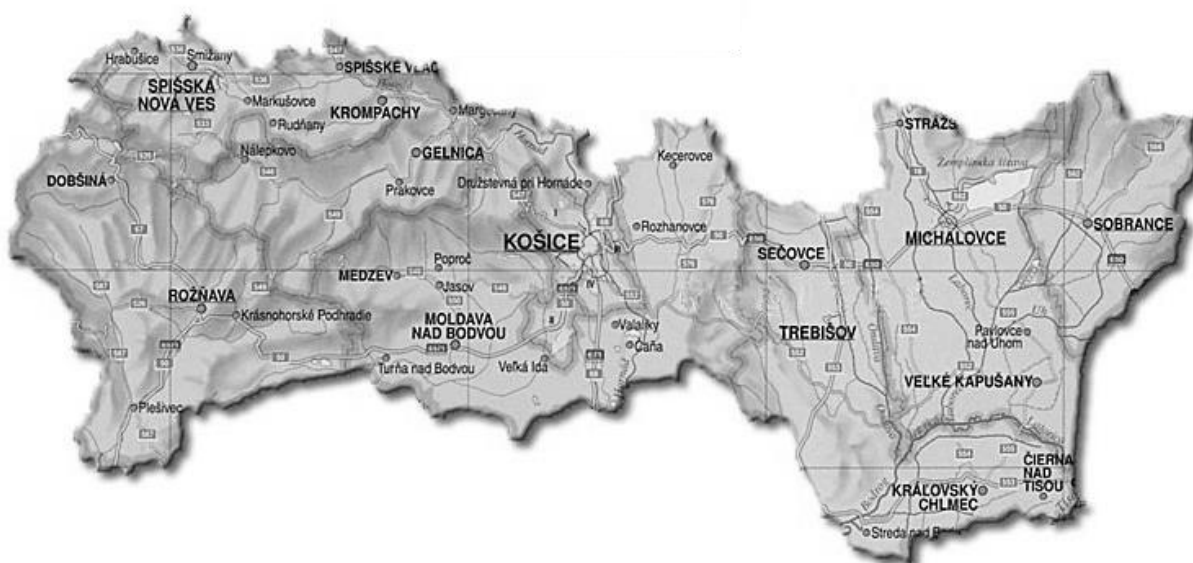


PLÁN UDRŽATEĽNEJ MOBILITY KOŠICKÉHO SAMOSPRÁVNEHO KRAJA

AKTUALIZÁCIA PLÁNU DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI (PDO KSK)



Spracovali: Ing. Jan Kašík
Ing. Karel Steiner
Ing. Karel Králíček
Ing. Zdeněk Rogalewicz
Adam Příbrský

NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.
NDCOn s.r.o.

Obsah

Obsah.....	2
Zoznam obrázkov	5
Zoznam tabuliek	5
Zoznam príloh.....	6
1 Identifikačné údaje projektu	7
2 Zadanie a ciele projektu	8
2.1 Detaily zadania	8
2.2 Prehľad hlavných cieľov spracovania PUM KSK.....	8
2.3 Hlavné ciele aktualizácie Plánu dopravnej obslužnosti	8
3 Analýza dopravnej obslužnosti.....	10
3.1 Prevádzka verejnej dopravy	10
3.2 Charakteristika dopravnej infraštruktúry.....	12
3.3 Analýza dopravnej obslužnosti obcí	15
4 Dopravno-sociologická analýza obcí	33
5 Kapacity dopravcov a infraštruktúry dopravnej obslužnosti kraja.....	38
6 Požiadavky Vyhlášky MDV SR č. 5/2020 Z. z.....	38
7 Princípy štandardov dopravnej obsluhy pre prímestskú autobusovú dopravu v IDS Východ	40
7.1 Počet spojov	42
7.2 Základný čas prevádzky	44
7.3 Dostupnosť cieľa cesty a miera priestupnosti	45
7.4 Pravidelnosť.....	46
7.5 Štandardy dostupnosti zastávok	47
7.6 Prepravná kapacita linky	48
8 Plán dopravnej obslužnosti Košického kraja, 2007	49
8.1 Výsledok navrhnutého stavu dopravnej obslužnosti	51
8.1.1 Autobusy.....	51
8.1.2 Vlaky	59
9 Návrh dopravnej obsluhy Košického samosprávneho kraja	60
9.1 Návrh organizácie železničnej dopravy	63
9.2 Návrh organizácie regionálnej autobusovej dopravy.....	67
9.2.1 Dnešný stav (cestovné poriadky 2018 - linky v objednávke KSK).....	67
9.2.2 Návrh linkového vedenia 2030.....	83
9.2.3 Rekapitulácia návrhu	97
9.2.4 Návrhy terminálov a zastávok	98
10 Dopravno-prevádzkové podklady a hodnotiace kritériá pre hospodársku súťaž	102
10.1 Strategické rozhodnutia	107
10.2 Nastavenie zmluvných podmienok	111
10.2.1 Zmluvné pokuty.....	111
10.2.2 Ukončenie zmluvy	112
10.2.3 Platobné podmienky	112
10.2.4 Pravidlá pre kontrolu a vedenie evidencie dopravcu.....	112
10.2.5 Problematika zmien zmlúv	112
10.3 Možné riziká vo výberovom konaní.....	113
10.3.1 Námietky dopravcov.....	113
10.3.2 Záujem o účasť vo výberovom konaní.....	113

10.3.3	Regulárnosť podmienok výberového konania z hľadiska možného narušenia hospodárskej súťaže	114
10.3.4	Dotácie poskytované z verejných zdrojov uchádzačovi pred vypísaním výberového konania	115
10.4	Analýza strategických rozhodnutí	116
10.4.1	Vymedzenie počtu dopravcov – územie	116
10.4.2	Riziko tržieb	116
10.4.3	Výberové konania.....	117
10.4.4	Pravidlá pre zmeny výšky kompenzácie	118
10.4.5	Doplňkové služby.....	118
10.5	Harmonogram postupného naplňovania zámeru výberu dopravcu a kompetencie zodpovedných osôb.....	119
10.6	Odporúčania	121
10.7	Varianty zadania dopravnej práce v zadávacej dokumentácii pre výberové konanie na dopravcov verejnej linkovej dopravy	122
	SWOT – zadanie dopravnej práce vo forme obehov	123
	SWOT – zadanie dopravnej práce stanovením územia, v ktorom začínajú linky	124
10.8	Návrh textu obsahu zmluvy.....	125
10.9	Technické a prevádzkové štandardy verejnej linkovej dopravy v záväzku verejnej služby v Košickom samosprávnom kraji – návrh	134
10.9.1	Štandardy vozidiel	134
10.9.1.1	Definície	134
10.9.1.2	Kategorizácia vozidiel	134
10.9.1.3	Minimálne kritéria technického stavu vozidiel používaných na plnenie zmluvy o záväzku verejnej služby.....	136
10.9.1.4	Kritéria pre novo obstarané vozidlá od začiatku a v priebehu plnenia zmluvy... ..	136
10.9.1.5	Vybavovací a informačný systém pre cestujúcich	139
10.9.1.6	Informačný systém pre cestujúcich	140
10.9.2	Služby súvisiace s prevádzkovaním dopravy	141
10.9.2.1	Evidencia dopravných prostriedkov používaných na plnenie zmluvy	141
10.9.2.2	Vodič.....	141
10.9.2.3	Informačné miesto	141
10.9.2.4	Analýza dopravného systému.....	142
10.9.2.5	Preprava bicyklov a lyží.....	143
10.9.3	Štandardy dopravných výkonov	143
10.9.3.1	Presnosť a pristavovanie vozidiel na zastávky.....	143
10.9.3.2	Nadväznosť spojov	143
10.9.3.3	Záznam o dobe vedenia vozidla, bezpečnostných prestávkach a dobe odpočinku	143
10.9.3.4	Povinnosti pracovníkov dopravcu	143
10.9.4	Riadenie prevádzky a prepravná kontrola.....	144
10.9.4.1	Riadenie prevádzky.....	144
10.9.4.2	Prepravná kontrola.....	144
10.9.4.3	Informácie o dopravných výkonoch	144
10.9.5	Mimoriadnosti v doprave, garancia nadväzností	144
10.9.5.1	Mimoriadnosti v doprave spôsobené dopravcom	144
10.9.5.2	Mimoriadnosti v doprave spôsobené vyššou mocou (nezávislé na dopravcovi) ..	145



10.9.5.3	Postup v prípade mimoriadnosti v doprave	145
10.9.5.4	Garancia nadväzností	145
11	Zoznam skratiek.....	146



Zoznam obrázkov

Obrázok 1	Zaťaženie dopravnej siete verejnou dopravou [počet cestujúcich/deň]	16
Obrázok 2	Počet autobusových spojov za 24 hodín	16
Obrázok 3	Počet železničných spojov za 24 hodín	17
Obrázok 4	Obraty cestujúcich na autobusových zastávkach	18
Obrázok 5	Obraty cestujúcich na železničných zastávkach	19
Obrázok 6	Počet autobusových spojov v obciach za 24 hodín	20
Obrázok 7	Obce s nevyhovujúcou obsluhou verejnou dopravou	32
Obrázok 8	Počet obyvateľov v obciach a rozdelenie podľa ekonomickej aktivity	33
Obrázok 9	Distribúcia pracovných príležitostí v Košickom kraji	34
Obrázok 10	Počty miest v školách v rozdelení na MŠ	35
Obrázok 11	Pomer počtu obyvateľov a atraktivity služieb	36
Obrázok 12	Obce s extrémne nízkym podielom využitia verejnej dopravy	37
Obrázok 13	Druhá úroveň dopravnej obsluhy KSK podľa PDO z roku 2007	50
Obrázok 14	Návrh rozdelenia územia podľa možností zavedenia taktovej PAD	61
Obrázok 15	Úseky siete prímestskej autobusovej dopravy s potenciálom špičkového intervalu	62
Obrázok 16	Návrh rýchlych priamych autobusových liniek, obojstranných zvozov a zvozov	63
Obrázok 17	Situovanie terminálov na železničných tratiach	100

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Porovnanie autobusovej a železničnej dopravy podľa dopravného modelu	12
Tabuľka 2	Výkony a náklady pravidelnej autobusovej dopravy objednanej KSK	12
Tabuľka 3	Železničné trate zasahujúce na územie KSK	13
Tabuľka 4	Priepustná výkonnosť úsekov železničných tratí na území KSK	14
Tabuľka 5	Najzaťaženejšie úseky cestnej siete podľa počtu cestujúcich v autobusoch podľa dopravného modelu	15
Tabuľka 6	Najvyťaženejšie autobusové stanice prímestskou dopravou podľa dát zo strojčekov dopravcov PAD	17
Tabuľka 7	Rozdelenie počtu spojov za 24 hodín v jednotlivých obciach	20
Tabuľka 8	Strategické globálne ciele a špecifické ciele vzťahujúce sa k štandardom dopravnej obslužnosti	40
Tabuľka 9	Vstupy do štandardov počtu spojov v obci	42
Tabuľka 10	Štandard časovej dostupnosti do centra spádovej oblasti	45
Tabuľka 11	Stanovenie počtu párov spojov podľa dennej frekvencie cestujúcich	47
Tabuľka 12	Odporúčaný štandard maximálnej obsadenosti spojov	48
Tabuľka 13	Navrhnuté počty spojov za 24 hodín v jednotlivých obciach z PDO 2007	51
Tabuľka 14	Navrhnuté počty spojov druhej úrovne medzi spádovými centrami z PDO 2007	59

Zoznam príloh

Prílohy

- 1) Grafikon vlakovej dopravy 2030
- 2) Návrh liniek PAD 2030
- 3) Počty spojov PAD v obciach

Digitálne prílohy

- 4) Zoznam liniek 2018
- 5) Príloha ZD – Formulár Ponuková cena Dopravného výkonu
- 6) Príloha ZD – Pokyny pre vyplnenie formulára Ponuková cena Dopravného výkonu

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 orgán: Ing. Robert Michek IČO: 64939511, DIČ: CZ64939511 IČ DPH: SK4020463623 Zapísaný v: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 42028 Kontaktná osoba: Ing. Jan Kašík Telefón: +420 603 820 397 E-mail: jan.kasik@ndcon.cz
Projekt:	Plán udržateľnej mobility Košického samosprávneho kraja
Kód projektu:	302011F490
Prijímateľ:	Košický samosprávny kraj, Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice
Program:	30200 - Integrovaný regionálny operačný program
Prioritná os:	30201 - 1. Bezpečná a ekologická doprava v regiónoch
Konkrétny cieľ:	302010021 - 1.2.1 Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy
Časť projektu:	Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti
Čas plnenia:	jún 2018 – jún 2020 (termín jún 2020 podľa Dodatku č. 1 k Zmluve o dielo)

2 Zadanie a ciele projektu

2.1 Detaily zadania

Očakávané ciele Plánu udržateľnej mobility:

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

Očakávané ciele Plánu dopravnej obslužnosti:

- prognóza prepravného dopytu,
- prognóza delby prepravnej práce,
- návrh dopravnej obsluhy,
- dopravno-prevádzkové podklady a hodnotiace kritériá pre hospodársku súťaž.

2.2 Prehľad hlavných cieľov spracovania PUM KSK

Cieľom spracovania PUM bola aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb Košického kraja s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia, boli zohľadnené možnosti finančných prostriedkov kraja vrátane fondov EU. Úlohou PUM bolo aj zadefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja Košického kraja z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Spracovaním PUM sa taktiež sledovala aktualizácia prognózy dopravy v reálnych ukazovateľoch ako základný podklad pre návrhovú časť jednotlivých módov dopravy.

Hlavným zámerom dokumentu PUM bolo 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. PUM Košického kraja v plnom rozsahu zohľadnil dokument „Stratégia rozvoja dopravy a dopravných stavieb mesta Košice“.

2.3 Hlavné ciele aktualizácie Plánu dopravnej obslužnosti

Cieľom Aktualizácie Plánu dopravnej obslužnosti je aktualizovať spracovaný Plán dopravnej obslužnosti podľa zmien v dopravnom dopyte a so zohľadnením podkladov z realizovaných prieskumov pre spracovanie diela, definovať rozsah verejného záujmu, stanoviť prognózy vo vývoji verejnej dopravy a určiť hlavné zámery v oblasti verejnej dopravy. Aktualizácia PDO zároveň určí Dopravno-prevádzkové podklady a hodnotiace kritériá pre hospodársku súťaž na obsluhu územia pravidelnou autobusovou dopravou so zreteľom na budovanie integrovaného dopravného systému.

Dielo posudzuje všetky hlavné otázky týkajúce sa dopravného systému:

- organizácia (vrátane inštitucionálnych aspektov),
- prevádzka (vrátane súvisiacich finančných a zmluvných aspektov – napr. zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme),
- infraštruktúra.

Aktualizácia Plánu dopravnej obslužnosti Košického kraja v zhode so zadávacími podmienkami Plánu udržateľnej mobility Košického kraja obsahuje nasledujúce témy:

- Charakteristika dopravnej infraštruktúry,
- Analýza dopravnej obslužnosti obcí,
- Dopravno-sociologická analýza obcí – potenciál prepravného dopytu,
- Kapacity dopravcov a infraštruktúry dopravnej obslužnosti kraja,
- Prognóza prepravného dopytu, Prognóza deľby prepravnej práce,
- Návrh dopravnej obsluhy (Ciele a opatrenia),
- Dopravno-prevádzkové podklady a hodnotiace kritériá pre hospodársku súťaž
 - Všeobecné informácie (identifikácia, predmet súťaže, rozdelenie, varianty, zdroje, predpokladaná hodnota, odporúčané spôsoby súťaže a pod.),
 - Opis zákazky (technická špecifikácia, požiadavky na dopravcu, najmä vozidlový park, kvalitu, odbornosť personálu, vybavovací, informačný a dispečerský systém a jeho kompatibilitu pre budovanie IDS),
 - Zábezpeka,
 - Podmienky účasti (technické, odborné, finančné, ekonomické),
 - Kritériá na vyhodnotenie súťaže (pravidlá uplatnenia, definícia kritérií).

3 Analýza dopravnej obslužnosti

Dopravná obslužnosť Košického samosprávneho kraja verejnou dopravou

- Regionálnou autobusovou dopravou na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme medzi Košickým samosprávnym krajom a dopravcami, aktuálne so spoločnosťami eurobus, a. s. a ARRIVA Michalovce, a. s. a u liniek za hranice kraja aj na základe zmlúv s Prešovským a Banskobystrickým krajom SAD Prešov, a. s., SAD Humenné, a. s., SAD Poprad, a. s., BUS KARPATY, spol.s r.o. a SAD Lučenec, a. s.;
- Mestskou hromadnou dopravou na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme medzi mestami a ich dopravcami;
- Diaľkovou a regionálnou železničnou dopravou na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme medzi Ministerstvom dopravy a výstavby SR a dopravcami. V prípade Košického kraja je dopravcom ZSSK, a. s., prípadne v spolupráci s ČD, a. s.;
- Diaľkovou železničnou dopravou prevádzkovanou dopravcami na základe ich podnikateľského plánu bez kompenzácií strát (IC vlaky ZSSK, RegioJet, LeoExpress);
- Diaľkovou autobusovou dopravou, najmä medzinárodnou, prevádzkovanou dopravcami na základe ich podnikateľského plánu bez kompenzácie strát.

3.1 Prevádzka verejnej dopravy

Najčastejšie využívanou funkciou verejnej dopravy je pravidelná dochádzka do regionálneho centra za prácou, službami, do škôl, úradov, či k lekárovi, ako aj cesty medzi regionálnymi centrami. Verejná autobusová doprava je v Košickom samosprávnom kraji organizovaná vo forme spojení medzi spádovými centrami, spojení z regiónov Košického a Prešovského kraja do Košíc a zvozov do spádových centier v Košickom kraji. Diaľkové, obojstranné zvozy (linky medzi spádovými centrami) aj zvozové linky sú v spádových centrách v princípe vždy ukončované v termináloch verejnej dopravy, ktorými sú spravidla autobusové stanice v centrálnych oblastiach miest alebo pri železničných staniciach.

Väčšinu dopravného výkonu v rámci Košického kraja vykoná dominantná autobusová doprava. Údaje o dopravnej výkonnosti z roku 2017 ukazujú, že zatiaľ čo výkon osobnej železničnej dopravy v KSK predstavoval 3,344 mil. vlkm, výkon autobusovej dopravy za rovnaký rok bol 26,342 mil. vozkm.

V rámci autobusovej dopravy v Košickom kraji je 75 % dopravného výkonu realizovaného na spojoch objednaných KSK. Zo všetkých realizovaných spojení 50 % dopravného výkonu pripadá na zvozové spoje do centra kraja, 45 % pripadá na zastávkové spoje medzi centrami a 4 % na priame spoje medzi centrami.

Okrem spoločností eurobus, a. s. a ARRIVA Michalovce, a. s. boli v roku 2019 v záväzku verejnej služby na území KSK prevádzkované aj linky dopravcov zo susedných krajov (PSK a BBSK) dopravcami SAD Humenné, a. s., SAD Lučenec, a. s., SAD Poprad, a. s., SAD Prešov, a. s. a BUS KARPATY, spol. s r.o. zo Starej Ľubovne.

Diaľková doprava v Košickom kraji je prevádzkovaná dopravcami na ich vlastné podnikateľské riziko bez dotácií formou najmä medzinárodných, ale i vnútroštátnych liniek. V roku 2019 zostali na území Košického kraja v prevádzke posledné dve vnútroštátne diaľkové linky Košice – Bratislava (SAD Zvolen) a Humenné – Banská Bystrica (SAD Humenné). Dopravcovia eurobus a ARRIVA Michalovce

v roku 2019 žiadne vnútroštátne diaľkové autobusové linky neprevádzkovali. Niektoré vnútroštátne diaľkové spojenia ponúkali tiež medzinárodné linky. Medzinárodné diaľkové autobusové linky ponúkali v roku 2019 spojenie Košíc s mestami Bradford, Genève, Frankfurt, München, Berlin, Wien, Praha, Plzeň, Horní Planá, Budapešť, Warszawa, Prešov, Poprad, Rožňava, Michalovce, Sobrance, Vyšné Nemecké, Užhorod, Mukačevo, Rachiv a Ľviv. Spoje napríklad do východného Poľska, či Rumunska neboli prevádzkované vôbec.

Prevádzka vlakov v Košickom kraji je organizovaná Ministerstvom dopravy a výstavby SR v spolupráci s dopravcom ZSSK. V železničnej doprave hrajú dôležitú úlohu diaľkové vlaky vedené po hlavnej trati Poprad – Košice s pokračovaním niektorých diaľkových vlakov do Humenného. Trať 180 je najzaťaženejšia a je jediná v Košickom kraji so zodpovedajúcim využitím. Špecifickú úlohu hrá trať Košice – Hidasnémeti, kde sú prevádzkované dva páry priamych vlakov do Budapešti denne. Diaľkové vlaky sú prevádzkované tiež na južnej magistralnej trati z Košíc cez Moldavu nad Bodvou v smere do Zvolena. Trať od Moldavy nad Bodvou na hranicu kraja je obsluhovaná len rýchlikmi, ktoré s taktom 4 hodiny predstavujú nedostatočný počet pre obsluhu územia.

V roku 2003 bola na Slovensku prevádzka na 12 regionálnych tratiach zastavená, od roku 2012 bola zastavená aj prevádzka na trati Spišské Vlachy – Spišské Podhradie a medzitým obnovená prevádzka na trati Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany. Pre KSK to znamenalo zastavenie prevádzky na všetkých regionálnych tratiach. Doprava bola v roku 2015 obnovená na krátkom úseku regionálnej trate Moldava nad Bodvou – Moldava nad Bodvou mesto a od roku 2017 počas prázdnin na regionálnej trati Spišské Vlachy – Spišské Podhradie (mimo objednávky MDV SR). V roku 2019 bola obnovená prevádzka na trati do Veľkých Kapušian v rozsahu 4 párov vlakov, ktorá je len veľmi málo využívaná cestujúcimi.

Trate, kde bola doprava zastavená v roku 2003 a nebola obnovená:

- trať 166 Plešivec – Slavošovce
- trať 167 Dobšiná – Rožňava
- trať 168 Moldava nad Bodvou mesto – Medzev
- trať 186 Spišská Nová Ves – Levoča

Regionálna železničná doprava bola v KSK v roku 2018 prevádzkovaná na celoštátnych železničných tratiach, na krátkom úseku regionálnej trate Moldava nad Bodvou – Moldava nad Bodvou mesto a mimo objednávky MDV SR počas prázdnin na regionálnej trati Spišské Vlachy – Spišské Podhradie, na väčšine regionálnych tratí nebola prevádzka vlakov objednaná (od roku 2019 boli objednané štyri páry spojov denne na trati Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany).

Vyšší počet vlakov jazdí okrem trate Poprad – Košice iba po jednokolajnej trati Košice – Prešov – Lipany, kde je hodinový takt s vloženými vlakmi typu REx. Obľúbené vlaky REx do Humenného cez Trebišov a Michalovce ponúkajú výhodné spojenia, ale ich nedostatočný počet nevytvára dostatočnú dopravnú obslužnosť. Nedostatočný je aj počet vlakov na trati do Čiernej nad Tisou a na trati do Moldavy nad Bodvou, kde je nedostatočne využívaný moderný terminál integrovanej osobnej dopravy napriek tomu, že sa KSK snaží navýšiť dopravnú ponuku a rokuje so ZSSK a MDV SR už niekoľko rokov. Naopak obnovená prevádzka na trati do Veľkých Kapušian je len veľmi málo využívaná.

Celkovo je možné konštatovať, že železničná doprava je v Košickom kraji prevádzkovaná v rozsahu, ktorý dopravcovi umožní poskytnutá kompenzácia straty – úhrada za službu vo verejnom záujme. Ponuka dopravnej obslužnosti železničnou dopravou nezodpovedá v mnohých prípadoch

skutočnému dopytu cestujúcich ani dopravnému potenciálu. Dopyt pozdĺž železničných tratí je reálne uspokojovaný autobusovými linkami. MDV SR ako objedávateľ železničnej dopravy na seba v regionálnej doprave neberie zodpovednosť za uspokojenie prepravných potrieb obyvateľstva. Výnimkou je v Košickom kraji trať 180 Poprad – Košice s dostatočnou ponukou diaľkových aj regionálnych vlakov.

Porovnanie autobusovej a železničnej dopravy je možné pomocou prepravných výkonov a počtu prepravených cestujúcich. Na území kraja sa uskutoční denne 4x viac ciest autobusmi ako vlakmi, avšak vlak je využívaný na dlhšie cesty. Priemerná dĺžka cesty autobusom je 12 km, vlakom takmer štyrikrát dlhšia.

Tabuľka 1 Porovnanie autobusovej a železničnej dopravy podľa dopravného modelu

	Oskm/24h	Počet jász/24h	Priemerná dĺžka jazdy
Autobus	1 569 536	129 848	12 km
Vlak	1 579 718	34 376	46 km

V tabuľke 1 sú uvedené dopravné výkony získané z dopravného modelu. Vyšší počet cestujúcich vo vlakoch oproti číslam od ZSSK je daný tým, že model pracuje so všetkými vlakmi vrátane medzinárodných spojov a vlakov iných dopravcov.

Tabuľka 2 Výkony a náklady pravidelnej autobusovej dopravy objednanej KSK

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mil. km	26,2	26,3	26,5	26,8	26,3	26,5	26,2	25,9	26,2	26,2	26,3	26,5
Mil. osôb	34,1	31,6	27,8	27,0	25,3	24,5	23,9	23,1	22,5	21,5	20,9	20,6
Náklady mil. €	24,5	27,1	27,0	27,8	29,7	30,8	31,3	31,6	31,5	31,4	33,5	34,6
Výnos mil. €	16,3	15,3	16,3	16,2	15,4	15,9	15,7	14,9	14,4	13,8	13,5	13,4
Strata mil. €	9,2	10,8	10,9	12,4	13,7	15,0	15,9	16,7	17,1	17,6	19,9	21,2

V tabuľke 2 sú uvedené výkony a náklady pravidelnej autobusovej dopravy v priebehu ostatných 11 rokov. Zatiaľ čo výkony počas 11 rokov viac-menej stagnujú, využitie autobusovej dopravy medziročne klesá. Za 11 rokov poklesol počet prepravených osôb o 40 % z 34,1 milióna cestujúcich v roku 2007 na 20,6 milióna cestujúcich v roku 2018. Náklady na prevádzku pravidelnej autobusovej dopravy vzrástli o 41 %, výnosy dopravcov klesli o 28 % a dotácia dopravcom ako kompenzácia úhrady za služby vo verejnom záujme hrazená z rozpočtu KSK vzrástla o 130 %.

3.2 Charakteristika dopravnej infraštruktúry

V Košickom samosprávnom kraji je vybudovaná železničná infraštruktúra v dĺžke 603 km s normálnym rozchodom určená pre osobnú a nákladnú dopravu. Okrem toho sú vybudované trate Maťovce ŠRT št. hr. – Haniska pri Košiciach ŠRT v dĺžke 87 km a Čierna nad Tisou ŠRT št. hr. – Čierna nad Tisou ŠRT so širokým rozchodom určené pre nákladnú dopravu. Z celkovej dĺžky je pre osobnú dopravu prevádzkovaných 495 km tratí. Úseky železničných tratí s prevádzkou osobnej dopravy sú zobrazené v nasledujúcej tabuľke č. 3.

Tabuľka 3

Železničné trate zasahujúce na území KSK

Trať	Pravidelná prevádzka osobných vlakov	Počet koľají	Najvyššia traťová rýchlosť v km/h	Rok ukončenia prevádzky
Košice – Čierna nad Tisou	ÁNO	2	120	
Košice – Hidasnémeti	ÁNO (iba rýchliky)	1	100	
Košice – Žilina	ÁNO	2	120	
Kysak – Muszyna	ÁNO	1	80	
Margecany – Červená Skala	ÁNO	1	80	
Michaľany – Łupków	ÁNO	1	100	
Zvolen – Košice*	ÁNO	1/2	100	
Moldava nad Bodvou – Medzev**	NIE	1	50	2003
Plešivec – Slavošovce	NIE	1	60	2003
Rožňava – Dobšiná	NIE	1	60	2003
Spišská Nová Ves – Levoča	NIE	1	60	2003
Trebišov – Vranov nad Topľou	NIE	1	80	2003
Plešivec – Muráň	NIE	1	50	2011
Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany***	ÁNO	1	80	2012
Spišské Vlachy – Spišské Podhradie	NIE	1	50	2012

* v úseku od Moldavy nad Bodvou v smere na Zvolen premávajú na území KSK iba rýchliky

** prevádzka v úseku Moldava nad Bodvou - Moldava na Bodvou, mesto od roku 2015

*** prevádzka bola ukončená v roku 2012 a obnovená od 9. 6. 2019

Na úsekoch bez zavedenej pravidelnej prevádzky osobných vlakov je väčšinou prevádzkovaná len nákladná doprava. Znovuzavedenie prevádzky osobných vlakov by na regionálnych tratiach vyžadovalo menšie či väčšie rekonštrukčné práce na železničnej infraštruktúre ako rekonštrukciu nástupísk, čiastočné opravy na koľajovom zvršku či odstránenie prechodných obmedzení traťových rýchlostí. Trať 186 Spišská Nová Ves – Levoča je v súčasnosti prevádzkyschopná pre osobnú dopravu bez obmedzení. Pre efektívnu obsluhu však vyžaduje obnovenie zrušených zastávok – Harichovce a Levočské Lúky s rekonštrukciou ich nástupísk. Najvýraznejšie obmedzenia sa nachádzajú na trati 192 Trebišov – Vranov nad Topľou, kde prekážkou pre zavedenie konkurencieschopnej osobnej dopravy je rýchlostné obmedzenie 30 km/h v celej dĺžke trate na území KSK.

Odôvodnenie neprevádzkovania osobnej dopravy zo strany ZSSK:

- **Trať 166 Plešivec – Slavošovce** - MDV SR nezažiadalo objednávku na zabezpečenie verejnej železničnej dopravnej obsluhy na tomto traťovom úseku vlakmi ZSSK. V kontakte sme však s Košickým samosprávnym krajom i s Krajskou organizáciou cestovného ruchu a hľadáme riešenia atraktívnej ponuky pre návštevníkov regiónu počas letnej turistickej sezóny.
- **Trať 167 Dobšiná – Rožňava** - MDV SR nezažiadalo objednávku na zabezpečenie verejnej železničnej dopravnej obsluhy na tomto traťovom úseku vlakmi ZSSK.
- **Trať 168 Moldava nad Bodvou – Medzev** - MDV SR nezažiadalo objednávku na zabezpečenie verejnej železničnej dopravnej obsluhy na tomto traťovom úseku vlakmi ZSSK. V súčasnosti je na traťovom úseku zabezpečovaná verejná doprava po železničnú stanicu, resp. terminál Moldava nad Bodvou, mesto.
- **Trať 186 Spišská Nová Ves – Levoča** - MDV SR nezažiadalo objednávku na zabezpečenie verejnej železničnej dopravnej obsluhy na tomto traťovom úseku vlakmi ZSSK. Košický samosprávny kraj a Prešovský samosprávny kraj deklarujú dostatočný rozsah autobusovej prímestskej dopravy na traťovom úseku, ktorá efektívne pokrýva dopyt po prepravných službách.
- **Trať 192 Trebišov – Vranov nad Topľou** - MDV SR nezažiadalo objednávku na zabezpečenie verejnej železničnej dopravnej obsluhy na tomto traťovom úseku vlakmi ZSSK.

Priepustnosť jednotlivých úsekov železničných tratí na území Košického samosprávneho kraja je zobrazená v nasledujúcej tabuľke č. 4:

Tabuľka 4

Priepustná výkonnosť úsekov železničných tratí na území KSK

Trať	Dĺžka trate na území KSK [km]	Parametre trate	Úsek	Priepustná výkonnosť úseku [vlaky/deň]	
				párny smer	nepárny smer
č. 160	Košice - Gemerská Panica	93	elektrifikovaná (Košice - Haniska pri Košiciach)	100	119
			neelektrifikovaná	120	
			jedno-/dvojkoľajná	117	
				112	
				70	
č. 165	Plešivec - Gemerská Hôrka	8	neelektrifikovaná	27	
			jednokoľajná		
č. 166	Plešivec - Slavošovce	24	neelektrifikovaná	14	
			jednokoľajná		
č. 167	Rožňava - Dobšiná	26	neelektrifikovaná	11	
			jednokoľajná		
č. 168	Moldava nad Bodvou - Medzev	16	neelektrifikovaná	12	
			jednokoľajná		
č. 169	Košice - Kechnec	23	elektrifikovaná	100	119
			dvojkoľajná (Košice - Barca)	118	
			jednokoľajná	65	
č. 173	Margecany - Dobšinská Ľadová Jaskyňa	78	neelektrifikovaná	38	
			jednokoľajná		
č. 180	Košice - Letanovce	88	elektrifikovaná	186	196
			dvojkoľajná	157	171
				149	151
č. 186	Spišská Nová Ves - Harichovce	5	neelektrifikovaná	32	
			jednokoľajná		
č. 187	Spišské Vlasy - Katúň	5	neelektrifikovaná	39	
			jednokoľajná		
č. 188	Kysak - Obišovce	3	elektrifikovaná	104	
			jednokoľajná		
č. 190	Košice - Čierna nad Tisou	95	elektrifikovaná	175	163
			dvojkoľajná	90	122
č.190	Kalša - Trebišov	19	elektrifikovaná	89	
			jednokoľajná		

Trať		Dĺžka trate na území KSK [km]	Parametre trate	Úsek	Priepravná výkonnosť úseku [vlak/deň]	
					párny smer	nepárny smer
č. 191	Michaľany - Strážske	59	elektrifikovaná (Michaľany - Bánovce nad Ondavou)	Michaľany - Bánovce nad Ondavou	49	
			jednokoľajná	Bánovce nad Ondavou - Strážske	70	
č. 192	Trebišov - Parchovany	17	neelektrifikovaná	Trebišov - Parchovany	9	
			jednokoľajná			
č. 195	Bánovce nad Ondavou - Maťovce	26	elektrifikovaná	Bánovce nad Ondavou - Maťovce	83	
			jednokoľajná			

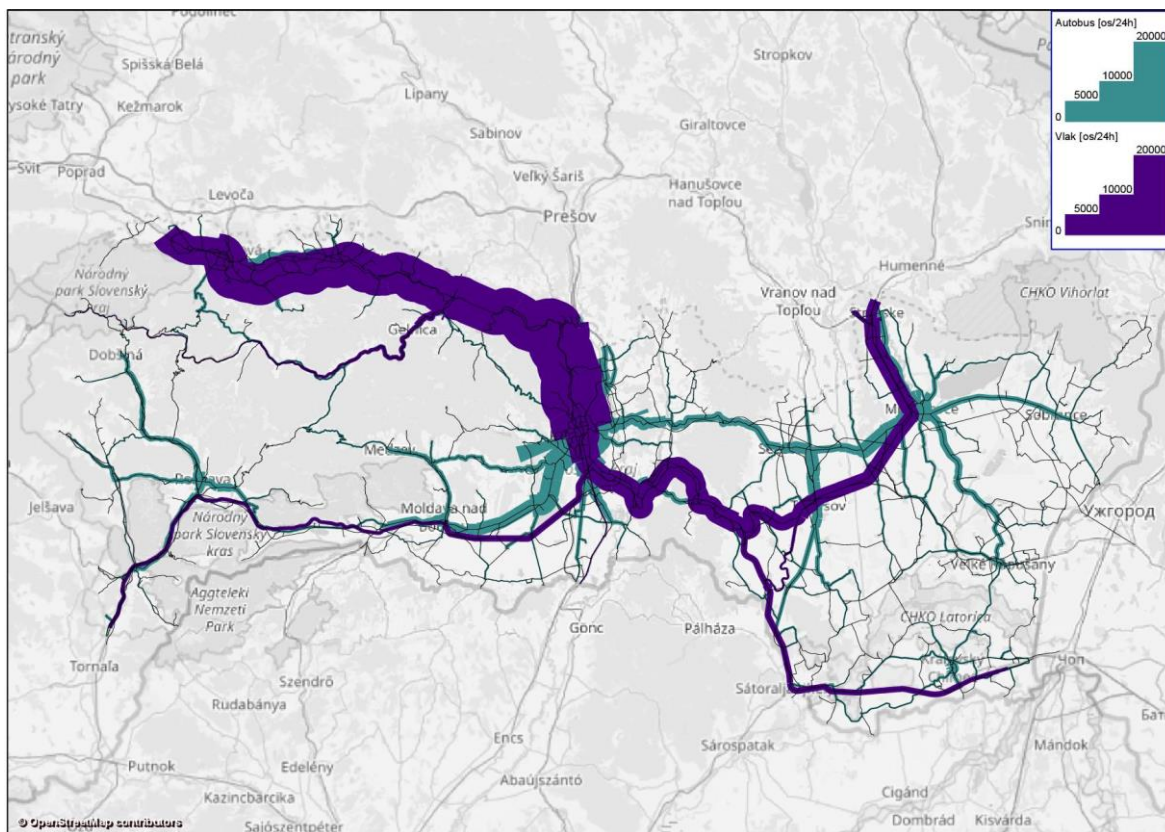
Autobusová doprava využíva cestnú sieť v Košickom samosprávnom kraji. K dispozícii je 341,421 km ciest I. triedy, 583,537 km ciest II. triedy a 1 408,419 km ciest III. triedy (stav k 1. 1. 2019, zdroj: CDB SSC). Autobusová doprava využíva aj niektoré miestne komunikácie.

3.3 Analýza dopravnej obslužnosti obcí

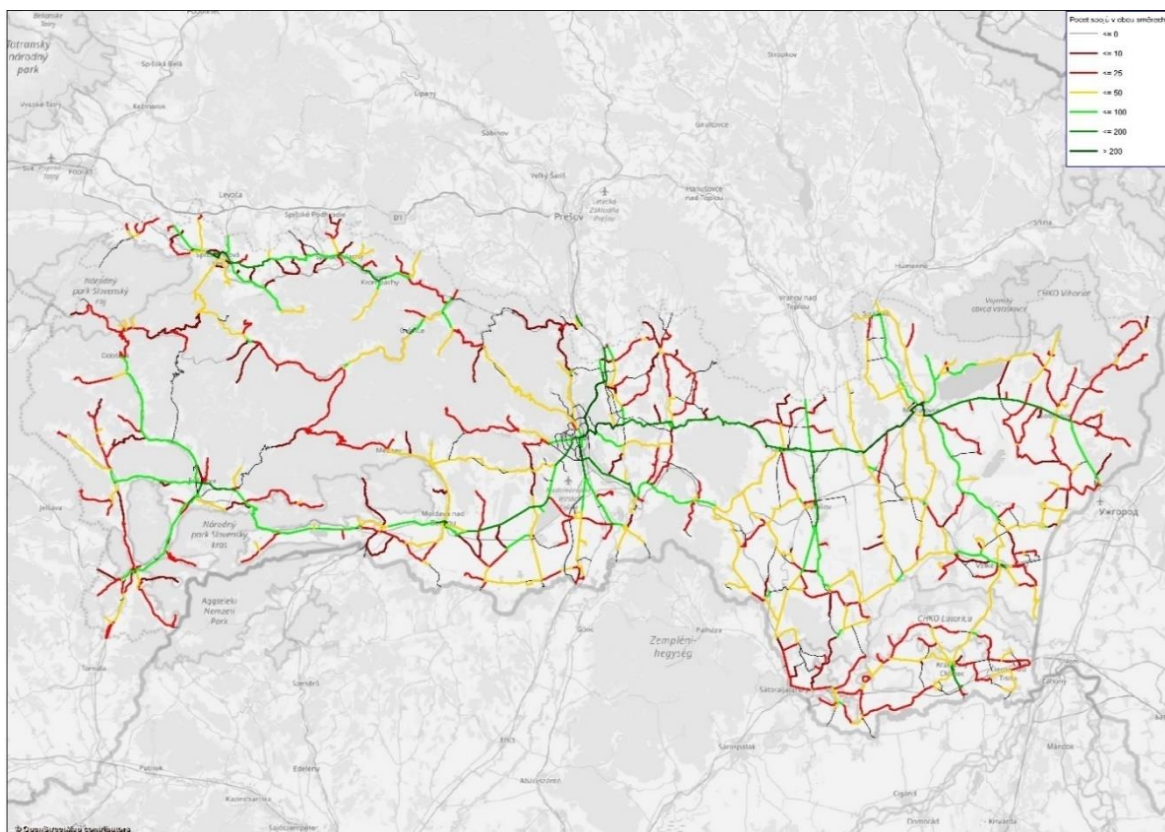
Najvyťaženejšími úsekmi cestnej siete z pohľadu počtu cestujúcich v autobusoch sú príjazdové trasy na autobusové stanice v najväčších mestách Košického kraja. Priložené obrázky 1, 2 a 3 zobrazujú zaťaženie dopravnej siete verejnou dopravou počtom cestujúcich/deň a počet autobusových a železničných spojov za 24 hodín.

