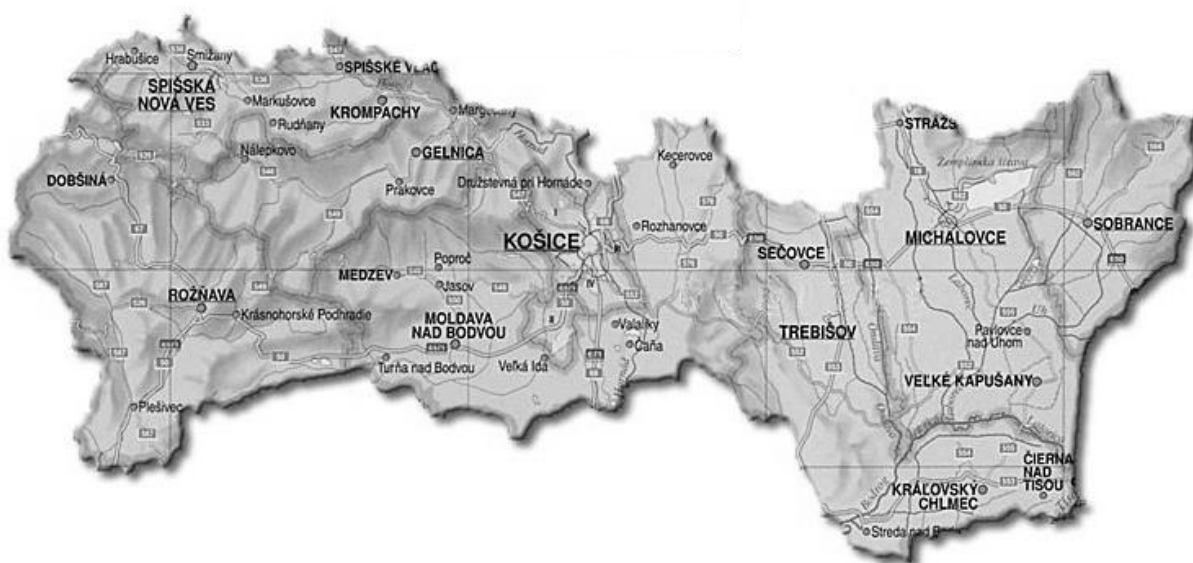


PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

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	29
6.3 Návrh opatrení v oblasti prímestskej autobusovej dopravy	44
6.4 Návrhy opatrení v oblasti nemotorovej dopravy	66
6.5 Ostatné návrhy opatrení	70
6.6 Roztriedenie opatrení podľa cieľov	75
6.7 Analýza závislostí medzi opatreniami a cieľmi	84
7 Návrh riešenia cestnej siete	86
7.1 Diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy	87
7.1.1 Scenáre do roku 2030.....	88
7.1.1.1 Návrh siete v etape do roku 2025	88
7.1.1.2 Návrh siete v scenároch po roku 2025	89
7.1.2 Scenáre do roku 2050.....	90
7.1.2.1 Návrh siete v etape do roku 2040	90
7.1.2.2 Návrh siete v scenári po roku a2040	91
7.2 Cesty II. a III. triedy	92
7.2.1 Správa, údržba a rekonštrukcie ciest II. a III. triedy.....	93
7.2.1.1 Stavebné úpravy ciest II. a III. triedy	94



7.2.2	Prevod existujúcich komunikácií do siete ciest III. triedy.....	98
7.2.3	Nové hraničné priechody	99
7.3	Prognostické výpočty zaťaženia siete.....	100
7.4	Vyhodnotenie špecifických opatrení na cestnej sieti pomocou MKA.....	102
8	Návrh riešenia verejnej osobnej dopravy.....	103
8.1	Zpracovanie stratégií rezortných koncepčných dokumentov železničnej dopravy	103
8.2	Návrh novej organizácie železničnej dopravy	105
8.2.1	Trať 180	106
8.2.2	Trať 188	107
8.2.3	Trať 172, 173	109
8.2.4	Trať 190	111
8.2.5	Trať 191	113
8.2.6	Trať 160, 168	115
8.2.7	Trať 167	117
8.2.8	Trať 169	118
8.3	Dopravné modelovanie obnovených regionálnych tratí.....	120
8.4	Etapizácia zavedenia novej organizácie železničnej dopravy.....	121
8.5	Potrebné úpravy železničnej infraštruktúry	125
8.6	Návrh novej organizácie autobusovej dopravy v kraji	126
8.6.1	Rozbor existujúcej siete liniek	128
8.6.2	Potenciál úsekov siete prímestskej autobusovej dopravy podľa modelu VD	145
8.6.2.1	Takt 30 minút	145
8.6.2.2	Takt 60 minút	146
8.6.3	Potenciál úsekov siete prímestskej autobusovej dopravy podľa modelu IAD	151
8.6.4	Návrh novej optimalizovanej siete liniek k roku 2030	153
8.6.5	Priame linky medzi centrami	155
8.6.6	Obojstranné zvozy	156
8.6.7	Zvozy	160
8.6.8	Alternatívna obsluha	160
8.7	Návrh organizácie mestských dopráv kraji.....	168
8.7.1	Mestská doprava v Košiciach.....	168
8.7.2	Mestská doprava v Michalovciach	170
8.7.3	Mestská doprava v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch.....	170
8.7.4	Mestská doprava v Rožňave	170
8.7.5	Mestská doprava v Trebišove.....	171
8.8	Infraštruktúra verejnej osobnej dopravy	171
8.8.1	Nároky na cesty	171

8.8.2	Nároky na terminály a zastávky.....	171
8.8.3	Nároky na informačný systém.....	172
8.8.4	Nároky na vozidlový park	172
9	Integrovaná verejná doprava	172
9.1	Rámec integrácie verejnej osobnej dopravy	172
9.2	Geografický rozsah IDS.....	173
9.3	Príprava a organizácia IDS	174
9.3.1	Inštitucionálne a organizačné zaistenie systému integrovanej dopravy.....	175
9.3.2	Návrh systému zmlúv pre zabezpečenie prevádzky IDS.....	175
9.3.3	Technické a prevádzkové štandardy IDS	176
9.3.4	Prevádzka IDS	180
9.3.4.1	Úlohy Organizátora	181
9.3.5	Infraštruktúra pre IDS.....	183
9.4	Prestupné uzly a ich väzby.....	183
9.4.1	Prestupné uzly najvyššieho významu	183
9.4.2	Významné prestupné uzly	186
9.4.3	Prestupné uzly v autobusovej doprave	187
9.4.4	Terminály prímestskej dopravy v Košiciach	189
10	Riešenie statickej dopravy.....	190
10.1	Záchytné parkoviská P+R.....	190
11	Chytrá city logistika	193
12	Cyklistická doprava	194
13	Pešia doprava	208
14	Inteligentné dopravné systémy.....	209
14.1	Základná architektúra IDS	209
14.1.1	Controlling verejnej dopravy.....	210
14.2	Základná architektúra ITS.....	212
14.3	Odbavovací a informačný systém	215
14.3.1	Elektronický platobný systém.....	215
14.3.2	Informačný systém v IDS	217
14.3.2.1	Vnútorň informálny systém	218
14.3.2.2	Vonkajší informálny systém.....	218
15	Zhrnutie návrhovej časti.....	219
16	Zoznam skratiek.....	221

Zoznam obrázkov

Obrázok 1	Kartogram zaťaženia prepojenia I/79 (Zemplínske Jastrabie) a II/552 (Svätá Mária) ...	97
Obrázok 2	Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2025.....	100
Obrázok 3	Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2030.....	101
Obrázok 4	Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2040.....	101
Obrázok 5	Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2050.....	102
Obrázok 6	Oblasti zvozu do spádových miest podľa stavu v roku 2018.....	141
Obrázok 7	Návrh rozdelenie územia podľa možností zavedenia taktovej prímestskej autobusovej dopravy na základe prepravných intenzít 2018	143
Obrázok 8	Stav 2018 a návrh terminálov bus – vlak, bus – bus a bus – MHD	144
Obrázok 9	Úseky siete prímestskej autobusovej dopravy s potenciálom špičkového intervalu 30 min a 60 min a úseky pre alternatívnu obsluhu	150
Obrázok 10	Návrh rýchlych priamych autobusových liniek, obojstranných zvozov a zvozov 2050	165
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.....	167
Obrázok 12	Ukážka zastávkového označníka	177
Obrázok 13	Podoba cestovného poriadku.....	178
Obrázok 14	Pracovný návrh tarifných zón v KSK	181
Obrázok 15	Kostrová sieť cyklistických trás KSK	195
Obrázok 16	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov Košiciach	200
Obrázok 17	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Moldave n. B. a Medzeve.....	201
Obrázok 18	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Sobranciach.....	202
Obrázok 19	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Strážskom.....	202
Obrázok 20	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Michalovciach	203
Obrázok 21	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov vo Veľkých Kapušanoch	203
Obrázok 22	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Kráľovskom Chľmci a Čiernej nad Tisou	204
Obrázok 23	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Slovenskom Novom Meste	204
Obrázok 24	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Rožňave	205
Obrázok 25	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Spišskej Novej Vsi.....	205
Obrázok 26	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v mestách Gelnica, Krompachy a Spišské Vlachy.....	206
Obrázok 27	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Dobšinej	206
Obrázok 28	Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v mestách Sečovce a Trebišov	207
Obrázok 29	Koncepcia funkčnosti koordinátora IDS Východ	210

Obrázok 30	Controlling verejnej dopravy – základná architektúra telematiky vo verejnej doprave ...	211
Obrázok 31	Princípy informačných väzieb v plánovacej úrovni controllingu	211
Obrázok 32	Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu	212
Obrázok 33	Systémový model ITS architektúry IDS Východ	213
Obrázok 34	Princíp informačných väzieb modelu architektúry IDS Východ	214
Obrázok 35	Funkčná architektúra odbavovacieho kartového systému (bezkontaktná čipová karta) .	216

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2025	89
Tabuľka 2	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2025	89
Tabuľka 3	Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2030	89
Tabuľka 4	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2030	90
Tabuľka 5	Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2040	90
Tabuľka 6	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2040	90
Tabuľka 7	Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2050	91
Tabuľka 8	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050	91
Tabuľka 9	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 R	92
Tabuľka 10	Rekonštrukcie cestnej siete realizované v rámci IROP – scenár Bau 2025	94
Tabuľka 11	Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2025	94
Tabuľka 12	Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2030	94
Tabuľka 13	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2030	94
Tabuľka 14	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2040	95
Tabuľka 15	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050	95
Tabuľka 16	Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050 R	96
Tabuľka 17	Stavby neodporúčané	98
Tabuľka 18	Mierne využívané spojenia – prevod aktuálne nerealizovateľný, ale výhľadovo možný	99
Tabuľka 19	Málo využité spojenia – neodporúčané k prevodu	99
Tabuľka 20	Návrhnuté nové hraničné priechody	100
Tabuľka 21	Príklad výhľadového grafikonu na trati 180 smer Košice (bez vlakov prechádzajúcich z tratí 188 a 173)	106
Tabuľka 22	Príklad výhľadového grafikonu na trati 180 smer Poprad Košice (bez vlakov prechádzajúcich na trati 188 a 173)	107
Tabuľka 23	Príklad výhľadového grafikonu na trati 188 smer Košice	108
Tabuľka 24	Príklad výhľadového grafikonu na trati 188 smer Lipany	109
Tabuľka 25	Príklad výhľadového grafikonu na trati 173 smer Margecany	110
Tabuľka 26	Príklad výhľadového grafikonu na trati 173 smer Červená Skala	110
Tabuľka 27	Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Trebišov, Čop	112
Tabuľka 28	Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Košice	113
Tabuľka 29	Príklad výhľadového grafikonu na trati 191 smer Medzilaborce	114
Tabuľka 30	Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Michalany	115
Tabuľka 31	Príklad výhľadového grafikonu na trati 160 smer Košice	116
Tabuľka 32	Príklad výhľadového grafikonu na trati 160 smer Plešivec	117
Tabuľka 33	Príklad výhľadového grafikonu na trati 167 smer Dobšiná	117
Tabuľka 34	Príklad výhľadového grafikonu na trati 167 smer Brzotín (Rožňava)	118

Tabuľka 35	Príklad možného výhľadového grafikonov na trati 169 (obidva smery).....	118
Tabuľka 36	Linky spádovej oblasti Košice – medzi centrami.....	128
Tabuľka 37	Linky spádovej oblasti Košice – zvoz do Košíc.....	129
Tabuľka 38	Linky spádovej oblasti Košice – Šaca, U.S.Steell – zvoz do U.S.Steel	130
Tabuľka 39	Linky spádovej oblasti Gemer	131
Tabuľka 40	Linky spádovej oblasti Spiš.....	134
Tabuľka 41	Linky spádovej oblasti Zemplín	137
Tabuľka 42	Linky spádovej oblasti Medzibodrožie.....	140

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

Objednávateľ:	Košický samosprávny kraj Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice Štatutárny orgán: predseda – Ing. Rastislav Trnka IČO: 35541016, DIČ 2021624924 Kontaktná osoba: Ing. Erika Bartková Telefón: +421 55 7268 253 Mobil: +421 918 766 172 E-mail: erika.bartkova@vucke.sk
Zhotoviteľ:	NDCon s.r.o. Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1 Štatutárny zástupca: Ing. Robert Michek IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511 Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028 Kontaktná osoba: Ing. Robert Michek Telefón: +420 251 019 231 Fax: +420 224 810 799 E-mail: robert.michek@ndcon.cz
Názov projektu:	Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja (PUM KSK)
Kód projektu:	302011F490
Program:	302000 - Integrovaný regionálny operačný program
Prioritná os:	302010 - 1. Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch
Konkrétny cieľ:	302010021 - 1.2.1 Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy
Čas plnenia:	jún 2018 – december 2019
Časť projektu:	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 zadefinovanie 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 objednávatel' 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). Objednávatel' 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 objednávkach dopravy aj kompenzácií 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 privádzačov 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 spoplatnená, 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 budúcnosti bude potrebné rozpočet mesta pre údržbu a rozvoj 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 prebrať 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 stavebných 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 niky 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 pätnásťkilometrovými 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;v;
- 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 Chlmci a ďalším centrom v Strede nad Bodrogom.

Významné spádové centra v susedných krajochoch: 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 naštandardnej cestnej 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:

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

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 nadštandardnú sieť diaľnic a rýchlostných a sieť ciest I. triedy vo vlastníctve štátu. Sieť krajských ciest v optimalizovanom rozsahu a vhodnej kategorizácie s doplnenými chýbajúcimi spojeniami, ktorých je v kraji veľa, bude spájať nadštandardné cestné komunikácie a cesty I. triedy s centrami a obcami v kraji a obce a centrá vzájomne. Potrebne 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 skoordínovanie 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.

OP 1 CD	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 Oľšany I. úsek (plný profil)	
c.	R2	Košice, Šaca - Košické Oľšany II. úsek (plný profil)	
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 2 CD	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)			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 3 CD	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			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 4 CD	Privádzač Spišská Nová Ves		
<p>Investíciou NDS bude zrealizovaná druhá etapa privádzača, ktorá však nevyrieši prejazd obcou Harichovce. Vzhľadom k zásadnému rozporu medzi platným uznesením vlády a prioritami správcov cestnej siete na všetkých úrovniach na jednej strane a naliehavosťou problému a investičnými možnosťami Košického kraja na druhej strane sa navrhuje , aby pripojenie Spišskej Novej Vsi k diaľničnej sieti bolo riešené na celoštátnej úrovni. Jednou z možností je rozšírenie cesty II/533 na tri pruhy s vybudovaním trojpruhového obchvatu a jej prevedenie medzi cesty I. triedy. Alternatívou môže byť účelová dotácia na stavbu prepojenia.</p> <p>a. I/82 Privádzač Spišská Nová Ves II. etapa (na území PSK)</p> <p>b. I/82 Privádzač Spišská Nová Ves III. etapa (obchvat Harichoviec)</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 5 CD	Modernizácia a obchvaty na cestách I. triedy		
Plánované obchvaty na cestách I. triedy v investičnom pláne SSC, úsek Čierna – Solomonovo závisí na dohode o zriadení hraničného priechodu na Ukrajinu.			
a. I/18 Nižný Hrabovec – Petrovce nad Laborcom			
b. I/18 a I/74 Strážske, križovatka			
c. I/79 Čierna – Solomonovo – termín realizácie závisí na dohode MV SR a MF SR s Ukrajinou			
I/79 Hriadky – Trebišov, preložka			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 6 CD	Nové hraničné priechody s Ukrajinou		
Realizovať sa bude výstavba nasledujúcich hraničných priechodov:			
a. Vyšné Nemecké – Užhorod (UA) pre peších a cyklistov			
b. Čierna – Solomonovo (UA) – termín realizácie závisí na dohode MV SR a MF SR s Ukrajinou			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 7 CD	Rýchlostné prepojenie Košíc s Michalovcami a Moldavou nad Bodvou		
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.			
<div>a. D1 Bidovce – Dargov (plný profil)</div> <div>b. D1 Dargov – Pozdišovce (plný profil)</div> <div>c. D1 Pozdišovce – Michalovce (plný profil)</div> <div>d. II/555 Privádzač od cesty II/555 z juhu k D1 v Michalovciach</div> <div>e. R2 Moldava – Košice, Šaca (polovičný profil)</div>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 8 CD	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 - projekt mesta Košice	
b. II/552 Košice-Krásna, obchvat – projekt mesta Košice	
Časový horizont:	2030
Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:	
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja	

OP 9 CD	Obchvat Dvorianok
Napriek záverom štúdie realizovateľnosti stavby I/79 Vranov nad Topľou – št. hr. SR/UA, ktorá pre úsek č. 4 obchvat obcí Parchovany a Dvorianky odporúča rekonštrukciu cesty v jestvujúcej trase, a napriek negatívne stanovisku MDV SR k SEA PUM KSK z roku 2020 sa navrhuje do roku 2030 znova posúdiť efektívnosť realizácie obchvatu Dvorianok na ceste I/79, na ktorej môže dôjsť ku nárastu intenzity cestnej dopravy.	
Časový horizont:	2030
Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:	
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja	

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

OP 11 CD	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	
Časový horizont:	2030
Naplnenie opatrenia:	Obslužnosť autobusmi
Súvislosť so špecifickými cieľmi:	
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja	
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja	

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

OP 13 CD	Diaľničné spojenie Michaloviec so štátnou hranicou s UA
Bude vybudované diaľničné spojenie na ukrajinskú hranicu smerom na hraničný priechod 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.	
Časový horizont:	2040
Naplnenie opatrenia:	

Súvislosť so špecifickými cieľmi:

ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja

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

OP 15 CD	Obchvaty na cestách I. triedy
Je navrhnuté realizovať ďalšiu časť „privádzača 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 privádzač Spišská Nová Ves, III. etapa, obchvat Smižian, zmena cesty II/536 v smere Spišský Štvrtok na I/82	
b. I/79 Veľatý, obchvat	
c. I/79 Čerhov, obchvat	
d. I/79 Slovenské Nové Mesto, obchvat	
Časový horizont:	2040
Naplnenie opatrenia:	Nižšie emisie a hluk
Súvislosť so špecifickými cieľmi:	
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja	

OP 16 CD	Nové prepojenia na sieti ciest III. triedy
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. Trstňany – Čižatice	
Časový horizont:	2040
Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:	
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja	
ŠC 5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja	

OP 17 CD	Cezhraničné spojenie Hostovce – Tornanádaska
Hostovce – Tornanádaska (H) – sprevádzkovanie spojenia aj pre nákladnú dopravu do 12 t s napojením na R2 bez zaťažovania Turne nad Bodvou tranzitnou dopravou.	
Časový horizont:	2040
Naplnenie opatrenia:	Obslužnosť autobusmi
Súvislosť so špecifickými cieľmi:	
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja	

OP 18 CD	Rýchlostná cesta R2		
V polovičnom profile budú postavené nasledujúce úseky rýchlostnej cesty R2 v zhode s investičným plánom NDS (v reálnejšom časovom horizonte). Navrhne sa tiež realizovať výhľadové napojenie na R2 v mieste plánovaného obchvatu Moldavy nad Bodvou vo východnejšej polohe.			
a. Tornaľa – Gombasek			
b. Gombasek – Rožňava			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 19 CD	Výstavba ciest I. triedy		
Do roku 2050 bude vybudovaná nová cesta pozdĺž dnešnej frekventovanej II/536 a II/547 ako privádzač na D1, predpokladá zo investícia strany štátu alebo Európskej Únie (alternatívou sú krátke obchvaty Odorína a Jamníka):			
a. Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy			
b. Spišské Vlachy – Granč-Petrovce			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 20 CD	Obchvaty na cestách I. triedy		
Bude realizovaný čiastočný obchvat Sečoviec pre dopravu v smere na Trebišov a obchvat na ceste I/67:			
a. I/18 Sečovce, JZ obchvat			
b. I/67 Betliar– Dobšiná			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			

OP 21 CD	Obchvaty a nové prepojenia na sieti krajských ciest		
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:			
a. II/547 Krompachy – obchvat			
b. II/547 Veľký Folkmar, obchvat			
c. II/550 Moldava nad Bodvou, obchvat v novej východnej polohe s napojením na R2			
d. II/552 Bohdanovce, obchvat			
e. II/552 Rákoš, obchvat			
f. II/552 Slanec, obchvat			
g. II/552 Zemplínska Teplica, obchvat			
h. II/552 Čalovka – Nižný Žipov			
i. II/552 Veľké Kapušany – Maťovce			
j. II/555 Palín a Stretava, obchvat			
k. II/555 Pavlovce nad Uhom, obchvat			
l. II/555 Veľké Kapušany, západný obchvat			
m. (III/3302) Janík – Rešica			
n. III/3699 prepojenie Pribeník – Dobrá			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	Nižšia úroveň hluku
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť vo vlastníctve a správe kraja			
ŠC 5 - Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 22 CD	Nové hraničné priechody		
Realizovať sa bude nasledujúci hraničný priechod:			
a. Lekárovce – Botfalva (UA)			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 23 CD	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.			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	Kvalitnejšia údržba
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 24 CD	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.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Kvalitnejšia údržba

Súvislosť so špecifickými cieľmi:

ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja

ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja

OP 25 CD

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.

Časový horizont:

2030

Naplnenie opatrenia:

Kvalitnejšia údržba

Súvislosť so špecifickými cieľmi:

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

OP 1 ŽD

Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180

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

- Expresy Bratislava/Praha – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú iba v Spišskej N. V. a Kysaku);
- Rýchliky Bratislava – Košice v dvojhodinovom takte (zastavujú aj v Margecanoch);
- Zrýchlené vlaky Poprad - Košice v hodinovom takte v dopravnej špičke (zastavujú aj v Spišských Vlachoch a v Krompachoch);
- Osobné vlaky Košice – Poprad v hodinovom takte;
- REx Banská Bystrica – Košice v štvorhodinovom takte;
- REx Košice – Prešov – Lipany pokračujúce ako osobný vlak z Prešova do Lipian v hodinovom takte (zastavuje v Kostoľanoch nad Hornádom a v Kysaku);
- Osobné vlaky Košice – Lipany v hodinovom takte;
- REx a Os Košice – Prešov v preklade (obidva interval 1 hodina, spolu interval ½ hodiny).

Časový horizont:

2025

Naplnenie opatrenia:

Súvislosť so špecifickými cieľmi:

ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom

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

OP 3 ŽD	Návrh ďalších úprav premávky na trati č. 180		
Oproti horizontu 2040 sa na trati sa navrhuje táto úprava:			
<div><div>a.</div><div>Zrýchlené vlaky Poprad - Košice v hodinovom takte celodenne (zastavujú aj v Spišských Vlachoch a v Krompachoch);</div></div> <div><div>b.</div><div>Os Košice – Prešov v polhodinovom takte;</div></div> <div><div>c.</div><div>REx Košice – Prešov v polhodinovom takte;</div></div> <div><div>d.</div><div>REx a Os Košice – Prešov v preklade (obidva interval ½ hodiny, spolu interval ¼ hodiny).</div></div>			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 4 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 172, 173		
Na trati sa navrhuje dvojsegmentová premávka (REX a osobný vlak):			
<div>a. Osobný vlak Margecany – Dobšinská ľadová jaskyňa v dvojhodinovom takte v dopravnej špičke;</div> <div>b. Osobný vlak Margecany – Nálepko v dvojhodinovom takte v dopravnej špičke;</div> <div>c. V preklade (oba s intervalom 2 hodiny, spolu interval 1 hodina Margecany – Nálepko);</div> <div>d. REX Banská Bystrica – Košice v štvorhodinovom takte.</div>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 5 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 172, 173		
Na trati sa navrhuje úprava premávky: REx Košice – Banská Bystrica v dvojhodinovom takte.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 6 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 190		
Na trati sa navrhuje dvojsegmentová premávka:			
a. Rýchlik Košice – Mukačevo 4 páry denne;			
b. REx Košice – Trebišov – Humenné a ďalej ako osobný do Medzilaboriec v hodinovom takte;			
c. Osobný vlak Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1– Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 7 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 190		
Na trati sa navrhuje úprava premávky:			
a. Rýchlik Košice – Mukačevo 4 páry denne;			
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);			
c. Osobný vlak Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte.			
d. OS (REx) (Trebišov –) Michalany - Slovenské Nové Mesto – Miskolc.			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 8 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 191		
Na trati sa navrhuje dvojsegmentová premávka:			
a. Rex Košice – Humenné s pokračovaním ako osobný vlak do Medzilaboriec v hodinovom takte;			
b. Osobný vlak Michalany – Trebišov v hodinovom takte v dopravnej špičke;			
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.			
d. Možnosť predĺženia osobného vlaku Michalany Trebišov cez Slovenské Nové Mesto do Miskolca.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 9 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 191		
Na trati sa navrhuje úprava premávky:			
a. Osobný vlak Michalany – Trebišov v hodinovom takte			
b. REx/Os Prešov – Humenné v polhodinovom takte, do Stakčina hodinový takt (od roku 2050 tiež polhodinový).			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 10 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenia počtu a kvality vlakov na trati č. 160		
Na trati sa navrhuje radikálne zvýšenie počtu a kvality vlakov pri ponechaní dvojsegmentovej premávky:			
a. R Košice – Zvolen v dvojhodinovom takte (zastavujú v Plešivci, Slavci, Rožňave, Turni nad Bodvou, Moldave nad Bodvou a Haniske);			
b. Od a ku všetkým rýchlikom je v Rožňave vypravený autobus v trase Autobusová stanica – Sídliisko Juh – Železničná stanica;			
c. Os Moldava n. B. mesto – Košice v polhodinovom takte v dopravnej špičke (vynechávajú Moldavu nad Bodvou a Mokrance).			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 11 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenia počtu a kvality vlakov na trati č. 160		
Na trati sa navrhuje radikálne zvýšenie počtu a kvality vlakov pri ponechaní dvoj segmentovej premávky:			
<div><div>a.</div><div>R Košice – Zvolen v dvojhodinovom takte (zastavujú v Plešivci, Slavci, Rožňave, Turni nad Bodvou, Moldave nad Bodvou a Haniske);</div></div>			
<div><div>b.</div><div>R Košice – Plešivec/Dobšiná v dvojhodinovom takte, v Rožňave sa časť súpravy odpojí a odíde smer Dobšiná;</div></div>			
<div><div>c.</div><div>Rýchliky premávajú preložené, čo vytvorí medzi Košicami a Plešivcom hodinový takt;</div></div>			
<div><div>d.</div><div>Od a ku všetkým rýchlikom je v Rožňave vypravený autobus v trase Autobusová stanica – Sídliisko Juh – Železničná stanica;</div></div>			
<div><div>e.</div><div>Os Moldava n. B. mesto – Košice v polhodinovom takte v dopravnej špičke (vynechávajú Moldavu nad Bodvou a Mokrance).</div></div>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 12 ŽD	Návrh obnovenia premávky osobných vlakov na trati 167		
Na trati sa navrhuje premávka osobných vlakov za podmienky skrátenia cestovej doby na 30 min.:			
a. 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 nepárnu hodinu bude chodiť medzi Brzotínom a Dobšinou;			
b. Ku každému vlaku z Dobšinej a do Dobšinej bude do zastávky Rožňava mesto vypravený autobus po trase sídlisko Juh – autobusová stanica – Rožňava mesto.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 13 ŽD	Návrh posilnenia premávky podmienený rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 169		
Na trati sa navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvojsegmentovej premávky:			
a. Osobný vlak Košice – Hidasnémeti – Miskolc v hodinovom takte v spolupráci s MÁV - Start;			
b. EC Košice – Budapest – 2 páry denne.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 14 ŽD	Návrh posilnenia premávky podmienený rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 169		
Na trati sa navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvoj segmentovej premávky: c. Osobný vlak Košice – Hidasnémeti - Miskolc v hodinovom v spolupráci s MÁV - Start; d. EC Košice – Budapešť – 4 páry denne.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 15 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry		
V rámci scenára BAU 2025 sú navrhované nasledujúce úpravy:			
a. Elektrifikácia trate Haniska – Moldava nad Bodvou;			
b. Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné;			
c. Štúdiá realizovateľnosti uzla Košice;			
d. Štúdiá uskutočniteľnosti zvýšenia kapacity trate Kysak – Prešov.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 16 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry		
V rámci scenára BAU 2030 sú navrhované nasledujúce úpravy:			
a. Modernizácia úseku Poprad – Košice;			
b. Modernizácia uzlov Košice, Kysak, Margecany, Spišská Nová Ves.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 17 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry		
V rámci scenára BAU 2040 je navrhovaná nasledujúca úprava:			
Modernizácia úseku Košice – Čierna nad Tisou.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 18 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry		
V rámci scenára BAU 2050 je navrhovaná nasledujúca úprava:			
Modernizácia, skapacitnenie a elektrifikácia južného magistralneho ťahu v úseku Tornaľa – Plešivec – Rožňava – Moldava nad Bodvou.			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 19 ŽD		Úpravy železničnej infraštruktúry	
V rámci scenára DO ALL 2025 sú navrhované nasledujúce úpravy:			
a. pre skrátenie jazdnej doby medzi Popradom a Kysakom o sedem minút: odstránenie pomalých jázd medzi Spišskou Novou Vsou a Margecanmi;			
b. zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku v ½ hodinovom takte;			
c. zvýšenie kapacity trate medzi Humenným a Strážskym, napríklad automatické hradlo;			
d. úprava SZZ vo všetkých ŽST v úseku Margecany – Nálepko, odstránenie pomalých jázd			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 20 ŽD		Úpravy železničnej infraštruktúry	
V rámci scenára DO ALL 2030 sú navrhované nasledujúce úpravy:			
<div><div>a.</div><div>terminál Košice – sever;</div></div> <div><div>b.</div><div>sprístupnenie stanice Košice od východu a vybudovanie podchodu, P+R;</div></div> <div><div>c.</div><div>nová poloha zastávok: Prakovce, zastávka, Gelnica a Jaklovce;</div></div> <div><div>d.</div><div>zvýšenie traťovej rýchlosti na trati Rožňava – Dobšiná na 120 km/h pre skrátenie jazdnej doby na 30 minút;</div></div> <div><div>e.</div><div>terminál Košice – juh (Barca).</div></div>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 21 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry		
V rámci scenára DO ALL 2040 sú navrhované nasledujúce úpravy:			
a. obnovenie druhej koľaje medzi Humenným a Strážskym pre navýšenie železničnej premávky v regióne;			
b. zvýšenie kapacity trate Prešov – Strážske pre umožnenie premávky v polhodinovom takte;			
c. elektrifikácia trate Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 22 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry		
V rámci scenára DO ALL 2050 sú navrhované nasledujúce úpravy:			
a. zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku vlakov osobnej dopravy v štvrťhodinovom takte;			
b. hraničný priechod pre normálny rozchod Maťovce – Užhorod.			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 23 ŽD	Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – Košice		
<p>a. 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 prízjazd 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">i. Spracovanie Štúdie uskutočniteľnosti uzla Košiceii. Modernizácia zabezpečovacieho zariadenia v železničnej stanici Košice.iii. Modernizácie železničného uzla Košiceiv. Spriechodnenie stanice na východnú stranu + nový podchod zo železničnej na autobusovú stanicuv. Prepojenie nástupiska železničnej stanice s autobusovou stanicouvi. Záchytné parkovisko na východnej strane stanice <p>b. 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.</p> <p>c. Košice – juh (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, 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>			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 24 ŽD	Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – ostatné
<p>a. Spišská Nová Ves – 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. Kysak je terminál pre diaľkovú dopravu prístupný z Prešovského kraja, na stanici chýba kvalitnejšie vybavenie pre cestujúcich, úzke plochy nástupísk 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>c. TIOP Trebišov – je potrebné vybudovať terminál pre regionálnu a mestskú dopravu s kvalitným informačným systémom</p> <p>d. 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</p> <p>e. Margecany – stanica potrebuje modernizáciu, pred stanicou je k dispozícii malý, ale zatiaľ postačujúci terminál, vo výhlade je potrebné zvýšenie kapacity terminálu</p> <p>f. Krompachy – budova stanice potrebuje modernizáciu, predstaničný priestor je zmodernizovaný z prostriedkov KSK</p> <p>g. Moldava nad Bodvou, mesto - je vybudovaný plnohodnotný terminál, no nie je vyriešené jeho napojenie na cestu I. triedy a má nedostatočné využitie železničnou dopravou</p>	
Časový horizont:	2030
Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:	
<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 25 ŽD		Infraštruktúra významných prestupných uzlov	
Terminály pri staniciach 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:			
<div><div>a. Michalany</div><div>b. Streda nad Bodrogom</div><div>c. Pribeník</div><div>d. Čierna nad Tisou</div><div>e. Strážske</div><div>f. Rožňava (v Brzotíne)</div><div>g. Spišské Vlachy</div><div>h. Prakovce – terminál je potrebné vybudovať v novej polohe vrátane novej zastávky</div><div>i. Gelnica mesto - terminál je potrebné vybudovať v novej polohe vrátane novej zastávky</div><div>j. Jaklovce – nová poloha zastávky s terminálom</div><div>k. Mníšek nad Hnilcom</div><div>l. Nálepškovo</div><div>m. Plešivec</div><div>n. Turňa nad Bodvou</div><div>o. Rožňava mesto</div><div>p. Dobšiná</div><div>q. Bohdanovce – konečná linky MHD Košice pri železničnej zastávke</div></div>			
Pre Integrovaný dopravný systém budú významné aj menšie prestupové uzly na železničnú dopravu, kde budú tiež zlepšené podmienky a informácie pre cestujúcich:			
<div><div>r. Veľká Ida</div><div>s. Slanec</div><div>t. Kostoľany nad Hornádom</div><div>u. Čečejevce</div><div>v. Haniska</div><div>w. Čaňa</div><div>x. Čelovce</div><div>y. Kuzmice</div><div>z. Kalša</div><div>aa. Čerhov</div></div>			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 26 ŽD		Záchytné parkoviská pri železničných tratiach	
Navrhuje 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. Michalany – 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

