancia a skutočné dodržiavanie prestupných väzieb je jedným z kvalitatívnych parametrov IDS. Táto činnosť je, ale v internej kompetencii dopravcov a ich dispečingov. V materiáloch koordinátora budú definované povinnosti pracovníkov jednotlivých dopravcov vo vzťahu k zaisteniu garancie nadväznosti jednotlivých liniek v prestupných uzloch. Takto definované parametre budú základnými atribútmi riadenia IDS a dispečing koordinátora bude slúžiť predovšetkým pre dohľad ich dodržiavania, vrátane ich sankcionovania a k riešeniu prípadných sporných situácií v oblasti prestupov medzi jednotlivými dopravcami.

Navrhovanú koncepciu funkčnosti koordinátora IDS Východ znázorňuje principiálny obrázok Obrázok 29.



**Obrázok 29** Konceptia funkčnosti koordinátora IDS Východ

#### 14.1.1 Controlling verejnej dopravy

Nástrojom udržateľného rozvoja dopravy je plánovanie a riadenie rozvoja systému verejnej dopravy stálym rozširovaním systému IDS. V tejto oblasti sa používa pojem „Controlling verejnej dopravy“.

Vlastný controlling má tri základné úrovne:

- Plánovacia – spravidla je súčasťou rozvojových územných plánov, vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o plánovanie jednotlivých liniek tak, aby boli obslužené významné centrá regiónu, priemyselné zóny, spoločenské a turistické centrá atď. Dôležitou požiadavkou tejto úrovne je tiež optimalizácia, modernizácia výstavby dopravnej infraštruktúry, dopravných terminálov a prestupných uzlov.
- Organizačná – je podporou praktickej realizácie dopravy, môžeme ju prirovnať k osádzaniu dopravných značiek pri cestách. Vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o podporu plánovania jednotlivých spojov, liniek rôznych dopravcov a dopravných odborov, plánov cestovných poriadkov, respektíve grafikonov. Ide tiež o organizáciu platieb v IDS, tvorbu zmlúv s dopravcami, kontrolu plnenia atď.
- Operatívna – praktická realizácia riadenia dopravy v IDS. Vo vzťahu k dopravnej obslužnosti ide o sledovanie:
  - plnenia grafikonov, respektíve cestovných poriadkov,
  - obsadenosti jednotlivých spojov,
  - tržieb a nákladov
  - atď.

Ďalej ide o poskytovanie aktuálnych informácií cestujúcej verejnosti. Typickým príkladom riešenia „operatívy“ je riešenie vplyvu účinkov nepriaznivých situácií, ako sú napríklad dopravné zápchy, nezjazdnosť ciest, nehody a ďalšie mimoriadne situácie ovplyvňujúce plynulosť dopravy.

Úrovne controllingu verejnej dopravy zobrazuje Obrázok 30.