Tabuľka 5 Najzaťaženejšie úseky cestnej siete podľa počtu cestujúcich v autobusoch podľa dopravného modelu

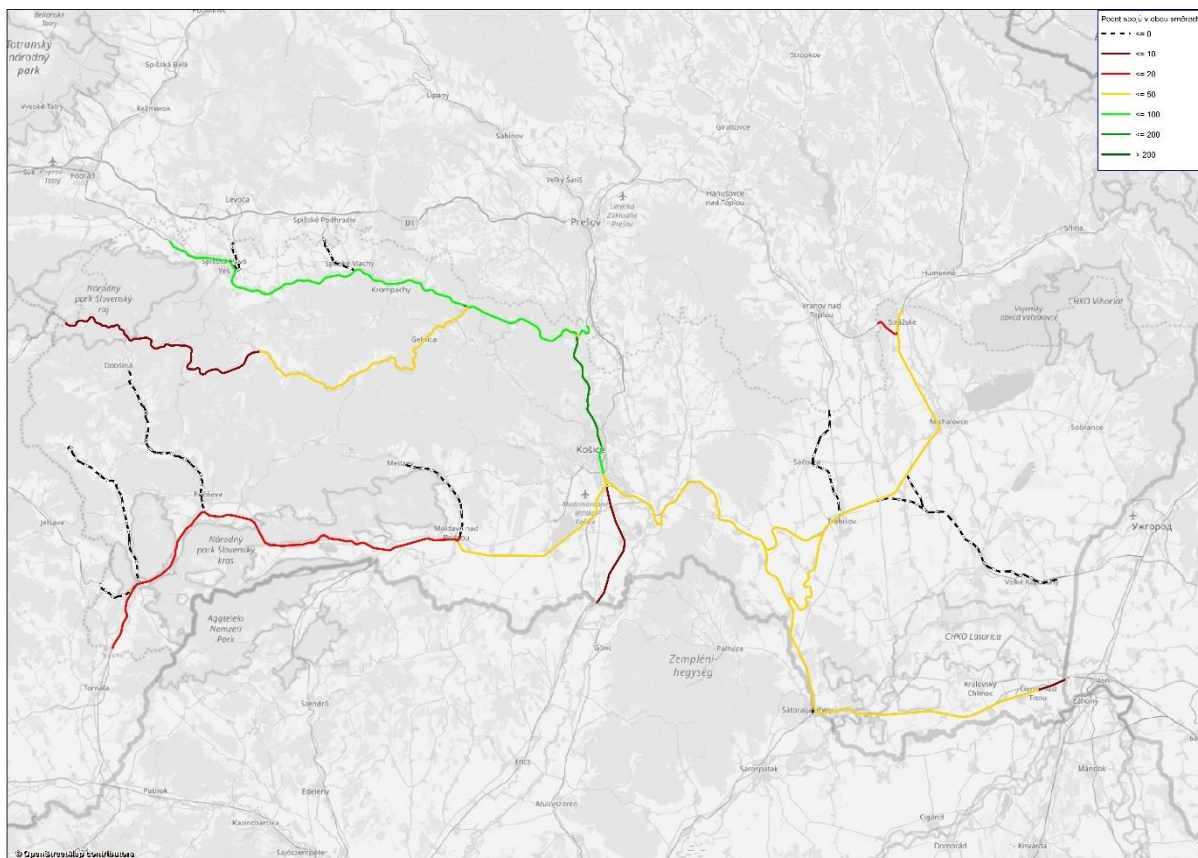
	Najvyťaženejšie úseky	Počet cestujúcich/24h
1	Košice – vjazd do AS	34 929
2	Palackého, Košice	21 931
3	Michalovce – vjazd do AS	10 163
4	Štúrova, Košice	9 904
5	Sládkovičova, Spišská Nová Ves	9 023
6	Južná trieda, Košice	8 923
7	Harichovská cesta, Spišská Nová Ves	7 311
8	Moldavská cesta, Košice	7 226
9	Prešovská cesta, Košice	6 889
10	R2 Červený rak – Pereš	6 877



Obrázok 1 Zaťaženie dopravnej siete verejnou dopravou [počet cestujúcich/deň]



Obrázok 2 Počet autobusových spojov za 24 hodín

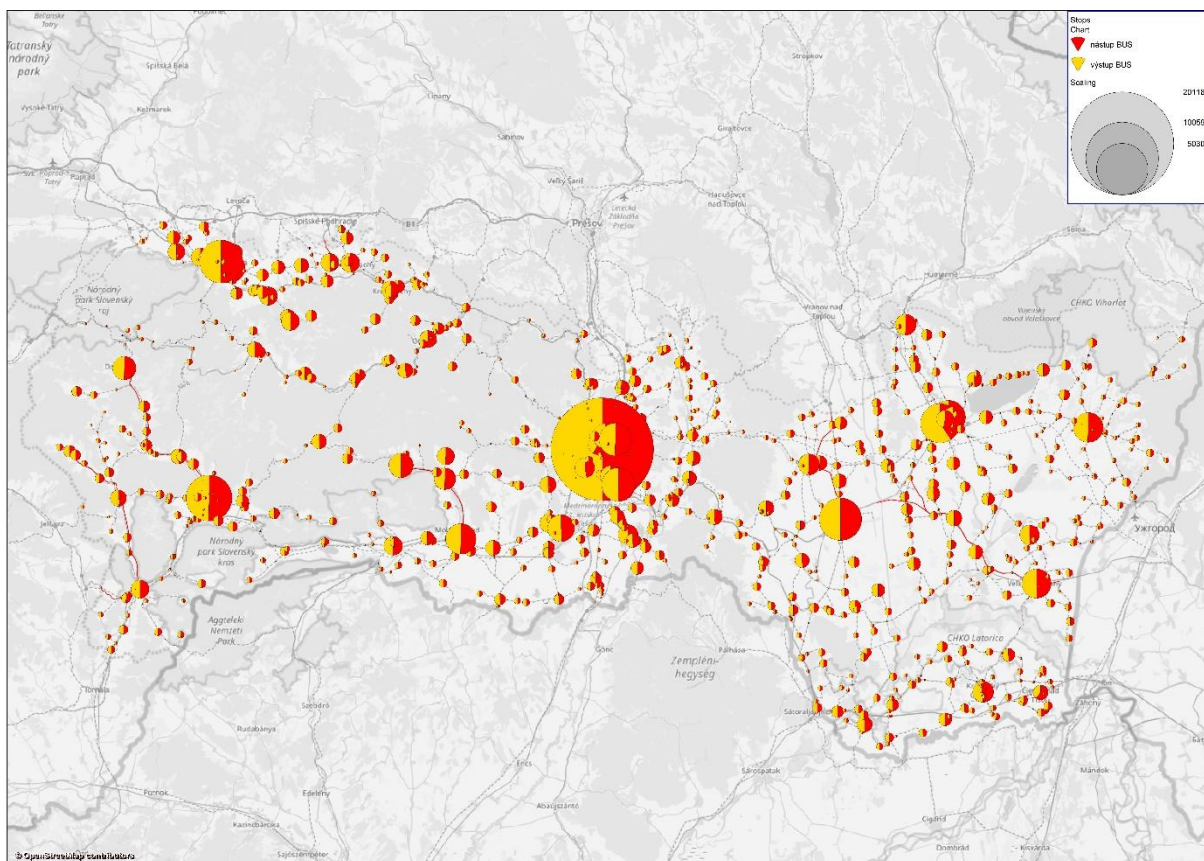


Obrázok 3 Počet železničných spojov za 24 hodín

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

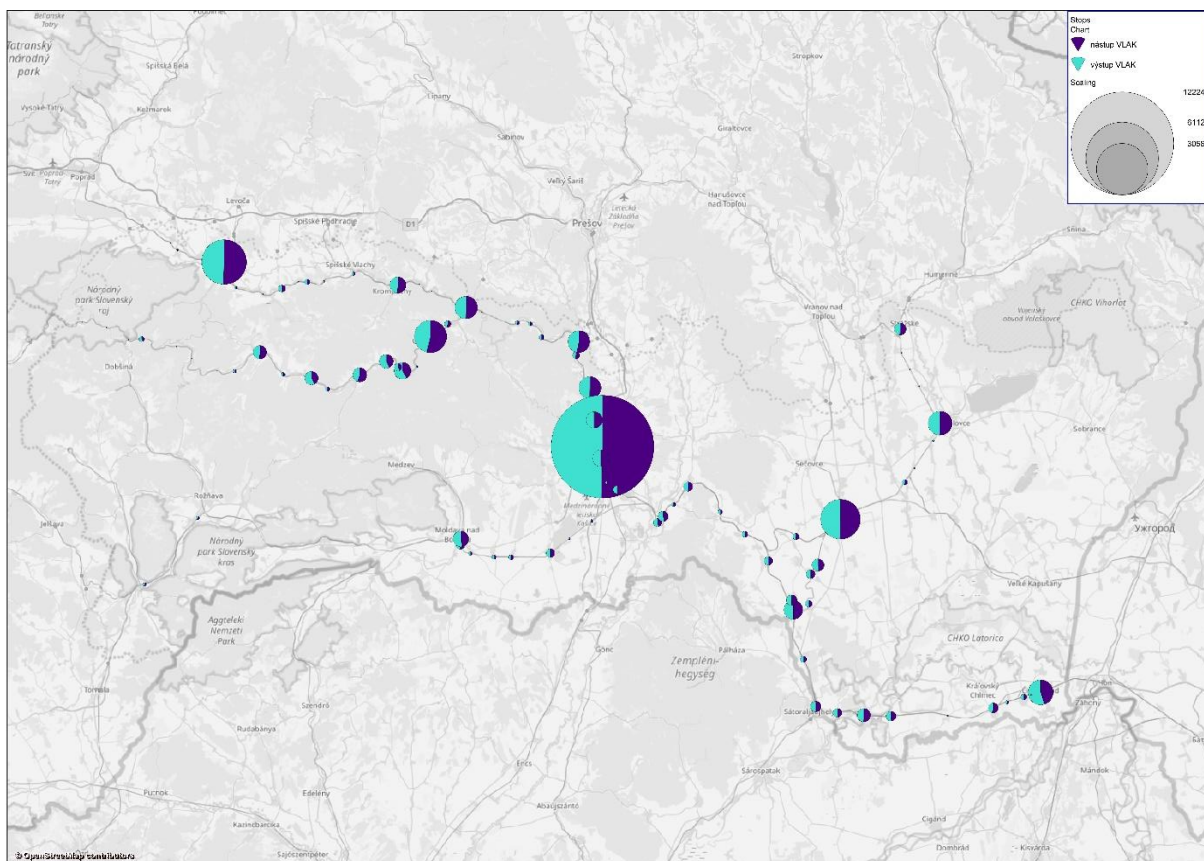
Tabuľka 6 Najvyťaženejšie autobusové stanice prímestskou dopravou podľa dát zo strojčekov dopravcov PAD

	Zastávka	Počet cestujúcich/24h
1	Košice, AS	15 352
2	Rožňava, AS	5 918
3	Spišská Nová Ves, AS	3 592
4	Trebišov, AS	3 250
5	Michalovce, žst. (autobusová stanica)	2 874
6	Sečovce, AS	2 410
7	Sobrance, AS	2 292
8	Štítnik	1 314
9	Veľké Kapušany	1 116
10	Kráľovský Chlmec, pekárň	1 068



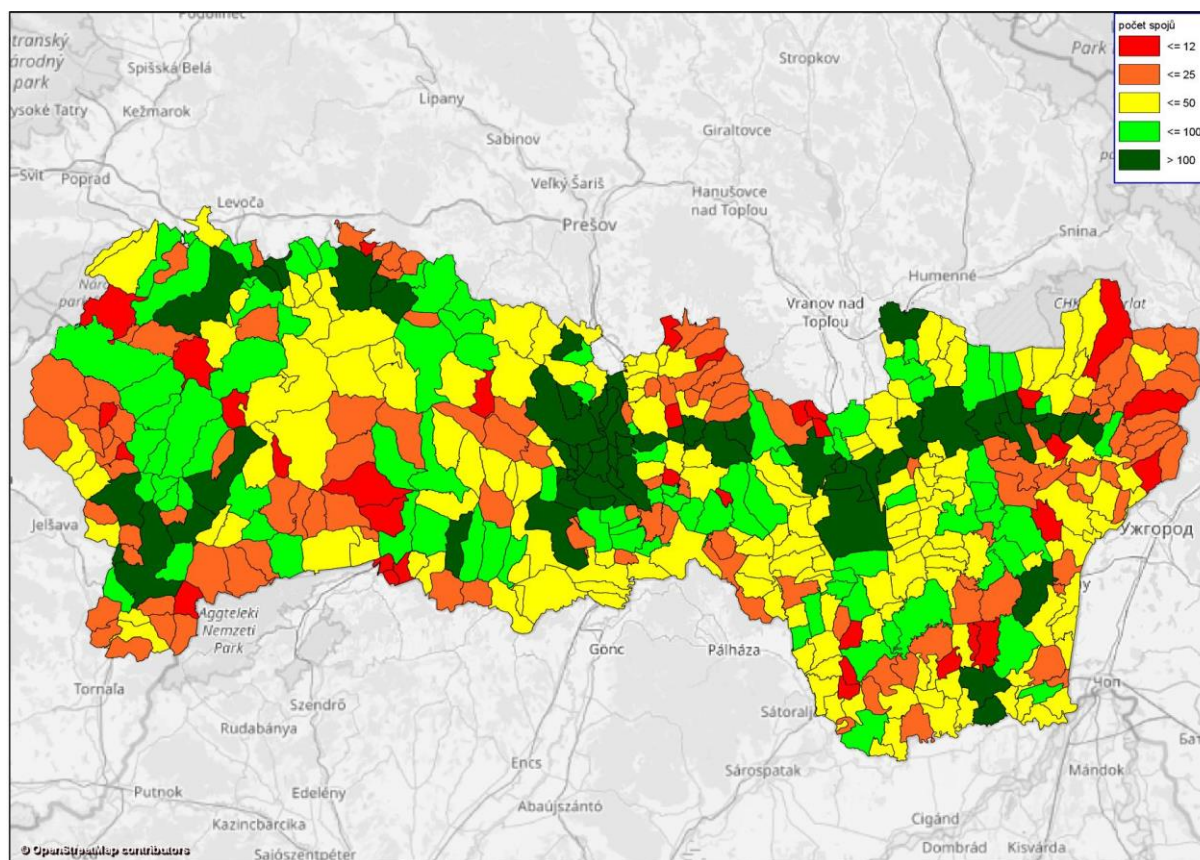
Obrázok 4

Obraty cestujúcich na autobusových zastávkach



Obrázok 5 Obraty cestujúcich na železničných zastávkach

Boli vykonané analýzy dostupnosti verejnej dopravy na území Košického samosprávneho kraja. Boli vyčíslené počty spojov, ktoré v pracovnom dni zachádzajú do obcí Košického kraja. Počty sú zobrazené na obrázku 6.



Obrázok 6 Počet autobusových spojov v obciach za 24 hodín

V tabuľke 7 sa nachádza zoznam všetkých obcí Košického kraja s údajmi o počte autobusových spojov v roku 2018 za 24 hodín počas pracovných dní a sobôt cez školský rok a počas pracovných dní cez školské prázdniny. Najvyšším počtom spojov je obsluhované mesto Košice (34 % z počtu spojov objednaných Košickým samosprávnym krajom). Spádové centrá Michalovce, Spišská Nová Ves, Trebišov, Rožňava, Sobrance, Kráľovský Chlmec, Veľké Kapušany, Sečovce, Moldava nad Bodvou a Krompachy sú obsluhované viac ako 200 spojmi denne. Ďalšie spádové centrá sú obsluhované nasledovne: Gelnica 98 spojmi denne, Plešivec 105 spojmi denne, Margecany 75 spojmi denne, Strážske 128 spojmi denne a Spišské Vlachy 137 spojmi denne. Počet spojov na 100 obyvateľov v spádovom centre sa pohybuje od 0,4 do 4,1.

Tabuľka 7 Rozdelenie počtu spojov za 24 hodín v jednotlivých obciach

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Košice	239095	918	321	782	0,4
Michalovce	39151	670	293	575	1,7
Spišská Nová Ves	37326	371	149	307	1,0
Trebišov	24587	329	61	285	1,3
Rožňava	19190	367	59	319	1,9

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Moldava nad Bodvou	11342	211	69	173	1,9
Veľké Kapušany	9004	240	74	207	2,7
Krompachy	8828	204	83	172	2,3
Smižany	8698	91	41	77	1,0
Sečovce	8441	225	82	200	2,7
Kráľovský Chlmec	7505	247	59	203	3,3
Sobrance	6289	256	106	227	4,1
Gelnica	6099	98	35	92	1,6
Čaňa	5882	107	46	90	1,8
Dobšiná	5670	87	22	85	1,5
Pavlovce nad Uhom	4597	70	33	60	1,5
Rudňany	4514	62	24	46	1,4
Valaliky	4473	107	44	88	2,4
Markušovce	4469	68	24	48	1,5
Medzev	4435	68	35	62	1,5
Strážske	4334	128	49	110	3,0
Veľká Ida	3714	101	34	85	2,7
Čierna nad Tisou	3633	84	12	66	2,3
Turňa nad Bodvou	3624	87	29	71	2,4
Jasov	3604	95	48	86	2,6
Spišské Vlachy	3509	137	33	95	3,9
Bystrany	3500	57	22	49	1,6
Kecеровce	3477	53	16	36	1,5
Nálepko	3411	68	28	56	2,0
Prakovce	3331	49	12	44	1,5
Richnava	2971	52	17	39	1,8
Družstevná pri Hornáde	2773	20	1	12	0,7
Poproč, okres Košice-okolie	2740	47	28	40	1,7
Krásnohorské Podhradie	2691	99	22	79	3,7
Hrabušice	2521	33	18	31	1,3
Rozhanovce	2503	49	17	43	2,0
Žehra	2399	28	8	16	1,2
Letanovce	2280	68	21	52	3,0
Plešivec	2277	105	8	92	4,6
Drienovec	2269	62	25	54	2,7
Streda nad Bodrogom	2250	99	18	85	4,4
Vojčice	2200	119	31	103	5,4
Seňa	2158	51	26	51	2,4
Švedlár	2145	19	6	17	0,9
Čečejevce	2144	99	36	79	4,6
Spišské Tomášovce	2025	21	10	17	1,0

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Gemerská Poloma	1987	71	21	64	3,6
Trhovište	1985	156	73	138	7,9
Sady nad Torysou	1961	56	15	49	2,9
Margecany	1915	75	27	69	3,9
Parchovany	1914	56	15	43	2,9
Michaľany	1912	46	14	42	2,4
Harichovce	1879	45	16	42	2,4
Jaklovce	1878	79	32	77	4,2
Slovinky	1864	52	25	48	2,8
Slavošovce	1864	42	8	38	2,3
Ďurkov	1845	35	16	31	1,9
Nacina Ves	1817	85	39	77	4,7
Vinné	1810	47	28	38	2,6
Mníšek nad Hnilcom	1781	53	14	49	3,0
Leles	1770	78	24	63	4,4
Geča	1725	92	37	71	5,3
Zemplínska Teplica	1696	58	27	53	3,4
Kuzmice, okres Trebišov	1692	48	14	47	2,8
Nižná Myšľa	1689	26	12	21	1,5
Hraň	1584	45	23	40	2,8
Malá Ida	1581	58	24	44	3,7
Bidovce	1575	110	46	81	7,0
Kluknava	1575	69	25	51	4,4
Trstené pri Hornáde	1563	41	16	38	2,6
Budkovce	1521	77	37	71	5,1
Štítnik	1520	104	15	97	6,8
Malčice	1505	43	21	37	2,9
Haniska, okres Košice-okolie	1494	94	42	88	6,3
Ruskov	1494	26	9	24	1,7
Nižný Žipov	1491	32	13	31	2,1
Slanec	1479	89	26	76	6,0
Drahňov	1476	58	14	58	3,9
Kysak	1462	4	0	0	0,3
Perín-Chym	1456	48	18	41	3,3
Veľké Trakany	1443	30	4	20	2,1
Somotor	1441	59	22	51	4,1
Helcmanovce	1429	40	8	36	2,8
Ždaňa	1422	87	32	75	6,1
Biel	1407	36	0	24	2,6
Brzotín	1363	123	11	113	9,0
Mokrance	1358	91	32	77	6,7



Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Sokoľany	1342	28	9	24	2,1
Pozdišovce	1312	169	72	149	12,9
Gemerská Hôrka	1309	54	4	50	4,1
Košické Oľšany	1285	160	64	139	12,5
Spišský Hrušov	1268	67	22	57	5,3
Kostoľany nad Hornádom	1259	35	8	25	2,8
Nižná Slaná	1255	92	20	80	7,3
Boľany	1237	34	8	31	2,7
Kokšov-Bakša	1214	23	12	19	1,9
Buzica	1209	48	18	43	4,0
Budimír	1202	61	12	31	5,1
Cejkov	1194	60	23	57	5,0
Sokoľ	1188	28	8	23	2,4
Jamník, okres Spišská Nová Ves	1186	80	23	66	6,7
Lastomír	1185	42	16	37	3,5
Lastovce	1185	6	0	2	0,5
Kechnec	1174	65	34	65	5,5
Zalužice	1167	108	54	92	9,3
Zemplínske Hradište	1166	75	14	68	6,4
Teplička	1152	32	18	28	2,8
Borša	1147	47	12	40	4,1
Kráľovce	1145	39	12	28	3,4
Vrbnica	1132	49	20	40	4,3
Vtáčkovce	1132	32	7	22	2,8
Skároš	1106	37	12	29	3,3
Malý Horeš	1103	31	4	28	2,8
Bohdanovce	1100	101	36	91	9,2
Slovenské Nové Mesto	1096	29	8	22	2,6
Hrhov	1093	44	10	42	4,0
Olcava	1084	18	4	9	1,7
Hrčeľ	1074	32	9	24	3,0
Malé Trakany	1073	29	4	20	2,7
Rakovec nad Ondavou	1063	33	10	31	3,1
Veľký Horeš	1062	31	4	26	2,9
Moravany	1046	33	10	31	3,2
Petrovce nad Laborcom	1042	67	30	60	6,4
Smolník	1027	42	20	40	4,1
Novosad	1010	97	33	84	9,6
Košická Polianka	1009	37	13	31	3,7
Pribeník	999	138	56	128	13,8
Košická Belá	997	24	13	24	2,4

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Markovce	993	43	21	35	4,3
Bežovce	992	35	14	30	3,5
Žbince	985	49	20	40	5,0
Vyšná Myšľa	978	27	9	22	2,8
Iliašovce	976	20	12	18	2,0
Odorín	955	78	23	66	8,2
Poráč	954	34	24	34	3,6
Bracovce	945	50	21	42	5,3
Kapušíanske Kľačany	941	28	12	26	3,0
Betliar	935	70	21	64	7,5
Zemplínska Široká	933	78	35	66	8,4
Ploské, okres Košice-okolie	931	50	12	31	5,4
Krišovská Liesková	930	70	20	63	7,5
Vajkovce	914	68	21	51	7,4
Veľký Folkmar	907	55	33	53	6,1
Palín	906	77	35	67	8,5
Chrast nad Hornádom	906	10	0	3	1,1
Vojany	905	64	20	60	7,1
Čičarovce	902	18	6	16	2,0
Lekárovce	897	38	15	34	4,2
Boliarov	896	23	8	20	2,6
Rankovce	889	23	6	16	2,6
Svinica	884	85	44	77	9,6
Zemplínska Nová Ves	873	31	11	30	3,6
Kazimír	871	47	18	47	5,4
Cestice	844	76	22	64	9,0
Horovce, okres Michalovce	832	114	52	106	13,7
Veľatý	832	64	14	55	7,7
Šemša	829	50	24	43	6,0
Nižný Klátov	826	39	13	35	4,7
Bukovec, okres Košice-okolie	822	26	12	20	3,2
Vlachovo	819	84	18	81	10,3
Ložín	812	54	21	44	6,7
Vysoká nad Uhom	808	18	11	18	2,2
Jovsa	797	48	25	44	6,0
Úbrež	796	32	13	26	4,0
Svätuš	795	48	12	41	6,0
Zatín	794	21	4	19	2,6
Arnutovce	793	71	21	55	9,0
Plechotice	784	41	4	36	5,2
Staré	782	35	13	31	4,5

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Veľký Kamenec	775	37	8	32	4,8
Rejdová	772	23	0	23	3,0
Jablonov nad Turňou	766	52	10	46	6,8
Veľké Ozorovce	764	39	16	35	5,1
Iňačovce	763	20	10	18	2,6
Slivník	758	43	14	42	5,7
Boľ	757	56	12	44	7,4
Nováčany	756	52	24	43	6,9
Hatalov	756	50	20	41	6,6
Sliepkovce	747	34	16	34	4,6
Čerhov	746	52	20	49	7,0
Štós	746	20	14	20	2,7
Kalša	736	33	14	28	4,5
Jovice	732	28	4	24	3,8
Bánovce nad Ondavou	729	45	21	34	6,2
Krásnohorská Dlhá Lúka	726	26	4	24	3,6
Žakarovce	725	23	12	21	3,2
Oborín	724	67	31	58	9,3
Beniakovce	723	25	9	22	3,5
Betlanovce	721	33	17	31	4,6
Drnava	716	23	6	19	3,2
Rudná	715	59	6	52	8,3
Kunova Teplica	707	20	2	16	2,8
Bačkov	704	34	2	30	4,8
Senné, okres Michalovce	704	15	5	13	2,1
Kojšov	692	39	16	37	5,6
Stretava	690	74	35	66	10,7
Slavkovce	689	30	16	26	4,4
Čakanovce, okres Košice-okolie	689	27	8	20	3,9
Blatné Remety	686	35	6	27	5,1
Tušice	680	28	8	24	4,1
Zemplínske Jastrabie	674	47	20	45	7,0
Dúbravka	674	42	20	37	6,2
Laškovce	673	14	0	9	2,1
Gyňov	672	25	14	21	3,7
Šamudovce	663	49	20	40	7,4
Falkušovce	663	45	21	38	6,8
Záhor	661	29	11	24	4,4
Brezina	657	44	18	44	6,7
Nový Ruskov	656	100	10	91	15,3
Čierna Lehota, okres Rožňava	656	30	2	28	4,6

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Čučma	640	17	0	15	2,7
Dvorianky	638	51	15	40	8,0
Olšovany	635	32	8	27	5,0
Janík	633	17	11	15	2,7
Blažice	631	22	7	20	3,5
Bačka	629	43	8	33	6,8
Gemerská Panica	629	23	0	23	3,7
Roštár	628	49	11	49	7,8
Krásnovce	625	49	20	40	7,8
Poruba pod Vihorlatom	624	46	25	38	7,4
Baška	623	58	25	53	9,3
Závadka, okres Gelnica	623	20	4	16	3,2
Maťovské Vojkovce	622	17	6	15	2,7
Rudník, okres Košice-okolie	620	51	24	43	8,2
Rožňavské Bystré	617	55	6	51	8,9
Ruská	608	30	12	30	4,9
Dargov	602	83	44	81	13,8
Paňovce	602	18	4	14	3,0
Brehov	601	55	27	54	9,2
Strážne	594	32	4	26	5,4
Vítkovce	594	10	0	3	1,7
Nižná Hutka	591	74	26	63	12,5
Nižná Kamenica	589	21	6	16	3,6
Pača	585	30	10	26	5,1
Ďurďošik	583	119	50	99	20,4
Trnava pri Laborci	583	16	9	14	2,7
Lúčky, okres Michalovce	581	96	54	84	16,5
Rakovnica	580	55	6	52	9,5
Bôrka	579	20	6	20	3,5
Kolinovce	578	102	42	84	17,6
Sírník	576	46	23	43	8,0
Veľké Slemence	576	30	12	30	5,2
Chrastné	570	17	6	13	3,0
Svätá Mária	567	49	16	39	8,6
Bačkovík	567	22	8	20	3,9
Remetské Hámre	561	36	19	32	6,4
Dlhá Ves	561	21	6	19	3,7
Hnilčík	559	36	23	32	6,4
Danišovce	555	16	6	14	2,9
Ochtiná	551	36	8	34	6,5
Sílica	548	14	0	14	2,6

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Tibava	543	78	38	71	14,4
Mlynky	542	22	11	22	4,1
Čeľovce	541	55	14	52	10,2
Choňkovce	537	28	13	28	5,2
Zbudza	534	37	13	31	6,9
Tušická Nová Ves	527	28	8	24	5,3
Veľké Revištia	521	119	64	109	22,8
Rad	521	58	12	41	11,1
Malé Ozorovce	520	39	16	35	7,5
Pofany	520	24	4	20	4,6
Vyšný Medzev	515	26	9	23	5,0
Lipovník, okres Rožňava	511	70	16	57	13,7
Matejovce nad Hornádom	507	4	0	0	0,8
Viničky	505	49	13	49	9,7
Dobrá	503	29	0	20	5,8
Hýľov	496	23	11	21	4,6
Zemplínsky Branč	493	125	26	108	25,4
Vojka	491	16	6	9	3,3
Kružná	486	24	7	24	4,9
Dvorníky-Včeláre	485	47	28	45	9,7
Ptrukša	485	30	12	30	6,2
Kobeliarovo	484	22	0	18	4,5
Smolnícka Huta	482	24	6	22	5,0
Slanské Nové Mesto	477	65	26	60	13,6
Egreš	477	47	14	41	9,9
Čoltovo	477	27	0	23	5,7
Slavec	476	57	0	51	12,0
Hažín	475	101	53	89	21,3
Oreské, okres Michalovce	475	36	14	31	7,6
Vyšná Slaná	469	25	0	25	5,3
Nová Polhora	465	30	12	23	6,5
Obišovce	464	20	8	18	4,3
Čierna	462	33	8	28	7,1
Bajany	462	28	15	24	6,1
Vyšná Hutka	457	17	6	15	3,7
Zemplínske Kopčany	454	31	16	27	6,8
Hriadky	453	183	74	166	40,4
Kačanov	450	43	21	37	9,6
Veľká Trňa	450	36	18	34	8,0
Vyšný Klátov	446	21	11	20	4,7
Nižný Lánec	445	33	18	31	7,4

Obec v KSK	Počet obyvateľo v	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Závadka, okres Michalovce	444	98	54	84	22,1
Lesné	442	23	10	21	5,2
Henckovce	439	65	22	60	14,8
Malý Kamenec	436	37	8	32	8,5
Koromľa	433	20	6	16	4,6
Jenkovce	430	43	14	42	10,0
Klokočov, okres Michalovce	424	56	43	46	13,2
Vojkovce	424	16	10	12	3,8
Hnilec	421	8	7	8	1,9
Nižná Rybnica	419	114	58	100	27,2
Porúbka, okres Sobrance	417	22	6	16	5,3
Belža	415	45	21	45	10,8
Stanča	415	31	11	30	7,5
Žarnov	412	22	11	17	5,3
Krčava	410	37	19	32	9,0
Vyšné Remety	409	16	1	11	3,9
Čižatice	407	20	9	15	4,9
Milhošť	402	34	12	34	8,5
Bretka	401	21	0	21	5,2
Kaľava	401	16	10	14	4,0
Debrad'	400	49	20	39	12,3
Peder	398	22	11	16	5,5
Malá Trňa	396	37	18	35	9,3
Zlatá Idka	396	18	11	14	4,5
Kaluža	395	95	59	82	24,1
Kaluža	395	3	0	0	0,8
Komárovce	390	25	4	23	6,4
Suché	389	23	10	21	5,9
Čečehov	384	22	10	18	5,7
Vyšná Rybnica	383	42	19	34	11,0
Kysta	382	22	8	17	5,8
Beša, okres Michalovce	377	16	8	16	4,2
Zemplín	371	20	4	20	5,4
Hlivišťa	370	20	5	18	5,4
Hrašovík	367	16	12	14	4,4
Pusté Čemerné	364	25	10	22	6,9
Bunkovce	363	15	6	10	4,1
Honce	362	49	6	47	13,5
Kravany, okres Trebišov	361	13	2	10	3,6
Zbehňov	359	39	16	35	10,9
Podhorod'	355	38	13	36	10,7

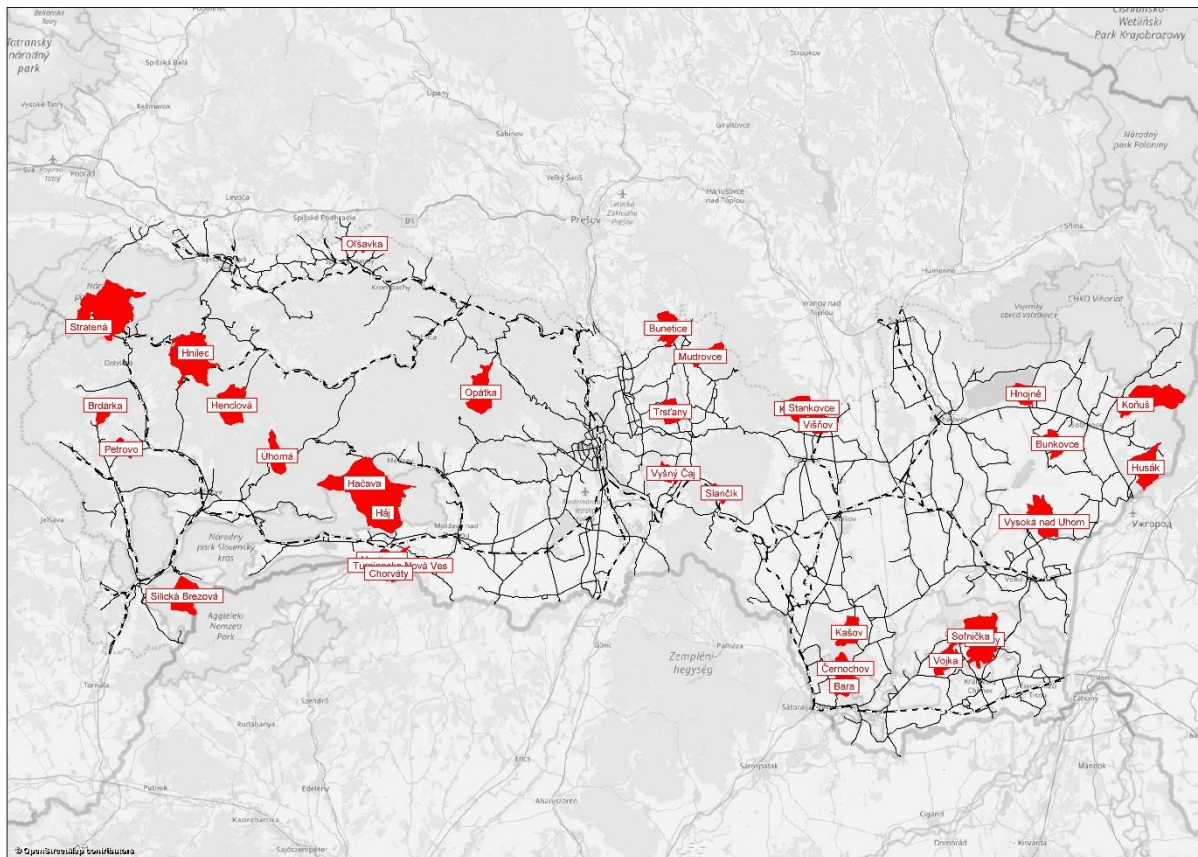
Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Rákoš, okres Košice-okolie	353	69	26	63	19,5
Lieskovany	352	70	24	48	19,9
Kečovo	351	19	6	19	5,4
Rochovce	349	36	8	34	10,3
Horňa	346	20	5	18	5,8
Kusín	345	40	25	36	11,6
Koňuš	344	20	12	19	5,8
Pašková	344	19	2	16	5,5
Gočovo	343	60	18	56	17,5
Turnianska Nová Ves	338	11	0	9	3,3
Nižné Nemecké	337	23	14	23	6,8
Slatvina	334	50	19	39	15,0
Hodkovce	332	50	24	43	15,1
Hrušov, okres Rožňava	332	22	0	20	6,6
Ladmovce	314	20	4	20	6,4
Rešica	312	21	9	20	6,7
Hrišovce	312	16	7	12	5,1
Veľké Raškovce	305	58	22	53	19,0
Luhýňa	304	59	20	56	19,4
Kristy	304	36	12	29	11,8
Fekišovce	303	88	54	81	29,0
Ruský Hrabovec	303	17	7	17	5,6
Vyšná Kamenica	301	23	6	16	7,6
Jasenov, okres Sobrance	300	47	22	42	15,7
Herľany	297	23	6	16	7,7
Priekopa	297	12	6	10	4,0
Trsťany	297	11	4	6	3,7
Ostrov, okres Sobrance	296	31	6	24	10,5
Čierne Pole	294	24	10	20	8,2
Kašov	292	15	4	13	5,1
Bara	287	17	4	17	5,9
Veľká Lodina	287	4	0	0	1,4
Vyšný Čaj	286	14	5	12	4,9
Košický Klečenov	284	85	44	77	29,9
Jastrabie pri Michalovciach	282	20	10	18	7,1
Bohúňovo	278	27	0	23	9,7
Háj, okres Košice-okolie	274	10	0	6	3,6
Nižný Čaj	267	12	4	11	4,5
Voľa	259	61	30	56	23,6
Orechová	257	29	19	28	11,3
Ruskovce, okres Sobrance	257	21	11	19	8,2

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Vojnatina	249	22	6	16	8,8
Bočiar	247	26	9	22	10,5
Baškovce, okres Sobrance	247	20	5	18	8,1
Slanská Huta	247	14	0	14	5,7
Dedinky	246	24	15	24	9,8
Malé Raškovce	242	29	16	27	12,0
Kočeľovce	238	18	7	18	7,6
Gočaltovo	235	12	2	12	5,1
Vyšné Nemecké	234	30	19	30	12,8
Hincovce	232	62	22	52	26,7
Višňov	229	15	2	15	6,6
Nový Salaš	229	14	0	14	6,1
Soľníčka	227	21	4	20	9,3
Hnojné	224	11	0	2	4,9
Hačava	221	8	0	6	3,6
Budince	220	13	0	13	5,9
Svinice	217	29	6	27	13,4
Rozložná	215	23	0	23	10,7
Stará Voda	212	16	6	14	7,5
Porostov	207	29	6	24	14,0
Kožuchov	205	63	14	56	30,7
Inovce	205	21	6	19	10,2
Meliata	205	14	0	12	6,8
Petrovce, okres Sobrance	203	18	6	16	8,9
Slančík	202	10	0	8	5,0
Trebejov	202	4	0	0	2,0
Blatné Revišťa	201	25	6	22	12,4
Klin nad Bodrogom	201	18	8	18	9,0
Petrikovce	200	32	18	29	16,0
Sejkov	198	21	5	18	10,6
Černocho	195	19	4	17	9,7
Hostovce, okres Košice-okolie	195	11	0	8	5,6
Oľšavka, okres Spišská Nová Ves	194	11	0	9	5,7
Kolibabovce	193	18	6	16	9,3
Trnávka	192	74	40	73	38,5
Tašuľa	188	22	7	19	11,7
Síľická Jablonica	186	22	0	19	11,8
Beňatina	186	21	6	19	11,3
Lúčka, okres Rožňava	185	23	6	19	12,4
Opiná	184	21	7	20	11,4
Malá Lodina	178	4	0	0	2,2

Obec v KSK	Počet obyvateľov	Počet spojov – pracovné dni, šk. rok	Počet spojov – sobota, šk. rok	Počet spojov – pracovné dni, prázdniny	Spoj/100 obyv.
Pinkovce	172	28	13	24	16,3
Stretavka	170	24	10	19	14,1
Husák	168	33	19	31	19,6
Stankovce	168	13	2	10	7,7
Ardovo	160	29	6	27	18,1
Byšta	159	22	8	22	13,8
Blatná Polianka	157	21	6	17	13,4
Silická Brezová	156	8	0	8	5,1
Zádiel	155	15	0	12	9,7
Markuška	154	16	7	16	10,4
Úhorná	142	12	2	12	8,5
Slavoška	133	16	7	16	12,0
Stratená	125	10	10	10	8,0
Kecеровský Lipovec	116	18	7	18	15,5
Ruská Bystrá	112	16	6	16	14,3
Petrovo	112	13	1	13	11,6
Svätuš	109	21	6	17	19,3
Henclová	102	10	4	8	9,8
Ižkovce	99	16	8	16	16,2
Opátka	94	10	3	10	10,6
Bunetice	91	16	7	9	17,6
Chorváty	88	11	0	9	12,5
Hanková	81	20	7	20	24,7
Mudrovce	68	17	4	11	25,0
Brdárka	63	8	0	8	12,7
Kováčová	58	23	6	19	39,7



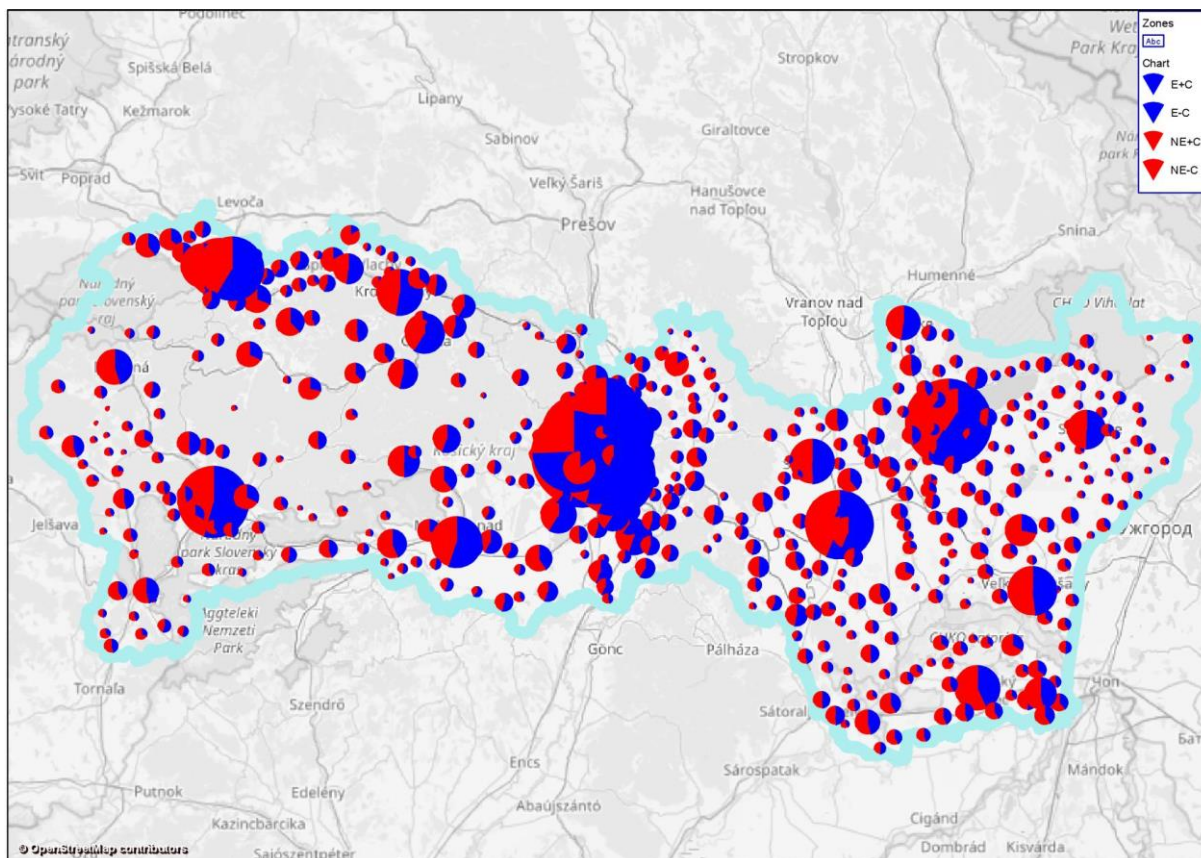
Na obrázku 7 sú zobrazené iba obce s nevyhovujúcou ponukou spojov – obce s menej ako 12 spojmi za deň.