OP 1 VOD	Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia v oblasti KSK Západ		
a. Svidník – Gíraltovce – Prešov – Košice (PSK) (2 varianty trasy)			2/1 hod.
b. Stropkov – Gíraltovce – Prešov – Košice (PSK)			2/1 hod.
c. Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice (PSK)			1/1 hod.
d. Lipany – Prešov – Košice (PSK) (len pokiaľ nebude zavedený 30 minútový interval vlakov)			
e. Košice – Michalovce – Sobrance (– Vyšné Nemecké – Užhorod)			2/1 hod
f. Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava (– Dobšiná)			4/2 hod.
g. Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava – Štítnik – Jelšava			4/2 hod.
Rimavská Sobota – Košice – Bardejovské Kúpele (diaľková v spolupráci s BBSK) - jednotlivé spoje			
Časový horizont:	2030	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 2 VOD	Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia v oblasti KSK Východ		
a. Michalovce – Strážske – Vranov n/T – Prešov (KSK + PSK)			1/1 hod.
b. Humenné – Tovarné – Vranov n/T – Sečovce – Košice (PSK)			1/1 hod.
c. Košice – Trebišov – Novosad – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec - Pribeník			4/2 hod.
d. Humenné – Košice – Banská Bystrica (diaľková v spolupráci s BBSK) – jednotlivé spoje			
e. Vysoké Tatry – Michalovce – Vyšné Nemecké (diaľková v spolupráci s PSK) – jednotlivé spoje			
Časový horizont:	2030	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 3 VOD		Obojstranné autobusové zvozy do Košíc	
<div>a. AS Košice – Budimír – Kendice - Prešov (PSK) 1/0,5 hod.</div> <div>b. AS Košice – Vajkovce – Ploské – Drienov – Petrovany – Prešov 1/0,5 hod.</div> <div>c. Mníšek nad Hnilcom - Gelnica - Margecany / Opátka – Košice AS 4/2 hod.</div> <div>d. Košice, AS - Nižná Hutka - Bohdanovce - Rákoš - Slanec - Slanské Nové Mesto - Zemplínska Teplica - Veľké Ozorovce - Malé Ozorovce - Zbehňov - Sečovce - Nový Ruskov – Trebišov 2/1 hod.</div> <div>e. AS Košice/Medzev – Štós-kúpele/Smolník 1/1 hod.</div> <div>f. AS Košice - Malá Ida - Šemša - Nováčany - Rudník - Jasov - Medzev - Vyšný Medzev 2/1 hod.</div> <div>g. AS Košice – Sečovce - Trebišov -Michaľany - Malá Trňa 4/2 hod.</div> <div>h. Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou/Dvorníky-Včeláre 2/1 hod.</div> <div>i. Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou – Žarnov – Janík 2/1 hod.</div> <div>j. Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou – Vyšný Medzev 2/1 hod</div> <div>k. Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou – Jasov – Poproč 2/1 hod.</div> <div>* do zavedenia plnej tarifnej a dopravnej integrácie východisková zastávka „AS Košice“</div>			
Časový horizont:	2030	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 4 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Rožňavy		
<div>a. Revúca - Jelšava - Plešivec (BBSK) 4/2 hod.</div> <div>b. Rimavská Sobota – Tornaľa – Plešivec – Rožňava (BBSK) 4/2 hod.</div> <div>c. Rožňava - Štítnik – Jelšava 2/1 hod.</div> <div>d. Plešivec - Štítnik – Roštár (- Nižná Slaná) 2/1 hod.</div> <div>e. Rožňava - Plešivec - Gemerská Panica – Tornaľa 1/0,5 hod.</div> <div>f. Rožňava - Rudná - Rakovnica - Rožňavské Bystré - Honce - Štítnik - Ochťiná - Rochovce - Slavošovce Čierna Lehota –1/0,5 hod</div> <div>g. Dobšiná - Mlynky - Spišská Nová Ves 4/2 hod.</div> <div>h. Poprad – Dobšiná – Rožňava – Brzotín, žel. stanica Rožňava (PSK) 2/1 hod.</div> <div>(Dobšiná -) Rožňava – Moldava nad Bodvou – Košice 4/2 hod.</div>			
Časový horizont:	2030	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 5 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Spišskej Novej Vsi		
a. Spišská Nová Ves - Hnilčík - Nálepko - Mníšek nad Hnilcom – Gelnica 1/0,5 hod b. Mníšek nad Hnilcom - Helcmanovce - Gelnica - Margecany – Krompachy – Slovinky 1/0,5 hod. c. Spišská Nová Ves - Harichovce – Levoča 0,5/0,25 hod. d. Spišská Nová Ves - Odorín - Jamník - Domaňovce - Klčov - Spišské Podhradie 4/2 hod. e. Levoča - Iliašovce – Smižany - Spišská Nová Ves – Spišské Vlasy – Spišské Podhradie 2/1 hod. f. (Slovinky -) Krompachy - Spišské Vlasy (ž.s.) – Spišské Podhradie (- Jablonov – Lúčka) 2/1 hod. Linky PSK – návrh PUM PSK: g. Kežmarok – Ľubica – Vrbov – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves (PSK) 2/2 hod. h. Závada – Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves - Markušovce - Jamník - Spišské Vlasy - Spišské Podhradie (PSK) 2/1 hod. i. Lipany – Vyšný Slavkov – Bijacovce – Ordzovany – Studenec – Sp. Podhradie (– Sp. Vlasy) 2/1 hod. j. Levoča - Iliašovce - Spišská Nová Ves - Spišské Vlasy – Spišské Podhradie (PSK) 2/1 hod. k. Levoča - Spišský Hrhov - Jamník - Spišská Nová Ves (PSK) 2/1 hod.			
Časový horizont:	2030	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 6 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Trebišova		
a. Pribeňík - Kráľovský Chlmec - Svätuš - Svätá Mária - Somotor - Streda nad Bodrogom - Viničky - Borša - Slovenské Nové Mesto - Čerhov – Trebišov 2/1 hod. (s potenciálom na spojenie do mesta Sátoraljaújhely)			
b. Trebišov - Zemplínske Hradište - Malčice - Oborín - Veľké Raškovce - Vojany - Veľké Kapušany 2/2 hod. (pred postavením cesty Zemplínske Hradište – Malčice cez Novosad)			
c. Vranov nad Topľou – Trebišov (PSK) 1/1 hod.			
d. Vranov nad Topľou – Sečovce – Košice (PSK) 2/1 hod.			
Časový horizont:	2030	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 7 VOD		Obojstranné autobusové zvozy do Michaloviec
a. Michalovce - Lastomír - Sliepkovce - Budkovce - Drahňov - Vojany - Veľké Kapušany 1/0,5 hod b. Čierna nad Tisou - Čierna - Boťany - Bačka - Leles - Veľké Kapušany 4/2 hod. c. Michalovce - Pavlovce nad Uhom - Veľké Kapušany - Kráľovský Chlmec - Pribeník 1/0,5 hod. d. Sobrance - Ruskovce - Jasenov - Poruba pod Vihorlatom - Jovsa - Kusín - Klokočov - Kaluža - Michalovce 1/0,5 hod. e. (Vyšné Nemecké -) Sobrance - Michalovce - Košice 2/1 hod. f. Veľké Kapušany - Čierne Pole - Bajany - Lekárovce - Bežovce - Jenkovce - Sejkov - Orechová - Tibava - Sobrance 2/2 hod. g. (Michalovce -) Sobrance - Ruský Hrabovec - Ubľa (- Snina) 2/2 hod. h. Michalovce - Hriadky - Trebišov 4/2 hod. i. Jenkovce - Nižné Nemecké - Vyšné Nemecké - Krčava - Orechová - Tibava - Sobrance - Nižná Rybnica - Fekišovce - Závadka - Lúčky - Zalužice - Michalovce 2/2 hod. Linky PSK - návrh PUM PSK: j. Prešov - Vranov nad Topľou - Strážske - Humenné (PSK) 1/1 hod. k. Humenné - Strážske - Michalovce (PSK) 1/1 hod. l. Michalovce - Trhovište - Rakovec nad Ondavou - Nižný Hrabovec - Hencovce - Vranov nad Topľou (PSK) 1/1 hod. m. Humenné - Strážske - Michalovce (PSK) 1/1 hod.		
Časový horizont:	2030	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 8 VOD		MHD mimo mesta Košice
a. 080 Staničné námestie - Malá stanica - VSS, križ. - Šebastovce - Haniska - Sokoľany - Seňa - Kechnec - Milhošť 1/0,5 hod. b. 083 Staničné námestie - Heringeš - Sady nad Torysou - Košická Polianka - Krásna - Važecká (- terminál Košice juh - Barca) 1/0,5 hod. c. 084 Staničné námestie - Námestie osloboditeľov - VSS, križ. - Valaliky - Kokšov-Bakša/Čaňa 1/0,5 hod. d. 085 Opátka - Košická Belá - Čermel' - Okresný úrad - Vodárenská - Kostoľany nad Hornádom 2/1 hod. e. 086 Košice, Moskovská - Baška - Bukovec - Malá Ida - Šaca, USS, vstupný areál 1/0,5 hod.		
Časový horizont:	2030	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 9 VOD		Zvozy do spádových centier KSK Západ	
<p>a. Košice -25 liniek</p> <p>b. Košice U.S.Steel – 6 liniek</p> <p>c. Moldava nad Bodvou - 5 liniek</p> <p>d. Turňa nad Bodvou – 2 linky</p> <p>e. Rožňava - 5 liniek</p> <p>f. Dobšiná – 2 linky</p> <p>g. Nižná Slaná – 1 linka</p> <p>h. Plešivec – 2 linky</p> <p>i. Štítnik – 2 linky</p> <p>j. Tornaľa – 1 linka</p> <p>k. Spišská Nová Ves – 8 liniek</p> <p>l. Krompachy – 3 linky</p> <p>m. Spišské Vlachy – 3 linky</p> <p>n. Nálepko - 3 linky</p> <p>o. Gelnica - 3 linky</p> <p>p. Margecany – 3 linky</p>			
Časový horizont:	2030	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 10 VOD		Zvozy do spádových centier KSK Východ	
a. Trebišov -12 liniek b. Sečovce – 1 linka c. Slovenské Nové Mesto 1 linka d. Kráľovský Chlmec / Pribeník - 7 liniek e. Michalovce –146 liniek f. Sobrance – 9 liniek g. Veľké Kapušany – 5 liniek			
Časový horizont:	2030	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 11 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Košiciach		
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.			
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 12 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			

OP 13 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch		
<p>Spoločná mestská hromadná doprava prevádzkuje 15 liniek, ktoré jazdia najčastejšie z autobusovej stanice cez centrum mesta do priemyselnej zóny a na predmestie Ferčkovce, 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 Ferčkovce a Novoveská Huta sa čiastočne prekrývajú s linkami prímestskej autobusovej dopravy od Nálepky, tie však nepremávajú medzi 13. a 16. hod, mnoho spojov Ferčkovce 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>			
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 Rožňave		
<p>Mestská doprava v Rožňave je rozsahom veľmi malá a lacná. Pozostáva s 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>			
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 15 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Trebišove		
<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>			
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 16 VOD		Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min	
a. Košice – Kostolany nad Hornádom – Družstevná pri Hornáde – kombinácia s vlakom			
b. Košice – Lemešany – Kendice – Prešov			
c. Košice – Prešov po D1			
d. Košice – Vajkovce – Ploské – Drienov – Prešov			
e. Košice – Sečovce			
f. Košice – Sady nad Torysou			
g. Košice – Slanec – Zemplínska Teplica			
h. Košice – Čaňa – Ždaňa			
i. Košice – Kechnec			
j. Košice-Šaca, U.S.Steel – Mokrance - Moldava nad Bodvou			
k. Košice-Šaca, U.S.Steel – Veľká Ida			
l. Košice – Šemša – Jasov - Medzev			
m. Košice – Nižný Klátov			
n. Moldava nad Bodvou – Jasov			
o. Poproč – Jasov			
p. Tornaľa – Rožňava (kombinácia s vlakom)			
q. Dobšiná – Rožňava			
r. Čierna Lehota - Štítnik- Rožňava			
s. Moldava nad Bodvou - Rožňava			
t. Poprad – Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy - Krompachy - Margecany			
u. (Spišské Podhradie –) Levoča – Spišská Nová Ves			
v. Rudňany – Spišská Nová Ves			
w. Nálepko – Hnilčík – Spišská Nová Ves			
x. Spišské Tomášovce – Spišská Nová Ves			
y. Žehra – Spišské Vlachy			
z. Nálepko – Gelnica – Margecany (kombinácia s vlakom)			
aa. Veľký Folkmar – Margecany			
bb. Humenné – Strážske – Michalovce – Veľké Kapušany			
cc. Zemplínska Širava – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)			
dd. Trnava pri Laborci – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)			
ee. Vinné – Michalovce (tieto tri úseky je potrebné skoordinať)			
ff. (Tibava -) Sobrance – Michalovce			
gg. Michalovce – Lastomír – Drahňov – Veľké Kapušany			
hh. Budkovce – Hatalov – Michalovce			
ii. Sečovce - Trhovište – Michalovce			
jj. Kačanov – Trhovište – Michalovce			
kk. Rakovce nad Ondavou – Trhovište – Michalovce			
ll. Vranov nad Topľou – Trebišov			
mm. Trebišov – Hraň			
nn. Streda nad Bodrogom – Slovenské Nové Mesto – Trebišov			
oo. Čelovce – Trebišov			
pp. Slanské Nové Mesto – Kuzmice			
qq. Kráľovský Chlmec – Leles			
rr. Veľký Horeš – Kráľovský Chlmec			
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 17 VOD		Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min	
<div><div>a. Veľký Folkmar – Košice</div><div>b. Vtáčkovce – Košice</div><div>c. Bidovce – Kecerovce (v okruhu raz cez Čakanovce, raz cez Herľany)</div><div>d. Sady nad Torysou – Bohdanovce</div><div>e. Sady nad Torysou – Krásna</div><div>f. Ždaňa – Skároš</div><div>g. Ždaňa – Trstené pri Hornáde</div><div>h. Veľká Ida – Buzica</div><div>i. Perín-Chym – Veľká Ida</div><div>j. Buzica – Čečejevce</div><div>k. Sokoľany – Haniska – Košice</div><div>l. Moldava nad Bodvou – Mokrance – Buzica – Kechnec</div><div>m. Mníšek nad Hnilcom – Smolník – Medzev</div><div>n. Kečovo – Plešivec</div><div>o. Silica – Plešivec</div><div>p. Vyšná Slaná – Dobšiná</div><div>q. Iliašovce – Smižany</div><div>r. Bystrany – Olcnava</div><div>s. Slovinky – Krompachy</div><div>t. Budkovce – Oborín</div><div>u. Strážske – Zbudza – Michalovce</div><div>v. Oreské – Zbudza</div><div>w. Kačanov – Oborín – Novosad</div><div>x. Nižný Hrabovec – Rakovec nad Ondavou</div><div>y. Lesné – Michalovce</div><div>z. Choňkovce – Sobrance</div><div>aa. Vyšné Nemecké – Sobrance</div><div>bb. Jasenov – Sobrance</div><div>cc. Vyšná Rybnica – križovatka Gajdoš</div><div>dd. Zemplínska Teplica – Zemplínsky Branč</div><div>ee. Michaľany – Veľaty – Novosad</div><div>ff. Kuzmice – Michaľany</div><div>gg. Slanské Nové Mesto – Sečovce</div><div>hh. Sečovce – Zemplínska Teplica</div><div>ii. Oborín – Vojany</div><div>jj. Leles – Veľké Kapušany</div><div>kk. Čierna nad Tisou – Čierna – Boťany / Dobrá – Kráľovský Chlmec</div><div>ll. Zátin – Kráľovský Chlmec</div><div>mm. Viničky – Svätá Mária – Kráľovský Chlmec</div></div>			
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 18 VOD	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.</p> <p>Bližšie je geografická oblasť vymedzená v kapitole 9.2.</p> <p>Pre štart činnosti organizátora IDS budú obstarané:</p> <ul style="list-style-type: none">a. softvérové vybavenie pre plánovanie dopravných výkonovb. softvérové vybavenie pre dopravné modelovanie			
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 19 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Spišská Nová Ves – Levoča – Poprad – Kežmarok		
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.			
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 20 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Michalovce – Vranov nad Topľou – Humenné		
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.			
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 21 VOD	Prvý krok rozvoja IDS Východ		
Prvý krok rozvoja značí rozšírenie jadrových oblastí tak, aby získali spoločné hranice a v ďalšom kroku bolo možné ich spojiť do jedného systému:			
a. Ku IDS košicko-prešovskej aglomerácie dointegrovat' zvyšky okresu Košice okolie a okresu Gelnica susediacu s prešovským krajom a s okresom Spišská Nová Ves (a okres Sabinov v Prešovskom kraji);			
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.			
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 22 VOD	Druhý krok rozvoja IDS Východ		
Vytvorenie jedného systému, prepojenie dosiaľ samostatných častí.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Jednotný systém IDS
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 23 VOD	Tretí krok rozvoja IDS Východ		
Zaintegrovanie spojenia do zvyšných okresných miest: Stará Ľubovňa, Bardejov, Svidník, Stropkov, Medzilaborce a Snina v Prešovskom kraji a Rožňava a Sobrance v Košickom kraji. V tom aj integrácia obsluhy územia medzi aktuálnym územím s fungujúcim IDS a dotknutými okresnými mestami.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	Jednotný systém IDS
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 24 VOD	Štvrtý krok rozvoja IDS Východ		
Završenie dopravnej integrácie na zvyšných územiach obidvoch krajov. Tým sa IDS rozprestrie na celé východné Slovensko a naďalej bude úlohou koordinátora systém zdokonaľovať ako vo vlastnom poskytovaní dopravných služieb, tak v riadení a organizovaní dopravného systému.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Jednotný systém IDS
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 25 VOD	Napojenie terminálu Moldava nad Bodovou na cestu I. triedy		
Vybudovanie príjazdovej cesty k terminálu integrovanej dopravy Moldava nad Bodvou, mesto z cesty I/16			
Časový horizont:	2040	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 26 VOD		Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu	
Terminály je potrebné vybaviť prístreškami, informačným systémom IDS Východ a pri väčších termináloch aj online informačným tabuľami s odjazdmi autobusov:			
a. Košice – autobusová stanica veľkostnej kategória A – osobitné opatrenia:			
i. Umožniť prejazd z autobusovej stanice do predstaničného priestoru pre autobusy integrovanej dopravy			
ii. Modernizovať odbavovacie plochy autobusovej stanice, sprehľadniť informačný systém, zrušiť podchod, integrácia s odbavovaním MHD			
iii. Zaviesť preferenciu autobusov na Prešovskej a Palackého ulici			
iv. Zriadiť kontaktného centra IDS Východ s predajom cestovných dokladov.			
b. Barca			
c. Košice - Sever			
d. Moskovská			
e. Vstupný areál U. S. Steel – existujúci terminál električiek a autobusov, spolu s modernizáciou a zrýchlením električkovej trate do centra Košíc			
f. Valcovne U.S.Steel			
g. Važecká			
Časový horizont:	2030	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 27 VOD		Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu	
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 staniciach a zastávkach.			
B: Rožňava , Spišská Nová Ves, Michalovce			
C: Štítňik, Sečovce, Sobrance, Kráľovský Chlmec, pekáreň, 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 , Nálepko 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., Kecеровce, Kechnec (v areáli bývalej firmy Molex), Kechnec – Magna, Brehov, rázc. Biňov, Hriadky, Oborín, Somotor, Bačka, Leles.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Integrácia prestupov
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 28 VOD	Preferencia hromadnej dopravy		
Zavádzanie preferenčných opatrení pre zrýchlenie premávky autobusov prímestskej dopravy, buspruhy, preferencia na križovatkách:			
a. Vybavenie vozidiel pasívnou detekciou pre križovatky v Košiciach			
b. Buspruh na ceste I/19 Hrašovík – Košická Nová Ves			
c. Ukončovanie spojov na termináloch s električkovou dopravou v dopravných špičkách (Važecká, U.S.Steel)			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Úspora času
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 29 VOD	Bezbariérové zastávky		
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.			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	Jednotný systém IDS
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 30 VOD	Kontaktné centrá IDS Východ		
Vybudovanie a prevádzkovanie kontaktných centier IDS Východ s predajom lístkov vrátane predplatného v kombinácii s informačným centrom vo vybraných termináloch v spádových centrách			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Jednotný systém IDS
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 31 VOD	Aplikácia a internetový portál IDS Východ		
Aplikácia a internetový portál s informáciami, on-line informáciami a on-line predajom cestovných lístkov IDS Východ.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Jednotný systém IDS
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 32VOD	Alternatívny spôsob obsluhy		
Obsluha území s veľmi nízkym dopytom po preprave alternatívnym spôsobom prostredníctvom menších vozidiel a alternatívnych dopravcov.			
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			

6.4 Návrhy opatrení v oblasti nemotorovej dopravy

OP 1 ND	Čiastkové prepojenie kostrovej siete cyklistických komunikácií		
<p>Kostrová sieť cyklistických komunikácií v Košickom kraji je zadefinovaná 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> <ul style="list-style-type: none">a. Južný obchvat Smižian + združený podjazd s cyklotrasou SNV – Spišské Tomášovce (v rámci koridoru) (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)b. Prepojenie Krompachy -> Kolinovce -> Zahura-> Olcnav a lebo Spišské Vlachy (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Hornádska)c. Prepojenie Košice -> Nižná Myšľa (kostrová sieť cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)d. Prepojenie Košice -> Družstevná pri Hornáde (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)e. 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)f. Prepojenie Spišské Vlachy -> Olcnav a (kostrová sieť cyklistických trás – vetva Hornádska)			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
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			

OP 2 ND	Kompletná výstavba kostrovej siete cyklistických komunikácií		
<p>Kostrová sieť cyklistických komunikácií v Košickom kraji je zadefinovaná 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> <ul style="list-style-type: none">a. Vetva A – EuroVelo 11,b. Vetva B – Zemplínskac. Vetva C – Gemerskád. Vetva D – Hornádskae. Vetva E – Abovskáf. Vetva F – Tokajskág. Vetva G – Dolnozemplínska			
Časový horizont:	2050	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
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			

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

Prepojenie Strážske → Brekov

Sobrance

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

Veľké Kapušany

- a. Prepojenie osada Ortov – 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 → Svätuš
- d. Prepojenie Kráľovský Chlmec – Bačka (pozdĺž cesty I/79)

Čierna nad Tisou

Prepojenie Biel – Bačka (priebeh cez koľaje)

Slovenské Nové Mesto

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

Časový horizont:

2030

Naplnenie opatrenia:

Súvislosť so špecifickými cieľmi:

ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja

ŠC 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti

OP 4 ND

Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi

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.