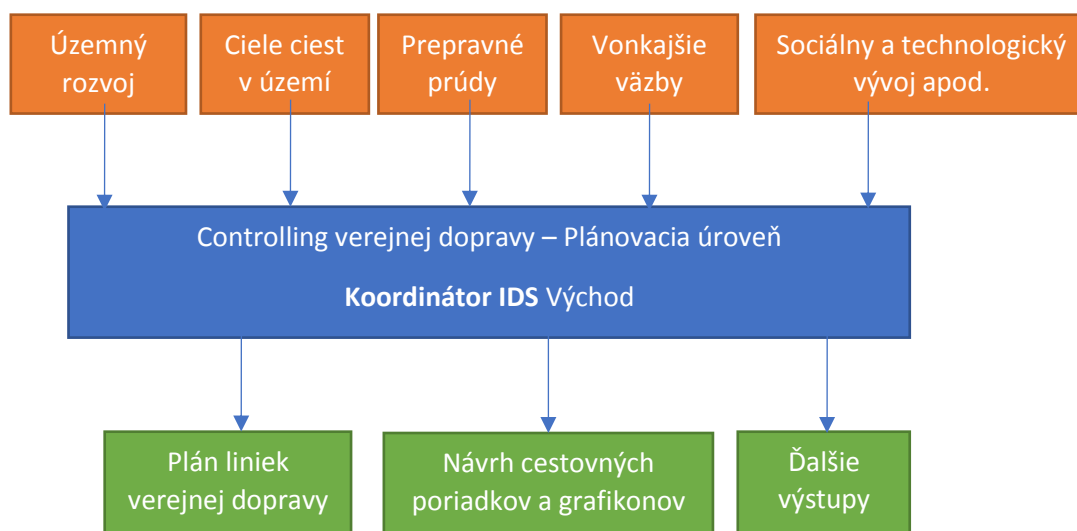


**Obrázok 30** Controlling verejnej dopravy – základná architektúra telematiky vo verejnej doprave

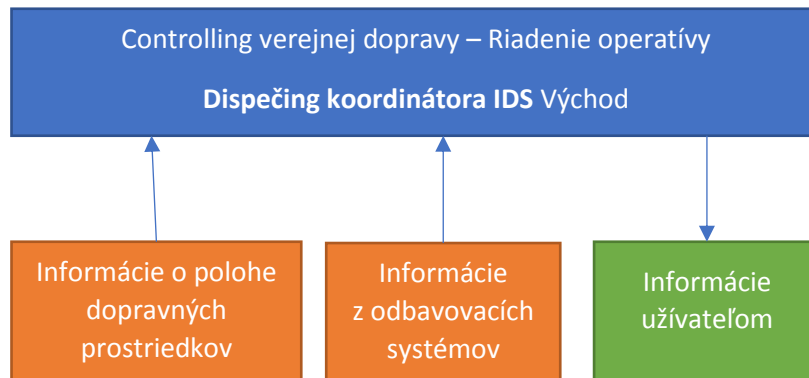
Každá z týchto úrovní je podporovaná aplikáciami dopravnej telematiky. Nástrojom vlastnej realizácie regionálnej dopravnej politiky sú a budú investície do dopravnej infraštruktúry, infraštruktúry terminálov, technických systémov dopravných ciest, ale tiež dotačná politika dopravcom pre zabezpečenie garantovanej dopravnej obslužnosti sledovaním zavedených štandardov kvality.

Verejná doprava je dnes podporovaná rôznymi stupňami štátnej správy, územnej samosprávy a ich rozpočtami. Rozklad požiadaviek jednotlivých úrovni controllingu verejnej dopravy a ich technických nástrojov je základom koncepčného a efektívneho riešenia rozvoja dopravy a dopravnej infraštruktúry v regiónoch.

Následne je uvedená principiálna architektúra controllingu verejnej dopravy jednotlivých úrovni s uvedením väzieb, ktoré by mal budúci systém zahŕňať.



**Obrázok 31** Princípy informačných väzieb v plánovacej úrovni controllingu



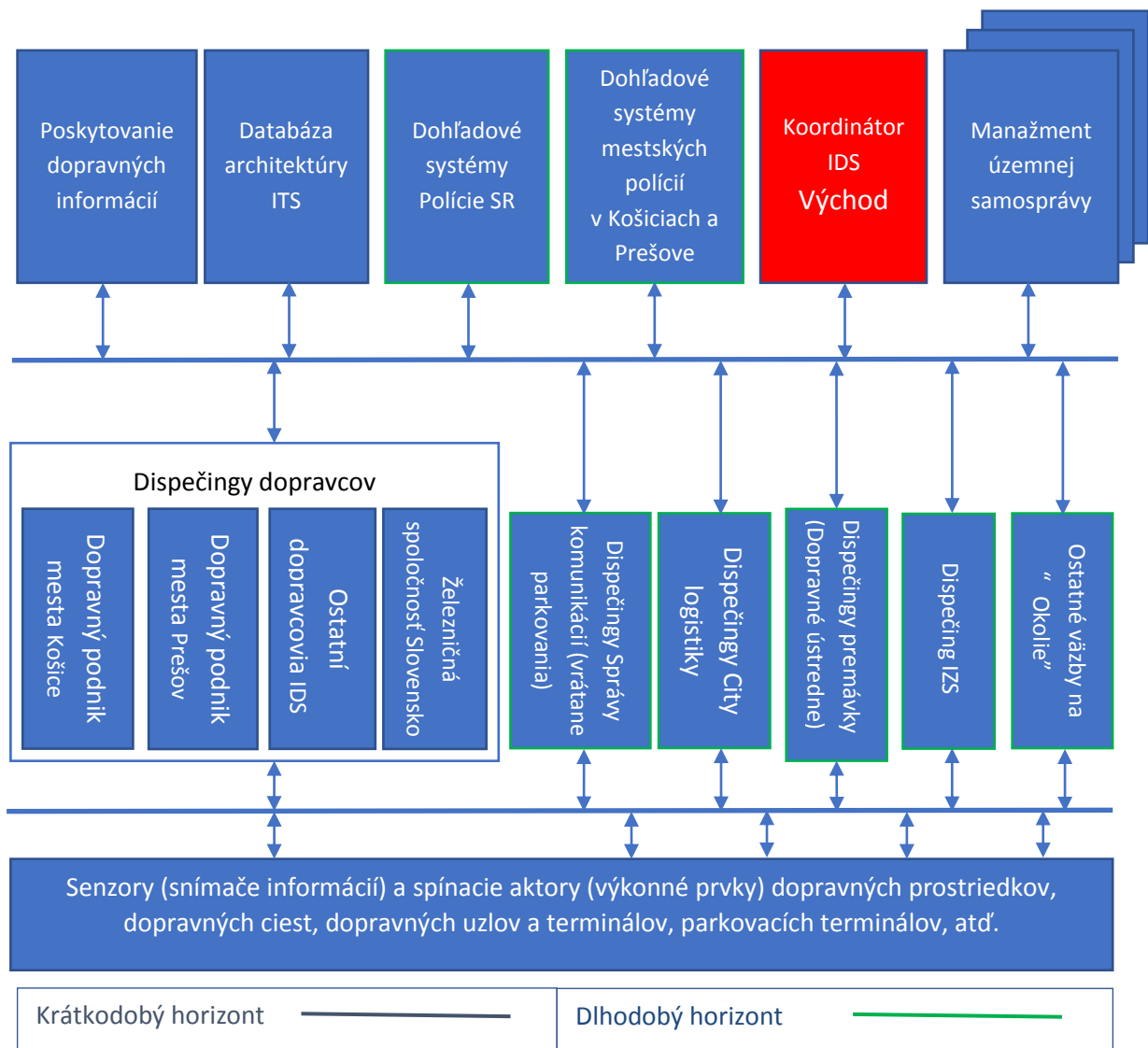
**Obrázok 32** Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu

## 14.2 Základná architektúra ITS

Spracovanie modelu architektúry ITS, oblasti alebo dopravného systému (IDS) je komplexným problémom. Pre spracovanie je potrebné definovať a určiť východiskové parametre. Je potrebné presne vymedziť model z užívateľského hľadiska a k nemu priradiť väzby na „okolie“. Z pohľadu architektúry ITS zahŕňa pojem „okolie“ množinu systémov, subsystémov a aplikácií s organizáciami priamo alebo nepriamo spätých s dopravným systémom riešenej oblasti.

Na nasledujúcom obrázku je uvedený navrhnutý systémový model ITS architektúry IDS Východ. Model je navrhnutý optimálne s ohľadom pre potreby daných regiónov krajov a rovnako pre potreby dotknutých miest. Vzhľadom ku komplexnosti návrhu je realizácia rozdelená do dvoch horizontov:

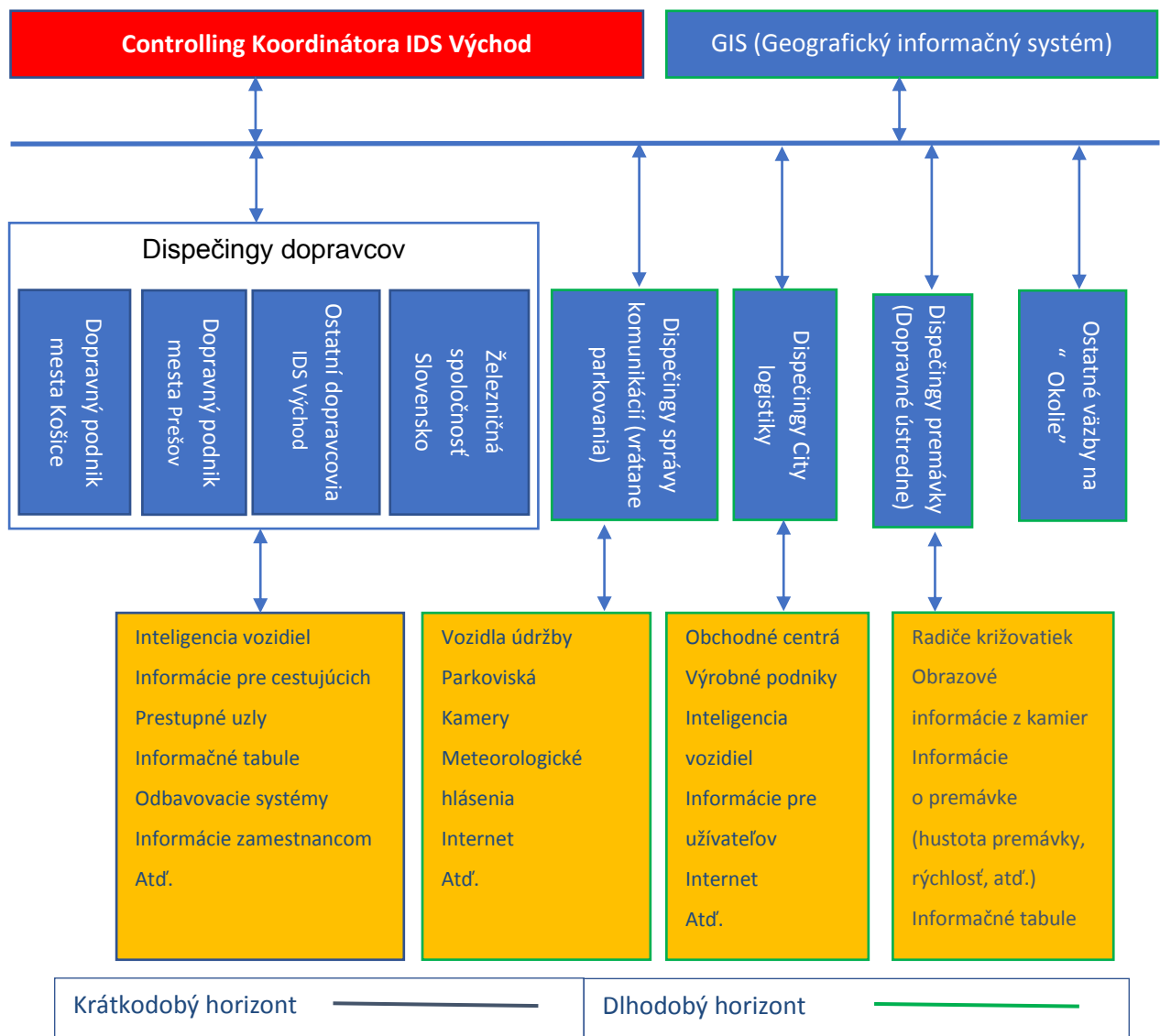
- krátkodobý – predpokladaná realizácia do 3 rokov
- strednodobý – predpokladaná realizácia 3 – 5 rokov



**Obrázok 33** Systémový model ITS architektúry IDS Východ

Ostatné väzby na „Okolie“ môžu tvoriť napr. väzby na elektrodispečingy a dispečingy meniarňí dotknutých miest v rámci IDS Východ atď.

Nasledujúci Obrázok 34 vyjadruje postavenie dispečingov jednotlivých dopravcov integrovaných v systéme IDS Východ.



**Obrázok 34 Princíp informačných väzieb modelu architektúry IDS Východ**

Služby dopravnej telematiky možno definovať ako prácu s informáciami, ktorých nositeľmi sú jednotlivé aplikácie, subsystemy a systémy ITS, ktoré podporujú činnosť celého dopravného reťazca<sup>1</sup>. Doprava však významne zasahuje a ovplyvňuje pozitívne alebo negatívne život celej spoločnosti. Preto sa od architektúry ITS dopravného reťazca očakáva zabezpečenie väzieb na priamych užívateľov dopravných procesov ako sú napríklad vodiči, cestujúci a „okolie“ dopravného procesu.