Obrázok 7 Obce s nevyhovujúcou obsluhou verejnou dopravou

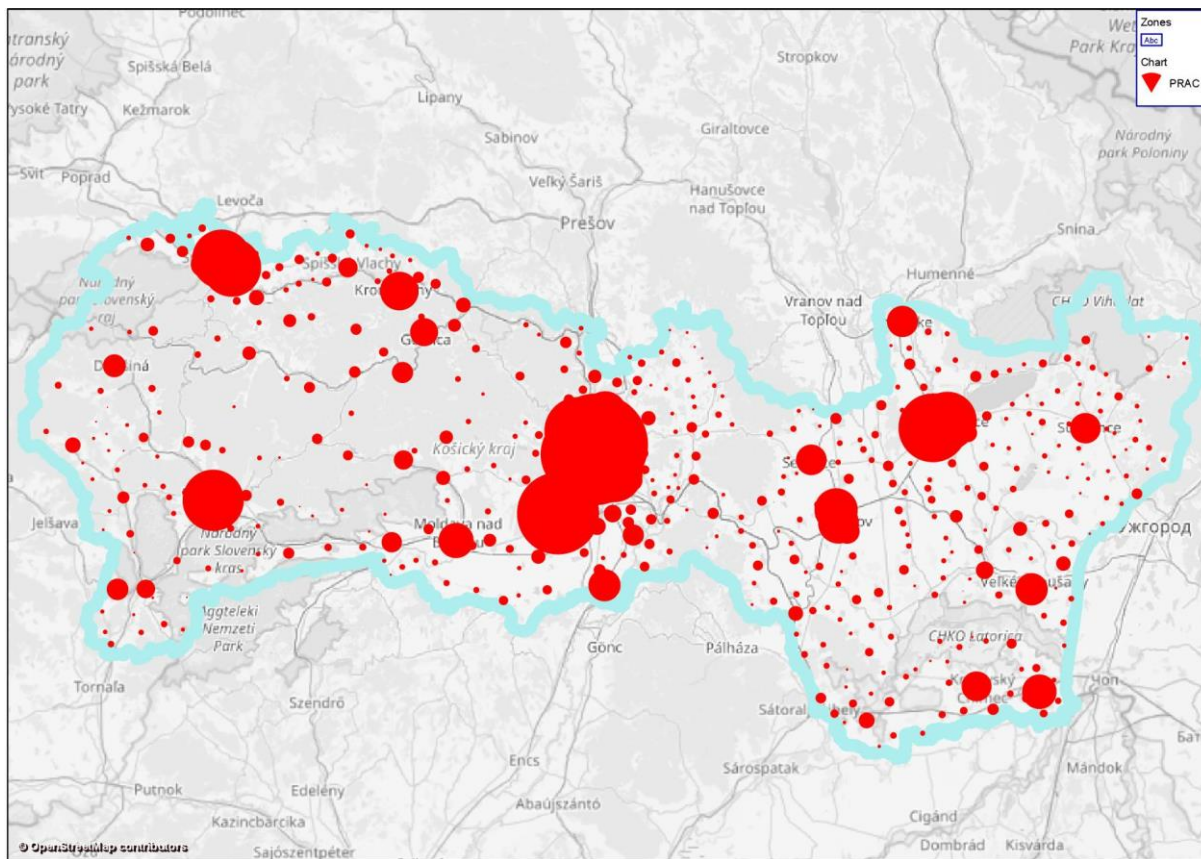
4 Dopravno-sociologická analýza obcí

Súčasťou prác na analytickej časti Plánu udržateľnej mobility bola demografická analýza a jej interpretácia do dopravného modelu verejnej dopravy Košického kraja. Plán udržateľnej mobility vychádzal z výstupov demografických aj sociologických analýz vypracovaných pre analytickú časť Plánu udržateľnej mobility aj z výstupov dopravného modelovania. Ďalej sú uvedené niektoré výstupy využité pri tvorbe návrhu dopravnej obsluhy Košického kraja.



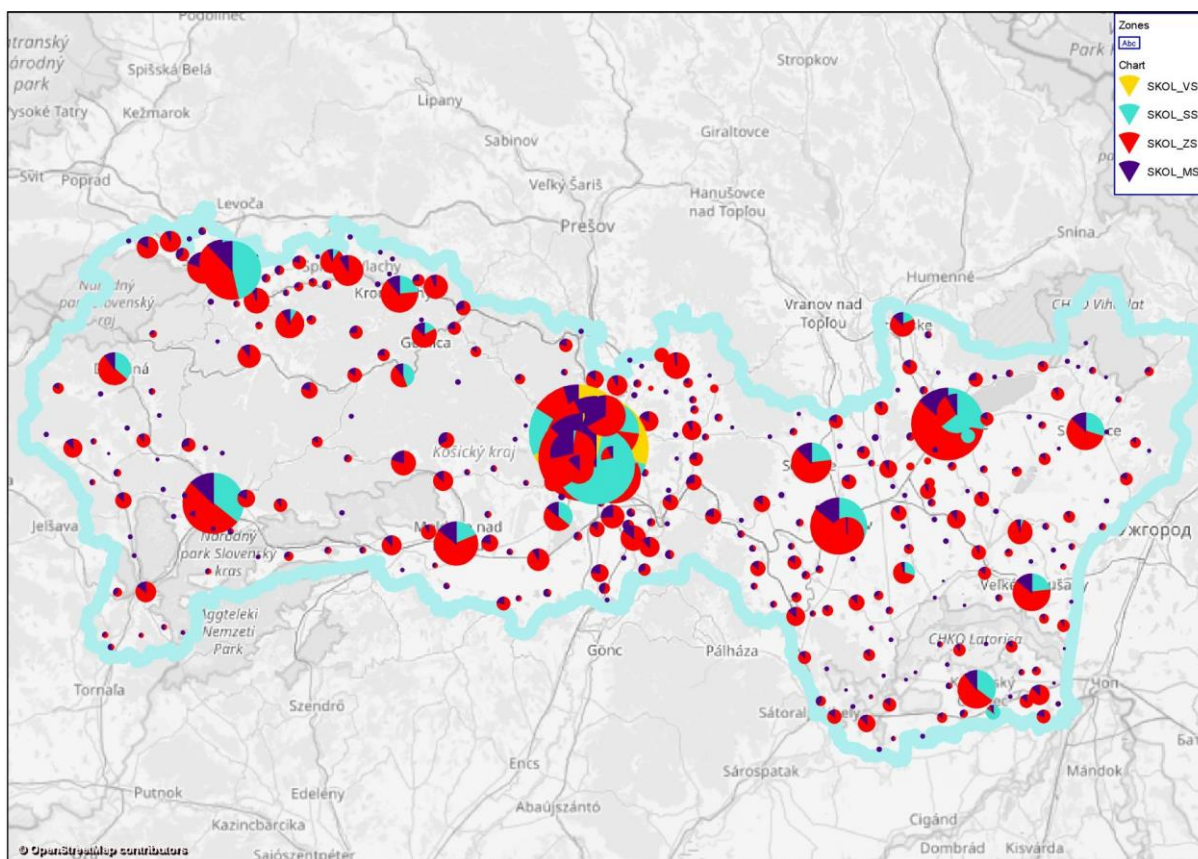
Obrázok 8 Počet obyvateľov v obciach a rozdelenie podľa ekonomickej aktivity – modrá = ekonomicky aktívni, červená = ekonomicky neaktívni

Na obrázku 9 je znázornené rozloženie pracovných príležitostí v rámci Košického kraja, ktoré sú sústredené predovšetkým vo veľkých mestách a regionálnych spádových centrách.



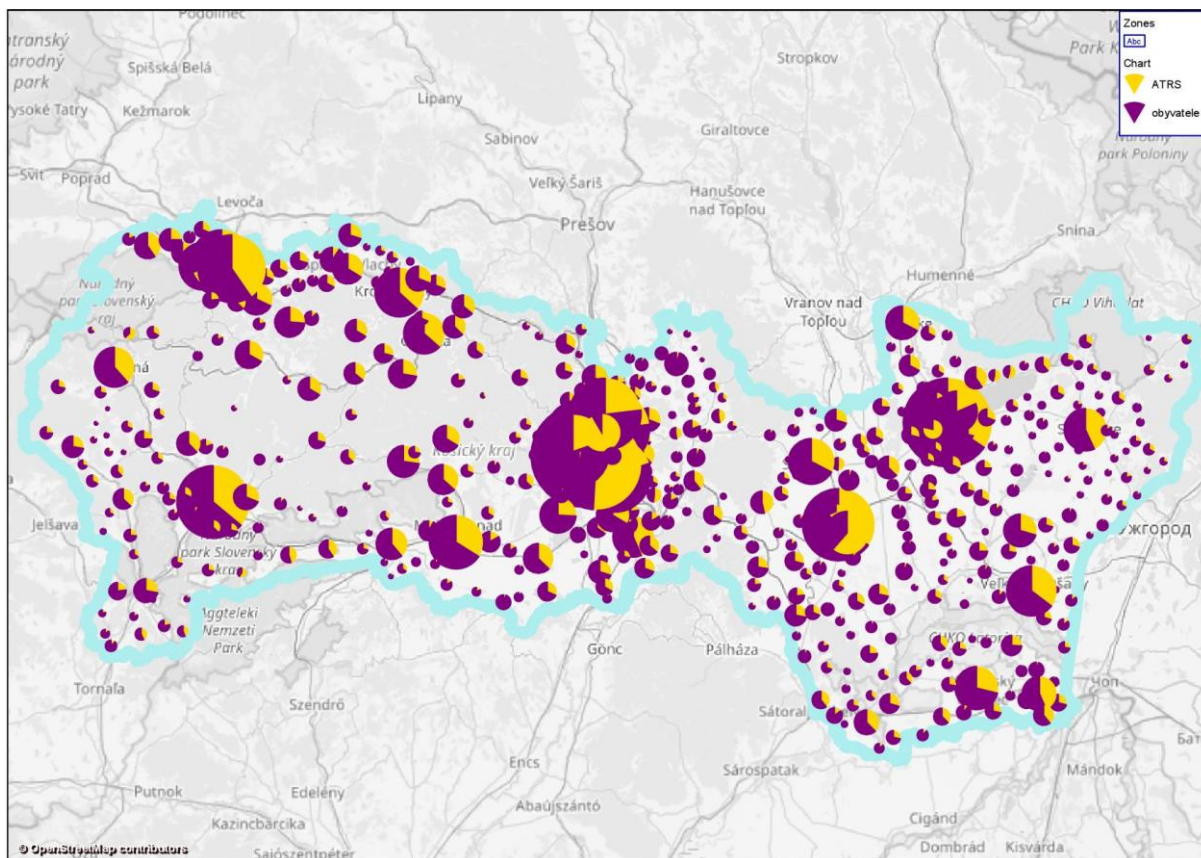
Obrázok 9 *Distribúcia pracovných príležitostí v Košickom kraji*

Obrázok 10 zobrazuje počty miest v školách na území Košického kraja.



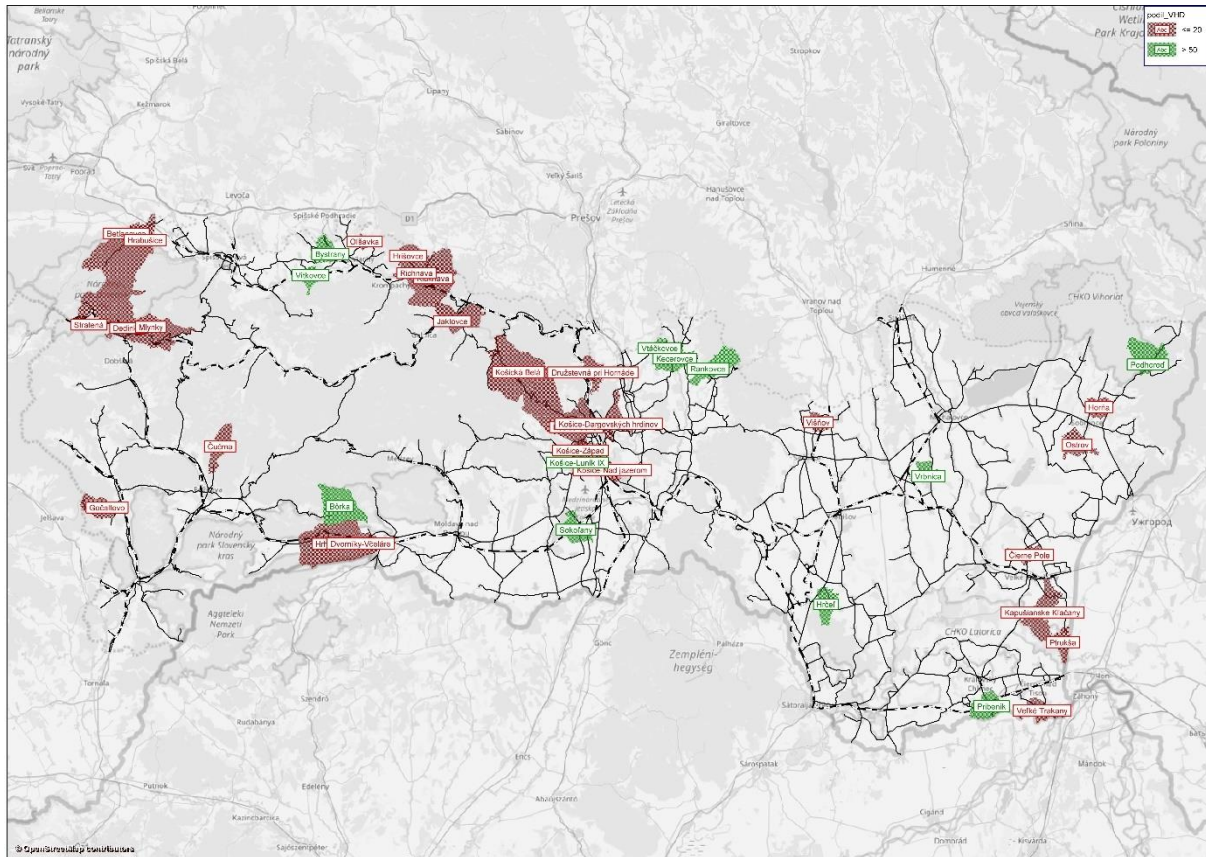
Obrázok 10 Počty miest v školách v rozdelení na MŠ (fialové), ZŠ (červené), SŠ (belasé) a VŠ (fialové)

Obrázok 11 obsahuje informáciu o atraktivite služieb v mestách Košického kraja v porovnaní s počtom obyvateľov. Čím vyšší je podiel služieb (žltá farba), tým väčšia je atraktivita obce či mesta na dochádzku verejnou dopravou.



Obrázok 11 Pomer počtu obyvateľov a atraktivity služieb (žltá) v jednotlivých obciach (fialová)

Na obrázku 12 sú zobrazené obce, v ktorých je výnimočne vysoká alebo nízka deľba prepravnej práce v prospech verejnej dopravy.



Obrázok 12 Obce s extrémne nízkym (pod 20 % = hnedá) či vysokým (nad 50 % = zelená) podielom využitia verejnej dopravy

5 Kapacity dopravcov a infraštruktúry dopravnej obslužnosti kraja

Dopravca eurobus, a. s. disponoval k 31. 12. 2018 celkovo 305 autobusmi, z ktorých 256 bolo určených pre výkony v prímestskej autobusovej doprave. V závode Košice bolo deponovaných 118, v závode Rožňava 66 a v závode Spišská Nová Ves 72 týchto vozidiel. Celkový vekový priemer vozidlového parku bol 8,17 rokov, z toho priemerný vek 256 autobusov pre prímestskú autobusovú dopravu bol 6,84 rokov, nízkopodlažných bolo 11,48 % autobusov (percento nízkopodlažnosti len pre autobusy zaradené v prímestskej doprave bolo 7,03 %).

Dopravca ARRIVA Michalovce, a. s. disponoval k 31. 12. 2018 celkovo 195 autobusmi určenými pre prímestskú autobusovú dopravu. 116 vozidiel bolo deponovaných v závode Michalovce, 28 v závode Kráľovský Chlmec a 51 v závode Trebišov. Ich vekový priemer je 8,52 rokov. Jedno vozidlo bolo nízkopodlažné.

6 Požiadavky Vyhlášky MDV SR č. 5/2020 Z. z.

Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy platná od 1. 1. 2020 upravuje podrobnosti o obsahových náležitostiach Plánu dopravnej obslužnosti takto:

Plán dopravnej obslužnosti obsahuje analytickú časť, návrhovú časť, plán opatrení na zabezpečenie uskutočniteľnosti plánu dopravnej obslužnosti a štandardy dopravnej obslužnosti. Plán dopravnej obslužnosti sa zostavuje najviac na desať rokov.

Podklady:

- súčasný stav dopravnej obslužnosti,
- dopravné a prepravné prúdy vo verejnej doprave,
- využitie kapacity spojov liniek,
- spoľahlivosť a bezpečnosť verejnej dopravy,
- prepravné vzťahy,
- oprávnené požiadavky cestujúcich na zabezpečenie dopravy,
- stav dopravnej infraštruktúry a prestupových uzlov,
- prepravný potenciál v územných jednotkách,
- očakávané zmeny v rozmiestnení aktivít v území, najmä distribúcie pracovných príležitostí, školských zariadení, zdravotníckych zariadení a zariadení služieb,
- dostupné kapacity,
- potreby záujmového územia,
- financovanie súčasnej organizácie dopravnej obslužnosti.

Štandardy

Štandardy zohľadňujú rozdelenie dopravnej obslužnosti územia spravidla na nosné linky a obslužné linky. Ide o súbor pravidiel, ktoré sa uplatňujú pri vytvorení a zabezpečení poskytovania primeraného rozsahu dopravných služieb vo verejnej osobnej doprave v záujmovom území objednávateľa, a to najmä:

- štandard dostupnosti najbližšej zastávky,
- štandard frekvencie obsluhy zastávky,
- štandard nadväznosti spojov pri prestupe,
- štandard počtu prestupov,
- štandard časového intervalu medzi spojmi,
- štruktúra základných tarifných skupín a spôsoby dokladovania príslušnosti cestujúcich v rámci nich,
- štandardy technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných dokladov.

Všeobecné štandardy § 5

- prestupný čas najviac 10 minút pri garantovaných prestupoch v smere prepravného prúdu, v ktorom sa v prestupnom uzle prepravuje najviac cestujúcich,
- prestupný čas najviac 30 minút pri ostatných garantovaných prestupoch,
- organizovanosť všetkých spojov na linkovom princípe s jednotnou trasou alebo s minimálnymi odchýlkami na trase linky,
- dĺžka intervalov odchodov spojov v závislosti od intenzity prepravných prúdov,
- premávka nosných liniek v pravidelných intervaloch,
- doplnenie nosných liniek na vybraných úsekoch o obslužné linky.

Osobitné štandardy pre diaľkovú dopravu § 6

- časový interval medzi spojmi rovnakého smeru 120 minút,
- špičkový takt 60 minút pre viac ako 3 000 cestujúcich v jednom smere/deň, všetky zastávky takt najviac 120 minút,
- špičkový takt 120 minút pre 2 000 – 3 000 cestujúcich v jednom smere/deň,
- špičkový takt 240 minút vo výnimočných odôvodnených prípadoch pre menej ako 2 000 cestujúcich v jednom smere /deň,
- premávka všetkých liniek s pravidelným intervalom dlhším ako 15 minút podľa zásad integrovaného taktového grafikonu, pričom tieto intervaly sú vzájomne koordinované,
- pásmová obsluha na nerovnomerne obsadených linkách,
- garancia spojenia spádového centra s Košicami a maximálne dvoma prestupmi.

Osobitné štandardy pre prímestskú dopravu § 7

- maximálna dochádzková vzdialenosť 1 500 m pre viac ako 90 % obyvateľov mimo územia obsluhovaného MHD,
- maximálne jeden prestup pri ceste do spádového centra,
- sídla okresu prepojené priamymi prímestskými linkami, ktoré sa nepovažujú za súbežné s ostatnými linkami na trase,
- vylúčenie súbežnosti liniek alebo vzájomná koordinácia liniek, na ktorých k súbehom dochádza,

- definovanie časových polôh spojov nosných liniek a časových polôh spojov nadväzujúcich obslužných liniek podľa zásad integrovaného taktového grafikonu okrem výnimiek odôvodnených v pláne dopravnej obslužnosti.

Osobitné štandardy pre mestskú dopravu § 8

- premávka všetkých liniek s pravidelným intervalom podľa zásad integrovaného taktového grafikonu, pričom tieto intervaly sú vzájomne koordinované,
- maximálna dochádzková vzdialenosť 500 m pre viac ako 90 % obyvateľov,
- zavedenie minimálne jednej nosnej linky v mestách nad 50 000 obyvateľov s maximálnym odporúčaným intervalom 30 minút počas dopravnej špičky,
- časová koordinácia obslužných liniek v maximálnej miere tak, aby boli zastávky na súbežnom úseku obsluhované rovnomerne,
- vytvorenie spojov najmä k centráм s výskytom pracovných miest, škôl, zdravotníckych zariadení orgánov verejnej moci s garantovanými prestupmi vo väzbe na prímestskú dopravu alebo diaľkovú dopravu k uvedeným zariadeniam, ak sú takéto centrá vzdialené viac ako 1 500 m alebo viac ako 20 minút chôdze od zastávky diaľkovej dopravy alebo prímestskej dopravy v obciach s počtom obyvateľov menším ako 50 000,
- súčasťou dopravnej obslužnosti obce alebo mesta môže byť aj náhradná doprava v podobe hybridnej prevádzky prímestských liniek s charakterom vnútro-obecnej obsluhy.

7 Princípy štandardov dopravnej obsluhy pre prímestskú autobusovú dopravu v IDS Východ

Štandardy dopravnej obsluhy (obslužnosti) sú vypracované v intenciách Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 (Masterplan), pričom sa budú naplňovať definované strategické globálne a špecifické ciele (uvedené v tabuľke 8).

Tabuľka 8 Strategické globálne ciele a špecifické ciele vzťahujúce sa k štandardom dopravnej obslužnosti

Strategický globálny cieľ		Špecifické ciele	
SGC1	Zaistenie ekvivalentnej dostupnosti sídel podporujúcich hospodársky rast a sociálnu inklúziu v rámci všetkých regiónov Slovenskej republiky (v národnej i európskej mierke) prostredníctvom nediskriminačného prístupu k dopravnej infraštruktúre a službám	ŠC1	Zabezpečiť dostupnosť všetkých regiónov Slovenska prostredníctvom efektívnej a udržateľnej infraštruktúry
		ŠŽ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
		ŠVO3	Územne a technicky integrovať verejnú dopravu v mestských aglomeráciách a ich okolí a na národnej úrovni
SGC3	Zvýšenie konkurencieschopnosti dopravných módov v osobnej i nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich	ŠŽ1	Posilniť úlohu železnice ako nosného dopravného módu v systéme verejnej

prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby Slovenskej republiky		hromadnej dopravy tam kde je to opodstatnené
	ŠVO4	Zabezpečiť lepšie podmienky pre cyklistickú a pešiu dopravu na miestnej a regionálnej úrovni

Spracovanie plánu dopravnej obslužnosti riešeného územia s preferenciou verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy a s cieľom nezvyšovať kapacitu komunikácií privádzajúcich automobilovú dopravu do miest je v súlade s opatreniami stratégie rozvoja verejnej osobnej dopravy SR.

Štandardy dopravnej obslužnosti v záujmovom území objednávateľa dopravných služieb, pričom záujmové územie môže prekračovať administratívne hranice daného regiónu, ktorý je v správe príslušného objednávateľa (§ 43 písm. d) zákona č. 56/2012 Z. z. v súlade s článkom 1 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007) **definuje Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby SR č. 5/2020 z 27. 12. 2019, ktorá je účinná od 1. 2. 2020.**

Uvedená vyhláška č. 5/2020, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy, špecifikuje štandardy dopravnej obslužnosti, ktoré neboli vymedzené v zákone č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe, zákone č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave.

Vyhláška č. 5/2020 sa vzťahuje na pravidelnú dopravu, ktorá sa vykonáva na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L315, 3. 12. 2007) v platnom znení (ďalej len „Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007“). Predmetné nariadenie určuje, za akých podmienok môže príslušný orgán verejnej správy (objedávateľ dopravných služieb) poskytovať úhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo Zmluvy o službách vo verejnom záujme; pričom služba vo verejnom záujme je služba vo verejnej osobnej doprave vymedzená objednávateľom, ktorú by dopravca, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez úhrady.

Štandardy kvality regionálnej osobnej dopravy majú za cieľ stanoviť jednotnú úroveň kvality poskytovaných služieb, pričom vychádzajú z uvedenej vyhlášky a zároveň rešpektujú požiadavky normy STN EN 13 816.

Štandardy dopravnej obslužnosti sú súborom pravidiel, ktoré sa uplatňujú pri vytvorení a zabezpečení poskytovania primeraného rozsahu dopravných služieb vo verejnej osobnej doprave v záujmovom území objednávateľa, sú to:

- dochádzková vzdialenosť,
- frekvencia obsluhy zastávky,
- nadväznosť spojov pri prestupe,
- počet prestupov,
- časový interval medzi spojmi.

Na stanovenie počtu spojov základnej dopravnej obslužnosti pôsobia princípy priestorový, časový a kapacitný. Stanovenie základnej dopravnej obslužnosti musí rešpektovať veľkosť obce (počet

obyvateľov) a štruktúru jej obyvateľov, polohu a vzdialenosť obce vo vzťahu k spádovej obci, rozsah občianskej vybavenosti, rozsah pracovných príležitostí a počet prepravených osôb. Všetky spoje sú organizované na linkovom princípe, s jednotnou trasou alebo len s minimálnymi odchýlkami na trase linky, okrem odôvodnených výnimiek v návrhovej časti plánu dopravnej obslužnosti.

Cieľom minimálnych štandardov je garancia dostupnosti verejnej hromadnej osobnej dopravy pre obce, resp. obyvateľov a dochádzajúcich do obce (mesta) za účelmi napr. návštevy všetkých typov škôl, zdravotníckych zariadení, úradov a pravidelnej dochádzky do zamestnania (tabuľka 9). V nasledujúcich podkapitolách sú tieto garancie uvedené pre dochádzkovú vzdialenosť (maximálna dochádzková vzdialenosť) a ponuku spojenia (minimálny garantovaný rozsah spojenia).

Dopravná obslužnosť KSK je navrhnutá ako súbor nasledujúcich **štandardov**:

- počet spojov,
- čas prevádzky,
- dostupnosť cieľa cesty (miera prestupovosti/priestupnosti),
- pravidelnosť (časové intervaly medzi spojmi),
- dostupnosť zastávok,
- prepravná kapacita linky a využitie kapacity vozidiel vo zvolenom profile trate.

Štandardy dopravnej obslužnosti budú rozvíjané a stanovené pre pracovné dni a voľné dni. Pojem voľný deň bude v ďalšom texte označovať súhrnne dni pracovného voľna a dni pracovného pokoja.

Štandardy dopravnej obslužnosti sú koncipované tak, že platia pre 95 % obyvateľstva KSK. Pre obce s počtom obyvateľom menším ako 50 môžu byť uplatnené alternatívne spôsoby obsluhy.

7.1 Počet spojov

Na území KSK sa bude uplatňovať **štandard minimálneho počtu spojov do obcí**, čím sa dosiahne rovnaká kvalita dopravnej obslužnosti.

Základný štandard stanovuje 6 párov spojov v priebehu pracovných dní a 3 páry spojov v priebehu dní pracovného voľna a pracovného pokoja. K tomu sa pripočítajú ďalšie páry spojov, ktoré sú odvodené od zamestnanosti, školskej dochádzky, zdravotnej starostlivosti, dostupnosti verejnej správy a úradov, technickej a občianskej vybavenosti. Princíp navýšenia počtu spojov je stanovený v tabuľke 9.

Tabuľka 9 Vstupy do štandardov počtu spojov v obci

Dôvod vedenia spojov	Kritérium	Doplňujúce kritérium	Pracovný deň	Deň pracovného voľna a pracovného pokoja
Základná dopravná obslužnosť			6 párov spojov	3 páry spojov
Zamestnanosť	PP > EAO		nie sú potrebné spoje navyše	nie sú potrebné spoje navyše
	PP < EAO	EAO < 240	nie sú potrebné spoje navyše	nie sú potrebné spoje navyše
		EAO > 240	na každých 240 EAO navyše 1 pár spojov	na každých 480 EAO navyše 1 pár spojov
Základné školy	Ak má obec	MŽ > Ž vo	nie sú potrebné spoje	nie sú potrebné

	základnú školu iba pre 1. – 4. ročník	veku 6 – 10 rokov	navyš	spoje navyš
		MŽ < Ź vo veku 6 – 10 rokov: zistí sa rozdiel medzi ponukou a dopytom	na každých ďalších 70 Ź zisteného rozdielu je potrebné zaviesť 1 pár spojov navyš iba v dňoch školského vyučovania	nie sú potrebné spoje navyš
	Ak má obec základnú školu pre 1. – 9. ročník	MŽ > Ź vo veku 6 – 15 rokov	nie sú potrebné spoje navyš	nie sú potrebné spoje navyš
		MŽ < Ź vo veku 6 – 10 rokov: zistí sa rozdiel medzi ponukou a dopytom	na každých ďalších 70 Ź zisteného rozdielu je potrebné zaviesť 1 pár spojov navyš iba v dňoch školského vyučovania	nie sú potrebné spoje navyš
	Ak nemá obec žiadnu základnú školu	Zistí sa počet Ź vo veku 6 – 15 rokov	na každých ďalších 70 Ź zisteného rozdielu je potrebné zaviesť 1 pár spojov navyš iba v dňoch školského vyučovania	nie sú potrebné spoje navyš
Stredné školy	Dochádzka na stredné odborné školy, stredné odborné učilištia, gymnáziá	Zistí sa počet žiakov vo veku 16 – 19 rokov > 70	Na každých 70 žiakov navyš 1 pár spojov iba v dňoch školského vyučovania	je potrebný 1 spoj navyš vo voľný deň pred dňom školského vyučovania
Vysoké školy	Dochádzka študentov vysokých škôl	Súčasť základnej dopravnej obsluhy (produktívny vek)	nie sú potrebné spoje navyš	sú potrebné spoj(e) navyš vo voľný deň pred dňom školského vyučovania
Zdravotná starostlivosť	Obec má aspoň 1 stomatologickú ambulanciu a 1 ambulanciu praktického lekára		nie sú potrebné spoje navyš	nie sú potrebné spoje navyš
	Obec má buď stomatologickú ambulanciu, alebo ambulanciu praktického lekára	Obec nemá stomatologickú ambulanciu, ani ambulanciu praktického lekára	Na každých 1000 obyvateľov navyš 1 pár spojov	nie sú potrebné spoje navyš
Úrady	Obec nemá úrady (pošta, daňový úrad, matrika, sociálna poisťovňa a ďalšie úrady štátnej a verejnej správy)		Na každých 1000 obyvateľov navyš 1 pár spojov	nie sú potrebné spoje navyš

Technická a občianska vybavenosť obce*	Zabezpečenie služby obyvateľstvu v závislosti od počtu obyvateľov v obci		1 pár spojov navyše denne na každých 1000 obyvateľov obce	1 pár spojov navyše denne na každých 1000 obyvateľov obce
---	---	--	--	---

Vysvetlivky:

PP - pracovné príležitosti, EAO – počet ekonomicky aktívnych obyvateľov, MŽ – počet miest v základných školách, Ž – počet žiakov základných škôl, EAO – ekonomicky aktívni obyvatelia, * – Ide o odporúčanie pri plánovaní DO (vybavenosť, kina, divadlá a pod.)

Spoje sú z obce vedené do prirodzených spádových centier (okresné mestá, krajské mesto). Pre potreby zabezpečenia obsluhy žiakov a študentov stredných a vysokých škôl sa spravidla zavedie jeden spoj v popoludňajších hodinách vo voľný deň pred dňom školského vyučovania. Štandard technickej a občianskej vybavenosti poskytuje navýšenie počtu spojov z hľadiska poskytnutia dopravnej obsluhy pre zabezpečenia potrieb vyššej kvality a kultúry života obyvateľstva v obci (možnosť dochádzky do kina, divadla a pod.).

Aby bolo možné určiť, aký rozsah počtu spojov už patrí do nadštandardného rozsahu výkonov zabezpečenia dopravnej obslužnosti, je navrhnutá nasledujúca definícia.

Za **nadštandardné spojenie** bude považované spojenie, ktoré vykazuje **všetky tieto znaky**:

- spoj je nad rámec počtu spojov základnej dopravnej obslužnosti i nad rámec rozsahu počtu spojov v obci stanoveného podľa tabuľky 9,
- spoj nie je potrebný z hľadiska štandardu pravidelnosti a uplatňovania princípov integrovaného taktového cestovného poriadku definovaných v kap. 7.4,
- spoj je nad rámec rozsahu stanoveného dopravnou koncepciou,
- priemerná obsadenosť spoja (alebo odhad jeho prepravného potenciálu) je nižšia ako 10 cestujúcich v období prepravnej špičky či menší ako 5 cestujúcich v období prepravného sedla alebo existuje alternatíva spoja v blízkej časovej polohe (do 30 min. v období prepravnej špičky, resp. do 60 min. v období prepravného sedla) či v dochádzkovej vzdialenosti určenej kap. 7.5.

Súčasne za nadštandardné spojenie je považované, ak je zo strany miest/obcí alebo iných subjektov vyžadovaná:

- úprava trasy nad rámec štandardov dochádzkovej vzdialenosti určenej kap. 7.6,
- úprava časových polôh alebo spoj v úplne odlišnej časovej polohe v porovnaní s dopravnou koncepciou územia zo špecifických dôvodov požadovaných mestom/obcou či iným subjektom.

7.2 Základný čas prevádzky

Štandard času prevádzky verejnej osobnej dopravy v IDS je definovaný osobitne v priebehu pracovného dňa, dňa pracovného voľna a dňa pracovného pokoja.

Štandardný čas prevádzky verejnej osobnej dopravy v priebehu pracovného dňa, ako aj **v priebehu voľného dňa** je určený od 4.00 h do 23.00 h.

Pre obce, u ktorých je odchádzka obyvateľov do spádovej obce, okresného centra alebo do krajského centra podľa posledného sčítania obyvateľov, domov a bytov (SODB 2011) vyššia ako 200 osôb, sa za štandardný čas prevádzky verejnej osobnej dopravy sa môže považovať aj čas skorší ako 4:00 h a rovnako aj čas neskorší ako 23:00 h. Pre tieto obce sa štandardný čas prevádzky verejnej osobnej dopravy rozširuje o čas, ktorý je potrebný na prepravu osôb prvým spojom do príslušnej spádovej obce, okresného centra alebo krajského centra, alebo o čas, ktorý je potrebný na prepravu osôb posledným spojom zo spádovej obce, okresného centra alebo krajského centra. V prípade spojení s prestupom je potrebné pre tieto obce zabezpečiť časovú ponuku (nadväznosť spojov) tak, aby bol umožnený prestup cestujúcich v prestupnej zastávke (stanici) na tieto posledné priame spoje do/z krajského centra, okresného centra, prípadne spádovej obce. Štandardný čas prevádzky verejnej osobnej dopravy sa rozširuje aj touto ponukou (nadväzných) spojov.

Čas **rannej prepravnej špičky** je na základe analýzy dopytu po preprave stanovený v pracovných dňoch od 6:00 do 7:59 hod., **popoludňajšej prepravnej špičky** v pracovných dňoch od 12:00 do 16:29 hod. Čas mimo rannej a popoludňajšej prepravnej špičky v pracovných dňoch a čas prevádzky počas voľných dní považujeme za **čas prepravného sedla**.

7.3 Dostupnosť cieľa cesty a miera priestupnosti

Účelom tohto opatrenia je garantovať minimálny rozsah zmysluplného spojenia medzi najbližšími druhmi sídiel v rámci mikroregiónu, okresu, kraja resp. funkčného regiónu východné Slovensko. Spojenie môže byť priame alebo s prestupmi. Variantné trasovanie spojov na linke je prípustné iba vo výnimočne odôvodnených prípadoch.

V rámci organizácie dopravy a jej atraktivity pre cestujúcich je potreba pamätať na prijateľnú časovú dostupnosť, ktorú možno vyjadriť tiež ako celkový cestovný čas. Štandard **celkového cestovného času** v závislosti od prepravnej vzdialenosti, ktorý počíta aj **s časom na prekonanie dochádzkovej vzdialenosti**, je uvedený je v tabuľke 10.

Tabuľka 10 Štandard časovej dostupnosti do centra spádovej oblasti

Prepravná vzdialenosť	Celkový cestovný čas vrátane času na prekonanie dochádzkovej vzdialenosti [min]		
	pracovný deň – špička	pracovný deň – sedlo	voľný deň
do 10 km	30	40	40
do 20 km	50	60	60
do 30 km	70	85	85
do 50 km	90	100	100
nad 50 km	neurčené (požiadavka je dosiahnutie cestovnej rýchlosti nad 40 km·h ⁻¹)		

Doplňkovým štandardom dosiahnutia cieľa cesty je **maximálny počet prestupov**. Tento štandard dovoľuje maximálne dva prestupy počas jednej cesty z ľubovoľného východiskového bodu na území KSK do Košíc pri využití regionálnej železničnej osobnej a prímestskej autobusovej dopravy, pričom **maximálny čas čakania nadväzných spojov pri systémových prestupoch v smere prepravného prúdu**, v ktorom sa v prestupnom uzle prepravuje najviac cestujúcich je **10 minút** (resp. primerane dlhší v závislosti od času presunu medzi nástupišťami vplyvom miestnych pomerov) **resp. najviac 30 minút pri ostatných systémových prestupoch**, okrem výnimiek odôvodnených v návrhovej časti plánu dopravnej obslužnosti.

Zároveň sa garantuje maximálne jeden prestup pri ceste z obcí do spádového centra.

Maximálny počet prestupov počas jednej cesty z **východiskového bodu** na území KSK do **ľubovoľného iného cieľového bodu** na území KSK pri použití regionálnej železničnej osobnej a prímestskej autobusovej dopravy je päť.

Súčasne je potrebné, aby dopravná obslužnosť bola zabezpečená vzájomným prepojením regionálnej železničnej osobnej a prímestskej autobusovej dopravy a dbať na to, aby sa zamedzilo vykonávaniu súbežnej verejnej osobnej dopravy. **Súbežnosť** je stav, keď si dopravné spojenia pravidelnej dopravy objednávané vo verejnom záujme vzájomne konkurujú medzi jednotlivými druhmi dopravy aj v rámci jedného druhu dopravy, a to:

- identickou trasou alebo významnou časťou trasy,
- obsluhovaným územím,
- podobnými časmi odchodov,
- početnosťou a miestami zastavenia a
- porovnateľnou dochádzkovou vzdialenosťou.

Za súbežné spoje PAD a ŽD treba považovať spoje, ktoré majú všetky zastávky na **súbežnom úseku vo vzájomnej vzdialenosti menšej ako 1,5 km**, súčasne časový rozdiel medzi časovou polohou spojov je **menší ako 30 minút v prepravnej špičke a menší ako 60 minút v prepravnom sedle**. Uvedené vzdialenosti zodpovedajú maximálnym hodnotám, ktoré sa predpokladajú na úrovni pokrytia územia s 90 % počtom obyvateľov s tým, že maximálna vzdialenosť chôdze na zastávku prímestskej autobusovej dopravy je stanovená na 1,5 km, čo zodpovedá 20 min. chôdze.

Dochádzková vzdialenosť na železničné zastávky v prímestskej VOD v obsluhovanom území vyhovuje minimálne základným štandardom na dochádzkovú vzdialenosť k zastávkam prímestskej VOD (pozri kap. 7.5) alebo je zabezpečená prípojná nadväzná preprava cestujúcich na tieto železničné zastávky PAD.

Z týchto dôvodov sú **definované konkrétne hodnoty súbežnosti**.

Na prepojenie liniek ŽD a PAD je potrebné **podporovať tvorbu integrovaného taktového cestovného poriadku**.

7.4 Pravidelnosť

V rámci štandardu pravidelnosti je potrebné stanoviť linkový interval dopravy a ponuku počtu spojov v čase prevádzky linky. Prevádzka spojov na linkách je organizovaná v pravidelných časových intervaloch (taktoch), okrem odôvodnených výnimiek. Časové polohy spojov nosných liniek a časových polôh spojov nadväzujúcich obslužných liniek rešpektujú **princípy integrovaného taktového cestovného poriadku**. Výnimky sú zdôvodnené v návrhovej časti plánu dopravnej obslužnosti.

Cieľom štandardu je zabezpečiť zodpovedajúci rozsah spojení nielen vo vzťahu k teoretickému dopytu na základe členení obcí podľa ich kritérií, ale aj vo vzťahu k skutočnému dopytu.

Tabuľka 11

Stanovenie počtu párov spojov podľa dennej frekvencie cestujúcich

Denná frekvencia cestujúcich na relácii (v jednom smere)	ŽD		PAD	
	počet spojov	interval	počet spojov	interval
50 – 200 cestujúcich/deň	7	120 min. v čase 6.00 – 18.00	8	60 – 120 min.
200 – 500 cestujúcich/deň	12	60 min. v prepravnej špičke 120 min. v prepravnom sedle 120 min. v dňoch prac. voľna a prac. pokoja	16	30 – 60 min. v prepravnej špičke 120 min. v prepravnom sedle 120 min. v dňoch prac. voľna a prac. pokoja
500 – 1000 cestujúcich/deň	18	30 – 60 min. v prepravnej špičke 60 min. v prepravnom sedle 120 min. v dňoch prac. voľna a prac. pokoja	*	15 – 30 min. v prepravnej špičke 60 min. v prepravnom sedle 120 min. v dňoch prac. voľna a prac. pokoja
viac ako 1000 cestujúcich/deň	26 a viac	30 min. v prepravnej špičke 60 min. v prepravnom sedle 60 min. v dňoch prac. voľna a prac. pokoja	*	10 – 15 min. v prepravnej špičke 30 min v prepravnom sedle 60 min. v dňoch prac. voľna a prac. pokoja

*počet spojov je prispôsobený dostatočnej kapacite

Komentár k tabuľke 11: Ak je v danej relácii v rámci jedného druhu dopravy (ŽD alebo PAD) počet cestujúcich vyšší ako hodnota uvedená v predchádzajúcej tabuľke, je pre daný druh dopravy stanovený minimálny zodpovedajúci rozsah dopravy.