Časový horizont:

priebežne

Naplnenie opatrenia:

Súvislosť so špecifickými cieľmi:

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

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

6.5 Ostatné návrhy opatrení

OP 1 ON	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.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	Spracovaná koncepcia
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 2 ON	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.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Spracovaná koncepcia
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			

OP 3 ON	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.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Spracovaná koncepcia
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 4 ON	Zriadenie dispečingu IDS Východné Slovensko		
<p>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.</p> <p>Jedným zo základných predpokladov je prepojenie s dispečingmi jednotlivých dopravcov pôsobiach v rámci IDS.</p>			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci dispečing
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
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			

OP 5 ON	Dispečingy ďalších zložiek dopravného systému a ich previazanosť		
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.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci dispečing
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
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			

OP 6 ON	Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich		
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.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci systém
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 7 ON	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS)		
Informačný systém nepredstavujú len elektronické informačné tabule na zastávkach a staniciach 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. Takýto komplexný systém je dôležitou súčasťou kvality poskytovaných dopravných služieb.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	Fungujúci systém
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja ŠC 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			

OP 8 ON	Zvyšovanie bezpečnosti premávky na železničných priecestiach		
Železničné priecestia predstavujú rizikové body cestnej aj železničnej infraštruktúry. Nakoľko je to možné, je potrebné znížovať 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;			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
ŠC 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			

OP 9 ON	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.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
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			

OP 10 ON	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.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 11 ON	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.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 12 ON	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.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 13 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave		
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. Treba vyjednávať, aby do roku 2025 boli nahradené alebo aspoň významne modernizované vozne z čias Československých štátnych dráh.			
Časový horizont:	2025	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 14 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave		
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.			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 15 ON	Vozidlový park v regionálnej vlakovej doprave		
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.			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obslužnosť			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 16 ON	Zriadenie parkovísk P+R v meste Košice		
Zriaďovanie parkovísk P+R má napomôcť zníženiu dochádzky autami do centier väčších miest. Dochádzajúcim treba ponúknuť pokiaľ možno pohodlnú alternatívu cesty osobným autom.			
<ul style="list-style-type: none">a. Zelený dvorb. pred Košickou Novou Vsouc. Hrašovíkd. Heringeše. Krásna nad Hornádom (križovatka R2 s II/552)f. Terminál Košice – juh (TIOP Barca)g. Šebastovceh. Vstupný areál U.S.Steel, Šacai. Valcovne U. S. Steelj. Perešk. Moskovskál. Čermeľm. Terminál Košice - Sever			
Časový horizont:	2030	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 17 ON	Zriadenie parkovísk P+R pri hlavných križovatkách pri Košiciach		
Parkoviská pri hlavných križovatkách s vyriešením nadväzných dopravy:			
a. križovatka D1 s R2 Hrašovík, (smer zo Sečoviec, Prešova)			
b. križovatka R2 s II/552 Krásna (smer Slanec)			
c. križovatka I/17 s R4 pri Šebastovciach (smer Seňa, Kechnec)			
d. križovatka R2/Vstupný areál U.S.Steel, Šaca alebo rozšírenie parkovísk pri zastávke Valcovne U. S. Steel (smer Moldava n. B., Rešica)			
Časový horizont:	2040	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
ŠC 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			

OP 18 ON	Ochrana dopravného systému kraja pred vonkajšími hrozbami		
<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>			
Časový horizont:	priebežne	Naplnenie opatrenia:	
Súvislosť so špecifickými cieľmi:			
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 naplňajú. 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
Špecifický cieľ 1 – Atraktívny a výkonný systém VOD priateľský k užívateľom			
ŠC 1	OP 1 ŽD	Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180	2025
ŠC 1	OP 2 ŽD	Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180	2030
ŠC 1	OP 3 ŽD	Návrh ďalších úprav premávky na trati č. 180	2050
ŠC 1	OP 4 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 172, 173	2025
ŠC 1	OP 5 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 172, 173	2030
ŠC 1	OP 6 ŽD	Návrh troch dvojsegmentovej premávky na trati č. 190	2025
ŠC 1	OP 7 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 190	2050
ŠC 1	OP 8 ŽD	Návrh dvoj segmentovej premávky na trati č. 191	2025
ŠC 1	OP 9 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 191	2040
ŠC 1	OP 10 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenia počtu a kvality vlakov na trati č. 160	2025
ŠC 1	OP 11 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenia počtu a kvality vlakov na trati č. 160	2030
ŠC 1	OP 12 ŽD	Návrh premávky osobných vlakov na trati 167	2030
ŠC 1	OP 13 ŽD	Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 169	2025
ŠC 1	OP 14 ŽD	Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 169	2030
ŠC 1	OP 15 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2025
ŠC 1	OP 16 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2030
ŠC 1	OP 17 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2040
ŠC 1	OP 18 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2050
ŠC 1	OP 19 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2025
ŠC 1	OP 20 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2030
ŠC 1	OP 21 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2040
ŠC 1	OP 22 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2050
ŠC 1	OP 23 ŽD	Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – Košice	2030
ŠC 1	OP 24 ŽD	Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – ostatné	2030
ŠC 1	OP 25 ŽD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov	2040
ŠC 1	OP 26 ŽD	Záchytné parkoviská pri železničných tratiach	2030
ŠC 1	OP 1 VOD	Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia KSK Západ	2030
ŠC 1	OP 2 VOD	Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia KSK Východ	2030
ŠC 1	OP 3 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Košíc	2030
ŠC 1	OP 4 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Rožňavy	2030
ŠC 1	OP 5 VOD	Obojstranné autobusové zvozy zo Spišskej Novej Vsi	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 1	OP 6 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Trebišova	2030
ŠC 1	OP 7 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Michaloviec	2030
ŠC 1	OP 8 VOD	MHD mimo mesta Košice	2030
ŠC 1	OP 9 VOD	Zvozy do spádových centier KSK Západ	2030
ŠC 1	OP 10 VOD	Zvozy do spádových centier KSK Východ	2030
ŠC 1	OP 11 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Košiciach	2030
ŠC 1	OP 12 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Michalovciach	2030
ŠC 1	OP 13 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch	2025
ŠC 1	OP 14 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Rožňave	2025
ŠC 1	OP 15 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Trebišove	2025
ŠC 1	OP 16 VOD	Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min	2025
ŠC 1	OP 17 VOD	Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min	2025
ŠC 1	OP 18 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Košice – Prešov	2025
ŠC 1	OP 19 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Poprad – Kežmarok – Spišská Nová Ves – Levoča	2025
ŠC 1	OP 20 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Humenné – Michalovce – Vranov nad Topľou	2025
ŠC 1	OP 21 VOD	Prvý krok rozvoja IDS Východ	2025
ŠC 1	OP 22 VOD	Druhý krok rozvoja IDS Východ	2030
ŠC 1	OP 23 VOD	Tretí krok rozvoja IDS Východ	2030
ŠC 1	OP 24 VOD	Štvrtý krok rozvoja IDS Východ	2040
ŠC 1	OP 25 VOD	Napojenie terminálu Moldava nad Bodovou na cestu I. triedy	2040
ŠC 1	OP 26 VOD	Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu	2030
ŠC 1	OP 27 VOD	Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu	2040
ŠC 1	OP 28 VOD	Preferencia hromadnej dopravy	2025
ŠC 1	OP 29 VOD	Bezbariérové zastávky	Priebežne
ŠC 1	OP 30 VOD	Kontaktné centrá IDS Východ	2025
ŠC 1	OP 31 VOD	Aplikácia a internetový portál IDS Východ	2025
ŠC 1	OP 32 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
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

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
Špecifický cieľ 2 – Kvalitná cestná sieť v správe kraja			
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	Cezhraničné spojenie Hostovce – Tornanádaska do 12 t	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 priebežne
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

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
Špecifický cieľ 3 – Kvalitná infraštruktúra zabezpečujúca potrebné výkony a parametre VOD			
ŠC 3	OP 15 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2025
ŠC 3	OP 16 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2030
ŠC 3	OP 17 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2040
ŠC 3	OP 18 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2050
ŠC 3	OP 19 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2025
ŠC 3	OP 20 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2030
ŠC 3	OP 21 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2040
ŠC 3	OP 22 ŽD	Úpravy železničnej infraštruktúry	2050
ŠC 3	OP 23 ŽD	Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – Košice	2030
ŠC 3	OP 24 ŽD	Infraštruktúra prestupových uzlov najvyššieho významu – ostatné	2030
ŠC 3	OP 25 ŽD	Infraštruktúra významných prestupných uzlov	2040
ŠC 3	OP 26 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
Špecifický cieľ 4 – Kvalitný vozidlový park pre dopravnú obsluhu			
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
Špecifický cieľ 5 – Komplexné riadenie a organizovanie dopravného systému kraja			
ŠC 5	OP 1 VOD	Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia KSK Západ	2030
ŠC 5	OP 2 VOD	Sieť autobusových liniek rýchleho spojenia KSK Východ	2030
ŠC 5	OP 3 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Košíc	2030
ŠC 5	OP 4 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Rožňavy	2030
ŠC 5	OP 5 VOD	Obojstranné autobusové zvozy zo Spišskej Novej Vsi	2030
ŠC 5	OP 6 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Trebišova	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 7 VOD	Obojstranné autobusové zvozy do Michaloviec	2030
ŠC 5	OP 8 VOD	MHD mimo mesta Košice	2030
ŠC 5	OP 9 VOD	Zvozy do spádových centier KSK Západ	2030
ŠC 5	OP 10 VOD	Zvozy do spádových centier KSK Východ	2030
ŠC 5	OP 11 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Košiciach	2025
ŠC 5	OP 12 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Michalovciach	2025
ŠC 5	OP 13 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Spišskej Novej Vsi a Smižanoch	2025
ŠC 5	OP 14 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Rožňave	2025
ŠC 5	OP 15 VOD	Návrh nového usporiadania MHD v Trebišove	2025
ŠC 5	OP 16 VOD	Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 30 min	2025
ŠC 5	OP 17 VOD	Taktová prímestská autobusová doprava – max. špičkový interval 60 min	2025
ŠC 5	OP 18 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Košice – Prešov	2025
ŠC 5	OP 19 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Poprad – Kežmarok – Spišská Nová Ves – Levoča	2025
ŠC 5	OP 20 VOD	Zriadenie jadra IDS v oblasti Humenné – Michalovce – Vranov nad Topľou	2025
ŠC 5	OP 21 VOD	Prvý krok rozvoja IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 22 VOD	Druhý krok rozvoja IDS Východ	2030
ŠC 5	OP 23 VOD	Tretí krok rozvoja IDS Východ	2030
ŠC 5	OP 24 VOD	Štvrtý krok rozvoja IDS Východ	2040
ŠC 5	OP 25 VOD	Napojenie terminálu Moldava nad Bodovou na cestu I. triedy	2040
ŠC 5	OP 26 VOD	Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu	2030
ŠC 5	OP 27 VOD	Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu	2040
ŠC 5	OP 28 VOD	Preferencia hromadnej dopravy	2025
ŠC 5	OP 29 VOD	Bezbariérové zastávky	Priebežne
ŠC 1	OP 30 VOD	Kontaktné centrá IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 31 VOD	Aplikácia a internetový portál IDS Východ	2025
ŠC 5	OP 32 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 štvorsegmentovej premávky na trati č. 180	2025
ŠC 5	OP 2 ŽD	Návrh štvorsegmentovej premávky na trati č. 180	2030
ŠC 5	OP 3 ŽD	Návrh ďalších úprav premávky na trati č. 180	2050
ŠC 5	OP 4 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky na trati č. 172, 173	2025
ŠC 5	OP 5 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 172, 173	2030

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 5	OP 6 ŽD	Návrh troch dvojsegmentovej premávky na trati č. 190	2025
ŠC 5	OP 7 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 190	2050
ŠC 5	OP 8 ŽD	Návrh dvoj segmentovej premávky na trati č. 191	2025
ŠC 5	OP 9 ŽD	Návrh úprav premávky na trati č. 191	2040
ŠC 5	OP 10 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenia počtu a kvality vlakov na trati č. 160	2025
ŠC 5	OP 11 ŽD	Návrh dvojsegmentovej premávky a zvýšenia počtu a kvality vlakov na trati č. 160	2030
ŠC 5	OP 12 ŽD	Návrh premávky osobných vlakov na trati 167	2030
ŠC 5	OP 13 ŽD	Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 169	2025
ŠC 5	OP 14 ŽD	Návrh posilnenia premávky podmienené rozvojom okolitých priemyselných areálov, trať 169	2030
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
Špecifický cieľ 6 – Posilňovanie úlohy nemotorovej mobility v dochádzke na krátke vzdialenosti			
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

Špec. cieľ	Číslo opatrenia	Názov opatrenia	Časový horizont
ŠC 6	OP 4 ND	Budovanie bezbariérovej infraštruktúry pre chodcov s hendikepmi	priebežne
ŠC 6	OP 5 ND	Ďalšie potrebné opatrenia	2050 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 obslužnosť
- 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, I/20), 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, Smečany, Spišské Vlachy 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

PUM KSK uvádza požiadavky na kapacitu ciest z pohľadu kraja po overení na dopravnom modeli za predpokladu, že celoštátne stratégie budú nadradené a rozhodujúce. Považujeme však za užitočné formulovať pohľad regiónu. Preto obsahuje návrh rozvoja cestnej siete jedno odlišné riešenie od plánov NDS – je ním tunel Soroška, ktorý KSK požaduje budovať v plnom profile z dôvodu bezpečnosti premávky, premávky bez prerušenia pri údržbe a kvôli zabráneniu očakávaným komplikáciám pri budúcej kompletizácii na plný profil. Naopak úsek D1 Michalovce – štátna hranica UA bol do PUM KSK prevzatý v štvorpruhovej podobe z podkladov NDS, aj keď očakávané zaťaženie týmto parametrom nezodpovedá..

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 Trojmorja. 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). Tunel 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 lepšie 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 obidvoch 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 napojením 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 výstavby	zaťaženie [voz/24h]
D1	Budimír – Bidovce (plný profil)	2019	20050
R2	Rožňava – Jablonov nad Turňou – návrh KSK na úpravu na 4 pruhy v tuneli (Do all)	2025	7460
R2	Košice, Šaca - Košické Oľšany I. úsek (plný profil)	2023	11600
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 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 privádzča 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).

Tabuľka 2 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2025

cesta	stavba	predpokladané ukončenie výstavby	zaťaženie [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 mestom Košice v spolupráci s SSC obchvaty Krásnej a Košickej Novej Vsi ako aj zvýšenie kapacity Kostolianskej cesty s novým riešením križovatky pri Crow Aréne s vyriešením cyklistickej trasy pozdĺž Čermešského potoka (viď kapitola 7.2.1.1).

Tabuľka 3 Stavby na cestnej sieti v scenári Bau 2030

cesta	stavba	predpokladané ukončenie výstavby	zaťaženie [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

cesta	stavba	predpokladané ukončenie výstavby	zaťaženie [voz/24h]
II/552	Košice-Krásna v Košiciach, obchvat	do 2030	6220

Do all 2030 – pre lepšiu funkciu diaľnice D1 pri Michalovciach a Sobrance sa navrhuje napojenie križovatky Michalovce privádzačom 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 výstavby	zaťaženie [voz/24h]
D1/II/555	Privádzač od cesty II/555 z juhu k D1 v Michalovciach	do 2030	9880
I/79	Dvorianky, posúdenie možnosti obchvatu	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 (štátom investovanej) cesty 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 výstavby	zaťaženie [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), s napojením dnešnou cestou II/536 a obchvatu Spišského Štvrtku v PSK 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 kríženia 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 výstavby	zaťaženie [voz/24h]
I/82	Smižany, obchvat a zmena cesty II/536 na I/82	do 2035	6450
I/79	Veľaty, obchvat	do 2040	6540

cesta	stavba	predpokladané ukončenie výstavby	zaťaženie [voz/24h]
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 štátu alebo Európskej Únie novú cestu 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.. 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 Bodovou 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]
nová cesta	Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy	do 2050	15080
nová cesta	Spišské Vlachy – Granč-Petrovce	do 2050	3290
I/18	Sečovce, JZ obchvat	do 2050	4560
I/67	Betliar – Stratená	do 2050	6290
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 dopravný-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 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. Dopravný-technický stav ciest III. triedy vychádza z ich historického trasovania. Až na výnimky nie je ale účelné ani možné dopravný-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 rovinatých 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 Vlachy)
- 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 Trstany – 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	Trstany – 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 prepojenie z Pribeníku do Dobrej.

Tabuľka 15 Stavby na cestnej sieti v scenári Do all 2050

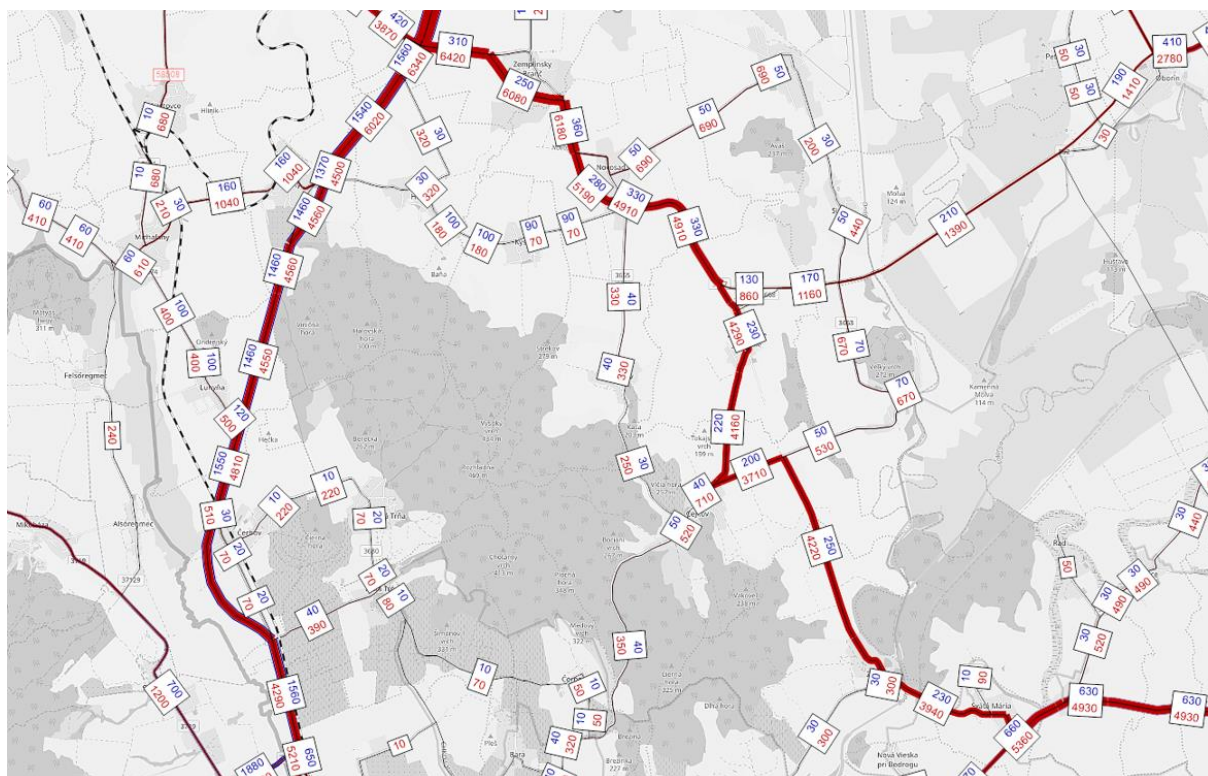
cesta	stavba	predpokladané ukončenie výstavby	zaťaženie [voz/24h]
II/547	Krompachy – obchvat	do 2050	9470
II/547	Veľký Folkmar, obchvat	do 2050	13160
II/550	Moldava nad Bodvou, obchvat	do 2050	1200
II/552	Bohdanovce, obchvat	do 2050	8880
II/552	Rákoš, obchvat	do 2050	8740
II/552	Slanec, obchvat	do 2050	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/3699	prepojenie Pribeník – Dobrá	do 2050	990

V tabuľke 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 – III/3685)	prepojenie I/79 (Zemplínske Jastrabie) a II/552 (Svätá Mária)
-	prepojenie II/535 na II/546 Hnilec – Nálepko



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 tabuľke 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 širko 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 zaťažaná natoľko, aby bolo potrebné ju bezpodmienečne a okamžite previesť medzi krajské cesty. Ďalej sú v tabuľke 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 – Čížatice	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

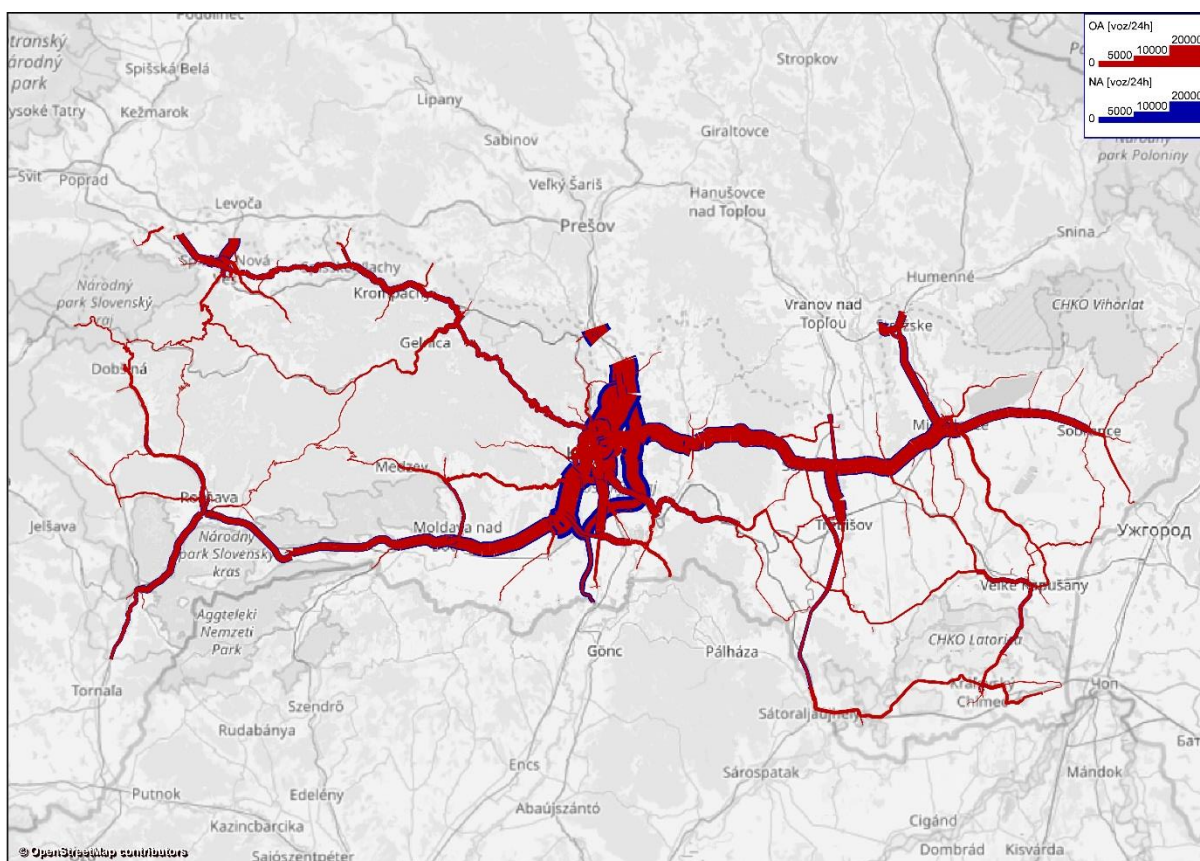
Z nových hraničných priechodov navrhnutých v ÚP VÚC Košického kraja sa navrhuje realizovať v budúcom období plánovaný priechod Čierna – Solomonovo, ak sa podarí dosiahnuť dohodu s Ukrajinou. Ďalšie cezhraničné spojenia navrhnuté na realizáciu do Maďarska majú výlučne miestny charakter a ich prípadná realizácia by mala byť vecou susediacich obcí. 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 Návrhnuté nové hraničné priechody

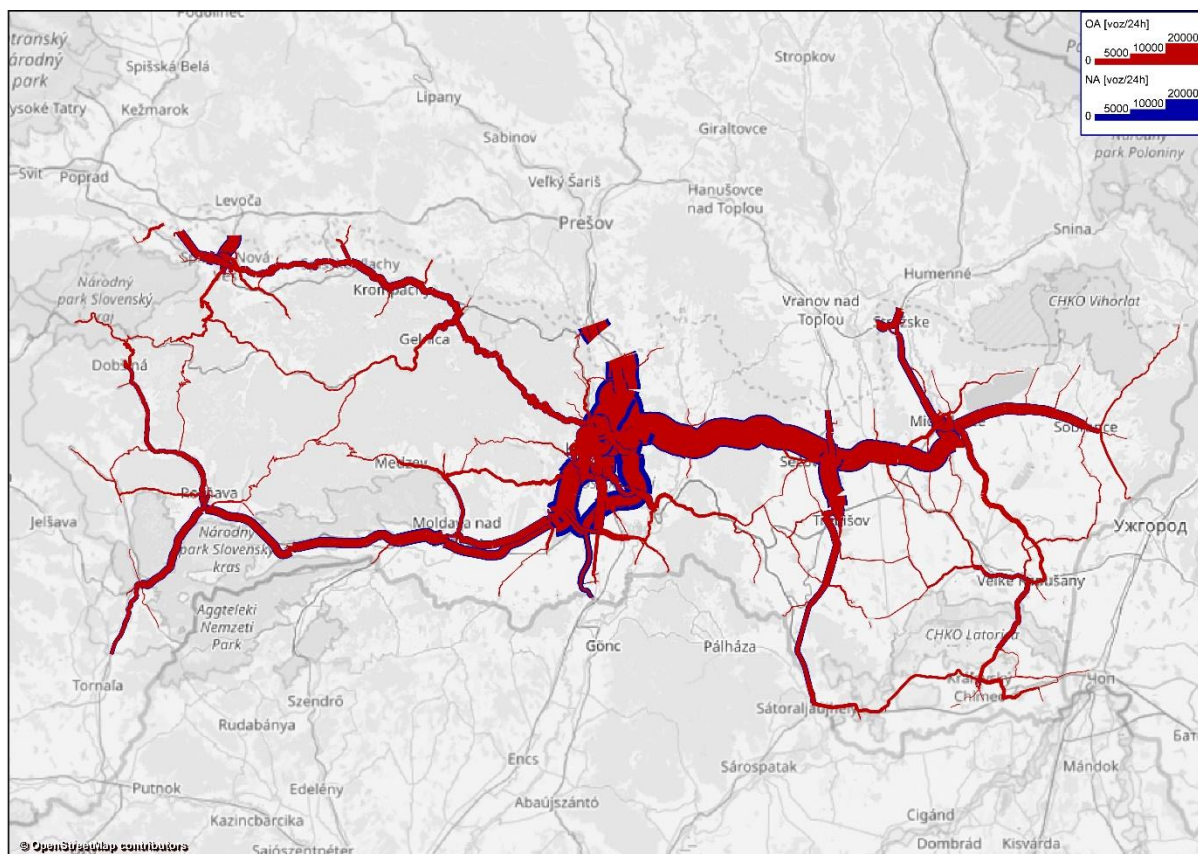
hraničný priechod	sprevádzkovanie
Vyšné Nemecké – Užhorod (UA) pre peších a cyklistov	2025
Čierna – Solomonovo (UA) – termín realizácie závisí na dohode MV SR a MF SR s Ukrajinou	po 2025
Maťovské Vojkovce – Pavlovo na ceste II/552	do 2030
Hostovce – Tornaádaska (H – aj pre nákladnú dopravu do 12 t s napojením na R2)	do 2040
Lekárovce – Botfalva (UA)	do 2050

7.3 Prognostické výpočty zaťaženia siete

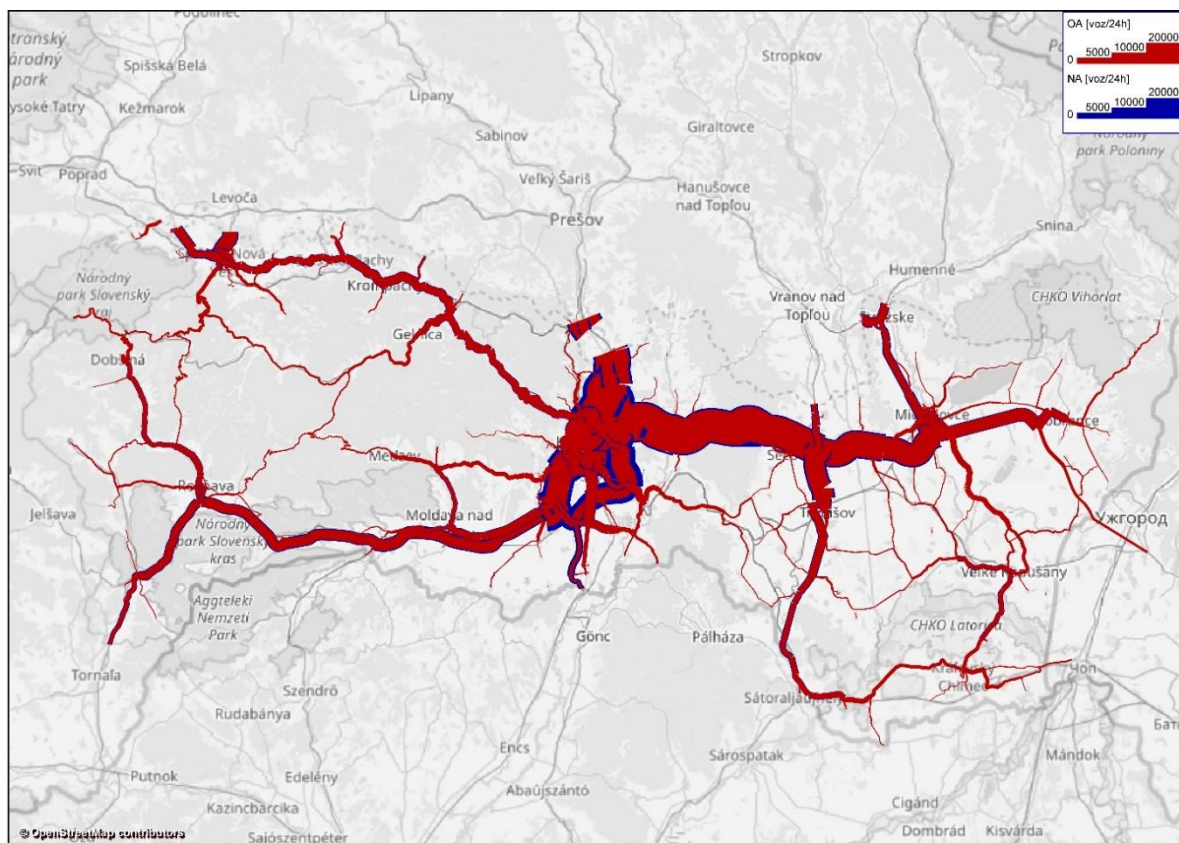
Všetky návrhy boli zapracované do prognostických výpočtov intenzít dopravy. Sú uvedené v nasledujúcich obrázkoch a v prílohách. V prílohách uvedené obrázky obsahujú čitateľné popisy všetkých úsekov siete pre výpočtové pre scenáre Do all pre výpočtové horizonty 2025, 2030, 2040 a 2050.