Z vyššie uvedeného obrázka je zrejmé, že v oblasti informačných väzieb je návrh IDS pomerne komplexným problémom. Aby bol systém IDS dostatočne veľký a efektívny, je treba ďalej v dlhodobom horizonte zaistiť aj uvedené informačné väzby na:

<sup>1</sup> Objekt prepravy, mobilný prostriedok, dopravná cesta, dopravný terminál.

- Dopravné ústredne<sup>2</sup>, ktoré zaisťujú dohľad nad dopravnou situáciou v reálnom čase, zaisťujú riadenie dopravy (napr. pomocou riadenia CSS<sup>3</sup>) a rovnako zaisťujú zber dát a poskytovaných informácií.
- Dispečingy správy komunikácií, ktoré majú za účel spravovať, udržiavať a opravovať prevádzkovanú dopravnú cestnú infraštruktúru, ktorá zahŕňa predovšetkým cesty II. a III. triedy, miestne a vybrané účelové komunikácie na území miest a obcí vnútri IDS. Súčasťou tejto infraštruktúry je aj upokojuvanie dopravy. Predmetom činnosti je napr. poskytovanie informácií pre užívateľov ITS služieb ako sú informácie o voľných parkovacích miestach, informácie o hustote premávky na vybraných úsekoch ciest atď.
- Ostatné väzby na „Okolie“, ktoré môžu zahŕňať väzby na správcu železničnej dopravnej infraštruktúry vnútri IDS, správcu siete diaľnic a rýchlostných ciest a siete ciest I. triedy, ale aj väzbu na telematiku diaľničných tunelov v rámci IDS (tunely na D1, Bôrik, Šibenik, Branisko, realizovaný Prešov, na R4 výhľadovo Bikoš a Okruhliak), atď.
- Dispečing City Logistiky, ktorého cieľom je minimalizácia frekvencie pohybu zásobovacích vozidiel v centre mesta, a tým aj minimalizácia ekologickej záťaže. Nástrojom City Logistiky je najmä konsolidácia zásielok v mieste prekladiska a rozvoz konsolidovaných zásielok podľa zmluvných časových plánov.