Štandardy početnosti spojov v IDS sú rámcové a pri stanovovaní intervalov jednotlivých liniek sú ďalej zohľadnené miestne prevádzkové charakteristiky (napr. nevzťahujú sa na smery s nárazovou vysokou školskou frekvenciou alebo ak na základe miestnych podmienok či požiadavky obcí došlo k zmene časovej polohy vybraných spojov a tým intervalov medzi spojmi).

V prípade zabezpečenia dopravnej obslužnosti obce, ktorá je obsluhovaná verejnou ŽD a verejnou PAD, bude prednostne zabezpečovaná obslužnosť obce prostredníctvom verejnej ŽD. Na linkách s prepravným prúdom menším ako 500 cestujúcich v jednom smere za deň je preferovaná autobusová doprava (na úkor železničnej), okrem výnimiek odôvodnených v návrhovej časti plánu dopravnej obslužnosti.

V prípade liniek s prepravným prúdom menším ako 50 cestujúcich v jednom smere za deň, bude realizovaný osobitný režim obsluhy (špecifické časy podľa potreby a technologických možností, dopytovo-responzívna obsluha, obsluha vozidlami s obsaditeľnosťou najviac 8 cestujúcich okrem vodiča a iné flexibilné druhy dopravy).

7.5 Štandardy dostupnosti zastávok

Dochádzková vzdialenosť na zastávku verejnej dopravy v prímestskej a regionálnej doprave je v rámci tohto štandardu **všeobecne stanovená na maximálne 1,5 km**, pričom optimálna dochádzková vzdialenosť je do 0,5 km. Pre **mestskú hromadnú dopravu** je stanovený štandard dochádzkovej vzdialenosti do **0,5 km**

Štandardy na umiestnenie **novozriadených zastávok PAD** sú odvodzované z jestvujúcej cestnej siete podľa nasledujúcich kritérií:

- počet obyvateľov:
 - 1 zastávka do 500 obyvateľov,
 - 1 – 2 zastávky pre 501 – 1 500 obyvateľov,
 - viac zastávok ako 3 sú určované podľa terénnych daností obce,
- vzdialenosť dostupnosti zastávky do 800 m:
 - vzdialenosť medzi zastávkami PAD by nemala byť menšia ako 400 m.
 - priemerná pešia dostupnosť pre cestujúcich zo zastávok PAD sa uvažuje okolo 400 - 500 m, alebo 5 minút,
 - v lokálnych podmienkach riedkeho osídlenia to môže byť po dohode s obecným úradom a dopravcom aj väčšia vzdialenosť.

7.6 Prepravná kapacita linky

Prepravnou kapacitou linky sa rozumie **ponuka voľných miest vo vozidlách na danej linke v požadovanom čase a smere prepravy**. Udáva sa v počte voľných miest na sedenie a v počte voľných miest na státie, v členení podľa časových úsekov (často aj špička/sedlo) a podľa smeru prepravy všetkých spojov na linke alebo v smere prepravy.

Využitie kapacity vozidiel vo zvolenom profile trate je dané pomerom maximálnej intenzity prepravného prúdu a prepravnej kapacity linky.

Definuje sa tiež pomocný **štandard maximálnej obsadenosti spojov**. Cieľom štandardu je zabezpečiť dostatočnú kapacitu počtu miest na sedenie (príp. na státie). V nasledujúcej tabuľke (tabuľka 12) sú uvedené ukazovatele upozorňujúce na riziko prekročenia kapacity spoja. V prípade, že bude pravidelne dochádzať k prekročeniu stanovených ukazovateľov, bude objednávateľ (koordinátor) povinný riešiť otázku zabezpečenia dostatočnej kapacity v spolupráci s dopravcami, napr. nasadením vozidiel s vyššou kapacitou alebo posilových spojov.

Tabuľka 12 Odporúčaný štandard maximálnej obsadenosti spojov

Dopravný mód	ŽD		PAD	
	maximálna obsadenosť miest na sedenie [%]	maximálna obsadenosť miest na státie** [%]	maximálna obsadenosť miest na sedenie [%]	maximálna obsadenosť miest na státie** [%]
1 – 10 min	100	25	100	25 (50*)
11 – 20 min	90	15	95	15 (25*)
21 – 30 min	80	0	90	10
nad 30 min	75	0	85	0

*vyššie hodnoty maximálnej obsadenosti miest na státie sú prípustné na linke pri max. jednom páre spojov za deň

** s obsadenosťou miest na státie sa ráta len v čase dopravnej špičky

8 Plán dopravnej obslužnosti Košického kraja, 2007

Regionálny plán dopravnej obslužnosti spracovaný VÚD, a. s., ŽU v Žiline a CHAPS, s. r. o. v roku 2007 obsahuje tieto časti:

Analýza súčasného stavu verejnej osobnej dopravy

- Opis liniek po okresoch
- Charakteristika dopravnej infraštruktúry (železnice a cesty)
- Dopravno-sociologická analýza obcí

Vyhodnotenie súčasného stavu a návrh prioritných opatrení

- Vplyv prvkov územia na parametre dopravnej obslužnosti
- Vplyv územného plánovania
- Existujúce kapacity dopravy zabezpečujúcej dopravnú obslužnosť KSK
- Potenciály využívania verejnej dopravy s dôrazom na železničnú dopravu v okresoch kraja
- Štruktúra siete a liniek autobusovej a železničnej dopravy
- Prepravné ukazovatele a ich prognóza v SR v porovnaní s ČR
- Možné metodické prístupy k stanoveniu prognózy prepravného dopytu a deľby prepravnej práce

Návrh dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja

- Návrh liniek a počtu spojov tvoriacich dopravnú obslužnosť KSK
- Dopadová analýza
- Štúdia realizovateľnosti
- Návrh metodiky tvorby plánu dopravnej obslužnosti a jej aplikácia v podmienkach KSK
- Definovanie požiadaviek a kritérií pre súťaž na výber dopravcov

Záverečná správa a všeobecný manuál plánu dopravnej obslužnosti

- Rekapitulácia výsledkov projektu a ich prínosov
- Problematika regionálnej železničnej osobnej dopravy v procese jej transformácie do úrovne VÚC v kontexte PDO
- Všeobecný manuál plánu dopravnej obslužnosti

Spádové centrá:

okresy

- Košice
- Michalovce
- Rožňava
- Sobrance
- Spišská Nová Ves
- Trebišov
- Gelnica

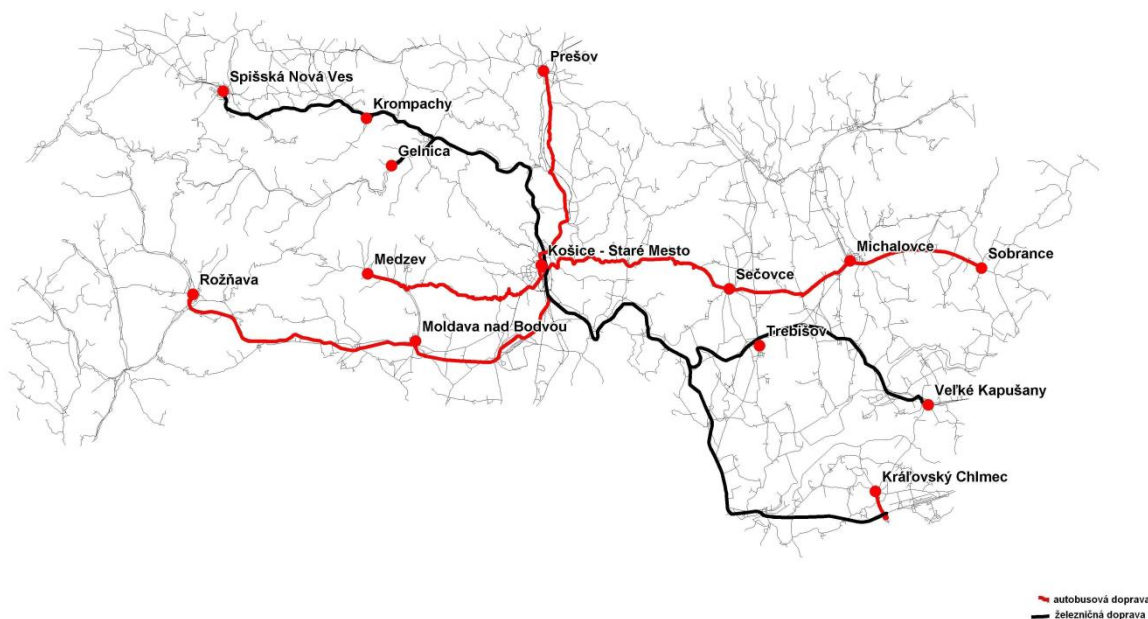
ostatné centrá

- Moldava nad Bodvou
- Medzev
- Veľké Kapušany
- Krompachy
- Kráľovský Chlmec
- Sečovce.

Výsledkom návrhu na prvej úrovni, ktorú reprezentujú vymedzené atrakčné obvody plošne pokrývajúce celé územie KSK a definované ich spádovými centrami z hľadiska dochádzkových parametrov, je zoznam liniek a frekvencie ich spojov v pracovných dňoch a vo voľných dňoch pri zvolenom priemernom obsadení dopravných prostriedkov na 50%, minimálne 7 párových spojov a vo voľnom dni minimálne do 4 párových spojov. Riešené autobusovou dopravou.

Druhá úroveň dopravnej obsluhy riešeného územia je reprezentovaná spádovými centrami ako uzlami a vlakovými, resp. autobusovými spojmí medzi nimi na disponibilnej dopravnej sieti. Ide o spojenia spádových centier s Košicami a spojenia spádových centier navzájom riešené vlakovými alebo autobusovými spojmí.

Obr. 5



Obrázok 13 Druhá úroveň dopravnej obsluhy KSK podľa PDO z roku 2007

Predpoklady:

- obnova a sprístupnenie železničnej dopravy na úseku Medzev – Moldava nad Bodvou – Košice
- elektrifikácia železničného spojenia z Košíc až po Michalovce (prípadne až po Humenné)
- vhodná organizácia mestskej hromadnej dopravy pre sprístupnenie železničnej stanice na trati Rožňava – Košice
- integrovaný dopravný systém Košice
- riešenie dopravného spojenia Košice – Prešov v spolupráci s PSK

8.1 Výsledok navrhnutého stavu dopravnej obslužnosti

8.1.1 Autobusy

Výsledok navrhnutého stavu dopravnej obslužnosti z hľadiska dopravných výkonov v autobusovej doprave spočíval v úspore výkonov oproti súčasnému stavu za priemerný kalendárny deň 8 906 vozk/deň. Na prvej úrovni v rámci návrhu liniek prímestskej autobusovej dopravy boli navrhnuté nasledujúce autobusové spojenia:

Tabuľka 13 Navrhnuté počty spojov za 24 hodín v jednotlivých obciach z PDO 2007

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
1	Gelnica	Stará Voda	7	4
2		Smolnícka Huta	7	4
3		Henclová	7	4
4		Veľký Folkmar	7	4
5		Kojšov	7	4
6		Margecany	7	4
7		Žakarovce	7	4
1	Košice - Staré mesto	Slanská Huta	7	4
2		Opátka	7	4
3		Rankovce	7	4
4		Slanské N. M.	7	4
5		Nížný Lánec	7	4
6		Mudrovce	7	4
7		Malá Lodina	7	4
8		Opiná	7	4
9		Vyšná Kamenica	7	4
10		Kalša	7	4
11		Rudník	7	4
12		Nová Polhora	7	4
13		Perín - Chym	9	4
14		Slanec	10	-
15		Zlatá Idka	7	4
16		Herľany	7	4
17		Košický Klečenov	7	4
18		Milhošť	7	4
19		Kecеровce	3	-
20		Boliarov	7	4
21		Rákoš	1	-
22		Skároš	9	4
23		Trstené pri Hornáde	11	4
24		Bunetice	7	4
25		Nováčany	2	-

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
26		Cestice	7	4
27		Seňa	12	-
28		Trst'any	7	4
29		Košická Belá	7	4
30		Ruskov	7	4
31		Veľká Ida	14	-
32		Blažice	7	4
33		Vyšný Čaj	7	4
34		Ždaňa	13	-
35		Bočiar	7	4
36		Gyňov	7	4
37		Hodkovce	2	-
38		Nižná Myšľa	7	4
39		Bidovce	6	-
40		Đurkov	8	4
41		Vyšná Myšľa	7	4
42		Sokoľany	1	-
43		Šemša	6	-
44		Bohdanovce	12	-
45		ĐurĐošík	3	-
46		Bačkovík	2	-
47		Olšovany	5	-
48		Ploské	5	-
49		Vyšná Hutka	7	4
50		Čaňa	40	14
51		Kokšov - Bakša	7	4
52		Hýľov	1	-
53		Chrastné	7	4
54		Vyšný Klátov	7	4
55		Belža	7	4
56		Kráľovce	7	-
57		Beniakovce	7	4
58		Rozhanovce	13	-
59		Sokoľ	7	4
60		Vajkovce	1	-
61		Geča	12	3
62		Nižný Klátov	5	-
63		Haniska	14	1
64		Malá Ida	10	1
65		Slančík	7	4
66		Košická Polianka	7	4

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
67		Budimír	7	-
68		Valaliky	25	7
69		Hrašovík	7	4
70		Košické Olšany	9	-
71		Bukovec	8	4
72		Sady nad Torysou	13	-
73		Baška	2	-
1	Medzev	Úhorná	7	4
2		Poproč	14	4
3		Jasov	25	4
4		Vyšný Medzev	7	4
1	Moldava nad Bodvou	Chorváty	7	4
2		Rešica	7	4
3		Zádiel	7	4
4		Hačava	7	4
5		Dvorníky - Včeláre	7	4
6		Turňa nad Bodvou	20	-
7		Paňovce	7	4
8		Hostšovce	7	4
9		Janík	7	4
10		Debrad'	7	4
11		Buzica	2	-
12		Čečejevce	13	-
13		Drienovec	5	-
14		Mokrance	8	-
1	Michalovce	Malčice	7	4
2		Jovsa	7	4
3		Tušice	7	4
4		Kačanov	1	-
5		Strážske	19	6
6		Stretava	7	4
7		Senné	7	4
8		Staré	7	4
9		Pusté Čemerné	7	4
10		Falkušovce	3	-
11		Moravany	7	4
12		Oreské	7	4
13		Dúbravka	7	4
14		Horovce	2	-
15		Rakovec n. Ondavou	7	4

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
16		Budkovce	7	4
17		Závadka	7	4
18		Ložín	3	-
19		Hnojné	7	4
20		Iňačovce	7	4
21		Bracovce	5	4
22		Lesné	7	4
23		Trnava pri Laborci	7	4
24		Žbince	7	4
25		Sliepkovce	3	-
26		Trhovište	1	-
27		Nacina Ves	2	-
28		Vrbnica	3	-
29		Hatalov	3	-
30		Vinné	4	-
31		Laškovce	4	-
32		Suché	2	-
33		Bánovce nad Ondavou	7	4
34		Lastomír	4	-
35		Petrovce nad Laborcom	3	-
36		Pozdišovce	7	4
37		Čečehov	3	-
38		Krásnovce	3	-
1	Veľké Kapušany	Petrikovce	7	4
2		Bežovce	7	4
3		Pinkovce	7	4
4		Slavkovce	7	4
5		Veľké Raškovce	7	4
6		Ptrukša	7	4
7		Drahňov	7	4
8		Stretavka	7	4
9		Vysoká nad Uhom	7	4
10		Beša	7	4
11		Ižkovce	7	4
12		Vojany	16	4
13		Pavlovce nad Uhom	7	4
14		Krišovská Liesková	7	4
15		Čičarovce	7	4
16		Maťovské Vojkovce	7	4
17		Budince	7	4
18		Čierne Pole	1	-

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
19	Rožňava	Kapušíanske Kľačany	1	-
1		Stratená	7	4
2		Rejdová	7	4
3		Kečovo	7	4
4		Vyšná Slaná	2	-
5		Dobšiná	32	5
6		Silická Brezová	7	4
7		Brdárka	7	4
8		Dlhá Ves	1	-
9		Čierna Lehota	7	4
10		Meliata	7	4
11		Silická Jablonica	7	4
12		Slavošovce	6	-
13		Čoltovo	7	4
14		Hanková	7	4
15		Hrhov	7	4
16		Gemerská Panica	7	4
17		Rochovce	2	-
18		Silica	7	4
19		Vlachovo	2	-
20		Pašková	7	4
21		Petrovo	7	4
22		Rozložná	7	4
23		Hrušov	7	4
24		Bôrka	7	4
25		Plešivec	28	-
26		Ochtiná	5	-
27		Gemerská Hôrka	7	-
28		Kobeliarovo	7	4
29		Roštár	3	-
30		Gočaltovo	7	4
31		Nižná Slaná	24	-
32		Štítnik	25	-
33		Gočovo	4	-
34		Henckovce	5	-
35		Slavec	7	-
36		Bretka	7	4
37		Pača	7	4
38		Honca	3	-
39		Lipovník	1	-
40		Drnava	8	-

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
41		Gemerská Poloma	11	-
42		Krásnohorská Dlhá Lúka	7	4
43		Rožňavské Bystré	5	-
44		Kružná	7	4
45		Ardovo	6	-
46		Jovice	4	-
47		Betliar	11	-
48		Krásnohorské Podhradie	16	-
49		Brzotín	11	4
50		Čučma	7	4
51		Rakovnica	2	-
52		Rudná	5	-
1	Sobrance	Ruská Bystrá	7	4
2		Tašuľa	7	4
3		Záhor	7	4
4		Inovce	7	4
5		Nižné Nemecké	7	4
6		Remetské Hámre	7	4
7		Husák	7	4
8		Petrovce	7	4
9		Svätuš	7	4
10		Sejkov	7	4
11		Blatná Polianka	7	4
12		Koňuš	7	4
13		Veľké Revištia	7	4
14		Priekopa	7	4
15		Fekišovce	7	4
16		Hlivištia	7	4
17		Choňkovce	7	4
18		Úbrež	7	4
19		Blatné Revištia	7	4
20		Poruba pod Vihorlatom	7	4
21		Horná	7	4
1	Spišská Nová Ves	Mlynky	7	4
2		Dedinky	7	4
3		Hnilec	7	4
4		Olcava	7	4
5		Závadka	7	4
6		Hnilčík	2	-
7		Betlanovce	7	4

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
8		Hrabušice	2	-
9		Vítkovce	7	4
10		Poráč	7	4
11		Rudňany	24	8
12		Spišský Hrušov	1	-
13		Bystrany	6	-
14		Matejovce	7	4
15		Hincovce	7	4
16		Letanovce	7	4
17		Spišské Tomášovce	7	4
18		Jamník	6	-
19		Nálepkovo	14	1
20		Iliašovce	7	4
21		Teplička	10	4
22		Markušovce	17	-
23		Odorín	1	-
24		Arnutovce	5	-
25		Danišovce	7	4
26		Harichovce	9	4
27		Lieskovany	2	1
28		Smižany	9	
1	Krompachy	Vojkovce	7	4
2		Spišské Vlachy	12	4
3		Oľšavka	7	4
4		Žehra	7	4
5		Kaľava	7	4
6		Hrišovce	7	4
7		Slovinky	7	4
8		Kluknava	7	4
1	Trebišov	Černochovej	7	4
2		Byšta	7	4
3		Slivník	7	4
4		Malá Trňa	7	4
5		Sirník	7	4
6		Lastovce	7	4
7		Luhýňa	7	4
8		Brehov	7	4
9		Kuzmice	4	-
10		Michaľany	3	-
11		Brezina	7	4
12		Kysta	7	4

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
13		Zemplínska Nová Ves	7	4
14		Hraň	7	4
15		Hrčel'	7	4
16		Veľká Trňa	7	4
17		Egreš	7	4
18		Novosad	5	
19		Stanča	7	4
20		Vojčice	7	4
1	Kráľovský Chlmec	Zemplín	7	4
2		Slovenské Nové Mesto	7	4
3		Streda nad Bodrogom	12	4
4		Veľký Kamenec	7	4
5		Malý Kamenec	7	4
6		Ladmovce	1	-
7		Malé Trakany	7	4
8		Veľké Trakany	7	4
9		Rad	7	4
10		Svinice	7	4
11		Čierna nad Tisou	9	-
12		Borša	4	-
13		Čierna	7	4
14		Svätá Mária	3	-
15		Boťany	7	4
16		Bara	7	4
17		Poľany	7	4
18		Soľníčka	7	4
19		Leles	10	4
20		Vojka	7	4
21		Klin nad Bodrogom	7	4
22		Malý Horeš	3	-
23		Dobrá	7	4
24		Pribeník	15	6
1	Sečovce	Zemplínska Teplica	7	4
2		Parchovany	7	4
3		Stankovce	7	4
4		Dargov	7	4
5		Veľké Ozorovce	2	-
6		Dvorianky	7	4
7		Kravany	7	4
8		Malé Ozorovce	5	-
9		Bačkov	7	4

Poradové číslo linky	Spádová obec – Cieľová zastávka	Východzia zastávka	Počet párov spojov – pracovný deň	Počet párov spojov – voľný deň
10		Zbehňov	2	-
11		Hriadky	7	4

8.1.2 Vlaky

V Pláne dopravnej obslužnosti z roku 2007 bolo konštatované, že výpočtové požiadavky na základnú dopravnú obsluhu boli v roku 2007 saturované vlakovou dopravou, ktorá na území KSK predstavovala 16 769,5 vlakových kilometrov priemerne za pracovný deň. Zahrnuté v tom boli aj vlaky diaľkovej dopravy (rýchliky - relácia Spišská Nová Ves – Košice, Gelnica – Košice, a i.). Návrh v Pláne dopravnej obslužnosti obsahoval pre regionálnu dopravu tzv. predmestské vlaky s ľahkými súpravami so 100 miestami pre sediacich cestujúcich. Navrhovaná regionálna obsluha tak predstavovala iba 4 268,0 vlkm/priemerný deň (52% stavu z roku 2007, kedy regionálna dopravná obslužnosť železničnou osobnou dopravou predstavovala 8 353,7 vlkm na priemerný deň).

Dopravná obsluha druhej úrovne, teda medzi spádovými centrami, bola navrhnutá vlakovými a autobusovými spojmi. Nasledujúca tabuľka zobrazuje návrh kvantifikácie spojov druhej úrovne v jednotlivých spádových centrách. V návrhu PDO však nebolo riešené konkrétne linkové vedenie jednotlivých spojov.

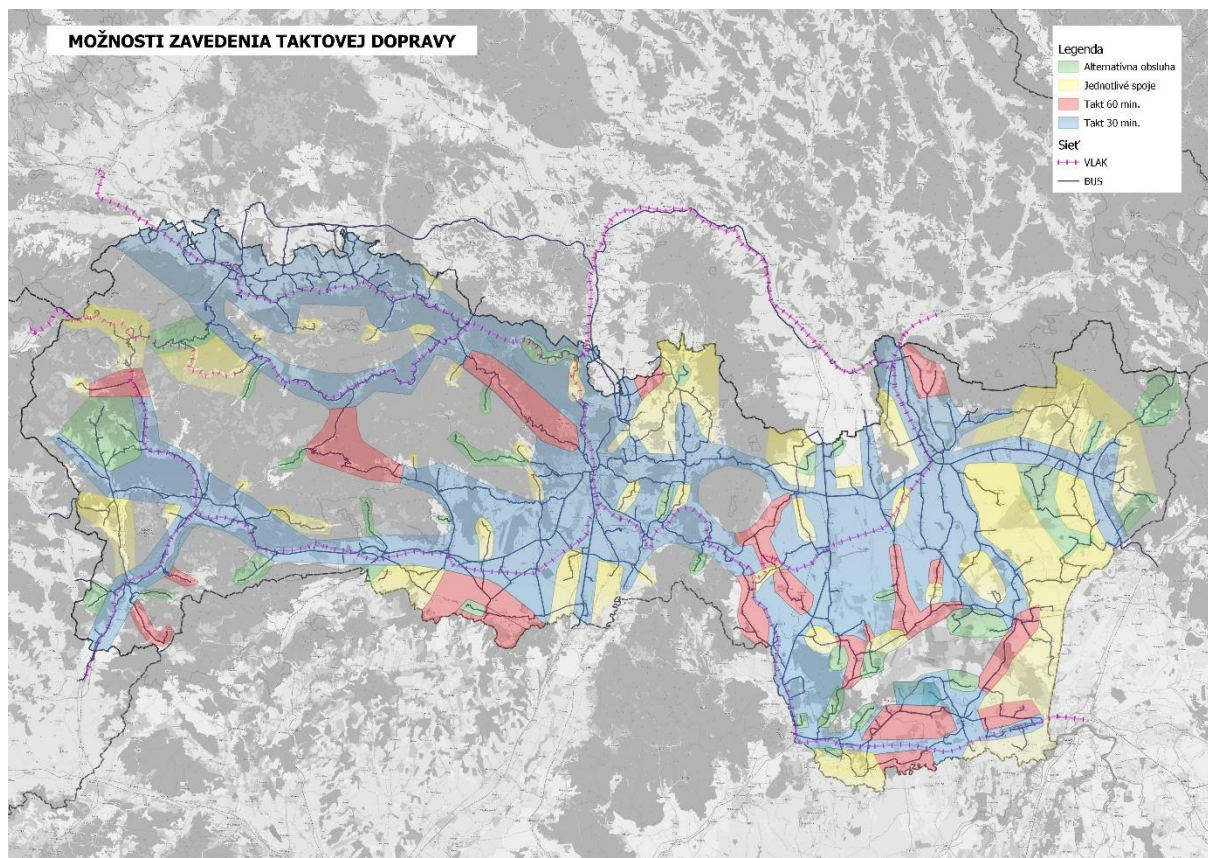
Tabuľka 14 Navrhnuté počty spojov druhej úrovne medzi spádovými centrami z PDO 2007

Názov centra	Pracovné dni		Voľné dni	
	Vlak	Autobus	Vlak	Autobus
Spišská Nová Ves	10	-	9	-
Krompachy	4	-	4	-
Medzev	-	19	-	7
Rožňava	-	6	-	5
Moldava nad Bodvou	-	52	-	11
Sečovce	-	6	-	3
Sobrance	-	1	-	1
Michalovce	-	6	-	6
Veľké Kapušany	2	-	1	-
Kráľovský Chlmec	4	-	4	-
Trebišov	6	-	6	-
Gelnica	12	-	6	-

9 Návrh dopravnej obsluhy Košického samosprávneho kraja

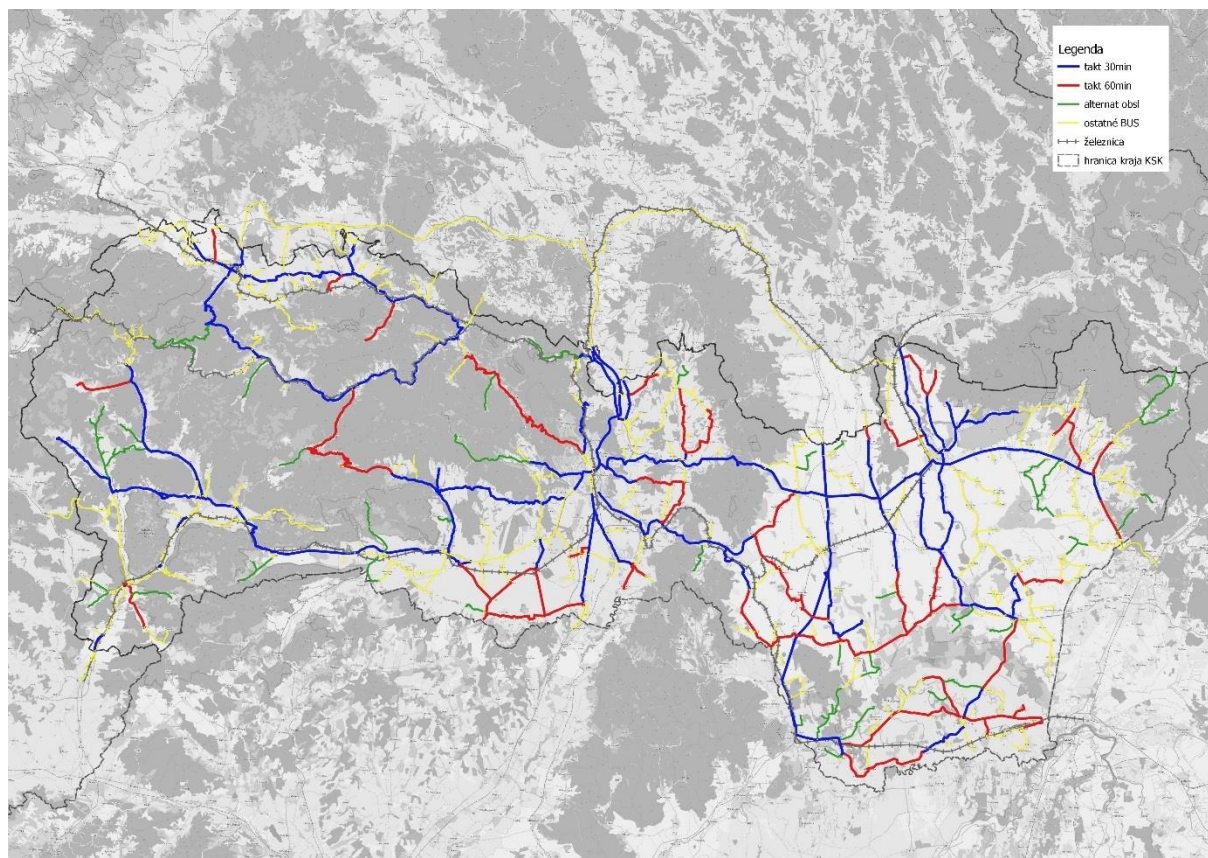
Na základe zistených problémov boli na obdobie do roku 2050 navrhnuté tieto hlavné opatrenia v oblasti verejnej dopravy rozdelené do scenárov Bau a Do all 2025, 2030, 2040 a 2050.

- Modernizácia hlavných železničných koridorov, uzlov a železničných zastávok.
- 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: Košice, Michalovce a Spišská Nová Ves.
- Zriadenie kontaktných centier IDS Východ.
- Zavedenie moderného vybavovacieho 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, Sobrancami, Veľkými Kapušanmi a Kráľovským Chlmcom v takte 30 – 120 min.
- Postupné usporiadanie liniek v spolupráci s posilnenou železnicou zabezpečujúcich obojstranný zvoz do spádových centier do systému liniek v takte 30 – 60 min. v dopravných špičkách.
- Obmedzenie autobusovej dopravy tam, kde sa posilní železničná doprava.
- Nastavenie efektívneho systému zvozov do spádových centier previazaného so železničnou dopravou, mestskou dopravou 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 dopravy 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 železničnej dopravy, pri zastávkach regionálnej dopravy v okolí Košíc a na okraji Košíc pri vstupoch do mesta pri linkách mestskej dopravy.
- Zriadenie cyklistických cestičiek umožňujúcich prístup do miest z okolia do 5 km od okraja mesta.
- Doplnenie niekoľkých chýbajúcich cestných prepojení III. triedy najmä pre fungovanie verejnej dopravy.

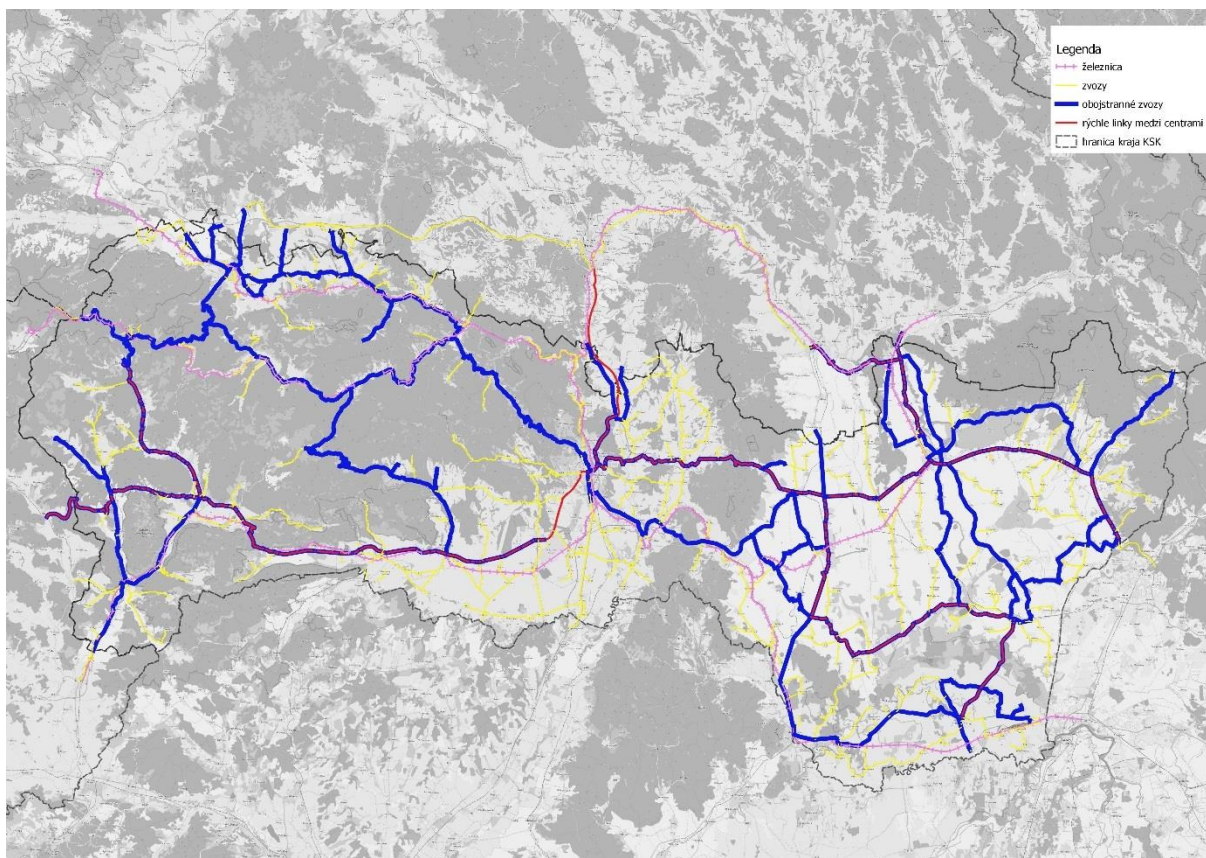


Obrázok 14

Návrh rozdelenia územia podľa možností zavedenia taktovej prímestskej autobusovej dopravy (modrá - takt 30 min, červená - takt 60 min., zelená – alternatívna obsluha)



Obrázok 15 Úseky siete prímestskej autobusovej dopravy s potenciálom špičkového intervalu 30 min. (modrá) a 60 min. (červená) a úseky pre alternatívnu obsluhu (zelená)



Obrázok 16 Návrh rýchlych priamych autobusových liniek (červená), obojstranných zvozov (modrá) a zvozov (žltá)

9.1 Návrh organizácie železničnej dopravy

Bol vypracovaný návrh novej **organizácie železničnej dopravy na rok 2030**:

Na úseku trati 180 Štrba – Košice 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);
- REX Banská Bystrica – Košice (odchod Margecany smer Košice XX:28, príchod Margecany od Košíc XX:32) v dvojhodinovom takte;
- 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;
- Na trati sa výhľadovo počíta s novou zastávkou (terminálom) Košice – sever.

Poznámka: alternatívne je možné zlúčiť zrýchlené vlaky a osobné vlaky na relácii Poprad – Košice do jednej kategórie – Rex/Zr, a to v intervale 30 min v dopravnej špičke, resp. 60 min v dopravnom sedle. Tieto vlaky by obsluhovali zastávky obdobne ako súčasné vlaky kategórie Os na danej relácii, s výnimkou zastávok Ťahanovce, Trebejov (obe by boli naďalej obsluhované osobnými vlakmi Košice – Prešov), Ružín, Margecany zastávka, Kluknava, Teplica nad Hornádom, Spišský Štiavnik.

Na trati 188 Košice – Lipany – Plaveč sa navrhuje trojsegmentová premávka (rýchlik, REx a osobný vlak):

- Rýchliky Praha – Prešov a Bratislava – Prešov (jednotlivé spoje, najmä nočné);
- REx v úseku Košice – Prešov pokračujúci ako osobný vlak v úseku Prešov – Lipany v hodinovom takte (zastavuje v Kostoľanoch nad Hornádom a v Kysaku);
- Osobné vlaky Košice – Prešov v hodinovom takte;
- Výhľadovo je možné posilnenie až na 15 minútový interval v úseku Košice – Prešov a 30 minútový v úseku Prešov – Lipany podľa dopytu (po skapacitnení trate).

Na tratiach 172 Banská Bystrica – Červená Skala a 173 Červená Skala – Margecany 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 – Nálepko:

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

Na trati 190 Košice – Čierna nad Tisou – Čop; Kalša – Trebišov; Sátoraljaújhely – Slovenské Nové Mesto sa navrhuje dvojsegmentová premávka:

- REx Košice – Čierna nad Tisou – Mukačevo, 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 Michalany je možné v čase XX:00 nadviazať osobné vlaky cez Slovenské Nové Mesto do Miskolca v spolupráci s MÁV – Start (potrebná je elektrifikácia úseku Sátoraljaújhely – Slovenské Nové Mesto).

Na trati 191 Lupków – Medzilaborce – Michalany sa navrhuje dvojsegmentová premávka:

- REx Košice – Humenné s pokračovaním ako osobný vlak do Medzilaboriec v hodinovom takte;
- Osobný vlak Michalany – Trebišov v hodinovom takte v dopravnej špičke (možné predĺženie do Miskolca cez Slovenské Nové Mesto);
- 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.

Na tratiach 160 Zvolen – Košice; Moldava nad Bodvou, mesto – Moldava nad Bodvou a 168 Moldava nad Bodvou – Medzev sa navrhuje radikálne zvýšenie počtu a kvality vlakov pri ponechaní dvojsegmentovej premávky:

- Rýchlik Košice – Zvolen (– Bratislava) v dvojhodinovom takte;
- Rýchlik Košice – Plešivec/Dobšiná v dvojhodinovom takte. Ak bude realizovateľná modernizácia trate 167 pôjde s rýchlikom z Košíc do Brzotína súprava, ktorá odíde zo stanice Brzotín (Rožňava) ako osobný vlak do Dobšinej;

- Rýchliky zastavujú na zastávkach Plešivec, Slavec jaskyňa, Brzotín (Rožňava), Turňa nad Bodvou, Moldava nad Bodvou a Haniska pri Košiciach;
- 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 (je realizovateľné iba v prípade zvýšenia spoľahlivosti a presnosti železničnej dopravy na trati 160);
- Osobný vlak Moldava nad Bodvou, mesto – Košice (vynecháva zastávky Moldava nad Bodvou a Mokrance) v tridsaťminútovom takte v dopravnej špičke s cestovnou dobou 35 min.

Na trati 167 Dobšiná – Rožňava sa nepredpokladá obnovenie prevádzky do roku 2030. (Navrhuje sa po roku 2030, po modernizácii trate i a zrýchlení na cestovnú rýchlosť 120 km/h, ak bude realizovateľné, obnoviť jednosegmentovú premávku, ktorá nahradí autobusovú dopravu:

- 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 jazdiť 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.)

Na trati 169 sa navrhuje výhľadové posilnenie premávky podmienené rozvojom priemyselných areálov, obsahuje možné zavedenie dvojsegmentovej premávky:

- Expres Košice – Budapešť – výhľadové doplnenie na 4 páry denne;
- Osobný vlak Košice – Hidasnémeti – Miskolc v hodinovom takte v spolupráci s MÁV – Start (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.

Na trati 195 sa pre nízke využitie a dostatočnú obsluhu autobusmi nepredpokladá pokračovanie v prevádzke vlakov, výhľadovo (po roku 2030) sa plánuje zavedenie vlakov do Užhorodu.

Návrh linkového vedenia 2030		Skupina	Počet spojov	Takt
Železničné linky				
160	Košice – Lenartovce			
	Košice – Zvolen (-Bratislava)	R		16 2/2 hod.
	Košice – Plešivec	R		16 2/2 hod.
	Košice – Moldava n. B. mesto	Os		48 1/0,5 hod.
167	Rožňava – Dobšiná			
	-			
169	Košice – Hidasnémeti			
	Košice – Budapest	EC		8 4/4 hod.
	Košice – Miskolc	Os		36 1/1 hod.
173	Margecany – Červená Skala			
	Košice – Banská Bystrica	REx		16 2/2 hod.
	Margecany – Dobšinská Ťadová jaskyňa	Os		14 4/2 hod.
	Margecany – Nálepko	Os		14 4/2 hod.
180	Košice – Poprad-Tatry			

	Košice – Bratislava/Praha	R	32 1/1 hod.
	Košice – Poprad-Tatry	R/REx	26 2/1 hod.
	Košice – Poprad-Tatry	Os	36 1/1 hod.
188	Košice – Plaveč		
	Košice – Lipany	Zr	38 1/1 hod.
	Košice – Prešov	Os	36 1/1 hod.
190	Košice – Čop		
	Košice – Mukačevo	REx	8 4/4 hod.
	Košice – Medzilaborce	REx/Os	36 1/1 hod.
	Košice – Čierna nad Tisou	Os	36 1/1 hod.
	(Trebišov –) Michalany – Miskolc	Os	26 2/1 hod.
191	Michalany – Humenné		
	(Miskolc –) Michalany – Trebišov	Os	26 2/1 hod.
	Košice – Medzilaborce	REx/Os	36 1/1 hod.
195	Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany		0

Podrobný návrh grafikonu železničnej dopravy je v prílohe 1. V návrhu GVD sú uvedené všetky vlaky v súlade s návrhom linkového vedenia 2030. V prípade nerovnomerných taktov počas dňa (ako 1/0,5 hod., 2/1 hod. a 4/2 hod.) sú v grafikone ponechané všetky možné vlaky, aj vlaky v období sedla a večer, ktoré nie je plánované prevádzkovať. Skutočný rozsah dopravy bude predmetom objednávky MDV SR v koordinácii s IDS Východ, s. r. o. Bude potrebné rozhodnúť, ktoré konkrétne páry vlakov zachovať.