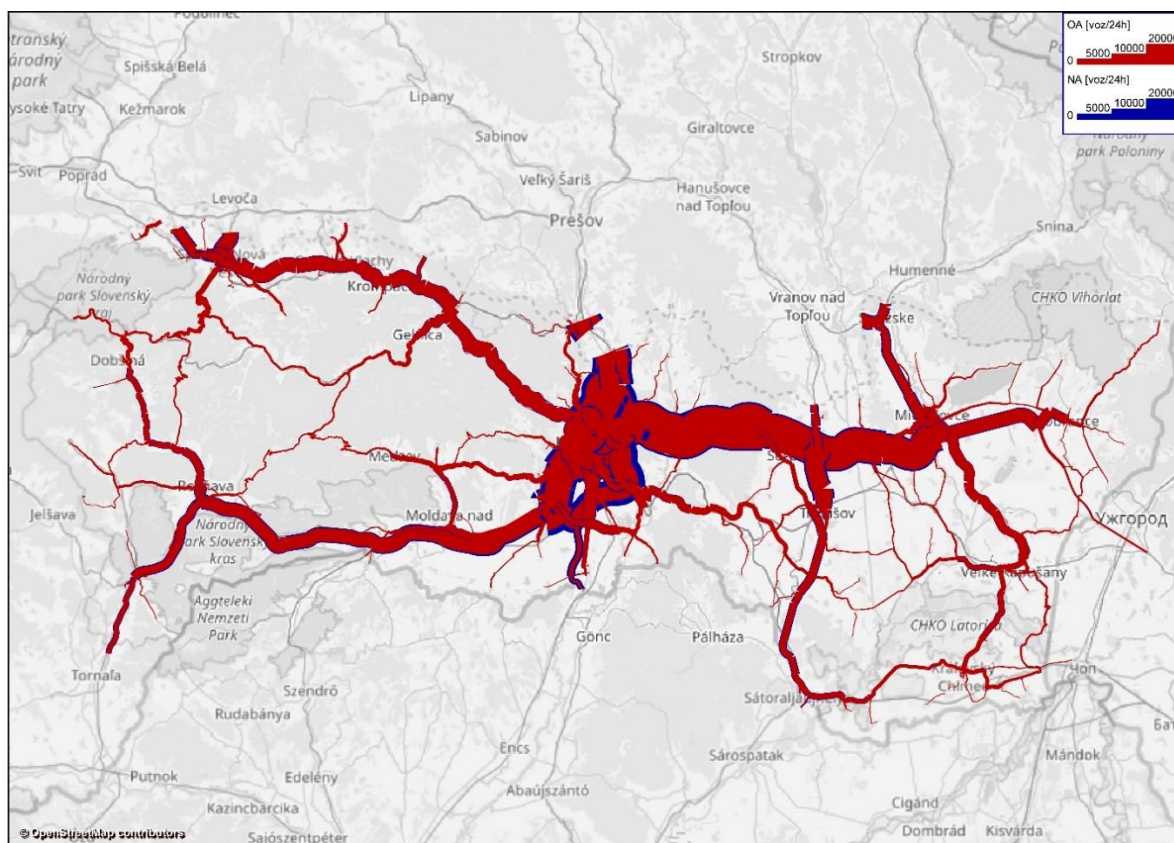
Obrázok 2 Kartogram zaťaženia cestnej siete – scenár „Do all“ 2025



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



Obrázok 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 závažia 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 odstavňových 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 nadväzujúcich 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. Prijemné 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 prideľované 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 tratiť, 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.

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

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

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 krajinami 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):

- Expresy Bratislava/Praha – 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 v (v roku 2030 v dopravnej špičke - zastavujú aj v Spišských Vlachoch a v Krompachoch);
- REx Banská Bystrica – Košice (odchod Margecany XX:29, príchod Margecany XX:31), 8 párov denne – dvojhodinový takt – zabezpečia dosiaľ veľmi obmedzené spojenie medzi stredným a východným Slovenskom;
- Osobné vlaky Košice – Poprad v hodinovom takte;
- Rex Košice – Prešov – Lipany pokračujúce ako osobný vlak z Prešova do Lipian v hodinovom takte (zastavuje v Kostolňanoch 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 (terminálom) Košice – sever.

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	Gänovce			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	O 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	Chrast nad Hornádom			16:32				17:32			18:32
183	Vitkovce			16:35				17:35			18:35
185	Olcna			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	O		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	Ružin			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	O 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	Kostolňany nad Hornádom			17:30				18:30			19:30
238	Ťahanovce										
242	Košice	O 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 trase 188 a 173)

km	vlak	Os	Zr	Ex	Os	Zr	R	Os	Zr	Ex
	zo stanice									
0	Košice	X 14:23	X 14:43	15:16	15:23	X 15:43	16:13	X 16:23	X 16:43	17:16
4	Ťahanovce									
9	Kostoľany nad Hornádom	14:30			15:30			16:30		
14	Trebejov									
16	Kysak	O 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	O 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	Spišská Vlachy	15:18	15:24		16:18	16:24		17:18	17:24	
57	Oľcnava	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	O 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	Spišská Tomášovce	15:53			16:53			17:53		
83	Latánovce	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	O X 16:13	X 15:56	16:17	17:13	X 16:56	17:17	X 18:13	X 17:56	18:17
	do stanice			Bratislava hl.		Bratislava hl.				Bratislava hl.

8.2.2 Trať 188

Železničná trať Kysak – Muszyna zasahuje krátkym úsekom na územie Košického kraja. Jednoložná 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 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 (zastavuje v Kostoľanoch nad Hornádom a v Kysaku) 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 a po zlepšení infraštruktúry na poľskej strane aj zavedenie cezhraničnej dopravy do Poľska.

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

8.2.3 Trať 172, 173

Jednokolačná 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 ŽST v úseku Margecany – Nálepkovo:

- Osobný vlak Margecany – Dobšinská ľadová jaskyňa v dvojhodinovom takte v dopravnej špičke;
- Osobný vlak Margecany – Nálepkovo v dvojhodinovom takte v dopravnej špičke;
- REx Banská Bystrica – Košice v dvojhodinovom takte (mimo špičky skracované alebo vynechané vlaky) - 8 párov denne.

Novo zavedený grafikon umožní vytvoriť z trate 173 chrbticu dopravnej obslužnosti v úseku Margecany – Nálepkovo a zabezpečiť potrebnú doparenú obslužnosť aj na úseku po hranice Banskobystrického kraja. Priame vlaky do Banskej Bystrice umožnia vytvoriť potrebný štandard spojenia stredného a východného Slovenska obmedzené dnes iba na niekoľko spojov 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											B. Bystrica
0	Červená Skala			4:38			6:38				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	Mlynky	3:19	4:19	5:15		6:19	7:15			8:19	9:15
31	Mlynky zastávka	3:21	4:21			6:21				8:21	
32	Rakovce	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	Nálepko-Peklisko	3:44	4:44			6:44				8:44	
48	Tretí Hámor	3:47	4:47			6:47				8:47	
53	Nálepko	3:52	4:52	5:39		6:52	7:39			8:52	9:39
do stanice											Košice
58	Nálepko	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	4:54	5:54	6:27	6:54	7:54	8:27	8:54		9:54	10:27
do stanice											Košice

Tabuľka 26 Príklad výhľadového grafikonu na trati 173 smer Červená Skala

km	vlak	Os	Os	Rex	Os	Os	Rex	Os	Rex	Os	Rex
zo stanice											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	Nálepko	4:59	5:59	6:19	6:59	7:59	8:19	8:59		9:59	10:19
do stanice											B. Bystrica
45	Nálepko	5:08		6:21	7:08		8:21	9:08			10:21
48	Tretí Hámor	5:12			7:12			9:12			
48	Nálepko-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	Rakovce	5:36			7:36			9:36			
62	Mlynky zastávka	5:39			7:39			9:39			
63	Mlynky	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			7:17			9:17				11:17
do stanice											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 (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	Os	REX	Os	REX	Os	REX	Os	REX	REX
	zo stanice											
0	Košice	7:07	7:54	8:07	8:54	9:07	9:54	10:07	10:54	10:59		
2	Košice predmestie	7:10	7:58	8:10	8:58	9:10	9:58	10:10	10:58	11:03		
7	Krásna nad Hornádom	7:16		8:16		9:16		10:16				
15	Nižná Myšľa	7:24		8:24		9:24		10:24				
17	Vyšná Myšľa	7:27		8:27		9:27		10:27		11:16		
19	Bohdanovce	7:31		8:31		9:31		10:31				
22	Ruskov	7:35		8:35		9:35		10:35		11:22		
29	Slanec	7:42		8:42		9:42		10:42				
34	Kalša	7:47		8:47		9:47		10:47				
0	Kalša											
11	Čelovce		8:35		9:35		10:35		11:35			
19	Trebišov		8:41		9:41		10:41		11:41			
34	Kalša	7:48		8:48		9:48		10:48				
40	Kuzmice	7:55		8:55		9:55		10:55		11:36		
48	Michaľany	8:01		9:01		10:01		11:01		11:42		
	Michaľany	8:02		9:02		10:02		11:02		11:43		
55	Čerhov	8:09		9:09		10:09		11:09		11:50		
62	Slovenské Nové Mesto	8:14		9:14		10:14		11:14		11:55		
0	Sátorajauhely											
2	Slovenské Nové Mesto											
62	Slovenské Nové Mesto	8:15		9:15		10:15		11:15		11:56		
66	Borša	8:19		9:19		10:19		11:19				
70	Streda nad Bodrogom	8:23		9:23		10:23		11:23		12:02		
73	Somotor	8:27		9:27		10:27		11:27				
81	Veľký Horeš	8:34		9:34		10:34		11:34				
88	Pribeník	8:40		9:40		10:40		11:40		12:15		
90	Dobrá	8:44		9:44		10:44		11:44				
93	Biel	8:47		9:47		10:47		11:47				
94	Čierna nad Tisou zastávka	8:50		9:50		10:50		11:50				
95	Čierna nad Tisou	8:52		9:52		10:52		11:52		12:22		
105	Čop											
	do stanice		Humenné		Humenné		Humenné		Humenné	Mukačevo		

Tabuľka 28 Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Košice

km	vlak	Os	REx	Os	REx	Os	REx	Os	REx	Os	REx
	zo stanice		Humenné		Mukačevo		Humenné		Humenné		Humenné
0	Cop										
10	Čierna nad Tisou	O									
		7:08		8:08	8:38		9:08		10:08		
11	Čierna nad Tisou zastávka	7:10		8:10			9:10		10:10		
12	Biel	7:13		8:13			9:13		10:13		
15	Dobrá	7:16		8:16			9:16		10:16		
17	Pribenik	7:20		8:20	8:45		9:20		10:20		
24	Veľký Horeš	7:26		8:26			9:26		10:26		
32	Somotor	7:33		8:33			9:33		10:33		
35	Stréda nad Bodrogom	7:37		8:37	8:58		9:37		10:37		
39	Borša	7:41		8:41			9:41		10:41		
43	Slovenské Nové Mesto	7:45		8:45	9:04		9:45		10:45		
49	Slovenské Nové Mesto										
2	Sátorajújhely										
43	Slovenské Nové Mesto	7:46		8:46	9:05		9:46		10:46		
50	Čerhov	7:51		8:51	9:10		9:51		10:51		
57	Michaľany	7:58		8:58	9:17		9:58		10:58		
		7:59		8:59	9:18		9:59		10:59		
65	Kuzmice	8:05		9:05	9:24		10:05		11:05		
71	Kalša	O		9:12			10:12		11:12		
0	Trebišov		8:19			9:19		10:19		11:19	
8	Čelovce		8:26			9:26		10:26		11:26	
19	Kalša	O									
71	Kalša	8:13		9:13			10:13		11:13		
76	Slanec	8:18		9:18			10:18		11:18		
83	Ruskov	8:25		9:25	9:38		10:25		11:25		
86	Bohdanovce	8:29		9:29			10:29		11:29		
88	Vyšná Myšľa	8:33		9:33			10:33		11:33		
90	Nižná Myšľa	8:36		9:36	9:44		10:36		11:36		
98	Krásna nad Hornádom	8:44		9:44			10:44		11:44		
103	Košice predmestie	8:50	9:02	9:50	9:57	10:02	10:50	11:02	11:50	12:02	
105	Košice	8:53	9:06	9:53	10:01	10:06	10:53	11:06	11:53	12:06	
	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 prípojmami 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 Kapušanmi 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	Michaľany	15:10				16:10				17:10			
1	Lastovce	15:13				16:13				17:13			
5	Veľatý	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		
	Strážske	16:12	16:19			17:12	17:19			18:12	18:19		
	Brekov	16:23	16:29			17:23	17:29			18:23	18:29		
64	Humenné	16:22	16:29			17:22	17:29			18:22	18:29		
	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	Radvan 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	
	Medzilaborce			17:36				18:36				19:36	
107	Medzilaborce mesto			17:38				18:38				19:38	
	Medzilaborce mesto												
123	Lupkôv												
	do stanice	Medzilab.	Stakčín			Medzilab.	Stakčín			Medzilab.	Stakčín		

Tabuľka 30 Príklad výhľadového grafikonu na trati 190 smer Michaľany

km	vlak	Os	Os	REx	Os	Os	Os	REx	Os	Os	Os	REx	Os
	zo stanice	Stakčín	Medzilab.			Stakčín	Medzilab.			Stakčín	Medzilab.		
0	Lupkôv												
16	Medzilaborce mesto												
18	Medzilaborce mesto	14:23				15:23				16:23			
	Medzilaborce	14:25				15:25				16:25			
	Medzilaborce	14:26				15:26				16:26			
21	Krásny Brod	14:30				15:30				16:30			
22	Monastyr	14:33				15:33				16:33			
25	Sukov	14:36				15:36				16:36			
27	Vyšné Čabiny	14:39				15:39				16:39			
29	Nižné Čabiny	14:42				15:42				16:42			
31	Volica	14:45				15:45				16:45			
33	Radvan nad Laborcom	14:48				15:48				16:48			
38	Hrabovec nad Laborcom	14:53				15:53				16:53			
41	Zbudské Dlhé	14:57				15:57				16:57			
43	Koškovce	15:01				16:01				17:01			
46	Hankovce	15:06				16:06				17:06			
49	Lubiša	15:10				16:10				17:10			
53	Udavské	15:14				16:14				17:14			
54	Kochanovce	15:17				16:17				17:17			
58	Humenné mesto	15:21				16:21				17:21			
59	Humenné	15:24	15:25			16:24	16:25			17:24	17:25		
	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	
	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												
	Bánovce nad Ondavou												
97	Hrnište												
103	Trebišov			16:18				17:18				18:18	
	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	Veľatý				16:42				17:42				18:42
122	Lastovce				16:48				17:48				18:48
123	Michaľany				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 dvojkolajná trať plánovaná k elektrifikácii v úseku Haniska – Moldava nad Bodvou, mesto s traťovou rýchlosťou 100 km/h bez rýchlostných obmedzení, čiastočne sa využíva aj trať 168 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 pármí regionálnych autobusov denne (+ 5 pármí diaľkových, ktoré nemusia byť súčasťou IDS) a 5 pármí 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 (v roku 2030 v dopravnej špičke) 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	O					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	Roňava	O					5:17			6:17			7:17
	Roňava			4:21			5:21			6:21			7:21
165	Jovice												
169	Lipovník												
177	Jablonov nad Turňou												
184	Hrhov												
189	Dvorníky-Zádieľ												
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	O			4:53		5:53			6:53			7:53
	Moldava nad Bodvou				4:54		5:54			6:54			7:54
204	Mokrance												
207	Čečejuvce		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	Haniška pri Košiciach		4:31	5:01	5:09	5:31	6:01	6:09	6:31	7:01	7:09	7:31	8:01
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
233	Košice	O	4:43	5:13	5:23	5:43	6:13	6:23	6:43	7:13	7:23	7:43	8:13
	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	Čečejuvce		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
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	Roňava	O	4:39			5:39		6:39			7:39		
	Roňava		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	Gemer												
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 rýchliku od Košíc, vlaky odchádzajúce a prichádzajúce v páru hodinu budú priamym pokračovaním rýchliku z Košíc, súprava sa rozdelí v stanici Brzotín (Rožňava), vlak v nepárnu 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	Henckovce	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	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 – Budapest, 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 – Budapest – výhľadové doplnenie na 4 páry denne;
- Osobný vlak Košice – Hidasnémeti – Miskolc v spolupráci s MÁV – Start do Miskolca (upresní sa ďalej podľa návrhu cestovného poriadku v Maďarsku – dnes odchody X:04 a príchody X:48);
- Zavedenie osobných vlakov v hodinovom takte je podmienené rozvojom SPP Haniska v blízkosti železničnej trate, bez nových cieľov nebudú vlaky využité.

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

km	vlak			Os			Os	EC		Os			Os	
	zo stanice													
0	Košice			8:43			9:43	10:05		10:43			11:43	
2	Košice predmestie			8:46			9:46			10:46			11:46	
5	Barca			8:50			9:50			10:50			11:50	
9	Valaliky			8:54			9:54			10:54			11:54	
11	Geča			8:56			9:56			10:56			11:56	
13	Čaňa			9:01			10:01			11:01			12:01	
15	Gyňov			9:05			10:05			11:05			12:05	
19	Seňa			9:09			10:09			11:09			12:09	
21	Kechnec			9:12			10:12			11:12			12:12	
28	Hidasnémeti	O		9:17			10:17	10:26		11:17			12:17	
	do stanice			Miskolc			Miskolc	Budapest		Miskolc			Miskolc	

km	vlak		Os			Os		EC	Os			Os		
	zo stanice		Miskolc			Miskolc		Budapest	Miskolc			Miskolc		
0	Hidasnémeti		7:43			8:43		9:34	9:43			10:43		
7	Kechnec		7:48			8:48			9:48			10:48		
9	Seňa		7:51			8:51			9:51			10:51		
13	Gyňov		7:55			8:55			9:55			10:55		
15	Čaňa		8:01			9:01			10:01			11:01		
17	Geča		8:04			9:04			10:04			11:04		
19	Valaliky		8:06			9:06			10:06			11:06		
23	Barca		8:10			9:10			10:10			11:10		
26	Košice predmestie		8:14			9:14			10:14			11:14		
28	Košice	O	8:17			9:17		9:55	10:17			11:17		
	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 Drahňov 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 budúcnosti 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

- 2030
 - Os Košice – Poprad v hodinovom takte v dopravnej špičke
 - Zr Košice – Lipany v hodinovom takte
 - Os Košice – Prešov v hodinovom takte
 - R a Ex Bratislava/Praha – Košice/Humenné v preklade (obidva interval 2 hodiny, spolu interval 1 hodina)
 - Rex Košice – Banská Bystrica v štvorhodinovom takte
- 2030
 - časť Os Poprad – Košice pokračuje do Moldavy nad Bodvou
 - REx Košice – Banská Bystrica v dvojhodinovom takte
- 2050
 - Zr Košice – Poprad v hodinovom takte
 - 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 v dopravnej špičke
 - Os Margecany – Nálepko v dvojhodinovom takte v dopravnej špičke
 - Rex Košice – Banská Bystrica v štvorhodinovom takte
- 2030
 - REx Košice – Banská Bystrica v dvojhodinovom takte

Trať 190

- 2025
 - Os Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte
 - REx Košice – Humenné (-Medzilaborce) v hodinovom takte
 - R Košice – Mukačevo 4 páry denne
- 2040
 - Os (REx) Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Sátoraljaújhely – Miskolc v hodinovom takte v dopravnej špičke
- 2050
 - REx Košice – Čierna nad Tisou v hodinovom takte

Trať 191

- 2025
 - REx Košice – Humenné s pokračovaním ako Os do Medzilaboriec v hodinovom takte
 - Os Michalany – Trebišov v hodinovom takte v dopravnej špičke
 - Os Prešov – Humenné – Stakčín v hodinovom takte
- 2040
 - Os Michalany – Trebišov v hodinovom takte
 - Os Prešov – Humenné v polhodinovom takte, do Stakčína hodinový takt (od roku 2050 tiež polhodinový)
 - Os (REx) Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Sátoraljújhely – Miskolc v hodinovom takte v dopravnej špičke

Trať 160

- 2025
 - R Košice – Zvolen (-Bratislava) 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 v dopravnej špičke (vynechávajú Moldavu n. B. a Mokrance)
- 2030
 - R Košice – Plešivec/Dobšiná, v Rožňave sa časť súpravy odpojí a odíde smer Dobšiná (za podmienky modernizácie trate)

Trať 167 (prevádzka podmienená modernizáciou trate)

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

Trať 169 (rozvoj prevádzky závisí tiež na rozvoji Priemyselného praku Haniska)

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

8.5 Potrebné 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 magistrálného 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 jazd 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 – Nálepko, odstránenie pomalých jazd

Do all 2030

- terminál Košice – sever
- sprístupnenie stanice Košice od východu a vybudovanie podchodu, P+R
- nová poloha zastávok: Prakovce, zastávka, Gelnica a Jaklovce,
- zvýšenie traťovej rýchlosti na traťovú 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 Košice juh – (Barca)
- terminál Moskovská

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 – Sátoraljaújhely

Do all 2050

- zvýšenie kapacity trate Prešov – Kysak pre premávku vlakov osobnej dopravy v štvrt hodinovom takte;
- hraničný priechod 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** písma.
- **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.

Linky eurobus a ARRIVA Michalovce majú vyznačené aj dĺžky liniek podľa licencie. dĺžky liniek podľa licencie, tam, kde údaj chýba ide o linku iného dopravcu mimo objednávky KSK.

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

Celkovo bolo identifikovaných 4 718 spojov na 207 linkách, súčet priemerných dĺžok spojov by činil 5 867 km, dopravný výkon meraný cez priemerné dĺžky spojov pre všetky linky na území KSK (vrátane liniek zo susedných krajov) bol 106 121 vozkm za pracovný deň.

Spoja

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

Linka	Trasa linky	Dĺžka linky eurobus	Dĺžka linky ARRIVA	Priemerná dĺžka spoja	sSupina	Počet spojov	km/deň	Sk 1 km/deň	Sk 2 km/deň	Sk 3 km/deň	Sk 4 km/deň
	Oblasť Košice (– Prešov)										
	Spoje medzi centrami										
701412	(Bardejov -) Prešov - Košice			39	1	65	2535	2535			
704410	Levoča - Prešov - Košice			97	2	8	776		776		
707453	Prešov - Košice			34	1	5	170	170			
708403	Vyšný Slavkov / T.Potok-Brezovica-Lipany-Prešov - Košice			34	1	5	170	170			
710443	Stará Ľubovňa - Košice			103	1	2	206	206			
711406	Stropkov - Fijaš - Giraltovec - Prešov - Košice/Kysak			78	2	8	624		624		
712413	Svidník - Mestisko - Giraltovec - Prešov - Košice/Kysak			72	2	9	648		648		
712414	Svidník - Stročín - Giraltovec - Prešov - Košice/Kysak			87	2	7	609		609		
713421	Vranov n.T. - Sečovce - Košice			64	2	13	832		832		
801409	Mníšek nad Hnilcom - Gelnica - Margecany / Opátka - Košice	57,6		33	2	15	495		495		
802401	Košice - Sečovce - Michalovce - Sobrance - Vyšné Nemecké	94,2		78	2	24	1872		1872		
802409	Košice - Slanec - Novosad - Vojany - Veľké Kapušany	91,9		91	2	4	364		364		
802433	Košice - Prešov - Bardejov - Bardejov, Bardejovské kúpele	84,1		85	1	15	1275	1275			
802434	Košice - Lemešany - Kendice - Prešov	33,7		34	2	34	1156		1156		
802435	Košice - Prešov - Stará Ľubovňa - Vyšné Ružbachy / Spišská Stará Ves - Spišské Hanušovce	11,82		103	2	10	1030		1030		
802449	Košice - Dargov - Sečovce - Vranov n.T. - Humenné	89,6		92	2	4	368		368		
802450	Košice - Košice, USS - Cestice - Mokrance - Moldava n. B. - Zádrieľ - Turňa n. B. / Dvorníky-Včeláre	47		21	2	60	1260		1260		
807478	Veľké Kapušany - Zemplínske Jastrabie - Trebišov - Zemplínska Teplica - Košice			39	2	9	351		351		
808405	Dobšiná - Rožňava - Moldava nad Bodvou - Košice	100,1		32	2	85	2720		2720		
809401	Remetské Hámre - Zemplínska šírava - Michalovce - Košice			76	2	8	608		608		
809403	Sobrance - Michalovce - Košice			59	2	40	2360		2360		
810418	Spišská Nová Ves - Krompachy - Margecany - Košice	82,53		39	2	2	78		78		
811407	Malá Tŕňa - Veľatý - Trebišov/Michaľany - 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

	Zvoz do Košíc											
707408	Prešov - Drienov - Lemešany - Košice			22	3	24	528				528	
707410	Prešov - Lemešany - Košice			31	3	44	1364				1364	
802403	Košice - Trstany - Svinica - Košický Klečenov	30,2		16	3	16	256				256	
802405	Košice - Vyšná Myšľa - Vyšný Čaj / Rákoš - Bohdanovce - Ruskov - Ďurkov	32,3		18	3	16	288				288	
802406	Košice - Sady nad Torysou - Košická Polianka - Košice, Krásna	9,7		9	3	33	297				297	
802407	Košice - Sady nad Torysou - K. Polianka - Oľšovany - Vyšný Čaj / Ďurkov - Bohdanovce	24,4		18	3	26	468				468	
802408	Košice - Bohdanovce - Vyšný Čaj - Oľšovany - Ďurkov	32,4		24	3	7	168				168	
802410	Košice - Slanec - Kuzmice - Byšta	47,5		36	3	25	900				900	
802411	Košice - Slanec - Slančík / Slanská Huta	39,2		12	3	25	300				300	
802414	Košice - Vyšná Hutka - Nižná Myšľa	38,2		24	3	18	432				432	
802415	Košice - Valaliky - Čaňa - Gyňov / Skároš / Trstené pri Hornáde	35,3		18	3	86	1548				1548	
802417	Košice - Geča - Čaňa - Kokšov-Bakša	22,8		12	3	25	300				300	
802418	Košice / Košice, USS - Bočiar - Beža - Seňa - Kechnec - Milhost'	27,6		22	3	35	770				770	
802419	Košice / Valaliky / Skároš - Seňa - Kechnec - Perin-Chym / Milhost'	27,6		26	3	21	546				546	
802420	Košice - Haniska - Bočiar	20,4		18	3	25	450				450	
802422	Košice - Košice, USS - Komárovec - Perin-Chym - Buzica - Rešica	39,4		27	3	27	729				729	
802423	Košice - Košice, USS - Veľká Ida - Komárovec - Buzica - Rešica	33,1		23	3	11	253				253	
802427	Košice - Jasov - Poproč - Medzev - Štós - Štós, kúpele - Smolník	59,5		27	3	58	1566				1566	
802428	Košice - Košice, USS - Malá Ida - Poproč - Medzev - Vyšný Medzev	45,1		29	3	19	551				551	
802430	Košice - Košice, Myšľa - Baška - Malá Ida - Bukovec	12,7		12	3	39	468				468	
802431	Košice - Košice, Myšľa - Vyšný Klátov - Hyľov - Zlatá Idka	30,9		17	3	40	680				680	
802436	Košice - Košická Belá - Opátka	30,6		28	3	5	140				140	
802437	Košice - Kostofany n.H. - Družstevná p.H. - Sokof	16,2		12	3	30	360				360	
802438	Košice - Sokof - Družstevná p.H. - Obišovce - Malá Lodina	40,2		31	3	4	124				124	
802439	Košice - Budimír / Vajkovce - Ploské - Bunetice / Šarišské Bohdanovce - Varhaňovce - Brestov	38,3		22	3	14	308				308	
802440	Košice - Lemešany - Šarišské Bohdanovce - Brestov - Varhaňovce	32,6		28	3	9	252				252	
802442	Košice - Hrašovík - K. Oľšany - Beniakovce - Chrástné / Ploské - Brestov - Varhaňovce	34,1		17	3	8	136				136	
802443	Košice - Budimír / Chrástné - Ploské - Vtáčkovce - Bunetice	34,7		18	3	38	684				684	
802444	Košice - Budimír - Vajkovce - Kráľovce - Chrástné	21,5		6	3	13	78				78	
802445	Košice - Hrašovík - Košické Oľšany - Beniakovce	19		15	3	20	300				300	
802446	Košice - Hrašovík - Beniakovce - Čižatice - Kecerovce - Mudrovce / Opíná / Bunetice - Vtáčkovce	27,5		17	3	30	510				510	
802447	Košice - Hrašovík - Ďurďošik - Trstany - Čakanovce - Mudrovce / Opíná	41,6		24	3	35	840				840	
802448	Košice - Ďurďošik - Trstany - Bidovce - Ďurkov - Nižná Kamenica - Rankovce - Mudrovce / Kecerov	39		27	3	25	675				675	
811410	Cejkov - Hraň - Novosad - Čefovce - Košice			77	60	3	11	660			660	