### 14.3 Odbavovací a informačný systém

Základným atribútom tvorby IDS okrem jednotnej tarify a jednotného cestovného poriadku je jednotný cestovný doklad. Štandardizovaný elektronický cestovný doklad predstavuje veľmi vhodný nástroj, ktorý prispeje k naplneniu skutočnej podstaty integrovaného dopravného systému. V rámci IDS je nutné integrovať platobné systémy jednotlivých dopravcov, aby cestujúci nemusel používať niekoľko kariet rôznych dopravcov, ale stačil mu jediný platobný nástroj.

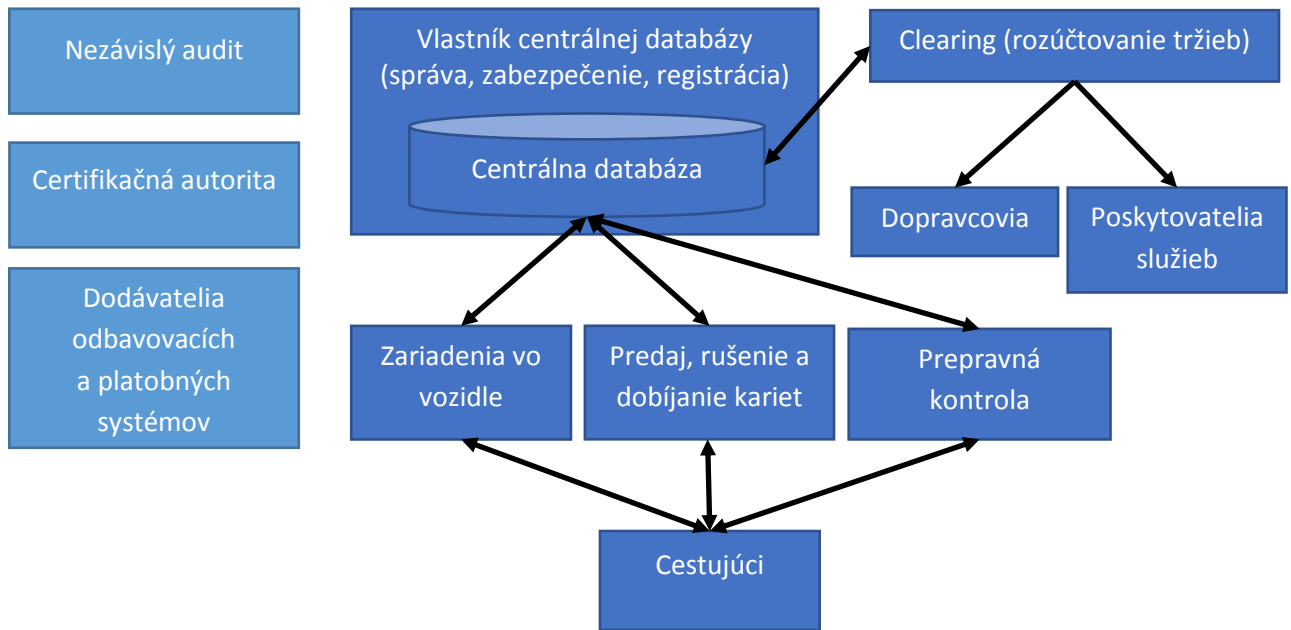
Papierové cestovné doklady sú postupne nahrádzané novými technológiami. Stále častejšie sa začínajú využívať nové systémy platobných kariet, ktoré zároveň umožňujú sledovať obsadenosť dopravných prostriedkov, spojov alebo liniek. Cestovné je odčítané pri vstupe alebo výstupe z dopravných prostriedkov a údaj je zároveň spracovaný pre vyúčtovanie cestovného dopravcovi, prípadne pre ďalšie výpočty. V regionálnych integrovaných systémoch možno zlúčiť elektronické platby cestovného jednotlivých dopravcov do jediného systému alebo pri rozšírení funkcie karty aj platby pri ostatných službách.