9.2 Návrh organizácie regionálnej autobusovej dopravy

9.2.1 Dnešný stav (cestovné poriadky 2018 - linky v objednávke KSK)

Dopravná obslužnosť prímestskou autobusovou dopravou je systematicky opísaná pre jednotlivé oblasti, sú uvedené centrá zvozov, kde sú ukončované linky zväžajúce cestujúcich do spádových centier alebo do prestupových bodov. Opísané sú povahou rýchle priame linky medzi spádovými centrami s obmedzením obsluhy pozdĺž trasy linky (tiež spojenia s cieľmi mimo hraníc kraja). Pre každú oblasť sú opísané obojstranné zvozy spájajúce dve alebo viac spádových centier pre vykonávanie obsluhy územia pozdĺž trasy linky a zvozové linky podľa jednotlivých smerov dochádzky. Obojstranné zvozy sú uvedené aj pri trasách zvozov podľa smerov - v hranatých zátvorkách []. Nosné linky s viac ako 18 spojmi denne sú vyznačené **boldom** a v zátvorke () je uvádzaný u nosných liniek počet spojov počas pracovného dňa. *Kurzívou* sú uvádzané linky, ktoré prechádzajú centrom zvozu na ceste do ďalšieho spádového centra.

Odporúčaný návrh organizácie regionálnej autobusovej dopravy je potrebné pri jeho uplatnení posudzovať najmä v spojitosti s Plánom dopravnej obslužnosti Prešovského kraja a aktualizáciami Plánov dopravnej obslužnosti miest Košice a Prešov. Korekcie a úpravy predloženého návrhu liniek regionálnej autobusovej dopravy, realizované s cieľom dosiahnutia optimálneho času linky pre optimalizáciu počtu využitých vozidiel sú nielen oprávnené, ale z hľadiska nákladov na poskytnutie služby aj vítané. Konkrétne úpravy majú byť navrhnuté a vykonané z úrovne organizátora IDS v spolupráci s objednávatelom.

Región Košice (eurobus)

Centrá zvozu:

- AS Košice,
- Košice, Vstupný areál U. S. Steel
- Košice, Važecká
- Košice, Moskovská
- Medzev
- Čaňa
- Bidovce
- Moldava nad Bodvou, mesto
- Jasov
- Turňa nad Bodvou
- Slanec
- Kechnec

Rýchle priame (expres) linky

802401 Košice – Michalovce – Vyšné Nemecké (24)

802433 Košice – Prešov - Bardejovské Kúpele

802435 Košice – Vyšné Ružbachy/Spišské Hanušovce

802449 Košice – Humenné

808405 Dobšiná – Rožňava – Košice

809403 Košice – Michalovce – Sobrance – Vyšné Nemecké (ARRIVA Michalovce) (2 x spoj R) (40)

811410 Cejkov – Hraň – Novosad – Čeľovce – Košice (ARRIVA Michalovce)

704410 Košice – Prešov – Levoča (PSK SAD Poprad)

711406 Stropkov – Košice (PSK SAD Humenné)

712413 Svidník – Košice (PSK SAD Humenné)

712414 Svidník – Košice (PSK SAD Humenné)

713421 Vranov nad Topľou – Košice (PSK SAD Humenné)

608502 Košice – Revúca (diaľková SAD Lučenec) – od roku 2019 mimo prevádzky

609501 Rimavská Sobota – Košice – Bardejovské Kúpele (diaľková SAD Lučenec) – od roku 2019 mimo prevádzky

707453 R Prešov – Košice (PSK BUS Karpaty)

701412 Bardejov – Prešov – Košice (PSK SAD Prešov)

701506 Bardejov – Košice – Dobšiná (diaľková SAD Prešov) – od roku 2019 mimo prevádzky

702502 Humenné – Košice – Banská Bystrica (diaľková SAD Humenné)

702417 Humenné – Vranov nad Topľou – Košice (PSK SAD Humenné)

702419 Humenné – Michalovce – Košice (PSK SAD Humenné) (18)

Obojstranné zvozy

801409 Mníšek nad Hnilcom – Gelnica – Margecany / Opátka – Košice

[802409 Košice – Veľké Kapušany]

802451 Košice, Vstupný areál U. S. Steel – Buzica – Moldava nad Bodvou

802434 Košice – Prešov cez Kendice (34)

707408 Košice – Prešov cez Drienov (PSK SAD Prešov) (24)

707410 Košice – Prešov cez Kendice (PSK SAD Prešov) (44)

704404 Košice – Spišská Nová Ves – Levoča (PSK SAD Prešov)

707453 Prešov – Košice expresná linka (PSK BUS Karpaty)

713421 Košice – Vranov nad Topľou (PSK SAD Humenné)

811407 Košice – Trebišov – Malá Trňa (ARRIVA Michalovce))

811416 Košice – Trebišov (ARRIVA Michalovce)

811419 Košice – Zemplínska Teplica – Sečovce – Trebišov (ARRIVA Michalovce)

807478 Košice – Veľké Kapušany (ARRIVA Michalovce)

809401 Košice – Michalovce – Sobrance – Remetské Hámre (ARRIVA Michalovce)

Zvoz do: AS Košice - hlavné smery

- Košické Oľšany
 - **[802401 Sobrance/Vyšné Nemecké (24)]**
 - 802403 Borda
 - 802442 Vajkovce/ Brestov/Varhaňovce
 - **802445 Beniakovce (24)**
 - **802446 Kecerovce/Mudrovce/Vtáčkovce (28)**
 - **802447 Opiná (40)**
 - **802448 Košice/Bidovce -Rankovce/Kecerovce (26)**
 - [802449 Humenné]
 - **[811416 Sečovce/Trebišov (ARRIVA Michalovce) (52)]**
 - [809401 Remetské Hámre (ARRIVA Michalovce)]
 - **[809403 Sobrance – Nižné Nemecké (ARRIVA Michalovce) (40)]**
 - [702417 Vranov nad Topľou – Humenné (PSK SAD Humenné)]
 - **[702419 R Michalovce – Humenné (PSK SAD Humenné) (18)]**
 - [713421 Vranov nad Topľou (PSK SAD Humenné)]
 - [702502 R Humenné (diaľková SAD Humenné)]
- Sady nad Torysou
 - **802406 Košická Polianka/Košice, Krásna (33)**
 - **802407 Ďurkov/Ruskov/Bohdanovce (36)**
- Nižná Hutka
 - 802405 Ďurkov
 - 802408 Oľšovany, Ďurkov
 - [802409 Veľké Kapušany]
 - **802410 Kuzmice/ Kazimír/Byšta (25)**
 - 802411 Košice/Slanec – Slančík/Slanská Huta
 - **802814 Košice, Važecká – Nižná Myšľa (20)**
 - 811407 Trebišov – Michalany – Malá Trňa (ARRIVA Michalovce)
 - [811410 Cejkov – Hraň – Novosad – Čelovce (ARRIVA Michalovce)]
 - **[811419 Zemplínska Teplica – Sečovce/Trebišov (ARRIVA Michalovce) (44)]**
 - [807478 Veľké Kapušany (ARRIVA Michalovce)]

- Valalíky
 - **802415 Gyňov/ Skároš/Trstená pri Hornáde (86)**
 - **802417 Čaña/Kokšov-Bakša (28)**
- Haniska
 - **802418 Vstupný areál U. S. Steel – Bočiar/Milhost' (24)**
 - **802419 Košice/Skároš – Kechnec(/Milhost') (20)**
 - **802420 Bočiar (24),**
- Veľká Ida
 - **802422 Rešica (22)**
 - 802423 Buzica/Rešica
- Čečejevce
 - [808405 Rožňava – Dobšiná]
 - **802450 Moldava nad Bodvou/Dvorníky-Včeláre (60)**
 - 802453 Moldava nad Bodvou – Turňa nad Bodvou/Host'ovce
 - 802454 Moldava nad Bodvou – Silická Jablonica
 - 802460 Moldava nad Bodvou – Poproč
 - 802461 Moldava nad Bodvou/Čečejevce – Paňovce
 - [608502 Revúca (diaľková SAD Lučenec) – od roku 2019 mimo prevádzky]
 - [609501 Rimavská Sobota (diaľková SAD Lučenec) – od roku 2019 mimo prevádzky]
 - [701506 Dobšiná (diaľková SAD Prešov) od roku 2019 mimo prevádzky]
 - [702502 Banská Bystrica (diaľková SAD Humenné)]
- Malá Ida
 - **802427 Košice/Medzev – Štós-kúpele/Smolník (44)**
 - 802428 Poproč/Vyšný Medzev
- Baška/Nižný Klátov
 - **802430 Košice/Malá Ida – Bukovec (30)**
 - **802431 Vyšný Klátov/Zlatá Idka (36)**
- Košická Belá
 - 802436 Opátka
 - 810418 Margecany (– Spišská Nová Ves)
 - [801409 Gelnica – Mníšek nad Hnilcom]
 - [704404 Levoča (PSK SAD Poprad)]
- Kostoľany nad Hornádom
 - **802437 Družstevná pri Hornáde/Sokol' (30)**
 - 802438 Malá Lodina
- Budimír
 - **[802434 Prešov cez Kendice (28)]**
 - 802439 Bunetice/Varhaňovce/Brestov cez Ploské
 - 802440 Varhaňovce/Brestov cez Lemešany
 - **802443 Chrastné/Bunetice (38)**
 - 802444 Košice/Budimír/Vajkovce – Chrastné
 - **[707408 Prešov cez Drienov (PSK SAD Prešov) (24)]**
 - **[707410 Prešov cez Kendice (PSK SAD Prešov) (44)]**
- diaľnica D1
 - [707453 Prešov – Košice expresná linka]
 - [802433 R Bardejovské Kúpele]
 - [701506 Bardejov (diaľková SAD Prešov) – od roku 2019 mimo prevádzky]

- [704410 R Levoča (PSK SAD Prešov)]
- [711406 Stropkov (PSK SAD Humenné)]
- [712413 Svidník (PSK SAD Humenné)]
- [712414 Svidník (PSK SAD Humenné)]
- [609501 Bardejovské Kúpele (diaľková SAD Lučenec) – od roku 2019 mimo prevádzky]
- [701412 R Bardejov (PSK SAD Prešov)]

Zvoz do: Košice, Vstupný areál U. S. Steel – hlavné smery (*kurzívou prechádzajúce linky*)

- Haniska
 - 802402 Ďurkov + Ďurkov-Bidovce
 - **802416 Skároš/Trstená pri Hornáde (18x)**
 - 802418 Bočiar/Milhost'
- Veľká Ida
 - **802422 Rešica (32)**
 - 802423 Buzica/Rešica
 - [802451 Buzica – Moldava nad Bodvou]
- Čečejovce
 - **802450 Moldava nad Bodvou/Dvorníky-Včeláre (22)**
 - 802452 Moldava nad Bodvou – Žarnov – Janík
 - 802548 Moldava nad Bodvou – Vyšný Medzev
- Malá Ida
 - 802428 Vyšný Medzev

Zvoz do: Moldava nad Bodvou, mesto – hlavné smery

- Budulov
 - **802452 Žarnov – Janík (26)**
- Drienovec
 - 802453 Turňa nad Bodvou/Hostovce
 - **802454 Silická Jablonica (30)**
- Debrad'
 - 802456 MHD + Debrad'
 - 802457 Poproč/Vyšný Medzev
 - 802458 Vyšný Medzev
 - 802460 Poproč,
- Čečejovce
 - **802461 Čečejovce – Paňovce (18)**
 - [802451 Buzica – Košice – Vstupný areál U. S. Steel]

Zvoz do: Turňa nad Bodvou – hlavné smery

- Háj
 - 802455 Hačava

Zvoz do: Kechnec

- Perín-Chym
 - 802462 Poproč
 - 802463 Moldava nad Bodvou – Zádiel

Región Gemer – Rožňava (eurobus)

Centrá zvozu:

- Rožňava
- Dobšiná
- Nižná Slaná
- Štítnik
- Plešivec

Obojstranné zvozy

808413 Rožňava – Štítnik – Čierna Lehota (38)

808414 Rožňava – Plešivec – Štítnik (20)

808424 Rožňava – Poprad

808430 Rožňava – Plešivec – Revúca

808445 Rožňava – Štítnik – Revúca

808448 Rožňava – Tornaľa – Rimavská Sobota (22)

808405+810430 Rožňava – Spišská Nová Ves

608402 Plešivec – Jelšava – Revúca (BBSK SAD Lučenec)

608411 Tornaľa – Plešivec – Jelšava – Revúca (BBSK SAD Lučenec)

608445 Revúca – Štítnik – Rožňava (BBSK SAD Lučenec)

706405 Poprad – Rožňava (PSK SAD Poprad)

Zvoz do: Rožňava – hlavné smery

- Betliar
 - **[808405 Dobšiná (40)]**
 - 808424 Poprad
 - [706405 Poprad (PSK SAD Poprad)]
- Čučma
 - **808416 Čučma (18)**
- Krásnohorské Podhradie
 - **808411 Pača (30)**
 - 808433 Silická Jablonica/Turňa nad Bodvou
 - **[808405 Dobšiná (28)]**
 - **808412 Bôrka (34)**
- Jovice
 - 808412 Bôrka
 - **808425 Brzotín – Krásnohorská Dlhá Lúka (32)**
- Brzotín
 - [808414 Plešivec – Gemerská Hôrka/Štítnik]
 - **808417 Kružná (32)**
 - 808422 Silica, Jednota

- [808430 Plešivec – Revúca]
- 808431 Plešivec – Silická Brezová
- **[808448 Lučenec (26)]**
- 608448 Tornaľa (BBSK SAD Lučenec)
- Rudná
 - **808413 Štítник/Rozložná/Čierna Lehota (38)**
 - **808415 Štítник/Hanková (24)**
 - [808445 Štítник – Revúca]
 - [608445 Štítник – Revúca (BBSK SAD Lučenec)]

Zvoz do: Dobšiná – hlavné smery

- Vlachovo
 - **808401 Henckovce – Čierna Lehota, kostol (28)**
 - **808402 Rejdová (26)**
 - **[808405 Košice (40)]**
 - [808424 Rožňava]
 - [706405 Rožňava (PSK SAD Poprad)]
- Dobšinský kopec
 - 808403 Mlynky, 810433 Mlynky – Spišská Nová Ves
 - [808424 Poprad]
 - [706405 Poprad (PSK SAD Poprad)]

Zvoz do: Nižná Slaná – hlavné smery

- Gočovo
 - 808402 Nižná Slaná/Dobšiná – Rejdová
 - [808401 Dobšiná]
- Kobeliarovo
 - **808406 Kobeliarovo (26)**

Zvoz do: Plešivec – hlavné smery

- Vidová
 - 808422 Silica, Jednota
 - [808414 Rožňava]
- Ardovo
 - 808431 Plešivec – Silická Brezová
 - **808432 Kečovo/Čoltovo (22)**
 - 808448 Kečovo
- Gemerská Hôrka
 - **[808414 Gemerská Hôrka/Štítник (22)]**
 - [808430 Revúca]
 - 808432 Čoltovo/Kečovo
 - 808435 Meliata/Kunova Teplica
 - [608402 Jelšava – Revúca (BBSK SAD Lučenec)]
 - [608411 Tornaľa/Revúca (BBSK – SAD Lučenec)]
 - [608448 Tornaľa]

- Pašková
 - 808435 Kunova Teplica/Meliata
 - **[808414 Štítnik (20)]**

Zvoz do: Štítnik – hlavné smery

- Roštár
 - 808436 Brdárka
 - 808415 Brdárka/Hanková
 - 808401 Henckovce (Dobšiná)
- Slavošovce
 - 808401 Čierna Lehota
 - 808413 Čierna Lehota
 - 808436 Čierna Lehota
- Rozložná
 - 808413 Rozložná
 - [808445 Revúca]
 - [608445 Revúca (BBSK SAD Lučenec)]
- Kunova Teplica
 - **[808414 Plešivec (20)]**

Región Južný Spiš – eurobus

Centrá zvozu:

- Spišská Nová Ves
- Krompachy
- Nálepko
- Gelnica
- Spišské Vlachy
- Margecany

Obojstranné zvozy

810401 Spišská Nová Ves – Iliašovce – Levoča

810402 Spišská Nová Ves – Levoča

810414 Spišská Nová Ves – Odorín – Spišské Vlachy – Krompachy (33)

810414 Spišská Nová Ves – Krompachy (33)

810416 Spišská Nová Ves – Krompachy – Prešov

810418 Spišská Nová Ves – Margecany + Margecany – Košice

810439 Spišská Nová Ves – Poprad – Svit

810441 Spišská Nová Ves – Poprad – Starý Smokovec

801417 Helcmanovce – Gelnica – Margecany – Krompachy – Slovinky

703420 Lendak – Kežmarok – Spišská Nová Ves (PSK SAD Poprad)

704411 Krompachy – Levoča (PSK SAD Poprad)

704422 Spišská Nová Ves – Levoča (SAD Poprad) (37)

706407 Poprad – Spišská Nová Ves (PSK SAD Poprad)

707416 Prešov – Margecany (SAD Prešov)

710408 Stará Ľubovňa – Spišská Nová Ves (PSK BUS Karpaty)

Zvoz do : Spišská Nová Ves – hlavné smery

- Smižany
 - **810401 Levoča (22)**
 - 810435 Spišské Tomášovce – Arnutovce)
 - **810437 Letanovce, časť Strelník (26)**
 - **810438 Betlanovce, požiarna zbrojnica (30)**
 - [810439 Poprad – Svit]
 - [810441 Poprad – Starý Smokovec]
 - [703420 Lendak (PSK SAD Poprad)]
 - 704412 Spišský Štvrtok (PSK SAD Poprad)
 - 704421 Levoča (PSK SAD Poprad)
 - [706407 Poprad (PSK SAD Poprad)]
 - [710408 Kežmarok – Stará Ľubovňa (PSK BUS Karpaty)]
- Harichovce
 - **810402 Levoča (52)**
 - **[704422 Levoča (38)]**
- Danišovce
 - **810406 Danišovce (18)**
- Odorín
 - 810408 Bijacovce
 - 810410 Spišské Vlachy – Krompachy
 - 810412 Spišské Vlachy
 - **[810414 Krompachy (33)]**
 - [810416 Krompachy – Prešov]
 - 810418 Margecany – Košice)
 - 708459 Krompachy (PSK SAD Prešov)
- Lieskovany
 - **810420 Poráč, ObÚ (76)**
 - 704420 Markušovce – Levoča (PSK SAD Poprad)
- Teplička
 - **810425 Teplička (32)**
- Novoveská Huta
 - **810430 Nálepko – Smolník – Úhorná (50)**
 - 810433 Hnilec – Mlynky – Dobšiná

Zvoz do: Krompachy – hlavné smery

- Kluknava
 - [810416 Široké – Prešov]
 - **810451 Kluknava/Hrišovce (30)**
 - **810453 Široké, Jednota/Slovinky (32)**
 - [801417 Margecany – Helcmanovce]
- Slovinky
 - **810453 Slovinky/ Široké, Jednota (32)**
 - **810458 Slovinky (42)**
 - [801417 Slovinky]

- Kolinovce
 - **810460 Kaľava – Spišské Vlachy (18)**
 - **810461 Vojkovce – Slatvina – Spišské Vlachy (22)**
 - 810462 Spišské Vlachy – Oľšavka, 810463 Lúčka, ObÚ
 - **810464 Dúbrava (24)**
 - 810465 Levoča
 - [704411 Levoča (PSK SAD Poprad)]
 - 810410 Spišská Nová Ves
 - **[810414 Spišská Nová Ves (38)]**
 - [810416 Spišská Nová Ves]
 - [810418 Spišská Nová Ves]

Zvoz do: Nálepko – hlavné smery

- Stará Voda
 - 810430 Smolník – Úhorná
- Henclová
 - 810419 Henclová/Závadka
- Prvý Hámor
 - 801421 Surovec
- Závadka
 - **810419 Závadka/Henclová (18)**

Zvoz do Spišské Vlachy – hlavné smery

- Oľšavka
 - 810462 Oľšavka
- Kolinovce
 - 810410 Krompachy
 - 810414 Krompachy
 - 810416 Krompachy
 - 810460 Krompachy
 - 810463 Krompachy
 - 810464 Krompachy
 - 810465 Krompachy
 - 810461 Slatvina
 - 810418 Margecany
 - 708459 Bardejov (SAD Prešov)
 - [704404 Košice]
- Spišské Podhradie
 - 810410 Spišská Nová Ves
 - 810463 Lúčka
- Bystrany
 - 810414 Spišská Nová Ves
 - 810416 Spišská Nová Ves
 - 810418 Spišská Nová Ves
 - 810465 Hincovce/Levoča
 - 708459 Spišská Nová Ves (SAD Prešov)

- Žehra
 - 810463 Žehra
 - 810464 Dúbrava

Zvoz do: Gelnica

- Žakarovce
 - **810401 Žakarovce (26)**
- Jaklovce
 - **810403 Margecany – Kojšov (22)**
 - 801409 Mária Huta – Margecany (len 2 spoje)
 - **801411 Kojšov/Mníšek nad Hnilcom (46)**
 - 801417 Slovinky
- Prakovce
 - **801405 Úhorná (20), 810411 Mníšek nad Hnilcom/Kojšov (46)**

Zvoz do: Margecany

- Jaklovce
 - **801415 Kojšov (24)**
 - **801403 Gelnica (24)**
- Kluknava
 - 801403 Kojšov
- Klenov
 - [707416 Prešov (PSK SAD Prešov)]

Región Trebišov (ARRIVA Michalovce)

Centrá zvozu:

- Trebišov
- Slovenské Nové Mesto
- Streda nad Bodrogom
- Michalany

Obojstranné zvozy

811431 Trebišov – Vranov nad Topľou (38)

811473 Kráľovský Chlmec – Streda nad Bodrogom – Slovenské Nové Mesto – Trebišov

811481 Trebišov – Slovenské Nové Mesto – Kráľovský Chlmec (24)

811401 Trebišov – Slovenské Nové Mesto

811428 Trebišov – Veľké Kapušany (39)

807418 Trebišov – Michalovce (32)

713420 Vranov nad Topľou – Cabov/Trebišov (PSK SAD Humenné)

Zvoz do: Trebišov – hlavné smery

- Zemplínsky Branč
 - **811401 Hraň/Sirník/Cejkov/Borša/Slovenské Nové Mesto (64)**
 - **811402 Cejkov/Streda nad Bodrogom (32)**

- **811404 Veľaty/Brezina (34) (vrátane rázcestia „Z. Branč, Komárov“)**
- [811473 Streda nad Bodrogom/Kráľovský Chlmec – Trebišov]
- **[811428 Veľké Kapušany (39)] (vrátane rázcestia „Z. Branč, Komárov“)**
- **[811481 Kráľovský Chlmec (24)] (vrátane rázcestia „Z. Branč, Komárov“)**
- [807478 Veľké Kapušany – Košice]
- Veľaty
 - **811481 Pribeník (26)**
 - **[811404 Trebišov – Kašov/Brezina (34)]**
 - **[811407 Malá Trňa (28)]**
- Nový Ruskov
 - [807478 Košice – Veľké Kapušany]
 -
 - **811405 Egreš – Zemplínska Nová Ves – Trebišov (24)**
 - **811409 Slivník/Michaľany (31)**
 - **811424 Sečovce/Višňov/Sečovská Polianka/Parchovany/Sečovce /Trebišov (86)**
- Vojčice
 - 811416 Trebišov – Sečovce – Košice
 - 811419 Trebišov – Sečovce – Zemplínska Teplica - Košice
 - **[811431 Vranov nad Topľou (36)]**
 - **[807418 Michalovce (32)]**
 - [713420 Vranov nad Topľou (PSK SAD Humenné)]

Zvoz do: Slovenské Nové Mesto – hlavné smery

- Borša
 - 811401 Borša
 - 811473 Kráľovský Chlmec – Trebišov
 - 811481 Kráľovský Chlmec – Trebišov

Zvoz do Streda nad Bodrogom – hlavné smery

- Viničky
 - 811402 Černochovej
 - 811473 Kráľovský Chlmec – Trebišov
 - 811481 Kráľovský Chlmec – Trebišov
 - **811482 Zemplín/Klin nad Bodrogom (22)**
- Klin nad Bodrogom
 - **811482 Klin nad Bodrogom/Zemplín (30)**

Zvoz do: Michaľany – hlavné smery

- Luhyňa
 - **[811404 Trebišov – Kašov/Byšta (34)]**
 - **[811407 Malá Trňa (40)]**
 - **811409 Kuzmice (26)**

Región Kráľovský Chlmec (ARRIVA Michalovce)

Centrá zvozu:

- Kráľovský Chlmec
- Pribeník
- Čierna nad Tisou

Obojstranné zvozy:

811470 Pribeník – Kráľovský Chlmec – Bačka/Biel' – Čierna nad Tisou – Veľké Trakany

811486 Pribeník – Kráľovský Chlmec – Veľké Kapušany (66)

811487 Biel' – Čierna nad Tisou – Veľké Kapušany (– Ptrukša) (34)

Zvoz do: Kráľovský Chlmec/Pribeník – hlavné smery

- Dobrá
 - **811470 Biel'/Bačka/Čierna nad Tisou (68)**
- Malý Horeš
 - 811473 Streda nad Bodrogom
 - **811474 Malý Horeš/Strážne (30)**
- Svätušie
 - **811477 Svätá Mária/Streda nad Bodrogom (54)**
 - **811478 Rad, Jednota (26)**
 - 811481 Kráľovský Chlmec – Trebišov
- Boľ
 - **811484 Vinice (22)**
 - **811472 Vojka (26),**
- Leles
 - **[811486 Veľké Kapušany (42)]**

Zvoz do: Čierna nad Tisou – hlavné smery

- Čierna
 - **[811487 Veľké Kapušany – Ptrukša/Biel' (34)]**
 - **811470 Biel'/Bačka/Čierna nad Tisou (68)**
- Biel'
 - 811487 Biel'/Ptrukša
 - **811470 Biel'/Bačka/Čierna nad Tisou (68)**

Región Michalovce (ARRIVA Michalovce)

Centrá zvozu:

- Michalovce
- Sobrance
- Veľké Kapušany
- Strážske

Obojstranné zvozy

807411 Michalovce – Veľké Kapušany (66)

807422 Michalovce – Snina – Humenné

807424 Michalovce – Prešov (28)

807425 Michalovce – Sobrance – Husák – Nižné Nemecké – Jenkovce – Tašuľa (56)

807423 Michalovce – Humenné (52)

809405 Sobrance – Veľké Kapušany

811488 Pribeník – Kráľovský Chlmec – Veľké Kapušany – Drahňov – Michalovce

702412 Humenné – Strážske – Prešov (PSK SAD Humenné)

702414 Humenné – Sedliská – Strážske – Vranov nad Topľou (PSK SAD Humenné)

702418 Humenné – Michalovce (PSK SAD Humenné)

707449 Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce (PSK SAD Prešov)

713419 Vranov nad Topľou – Michalovce (PSK SAD Humenné) (42)

713422 Vranov nad Topľou Strážske Michalovce/Humenné (PSK SAD Humenné)

707505 Vysoké Tatry – Michalovce – Vyšné Nemecké (diaľková SAD Prešov)

802409 Košice – Veľké Kapušany

Zvoz do: Michalovce – hlavné smery

- Zbudza
 - **807421 Strážske (46)**
- Vinné
 - **807401 Trnava pri Laborci (48)**
 - **807403 Poruba pod Vihorlatom (52)**
 - 809401 Remetské Hámre – Košice
- Zalužice
 - 807407 Hnojné/Jovsa/Poruba pod Vihorlatom (24)
 - [807422 Snina – Humenné]
 - **807425 Sobrance/Husák/Nižné Nemecké/Tašuľa (56)**
 - 809407 Kristy
 - 809410 Sobrance – Remetské Hámre
 - [702418 Snina – Humenné (SAD Humenné)]
 - [707505 Vyšné Nemecké (diaľková SAD Prešov)]
 - **[802401 Vyšné Nemecké (24)]**
 - **[809403 Sobrance – Nižné Nemecké (ARRIVA Michalovce) (40)]**
- Čečehov
 - **807408 Iňačovce (20)**

- Zemplínska Široká
 - **[807411 Veľké Kapušany (66)]**
 - **807409 Stretavka/(– Drahňov) (28),**
- Lastomír
 - [811488 Kráľovský Chlmec – Pribeník]
 - **807413 Drahňov (40),**
- Krásnovce
 - **807415 Hatalov/Veľké Raškovce/(– Drahňov) (56)**
- Pozdišovce
 - **[802401 Košice (24)]**
 - **807416 Pozdišovce/Kačanov (30)**
 - **807419 Tušice/Parchovany/Sečovská Jednota (28)**
 - **807417 Oborín/Veľké Raškovce (56)**
 - **807418 Michalovce – Trebišov**
 - **[713419 Vranov nad Topľou – Michalovce (PSK SAD Humenné) (42)]**
- Suché
 - **807420 Strážske (24)**
- Petrovce na Laborcom
 - **[807424 Prešov (28)]**
 - **[807423 Strážske/Humenné (52)]**
 - [707505 Vysoké Tatry (diaľková SAD Prešov)]
 - [702419 R Michalovce – Humenné (PSK SAD Humenné)]

Zvoz do: Sobrance – hlavné smery

- Horňa
 - **809411 Hlivištia (18)**
- Tibava
 - *[802401 Vyšné Nemecké]*
 - **807425 Husák/Nižné Nemecké/Tašul'a (28)**
 - **809403 Nižné Nemecké – Košice**
 - **809413 Ruská Bystrá (+Podhorod' Inovce) (20)**
 - **8094154 Petrovce (26)**
- Ostrov
 - **809402 Lekárovce/Záhor (18)**
 - **809404 Svätuš – Veľké Revištia (26)**
 - [809405 Veľké Kapušany]
- Nižná Rybnica
 - [802401 Košice]
 - 809406 Blatné Remety
 - **809410 Remetské Hámre (18)**
- Ruskovce
 - **809409 Remetské Hámre (28)**

Zvoz do: Veľké Kapušany – hlavné smery

- Ruská
 - 807471 Krišovská Liesková/Beša/Ptrukša
 - 811487 Ptrukša
- Vojany
 - 811428 Drahňov
 - **807473 Čičarovce/Maťovské Vojkovce (22)**
 - **807471 Krišovská Liesková/Beša/Ptrukša (28)**
 -
- Čierne Pole
 - **[807411 Pavlovce nad Uhom (26)]**
- Maťovské Vojkovce
 - **807473 Maťovské Vojkovce/Čičarovce (22)**
- Budince
 - **807471 Ptrukša/Beša (38)**

Zvoz do: Strážske – hlavné smery

- Nižný Hrabovec, Voľa
 - [713422 Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce/Humenné (PSK SAD Humenné)]
 - [702412 Humenné – Strážske – Prešov (PSK SAD Humenné)]
 - [702414 Humenné – Sedliská – Strážske – Vranov nad Topľou (PSK SAD Humenné)]
 - [707449 Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce (PSK SAD Prešov)]

9.2.2 Návrh linkového vedenia 2030

Navrhuje sa plánovať systém prímestskej autobusovej dopravy v 2 oblastiach:

1. KSK Západ
2. KSK Východ

Ako podklad pre návrh linkového vedenia 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) – pozri obrázok 14.

Ďalej boli opísané úseky taktovej prímestskej autobusovej dopravy so špičkovým intervalom **60 min**. Sú to trasy prímestskej autobusovej dopravy s 200 – 500 cestujúcimi za 24 hodín v obidvoch smeroch podľa dopravného modelu z roku 2018 (20 – 50 cestujúcich na spoj pri dojazde v špičke).

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.

V rámci Košického kraja a najbližšieho okolia sa navrhuje zaviesť nové rýchle autobusové linky, nosné linky s obmedzeným počtom zastávok, ktorými bude možné spájať vzdialené spádové centrá navzájom v prípadoch, ak to nemôže efektívne urobiť železničná doprava. Hlavné centrá osídlenia sú okrem Košíc Spišská Nová Ves, Krompachy, Dobšiná, Rožňava, Moldava nad Bodvou, Trebišov, Sečovce, Michalovce, Sobrance, Pavlovce nad Uhom, Veľké Kapušany, Kráľovský Chlmec a Čierna nad Tisou. Tieto centrá potrebujú rýchle napojenie na Košice. Na Košice je potrebné napojiť aj významné centrá osídlenia v Prešovskom a Banskobystrickom kraji. Rýchle linky nie sú zavedené do Spišskej Novej Vsi a Krompách, kde ich funkciu plnia rýchliky v železničnej doprave.

Rýchle priame linky pozostávajú z liniek, ktoré sú vedené z územia Prešovského kraja a Banskobystrického kraja a liniek na území Košického kraja. Linky prichádzajúce z Prešovského alebo Banskobystrického kraja môžu mať na jeho území charakter bežnej zvozovej linky. Rýchlostný charakter majú potom na úseku v Košickom kraji. Linky vedené na území Košického kraja zastavujú iba vo vybraných zastávkach a dosahuje sa tak vyššej cestovnej rýchlosti. Vplyvom zavedenia nulového cestovného pre určené skupiny cestujúcich na železnici došlo v posledných rokoch k zániku mnohých diaľkových liniek mimo záväzku verejnej služby.

Navrhnutý bol tiež systém **obojsmerných zvozov**, nosných liniek 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 navrhnuté **zvozy do regionálnych centier** ako systém obslužných liniek zabezpečujúcich dojazd do spádových centier, pokiaľ možno do 45 minút jazdy 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 v tabuľkovej verzii priložený ako príloha Návrhovej časti Plánu dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja. V prílohe sú uvedené dĺžky liniek, čas obratu, typ vozidla, počet spojov, odporúčaný takt a navrhovaný počet spojov.

Pri tvorbe linkového vedenia boli vzaté do úvahy aj rýchle priame a zvozové linky prichádzajúce z Prešovského kraja podľa Plánu udržateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja, ale nie všetky boli v PDO KSK navrhnuté zhodne s návrhom v PUM PSK:

- PSK R002 Košice – Prešov – Široké – Spišské Podhradie – Levoča – Poprad
- PSK 005 Prešov – Haniska – Ličartovce – Lemešany – Budimír – Košice
- PSK 006 Prešov – Petrovany – Drienov – Šarišské Bohdanovce – Kráľovce – Košice
- PSK MHD081 Prešov – Bzenov – Margecany
- PSK 016 Kecerovce – Bunetice – Varhaňovce – Šarišské Bohdanovce – Abranovce – Kokošovce – Dulova Ves – Prešov
- PSK 104 Poprad – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves
- PSK 109 Závada – Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves – Markušovce – Jamník – Spišské Vlachy – Spišské Podhradie
- PSK 115 Spišský Štiavnik – Betlanovce – Hrabušice – Spišský Štvrtok
- PSK 131 Smižany – Kurimany – Levoča
- PSK 134 Jamník – Domaňovce – Klčov – Spišský Hrhov – Levoča
- PSK 135 Krompachy – Spišské Vlachy – Bystrany – Hincovce – Buglovce – Nemešany – Doľany – Levoča
- PSK164 Pongrácovce – Beharovce – Žehra – Dobrá Voľa – Spišské Podhradie
- PSK 192 Levoča – Iliašovce – Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy
- PSK 193 Levoča – Spišský Hrhov – Jamník – Spišská Nová Ves
- PSK R201 Stará Ľubovňa – Sabinov – Prešov – Košice
- PSK 314 Krompachy – Kluknava – Vítaz – Široké – Bertotovce – Hermanovce – Jarovnice – Ražňany – Sabinov
- PSK R401 Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice
- PSK R501 Svidník – Giraltovce – Prešov – Košice
- PSK R502 Stropkov – Giraltovce – Prešov – Košice
- PSK R503 Svidník – Stropkov – Vranov nad Topľou – Strážske – Michalovce
- PSK 602 Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné
- PSK 603 Vranov nad Topľou – Rakovec nad Ondavou – Michalovce
- PSK 604 Vranov nad Topľou – Trebišov
- PSK 605 Vranov nad Topľou – Sečovce – Košice
- PSK 607 Humenné – Strážske – Michalovce
- PSK R609 Humenné Vranov nad Topľou – Prešov – Košice
- PSK 621 Michalovce – Trhovište – Rakovec nad Ondavou – Nižný Hrabovec – Hencovce – Vranov nad Topľou
- PSK R701 Medzilaborce – Humenné – Vranov nad Topľou – Prešov
- PSK 831 Sobrance – Tibava – Ruský Hrabovec – Dúbrava – Ubľa

Návrh linkového vedenia:

Navrhované linky sú rozdelené na **rýchle priame linky, obojstranné zvozy a zvozy**. **Rýchle priame linky** sú uvedené súhrne pre každú z dvoch oblastí pre verejné obstarávanie. **Obojstranné zvozy** sú uvedené pre každý z regiónov obidvoch oblastí. **Zvozové** linky sú uvedené pre spádové centrá a sú rozdelené podľa smerov príjazdu do spádového centra. Linky sú navrhnuté tak, aby väčšina spojov prechádzala celú dĺžku linky a systém bol jednoduchý a prehľadný. Pre každú linku je navrhnutý takt pre mimošpičkové obdobie a pre dopravnú špičku v počte spojov za hodinu. Pre každý smer príjazdu (zvoz po jednej ceste) je uvedená prepravná intenzita prímestskej autobusovej dopravy podľa dopravného modelu pre rok 2018 a je uvedený maximálny prípustný špičkový takt na príjazde do spádového centra pre zabezpečenie dostatočnej kapacity z konkrétneho smeru. Kapacitu poskytujú linky všetkých troch skupín a môže ju ovplyvňovať aj zvýšený rozsah súbežnej železničnej dopravy. Návrh taktov liniek zaručuje pokrytie všetkých obcí dostatočným počtom spojov (viac ako 3 spoje v pracovnom dni na 100 obyvateľov) podobným alebo väčším ako v roku 2018 – pozri tabuľku v prílohe 2. Každá linka je uvedená iba raz, aj keď prechádza viacerými spádovými centrami a plní aj ďalšie funkcie (napríklad zvoz do medziľahlého spádového centra).

V tabuľkovej prílohe 1 sú uvedené linky po jednotlivých regiónoch, sú očíslované. Je uvedená skupina linky (1 = rýchle priame, 2 = obojstranné zvozy, 3 = zvozy), sú uvedené väzby na ďalšie linky, dĺžka linky v km a v hodinách, počet spojov za pracovný deň a následne v sedle a v špičke. V prípade návrhu alternatívnej obsluhy je toto uvedené a neráta sa výkon linky. Ďalej sú indikatívne uvedené počty spojov počas soboty a pracovného dňa cez prázdniny (bez zahrnutia vplyvov víkendovej zamestnanosti a turistického dopytu) a veľkosť autobusu. Sú tiež vypočítané dopravné výkony linky vo vozkm za pracovný deň a za rok. Na záver sú po oblastiach a spolu uvedené sumy dopravných výkonov pre linky KSK za skupiny liniek, za pracovný deň a za rok.

Navrhuje sa v KSK naplánovať systém prímestskej autobusovej dopravy v 2 oblastiach.

Oblasť KSK Západ pozostáva z regiónov Košice, Rožňava a Spišská Nová Ves.

Oblasť KSK Východ pozostáva z regiónov Trebišov, Michalovce a Kráľovský Chlmec.

Rýchle priame linky sú navrhnuté pre oblasti KSK Západ a KSK Východ:

Rýchle priame linky KSK Západ

- **Svidník – Giraltovec – Prešov – Košice (PSK) (2 varianty trasy)** **2/1 hod.**
- **Stropkov – Giraltovec – Prešov – Košice (PSK)** **2/1 hod.**
- **Bardejovské Kúpele – Prešov – Košice (PSK)** **1/1 hod.**
- Lipany – Prešov – Košice (PSK) (len pokiaľ nebude zavedený 30 minútový interval vlakov)
- **Košice – Michalovce – Sobrance (– Vyšné Nemecké – Užhorod)** **2/1 hod**
- Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava (– Dobšiná) **4/2 hod.**
- Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava – Štítňik – Jelšava **4/2 hod.**
- Rimavská Sobota – Košice – Bardejovské Kúpele (diaľková v spolupráci s BBSK) - jednotlivé spoje

Rýchle priame linky KSK Východ

- **Michalovce – Strážske – Vranov n/T – Prešov (KSK + PSK)** **1/1 hod.**
- **Humenné – Tovarné – Vranov n/T – Sečovce – Košice (PSK)** **1/1 hod.**
- Košice – Trebišov – Novosad – Veľké Kapušany – Kráľovský Chlmec – Pribeník **4/2 hod.**
- Humenné – Košice – Banská Bystrica (diaľková v spolupráci s BBSK) – jednotlivé spoje
- Vysoké Tatry – Michalovce – Vyšné Nemecké (diaľková v spolupráci s PSK) – jednotlivé spoje

Zvozové linky sú navrhnuté pre každý zo šiestich regiónov v obidvoch oblastiach:

Oblasť KSK Západ

Región Košice

Centrá zvozu:

- AS Košice
- Košice, Vstupný areál U. S. Steel
- Košice, Važecká
- Košice, Moskovská
- Košice – juh (terminál pri železničnej stanici Barca)
- Čaňa
- Bidovce
- Veľká Ida
- Moldava nad Bodvou
- Jasov
- Turňa nad Bodvou
- Slanec
- Čečejevce
- Kechnec, priemyselný park
- Kysak

Obojstranné zvozy

- **AS Košice – Budimír – Kendice – Prešov (PSK)** 1/0,5 hod.
 - **AS Košice – Vajkovce – Ploské – Drienov – Petrovany – Prešov** 1/0,5 hod.
 - Mníšek nad Hnilcom – Gelnica – Margecany / Opátka – Košice AS 4/2 hod.
 - **Košice, AS – Nižná Hutka – Bohdanovce – Rákoš – Slanec – Slanské Nové Mesto – Zemplínska Teplica – Veľké Ozorovce – Malé Ozorovce – Zbehnov – Sečovce – Nový Ruskov – Trebišov** 2/1 hod.
 - **AS Košice/Medzev – Štós-kúpele/Smolník** 1/1 hod.
 - **AS Košice – Malá Ida – Šemša – Nováčany – Rudník – Jasov – Medzev – Vyšný Medzev** 2/1 hod.
 - AS Košice – Sečovce – Trebišov – Michalany – Malá Trňa 4/2 hod.
 - **Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou/Dvorníky-Včeláre** 2/1 hod.
 - **Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou – Žarnov – Janík** 2/1 hod.
 - **Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou – Vyšný Medzev** 2/1 hod.
 - **Košice, Vstupný areál U. S. Steel* – Moldava nad Bodvou – Jasov – Poproč** 2/1 hod.
- * do zavedenia plnej tarifnej a dopravnej integrácie východisková zastávka „AS Košice“

MHD rozšírená mimo mesta Košice:

- **080 Staničné námestie – Malá stanica – VSS, križ. – Šebastovce – Haniska – Sokoľany – Seňa - Kechnec – Milhošť** 1/0,5 hod.
- **083 Staničné námestie – Heringeš – Sady nad Torysou - Košická Polianka – Krásna – Važecká (– terminál Košice juh – Barca)** 1/0,5 hod.
- **084 Staničné námestie – Námestie osloboditeľov - VSS, križ. – Valaliky – Kokšov-Bakša/Čaňa** 1/0,5 hod.
- **085 Opátka – Košická Belá – Čermel' – Okresný úrad – Vodárenská – Kostoľany nad Hornádom** 2/1 hod.