Tabuľka 38 Linky spádovej oblasti Košice – Šaca, U.S.Steel – Moldava and Bodvou

	Zvoz do U.S.Steell Košice-Šaca										
802402	Bidovce / Oľšovany - Đurkov - Vyšná Myšľa - Čaña - Košice,USS	34,9		33	3	23	759			759	
802416	Žďaña / Skároš / Trstené pri Hornáde / Valaliky / Gyňov - Čaña - Košice,USS	25,8		22	3	20	440			440	
802451	Košice,USS - Komárovce / Perin-Chym - Rešica - Buzica - Čeťejovce - Mokrance - Moldava nad Bodvou	37,4		24	3	11	264			264	
802452	Košice - Košice,USS - Cestice - Paňovce - Mokrance - Moldava n. B. - Źarnov - Janik - Moldava n. B.	43,5		25	3	20	500			500	
802458	Košice,USS - Mokrance - Moldava nad Bodvou - Debraď - Jasov - Medzev / V. Medzev	37,4		22	3	12	264			264	
802463	Košice,USS / Moldava nad Bodvou - Čeťejovce - Paňovce	14,3		13	3	16	208			208	
	Zvoz do Moldavy nad Bodvou										
802452	Košice - Košice,USS - Cestice - Paňovce - Mokrance - Moldava n. B. - Źarnov - Janik - Moldava n. B.	43,5									
802453	Košice - Košice,USS - Mokrance - Moldava n. B. - Turňa n. B. - Hostovce - Turňa n. B. -Moldava n. B.	47,4		20	3	19	380			380	
802454	Košice - Košice,USS - Cestice - Mokrance - Moldava n. B. - Turňa n.B. - Jabloncov n. T. - S. Jablonica	71,2		23	3	31	713			713	
802456	Moldava nad Bodvou - Debraď	9,1		7	3	16	112			112	
802457	Moldava nad Bodvou - Poproč - Medzev - Vyšný Medzev	19,3		16	3	12	192			192	
802460	Košice,USS - Mokrance - Moldava n. B. - Debraď - Poproč	39,1		14	3	16	224			224	
802463	Košice,USS / Moldava nad Bodvou - Čeťejovce - Paňovce	14,3									
	Zvoz do Kechnece										
802462	Kechnec - Perin-Chym - Buzica - Čeťejovce - Moldava nad Bodvou - Poproč	40,6		30	3	8	240			240	
802463	Kechnec - Perin-Chym - V. Ida - Cestice - Mokrance - Moldava n. B. - Turňa n. B. - Dvorníky-Včelárny	36		32	3	8	256			256	
	Ostatné										
802455	Turňa nad Bodvou - Háľ - Hačava	10		10	3	10	100			100	

Tabuľka 39 Linky spádovej oblasti Gemer

	Oblasť Gemer - Rožňava												
	Spoje medzi centrami												
608402	Revúca-Lubeník-Jeľšava-Hučín-Plešivec				34	2	6	204				204	
608411	Revúca-Jeľšava-Plešivec-Tornaľa-Tornaľa,uľ.mieru ZŠ				50	2	2	100				100	
608445	Revúca-Jeľšava-Rožňava				44	2	8	352				352	
608448	Rožňava-Tornaľa				37	2	2	74				74	
706405	Poprad - Stratená,Dobš.fad.Jaskyňa - Dobšína - Rožňava				77	2	4	308				308	
808414	Rožňava - Plešivec - Štítnik	35,3			22	2	19	418				418	
808424	Rožňava - Dobšína - Stratená, Dobš. Ćad.Jaskyňa - Poprad	77,1			62	2	8	496				496	
808430	Rožňava - Plešivec - Jeľšava - Revúca	52			24	2	11	264				264	
808445	Rožňava - Štítnik - Jeľšava - Revúca	43,8			48	2	7	336				336	
808448	Rožňava/KeĀovo-Tornaľa-Rimavská Sobota	61,9			37	2	25	925				925	
	Zvoz do Rožňavy												
808411	Rožňava - Krásnohorské Podhradie - PaĀa	9,5			10	3	32	320				320	
808412	Rožňava - Krásnohorská Dlhá Lúka / Krásnohorské Podhradie - Bôrka	26,2			20	3	28	560				560	
808413	Rožňava - Štítnik - Rozložná / Āierna Lehota	27,8			16	3	43	688				688	
808415	Rožňava - Štítnik - Slavoška - Brďárka - Hanková	35,1			14	3	25	350				350	
808416	Rožňava - Āučma	8,7			9	3	18	162				162	
808417	Rožňava - Brzotín - Kružná	7,5			9	3	27	243				243	
808422	Rožňava / Plešivec - Silica	21,3			19	3	18	342				342	
808425	Rožňava - Krásnohorská Dlhá Lúka	8,1			8	3	32	256				256	
808431	Rožňava - Plešivec - Silická Brezová	25,6			18	3	10	180				180	
808433	Rožňava - Silická Jablonica / Turňa nad Bodvou	27,6			28	3	24	672				672	
	Zvoz do Dobšinej												
808401	Dobšína - Nižná Slaná - Štítnik - Slavošovce - Āierna Lehota	39,1			16	3	25	400				400	
808402	Nižná Slaná / Dobšína - Rejdová	12			11	3	26	286				286	
808403	Dobšína - Dedinky - Mlynky	23,6			18	3	12	216				216	
	Zvoz do Štítnika												
808401	Dobšína - Nižná Slaná - Štítnik - Slavošovce - Āierna Lehota	39,1											
808413	Rožňava - Štítnik - Rozložná / Āierna Lehota	27,8											
808415	Rožňava - Štítnik - Slavoška - Brďárka - Hanková	35,1											
808436	Brďárka - Hanková - Štítnik - Āierna Lehota	33,7			13	3	18	234					
	Zvoz do Plešivca												
808422	Rožňava / Plešivec - Silica	21,3											
808431	Rožňava - Plešivec - Silická Brezová	25,6											
808432	Āoltovo / Gemerská Hôrka - Plešivec - KeĀovo	16,3			14	3	21	294				294	
808435	Meliata - Gemerská Hôrka - Plešivec - Kunova Teplica	18,4			12	3	18	216				216	
	Zvoz do Tornaľe												
608489	Tornaľa-Bretka				10	3	10	100				100	
	Ostatné												
808406	Nižná Slaná - Koheliarov	6,9			6	3	22	132				132	

Tabuľka 40 Linky spádovej oblasti Spiš

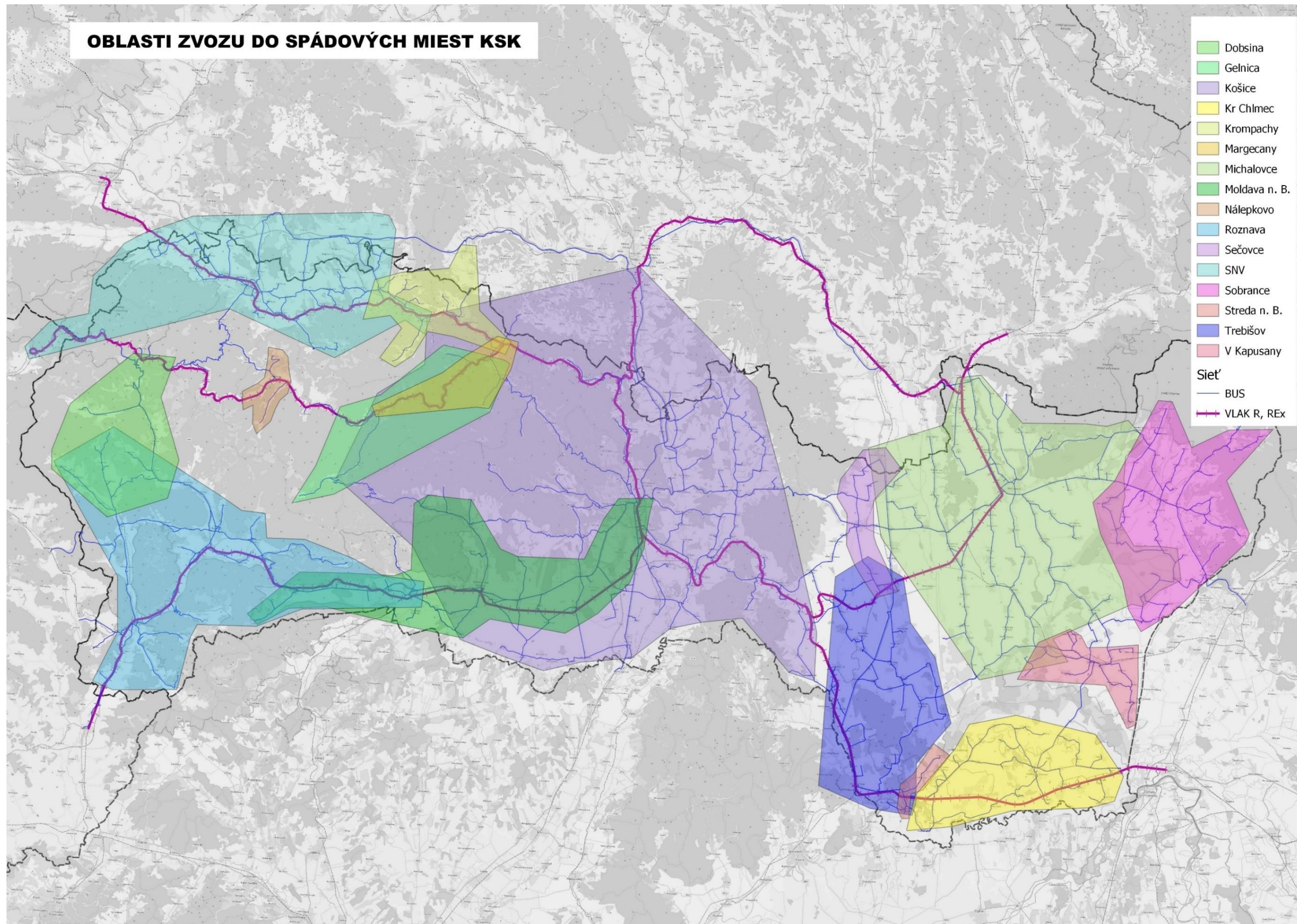
[illegible]

Tabuľka 41 Linky spádovej oblasti Zemplín

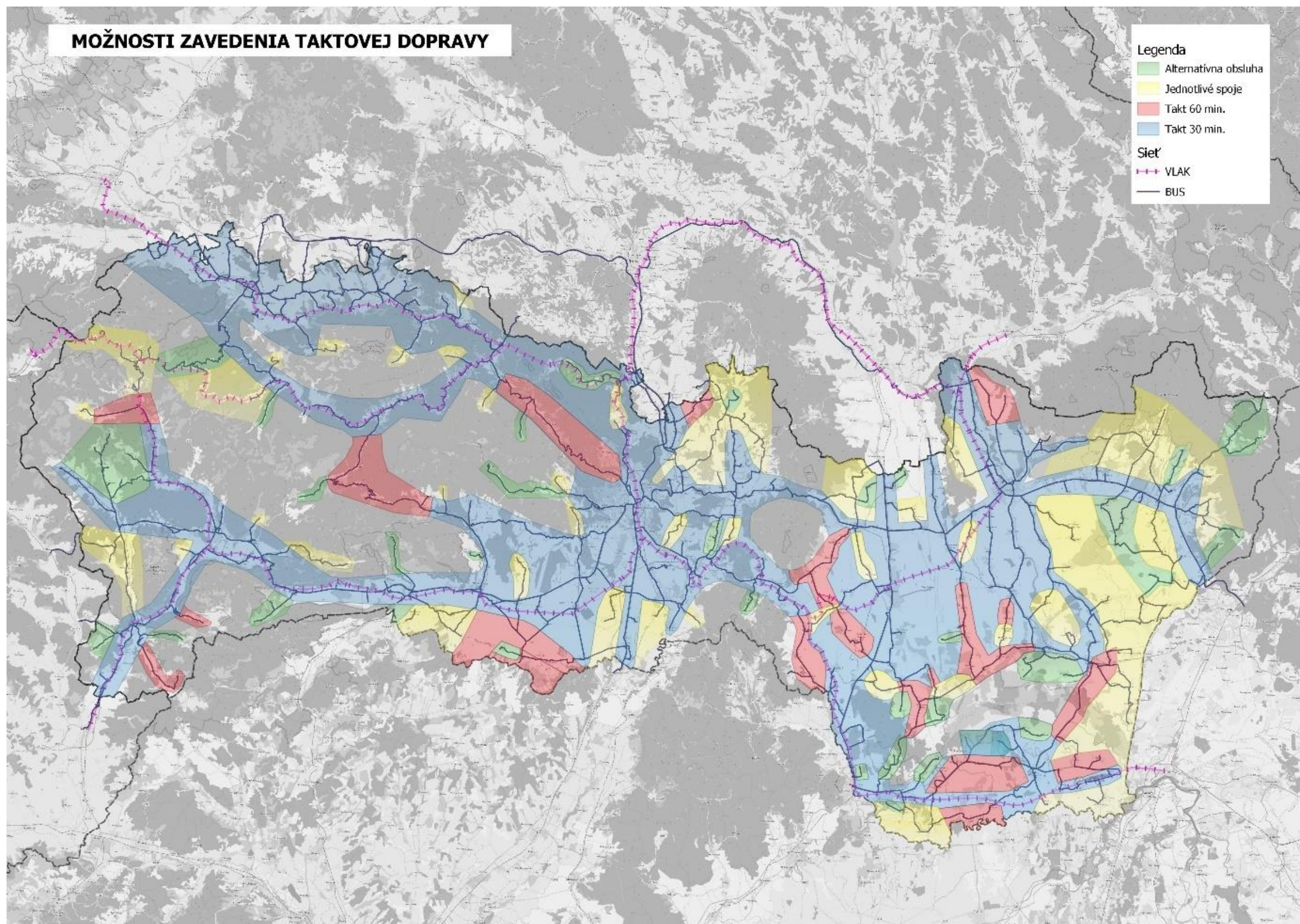
[illegible]

Tabuľka 42 Linky spádovej oblasti Medzibodrožie

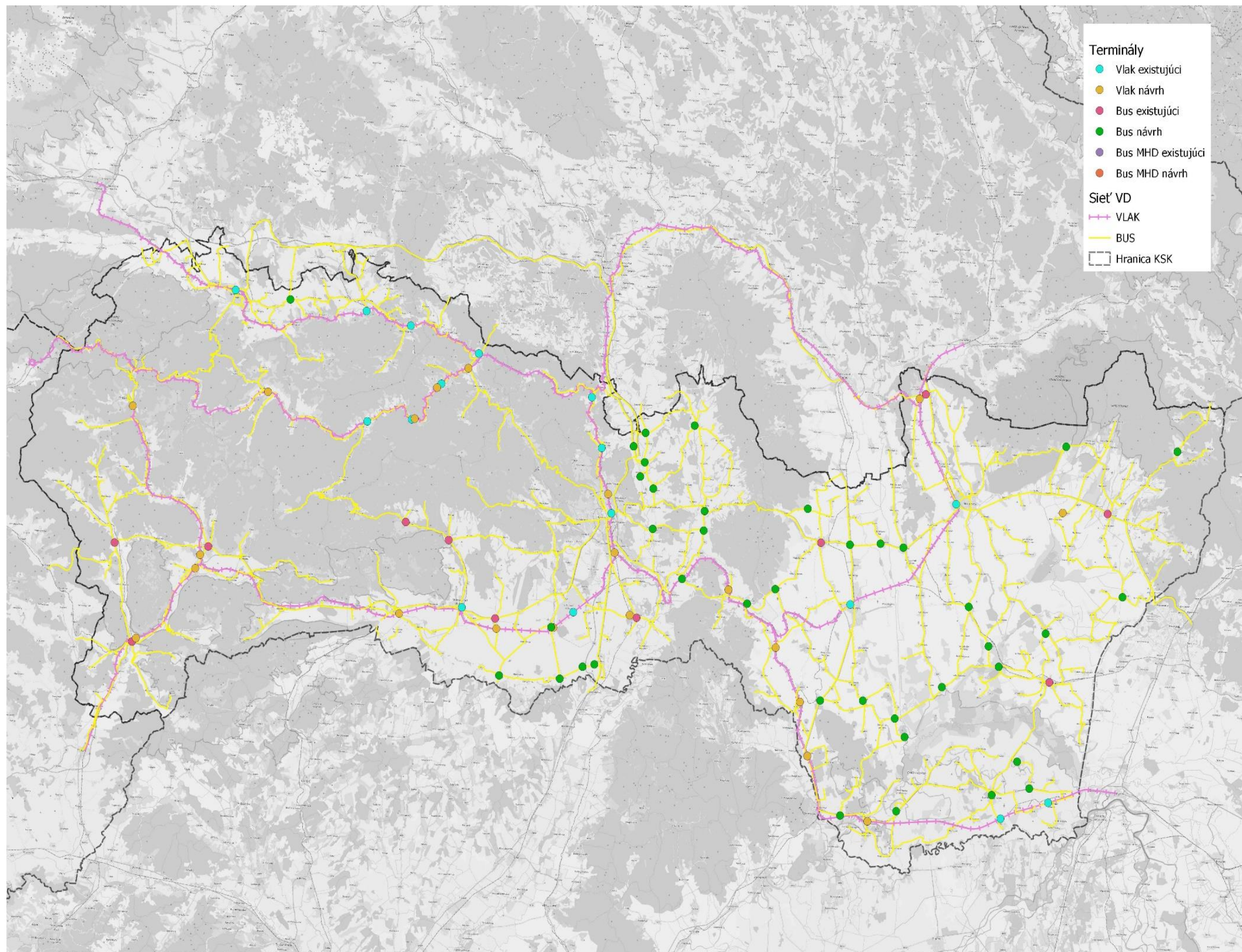
	Zvoz do Kráľovského Chlmca										
811470	Pribenik - Kráľovský Chlmec - Bačka/Bief - Čierna nad Tisou - Veľké Trakany	28	12	3	70	840				840	
811472	Pribenik - Kráľovský Chlmec - Vojka	20	7	3	49	343				343	
811473	Kráľovský Chlmec - Veľký Horeš - Streda nad Bodrogom - Trebišov	63	34	3	14	476				476	
811474	Pribenik - Kráľovský Chlmec - Strážne	17	12	3	22	264				264	
811477	Pribenik - Kráľovský Chlmec - Svätá Mária - Somotor - Veľký Kamenec - Streda nad Bodrogom	42	13	3	50	650				650	
811478	Pribenik - Kráľovský Chlmec - Svinice - Rad	33	12	3	22	264				264	
811484	Pribenik - Kráľovský Chlmec - Bof - Svinice	27	13	3	19	247				247	
						0					
	Zvoz do Čiernej nad Tisou					0					
811470	Pribenik - Kráľovský Chlmec - Bačka/Bief - Čierna nad Tisou - Veľké Trakany	28									
						0					
	Ostatné					0					
811482	Klin nad Bodrogom - Streda nad Bodrogom - Zemplín	19	8	3	46	368				368	



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



Obrázok 7 Návrh rozdelenie územia podľa možností 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 Hornádom – 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 Vlachy - Krompachy - Margecany
- (Spišské Podhradie –) Levoča – Spišská Nová Ves
- Rudňany – Spišská Nová Ves
- Nálepko - Hnilčík – Spišská Nová Ves
- Spišské Tomášovce – Spišská Nová Ves

+ Spišské Vlachy:

- Žehra – Spišské Vlachy
- 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
- Sokolany – 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 Vlachy

- Bystrany – Olcnavá

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
- Michalany – Veľaty – Novosad
- Kuzmice – Michalany

+Sečovce:

- Slanské Nové Mesto – Sečovce
- Sečovce – Zemplínska Teplica

Veľké Kapušany:

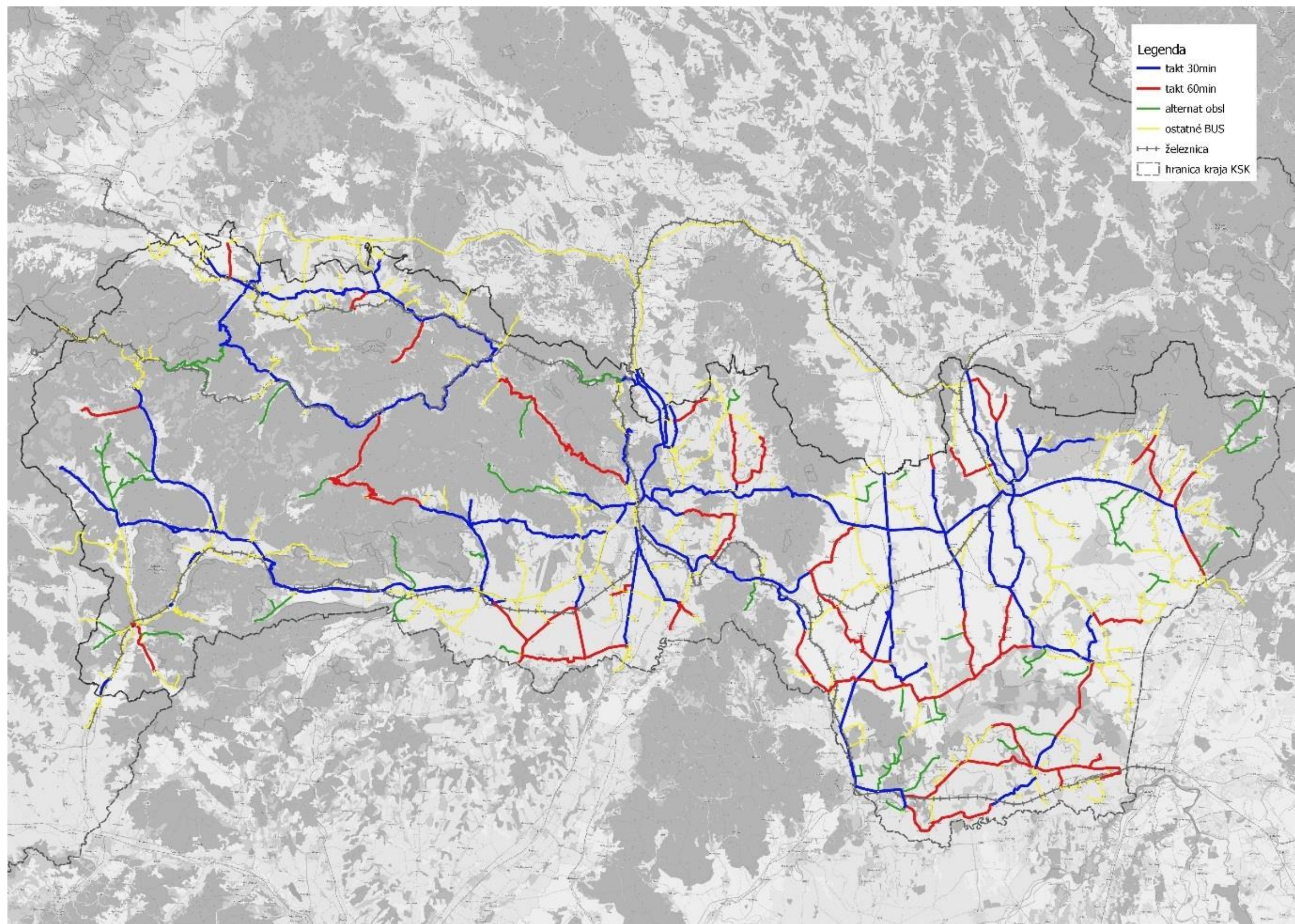
- Oborín – Vojany
- Leles – Veľké Kapušany

Kráľovský Chlmec:





- Čierna nad Tisou – Čierna – Boťany / Dobrá – Kráľovský Chlmec (30 – 60 min.)
- Zatín – 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 Sádov 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 Klatova 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 5,5 tis.
- 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.
- I/19 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 Hlivišťa 0,4 tis.
- II/566 od Choňkoviec 1,2 tis.
- III/3801 od Koromle 0,7 tis.
- I/19 od Vyšného Nemeckého 2,0 tis.
- 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/19 od 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 dvojhodinovým 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, návrh je urobený pre dve budúce oblasti verejného obstarávania KSK Západ a KSK Východ.

Oblasť KSK Západ

001	Košice, AS - Moldava nad Bodvou - Rožňava - Dobšiná
004	Košice, AS - Moldava nad Bodvou - Rožňava - Štítnik - Jelšava
007	Bardejovské kúpele - Prešov - Košice, AS - Moldava nad Bodvou - Rožňava - Tornaľa - Rimavská Sobota
	A LINKY PREŠOVSKÉHO KRAJA
401	Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice, AS
501	Svidník – Giraltovce – Prešov – Košice, AS
502	Stropkov – Giraltovce – Prešov – Košice, AS
	Lipany - Prešov - Košice

Oblasť KSK Východ

002	Košice, AS - Sečovce - Trebišov - Novosad - Veľké Kapušany - Kráľovský Chlmec - Pribeník
003	Košice, AS - Michalovce - Sobrance (- Vyšné Nemecké - Užhorod)
008	Vysoké Tatry - Poprad - Prešov - Košice - Michalovce - Vyšné Nemecké
009	Humenné - Vranov nad Topľou - Košice - Rožňava - Revúca - Banská Bystrica
605	Košice, AS - Sečovce - Vranov nad Topľou
503	Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce (PSK + KSK)

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 spoluprácou 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 do Košíc sú väčšinou vedená na autobusovú stanicu, pri cestách od západu sa využíva navrhovaný terminál Moskovská, pro jazde po ceste IP/552 budúci terminál Važecká a v budúcnosti sa počíta s používaním terminál Košice – juh (Barca) pre cesty po I/17. Terminál Košice – sever bude slúžiť na prestup medzi vlakmi a MHD, nebudú tu ukončované linky PAD. Terminál Vstupný areál U.S.Steel by mal po rekonštrukcii a po zavedení integrovanej tarify za podmienky častej premávky vlakov do stanice Moldava nad Bodvou, mesto slúžiť pre ukončovanie väčšiny liniek prichádzajúcich po I/16 s napojením na vyššiu frekvenciu električiek.

Do Košíc:

010	Vyšný Medzev - Medzev - Jasov - Moldava nad Bodvou - Mokrance - Čečejevce - Košice, U. S. Steel
011	Košice, AS - Nižná Hutka - Bohdanovce - Rákoš - Slanec - Slanské Nové Mesto - Zemplínska Teplica - Veľké Ozorovce - Malé Ozorovce - Zbehňov - Sečovce - Nový Ruskov - Trebišov
012	Košice, AS - Malá Ida - Šemša - Nováčany - Rudník - Jasov - Medzev - Vyšný Medzev
013	Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Moldava nad Bodvou - Dvorníky-Včeláre
014	Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Moldava nad Bodvou – Žarnov – Janík
015	Košice, U. S. Steel - Moldava nad Bodvou - Jasov - Poproč
016	Moldava nad Bodvou - Jasov - Medzev - Vyšný Medzev
017	Košice, AS - Jasov - Medzev - Štós - Smolník
018	Košice AS – Sečovce - Trebišov -Michaľany - Malá Trňa
019	Mníšek nad Hnilcom - Gelnica - Margecany / Opátka – Košice AS
	A LINKY PREŠOVSKÉHO KRAJA
005	Košice, AS – Vajkovce – Ploské – Drienov – Petrovany – Prešov
006	Košice, AS - Budimír - Lemešany - Kendice - Petrovany - Prešov

Do Spišskej Novej Vsi:

201	Spišská Nová Ves - Hnilčík - Nálepko - Mníšek nad Hnilcom - Gelnica
202	Mníšek nad Hnilcom - Gelnica - Margecany - Krompachy - Slovinky
203	Spišská Nová Ves - Harichovce - Levoča
204	Spišská Nová Ves - Odorín - Jamník - Domaňovce - Klčov - Spišské Podhradie
205	Spišské Podhradie - Spišské Vlasy - Spišská Nová ves - Iliašovce - Levoča
206	Slovinky - Krompachy - Spišské Vlasy - Spišské Podhradie
	A LINKY PREŠOVSKÉHO KRAJA
107	Poprad - Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves
108	Kežmarok - Ľubica - Vrbov - Spišský Štvrtok - Spišská Nová Ves
109	Závada - Levoča - Harichovce - Spišská Nová Ves - Markušovce - Jamník - Spišské Vlasy - Spišské Podhradie
162	Vyšný Slavkov - Bijacovce - Ordzovany - Studenec - Spišské Podhradie - Spišské Vlasy
192	Levoča - Iliašovce - Spišská Nová Ves - Spišské Vlasy - Krompachy
193	Levoča - Spišský Hrhov - Jamník - Spišská Nová Ves

Do Rožňavy:

101	Plešivec - Štítnik - Roštár (-Nižná Slaná)
102	Rožňava - Brzotín - Plešivec - Gemerská Hôrka - Gemerská Panica - Tornaľa
103	Čierna Lehota - Slavošovce - Rochovce - Ochťina - Štítnik - Honca - Rožňavské Bystré - Rakovnica - Rudná - Rožňava
104	Dobšiná - Mlynky - Hnilec - Spišská Nová Ves
105	Rožňava - Štítnik - Jelšava
106	(Dobšiná -) Rožňava - Moldava nad Bodvou - Košice, AS
	A LINKA PREŠOVSKÉHO KRAJA
191	Poprad - Hranovnica - Vernár - Dobšiná - Rožňava, žel. st. Brzotín
	A LINKA BANSKOBYSTRICKÉHO KRAJA
	Tornaľa - Plešivec - Jelšava - Revúca
	Revúca - Jelšava - Rožňava
	Tornaľa - Plešivec - Rožňava
	Revúca - Jelšava - Plešivec

Do Michaloviec:

300	(Vyšné Nemecké -) Sobrance - Michalovce - Košice
301	Michalovce - Veľké Kapušany - Kráľovský Chlmec - Pribeník
302	Sobrance - Ruskovce - Jasenov - Poruba pod Vihorlatom - Jovsa - Kusín - Klokočov - Kaluža - Michalovce
303	Veľké Kapušany - Čierne Pole - Bajany - Lekárovce - Bežovce - Jenkovce - Sejkov - Orechová - Tibava - Sobrance
304	(Michalovce -) Sobrance - Ruský Hrabovec - Ubľa (- Snina)

305	Bačkov - Dargov - Trnávka - Sečovce - Hriadky - Vojčice - Trebišov
306	Michalovce - Trebišov
307	Jenkovce - Nižné Nemecké - Vyšné Nemecké - Krčava - Orechová - Tibava - Sobrance - Nižná Rybnica - Fekišovce - Zavadka - Lúčky - Zalužice - Michalovce
308	Trebišov - Zemplínske Hradište - Malčice - Oborín - Veľké Raškovce - Vojany - Veľké Kapušany
309	Michalovce - Lastomír - Sliepkovce - Budkovce - Drahňov - Vojany - Veľké Kapušany
A LINKY PREŠOVSKÉHO KRAJA	
602	Prešov - Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné
603	Vranov nad Topľou – Rakovec nad Ondavou – Michalovce
604	Vranov nad Topľou - Trebišov
607	Humenné - Strážske - Michalovce

Do Kráľovského Chlmca:

401	Pribeník - Kráľovský Chlmec - Svätuš - Svätá Mária - Somotor - Streda nad Bodrogom - Viničky - Borša - Slovenské Nové Mesto - Čerhov - Trebišov
402	Veľké Kapušany - Poľany - Soľníčka - Boľ - Kráľovský Chlmec - Pribeník

Návrh obojstranných zvozov a priamych liniek medzi centrami je zobrazený na obrázkoch 10 a 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 Vlachy – 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

Nasledovne je uvedený prehľad rozsahu zvozových liniek Košického kraja. Podrobný návrh je uvedený v Excelovskom súbore v digitálnej prílohe a v Aktualizácii plánu dopravnej obslužnosti.