#### 14.3.1 Elektronický platobný systém

Základným stavebným kameňom systému je centrálna databáza, ktorá rieši problematiku platobných nástrojov v priebehu celého životného cyklu, od vydania kariet, cez prevádzanie transakcií a dobíjanie až po blokovanie karty pri strate alebo odcudzení. Tento základný systém musí zaisťovať prácu všetkých predplatných miest a ukladať údaje do centralizovanej databázy v reálnom čase. Do tejto databázy prichádzajú aj údaje z vozidiel o platobných transakciách a ich spracovanie prebieha v pravidelných intervaloch. Funkčná architektúra systému je znázornená na obrázok 35.

<sup>2</sup> Týka sa to predovšetkým veľkých miest v rámci IDS ako napr. Košice, Prešov, prípadne ďalších.

<sup>3</sup> Cestná svetelná signalizácia „semafor“.



**Obrázok 35 Funkčná architektúra odbavovacieho kartového systému (bezkontaktná čipová karta)**

Spôsob spracovania je závislý na type karty (základná, študentská atď.) a tarife (čas, zóna, prejdená vzdialenosť atď.) Pri spracovaní možno takisto zaviesť rôzne zvýhodňujúce programy, ktoré sú známe napr. z obchodných reťazcov. Výsledkom je kvalitný marketingový nástroj, ktorý má potenciál prilákať cestujúcich do verejnej osobnej dopravy.

Integráciu verejnej osobnej dopravy je nutné riešiť na úrovni mestskej, prímestskej a medzimestskej dopravy, vo všetkých používaných druhoch dopravy. K tomu treba vytvoriť systém zberu potrebných dát z jednotlivých vozidiel všetkých dopravcov a predajných miest v dopravných a ostatných subjektoch a centrálne ich spracovať. Pre jednotlivých dopravcov a ďalších poskytovateľov služieb v jednotnom platobnom systéme je nutné vytvárať podklady pre clearing tržieb. Zároveň možno spracovať štatistiky transakcií, ktoré znázorňujú dopravné výkony alebo platby z jednotlivých kariet. Bezpečnosť systému musí byť na vysokej úrovni, aby konkrétne dáta boli dostupné len pre poverených užívateľov. Kvalita spracovania nesmie byť v rozpore s účtovnými pravidlami a ohrozovať konkurenčné prostredie na dopravnom trhu v rámci integrovaného dopravného systému. Dôveru v správnosť celého systému pre všetky zúčastnené subjekty môže zaisťiť len nezávislý audit na všetkých úrovniach transakcií.

Následne sú zhrnuté základné požiadavky na funkčné vlastnosti navrhovaného platobného systému odbavovacieho systému IDS Východ. Platobný systém musí umožniť tieto funkcionality:

- Nákup jednotlivých elektronických cestovných lístkov prostredníctvom akýchkoľvek kreditných a debetných bezkontaktných čipových kariet, prípadne bezkontaktné čipové karty vydávané IDS Východ<sup>4</sup>, respektíve jednotlivými dopravcami. Všetky odbavovacie terminály musia akceptovať bankové karty aj karty IDS Východ. Tieto odbavovacie terminály nebudú

<sup>4</sup> Čipové karty IDS Východ pre dlhodobé cestovné doklady je možné nahradiť, prípadne doplniť o mobilnú aplikáciu, ktorá bude slúžiť k obstaraniu cestovného dokladu, evidencií tohto cestovného dokladu a takisto ku sledovaniu platnosti tohto cestovného dokladu.



vydávať papierové cestovné lístky a cestujúci bude preukazovať nákup cestovného bezkontaktnou čipovou kartou.