- **086 Košice, Moskovská – Baška – Bukovec – Malá Ida – Šaca, U. S. Steel, vstupný areál**
1/0,5 hod.

Zvoz do: Košice - hlavné smery

- Košické Olšany – intenzita: 3 110 os/24 hod. takt 7 min.
 - **AS Košice - Hrašovík - Beniakovce - Rozhanovce** **1/0,5 hod.**
 - **AS Košice - Košické Olšany - Ďurďošík - Trstany - Bidovce - Svinica - Košický Klečenov – Borda** **2/1 hod**
 - **AS Košice – Košické Olšany – Bidovce – N. Kamenica – V. Kamenica – Žirovce (– Mudrovce) – Kecerovce – Vtáčkovce – Ploské – Budimír (– Košice)** **1/0,5 hod.**
 - **AS Košice - Košické Olšany - Ďurďošík - Bidovce - Čakanovce - Bačkovík - Boliarov – Kecerovce** **2/1 hod.**
 - **AS Košice – Rozhanovce – Kecerovce – Kecerovský Lipovec – Červenica – Lesíček – Kokošovce – Prešov** **2/1 hod.**
 - Košice – Herľany – Vranov nad Topľou (po rekonštrukcii cesty II/576) 2/2 hod.
- Sady nad Torysou – intenzita : 1 250 os/24 hod. takt 20 min.
 - **AS Košice - Sady nad Torysou - Olšovany - Ďurkov - Ruskov - Blažice – Bohdanovce** **1,0,5 hod**
- Nižná Hutka – intenzita 2 680 os/hod. takt 10 min.
 - **Košice, AS- Nižná Hutka - Bohdanovce - Rákoš - Slanec - Slanské Nové Mesto - Zemplínska Teplica** **2/1 hod.**
 - **Košice, Važecká - Nižná Hutka - Nižná Myšľa - Ždaňa - Trstené pri Hornáde – Kéked – Abaújvar – Kechnec** **2/1 hod.**
(podmienkou predĺženia do Maďarska je zrušenie obmedzenia do 3,5 t na hraničných priechodoch)
 - **(AS Košice) - Košice, Važecká – Vyšná Hutka - Nižný Čaj - Vyšný Čaj – Ruskov – Ďurkov – Bidovce** **2/1 hod.**
 - Slanská Huta - Nový Salaš – Slanec – (Slančík) 4/2 hod.
 - **Košice, Važecká - Nižná Myšľa - Kuzmice/ Kazimír/Byšta** **2/1 hod.**
- Valaliky – intenzita 1 950 os/24 hod. takt 14 min.
 - **Košice AS (Košice - juh) - Gyňov/ Skároš/Trstená pri Hornáde** **1/0,5 hod.**
 - **Košice AS (Košice - juh) - Čaňa/Kokšov-Bakša** **1/0,5 hod.**
 - **Kechnec - Seňa - Gyňov - Čaňa - Geča - Valaliky – Košice AS (Košice - juh)** **2/1 hod.**
- Haniska – intenzita 1510 os/24 hod. takt 18 min.
 - Košice Vstupný areál U. S. Steel - Bočiar/Milhošť 4/2 hod. (na pracovné zmeny)
 - Košice Vstupný areál U. S. Steel - Kechnec/Milhošť 4/2 hod. (na pracovné zmeny)
 - Skároš - Kechnec/Milhošť 4/2 hod. (na pracovné zmeny)
 - **Košice AS (Košice - juh) - Belža - Seňa - Kechnec - Milhošť – Hidasnémeti** **2/1 hod.**
 - **Košice AS (Košice - juh) - Belža - Seňa - Kechnec - Perín-Chym - Nižný Lánec - Buzica - Čečejevce - Mokrance - Moldava nad Bodvou (– Poproč)** **2/1 hod.**
- Veľká Ida – intenzita 960 os/hod. takt 28 min.
- Čečejevce – intenzita 3 080 os/hod. takt 7 min. (do zavedenia taktu 30 min. na železnici)

- Malá Ida – intenzita 1 900 os/hod. takt 14 min.
- Baška/Nižný Klátov – intenzita 970 os/24 hod. takt 28 min.
 - Košice, U. S. Steel vst. areál - Malá Ida - Bukovec - Baška - Košice, Moskovská (Košice, AS) 1/1 hod.
 - Košice, Moskovská – Vyšný Klátov/(Zlatá Idka) 1/1 hod.
- Košická Belá – intenzita 490 os/24.hod. takt 55 min.
 - MHD
- Kostoľany nad Hornádom – intenzita 780 os/24 hod. takt 35 min.
 - Ružín - Malá Lodina - Veľká Lodina - Kysak (iba školské spoje)
- Budimír - intenzita 5080 os/24 hod. (1380 po D1, 3 000 po I/20, 760 po III/3325)
 - (Kecеровce –) Bunetice – Drienov – Lemešany – Kysak/Košice 2/1 hod.
 - Chrástné – Budimír (– Kostoľany nad Hornádom) 2/1 hod.

Zvoz do: Košice, Vstupný areál U. S. Steel – hlavné smery (*kurzívou prechádzajúce linky*)

Do vybudovania plnohodnotného terminálu Vstupný areál U. S. Steel a v prípade optimálnych obehov autobusov je vhodné niektoré linky viesť až na AS Košice

- Haniska - intenzita 700 os/24 hod. takt 38 min
 - Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Ďurkov + Ďurkov-Bidovce 4/2 hod.
 - Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Skároš/Trstená pri Hornáde 1/1 hod
 - Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Bočiar/Milhošť 4/2 hod.
- Veľká Ida – intenzita 990 voz/hod. takt 27 min.
 - Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Veľká Ida - Gomboš - Perín-Chym – Kechnec 2/1 hod.
 - Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Cestice - Komárovice – Perín-Chym - Buzica - Rešica 2/1 hod.
 - Košice, Vstupný areál U. S. Steel - Buzica – Moldava nad Bodvou 4/2 hod.
- Čečejovce – intenzita 3 080 os/24 hod. takt 9 min.
- Malá Ida – intenzita 220 voz/24 hod. takt 120 min.

Zvoz do: Moldava nad Bodvou, mesto – hlavné smery

- Budulov – intenzita 400 os/24 hod. takt 68 min.
 - Moldava nad Bodvou – Budulov – Janík 2/1 hod.
 - Moldava nad Bodvou - Budulov - Peder - Žarnov - Turňa nad Bodvou - Dvorníky-Včeláre, Dvorníky - Zádiel - Dvorníky-Včeláre, Včeláre 2/2 hod.
- Drienovec – intenzita 1 950 os/24 hod. takt 14 min.
 - Silická Jablonica - Hrušov - Jablonov nad Turňou - Hrhov - Dvorníky-Včeláre - Turňa nad Bodvou - Drienovec - Moldava nad Bodvou 2/1 hod.
 - Moldava nad Bodvou – Hostovce 2/1 hod.
- Debrad' – intenzita 1 160 os/24 hod. takt 23 min
 - Paňovce – Čečejovce – Mokrance - Moldava nad Bodvou, mesto - MHD + Debrad' - 2/1 hod.
- Čečejovce – intenzita (vrátane ciest cez Mokrance) 2850 os/24 hod. takt 10 min.

Zvoz do: Turňa nad Bodvou – hlavné smery

- Háj – intenzita 110 os/24 hod. takt 245 min.
 - Turňa nad Bodvou, cementáreň - Turňa nad Bodvou - Háj - Hačava 4/2 hod.
 - Janík - Žarnov - Turnianska Nová Ves - Chorváty - Hostšovce - Turňa nad Bodvou 4/2 hod. – po postavení novej cesty

Región Gemer – Rožňava

Centrá zvozu:

- Rožňava
- Dobšiná
- Nižná Slaná
- Štítnik
- Plešivec

Obojstranné zvozy

- Revúca - Jelšava - Plešivec (BBSK) 4/2 hod.
- Rimavská Sobota – Tornaľa – Plešivec – Rožňava (BBSK) 4/2 hod.
- **Rožňava - Štítnik – Jelšava** 2/1 hod.
- **Plešivec - Štítnik – Roštár (- Nižná Slaná)** 2/1 hod.
- **Rožňava - Plešivec - Gemerská Panica – Tornaľa** 1/0,5 hod.
- **Rožňava - Rudná - Rakovnica - Rožňavské Bystré - Honce - Štítnik - Ochtná - Rochovce - Slavošovce Čierna Lehota –** 1/0,5 hod
- Dobšiná - Mlynky - Spišská Nová Ves 4/2 hod.
- **Poprad – Dobšiná – Rožňava – Brzotín, žel. stanica Rožňava (PSK)** 2/1 hod.
- **(Dobšiná -) Rožňava – Moldava nad Bodvou – Košice** 4/2 hod.

Zvoz do: Rožňava – hlavné smery

- Betliar- intenzita 1 720 os/24 hod. takt 16 min.
- Čučma - intenzita 60 os/24 hod. takt 450 min.
 - **Čučma - Rožňava (vrátane MHD) – Brzotín – Kružná** 2/1 hod.
- Krásnohorské Podhradie 1 860 os/24 hod. takt 16 min.
 - **Rožňava – Krásnohorské Podhradie - Pača** 2/1 hod.
 - **Rožňava – Jablonov nad Turňou - Silická Jablonica/Hrhov** 2/1 hod.
- Jovice - intenzita 370 os/24 hod. takt 73 min.
 - Bôrka - Lúčka - Kováčová - Drnava – Lipovník - Krásnohorská **Dlhá Lúka – Jovice – Rožňava** 2/1 hod.
- Brzotín - intenzita 1 490 os/24 hod. takt 18 min.
 - **Rožňava - Brzotín – Slavec - Silica, Jednota** 2/1 hod.
- Rudná - intenzita 1 230 os/24 hod. takt 22 min.

Zvoz do: Dobšiná – hlavné smery

- Vlachovo - intenzita 1 170 os/24 hod. takt 23 min
 - **Rejdová - Vyšná Slaná - Dobšiná** 2/1 hod.

- Dobšinský kopec - intenzita 200 os/24 hod. takt 135 min.
 - Hnilec - Mlynky, Havrania Dolina - Mlynky - Biele Vody - Dedinky - Dobšinská Maša – Dobšiná - alternatívna obsluha

Zvoz do: Nižná Slaná – hlavné smery

- Gočovo - intenzita 1 570 os/24 hod. takt 18 min.
 - Nižná Slaná – Kobeliarovo 4/2 hod.

Zvoz do: Plešivec – hlavné smery

- Vidová - intenzita 1 200 os/24 hod. takt 23 min.
- Ardo - intenzita 260 os/24 hod. takt 105 min.
 - **Kečovo - Dlhá Ves - Ardo – Plešivec** **2/1 hod.**
- Gemerská Hôrka - intenzita 660 os/24 hod. takt 103 min
 - Meliata - Plešivec – Silická Brezová 4/2 hod.
- Pašková – intenzita 250 os/24 hod. takt 108 min.

Zvoz do: Štítik – hlavné smery

- Roštár - intenzita 440 os/24 hod. takt 60 min.
 - Brdárka - Hanková - Markuška - Slavoška - Kocelovce - Petrovo - Roštár – Štítik (Alternatívna obsluha)
 - Štítik - Gočaltovo/Rozložná (Alternatívna obsluha)

Nadväznosť v Štítiku na obojstranné zvozy poskytuje veľmi dobrý potenciál pre využitie alternatívnej dopravy. Cez víkendy s možnosťou komerčného využitia pre spojenie k Ochtinskej aragonitovej jaskyni.

- Čierna Lehota – intenzita 730 os/24 hod. takt 37 min.

Zvoz do: Tornaľa – hlavné smery

Gemerská Panica – intenzita 100 os/24 hod. takt 270 min.
Bretka – alternatívna obsluha zachádzkami na zavolanie (4/2 hod.)

Región Južný Spiš – Spišská Nová Ves

Centrá zvozu:

- Spišská Nová Ves
- Krompachy
- Nálepko
- Gelnica
- Spišské Vlachy
- Margecany

Obojstranné zvozy

- **Spišská Nová Ves - Hnilčík - Nálepko - Mníšek nad Hnilcom – Gelnica 1/0,5 hod**
- **Mníšek nad Hnilcom - Helcmanovce - Gelnica - Margecany – Krompachy – Slovinky 1/0,5 hod.**
- **Spišská Nová Ves - Harichovce – Levoča 0,5/0,25 hod.**
- **Spišská Nová Ves - Odorín - Jamník - Domaňovce - Klčov - Spišské Podhradie 4/2 hod.**
- **Levoča - Iľašovce – Smižany - Spišská Nová Ves – Spišské Vlachy – Spišské Podhradie 2/1 hod.**
- **(Slovinky -) Krompachy - Spišské Vlachy (ž.s.) – Spišské Podhradie (- Jablonov – Lúčka) 2/1 hod.**

Linky PSK – návrh PUM PSK:

- **Kežmarok – Ľubica – Vrbov – Spišský Štvrtok – Spišská Nová Ves (PSK) 2/2 hod.**
- **Závada – Levoča – Harichovce – Spišská Nová Ves - Markušovce - Jamník - Spišské Vlachy - Spišské Podhradie (PSK) 2/1 hod.**
- **Lipany – Vyšný Slavkov – Bijacovce – Ordzovany – Studenec – Sp. Podhradie – Sp. Vlachy) 2/1 hod.**
- **Levoča - Iľašovce - Spišská Nová Ves - Spišské Vlachy – Spišské Podhradie (PSK) 2/1 hod.**
- **Levoča - Spišský Hrhov - Jamník - Spišská Nová Ves (PSK) 2/1 hod.**

Zvoz do : Spišská Nová Ves - hlavné smery

- **Smižany – intenzita 2 020 os/24 hod. takt 14 min.**
 - **Spišská Nová Ves - Smižany - Čingov - Spišské Tomášovce – Hadušovce – Arnutovce 2/1 hod.**
 - **Letanovce - Arnutovce - Smižany - Spišská Nová Ves 2/1 hod.**
 - **Spišská Nová Ves - Spišský Štvrtok - Hrabušice - Dobšinská Ľadová Jaskyňa – Dedinky len v lete 2/2 hod.**
 - **Spišská Nová Ves – Spišský Štvrtok - Betlanovce - Vydriák 2/1 hod.**
- **Harichovce – intenzita 1 640 os/24 hod. takt 16 min.**
- **Danišovce – intenzita 80 os/24 hod. takt 338 min.**
 - **Danišovce – Embraco - Spišská Nová Ves – Teplička 1/1 hod.**
- **Odorín – intenzita 3 820 os./24 hod. takt 7 min.**
- **Lieskovany – intenzita 2 220 os./24 hod. takt 12 min.**
 - **Spišská Nová Ves - Markušovce (- Matejovce p. H.) - Poráč, ObÚ 0,5/0,25 Kašov - Novosad - Kysta - Hrčel' - Trebišov hod**

- Teplička – intenzita 580 os/24 hod. takt 47 min.
- Hnilčik – intenzita 800 os/24 hod. takt 34 min.
 - **Spišská Nová Ves - Nálepko - Mníšek nad Hnilcom – (Smolník - Úhorná) 1/1 hod.**
 - Spišská Nová Ves - Hnilec – Mlynky – Dobšiná 4/2 hod.

Zvoz do: Krompachy – hlavné smery

- Kluknava – intenzita 1 580 os/24 hod. takt 17 min.
 - Hrišovce - Richnava – Krompachy – Kaľava 2/2 hod.
 - **Široké – Víťaz – Kluknava – Krompachy (– Slovinky) 1/1 hod.**
- Slovinky – intenzita 320 os/24 hod. takt 84 min.
 - Krompachy – Slovinky 4/2 hod.
- Kolinovce – intenzita 1 960 os/24 hod. takt 14 min.

Zvoz do Spišských Vlách – hlavné smery

- Olšavka – intenzita 40 os/24 hod. takt 675 min. min.
 - Olcnav - Spišské Vlchy - Olšavka 4/2 hod. – alternatívna obsluha
- Vojkovce/Slatvina – intenzita 260 os/24 hod. takt 103 min.
 - Vojkovce - Slatvina - Spišské Vlchy 4/2 hod. – alternatívna obsluha
- Bystrany – intenzita 2 440 os/24 hod. takt 11 min.
 - **Chrast nad Hornádom - Vítkovce - Spišský Hrušov - Hincovce - Trstany - Bystrany - Spišské Vlchy 4/2 hod.**
- Žehra, Dobrá Voľa – intenzita 880 os/24 hod. takt 31 min.

Zvoz do: Nálepko - hlavné smery

- Stará Voda – intenzita 490 os/24 hod. takt 55 min.
 - **Nálepko - Smolník – Úhorná 2/1 hod.**
- Henclová, Závadka – intenzita 30/140 os/24 hod. takt 900/193 min.
 - Nálepko - Henclová/Závadka 2/2 hod. – alternatívna obsluha
- Prvý Hámo - intenzita 10 os/24 hod. takt 2 700 min.
 - Nálepko – Peklisko - Surovec 4/2 hod. – nakoľko ide o obsluhu obce Nálepko, po dohode s obcou zabezpečovať alternatívnu obsluhu pre optimálne náklady v spojitosti s obsluhou obcí Henclová a Závadka

Zvoz do: Gelnica

- Žakarovce – intenzita 200 os/24 hod. takt 135 min.
 - **Gelnica - Žakarovce (potenciál na MHD Gelnice po Turzovské kúpele) 2/1 hod.**
- Jaklovce – intenzita 1 260 os/24 hod. takt 21 min.
 - **Gelnica – Jaklovce – Veľký Folkmar – Kojšov 2/1 hod.**
- Prakovce – intenzita 870 os/24 hod. takt 31 min.
 - **Gelnica – Mníšek nad Hnilcom (– Úhorná) 2/1 hod.**

Zvoz do: Margecany

- Kluknava – intenzita 1 190 os/24 hod. takt 23 min.
- Jaklovce – intenzita 2 830 os/24 hod. takt 10 min.
 - **Margecany – Kojšov 2/1 hod.**
- Klenov – intenzita 30 os/24 hod. takt 900 min.

- MHD Margecany – Prešov 2/1 hod. (z PUM PSK)

Oblasť KSK Východ

Región Trebišov

Centrá zvozu:

- Trebišov
- Slovenské Nové Mesto
- Streda nad Bodrogom
- Michalany

Obojstranné zvozy

- **Pribeník - 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)**
- **Trebišov - Zemplínske Hradište - Malčice - Oborín - Veľké Raškovce - Vojany - Veľké Kapušany 2/2 hod. (pred postavením cesty Zemplínske Hradište – Malčice cez Novosad)**
- **Vranov nad Topľou – Trebišov (PSK) 1/1 hod.**
- **Vranov nad Topľou – Sečovce – Košice (PSK) 2/1 hod.**

Zvoz do: Trebišov - hlavné smery

- Zemplínsky Branč – intenzita 1 150 os/24 hod. takt 23 min.
 - **Trebišov - Kožuchov - Zemplínsky Branč - Novosad - Hraň - Sirník – Brehov 2/1 hod.**
 - **Trebišov - Kožuchov - Zemplínsky Branč - Novosad - Zemplínske Jastrabie - Cejkov – Černocho - Bara – Borša (- Slovenské Nové Mesto) 2/1 hod.**
- Veľaty – intenzita 1 350 os/24 hod. takt 20 min.
 - **Trebišov – Plechotice – Egreš – Zemplínska Teplica Malé – Malé Ozorovce – Veľké Ozorovce – Sečovce 2/1 hod.**
 - **Trebišov - Zemplínsky Klečenov - Zemplínska Nová Ves - Stanča - Nižný Žipov - Čelovce - Plechotice – Trebišov 2/1 hod.**
 - **Trebišov - Veľaty - Michalany - Kazimír (– Byšta) 2/1 hod.**
 - **Klin nad Bodrogom - Streda nad Bodrogom - Ladmovce - Zemplín - Cejkov - Kašov - Novosad - Kysta - Hrčel – Trebišov 2/1 hod.**
 - **Malá Trňa - Veľká Trňa - Čerhov - Veľaty - Hrčel – Trebišov 2/1 hod.**
- Nový Ruskov – intenzita 240 os/24 hod. takt 113 min.
 - **Trebišov - Nový Ruskov - Plechotice - Čelovce - Kuzmice - Kalša - Slanské Nové Mesto - Slanec, žel. st. 2/1 hod.**
 - **Trebišov - Zemplínska Nová Ves - Egreš - Zemplínska Teplica - 2/1 hod.**
 - **Michalany – Brezina - Kalša - Slanec, žel. stanica 2/1 hod.**
 - **Sečovce - Višňov – Parchovany – Parchovany, Božčice 4/2 hod**
- Vojčice – intenzita 3 240 os/24 hod. takt 8 min.
 - **Bačkov - Dargov - Trnávka - Sečovce - Hriadky - Vojčice – Trebišov 2/1 hod.**

Zvoz do Sečovce – hlavné smery

- Dargov – intenzita 1 910 os/24 hod. takt 14 min.
- Hriadky – intenzita 2 820 os/24 hod. takt 10 min.
- Nový Ruskov – intenzita 170 os/24 hod. takt 156 min.
- Kravany – intenzita 230 os/24 hod. takt 117 min.
 - **Sečovce - Kravany - Stankovce - Sečovská Polianka – Dvorianky - Sečovce 1/1 hod.**

Zvoz do: Slovenské Nové Mesto – hlavné smery

- Borša – intenzita 890 os/24 hod. takt 30 min.
- Malá Trňa – intenzita 710 os/24 hod. takt 38 min.
 - **Byšta (nadväznosti na vlaky v Michaľanoch) - Kazimír - Michaľany - Luhyňa - Čerhov - Veľká Trňa - Malá Trňa - Slovenské Nové Mesto 2/1 hod.**
- Karlov Dvor – intenzita 60 os/24 hod. takt 450 min.
- Bara – intenzita 100 os/24 hod. takt 270 min.

Zvoz do Streda nad Bodrogom – hlavné smery

- Klin nad Bodrogom – intenzita 50 os/24 hod. takt 540 min.

Región Kráľovský Chlmec

Centrá zvozu:

- Kráľovský Chlmec
- Pribeník
- Čierna nad Tisou

Obojstranné zvozy:

- **Veľké Kapušany - Poľany - Soľníčka - Boľ - Kráľovský Chlmec – Pribeník 2/1 hod.**

Zvoz do: Kráľovský Chlmec/Pribeník – hlavné smery

- Dobrá – intenzita 500 os/24 hod. takt 54 min.
 - Pribeník - Kráľ. Chlmec – Boľany 2/2 hod.
 - **Pribeník - Dobrá - Biel - Malé Trakany - Veľké Trakany - Čierna nad Tisou 1/1 hod.**
- Malý Horeš – intenzita 680 os/24 hod. takt 40 min.
 - **Kráľovský Chlmec - Pribeník - Malý Horeš - Veľký Horeš - Strážne - Veľký Kamenec - Malý Kamenec - Streda nad Bodrogom 1/0,5 hod.**
- Svätuš – intenzita 570 os/24 hod. takt 47 min.
 - **Streda nad Bodrogom - Veľký Kamenec - Somotor - Véc - Nová Vieska pri Bodrogu - Pavlovo - Svätá Mária - Svätuš - Kráľ. Chlmec – Pribeník 2/1 hod.**
- Boľ – intenzita 610 os/24 hod. takt 44 min.
 - **Rad - Svinice - Zatín - Boľ - Kráľovský Chlmec - Pribeník 2/1 hod.**
 - Vojka - Kráľovský Chlmec – Pribeník 2/2 hod.
- Leles – intenzita 560 os/24 hod. takt 48 min. min.
 - **Leles - Bačka - Kráľovský Chlmec – Pribeník 2/1 hod.**

Región Michalovce

Centrá zvozu:

- Michalovce
- Sobrance
- Veľké Kapušany
- Strážske

Obojstranné zvozy:

- **Michalovce - Lastomír - Sliepkovce - Budkovce - Drahňov - Vojany - Veľké Kapušany 1/0,5 hod**
- Čierna nad Tisou - Čierna - Boľany - Bačka - Leles - Veľké Kapušany 4/2 hod.
- **Michalovce - Pavlovce nad Uhom - Veľké Kapušany - Kráľovský Chlmec - Pribeník 1/0,5 hod.**
- **Sobrance - Ruskovce - Jasenov - Poruba pod Vihorlatom - Jovsa - Kusín - Klokočov - Kaluža - Michalovce 1/0,5 hod.**
- **(Vyšné Nemecké -) Sobrance - Michalovce - Košice 2/1 hod.**
- Veľké Kapušany - Čierne Pole - Bajany - Lekárovce - Bežovce - Jenkovce - Sejkov - Orechová - Tibava - Sobrance 2/2 hod.
- (Michalovce -) Sobrance - Ruský Hrabovec - Ubľa (- Snina) 2/2 hod.
- Michalovce - Hriadky - Trebišov 4/2 hod.
- Jenkovce - Nižné Nemecké - Vyšné Nemecké - Krčava - Orechová - Tibava - Sobrance - Nižná Rybnica - Fekišovce - Závadka - Lúčky - Zalužice - Michalovce 2/2 hod.

Linky PSK - návrh PUM PSK

- **Prešov - Vranov nad Topľou - Strážske - Humenné (PSK) 1/1 hod.**
- **Humenné - Strážske - Michalovce (PSK) 1/1 hod.**
- **Michalovce - Trhovište - Rakovec nad Ondavou - Nižný Hrabovec - Hencovce - Vranov nad Topľou (PSK) 1/1 hod.**
- **Humenné - Strážske - Michalovce (PSK) 1/1 hod.**

Zvoz do: Michalovce - hlavné smery

- Zbudza - intenzita 550 os/24 hod. takt 49 min.
 - **Michalovce - Žabany - Zbudza - Oreské - Staré - Strážske 1/1 hod**
- Trnava pri Laborci, Vinné - intenzita 780/340/630 os/24 hod. takt 37/79/43 min.
 - **Michalovce - Trnava pri Laborci 1/1 hod.**
 - **Michalovce - Vinné - Poruba pod Vihorlatom 1/0,5 hod**
 - Po vybudovaní cesty Trnava pri Laborci - Vinné sa obidve linky spoja v jednu
- Zalužice - intenzita 1710 os/24 hod. takt 16 min.
 - **(Michalovce -) Sobrance/Husák/Nižné Nemecké/Tašuľa - Bežovce - Lekárovce 1/1 hod.**
 - Michalovce - Zalužice - Lúčky - Veľké Revištia - Závadka - Blatné Revištia - Blatné Remety - Blatná Polianka - Svätuš - Kristy 4/2 hod.
- **Michalovce - Zalužice - Hažín - Lúčky - Závadka - Hnojné - Jovsa - Poruba pod Vihorlatom - Vyšná Rybnica - Vyšné Remety - Remetské Hámre - (Remetské Hámre, Morské oko) 2/1 hod**
- Čečehov - intenzita 310 os/24 hod. takt 87 min.
 - Iňačovce - Jastrabie pri Michalovciach - Čečehov - Michalovce 2/2 hod.

- Zemplínska Široká – intenzita 1 920 os/24 hod. takt 14 min.
 - Michalovce - Zemplínska Široká - Senné - Palín - Stretava - Stretavka – Drahňov 2/2 hod.
- Lastomír – intenzita 870 os/24 hod. takt 31 min.
 - **Drahňov** **1/0,5 hod.**
- Krásnovce – intenzita 1 360 os/24 hod. takt 20 min.
 - **Michalovce - Krásnovce - Šamudovce - Vrbnica - Žbince - Hatalov - Budkovce - Slavkovce - Zemplínske Kopčany - Malé Raškovce - Veľké Raškovce** **1/0,5 hod.**
- Pozdišovce – intenzita 3 780 os/24 hod. takt 7 min.
 - Michalovce - Pozdišovce - Laškovce - Ložín - Bracovce - Falkušovce - Dúbravka – Budkovce 2/2 hod.
 - **Michalovce - Pozdišovce - Trhovište - Bánovce n./O. - Ložín - Bracovce - Falkušovce - Kačanov - Markovce - Malčice - Petrikovce – Oborín** **1/0,5 hod**
 - **Parchovany - Dvorianky - Tušice - Tušická Nová Ves - Horovce - Trhovište - Pozdišovce – Michalovce** **2/1 hod.**
- Suché – intenzita 310 os/24 hod. takt 87 min.
 - **Strážske - Pusté Čemerné - Lesné - Suché – Michalovce** **2/1 hod.**
- Petrovce na Laborcom – 2 230 os/24 hod. takt 12 min.

Zvoz do: Sobrance – hlavné smery

- Horňa – intenzita 120 os/24 hod. takt 225 min.
 - (zachádzanie)
 - Hlivištia - Baškovce - Horňa – Sobrance 2/2 hod. –
alternatívna doprava
- Tibava – intenzita 1 110 os/24 hod. takt 24 min.
 - Vyšné Nemecké - Husák - Petrovce - Koromľa - Kolibabovce - Porúbka - Vojnatina - Tibava – Sobrance 2/2 hod. (nová cesta
Husák - Koromľa)
 - Priekopa - Vojnatina - Tibava – Sobrance 2/2 hod.
 - (Ruská Bystrá –) Ruský Hrabovec/Inovce – Beňatina – Podhorod' – Koňuš – Choňkovce – Tibava – Sobrance 2/2 hod.
 - Sobrance – Tibava – Ruský Hrabovec – Dúbrava – Ubl'a (PSK) 4/2 hod.
- Ostrov – intenzita 230 os/24 hod. takt 117 min.
 - **Lekárovce - Bežovce - Tašuľa - Jenkovce - Kristy - Ostrov – Sobrance** **2/1 hod.**
- Nižná Rybnica – intenzita 1 400 os/24 hod. takt 19 min.
 - Kristy - Svätuš - Blatná Polianka - Blatné Remety - Bunkovce - Nižná Rybnica – Sobrance 2/2 hod.
 - **Remetské Hámre - Vyšné Remety - Vyšná Rybnica - Úbrež - Nižná Rybnica – Sobrance** **2/1 hod.**
 - Blatné Remety - Blatné Revištia - Veľké Revištia - Nižná Rybnica – Sobrance 2/2 hod.
- Ruskovce – intenzita 290 os/24 hod. takt 93 min.

Zvoz do: Veľké Kapušany – hlavné smery

- Čierne Pole – intenzita 1 110 os/24 hod. takt 24 min.
 - Vysoká nad Uhom - Pavlovce nad Uhom - Tahyňa - Krišovská Liesková - Veľké Kapušany 2/1 hod.
 - Beša - Ižkovce - Vojany - Veľké Kapušany 4/2 hod.
- Pavlovce nad Uhom – intenzita 280 os/24 hod. takt 94 min.
- Maťovské Vojkovce – intenzita 320 os/24 hod. takt 84 min.
- Čičarovce – intenzita 170 os/24 hod. takt 158 min.
 - Maťovské Vojkovce - Veľké Kapušany – Čičarovce 4/2 hod.
- Budince – intenzita 330 os/24 hod. takt 81 min.
 - **Ptrukša - Ruská – Kapušianske Kľačany - Veľké Kapušany** 2/1 hod.
 - Budince – Veľké Kapušany 4/2 hod.
- Kapušianske Kľačany – intenzita 250 os/24 hod. takt 108 min.
- Leles – intenzita 410 os/24 hod. takt 66 min.
- Vojany – intenzita 920 os/24 hod. takt 29 min.
- Drahňov – intenzita 540 os/24 hod. takt 50 min.

9.2.3 Rekapitulácia návrhu

Pre oblasť KSK Západ je navrhnutých 124 liniek objednávaných KSK o dĺžka 2 862 km, za deň pôjde 3036 spojov, ktoré prejdú 67 636 km za deň a 18, 97 mil. km za rok.

Pre oblasť KSK Východ je navrhnutých 124 liniek o dĺžke 2 449 km, za deň pôjde 1 760 spojov, ktoré prejdú 50 191 km za deň a 14,4 mil. km za rok

Celkovo je navrhnutých 248 liniek o dĺžke 5 311 km, za deň pôjde 3 517 spojov, ktoré prejdú 117 827 km za deň a 33,4 mil. km za rok (z nich 3,5 % sú výkony MHD Košice) .

Návrh dopravného výkonu prímestskej autobusovej dopravy v rozsahu obojstranných zvozov a zvozov je cca o 13 % vyšší ako existujúci výkon. Ďalších 9 % nárastu spôsobujú novo zavedené diaľkové linky.

9.2.4 Návrhy terminálov a zastávok

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

A: hlavný prestupový terminál s obratom nad 2 tisíc cestujúcich/24 hod. – Košice

C: veľký prestupový terminál s 0,5 – 1 tis. Cestujúcich/24 hod. – ostatné terminály v Košiciach, Kysak, Spišská Nová Ves, Moldava nad Bodvou mesto, Trebišov, Michalovce

E: bežné terminály s menej než 0,5 tis. Cestujúcich/24 hod. – ostatné železničné stanice

Označenie A až E pochádza zo štúdie Návrh koncepcie regionálnej integrovanej dopravy v rámci KSK – terminály IDS z roku 2013, vzhľadom na veľkosti obratu na termináloch neboli terminály B (1 000 – 2 000 cestujúcich/deň) a D (200 – 400 cestujúcich/deň) navrhované.

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 vybavovacích plôch autobusovej stanice a komplikovaná priechodnosť územia. Chýba tiež možnosť priameho prechodu z nástupiska zo železničnej stanice na autobusovú stanicu.

Navrhuje sa:

- Spracovanie Štúdie uskutočniteľnosti uzla Košice
- Modernizácie železničného uzla Košice
- Spriechodnenie stanice na východnú stranu + rozšírenie stanice na východnej strane + 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 vybavovacej plochy autobusovej stanice, sprehľadnenie, informačný systém, zrušenie podchodu, integrácia s vybavovaním MHD
- Preferencia autobusov na Prešovskej a Palackého ulici
- Záchytné parkovisko na východnej strane stanice
- Zriadenie kontaktného centra IDS Východ s predajom cestovných dokladov.

Košice – Sever – nový terminál sa plánuje na železničnej trati 180 vybudovať pri jej krížení s Hlinkovou ulicou. Po jeho dobudovaní bude zastávka 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 Čiernej nad Tisou, ktorý by nahradil aj súčasnú zastávku Krásna, železničné zastávky na dvoch tratiach, zastávky MHD, terminál prímestskej autobusovej dopravy od juhu a juhovýchodu, s P+R, možné výhľadové predĺženie električkovej trate z Barce do terminálu Barca a vybudovaním cesty z III/3416 do terminálu v ideálnom prípade vytvárajúci aj cestné prepojenie na Slaneckú cestu.

Na druhom poradí dôležitosti - **typ C** - stoja stanice s diaľkovou dopravou na úrovni okresných miest a významných spádových centier.

- **Spišská Nová Ves** – druhá najfrekventovanejšia železničná stanica potrebuje modernizáciu pre zrýchlené vybavenie vlakov a nové riešenie stanice. Taktiež aj 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,

- **Kysak** je terminál pre diaľkovú dopravu prístupný z Prešovského kraja, na stanici chýba kvalitnejšie vybavenie pre cestujúcich, úzke plochy nástupísk vedú k pomalému vybavovaniu, chýba infraštruktúra pre autobusy a automobily. Pripravuje sa modernizácia stanice v rámci modernizácie koridoru Poprad – Košice. Je potrebné vybudovať v predstaničnom priestore moderný terminál Kysak pre autobusovú dopravu a záchytné parkovisko v objekte pri stanici,
- **TIOP Trebišov** – je potrebné vybudovať terminál pre regionálnu a mestskú dopravu s kvalitným informačným systémom,
- **TIOP Michalovce** – železničná stanica potrebuje modernizáciu a peronizáciu, dve samostatné časti autobusovej stanice je potrebné funkčne prepojiť, vybudovať odstavné parkovisko pre autobusy a vybaviť informačným systémom,
- **Margecany** – stanica potrebuje modernizáciu, pred stanicou je k dispozícii malý, ale zatiaľ postačujúci terminál, je potrebné dobudovať odstavné plochy pre autobusy, vo výhlade 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.

Významné prestupné uzly

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

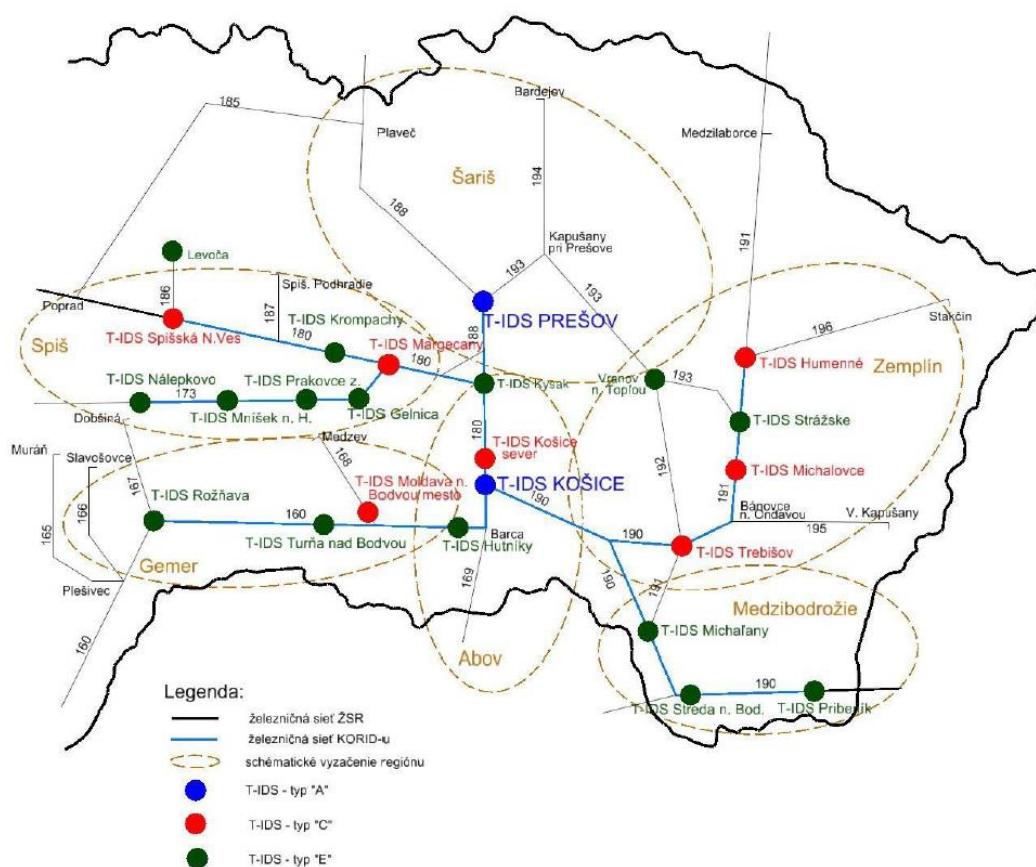
Terminál pri staniciach a zastávkach regionálneho významu - typ E:

- 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
- Nálepkovo
- Turňa nad Bodvou
- Rožňava mesto
- Dobšiná
- Mníšek nad Hnilcom
- Čierna nad Tisou
- Bohdanovce

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

- Plešivec
- Turňa nad Bodvou
- Veľká Ida
- Slanec
- Kostolány nad Hornádom
- Čečejuvce
- Haniska
- Čaňa
- Čelovce
- Kuzmice
- Kalša
- Čerhov

Plánovaná lokalizácia Terminálov integrovaného dopravného systému (T-IDS) v rámci KSK



Obrázok 17 Situovanie terminálov na železničných tratiach

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

Navrhuje sa päť veľkostných kategórií prestupových bodov pre autobusovú dopravu. Tie je potrebné vybaviť prístreškami, informačným systémom IDS Východ a viac využívanými on-line informačnými panelmi s odchodmi vozidiel. **Boldom** sú uvedené samostatné autobusové terminály, *kurzívou* tie, ktoré sú súčasťou terminálu vlak – bus:

A: *Košice*

B: *Rožňava, Spišská Nová Ves, Michalovce,*

C: **Štítник**, *Spišské Vlachy, Krompachy, Gelnica, Kráľovský Chlmec, Sečovce, Veľké Kapušany, Sobrance,*

D: **Dobšiná, Plešivec, Medzev, Jasov, Turňa nad Bodvou, Čaňa, Čaňa, Čečejevce, Čierna nad Tisou, Strážske, Strážske, Pribeník, Budkovce**

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

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 ulice s preferenciou autobusovej dopravy),
- Košice – sever
- Košice – juh (Barca)
- Moskovská
- Vstupný areál U. S. Steel – existujúci terminál električiek a autobusov
- Valcovne U. S. Steel
- Važecká

10 Dopravno-prevádzkové podklady a hodnotiace kritériá pre hospodársku súťaž

Verejné obstarávanie a zmluva o službách vo verejnom záujme musí vychádzať z týchto legislatívnych podkladov :

- Zákona č. 343/2015 Z. z. Zákon o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady 1370/2009
- Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Princípy uvedené v Zákone č. 343/2015 Z. z. Zákon o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov:

Zákon okrem iného upravuje zadávanie zákaziek na poskytnutie služieb.

Zákazka na účely tohto zákona je odplatná zmluva uzavretá medzi jedným alebo viacerými verejnými obstarávateľmi alebo obstarávateľmi na jednej strane a jedným alebo viacerými úspešnými uchádzačmi na strane druhej, ktorej predmetom je poskytnutie služby.

Koncesia na služby je zákazka rovnakého typu ako zákazka na poskytnutie služby s tým rozdielom, že protiplnením za služby, ktoré sa majú poskytnúť, je buď právo využívať poskytované služby na dohodnutý čas alebo je toto právo spojené s peňažným plnením. Koncesia sa nehodí pre poskytovanie verejných služieb v doprave, lebo protiplnenie je výhradne peňažné plnenie.

Predpokladaná hodnota zákazky sa určuje ako cena bez dane z pridanej hodnoty s cieľom ustanovenia postupu verejného obstarávania podľa finančných limitov. Verejný obstarávateľ a obstarávateľ určia predpokladanú hodnotu zákazky na základe údajov a informácií o zákazkách na rovnaký alebo porovnateľný predmet zákazky.