KSK Západ

- a. Košice -25 liniek
- b. Košice U.S.Steel – 6 liniek
- c. Moldava nad Bodvou – 5 liniek
- d. Turňa nad Bodvou – 2 linky
- e. Rožňava - 5 liniek
- f. Dobšiná – 2 linky
- g. Nižná Slaná – 1 linka
- h. Plešivec – 2 linky
- i. Štítňik – 2 linky
- j. Tornaľa – 1 linka
- k. Spišská Nová Ves – 8 liniek
- l. Krompachy – 3 linky
- m. Spišské Vlachy – 3 linky
- n. Nálepko . 3 linky
- o. Gelnica - 3 linky
- p. Margecany – 3 linky

KSK Východ

- a. Trebišov -12 liniek
- b. Sečovce – 1 linka
- c. Slovenské Nové Mesto 1 linka
- d. Kráľovský Chlmec / Pribeník - 7 liniek
- e. Michalovce –146 liniek
- f. Sobrance – 9 liniek
- g. Veľké Kapušany – 5 liniek

8.6.8 Alternatívna obsluha

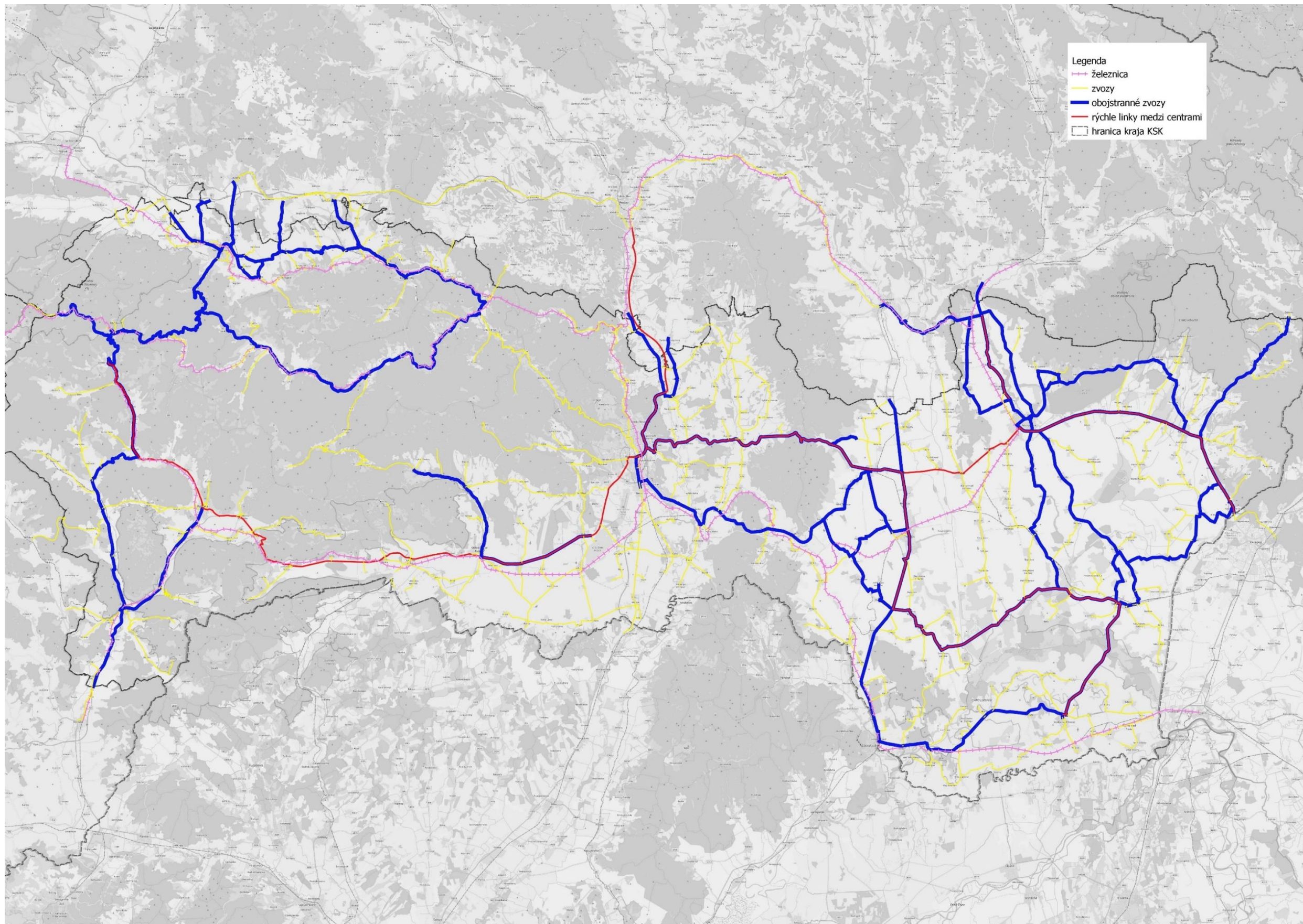
Oblasti s nízkym počtom obyvateľov, koncové cesty do údolia a niektoré oblasti Zemplína sú obsluhované regionálnou autobusovou dopravou neefektívne (Blatné Remety, Beša, Úhorná, Brdárka, Henclová a ďalšie). V niektorých prípadoch bude efektívnejšie využiť alternatívne spôsoby dopravnej obsluhy územia.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

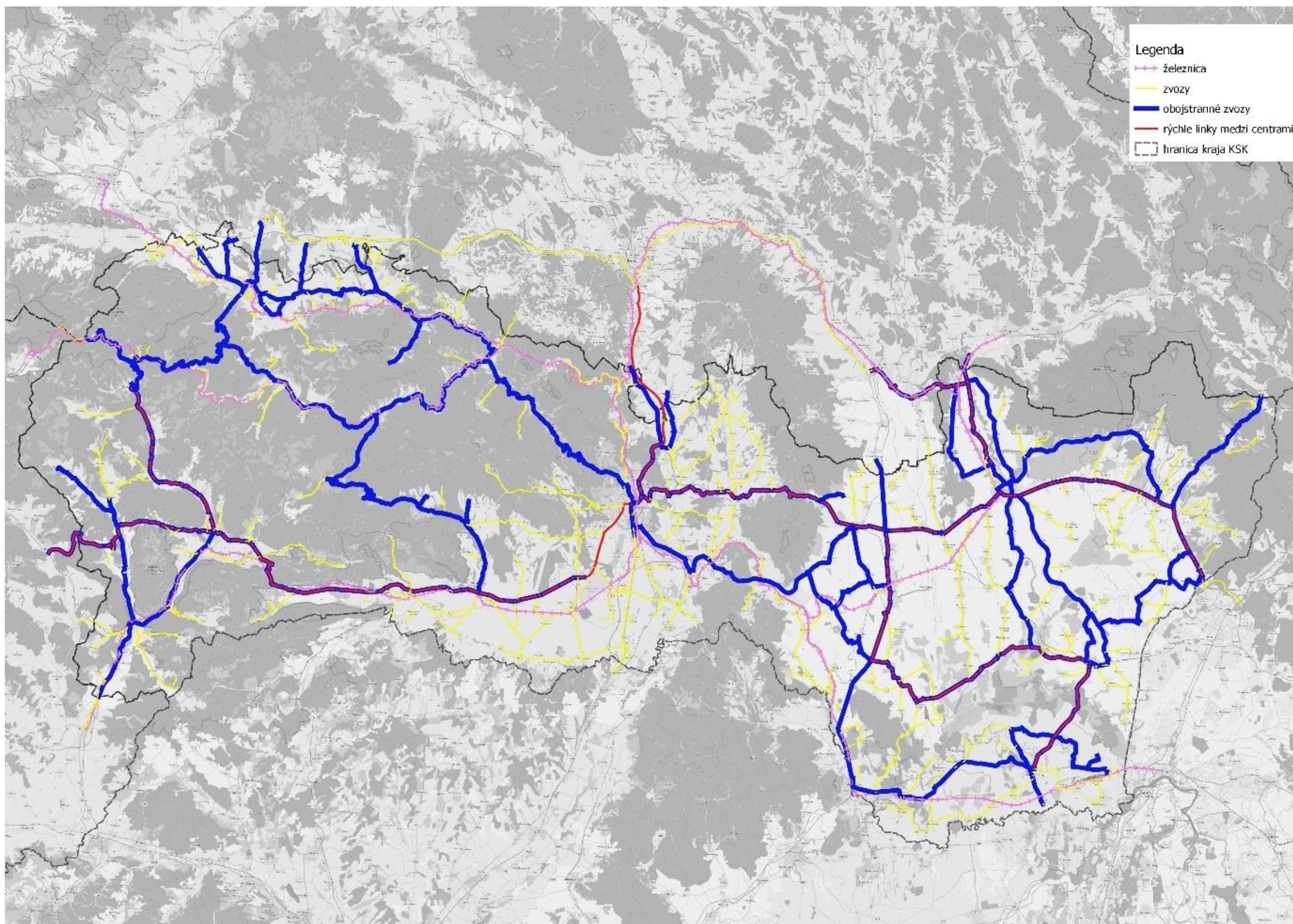
Formu realizácie alternatívnej obsluhy bude potrebné hľadať a vyskúšať na pilotnom prípade, pre ktorý môže byť optimálnou lokalitou obsluha obcí v okolí Brdárky s nadväznosťou na terminál bus-bus Štítňik.

V Pláne dopravnej obslužnosti sú pre alternatívnu obsluhu navrhnuté tieto linky:

122	Hnilec - Mlynky, Havrania Dolina - Mlynky - Biele Vody - Dedinky - Dobšinská Maša - Dobšiná
131	Brdárka - Hanková - Markuška - Slavoška - Koceľovce - Roštár - Štítnik
132	Petrovo - Roštár - Štítnik
133	Rozložná - Štítnik
222	Olcnavá - Spišské Vlachy - Olšavka
223	Vojkovce - Slatvina - Spišské Vlachy
261	Závadka - Nálepko - Henclová
262	Surovec - Peklisko - Nálepko



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



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

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 však špičkové intervaly 15 – 30 min.
- Električkové linky umožňujú priame spojenie pre mnoho možných ciest po ich sieti, intervaly električiek sú aj v špičke 10 - 15 minút
- Električky pokrývajú to isté územie ako niektoré súbežné autobusové linky,, drvivá väčšina cestujúcich v taký prípadoch využíva električkové linky
- Na konečných zastávkach električiek nie sú potrebné prestupy z autobusov, tie pokračujú ďalej do centra
- Z centra, z najväčších sídlisk a z niektorých okrajových častí Košice je vedená priama linka do U.S.Steel v časoch striedania pracovných zmien (autobusové spoje zabezpečujú napokon aj nadväznú vnútrozávodovú dopravu v U.S.Steel)

- Terminál U.S.Steel slúži len v obmedzenej miere ako prestup z autobusov na električky, prevažujú rýchlejšie priame autobusové spoje do centra Košice, ktoré tak pre zrýchlenie spojenia idú v dlhom súbehu s električkovou traťou

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. Niektoré prímestské linky budú prechádzať cez centrum a tak umožnia spojenia aj do iných častí mesta ako je centrum. Niektoré linky MHD budú predĺžené von z 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, križ. - Šebastovce - Haniska - Sokoľany - Seňa - Kechnec - Milhošť
- 083 Staničné námestie - Heringeš - Sady nad Torysou - Košická Polianka - Pri Teleku - Krásna - Važecká
- 084 Staničné námestie - Námestie osloboditeľov - VSS, križ. - Valaliky - Kokšov-Bakša/Čaňa
- 085 Opátka - Košická Belá - Čermeľ - Okresný úrad - Vodárenská - Kostoľany nad Hornádom
- 086 Moskovská - Baška - Bukovec - Malá Ida - Šaca - USS, vstupný areál

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, prechádzať 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 podobáť 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 Ferčkovce, štyri linky obsluhujú

sídliisko 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 Nálepko, tie však nepremávajú medzi 13 a 16 hod, mnoho spojov Ferčekovce prechádza bez zastavenia. Navrhujeme skoordinať prímestskú 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 obslúžiť každý odjazd a príchod 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 zatriktívnenia 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 opatrení 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 zaistia 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 nepravidielnostiach 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 svojím 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 riešiaci plánovanie, organizovanie a prevádzku celého IDS. Rámec pravidiel pre premávku stanoví okrem zákonov, podzákonných noriem a technických predpisov platných v Slovenskej republike aj zmluvy stanovujúce pravidlá a štandardy premávky, informačných systémov, odbavenia cestujúcich a vyhlasovania tarifných podmienok.

Vytvorenie Integrovaného dopravného systému Východ je dôležitý krok na dosiahnutie udržateľnej mobility na východnom Slovensku. V spojitosti s ďalšími opatreniami (parkovacia politika v centrách väčších miest, zriadenie parkovísk P+R, K+R a B+R, atď.) má potenciál priviesť dochádzajúcich do práce

k väčšiemu využívaniu verejnej dopravy, ktorá je v hospodárnejšia, ekologickejšia a bezpečnejšia ako individuálna automobilová doprava

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. Možno 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 zavŕšená v roku 2025):
 - a. Ku IDS košicko-prešovskej aglomerácie dointegrovat susediace územia so silným spádom 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 zavŕšená 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 verejnosť, 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 občasné (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 dodatkového 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.

S2

Křenovice - Sokolnice - Brno - Blansko (I. část)

IDS JMK

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Informace a podněty: 5 4317 4317, www.ids.jmk.cz

Platí od 13.12.2015 do 10.12.2016

Přepřítav zajišťuje: České dráhy, a.s.

PRACOVNÍ DNY (nejede 31.12.)

Číslo spoje:	4002	4700	4004	4004	4702	4704	4006	4740	4706	4742	1638	4708	4008	4710	4010	4712	4012	4714	4014	4716	4744	4718	4746	4720	
Zóna	Zastávka	0 52	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	5 2	
→ 620 od Slavkov u Brna			4:18		4:40		5:40		6:40		7:40		8:40		9:40		10:40		11:40		12:40		13:40		14:40
Čekací doba na linku 620			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		13:54
620 Zbýšov			4:24		4:56		5:56		6:57		7:00		7:57		8:57		9:57		10:57		11:57		12:57		13:57
610 Hostěradky-Rešov			4:28		4:59		5:59		7:00		7:03		8:00		9:00		10:00		11:00		12:00		13:00		14:00
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		14:03
610 Sokolnice-Telčice	přij.		4:34		5:04		6:04		7:05		7:05		8:05		9:05		10:05		11:05		12:05		13:05		14:05
→ 40 do Brna			4:41		5:11		6:11		7:11		8:11		9:11		10:11		11:11		12:11		13:11		14:11		15:11
Čekací doba na linku 40			0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0
→ 151 od Zlínova					5:31		6:31		7:31		8:31		9:31		10:31		11:31		12:31		13:31		14:31		15:31
Čekací doba na linku 151					2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2
→ 610 od Slavkov u Brna			4:31		5:01		6:01		7:01		8:01		9:01		10:01		11:01		12:01		13:01		14:01		15:01
Čekací doba na linku 610			2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2
→ 611 od Lovčického			4:31		5:01		6:01		7:01		8:01		9:01		10:01		11:01		12:01		13:01		14:01		15:01
Čekací doba na linku 611			2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2
→ 612 od Blatné			4:31		5:01		6:01		7:01		8:01		9:01		10:01		11:01		12:01		13:01		14:01		15:01
Čekací doba na linku 612			2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2		2
610 Sokolnice-Telčice	odj.		4:34		5:05		6:05		7:06		8:06		9:06		10:06		11:06		12:06		13:06		14:06		15:06
101 Brno-Černice	přij.		4:41		5:11		6:11		7:12		8:12		9:12		10:12		11:12		12:12		13:12		14:12		15:12
→ 500 od Mělníka			4:31		5:11		6:11		7:11		8:11		9:11		10:11		11:11		12:11		13:11		14:11		15:11
Čekací doba na linku 500			0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0
101 Brno-Černice	odj.		4:46		5:16		6:16		7:17		8:17		9:17		10:17		11:17		12:17		13:17		14:17		15:17
100 Brno hl. n.	přij.		4:55		5:25		6:25		7:26		8:26		9:26		10:26		11:26		12:26		13:26		14:26		15:26
100 Brno hl. n.	odj.	4:04	4:34		5:01		5:27		6:00		6:29		7:02		7:31		8:01		8:29		9:01		9:29		10:01
100 Brno - Zidenice	přij.	4:08			5:05		5:31		6:04		6:33		7:02		7:33		8:06		8:33		9:05		9:33		10:05
100 Brno - Zidenice	odj.	4:08			5:05		5:31		6:04		6:33		7:02		7:33		8:06		8:33		9:05		9:33		10:05
→ 210 od Ochoz u Brna			4:30		5:30		6:30		7:30		8:30		9:30		10:30		11:30		12:30		13:30		14:30		15:30
Čekací doba na linku 210			0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0
215 Blatná nad Svítavou		4:14	4:44		5:11		5:38		6:10		6:39		7:08		7:37		8:06		8:35		9:04		9:33		10:02
→ 75 Brno					5:47		6:17		6:47		7:17		7:47		8:17		8:47		9:17		9:47		10:17		10:47
→ 210 Ochoz u Brna			4:50		5:16		5:46		6:16		6:46		7:16		7:46		8:16		8:46		9:16		9:46		10:16
215 Babice nad Svítavou		4:20			5:16		6:14		6:29		6:44		7:13		7:46		8:17		8:43		9:16		9:44		10:16
225 Adamov	přij.	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
→ 152 Krumlov					5:29		6:29		7:29		8:29		9:29		10:29		11:29		12:29		13:29		14:29		15:29
Čekací doba na linku 152					0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0
225 Adamov	odj.	4:23	4:51		5:19		5:43		6:17		6:32		6:47		7:16		7:49		8:20		8:47		9:19		9:47
225 Adamov zastávka		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
235 Blansko	přij.	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
→ 152 Krumlov			5:13		6:13		7:13		8:13		9:13		10:13		11:13		12:13		13:13		14:13		15:13		16:13
→ 157 Vyškov			5:27		6:27		7:27		8:27		9:27		10:27		11:27		12:27		13:27		14:27		15:27		16:27
→ 221 Písečná, penzion			5:11		6:11		7:11		8:11		9:11		10:11		11:11		12:11		13:11		14:11		15:11		16:11
→ 222 Autobusové stanoviště					6:15		7:15		8:15		9:15		10:15		11:15		12:15		13:15		14:15		15:15		16:15
→ 223 DSB sjezdovka					6:07		7:07		8:07		9:07		10:07		11:07		12:07		13:07		14:07		15:07		16:07
→ 223 Klapálov, točna					6:04		7:04		8:04		9:04		10:04		11:04		12:04		13:04		14:04		15:04		16:04
→ 223 Třebíč			4:50		5:11		5:37		6:03		6:30		6:56		7:22		7:48		8:14		8:40		9:06		9:32
→ 226 Skalmi Mlýn					5:40		6:40		7:40		8:40		9:40		10:40		11:40		12:40		13:40		14:40		15:40
→ 230 Olomoučany			4:50		5:40		6:40		7:40		8:40		9:40		10:40		11:40		12:40		13:40		14:40		15:40
→ 231 Státnice			5:13		6:13		7:13		8:13		9:13		10:13		11:13		12:13		13:13		14:13		15:13		16:13
→ 232 Bosáň			5:15		6:15		7:15		8:15		9:15		10:15		11:15		12:15		13:15		14:15		15:15		16:15
→ 233 Benešov			4:48		5:39		6:29		7:11		8:03		8:39		9:39		10:39		11:39		12:39		13:39		14:39
→ 234 Boskovice					5:40		6:40		7:40		8:40		9:40		10:40		11:40		12:40		13:40		14:40		15:40
→ 235 Lomnice					5:40		6:40		7:40		8:40		9:40		10:40		11:40		12:40		13:40		14:40		15:40

Vysvětlivky:

→ spoje navazující na linku S2

→ přestup na navazující spoj

| spoj zastávkou projíždí

| spoj s bezbariérovým přístupem vozidlem

⊗ jede v pracovních dnech

⊗ jede v pondělí

⊗ jede v pátek

⊗ jede 23.12. a od 28.12. do 31.12.

50 nejede 23.12., od 28.12. do 31.12., 29.1., od 29.2. do 4.3., 24.3., 25.3., od 1.7. do 31.8., 26.10. a 27.10.

51 jede 23.12., od 28.12. do 30.12., 29.1., od 29.2. do 4.3., 24.3., 25.3., od 1.7. do 31.8., 26.10. a 27.10.

50 nejede 23.12., od 28.12. do 31.12. a od 1.7. do 31.8.

73 jede od 1.4. do 31.5.

74 jede od 1.6. do 30.9.

76 jede od 1.4. do 28.9.

92 jede také 29.3., 29.9. a 18.11., nejede 28.12., 28.3. a od 20.6. do 29.8.

93 nejede 23.12., od 28.12. do 31.12. a od 20.6. do 2.9.

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 klimateckej 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.

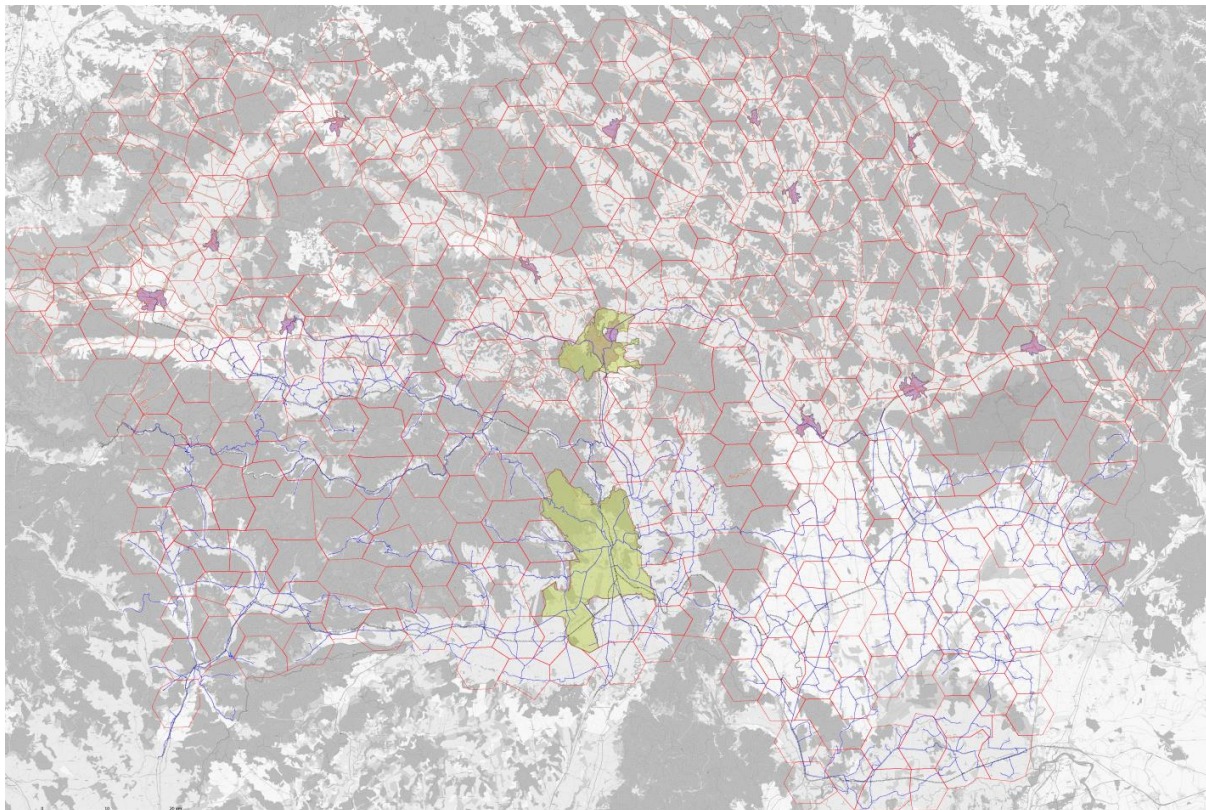
Technické a prevádzkové štandardy IDS JMK sú podrobným manuálom pre všetky vyššie uvedené oblasti fungovania IDS. Súhrnný rozsah tohto manuálu je 78 strán.

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 zaistujúcich 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 stanov;
- 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, námetoch 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 pripomienkovaní;
- 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 spojami 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 spojami mestskej dopravy.

9.4.1 Prestupné uzly najvyššieho významu

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

Najvýznamnejšie prestupné uzly sú veľké železničné stanice v Košickom kraji.

Najvyššie obraty (vlaký 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 dopravu na okrajoch Košíc a stanice s diaľkovou dopravou na úrovni okresných miest a významných spádových centier:

- **Košice – sever** – nový terminál sa plánuje na železničnej trati vybudovať pri Hlinkovej ulici, po jeho dobudovaní bude zastávkou pre vlaky od Kysaku nadväzným miestom na mestskú dopravu (aj pre budúcu električkovú trať na sídlisko Ťahanovce) s potenciálom pre zriadenie záchytného parkoviska pre individuálnu automobilovú dopravu
- **Košice – juh (Barca)** - nový terminál v priestore medzi zastávkami Barca a železničnou traťou od Černej nad Tisou, železničné zastávky na dvoch tratiach, zastávky MHD, terminál prímestskej autobusovej dopravy od juhu a juhovýchodu, s P+R, možné výhľadové predĺženie električkovej trate z Barce do terminálu Barca a vybudovaním cesty z III/3416 do terminálu v ideálnom prípade vytvárajúci aj cestné prepojenie na Slaneckú cestu
- **Kysak** je terminál pre diaľkovú dopravu prístupný z Prešovského kraja, na stanici chýba kvalitnejšie vybavenie pre cestujúcich, úzke plochy nástupíšť vedú k pomalému odbavovaniu, chýba infraštruktúra pre autobusy a automobily. Pripravuje sa modernizácia stanice v rámci modernizácie koridoru Poprad – Košice. Je potrebné budovať predstaničný priestor 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
-

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

- Plešivec
- Turňa nad Bodvou
- Veľká Ida
- Slanec
- Kostolany nad Hornádom
- Bohdanovce
- Čečejevce

- Haniska
- Čaňa
- Čel'ovce
- Kuzmice
- Kalša
- Čerhov

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

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),
- Košice – juh (Barca - účasť terminálu vlak-bus)
- Košice – Sever (súčasť terminálu vlak-bus)
- Moskovská
- Vstupný areál U. S. Steel – existujúci terminál električiek a autobusov,
- Valcovne U.S.Steel
- Važecká

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 rôznymi časovými 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: **Štítник, 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., Čečejovce, Čečejovce 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., 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., Michal'any 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
 - záchytné parkovisko P + R
2. Košice – juh (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
 - Košická Nová Ves (Hrašovík) – iba P+R
 - záchytné parkovisko P + R
 - umiestnenie pri Košickej Novej Vsi, náhradná alebo doplnková lokalita u odbočky na Hrašovík
3. Moskovská
 - 2 linky: Vyšný Klátov – Moskovská a Bukovec – Moskovská
 - nutnosť vybudovať obratisko/otočku
4. 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. za podmienky intenzívnej premávky vlakov z Moldavy nad Bodvou aj električiek do centra
5. Valcovne U.S.Steel
 - pri ceste I/16
 - umožňuje prestup medzi MHD zo Šace a električkou
 - zastávky priamych rýchlych liniek PAD a diaľkových liniek
6. Važecká
 - linky od Slanca
 - otočenie v obratisku pre električky
 - záchytné parkovisko P + R (cez cestu II/552)

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 staniciach 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 (navrhne 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 aj keď sú to plochy pre záchytné parkovanie nevhodné

- 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
- Košice – Krásna (križovatka R2 s II/552)
- Terminál Košice – juh (TIOP Barca)
- Važecká (cez cestu II/552)
- Šebastovce
- Vstupný areál U.S.Steel, Šaca
- Valcovne U. S. Steel
- Pereš
- Moskovská
- Čermeľ

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

- križovatka D1 s R2 Hrašovík, (smer zo Sečoviec, Prešova)
- križovatka R2 s II/552 Krásna nad Hornádom (smer Slanec)
- križovatka I/17 s R4 pri Šebastovciach (smer Seňa, Kechnec)
- križovatka R2/Vstupný areál U.S.Steel, Šaca alebo rozšírenie parkovísk pri zastávke Valcovne U. S. Steel (smer Moldava n. B., Rešica)

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 prispôbujúcich na každodenný život obyvateľov najmä v mestách.