- Dokúpenie elektronických cestovných lístkov, cestujúci so svojou kartou IDS Východ bude môcť pre spolucestujúceho, batožinu alebo zviaera dokúpiť elektronický samostatný cestovný lístok.
- Nákup dlhodobých časových cestovných lístkov, ku karte IDS Východ bude možné zakúpiť elektronický kupón pre akékoľvek tarifné zóny v rámci IDS Východ. Elektronické kupóny, s platnou zónou v mieste nástupu, zakúpené ku karte nebude nutné prikladať pri nástupe do vozidla k odbavovaciemu terminálu.
- Funkcia Check-in – priloženie bezkontaktnnej čipovej karty pri nástupe k čítačke odbavovacieho terminálu.
- Funkcia Check-out – priloženie bezkontaktnnej čipovej karty pri výstupe k čítačke odbavovacieho terminálu.
- Funkcia Check-in-out – priloženie bezkontaktnnej čipovej karty pri nástupe aj pri výstupe k čítačke odbavovacieho terminálu.
- Bezkontaktná čipová karta IDS Východ musí byť vzájomne uznávaná všetkými dopravcami IDS Východ, s. r. o..
- Možnosť obstarania elektronického cestovného lístka prostredníctvom odbavovacieho terminálu vo vozidle.
- Funkcia elektronickej peňaženky pri čipovej karte IDS Východ – elektronickej peňaženke je platobný nástroj, ktorý je prepojený s bankovou platobnou kartou cestujúceho. Vďaka elektronickej peňaženke sa obchodník nedozvie detailné údaje o klientovi. (Najznámejšou svetovou elektronicou peňaženkou je Pay Pal.)
- Vkladanie peňazí do elektronickej peňaženky bude umožnené prostredníctvom e-shopu vydavateľa karty, na predajných miestach časových cestovných lístkov a vo vozidlách dopravcov, prípadne aj inak.
- Funkcia automatického počítania cestovného: cestujúci nebude musieť poznať tarifu ani cenu cestovného dopredu. Pri nástupe priloží kartu povinne (check-in), pri výstupe (check-out) nepovinne a odbavovací systém pre neho spočíta optimálne cestovné z pohľadu cestujúceho (optimalizácia ceny cestovného dokladu podľa uskutočnených prestupov, atď.).
- Funkcia tzv. Capping – obmedzenie denného cestovného. Cestujúci vďaka tomu nikdy nezaplatí viac ako je cena denného cestovného lístka. Systém pre cestujúceho vypočíta vždy najvýhodnejšie cestovné a pokiaľ by cestujúci počas služobného dňa (03:00 – 02:59 ďalšieho dňa) prejazdil v súčte viac ako je hodnota denného cestovného lístka, budú jazdy presahujúce túto cenu vždy zadarmo.

### 14.3.2 Informačný systém v IDS

Základným princípom IDS je nielen jednotný regionálny dopravný systém založený na preferencii nosnej koľajovej dopravy a jednotný prepravno-tarifný systém, ale aj jednotný informačný systém pre cestujúcich. Nižšie je uvedené funkčné rozdelenie používaných informačných systémov.

#### 14.3.2.1 *Vnútorňý informačný systém*

Služi na:

- prípravu a tvorbu cestovňých poriadkov, t. j. grafikonu, zastávkovňých cestovňých poriadkov, vozidlovňých cestovňých poriadkov, dispečerskňých cestovňých poriadkov atď.
- riadenie dopravy – t. j. poskytovanie podpory dispečerskému riadeniu dopravcu, sledovanie výkonov vozidiel, zabezpečovanie kontrolnej a riadiacej činnosti atď.
- kontrolu a vyhodnocovanie prevádzky, t. j. sledovanie plnenia stanovenňých výkonnňých parametrov atď.

#### 14.3.2.2 *Vonkajší informačný systém*

Služi pre cestujúcich a potencionálnňých cestujúcich a má poskytovať informácie pred plánovanou cestou a v priebehu cesty, a to napr.:

- zastávkové cestovné poriadky, vývesky, letáky,
- knižné cestovné poriadky,
- vydávanie vreckovňých cestovňých poriadkov,
- plány, schémy,
- ostatné materiály,
- elektronické informácie,
- internet (WiFi v dopravnňých prostriedkoch a termináloch),
- mobilná aplikácia umožňujúca vyhľadávanie spojení a sledovanie aktuálnňých informácií o príjazde atď. (napr. pripravovanňý projekt OPEN DATA),
- ZIS (zastávkový informačný systém),
- virtuálne tabule na zastávkach,
- osobné informácie,
- informačné strediská,
- infolinka, dopravnňý personál,
- atď.

## 15 Zhrnutie návrhovej časti

V návrhovej časti boli na základe dát získaných prostredníctvom prieskumov a počas zberu dát, ich analýz, výsledkov dopravného modelovania aj z výstupov z pravidelných rokovaní pracovnej skupiny formulované základné problémy a potreby dopravného sektora v Košickom samosprávnom kraji.