Verejný obstarávateľ na účely tohto zákona je vyšší územný celok alebo právnická osoba založená alebo zriadená na osobitný účel plnenia potrieb všeobecného záujmu, ktoré nemajú priemyselný charakter alebo obchodný charakter, a úplne alebo z väčšej časti financovaná a kontrolovaná vyšším územným celkom, ktorý vymenúva alebo volí viac ako polovicu členov jej riadiaceho orgánu alebo kontrolného orgánu.

Verejným obstarávateľom môže byť Košický samosprávny kraj aj organizátor IDS Východ, s. r. o.

Verejný obstarávateľ a obstarávateľ musia dodržať princíp rovnakého zaobchádzania, princíp nediskriminácie hospodárskych subjektov, princíp transparentnosti, princíp proporcionality a princíp hospodárnosti a efektívnosti.

Predbežné oznámenie a pravidelné informatívne oznámenie možno uverejniť v profile verejného obstarávateľa alebo v profile obstarávateľa.

Verejný obstarávateľ a obstarávateľ môžu rozdeliť zákazku alebo koncesiu na samostatné časti, pričom v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania, oznámení použitom ako výzva na súťaž alebo v oznámení o koncesii určia veľkosť a predmet takýchto častí a uvedú, či ponuky možno predložiť na jednu časť, niekoľko častí alebo všetky časti.

Postupy vo verejnom obstarávaní pri nadlimitných zákazkách sú:

- a) verejná súťaž,
- b) užšia súťaž,
- c) rokovacie konanie so zverejnením,
- d) súťažný dialóg,
- e) inovatívne partnerstvo,
- f) priame rokovacie konanie.

Súťažné podklady sú písomné, grafické alebo iné podklady obsahujúce podrobné vymedzenie predmetu zákazky. V súťažných podkladoch verejný obstarávateľ a obstarávateľ uvedú všetky okolnosti, ktoré budú dôležité na plnenie zmluvy a na vypracovanie ponuky.

Verejný obstarávateľ a obstarávateľ vyhodnocujú ponuky na základe objektívnych kritérií na vyhodnotenie ponúk, ktoré súvisia s predmetom zákazky, s cieľom určiť ekonomicky najvýhodnejšiu ponuku. Verejným obstarávateľom a obstarávateľom určené kritériá musia byť nediskriminačné a musia podporovať hospodársku súťaž.

Najlepší pomer ceny a kvality sa posúdi na základe ceny alebo nákladov a ďalších kritérií, ktoré zahŕňajú kvalitatívne, environmentálne alebo sociálne hľadiská súvisiace s predmetom zákazky.

Uzavretá zmluva nesmie byť v rozpore so súťažnými podkladmi a s ponukou predloženou úspešným uchádzačom alebo uchádzačmi.

Princípy uvedené v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2009:

Zmluva o službách vo verejnom záujme je jeden alebo viacero právne záväzných aktov, ktoré potvrdzujú dohodu medzi príslušným orgánom a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme s cieľom zveriť poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme riadenie a poskytovanie služieb vo verejnom záujme v doprave podliehajúcich záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme; zmluva o službách vo verejnom záujme môže mať v závislosti od práva členského štátu tiež formu rozhodnutia prijatého príslušným orgánom:

- ktoré má podobu individuálneho právneho alebo regulačného aktu; alebo
- ktoré obsahuje podmienky, za ktorých samotný príslušný orgán poskytuje služby alebo zverí poskytovanie týchto služieb internému poskytovateľovi.

Výlučné právo a odmena sa poskytne na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Objednávateľ poskytne poskytovateľovi služieb kompenzáciu vo výške rozdielu medzi vynaloženými nákladmi a dosiahnutými výnosmi.

Iné pravidlá o kompenzácií sa môžu uplatniť v prípade tarify pre žiakov, študentov, učňov a osôb so zníženou pohyblivosťou.

Zmluva o službách vo verejnom záujme musí:

- vymedziť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má poskytovateľ splniť, a dotknuté geografické územia;
- stanoviť parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby úhrady;
- stanoviť povahu a rozsah prípadných výlučných poskytnutých práv;

- zabezpečiť, aby poskytovateľ služieb nemohol dostať nadmernú úhradu t. j. úhradu vyššiu než rozdiel medzi vynaloženými nákladmi navýšenými o primeraný zisk a sumou všetkých výnosov služby;
- určuje spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb – (náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, park vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodná návratnosť kapitálu);
- určiť spôsob rozdelenia výnosov z predaja cestovných dokladov medzi objednávateľa a dopravcu.

Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autobusové a autokarové služby.

V prípade potreby sa vzhľadom na podmienky odpisovania aktív môže doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme predĺžiť najviac o 50 % (v prípade významných investícií poskytovateľa do prostriedkov na poskytovanie služieb v osobnej doprave).

Ak je to odôvodnené nákladmi, ktoré vyplývajú z konkrétnej geografickej polohy, doby platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme možno v najvzdialenejších regiónoch predĺžiť najviac o 50 % aj bez podmienky odpisovania aktív.

Zmluva môže mať dlhšiu dobu platnosti, ak je to odôvodnené amortizáciou kapitálu vo výnimočnej výške a ak bola zmluva o službách vo verejnom záujme zadaná na základe spravodlivej verejnej súťaže. V takomto prípade na účely zabezpečenia transparentnosti zašle príslušný orgán do jedného roka od uzavretia zmluvy Komisii zmluvu o službách vo verejnom záujme a náležitosti, ktoré odôvodňujú jej dlhšie trvanie.

Ak príslušné orgány požadujú, musí zmluva obsahovať požiadavku, aby poskytovatelia služieb vo verejnom záujme spĺňali určité sociálne normy s uvedením zoznamu dotknutých zamestnancov a transparentných informácií o ich zmluvných právach a podmienkach, za akých sa zamestnanci považujú za zapojených do poskytovania služieb.

Ak príslušné orgány požadujú, musí zmluva obsahovať určité normy kvality.

Zmluva o službách vo verejnom záujme musí transparentným spôsobom ukazovať možnosť a prípadne rozsah subdodávania, pričom dodávateľ je povinný sám poskytovať podstatnú časť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave.

Zmluvou o službách vo verejnom záujme, predmetom ktorej je návrh, vybudovanie a prevádzka služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže povoliť plné subdodávanie s ohľadom na prevádzku uvedených služieb. Zmluva o službách vo verejnom záujme určí podmienky, ktoré sa uplatňujú na subdodávanie.

Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

S výnimkou služieb zadávaných v súlade so smernicou 2014/25/ES alebo smernicou 2014/24/ES sa požaduje:

- **Objednávateľ** sa môže rozhodnúť sám poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo právne odlišnému subjektu, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami. V takýchto prípadoch sa uplatňuje:
 - 100 % vlastníctvo príslušným orgánom verejnej moci, najmä v prípade verejno-súkromných partnerstiev nie je nevyhnutným predpokladom zabezpečenia kontroly;
 - vyžaduje sa, aby interný poskytovateľ a každý subjekt, na ktorý má tento poskytovateľ hoci len minimálny vplyv, vykonával svoje činnosti súvisiace s verejnou osobnou dopravou na území pôsobnosti príslušného miestneho orgánu, okrem odchádzajúcich liniek, alebo iné pomocné prvky tejto činnosti, ktoré zasahujú na územie pôsobnosti susedných príslušných miestnych orgánov a aby sa nezúčastňoval na verejných súťažiach na poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sa organizujú mimo územia pôsobnosti príslušného miestneho orgánu;
 - interný poskytovateľ sa môže zúčastňovať na spravodlivých verejných súťažiach dva roky pred uplynutím doby platnosti svojej priamo zadanej zmluvy o službách vo verejnom záujme pod podmienkou, že sa prijalo konečné rozhodnutie o zaradení poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, na ktoré sa vzťahuje zmluva interného poskytovateľa, do spravodlivej verejnej súťaže a že tento poskytovateľ neuzavrel žiadnu ďalšiu priamo zadanú zmluvu o službách vo verejnom záujme;
 - v prípade subdodávania je interný prevádzkovateľ povinný sám poskytovať prevažnú časť služieb vo verejnej osobnej doprave.
- Objednávateľ, ktorý zverí poskytovanie služieb tretej strane inej, ako je interný poskytovateľ, zadáva zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe verejnej súťaže. Postup prijatý pre verejnú súťaž umožňuje účasť všetkým poskytovateľom, je spravodlivý a rešpektuje zásady transparentnosti a nediskriminácie. Po predložení súťažných návrhov a po prípadnom predbežnom výbere môžu pri dodržaní týchto zásad nasledovať rokovania s cieľom upresniť, ako najlepšie splniť osobitné alebo komplexné požiadavky.
- Priame zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme tretej strane je možné v prípade, ak sa ich priemerná ročná hodnota odhaduje na menej ako 1 000 000 EUR (7 500 000 EUR pri zmluvách zahŕňajúcich služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave), alebo ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne (500 000 kilometrov ročne pri zmluvách zahŕňajúcich služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave).
- V prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej priamo malému alebo strednému podniku, ktorý neprevádzkuje viac ako 23 cestných vozidiel, tieto prahové hodnoty možno zvýšiť buď na priemernú ročnú hodnotu odhadovanú na menej ako 2 000 000 EUR, alebo ak

sa zmluva týka poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 600 000 kilometrov.

- V prípade prerušenia poskytovania služieb alebo bezprostredného rizika vzniku takejto situácie môže príslušný orgán prijať núdzové opatrenie.
- Objednávateľ zabezpečí, aby rozhodnutia prijaté z hľadiska postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme mohli byť preskúmané účinným a rýchlym spôsobom na základe požiadavky každej osoby, ktorá má alebo mala záujem získať príslušnú zmluvu a ktorá bola poškodená alebo ktorej hrozí, že bude poškodená porušením pravidiel, na základe toho, že takéto rozhodnutia porušili právo.

Uverejnenie

Objednávateľ raz ročne zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme a tiež o platbách úhrady a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme poskytnuté vo forme úhrady.

Najmenej rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo rok pred priamym zadaním objednávateľ uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie aspoň tieto informácie:

- a) názov a adresa príslušného orgánu;
- b) predpokladaný spôsob zadania;
- c) služby a oblasti, na ktoré sa zadanie prípadne vzťahuje;
- d) plánovaný dátum začatia uplatňovania zmluvy o službách vo verejnom záujme a doba jej trvania.

S výnimkou služieb v rozsahu menšom ako 50 000 kilometrov ročne.

V prípade, ak sa táto informácia zmení po jej uverejnení, príslušný orgán zverejní čo najskôr príslušnú opravu. Touto opravou sa nemení dátum začatia priameho zadávania ani výzvy na predkladanie súťažných návrhov.

Zadávanie zmlúv vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave má byť v súlade s pravidlami o zadávaní zmlúv vo verejnom záujme od 3. decembra 2019.

Uplatňovanie zmlúv uzatvorených pred 26. júlom 2000 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti.

Uplatňovanie zmlúv uzatvorených pred 26. júlom 2000 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže a zmlúv uzatvorených od 26. júla 2000 a pred 3. decembrom 2009 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, nie však dlhšie ako 30 rokov.

Uplatňovanie zmlúv uzatvorených od 26. júla 2000 a pred 3. decembrom 2009 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti pod podmienkou, že ich doba platnosti je obmedzená a porovnateľná s dobami platnosti uvedenými v článku 4 nariadenia.

Uplatňovanie zmlúv o službách vo verejnom záujme môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, ak by ich ukončenie spôsobilo neprimerané právne alebo hospodárske dôsledky a za predpokladu, že Komisia dala svoj súhlas.

Na účely zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme s výnimkou núdzových opatrení a zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa malých vzdialeností by príslušné orgány mali prijať opatrenia potrebné na zverejnenie skutočnosti, že majú v úmysle zadať takéto zmluvy najmenej jeden rok vopred, aby mohli potenciálni poskytovatelia služieb vo verejnom záujme na tento zámer reagovať.

V prípade rizika prerušenia poskytovania služieb by príslušné orgány mali byť oprávnené prijať krátkodobé núdzové opatrenia až do zadania novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá je v súlade so všetkými podmienkami zadávania zmlúv, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení.

10.1 Strategické rozhodnutia

Predpokladom zdarného výberu dopravného systému je nevyhnutné definovanie strategických cieľov, ktoré ovplyvňujú následný proces výberu dopravcov a zmluvné podmienky, ktorými sú najmä:

Rozhodnutie, či dopravné služby bude na celom území prevádzkovať jeden dopravca, alebo či územie bude rozdelené na menšie oblasti s umožnením prevádzkovania dopravy v kraji zo strany viacerých dopravcov;

- Podmienkam verejného obstarávania musí vyhovieť viac dopravcov, ktorí reálne môžu zabezpečiť dopravnú obsluhu vo vypísanom rozsahu.
- Výhoda zadania jedinému dopravcovi je najmä administratívna jednoduchosť, zjednodušenie nutnosti zavádzania integrovaných dopravných služieb a prípadného clearingu a možné ekonomické výhody s tým spojené.
- Výhodou systému s viacerými dopravcami je menšia závislosť na jednom dopravcovi a s tým spojená jednoduchšia náhrada jedného dopravcu v prípade jeho problémov s plnením zmluvy a teoreticky nižšia ponuková cena dopravného výkonu. Tento systém je výhodný aj z toho hľadiska, že umožňuje definovať oblasti, ktoré sú navzájom charakterovo odlišné a ktorých charakteristiky sú dôvodom odlišných nákladov dopravcu alebo dosahovaných tržieb.
- V podmienkach Košického kraja nie je možné predpokladať, že by celý rozsah prevádzky zabezpečil jeden dopravca a že by sa do takého obstarávania prihlásilo viacej firiem. Rozdelenie na oblasti bude výhodné.
- Pre úspešné dosiahnutie optimálnej ceny je nutné súťažiť prevádzkovo ucelené celky, t.j. rozsahy služieb, ktoré spolu obehovo, priestorovo a typom výkonu súvisia. Je účelné združovať do jednej zákazky autobusové linky s „podobnými“ nárokmi na vozidlá (technické parametre, kapacita) a zároveň linky geograficky „blízke“.
- Odporúča sa rozdelenie objednávky na 2 oblasti (KSK Západ a KSK Východ).
- Neodporúča sa zriadenie vnútorného prevádzkovateľa Košického kraja pre zabezpečenie prevádzky autobusovej dopravy. Vhodná forma zabezpečenia prevádzky môže byť do budúcnosti obstaranie vlastného vozidlového parku a technickej základne Košického kraja a oblasti súkromnej spoločnosti iba pre prevádzku vozidiel, ktoré im budú počas zmluvy prenájaté a budú pravidelne obnovované.

Rozhodnutie, či riziko tržieb ponesie dopravca alebo zadávateľ (v prípade postupu verejným obstarávaním je ním verejný obstarávateľ) ;

- Ak dopravca neponesie riziko tržieb, pôjde spravidla o verejnú zákazku, ktorú bude obstarávať podľa zákona o verejnom obstarávaní a príslušných smerníc. Ak je riziko tržieb na strane dopravcu, pôjde spravidla o koncesiu, ktorá bude zadávaná podľa Nariadenia 1370/2007 ES.
- Riziko tržieb na strane dopravcu (netto zmluva) je len čiastočným znížením rizík pre zadávateľa. Prevodom rizika z tržieb na dopravcu, hoci len čiastočným, si zadávateľ skomplikuje možnosti nielen rozhodovania o tarife, ale aj s akýmikoľvek ďalšími úpravami dopravného systému. Zmeny zmluvy v priebehu jej plnenia sú obmedzené len na také, ktoré nemenia pôvodné zadávacie podmienky.
- V súvislosti s rozšírením využívania zmlúv s rizikom na strane zadávateľa (brutto zmluva sa často objavuje ich kritika spočívajúca v tom, že keďže sú u nich tržby príjmom objednávateľa, nemotivujú dopravcu dostatočne k zvyšovaniu tržieb a kvality. Tejto kritike možno rozumieť, ale to len do určitej miery. Riziko, že sa dopravca nebude usilovať o kvalitu služieb, a teda o rast tržieb, je totiž možné minimalizovať celým radom zmluvných ustanovení. Odporúča sa napríklad v zmluve s dopravcom stanoviť minimálne požiadavky na kvalitu prevádzkovanvej pravidelnej dopravy, ako aj oprávnenie objednávateľa kontrolovať úroveň a kvalitu služieb. Zmluvy by taktiež mali obsahovať sankcie napríklad v podobe zmluvných pokút za neplnenie predpísaných štandardov kvality. Ďalej je prípustné zainteresovať dopravcu do rozvoja poskytovaných služieb vo forme bonusov za prírastok cestujúcich a pod.
- Odhliadnuc od vyššie načrtnutého rizika, prinášajú brutto zmluvy pre objednávateľa celú paletu výhod. Objednávateľ má v ich rámci oveľa väčší priestor k aktivite než u netto zmlúv. Má právo rozhodovať o rozsahu realizovaného dopravného výkonu, cestovnom poriadku a nadväznosti spojov, výške tarify, cenotvorbe, sociálnych zľavách, má možnosť stanoviť jednotné cestovné v rámci dopravného systému, vrátane prestupných cestovných lístkov a pod. Objednávateľ ďalej rozhoduje o podobe poskytovaných služieb a disponuje možnosťou stanovenia podrobných technických štandardov. Ďalej sa udáva, že brutto zmluvy umožňujú zapojenie viacerých dopravcov a podporujú tým súťažné prostredie medzi dopravcami, a to vrátane možnosti zapojenia aj menších a stredne veľkých dopravcov.
- Ak nesie riziko tržieb dopravca a ak je dopravca oprávnený jednostranne stanoviť svoj tarifu, bude spravidla ťažšie takéhoto dopravcu zahrnúť do jednotného dopravného systému s jednotným cestovným a uznávaním spoločných cestovných lístkov. Pri jeho zahrnutí do IDS totiž bude musieť byť zabezpečené, že vo vzťahu k nemu nedochádza náhradami na odstránenie či zníženie rizika tržieb, ktoré by predstavovalo podstatnú zmenu pôvodnej zmluvy.

Rozhodnutie, či dopravca bude vybraný iba na základe ponukovej ceny dopravného výkonu (resp. výšky kompenzácie), alebo či budú hodnotené aj iné kritériá;

Verejné obstarávanie:

- Voľba kvalifikačných predpokladov:
 - Okrem základných a profesijných kvalifikačných predpokladov je zásadné vhodne definovať zodpovedajúce technické kvalifikačné predpoklady, ktorými môžu byť medzi inými aj požiadavky na rozsah a počet referenčných zákaziek a obsah osvedčenia o vzdelaní a odbornej kvalifikácii dopravcu / vedúcich zamestnancov.
 - Kvalitu budúcej spolupráce a fungovania dopravného systému je možné tiež poistiť požiadavkami na riadiaci personál dopravcu. Odporúčame stanoviť minimálne požiadavky na tzv. realizačný tím, ktorým je hlavný zmenový dispečer, špecialista (technik) informačných systémov a technológ dopravy. Táto skupina odborných

pracovníkov by mala byť poverená rokovať záväzne s objednávatelom za dopravcu vo veciach spadajúcich do ich odbornej kompetencie.

- Voľba iných zadávacích podmienok:
 - Popri splnení zákonných podmienok možno po dopravcoch požadovať tiež splnenie iných zadávacích podmienok, a to napr. čestného vyhlásenia dopravcu, že bude po dobu plnenia zákazky disponovať surčitým vozidlovým parkom alebo ďalšími zariadeniami.
- Voľba hodnotiacich kritérií:
 - Podľa charakteru služieb možno voľiť medzi najnižšou ponukovou cenou alebo ekonomickou výhodnosťou ponuky. Ide o jedno zo strategických rozhodnutí obstarávateľa z hľadiska ekonomického a technického.
 - Rozhodnutie, či okrem ponukovej ceny budú pri výbere dopravcu posudzované aj iné požiadavky.
 - Kritériami by mohli byť:
 - Kvalitatívne ukazovatele použitej dopravnej a informačnej techniky, napr. priemerný alebo maximálny vek vozidiel, typ pohonu nafta/CNG/LNG/elektro, emisná trieda motorov, podiel nízkopodlažných vozidiel, ich vybavenie klimatizáciou a pod., Pokiaľ tieto požiadavky nebudú presne stanovené v Technických a prevádzkových štandardoch.
 - Je možné nastaviť minimálne požiadavky v Technických a prevádzkových štandardoch a zároveň prideliť kladné hodnotenie kritéria za vyššie podiely (napr. nízkopodlažných vozidiel a klimatizovaných vozidiel na linkách medzi mestami) než predpísané v Technických a prevádzkových štandardoch.
 - Konkrétne hodnoty vlastnej organizácie prevádzky, ku ktorým by sa takto dopravca podanou ponukou zaviazal: napr. doba poskytovania informačnej služby, doba otvorenia výdajných miest, doba pristavenia náhradných vozidiel atď.
- Vhodný mix zabezpečenia povinností dopravcu v rámci verejného obstarávania a po jeho skončení
 - Je potrebné zabezpečiť, aby bolo v maximálnej možnej miere zabránené prípadnému vypúšťaniu zákazky ďalšiemu dopravcovi v poradí tým, že takýto postup bude pre víťazného dopravcu spojený s čo najväčšou finančnou stratou. To možno docieľiť vhodnou voľbou zaistovacích mechanizmov, a to zodpovedajúcou výškou istoty v postupe obstarávania, ktorá bude pred uzavretím zmluvy adekvátne nahradená bankovou zárukou za riadne plnenie zmluvy. Je však potrebné zabezpečiť, aby tieto dva inštitúty na seba nadväzovali a aby nemohlo dôjsť k tomu, že dopravca objednávatelovi neposkytne bankovú záruku za riadne plnenie zmluvy, ale objednávatel už nebude oprávnený vyčerpať istotu predloženú dopravcom v postupe obstarávania.

Rozhodnutie, na základe akých okolností bude dochádzať ku zmene kompenzácie (cena dopravného výkonu) hradenej dopravcovi – pravidlá pre zmeny výšky kompenzácie:

- Zmluvy o verejných službách sú dlhodobé zmluvy uzatvárané väčšinou na dobu od desiatich rokov. Počas tejto doby môže v priebehu plnenia zmluvy dôjsť k celému radu okolností, ktoré môžu mať za následok zmenu nákladov dopravcu na plnenie zmluvy. V záujme stability dopravného systému by zadávateľ mal zabezpečiť, aby každá významná zmena nákladov bola zohľadnená vo výške hradenej kompenzácie.

- V zmluve by sa mali stanoviť pravidlá pre aktualizáciu ceny dopravného výkonu v závislosti na zmenách tak, aby v každom okamihu plnenia zmluvy zodpovedala kompenzácia podmienkam, za ktorých bola zmluva uzavretá. Pravidlá by mali popísať najmä:
 - Zmeny objemu dopravného výkonu za príslušné obdobie
 - Zmeny v požiadavkách na počet a kategórie vozidiel
 - Zmeny spôsobené vonkajšími vplyvmi súvisiacimi so zmenou ceny rozhodujúcich vstupov:
 - Ceny pohonných hmôt
 - Náklady na mzdy vodičov a mzdy technicko-hospodárskych pracovníkov plne riadiacich autobusovú dopravu a ostatných zamestnancov zabezpečujúcich prevádzku autobusovej dopravy (revízori, pracovníci prepravných pokladní, informačné služby atď.), a súvisiace náklady na sociálne zabezpečenie a zdravotné poistenie.
 - Zmeny spôsobené zmenou reálnej hodnoty meny, v ktorej je kompenzácia hradená:
 - Vplyv inflácie na vybrané nákladové položky.
- Niektoré nákladové položky nemožno v čase prípravy ponuky naceniť:
 - Poplatky za mýto: v čase prípravy ponuky nemusí byť uchádzačovi známe, aké poplatky a na akých komunikáciách budú po celú dobu plnenia zákazky vyžadované a nemôže byť známy ani počet km, ktorý bude na spoplatnených komunikáciách realizovaný. Zadávatel' túto informáciu tiež nemôže s dostatočnou presnosťou poskytnúť.
 - Poplatky za vjazdy a užívanie autobusových staníc sú nákladom, ktorý možno veľmi ťažko predikovať. Vlastníctvo autobusových staníc dopravcami, ktorí by sa zúčastnili výberového konania, by mohlo znamenať podľa niektorých názorov konkurenčnú výhodu, podľa iných by mohlo spôsobiť zneužitie postavenia na trhu.
 - Tieto náklady odporúčame vypustiť z kalkulácie ponukovej ceny dopravného výkonu a riešiť ich formou náhrad, tzn., že dopravcom sú tieto náklady vyplácané podľa skutočne preukázanej výšky nákladov súvisiacej s rozsahom plnenia záväzku. V prípade poplatkov za vjazdy a užívanie autobusových staníc môžu byť hradené objednávatel'om dopravy priamo prevádzkovateľovi.

Pravidlá pre zmenu kompenzácie odporúčame stanoviť formou matematických vzorcov tak, aby s každou zmenou cestovných poriadkov mohol objednávatel' sám prepočítať novú cenu a túto cenu oznámiť dopravcovi spolu s novým dopravným zadáním. Vstupy ovplyvňujúce výsledok by mali obsahovať len hodnoty, ktoré sú súčasťou dopravného zadania vo forme počtu vozidiel v jednotlivých kategóriách a k nim priradeným dopravným výkonom. V termínoch aktualizácie ceny vzhľadom na vonkajšie vplyvy by mal byť výpočet závislý len na hodnotách, ktoré je možné overiť z verejných databáz.

Rozhodnutie, aké doplnkové služby budú poskytované zo strany dopravcu, a ktoré naopak bude poskytovať kraj alebo iné osoby vybrané krajom (najmä v súvislosti s prevádzkou integrovaných dopravných služieb a prípadným vydávaním elektronických peňazí atď.).

- IDS
 - Košický kraj v súčasnosti rozvíja Integrovaný dopravný systém. Otázka zavedenia dopravného systému nie je súčasťou riešenia problematiky výberových konaní, ale môže byť riešená neskôr. V každom prípade je vhodné zmluvne ošetriť povinnosť dopravcu do budúcnosti poskytnúť súčinnosť pri rozvoji a prevádzke IDS a za týmto účelom spolupracovať s organizátorom IDS. V prípade zavedenia IDS pred alebo súčasne s výberom nového dopravcu je potrebné rozhodnúť o tom, kto bude

poskytovať súvisiace služby (napr. výdaj cestovných dokladov, dobíjanie elektronických **kariet**, prevádzka informačného centra, akým spôsobom bude prebiehať finančné vyrovnanie atď.).

- Softvér a hardvér
 - Zadávateľ by mal venovať pozornosť nastaveniu právnych vzťahov zadávateľa s dodávateľmi hardvérového a najmä softvérového vybavenia potrebného na prevádzku integrovaného dopravného systému (napr. otázka nežiaducej licenčnej závislosti zadávateľa na konkrétnom dodávateľovi softvéru).
- Elektronické peniaze
 - V prípade záujmu zadávateľa o využívanie bezkontaktných čipových kariet je nutné posúdiť, či by v rámci integrovaného dopravného systému z hľadiska legislatívy dochádzalo k vydávaniu tzv. elektronických peňazí a ak áno, ktorý orgán by bol ich vydavateľom a akým spôsobom by ich vydávanie bolo zabezpečené. Do úvahy je nutné vziať najmä riziko insolvencie dopravcu v prípade, že tento je vydavateľom elektronických peňazí (tzn. v prípade, že dopravca dobíja na ním vydávanú elektronickú kartu kredit a za to dostane od cestujúcich peniaze).
- Platobné karty
 - Vozidlá je možné vybaviť terminálmi na transakcie s platobnými kartami, podmienkou je internetové pripojenie autobusu a bude potrebné zdefinovať, kto bude inkasovať platby z kariet (organizátor alebo dopravca).
- Mobilná aplikácia
 - Organizátor môže obstaráť aplikáciu pre mobilné telefóny s platobnou bránou pre platby prostredníctvom deponovaných elektronických peňazí alebo platbou prostredníctvom bankovej karty.
- Kontrola základných dát objednávateľom
 - Zadávateľ by mal mať absolútnu kontrolu nad všetkými dátami súvisiacimi s dopravnými výkonmi a tržbami a mal by byť schopný v prípade pochybenia dopravcu toto pochybenie odhaliť a jeho následky odstrániť.
- Zaistenie kontinuity dopravy
 - Treba počítať s možnosťou, že v budúcnosti môže vzniknúť potreba nahradiť niektorého dopravcu iným dopravcom. Integrovaný dopravný systém by mal byť na takú situáciu pripravený tak, aby bola zachovaná kontinuita poskytovaných dopravných služieb a aby nevznikala ujma zákazníkom príslušného dopravcu (otázkou je napr. ďalšia využiteľnosť bezkontaktných čipových kariet vydaných dopravcom, ktorý opustil integrovaný dopravný systém).
- Ochrana osobných údajov
 - Zvolená koncepcia vybavovacieho systému musí zodpovedať pravidlám ochrany osobných údajov cestujúcich.

10.2 Nastavenie zmluvných podmienok

Popri obvyklých zmluvných podmienkach je nutné klásť dôraz na riadne zaistenie zmluvných povinností dopravcov. Najviac využívané sú v tomto ohľade kombinácie bankovej záruky na riadne plnenie zmluvy a optimálneho nastavenia zmluvných pokút, ktoré zaisťujú plnenie povinností dopravcu, a to ako vo vzťahu k ich výške, tak k rozsahu zmluvných povinností, ktoré zaisťujú.

10.2.1 Zmluvné pokuty

Vymáhanie zmluvných pokút je obvykle omnoho jednoduchšie než vymáhanie náhrady škody, keďže priznanie nároku na náhradu škody súdmi je často veľmi zložité a závislé na preukázaní výšky

spôsobenej škody. To môže byť napríklad v prípade meškania autobusov alebo nedodržania kvalitatívnych parametrov prepravy veľmi komplikované a tým aj neefektívne.

Do úvahy je nutné vziať najmä skutočnosť, že verejnoprávne subjekty nemajú možnosť nevymáhať zmluvné pokuty, pokiaľ dopravcovia porušia zmluvnú povinnosť zaistenú takouto zmluvnou pokutou. Preto je nutné už pred uzavretím zmluvy nastaviť výšku zmluvných pokút tak, aby na jednej strane predstavovali účinný stimul na dodržiavanie povinností dopravcu, ale na druhú stranu neboli pre dopravcov likvidačné.

Zatiaľ čo zmluvná pokuta zaisťuje, že objednávateľovi v prípade porušenia príslušnej povinnosti dopravcu vznikne právo na zaplatenie zmluvnej pokuty, banková záruka naopak zaisťuje, že objednávateľ príslušné peňažné prostriedky skutočne obdrží aj v prípade, že dopravca zmluvnú pokutu nebude chcieť alebo môcť zaplatiť.

10.2.2 Ukončenie zmluvy

Praktickým nástrojom je presné definovanie prípadov, keď je objednávateľ oprávnený od zmluvy odstúpiť alebo ju vypovedať. Tým sa zníži z praxe známe riziko súdneho sporu s dopravcom o platnosť výpovede.

10.2.3 Platobné podmienky

V zmluvách o zaistení verejnej dopravy sú v rade prípadov stanovené pravidlá na úhradu zálohových platieb a konečná výška platby je určovaná raz ročne spätne, pričom na strane dopravcu môže vzniknúť nedoplatok alebo naopak preplatok, ktorý je povinný uhradiť objednávateľovi alebo ktorý naopak vráti objednávateľ späť dopravcovi. Táto prax prežíva z doby úhrady preukázateľnej straty, ktorú bolo nutné na konci zúčtovacieho obdobia vykázať a uhradiť rozdiely. Zmluva uzavretá s jednoznačne určenou cenou dopravného výkonu umožňuje vyúčtovať každé obdobie zvlášť, a to buď mesačné vyúčtovanie alebo vyúčtovanie obdobia medzi dvomi zmenami cestovných poriadkov v termínoch stanovených centrálnym orgánom (MD). Na poskytovanie záloh nie je vzhľadom na charakter zmluvy dôvod, ak uvážime, že zadávateľ obvykle požaduje bankovú záruku na poskytované služby. Zadáateľovi sa jeho hospodárenie zjednoduší, keď nebude poskytovať zálohy a primerane upraví požadovanú bankovú záruku. Takýto postup by mohol priniesť finančnú úsporu pre obe zmluvné strany.

10.2.4 Pravidlá pre kontrolu a vedenie evidencie dopravcu

Pravidlá pre kontrolu dopravcu zo strany objednávateľa a pravidlá pre vedenie evidencie relevantných skutočností súvisiacich s prevádzkovaním dopravy sú dôležité inštitúty zaisťujúce kontrolu objednávateľa nad riadnym plnením zmlúv. Tieto nástroje odporúčame zapracovať do príloh zmluvy.

10.2.5 Problematika zmien zmlúv

Zmluvy o verejných službách sú dlhodobé zmluvy uzatvárané väčšinou na dobu od piatich do desiatich rokov. Táto dĺžka súvisí s optimálnymi nákladmi na odpisovanie aktív dopravcov. Behom tejto doby môže v priebehu plnenia zmluvy dôjsť k celému radu okolností, ktoré nie je možné plne predvídať k dátumu uzavretia zmluvy.

Zmluvy o verejných službách musia byť dostatočne určité, aby na základe nich boli dopravcovia schopní oceniť objednávateľom dopytované plnenie. Na druhú stranu by však zmluvy mali poskytovať objednávateľovi dostatočnú flexibilitu v oblasti určitých parametrov plnenia zo strany dopravcu.

Je možné odporučiť, aby v zmluve najmä vo vzťahu ku zmenám cestovných poriadkov, časového a miestneho vedenia liniek, a rozsahu dopravného výkonu realizovaného dopravcom bolo definované, aké zmeny a za akých podmienok sú prípustné, ako aj proces realizácie takejto zmeny.

V prípade ostatných zmien zmluvy je nutné zaistiť, aby akceptáciou týchto zmien nedošlo k poskytnutiu výhody v prospech dopravcu a aby táto zmena nebola podstatnou zmenou pôvodnej zmluvy o verejných službách. Prípustnosť takýchto zmien alebo voľba možných alternatívnych variant je v takomto prípade závislá na charakteristike zamýšľaných zmien a obvykle vyžaduje komplexnejšie preskúmanie slovenskej aj európskej rozhodovacej praxe.

10.3 Možné riziká vo výberovom konaní

10.3.1 Námietky dopravcov

Objednávateľ musí byť z časového aj administratívneho hľadiska pripravený na to, že dopravcovia môžu podávať žiadosť o nápravu proti oznámení uzavrieť zmluvu alebo proti podmienkam v súťažných podkladoch na Úrad pre verejné obstarávanie (ÚVO) aj v prípade, že zadávateľ postupuje v súlade so zákonom.

Skúsenosti ukazujú, že dopravcovia väčšinou namietajú porušenie základných princípov verejného obstarávania (napr. princíp rovnakého zaobchádzania, transparentnosti a hospodárnosti) v súťažných podkladoch alebo nesprávne posúdenie ceny víťazného dopravcu ako ceny mimoriadne nízkej.

V tejto oblasti nie je vyjasnená rozhodovacia prax Úradu pre verejné obstarávanie, akým spôsobom je zadávateľ povinný vo vzťahu k mimoriadne nízkej ponukovej cene postupovať. Je preto vhodné priebežne analyzovať relevantnú rozhodovaciu prax Útvoru pre verejné obstarávanie a podľa nej pri posudzovaní a hodnotení ponúk postupovať.

Pri spracovaní zadávacej dokumentácie odporúčame, aby boli detailne s mimoriadnou predvídavosťou zvážené všetky podmienky, ktoré by mohli byť predmetom kritických námietok, najmä problematika vjazdov na autobusové stanice, technické podmienky konštrukcie a vybavenia vozidiel, ktoré nie sú obvyklé alebo sú v rozpore s niektorou smernicou alebo normou (Norma EHK 107 Konštrukcia autobusov a autokarov), podmienky, ktoré nie sú kvantifikovateľné a závisia na individuálnom posúdení (tepelná pohoda vo vozidle) a pod.

V takomto prípade môže dôjsť k významnému zdržaniu alebo zrušeniu súťaže.

10.3.2 Záujem o účasť vo výberovom konaní

V prípade, že podmienky výberového konania nebudú pre potenciálneho uchádzača prijateľné, nezúčastní sa ho. To môže nastať, keď:

Veľkosť obstarávaného územia presahuje možnosti dopravcu (počet vozidiel, rozsah km)

- Účasť je pre dopravcu neefektívna z teritoriálneho hľadiska (infraštruktúra dopravcu je umiestnená mimo obstarávanú oblasť).
- Dopravca nevyhoví ekonomickým požiadavkám (vlastný kapitál dopravcu neumožní získať potrebný úver a bankové záruky podľa požiadavky zadávateľa).
- Dopravca nevyhoví kvalifikačným požiadavkám (dopravca neplní požadované referencie v počte realizovaných km podľa podmienok zadávacej dokumentácie).
- Kalkulácia ponukovej ceny uchádzača je vyššia než maximálna povolená v zadávacej dokumentácii (ak je stanovená).

10.3.3 Regulárnosť podmienok výberového konania z hľadiska možného narušenia hospodárskej súťaže

Problematika kalkulácie poplatkov za vjazdy a užívanie autobusových staníc do ponukovej ceny z hľadiska uchádzača o verejnú zákazku

1. Niektoré AS sú vo vlastníctve firiem, ktoré sa zároveň uchádzajú o zákazku vo verejnej súťaži. (prípadne sú firmy vlastníka AS a dopravcu kapitálovo prepojené.)
2. Uchádzač nemôže dodávanú službu vybrať trhovým spôsobom, ale musí ju nakúpiť u dodávateľa, ktorého mu určil zadávateľ.
3. Ceny za vjazdy a užívanie AS nie sú tvorené pod tlakom trhu, ale využívajú skutočnosť, že zákazníci sú povinní využiť služby, pokiaľ chcú verejnú dopravu podľa zadaných cestovných poriadkov prevádzkovať.
4. Uchádzač musí akceptovať cenník dodávateľa, nemôže nijak odhadnúť vývoj ceny v budúcom období.
5. Uchádzač musí dojednať vjazd na AS zmluvou a tým poskytnúť informáciu konkurenčnému dopravcovi o svojom úmysle zúčastniť sa verejnej súťaže.
6. Ceny sú v niektorých prípadoch viditeľne neprimerané.
7. Vysoké ceny zvyhodňujú vlastníkov AS vo verejnej súťaži.
8. Bez pevných pravidiel stanovenia ceny za vjazdy a užívanie AS v čase nemožno zohľadniť náklady na AS a tým ani ponukovú cenu dopravného výkonu vo verejnej súťaži.

V prípade, že v podmienkach súťaže bude požadovaná kalkulácia ponukovej ceny vrátane nákladov na vjazdy a užívanie autobusových staníc, budú mať uchádzači o zákazku, ktorí nie sú vlastníkami autobusových staníc v regióne, nevýhodu, ktorou môžu úspešne argumentovať v žiadosti o nápravu, ktorá môže verejné obstarávanie významne predĺžiť, v krajnom prípade môže táto námietka byť dôvodom aj na zrušenie celého verejného obstarávania.

Možnosti riešenia:

- Priame vyrokovanie zmlúv o vjazdoch a užívaní AS medzi objednávateľom dopravy a vlastníkom AS
- Úhrada ceny za vjazdy a užívanie AS ako obligatórnych nákladov, resp. náhrady (nemajú priamy dopad na ekonomiku dopravcu a hradia sa v preukázateľnej výške, napr. ako mýto.)
- Vyradenie liniek, ktoré zahŕňajú využívanie AS mimo dosah zadávateľa zo súťaže (linky do iných krajov.)

10.3.4 Dotácie poskytované z verejných zdrojov uchádzačovi pred vypísaním výberového konania

Poskytnutie dotácie štátom alebo z verejných zdrojov je verejná podpora, ktorá, ak má byť legálna, nesmie narúšať hospodársku súťaž a musí splniť ďalšie podmienky dané zákonom. Za ich splnenie zodpovedá poskytovateľ, ktorý zároveň stanoví pravidlá poskytnutia príslušnej dotácie.

Poskytovateľ by taktiež mal prípadné porušenie podmienok poskytnutia dotácie zo strany príslušných príjemcov zodpovedajúcim spôsobom sankcionovať. Pravidlá pre poskytovanie dotácií stanovujú jasné mantinely na to, akým spôsobom môžu byť dotácie použité a aký je postup v prípade zisteného rozporu použitia dotácie s pravidlami.

Pokiaľ boli v minulosti poskytnuté dopravcom investičné dotácie na obstaranie vozidiel, vybavovacej alebo informačnej techniky, musia byť tieto dotácie vyrovnané do doby zahájenia prevádzky podľa zmluvy získanej vo verejnej súťaži. Spôsob vyrovnania by mal byť obsiahnutý v pravidlách poskytnutej dotácie.

Okrem dotácií poskytovaných na obstaranie investičného majetku sú poskytované tiež dotácie, ktorých zmyslom je zvýhodniť na trhu určitý produkt (napr. zemný plyn na pohon vozidiel verejnej dopravy), alebo skupinu obyvateľov (špeciálne sedadlá pre hendikepované osoby). Poskytnutá dotácia je potom nabádaním na využitie produktu alebo zaistenie poskytnutia služby a nemá charakter zvýhodnenia v hospodárskej súťaži.

V zadávacej dokumentácii odporúčame uviesť upozornenie na nutnosť vyrovnania všetkých záväzkov z poskytnutých dotácií z verejných rozpočtov, ktoré by mohli byť dôvodom na vylúčenie účastníka zo súťaže vzhľadom na narušenie hospodárskej súťaže v termíne, ktorý by umožnil preukázať takéto vyrovnanie ešte pred podpisom zmluvy s víťazom výberového konania.

Zároveň upozorňujeme, že postup, ktorý by uchádzačovi umožnil započítať v minulosti poskytnutú dotáciu ako zľavu z ponúknutej ceny, by bol nezákonný.