12 Cyklistická doprava

Hlavným výstupom návrhovej časti projektu Plánu udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja 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 obsluhe**. 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 cyklodopravných 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 – Domatica (je potrebné zmeniť jej trasovanie v záplavovom území, ako aj v území navrhovanom na zaplavenie – vodná nádrž „Nadabula“ pri Betliari)
- 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 združeniach, 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)

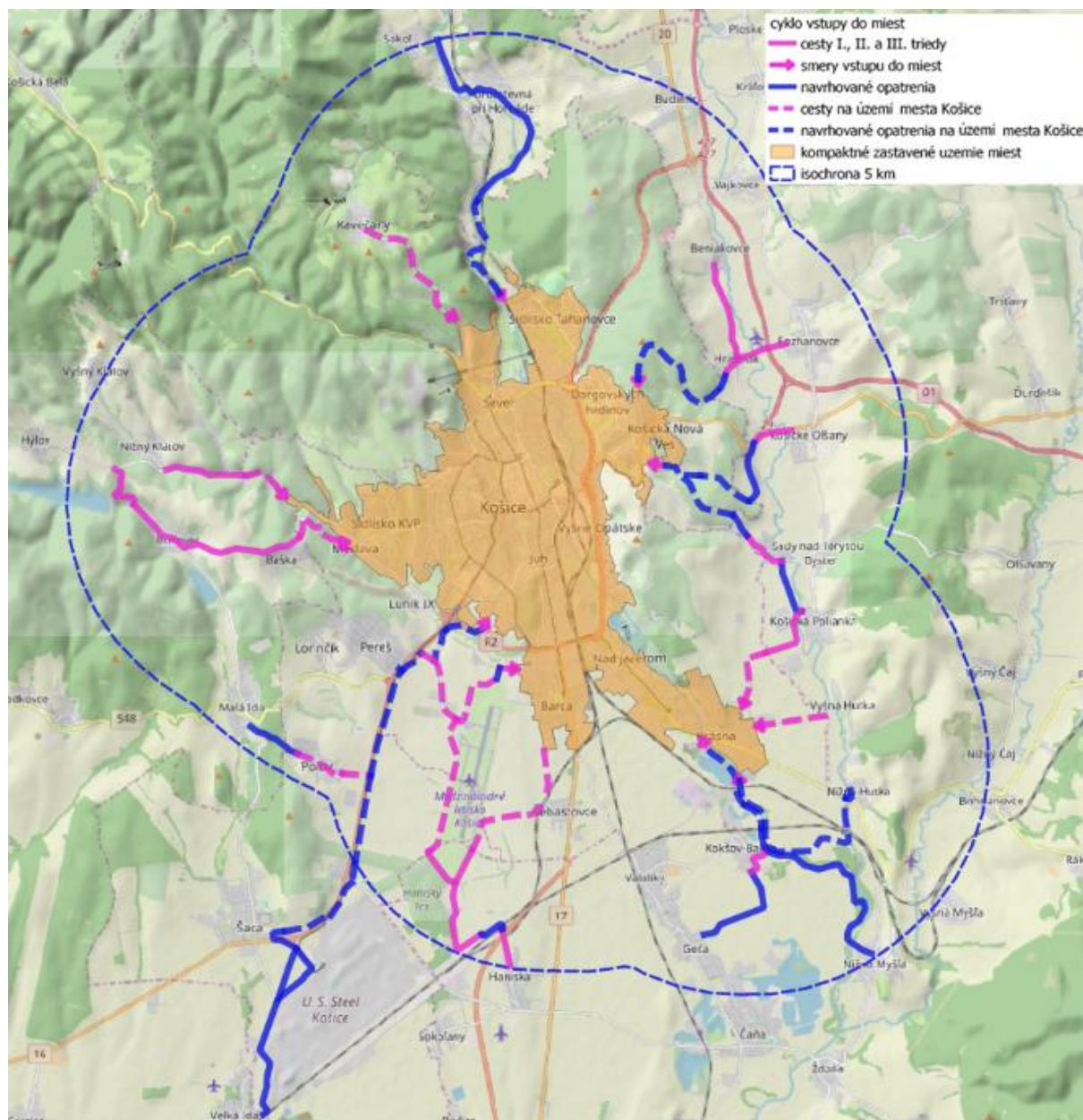
Prepojenie Košice -> Družstevná pri Hornáde (súčasť kostrovej siete cyklistických trás – vetva Eurovelo 11)

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

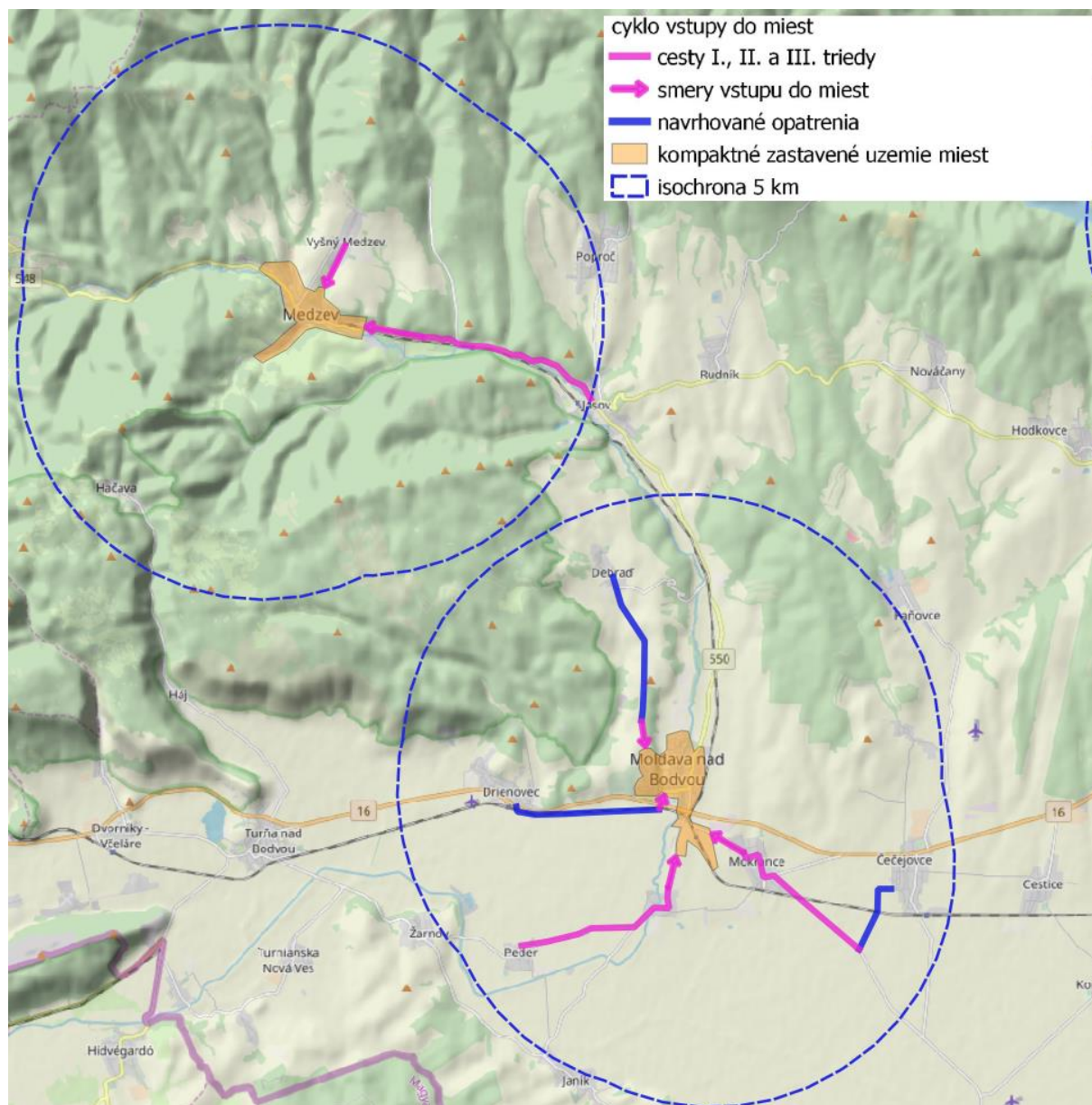
<p>Veľké Kapušany</p> <p>Prepojenie osada Ortov – Čierne pole -> Veľké Kapušany</p> <p>Prepojenie osada Budince -> Veľké Kapušany</p>
<p>Kráľovský Chlmec</p> <p>Prepojenie Kráľovský Chlmec -> Pribeník (účelová komunikácia s cestou III/3698 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmci)</p> <p>Prepojenie Kráľovský Chlmec -> Malý Horeš (účelová komunikácia s cestou III/3690 od križovatky III/3690 x III/3698 v Kráľovskom Chlmci)</p> <p>Prepojenie Kráľovský Chlmec -> Svätuš</p> <p>Prepojenie Kráľovský Chlmec – Bačka (pozdĺž cesty I/79)</p>
<p>Čierna nad Tisou</p> <p>Prepojenie Biel – Bačka (priechod cez kofaje)</p>
<p>Slovenské Nové Mesto</p> <p>Prepojenie Slovenské Borša -> Bara</p> <p>Prepojenie Slovenské Nové Mesto -> Malá Trňa</p> <p>Prepojenie Slovenské Nové Mesto -> Viničky, Borša pozdĺž toku Roňava</p>
<p>Michalovce</p> <p>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)</p>

Opatrenia pre cyklodopravu vo vzťahu k verejnej doprave

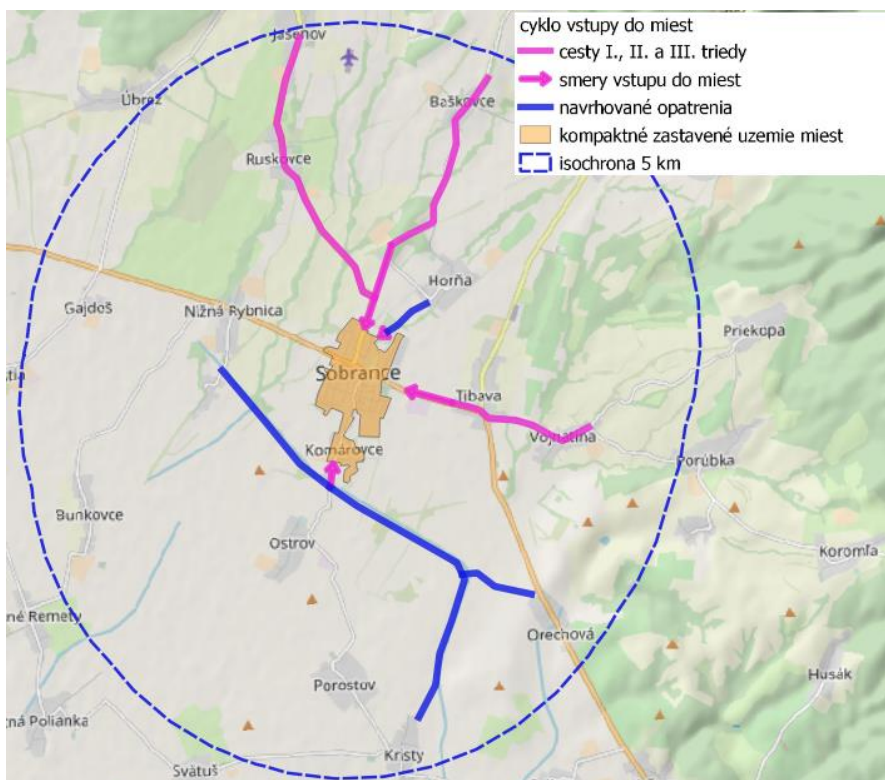
Odporúča sa vytvárať podmienky na zlepšovanie prístupu cyklodopravy k systémom verejnej dopravy (Bike and Ride systém) najmä na železničných staniciach a zastávkach. Napríklad Cestice, Streda nad Bodrogom a pod.



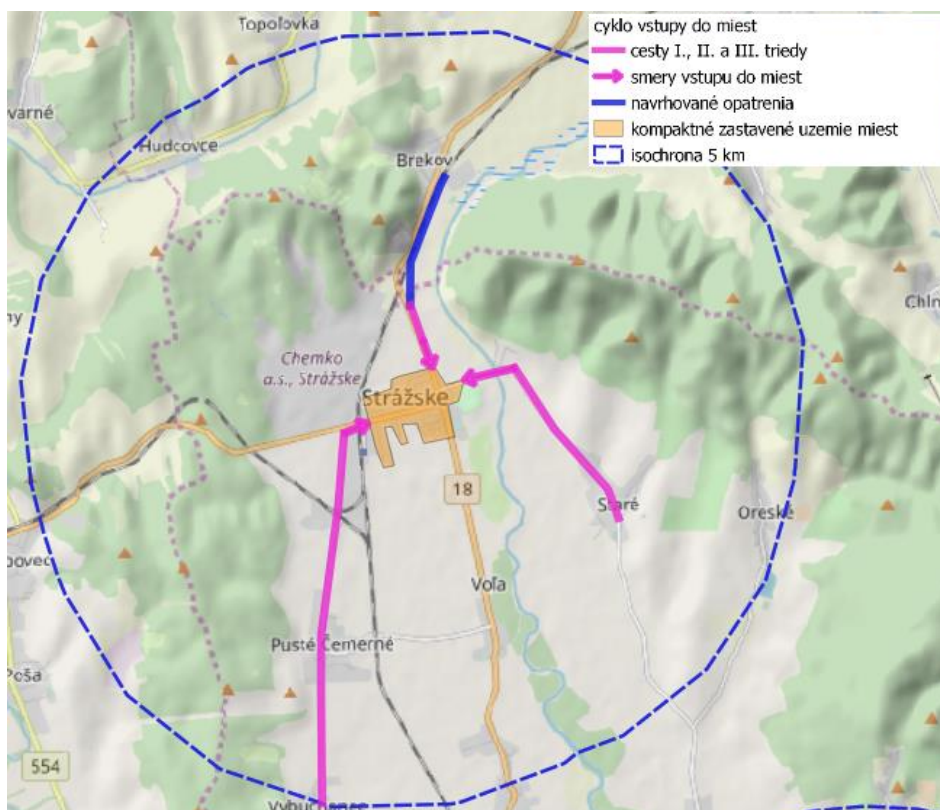
Obrázok 16 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov Košičiach



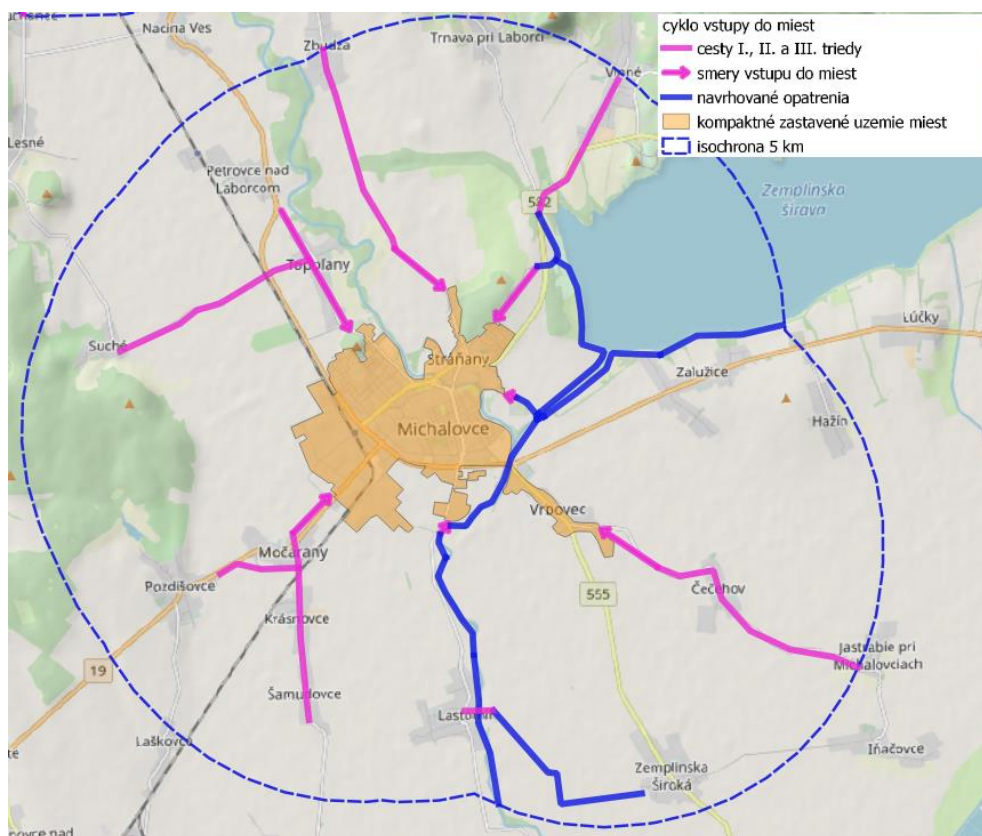
Obrázok 17 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Moldave n. B. a Medzeve



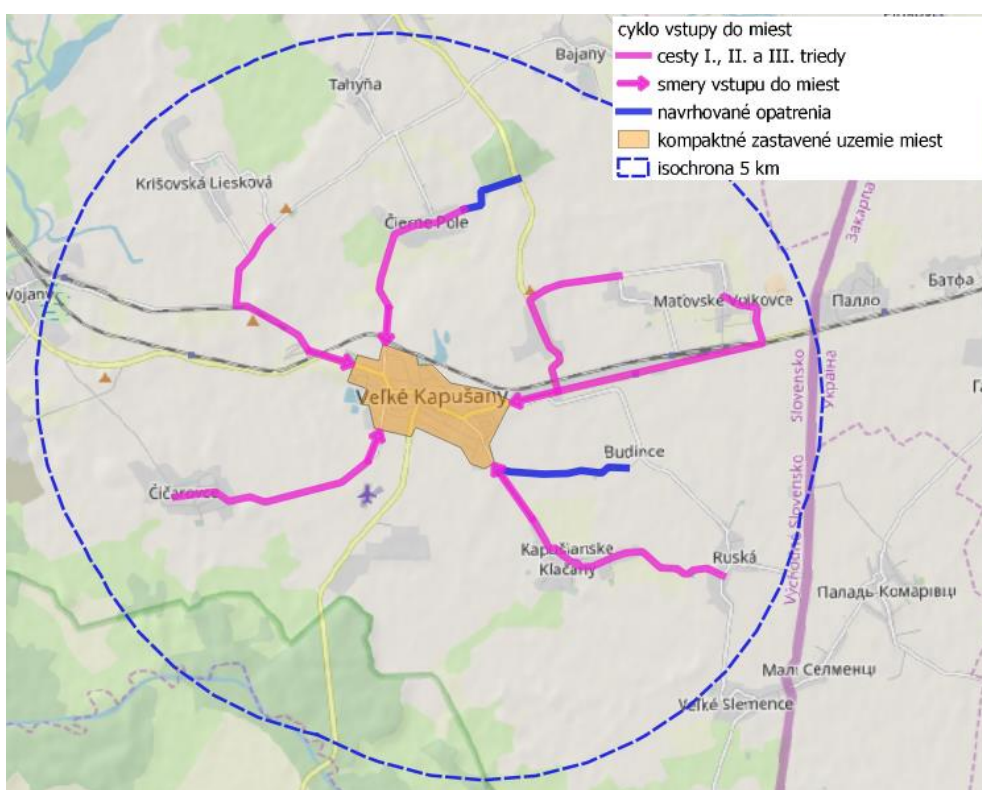
Obrázok 18 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Sobranciach



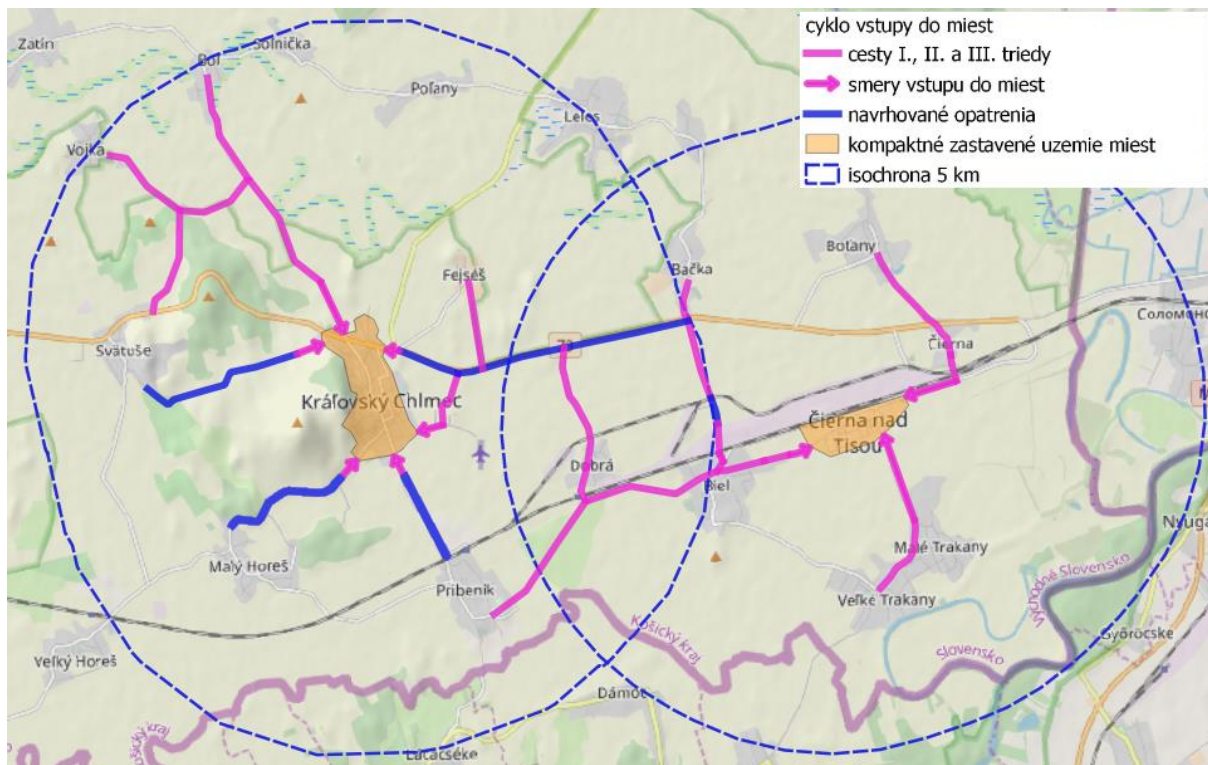
Obrázok 19 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Strážskom



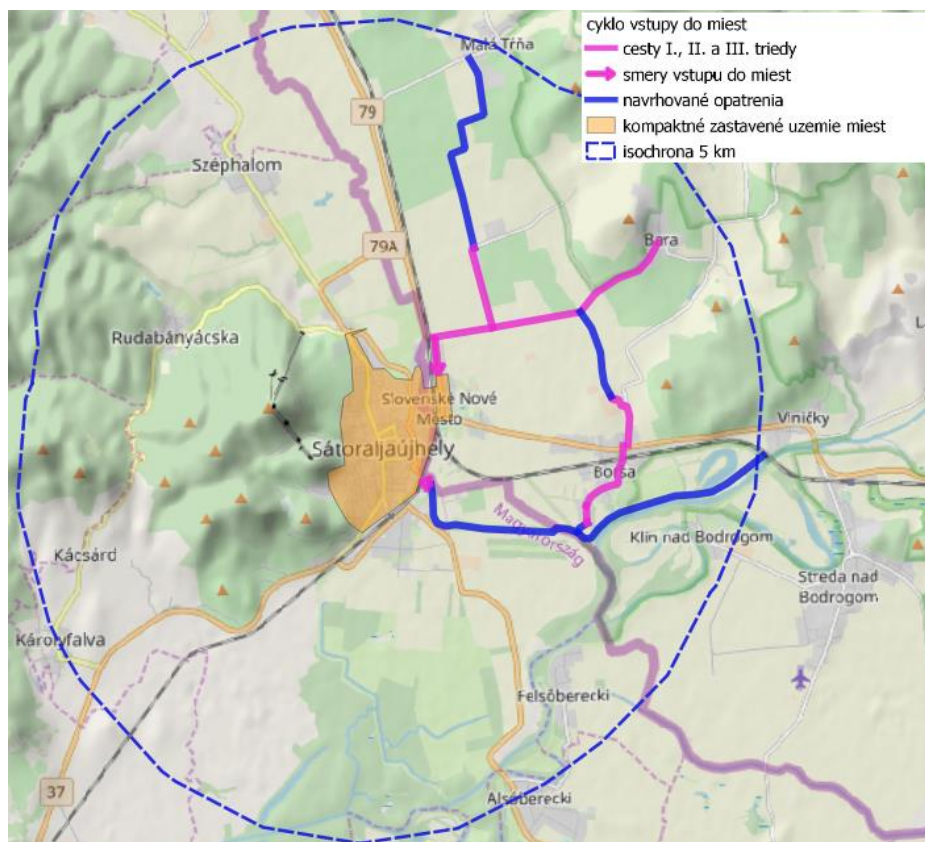
Obrázok 20 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Michalovciach



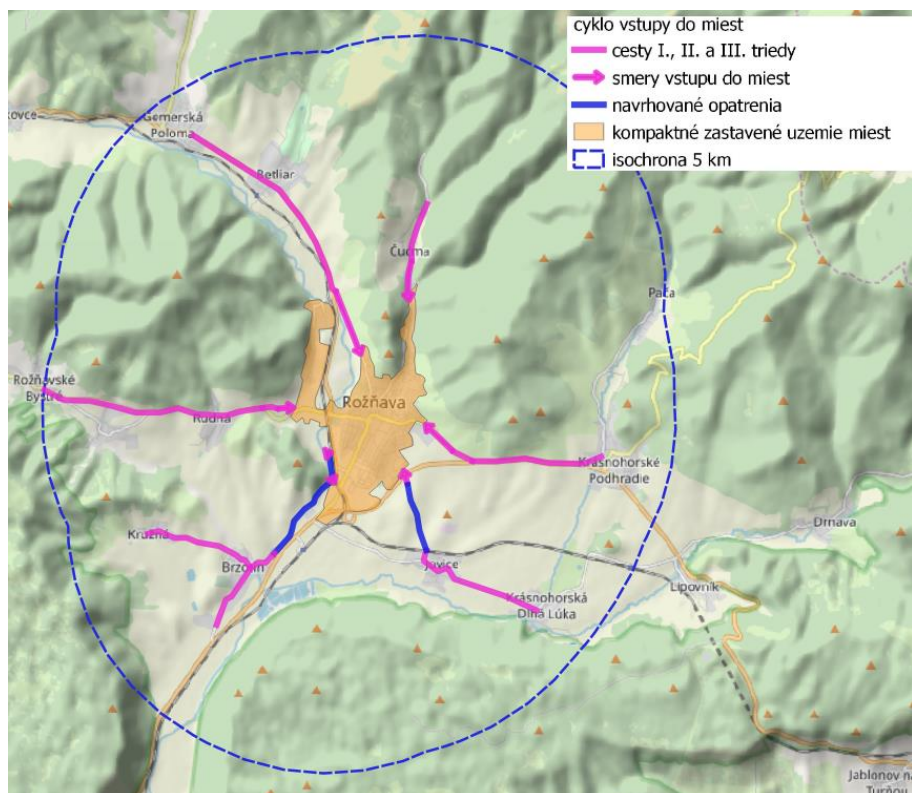
Obrázok 21 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov vo Veľkých Kapušanoch