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 žiaden 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 diaľnici D1 privádzacími I/82 a I/83.
- Vybudovanie obchvatov na cestách I/18, I/67 a I/79.
- Doplnenie 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 výhlade.
- 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, Sobrancem OP 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 staniciach 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.

## 16 Zoznam skratiek

---

|         |   |
|---------|---|
| ASD     | Automatický ščítač dopravy  |
| Bau     | Business as usual, scenár zahŕňajúci len opatrenia realizované bez vplyvu PUM KSK       |
| BBSK    | Banskobystrický samosprávny kraj  |
| B+R     | Bike and ride – označenia parkoviska pre bicykle, odkiaľ cestujúci použije verejnú      |
| CSS     | Cestná svetelná signalizácia (semafor)  |
| Do all  | Scenár, zahŕňajúci opatrenia PUM KSK  |
| EU (EÚ) | Európska únia   |
| EUR     | Euro (menová jednotka)  |
| GIS     | Geografický informačný systém   |
| HDP     | Hrubý domáci produkt  |
| hod.    | Hodina  |
| IDS     | Integrovaný dopravný systém   |
| IoT     | Internet vecí   |
| IS      | Informačný systém   |
| ITS     | Intelligent transport systems (and services) – inteligentné dopravné systémy (a služby) |
| IZS     | Integrovaný záchranný systém – komplex záchranej zdravotnej služby, hasičov             |
| k. ú.   | Katastrálne územie  |
| K+R     | Kiss and ride – pobozkaj a choď – miesto pre krátke zastavenie automobilu               |
| km      | Kilometer   |
| KORDIS  | Koordinátor integrovaného dopravného systému Juhomoravského kraja                       |
| KSK     | Košický samosprávny kraj  |
| L (I.)  | Linka (autobusová)  |
| MHD     | Verejná doprava objednaná mestom  |
| MKA     | Multikriteriálna analýza  |

|            |   |
|------------|---|
| MÚK        | Mimoúrovňová križovatka   |
| NDS, a. s. | Národná diaľničná spoločnosť, akciová spoločnosť – vlastníik a správca diaľničnej siete |
| NP         | Národný park  |
| OECD       | Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj   |
| OC         | Obchodné centrum  |
| OP         | Opatrenie   |
| OP n CD    | Opatrenie č. n v cestnej doprave  |
| OP n ND    | Opatrenie č. n v nemotorovej doprave  |
| OP n ON    | Opatrenie č. n – ostatné návrhy   |
| OP n VOD   | Opatrenie č. n vo verejnej osobnej doprave  |
| OP n ŹD    | Opatrenie č. n v Źelezničnej doprave  |
| Os         | Osobný vlak   |
| OŹ         | Ozubnicová Źeleznica  |
| PAD        | Prímestská autobusová doprava   |
| P+R        | Park and ride – označenia parkoviska pre automobily, odkiaľ cestujúci použije verejnú   |
| PL         | Poľsko  |
| PR         | Poľská republika  |
| PSK        | Prešovský samosprávny kraj  |
| PUM        | Plán udržateľnej mobility   |
| REx        | Regionálny expres – druh vlaku  |
| RR         | Regionálny rýchlik – druh vlaku   |
| SC KSK     | Správa ciest Košického samosprávneho kraja  |
| s.r.o.     | Spoločnosť s ručením obmedzeným   |
| SAD        | Slovenská autobusová doprava  |
| SEA        | Strategické environmentálne hodnotenie  |
| SK         | Slovensko   |



|         |   |
|---------|---|
| SP      | Okres Stropkov  |
| SR      | Slovenská republika   |
| SSC     | Slovenská správa ciest – správca ciest prvej triedy                               |
| SSÚD    | Stredisko správy a údržby diaľnic   |
| ŠC      | Špecifický cieľ   |
| TEN-T   | Transeuropean Network – Transport – transeurópska dopravná sieť                   |
| TEŽ     | Tatranské elektrické železnice  |
| TP      | Technický predpis (Slovenskej správy ciest)                                       |
| UA      | Ukrajina  |
| UNESCO  | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization – Organizácia    |
| VOD     | Verejná osobná doprava  |
| VÚC KSK | Vyšší územnosprávny celok Košický samosprávny kraj                                |
| wi-fi   | Bezdrôtová dátová komunikácia   |
| WSA     | Weight Sum Approach – metóda váženého súčtu                                       |
| Zr      | Zrýchlený (vlak)  |
| ZSSK    | Železničná spoločnosť Slovensko   |
| ŽSR     | Železnice Slovenskej republiky – správca železničnej dopravnej cesty na Slovensku |