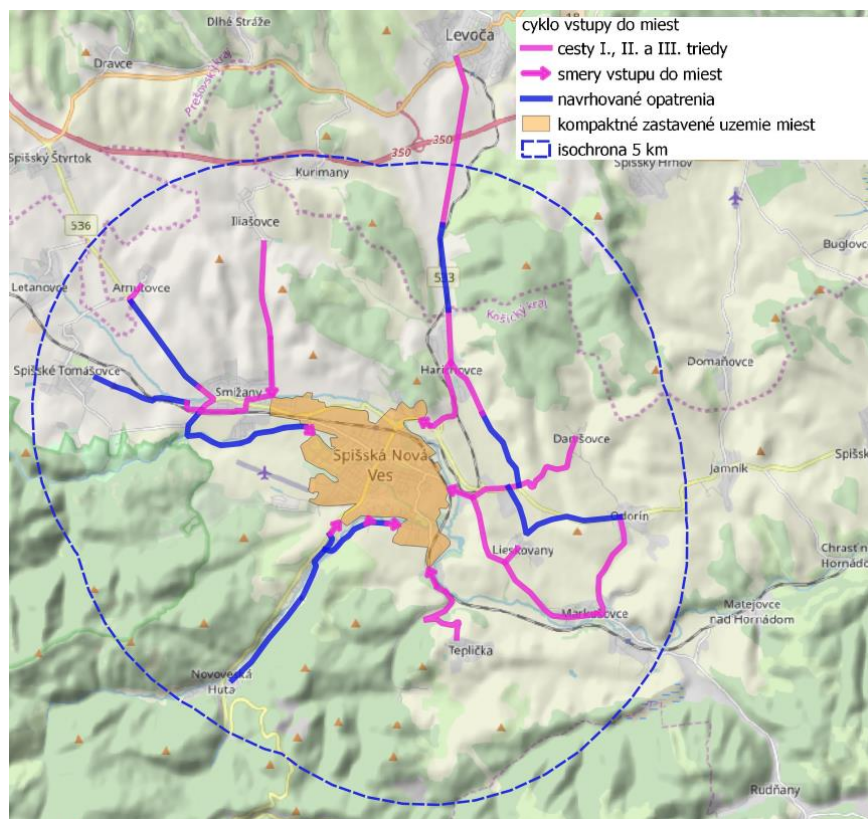
Obrázok 22 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Kráľovskom Chlmcí a Čiernej nad Tisou



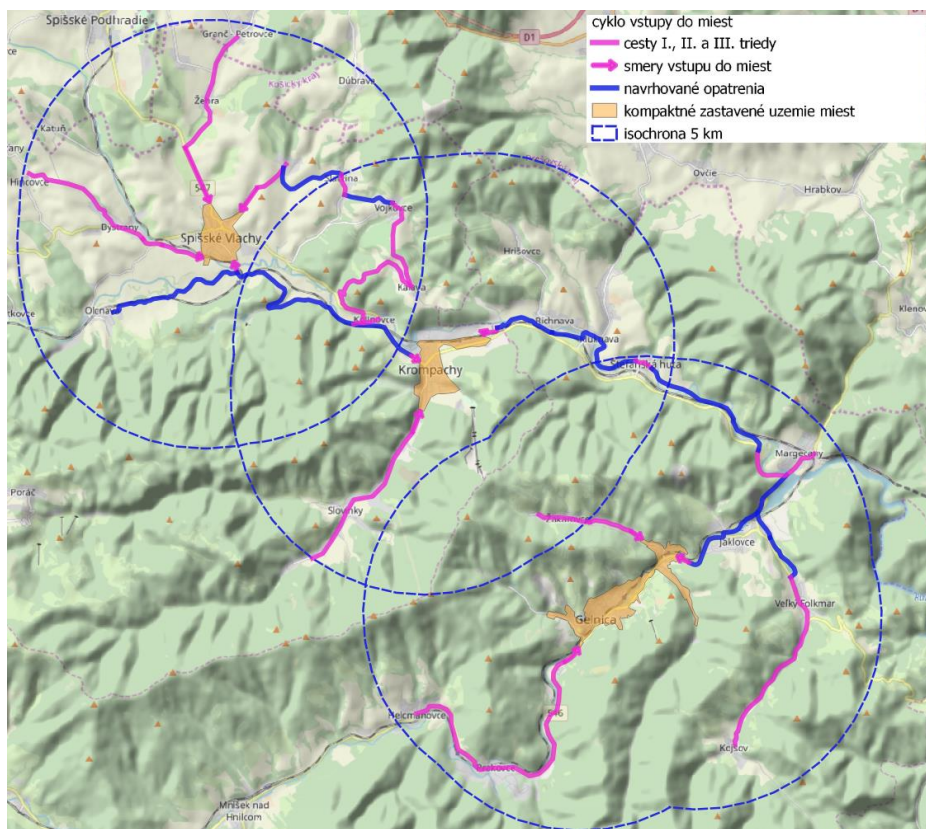
Obrázok 23 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Slovenskom Novom Meste



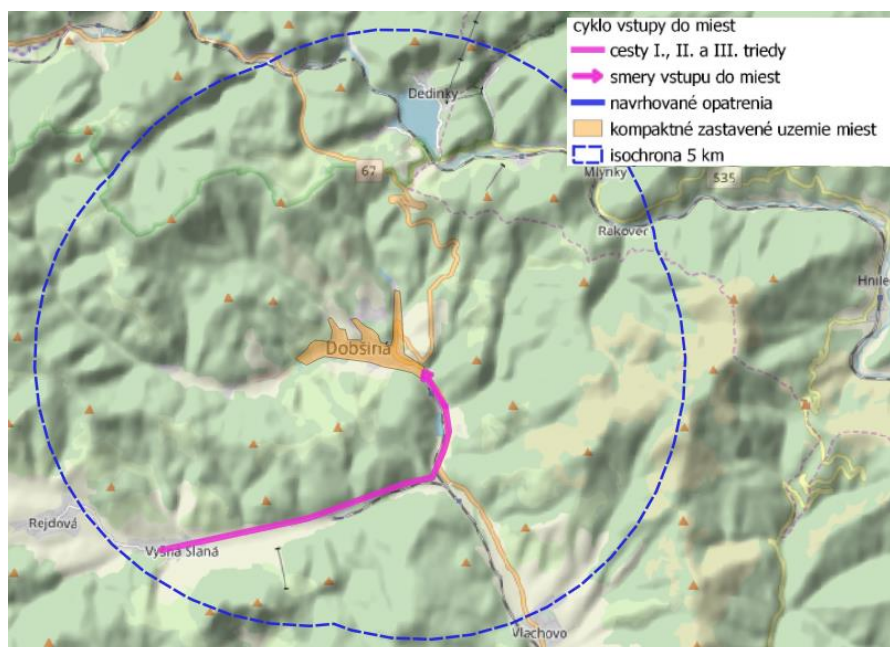
Obrázok 24 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Rožňave



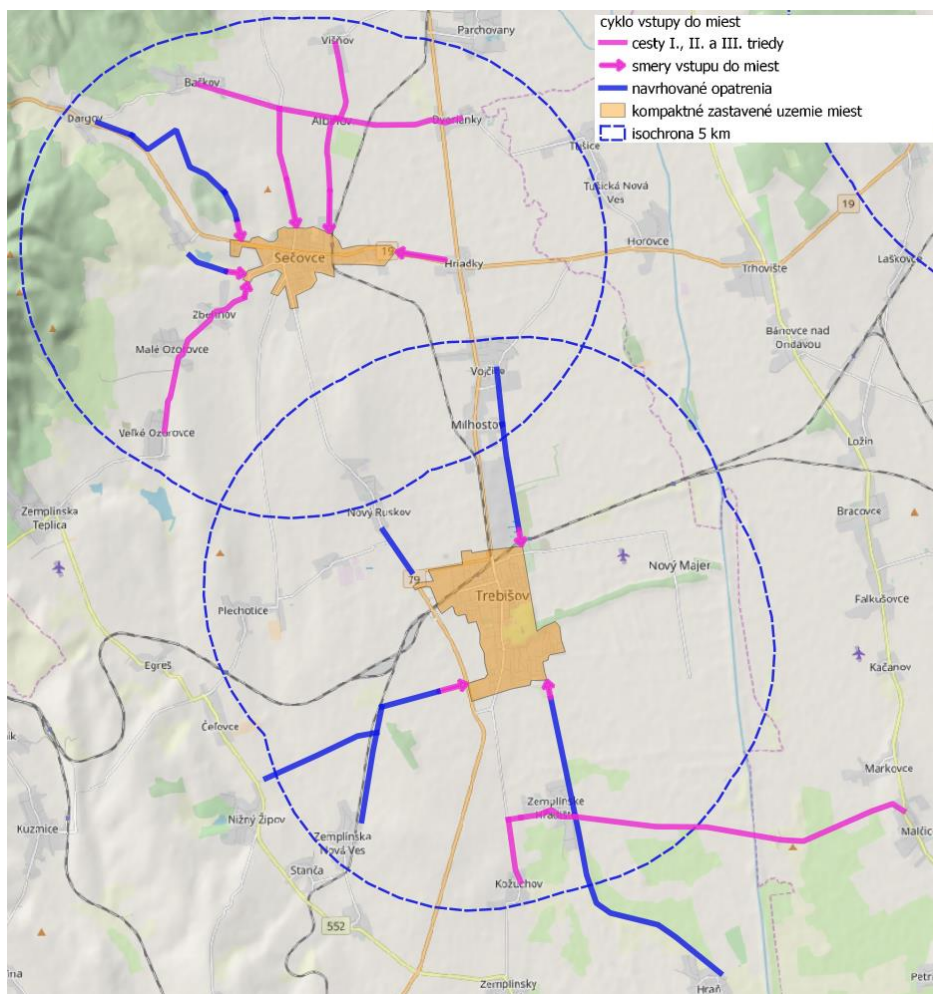
Obrázok 25 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky pre dopravných cyklistov v Spišskej Novej Vsi



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



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



Obrázok 28 Izolína vo vzdialenosti 5 km znázorňujúca potencionálne možnosti cyklodochádzky 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 cyklistickej infraštruktúry (stojany, úschovne, do budúcnosti nabíjacie stanice atď.) tak, aby v prípade nárastu cyklistickej 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 oblasť 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 prietahu 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.).

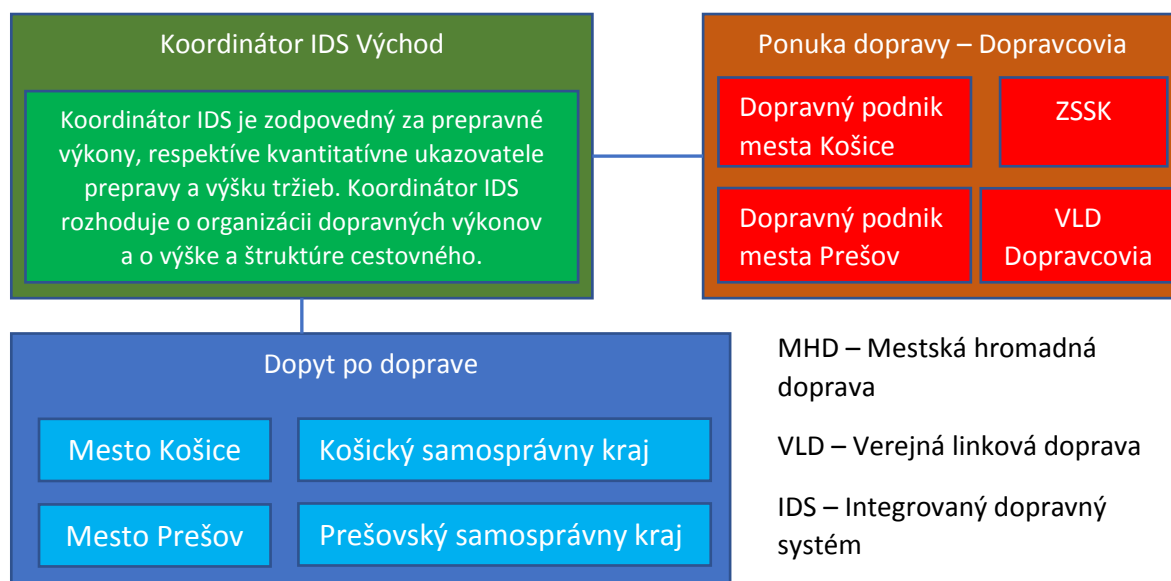
Integrované dopravné systémy sú rozvíjané predovšetkým v rámci mestských aglomerácií. Pre podporu dopravnej obslužnosti veľkých území sú služby integrovaných dopravných systémov verejnej dopravy spravidla riadené činnosťou koordinátora IDS.

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 29.



Obrázok 29 Koncepcia 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 „operatívny“ 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.

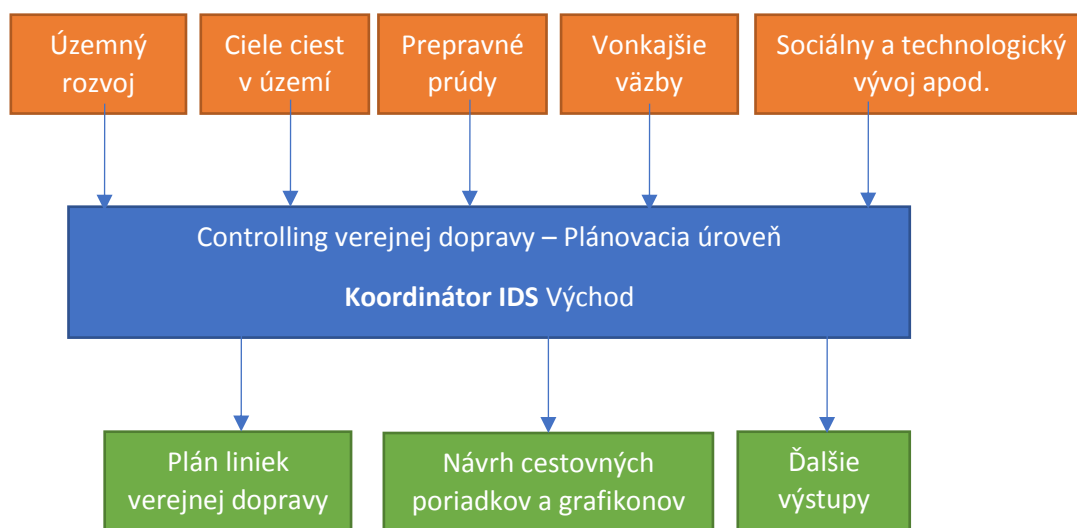


Obrázok 30 Controlling verejnej dopravy – základná architektúra telematiky vo verejnej doprave

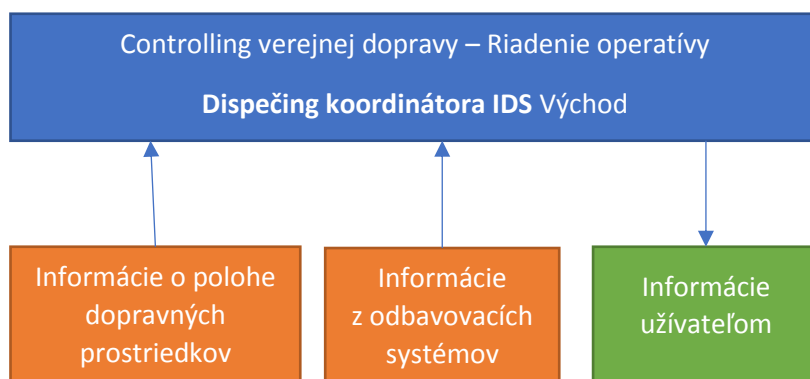
Každá z týchto úrovní je podporovaná aplikáciami dopravnej telematiky. Nástrojom vlastnej realizácie regionálnej dopravnej politiky sú a budú investície do dopravnej infraštruktúry, infraštruktúry terminálov, technických systémov dopravných ciest, ale tiež dotačná politika dopravcom pre zabezpečenie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



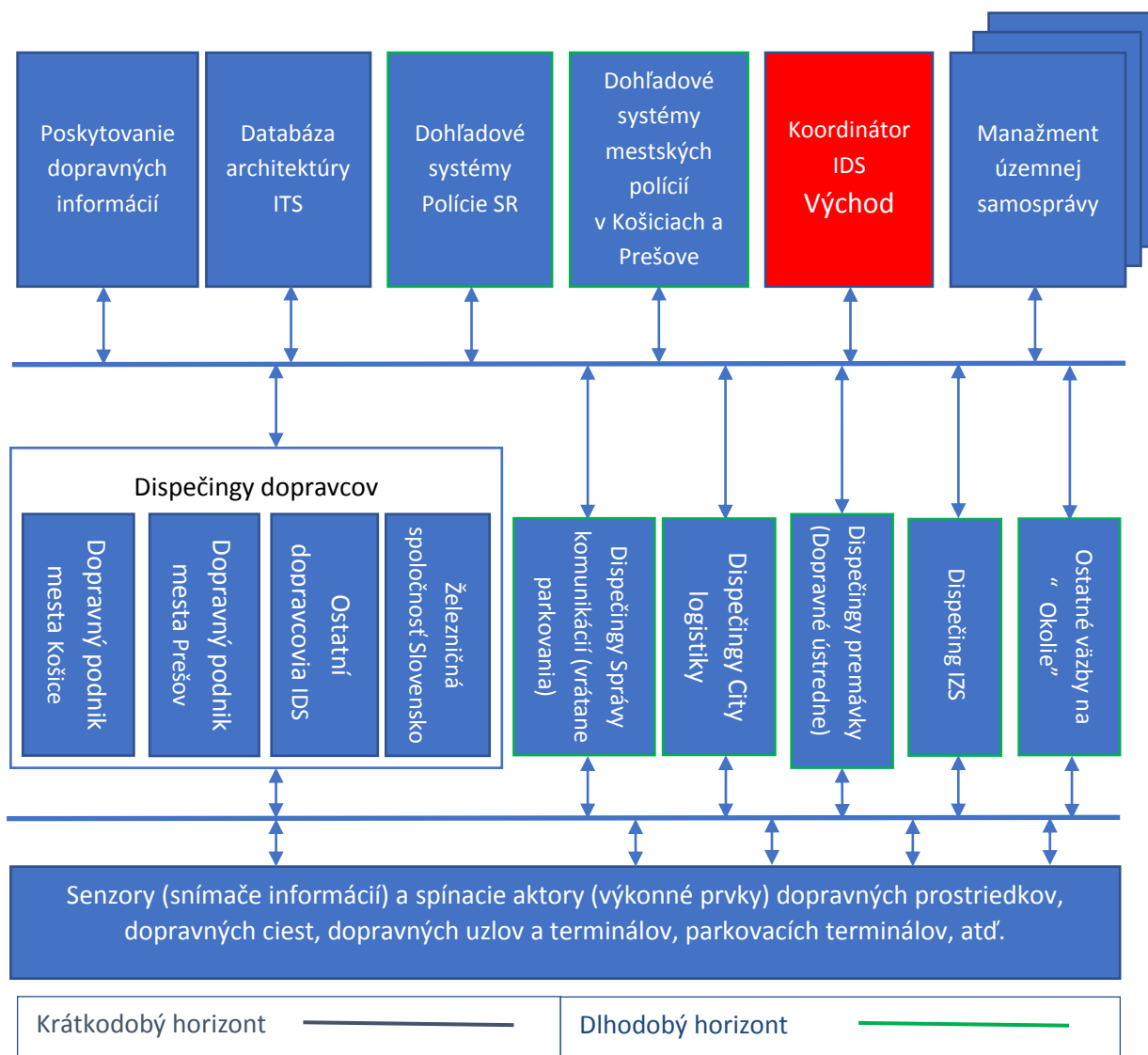
Obrázok 32 **Princípy informačných väzieb v operatívnej úrovni controllingu**

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:

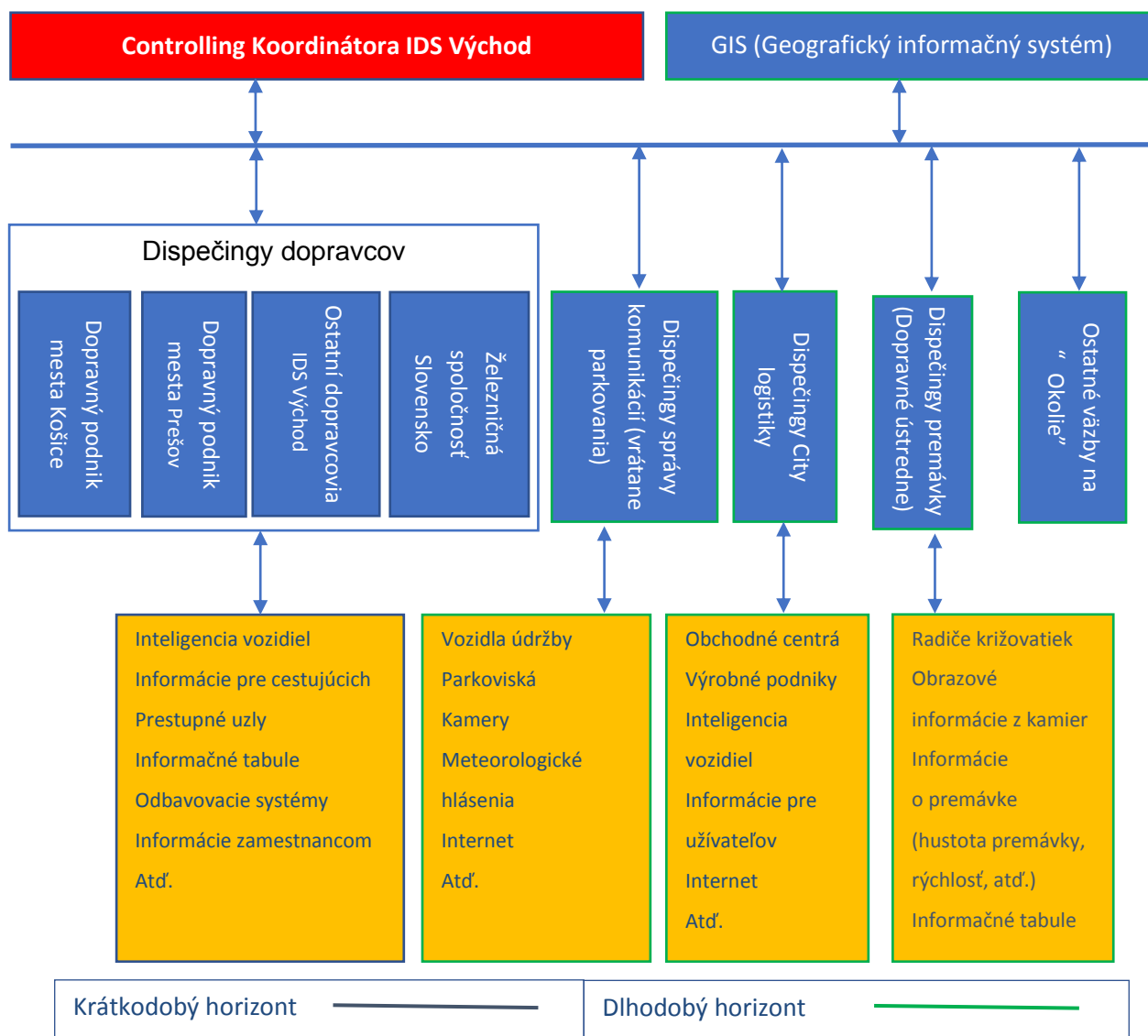
- krátkodobý – predpokladaná realizácia do 3 rokov
- strednodobý – predpokladaná realizácia 3 – 5 rokov



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 reťazca¹. 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:

¹ Objekt prepravy, mobilný prostriedok, dopravná cesta, dopravný terminál.

- Dopravné ústredne², ktoré zaisťujú dohľad nad dopravnou situáciou v reálnom čase, zaisťujú riadenie dopravy (napr. pomocou riadenia CSS³) 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.

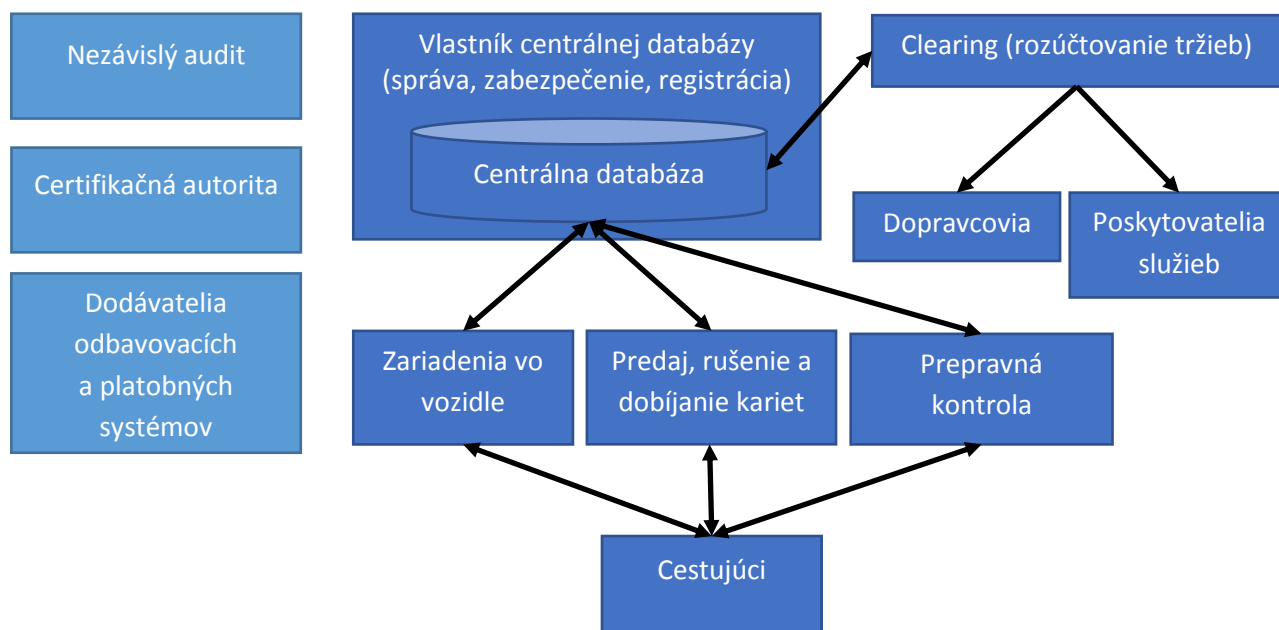
Papierové cestovné doklady sú postupne nahrádzané novými technológiami. Stále častejšie sa začínajú využívať nové systémy platobných kariet, ktoré zároveň umožňujú sledovať obsadenosť dopravných prostriedkov, spojov alebo liniek. Cestovné je odčítané pri vstupe alebo výstupe z dopravných prostriedkov 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.

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

³ 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, prejedaná 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 zaistiť 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 Východ⁴, respektíve jednotlivými dopravcami. Všetky odbavovacie terminály musia akceptovať bankové karty aj karty IDS Východ. Tieto odbavovacie terminály nebudú

⁴ 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 zviera 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 bezkontaktnéj čipovej karty pri nástupe k čítačke odbavovacieho terminálu.
- Funkcia Check-out – priloženie bezkontaktnéj čipovej karty pri výstupe k čítačke odbavovacieho terminálu.
- Funkcia Check-in-out – priloženie bezkontaktnéj 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 – elektronická peňaženka 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 prepravo-tarifný systém, ale aj jednotný informačný systém pre cestujúcich. Nižšie je uvedené funkčné rozdelenie používaných informačných systémov.

14.3.2.1 Vnútorň informáčňý systém

Slúži na:

- prípravu a tvorbu cestovňých poriadkov, t. j. grafikonu, zastávkovňých cestovňých poriadkov, vozidlovňých cestovňých poriadkov, dispečerských 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 informáčňý systém

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

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

- Výstavba kompletnej siete štvorpruhových diaľnic a rýchlostných ciest v polovičnom profile.
- Presadenie celkom zmeneného spôsobu napojenia okresu Spišská Nová Ves a Gelnica na diaľnici D1 privádzačmi I/82 a novou cestou pozdĺž II/536.
- 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 výhľade.
- Modernizácia hlavných železničných koridorov a uzlov.
- Posilnenie pravidelnej rýchlikovej železničnej dopravy a jej prevádzkovanie v takte 30 – 60 min.
- Postupné zásadné navýšenie výkonov regionálnej železničnej dopravy na takt 15 – 60 min v špičkách.
- Zavedenie regionálnych expresov ako základného prvku pre cesty na dlhšie vzdialenosti v kraji.
- Vybudovanie terminálov vlak-bus na všetkých významných železničných staniciach.
- Vybudovanie terminálov bus-bus podľa schválenej stratégie s postupom rozvoja integrácie dopravy.
- Zavedenie IDS Východ do každodennej praxe postupným rozvojom z troch centier.
- Zriadenie kontaktných centier IDS východ.
- Zavedenie moderného odbavovacieho systému a aplikácie pre poskytovanie informácií a predaj cestovných lístkov.
- Starostlivá koordinácia obslužnosti Košického a Prešovského kraja.
- Zavedenie nových priamych rýchlych autobusových liniek v takte medzi Košicami, Rožňavou, Trebišovom, Michalovcami, Sobrance, OP 26 ŽDi, Veľkými Kapušanmi a Kráľovským Chlmcom v takte 30 – 120 min.
- Postupné usporiadanie liniek v spolupráci s posilnenou železničnou 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 štítač 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 – vlastník 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 ŽD	Opatrenie č. n v železničnej doprave
Os	Osobný vlak
OŽ	Ozubnicová železnica
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
VOD	Verejná osobná doprava
VÚC KSK	Vyšší územnosprávny celok Košický samosprávny kraj
wi-fi	Bezdrôtová dátová komunikácia
WSA	Weight Sum Approach – metóda váženého súčtu
vozk	Vozidlový kilometer
Zr	Zrýchlený (vlak)
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky – správca železničnej dopravnej cesty na Slovensku