10.4 Analýza strategických rozhodnutí

10.4.1 Vymedzenie počtu dopravcov – územie

a. Viacero dopravcov – rozdelenie územia na logické dopravné oblasti

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> menšia závislosť na jednom dopravcovi 	<ul style="list-style-type: none"> zložitejšia príprava zadania výberového konania
<ul style="list-style-type: none"> jednoduchšia náhrada jedného dopravcu v prípade jeho problémov s plnením zmluvy 	<ul style="list-style-type: none"> administratívna náročnosť
<ul style="list-style-type: none"> nižšie ceny dopravného výhonu resp. kompenzácia, pretože medzi dopravcami môže existovať väčšia konkurencia 	<ul style="list-style-type: none"> nutnosť zavedenia clearingu tržieb
<ul style="list-style-type: none"> možnosť definovať oblasti, ktoré sú vzájomne odlišné a ktorých charakteristiky sú dôvodom odlišných nákladov dopravcu alebo dosahovaných tržieb 	<ul style="list-style-type: none"> riziko neprepojenia systému liniek
<ul style="list-style-type: none"> eliminácia rizika výkyvov v prípade hradenia kompenzácie 	<ul style="list-style-type: none"> priame zadanie na prechodnú dobu a s tým spojené riziko
<ul style="list-style-type: none"> zvýšenie kvality prepravy 	<ul style="list-style-type: none"> možnosť výskytu súbežných spojov

10.4.2 Riziko tržieb

b) Riziko tržieb na strane objednávateľa (kraja)

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> stabilné tarifné podmienky 	<ul style="list-style-type: none"> riziko zvýšenia požiadavky na dotácie v prípade zlého nastavenia tarify
<ul style="list-style-type: none"> optimalizácia CP so zohľadnením tržieb 	<ul style="list-style-type: none"> zdlhavý proces pre tarifnú a ekonomickú stabilizáciu
<ul style="list-style-type: none"> možnosť ovplyvnenia rozpočtu 	<ul style="list-style-type: none"> riziko nedodržania rozpočtového výhľadu kraja v oblasti verejnej dopravy
<ul style="list-style-type: none"> možnosť zavedenia jednotnej tarify v rámci kraja a výhoda pri zavádzaní IDS 	
<ul style="list-style-type: none"> pre objednávateľa väčšia rozhodovacia právomoc pri zmenách dopravnej obsluhy 	
<ul style="list-style-type: none"> overený systém predchádzajúcich výberových konaní v EÚ 	
<ul style="list-style-type: none"> objedávateľ môže disponovať tržbami, ktoré mu dopravca pravidelne odvádza 	

10.4.3 Výberové konania

a. Kritérium najnižšia ponuková cena

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> kraj môže ušetriť oproti súčasnému stavu 	<ul style="list-style-type: none"> riziko horšieho technického stavu vozidlového parku
<ul style="list-style-type: none"> usporené financie je možné presunúť na tarifnú reguláciu, či rozšírenie objednávky 	<ul style="list-style-type: none"> nemožnosť ovplyvnenia služieb poskytovaných dopravcom
	<ul style="list-style-type: none"> dopravca nemusí mať dostatočné zdroje na obnovu parku
	<ul style="list-style-type: none"> riziko nasadenia nereálnej nákladovej ceny a následný úpadok dopravcu
	<ul style="list-style-type: none"> nutnosť precizovať zadanie výberového konania

b. Kritérium ekonomická výhodnosť ponuky

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> dlhodobý výhodný systém 	<ul style="list-style-type: none"> nutnosť precízne definovať podmienky výberového konania
<ul style="list-style-type: none"> možnosť ovplyvnenia kvality služieb zo strany objednávateľa 	<ul style="list-style-type: none"> vyššie riziko opakovaných odvolaní dopravcov pri výberovom konaní
<ul style="list-style-type: none"> dôraz kladený na hospodárne, efektívne a účelne vynaložené verejné prostriedky 	
<ul style="list-style-type: none"> priama možnosť ovplyvniť rozvoj systému verejnej dopravy 	
<ul style="list-style-type: none"> overený systém predchádzajúcich výberových konaní v EU 	

10.4.4 Pravidlá pre zmeny výšky kompenzácie

a. pevné podmienky s možnosťou zmeny len u vybraných položiek nákladov

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> pozitívny dopad na krajský rozpočet 	<ul style="list-style-type: none"> obmedzovanie spojov z dôvodov ekonomickej nestability
<ul style="list-style-type: none"> celkovo lacný systém dopravnej obslužnosti 	<ul style="list-style-type: none"> výrazné zostarnutie vozidlového parku
	<ul style="list-style-type: none"> kolaps systému v rámci súťažnej doby

b. možnosť zmeny pri položkách nákladov podľa inflácie a skutočných hodnôt

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> stabilný systém dopravnej obslužnosti 	<ul style="list-style-type: none"> nutnosť precizovať podmienky navýšenia v konkrétnych položkách
<ul style="list-style-type: none"> dlhodobý udržateľný rozvoj kraja 	
<ul style="list-style-type: none"> overený systém predchádzajúcich výberových konaní v EU 	

10.4.5 Doplnkové služby

a. poskytovanie služieb externe

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> profesionálny servis v požadovanom rozsahu 	<ul style="list-style-type: none"> vysoké náklady
<ul style="list-style-type: none"> rozvoj prepravných služieb 	<ul style="list-style-type: none"> riziko ekonomického kolapsu systému

b. poskytovanie služieb spoločností v priamom vplyve (vnútorný organizátor)

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> zákaznícky prívetivé riešenie 	<ul style="list-style-type: none"> nižšia rýchlosť prípravy
<ul style="list-style-type: none"> záujem verejnosti o dopravnú obslužnosť 	
<ul style="list-style-type: none"> overený systém predchádzajúcich výberových konaní v EU 	

10.5 Harmonogram postupného naplňania zámeru výberu dopravcu a kompetencie zodpovedných osôb

1. Vopred písomne formulovať víziu verejnej dopravy v kraji a schváliť v orgánoch kraja.
2. Projekt cesty k naplneniu vízie. Výsledkom by mali byť parametre, ktoré musia obsahovať zadávaciu dokumentáciu.
3. Návrh a prerokovanie riešení jednotlivých častí zadania:
 - a. Oblasti výberového konania (územie, v ktorom začínajú a končia obeh).
 - b. Dopravný výkon (+ -).
 - c. Ďalšie parametre (kategórie vozidiel, referenčné cestovné poriadky).
 - d. Štandardy (vozidlá, vybavovacia a informačná technika, výkazníctvo).
 - e. Stanovenie výpočtu ponukovej ceny.
 - f. Pravidlá aktualizácie ceny dopravného výkonu s ohľadom na možné zmeny.
 - g. Riešenie úhrady nákladov na použitie infraštruktúry, špeciálne vjazdov na autobusové stanice a ich užívanie.
 - h. Riešenie úhrady nákladov a spôsobu objednania a zmien liniek prechádzajúcich viacerými kraji.
 - i. Parametre požadovaného vybavovacieho a informačného systému, ich spravovanie, prevádzka a financovanie.
 - j. Prerokovať a uzavrieť text dohody o všetkých veciach týkajúcich sa plnenia zmluvy, o ktorú vo výberovom konaní pôjde
4. Formulácia zadania VO

Určenie kompetencií a zodpovednosti za jednotlivé časti výberových konaní

Činnosť	Dĺžka trvania (mesiace)	Výstup	Zodpovedá KSK, spolupracuje
Výber na administrátora výberového konania	1	Zmluva medzi KSK a administrátorom výberového konania	Odbor právny Oddelenie verejného obstarávania Odbor dopravy
Spracovanie vecného zámeru	2	Rozhodnutie Rady KSK*	Organizátor
Prerokovanie vecného zámeru s obcami	3	Správa pre Radu KSK	Organizátor
Rozhodnutie o výbere oblastí	1	Správa pre Radu KSK	Organizátor
Schválenie výberu oblastí v samospráve kraja	1	Rozhodnutie Rady KSK	Organizátor
Schválenie projektu definujúceho základný zámer	4	Uznesenie Zastupiteľstva KSK	Organizátor

v Zastupiteľstve KSK			
Zverejnenie na Úradnom vestníku EU	13	Potvrdenie o zverejnení na Úradnom vestníku EU	Odbor verejného obstarávania, administrátor výberového konania
Spracovanie administratívnej časti zákazky	4	Zadávacía dokumentácia výberového konania	Organizátor, administrátor výberového konania
Spracovanie zámeru do podoby cestovných poriadkov	3	Zadávacía dokumentácia výberového konania vrátane príloh	Organizátor, administrátor výberového konania
Schválenie zadávacej dokumentácie vrátane schválenia návrhu zmluvy	3	Rozhodnutie Rady KSK	Organizátor, administrátor výberového konania
Zverejnenie zadávacieho konania	3	Formulár zákazky výberového konania, prílohy zadania výberového konania	Organizátor, administrátor výberového konania
Podanie ponúk a výber dopravcu hodnotiacou komisiou	2	Vyhodnotenie podaných ponúk	Organizátor, administrátor výberového konania
Podpísanie zmluvy s dopravcami	1	Zmluva medzi objednávateľom a dopravcom	Organizátor
Príprava a zahájenie prevádzky	6	Schválenie licencií, zverejnenie cestovných poriadkov	Organizátor, dopravcovia, samospráva

*Rada KSK – Pracovná skupina alebo komisia vytvorená pre prípravu verejných súťaží na obsluhu územia zložená zo zástupcov objednávateľa a organizátora IDS .

10.6 Odporúčania

Pred spracovaním zadávacej dokumentácie navrhujeme, aby boli podrobnejšie definované a prerokované tieto okruhy, u ktorých uvádzame aj odporúčanie na výber variantu možného riešenia:

- Rozhodnutie, či dopravné služby bude na celom území prevádzkovať jeden dopravca, alebo či územie bude rozdelené na menšie oblasti s umožnením prevádzkovania dopravy v kraji zo strany viacerých dopravcov;
 - Odporúčanie smeruje k upresneniu predmetu Verejnej zákazky, a to k rozdeleniu na viacero častí (tzv. výberové oblasti); čiastkové časti budú bližšie špecifikované vo vecnom zámere a takto budú súčasťou finálnej zadávacej dokumentácie
- Rozhodnutie, či riziko tržieb ponesie dopravca alebo zadávateľ;
 - Odporúčanie smeruje k definovaniu rizika tržieb na strane zadávateľa; vzhľadom na zmenu oproti súčasnému systému bude taktiež riešená otázka stanovenia jednotnej krajskej tarify a z pohľadu finančných tokov bude definovaný systém platieb.
- Rozhodnutie, či dopravca bude vybraný len na základe ponukovej ceny dopravného výkonu (resp. výšky kompenzácie), alebo či budú hodnotené aj iné kritériá;
 - Odporúčanie smeruje k definovaniu váhy ponukovej ceny a ďalších kritérií s cieľom minimalizácie rizika nedodržania kvalitatívnych parametrov pre plnenie zákazky; v ponukovej cene podľa vozokilometra bude uchádzač povinný zohľadniť všetky možné náklady súvisiace s plnením verejnej zákazky; z pohľadu ďalších kritérií je možné hodnotiť napríklad podiel vozidiel, ktoré sú vybavené klimatizáciou priestoru pre cestujúcich, dispečerské riadenie, informačný a predajný servis, podiel vozidiel vybavených akustickým informačným systémom vrátane informačného systému pre nevidiacich, rýchlosť vypravenia prevádzkovej zálohy apod.
- Rozhodnutie, na základe akých okolností bude dochádzať k zmene kompenzácie (cene dopravného výkonu) hradenej dopravcovi;
 - Odporúčanie smeruje k definovaniu pravidiel pre zmenu kompenzácie v závislosti na zmenách dopravného zadania a cenách vstupov v čase tak, aby v každom okamihu plnenia zákazky zodpovedala kompenzácia podmienkam určeným výsledkom výberového konania.
- Rozhodnutie, aké doplnkové služby budú poskytované zo strany dopravcu, a ktoré naopak bude prevádzkovať kraj alebo iné osoby vybrané krajom (najmä v súvislosti s prevádzkou integrovaných dopravných služieb a prípadným vydávaním elektronických peňazí atď.)
 - Odporúčanie smeruje k definovaniu pravidiel pre zapojenie dopravcov do systému clearingu tržieb a postaveniu organizátora verejnej dopravy KSK pri zaistení týchto služieb vrátane organizačnej a kontrolnej činnosti; v oblasti elektronických peňazí bude tiež nutné definovať požiadavky na využitie čipových kariet v PAD a MHD.
- Rozhodnutie, či bude obstarávaná i tzv. ostatná dopravná obslužnosť so spolufinancovaním obcí alebo iba rozsah financovaný z rozpočtu KSK;
 - Odporúčanie smeruje k definovaniu pravidiel pre zapojenie miest a obcí do spolufinancovania systému verejnej dopravy po výberových konaniach;

Celkovo je nutné prerokovanie tak, aby bolo vopred jasné, aký objem bude finančne zaistený s tým, že je predpoklad udržania súčasného systému spoločného financovania; po novom bude nutné doriešiť otázku zapojenia miest s MHD v systéme dopravnej obslužnosti kraja a prípadné nastavenie pravidiel pre obce, ktoré sa nebudú finančne podieľať na zaistení dopravnej obslužnosti kraja.

10.7 Varianty zadania dopravnej práce v zadávacej dokumentácii pre výberové konanie na dopravcov verejnej linkovej dopravy

Každé rozhodnutie o podmienkach budúcej zmluvy s dopravcom vyvoláva reťazec ďalších logických súvislostí. Navrhujeme začať rozhodnutím o predmete zmluvy, ten musí dostatočne presne definovať zákazku a nemôže byť v priebehu jej plnenia menený. (Preto je nevhodné definovať zákazku napr. zoznamom liniek.)

Na ilustráciu porovnanie dvoch spôsobov zadania:

	A	B
Predmet zmluvy	Územie, kde začínajú obeh	Územie, kde začínajú linky
Zadanie	Súbor obehov vozidiel s vyznačením požadovanej kategórie a referenčné cestovné poriadky	Súbor liniek a časových polôh spojov, maximálny počet cestujúcich na jednotlivých spojoch.
Spracovanie ponuky	Uchádzač nacení dopravu pre vozidlá na obehoch spracovaných zadávateľom. Cenu vypracuje v predpísanej skladbe.	Uchádzač vypracuje model obehov podľa kategórií. K nemu spracuje ponukovú cenu v predpísanej skladbe.
Hodnotenie	Cena dopravného výkonu, kontrola reálnosti ponúkanej ceny podľa nákladových položiek stanovených zadáním.	Efektivita vypracovaných obehov (Počet vozidiel podľa kategórií, počet obehov, zaistenie nadväzností, počet prestupov.) Cena dopravného výkonu.
Zmluva	Dopravca je povinný prijať akúkoľvek zmenu dopravného výkonu v dohodnutom rozsahu a za podmienok dohodnutých zmluvou. Cena dopravného výkonu sa pritom nerieši, je daná pravidlami tvorby CDV, ktoré sú neoddeliteľnou súčasťou zmluvy.	Zmluva by mala riešiť spôsob zmeny dopravného zadania (pridané či ubraté km). Ako zaistiť, aby každá zmena nevyvolala požiadavku dopravcu na ďalší autobus do systému. (To by mohlo nastať aj pri zmene časových polôh v cestovnom poriadku, tzn. nemusel by teoreticky ani narastať počet km). Naopak ani pri výraznom znižovaní dopravného výkonu by nemuselo dôjsť ku zhode o znížení počtu vozidiel.
Ďalšie podmienky	Riešiť vjazdy AS	Zhodné s variantom A
Prílohy	<i>SWOT A obeh vozidiel</i>	<i>SWOT B linky</i>
Úlohy		<ul style="list-style-type: none"> Vyriešiť väzbu počtu a kategórií vozidiel na objednaný dopravný výkon.

SWOT – zadanie dopravnej práce vo forme obehov

Strengths (silné stránky)	Weaknesses (slabé stránky)
<ul style="list-style-type: none"> Vozidlo, ktoré na svojom obehu opustí vymedzené územie, sa môže vracieť na inom spoji, prípadne môže mimo svoje územie zaistiť ďalšie spoje. Zadávatel', resp. jeho organizátor verejnej dopravy nie je nijak obmedzený pri tvorbe dopravného systému. (Najprv vytvorí akýkoľvek obeh bez obmedzení a následne ho prideliť tomu dopravcovi, ktorý obeh začína.) Vysoká flexibilita systému vzhľadom na zmeny a pri riešení mimoriadnych opatrení. Organizátor ovláda plne tvorbu cestovných poriadkov a nemusí riešiť súčinnosť s dopravcom – sloboda rozhodovania. Znalosť dopravnej aj miestnej situácie a možnosť prípravy nových dopravných riešení v súlade s rozvojovými zámermi územia v dostatočnom predstihu. Významný prehľad o konkrétnom dopravcovi a jeho možnostiach. 	<ul style="list-style-type: none"> Nutnosť existencie profesionálne zdatného organizátora verejnej dopravy, schopného zaistiť všetky funkcie dopravnej architektúry a plánovania.
Opportunities (príležitosti)	Threats (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> Tvorba obehov Zadávateľom znamená možnosť postupnej optimalizácie veľkosti vozidiel a ich kilometrového dopravného výkonu. Úspory je možné očakávať v radoch desiatok mil. EUR oproti súčasnosti ročne. <i>(Úspory nijak neobmedzia cestujúcich, neznížia kvalitu dopravy, iba zvýšia nároky na jej organizáciu.)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Podcenenie úlohy organizátora verejnej dopravy. Zlyhanie organizátora verejnej dopravy môže poškodiť dopravný systém, dôveru cestujúcich aj zúčastnené verejné rozpočty. <i>(Hrozbu je možné významne znížiť systémom dôslednej kontroly a reportovania.)</i> Náročnosť prípravy dopravného zadania s obehmi vozidiel môže spôsobiť významné prekročenie stanovených časových limitov na prípravu ZD pre výberové konanie.
Pozitívne	Negatívne

SWOT – zadanie dopravnej práce stanovením územia, v ktorom začínajú linky

Strengths (silné stránky)	Weaknesses (slabé stránky)
<ul style="list-style-type: none"> Zadávatel' nemusí organizovať proces zaistenia dopravy, iba stanoví prepravnú potrebu (linku s vymedzením zastávok, prípadne časových polôh jednotlivých spojov). 	<ul style="list-style-type: none"> Pravidlo začiatku linky na území, ktoré prislúcha podľa zmluvy danému dopravcovi, obmedzuje možnosť dopravných technológov využiť nasadené vozidlo na zaistenie spojov inej linky v prípade, že vozidlo opustí vymedzené územie. Toto obmedzenie môže znamenať nutnosť nasadenia väčšieho počtu vozidiel do systému. Zavedenie nových liniek môže byť sprevádzané požiadavkou dopravcu na zaradenie ďalšieho vozidla do zmluvy. <i>(Bude to pre neho organizačne jednoduchšie a ekonomicky výhodnejšie.)</i> Zrušením linky alebo ich súboru nemusí zadávatel' vždy dosiahnuť úspory vozidla. <i>(Zadávatel' nebude mať nástroj na zaistenie takej organizačnej zmeny, aby zamýšľanú úsporu skutočne dosiahol.)</i>
Opportunities (príležitosti)	Threats (hrozby)
<ul style="list-style-type: none"> Významné zníženie náročnosti prípravy ZD pre výberové konanie. 	<ul style="list-style-type: none"> Zmeny v dopravnom systéme budú dôvodom na navýšenie CDV. Pri navýšení km o celú CDV, pri znížení km len o variabilné, tzn. zvýšenie priemernej CDV/km
Pozitívne	Negatívne

10.8 Návrh textu obsahu zmluvy

Zmluva o verejných službách v preprave cestujúcich verejnou linkovou dopravou na zaistenie dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja pre oblasť KSK Západ / KSK Východ

1. Preambula:

Čo je to za zmluvu, prečo vznikla a podľa čoho je uzavretá

2. Objednávateľ:

Doplniť údaje KSK

(ďalej len „Objednávateľ“)

3. Dopravca:

Bude doplnené

(ďalej len „Dopravca“)

(Objednávateľ a Dopravca ďalej spoločne len „Strany“ alebo „Zmluvné strany“)

OBSAH

ÚVODNÉ USTANOVENIE	127
DEFINÍCIA POJMOV	127
ÚČEL ZMLUVY	127
PREDMET ZMLUVY	127
PODMIENKY POSKYTOVANIA VEREJNÝCH SLUŽIEB	127
ROZSAH VEREJNÝCH SLUŽIEB	128
CENA DOPRAVNÉHO VÝKONU A KOMPENZÁCIE	128
KOMPENZÁCIE	129
KVALITA VEREJNÝCH SLUŽIEB	129
IDS VÝCHOD	129
ĎALŠIE PRÁVA A POVINNOSTI DOPRAVCU	129
ZMENY CESTOVNÝCH PORIADKOV, NEPREDVÍDATEĽNÉ ZMENY	130
PRAVIDLÁ PRE TVORBU A ÚPRAVY CESTOVNÝCH PORIADKOV	130
DODRŽIAVANIE CESTOVNÝCH PORIADKOV	130
SUBDODÁVATELIA	131
BANKOVÁ ZÁRUKA	131
SÚČINNOSŤ PRED ZAHÁJENÍM PREVÁDZKY	131
DOBA TRVANIA ZMLUVY	131
ZVEREJNENIE	132
ZMLUVNÉ POKUTY	132
KOMUNIKÁCIA ZMLUVNÝCH STRÁN, LEHOTY	132
ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	132

I.

ÚVODNÉ USTANOVENIE

4. *Vymedzenie objednávateľa a čo objednáva.*
5. *Vymedzenie dopravcu a čo bude vykonávať*
6. *Na čom sa zmluvné strany zhodli*

II.

DEFINÍCIA POJMOV

7. *Článok obsahuje pojmy použité v Zmluve a jej prílohách*

III.

ÚČEL ZMLUVY

8. *Účel – dopravná obslužnosť územia*
9. *Vysvetlenie pojmu dopravná obslužnosť vo vzťahu k legislatíve SR*

IV.

PREDMET ZMLUVY

10. *Predmetom Zmluvy je úprava vzájomných práv a povinností Zmluvných strán....*
11. *Definícia záväzku dopravcu*
12. *Definícia záväzku objednávateľa*

V.

PODMIENKY POSKYTOVANIA VEREJNÝCH SLUŽIEB

13. *Vymedzenie, kto má povinnosť a právo určiť linky a spoje – Odporúčanie: Objednávateľ stanoví Linky a Spoje. U všetkých spojov uvedie požiadavku na kapacitu autobusu, ktorý ho má zaisťovať. Môže na to určiť organizátora.*
14. *Termíny pre prerokovanie CP platného ku dňu zahájenia prevádzky.*
15. *Povinnosti dopravcu:*
 - 15.1. *Termíny pre podanie žiadosti o licencie*
 - 15.2. *Termíny predloženia CP ku schváleniu*
 - 15.3. *Termíny predloženia obehov vozidiel*
16. *Súčinnosť objednávateľa a dopravcu pri spracovaní dokumentácie podľa minulého bodu.*



17. *Dopravca sa zaväzuje najneskôr ku dňu Zahájenia prevádzky a ďalej po celú dobu trvania Zmluvy:*

17.1. *Zoznam dokumentácie, materiálu, personálu v termínoch pred plnením podľa Zmluvy*

18. *Zahájenie prevádzky – podmienky*

19. *Povinnosti dopravcu vzhľadom na dodržiavanie CP*

20. *Povinnosti dopravcu vzhľadom na použitie predpísaných kategórií vozidiel*

ROZSAH VEREJNÝCH SLUŽIEB

21. *Zmluvné strany sa dohodli, že Dopravca je povinný poskytovať Verejné služby v rozsahu stanovenom Zmluvou.*

22. *Podmienky požiadaviek na zmeny stanovené Zadávateľom (Rozsah, kategórie vozidiel)*

23. *Limity možných zmien (Např. $\pm 20\%$ dopravného výkonu, 5% zmien z celkového počtu vozidiel ročne)*

24. *Spôsoby riešení nových požiadaviek s dopadom na potreby zmien obehov vozidiel*

25. *Riešenie potreby zvýšenia počtu vozidiel v obehoch*

VI.

CENA DOPRAVNÉHO VÝKONU A KOMPENZÁCIE

26. *Zmluvné strany sa dohodli, že výška ceny dopravného výkonu sa stanoví na základe Závaznej ponuky Dopravcu v súlade s Prílohou Finančný model.*

27. *Popis možností zmien CDV v závislosti*

27.1. *Zmena dopravného zadania*

27.2. *Zmena ceny vstupov*

27.3. *Zmena legislatívy ovplyvňujúcej náklady*

28. *Náhrady obligatórnych nákladov*

29. *Termíny indexácie CDV*

30. *Zmeny CDV v závislosti na dodatočné požiadavky Zadávateľa (aké budú riešené podľa Pravidiel aktualizácie CDV, aké podľa ZVZ)*

31. *Kilometrická dĺžka spojov podľa dopravného zadania a možnosti premerania a následná aktualizácia.*

VII. KOMPENZÁCIE

- 32. *Definícia kompenzácie*
- 33. *Spôsob vykazovania kompenzácie*
- 34. *Spôsob vykazovania náhrad*
- 35. *Spôsob kontroly výpočtu výšky kompenzácie*
- 36. *Termíny výplaty kompenzácie a spôsob úhrady*
- 37. *Spôsob zúčtovania platieb (iba v prípade, že budú hradené zálohy)*
- 38. *Úhrady súvisiacich daní*
- 39. *Možnosti zápočtu pohľadávok*

VIII. KVALITA VEREJNÝCH SLUŽIEB

- 40. *Popis parametrov, ktoré musí dopravca dodržiavať – odkaz na TPS*
- 41. *Vykazovanie kvalitatívnych ukazovateľov plnenia zákazky*
- 42. *Spôsob zmien vo vozidlovom parku*
- 43. *Základný popis povinností v oblasti informovania cestujúcich a odkaz na prílohy*
- 44. *Profesijné požiadavky na personál (správanie k cestujúcim, asistencia, ...)*
- 45. *Povinnosti v oblasti vybavenia cestujúcich*
- 46. *Povinnosti v oblasti informovanosti o tarife a možnostiach vybavenia cestujúcich v systéme*
- 47. *Povinnosti v oblasti zverejňovania a dodržiavania prepravných podmienok*

IX. IDS VÝCHOD

- 48. *Povinnosti dopravcu voči IDS (podľa stavu, ktorý sa predpokladá ku dňu zahájenia a s ohľadom na ďalšie zámery v jeho rozvoji.*

X. ĎALŠIE PRÁVA A POVINNOSTI DOPRAVCU

- 49. *Rozsah a termíny vykazovania (dopravné výkony, tržby, plnenie kvalitatívnych ukazovateľov atď.)*
- 50. *Spôsob vykazovania podľa predchádzajúceho bodu (formáty) + termíny*

- 51. *Predkladanie návrhov (forma, termíny)*
- 52. *Zodpovedné osoby (menný zoznam, funkcie, telefón a e-mail) – osoby poverené dopravcom jednať za firmu v rozsahu svojej pôsobnosti vrátane prijímania záväzkov za firmu.*
- 53. *Spôsoby a termíny kontrol plnenia zmluvy*
- 54. *Spôsob vedenia účtovníctva a oblasť povinne vedených dát vrátane ich kontroly (evidencia tržieb, dokladov pre vykazovanie výšky náhrad)*
- 55. *Možnosť využiť k jednaniu externých poradcov*
- 56. *Poverenie kontrolných orgánov*
- 57. *Povinnosti v oblasti cestovných poriadkov, ich spracovanie a zverejnenie*
- 58. *Dohody platné pre prevádzku dopravy, vybavenie cestujúcich a ich informovanosť v IDS VÝCHOD.*
- 59. *Dôvernoscť informácií*

XI.

ZMENY CESTOVNÝCH PORIADKOV, NEPREDVÍDATEĽNÉ ZMENY

- 60. *Kto a kedy môže požadovať zmeny CP*
- 61. *Postup pri spracovaní zmeny CP*
- 62. *Obsah pokynov objednávateľa dopravcovi pre realizáciu zmien CP*
- 63. *Lehoty na jednotlivé úkony, zodpovednosť za realizáciu jednotlivých úkonov*
- 64. *Zmeny v prípade naliehavosti (z dôvodu verejného záujmu alebo zásahu vyššej moci)*
- 65. *Spôsob informovanosti cestujúcich o zmenách CP*
- 66. *Uzávierky, obchádzky*

XII.

PRAVIDLÁ PRE TVORBU A ÚPRAVY CESTOVNÝCH PORIADKOV

- 67. *Podmienky, za ktorých možno meniť CP*

XIII.

DODRŽIAVANIE CESTOVNÝCH PORIADKOV

- 68. *Povinnosti dopravcu pri dodržiavaní CP*
- 69. *Nadväznosti*
- 70. *Limity (časové limity pre presnosť)*

71. *Úloha dispečingu (Centrálneho – ak bude zriadený, dispečingu dopravcu)*

72. *Kontrola dodržiavania CP*

73. *Sankcie za porušenie CP – okolnosti + odkaz na sadzobník pokút*

74. *Mimoriadne situácie*

XIV. SUBDODÁVATELIA

75. *Definícia subdodávateľa*

76. *Limity pre subdodávateľské zmluvy*

77. *Povinnosti dopravcu voči zadávateľovi v prípade uzavretia subdodávateľskej zmluvy*

XV. BANKOVÁ ZÁRUKA

78. *Definícia záruky*

79. *Výška záruky*

80. *Doba, na ktorú je poskytnutá*

81. *Okolnosti možností využitia záruky objednávatelom, čerpania záruky a povinnosť ich doplnenia*

82. *Termíny vrátenia záruky*

XVI. SÚČINNOSŤ PRED ZAHÁJENÍM PREVÁDZKY

83. *Kontrolné dni a ich obsah*

84. *Povinnosti predloženia dokladov + termíny v dobe pred zahájením prevádzky podľa zmluvy.*

XVII. DOBA TRVANIA ZMLUVY

85. *Doba trvania zmluvy*

86. *Možnosti výpovede zmluvy, výpovednej doby*

87. *Dôvody ukončenia zmluvy*

88. *Sankcie z neplnenia zmluvy*

89. *Možnosti úpravy zmluvy v termíne zahájenia plnenia (pokiaľ by z nejakého dôvodu nešlo začať podľa plánu) + súčinnosť pri problémoch so zahájením*

ZVEREJNENIE

90. *Zverejnenie zmluvy*

XVIII. ZMLUVNÉ POKUTY

91. *Odkaz na sadzobník pokút*

92. *Termíny úhrady pokút, možnosti zápočtu proti kompenzáci*

93. *Náhrada škôd*

94. *Preukaznosť porušenia podmienok zmluvy vo vzťahu k pokutám*

95. *Kumulácie pokút*

XIX. KOMUNIKÁCIA ZMLUVNÝCH STRÁN, LEHOTY

96. *Spôsob komunikácie zmluvných strán (dátové schránky, e-mail, telefón, zodpovedné osoby, termíny atď.)*

XX. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

97. *Súčinnosť v kontrolnej činnosti*

98. *Dohoda – všetky uvádzané ceny sú bez DPH*

99. *Spôsob a miesto riešenia prípadných sporov*

100. *Spôsoby a možnosti zmeny zmluvy*

101. *Ostatné obvyklé náležitosti zmluvy*

102. *Schválenie zmluvy uznesením KSK*

103. *Zoznam príloh*

104. *Podpisy a dátum*

Ďalšie súčasti zmluvy – prístupová zmluva – musí byť s organizátorom pred podpisom zmluvy

(jedine, že by kraj delegoval právomoci na organizátora)

Prístupová zmluva (popisuje povinnosti dopravcu vo vzťahu k IDS)

1. Požiadavky na funkciu a obsluhu vybavovacieho zariadenia
2. V rámci IDS
 - 2.1. Typy kariet
 - 2.2. Pravidlá pre nahrávanie cestovných dokladov na BČK
 - 2.3. Platba z EP
 - 2.4. Nákup jednotlivých druhov lístkov
 - 2.5. Dobitie elektronickej peňaženky
 - 2.6. Storno lístka alebo kupónu na karte
 - 2.7. Spôsoby platby za lístok
 - 2.8. Vybavenie cestujúceho s elektronickým dokladom na karte (lístok alebo kupón)
3. Definícia vzťahov k iným druhom dopravy
 - 3.1. Železničná doprava
 - 3.2. Väzba na susedný IDS
4. Kontrolný systém

Štruktúra bezkontaktnéj čipovej karty:

1. Popis štruktúry BČK
2. Špecifikácia použitých dátových typov
3. Štruktúra použitých aplikácií
4. Aplikácia na BČK
 - 4.1. Dátová štruktúra
 - 4.2. Kľúče
 - 4.3. Prístupové práva súborov

Pravidlá prevádzky clearing

1. Definícia účastníkov procesu clearing
2. Povinnosti účastníkov clearing
3. Právomoci a zodpovednosť účastníkov clearing
4. Kontrolné nástroje

10.9 Technické a prevádzkové štandardy verejnej linkovej dopravy v záväzku verejnej služby v Košickom samosprávnom kraji – návrh

10.9.1 Štandardy vozidiel

Je uvedený pracovný návrh možného znenia Technických a prevádzkových štandardov. Tie by mali byť spresnené a dopracované podľa očakávaní objednávateľa na kvalitu dopravných služieb pri zohľadnení jeho finančných možností. Korekcie Technických a prevádzkových štandardov by mali byť vykonávané v koordinácii s Prešovským samosprávnym krajom a podľa odporúčaní organizátora IDS Východ, s. r. o.

10.9.1.1 Definície

Vozidlá zabezpečujúce dopravu na linkách v záväzku verejnej služby KSK musia byť homologované podľa príslušných platných predpisov EÚ a SR.

Všetky prevádzkované vozidlá musia byť homologované výhradne pre kategóriu M2, M3. Súčasne musia spĺňať požiadavky aktuálnej legislatívy Slovenskej republiky a Európskej Únie o stanovení minimálnych hodnôt a ukazovateľov štandardov kvality a bezpečnosti a o spôsobe ich preukazovania v súvislosti s poskytovaním verejných služieb v preprave cestujúcich v znení neskorších predpisov. Zadávatel' požaduje, aby pri zahájení a v priebehu celého obdobia plnenia ZVS KSK bol dodržaný počet nízkopodlažných vozidiel podľa týchto TPS. U všetkých novo obstarávaných nízkopodlažných alebo Low-Entry vozidiel bude vyžadovaná minimálne ručne vyklápaná nástupná plošina pre nástup osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu.

10.9.1.2 Kategorizácia vozidiel

p. č.	Typ (kategória)	označenie	kapacita minimálne sediaci cestujúci
1	Veľký autobus	V	45*)
2	Stredný autobus	S	35*)
3	Malý autobus	M	20*)
4	Mikrobus	XM	8*)
5	Vlečka na bicykle	VK	**))
6	Závesná skriňa	ZS	***))

*) Kapacita vozidiel podľa počtu sediacich cestujúcich: Do počtu sediacych sa započítavajú aj sklopné sedadlá do výšky 10% z celkového počtu. Ich povolený počet sa zaokrúhľuje na celé čísla nahor.

**) Cyklobus: Vlečku na bicykle je možné využiť iba v kombinácii s vozidlom, ktorého kapacita sediacych je minimálne 35. Vlečka musí mať minimálne 20 zádržných systémov na bicykle.

**) Skibus: Závesnú skriňu je možné využiť iba v kombinácii s vozidlom s kapacitou minimálne 45 sediacich cestujúcich. Závesná skriňa (skibox) musí umožňovať prepravu najmenej 45 párov lyží.

V prípade, že je vo vozidle prepravovaný detský kočík, môže byť počas doby prepravy znížený minimálny počet cestujúcich. Priestor na prepravu kočíka môže byť vyhradený v mieste sklápacích sedadiel, prípadne v mieste určenom na státie cestujúcich. Dopravca musí zaistiť, aby bol kočík na mieste vyhradenom pre kočíky prepravovaný v nezloženom stave, tzn. vrátane dieťaťa.

Základné vozidlo – je Vozidlo, ktoré je plánované na zaistenie daného dopravného výkonu. Základné vozidlo musí spĺňať všetky požiadavky uvedené v týchto TPS.

Záložné vozidlo – znamená vozidlo z Vozidlového parku, ktoré zabezpečuje výkony v prípade zaistenia opráv, pravidelných servisných prehliadok Základných vozidiel a Pohotovostných vozidiel. V prípade nasadenia Záložného vozidla musia byť zaistené všetky podmienky na Vozidlo stanovené týmto dokumentom, ktoré je Záložným vozidlom nahradené.

Pohotovostné vozidlo – je Vozidlo, pripravené okamžite nahradiť Základné vozidlo na dokončenie denného výkonu. Pohotovostné vozidlo je nasadené v prípadoch, keď Základné vozidlo je nepojazdné, nasadený vodič zaspal, ochorel, bol zadržaný políciou SR, alebo v ďalších nevymenovaných prípadoch, keď nie je možné výkon zaistiť podľa pôvodného plánu. Pohotovostné vozidlo musí byť v dobrom technickom stave, umožňovať temperovanie vozidiel podľa týchto TPS a musí byť vybavené informačným panelom vpredu a na boku vozidla.

Nízkopodlažné vozidlo – Všetky vozidlá uvádzané ako nízkopodlažné budú aspoň čiastočne nízkopodlažné. Čiastočne nízkopodlažné vozidlo je vozidlo vhodné pre verejnú linkovú osobnú dopravu (tzv. LOW ENTRY), u ktorého aspoň jedny dvere slúžia na nástup a výstup osôb so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie a na ich prepravu (v zmysle ustanovenia predpisu EHK OSN č. 107 Jednotné ustanovenie pre schvaľovanie vozidiel kategórie M2 alebo M3 z hľadiska ich celkovej konštrukcie, čl. 2.1.4).

Minimálny podiel Nízkopodlažných vozidiel v príslušnej oblasti:

Obdobie	Minimálny podiel Nízkopodlažných vozidiel na celkovom počte Základných vozidiel
Začiatok plnenia zmluvy (ZP)	20%
ZP + 1	30%
ZP + 2	40%
ZP + 3	50%
ZP + 4	60%
ZP + 5	70%

Pozn.: Bude vhodné modifikovať podiely nízkopodlažných vozidiel podľa využitia vozidiel. Hore uvedený podiel môže byť požadovaný na medzimestských linkách, zvozové linky z okolí miest môžu mať viac vysokopodlažných vozidiel, ak prevažuje ich využitie na zastávkach bez bezbariérových úprav.

10.9.1.3 Minimálne kritéria technického stavu vozidiel používaných na plnenie zmluvy o záväzku verejnej služby

Technický stav vozidiel

Vozidlá používané v premávke pri plnení Zmluvy musia spĺňať najmä legislatívne požiadavky a opatrenia. Vozidlá musia prechádzať systémom technických kontrol a garančných podmienok definovaných výrobcom.

Vek vozidiel

Maximálny priemerný vek vozidiel musí byť najviac 9 rokov a maximálny vek jednotlivého vozidla 15 rokov. V prípade, že vozidlo prekročí 15 rokov, môže ho dopravca používať do konca toho kalendárneho roka, v ktorom bol maximálny povolený vek vozidla dosiahnutý. Pre určenie veku vozidla je rozhodný dátum jeho prvej registrácie. Na účely výpočtu priemerného veku vozidlového parku sa nezapočítavajú pohotovostné vozidlá. Pre pohotovostné vozidlo je stanovená hranica maximálneho veku na 18 rokov.

Minimálne 15 % vozidlového parku nesmie byť starší než 4 roky.

Pokiaľ sa dopravca rozhodne poskytovať verejné služby v preprave cestujúcich vo verejnej linkovej doprave na základe zmluvy uzavretej s objednávatelom po celú dobu účinnosti zmluvy iba vozidlami, ktoré boli pri zahájení plnenia zmluvy nové (všetky základné vozidlá a záložné vozidlá sú nové), ak nejde počas doby nevyhnutne nutnej o použitie záložného vozidla, potom nesmie priemerný vek vozidiel použitých na plnenie Zmluvy presiahnuť 11 rokov. Za nové vozidlá sa považujú vozidlá obstarané za účelom plnenia zmluvy uzavretej s objednávatelom, ktorá doposiaľ nebola žiadnym spôsobom prevádzkovaná v Slovenskej republike ani v inom štáte ani nebola používaná na skúšobné či predvážacie účely.

10.9.1.4 Kritéria pre novo obstarané vozidlá od začiatku a v priebehu plnenia zmluvy

Kritériá pre novo obstarané vozidlá

Doprovca sa zaväzuje zaistiť, že všetky novo obstarávané vozidlá používané na plnenie zmluvy (tzn. vozidlá obstarávané od podpisu zmluvy) budú mať jednotný vzhľad v bielej farbe, a v súlade s požiadavkami Zadávatela na vozidlá a ich vybavenie.

Pohon (palivo)

Zadávatel pripúšťa plnenie ZVS KSK vozidlami s motorom na klasický aj alternatívny pohon. Novo uvedené vozidlá do prevádzky od počiatku plnenia zmluvy musia spĺňať štandard EURO 6, prípadne prísnejšie emisné limity, ak budú v priebehu plnenia zmluvy zavedené. Toto ustanovenie platí aj pre alternatívne palivá alebo iné pohony.

Dvere Základného vozidla

Základné vozidlá zaradené do kategórie „V“ a „S“ musia byť vybavené najmenej dvoma centrálnymi ovládanými dverami určenými na výstup i nástup cestujúcich. Zadné dvere musia mať šírku minimálne 800 mm, druhé dvere musia mať šírku minimálne 700 mm. Novo obstarané vozidlá musia mať šírku zadných dverí minimálne 1 000 mm, druhé dvere musia mať šírku minimálne 700 mm.

Základné vozidlá zaradené do kategórie „M“ – musia byť vybavené najmenej dvoma centrálnymi ovládanými dverami určenými na nástup i výstup cestujúcich. Jedny dvere musia mať šírku minimálne 800 mm, druhé dvere musia mať šírku minimálne 700 mm. Novo obstarané vozidlá musia mať jednu šírku dverí minimálne 1 000 mm, druhé dvere musia mať šírku minimálne 700 mm.

Environmentálne požiadavky

Prevádzkované vozidlá musia zodpovedať platným environmentálnym požiadavkám na ochranu životného prostredia. Vozidlá vyradené z prevádzky bude prevádzkovateľ likvidovať v súlade s platnou legislatívou.

Vzhľad a farebné označenie vozidiel

Celkové vyhotovenie vozidla, lak, farebné označenie: vo farbách Dopravcu, vozidlá budú označené logom KSK, vozidlá zapojené do Integrovaného dopravného systému KSK takisto jeho logom, formou polepov, ktoré dodá Zadávatel alebo subjekt poverený touto úlohou Zadávatelom. Dopravca všetky vozidlá označí svojím obchodným menom v súlade s platnou legislatívou. Dopravca nie je oprávnený bez písomného súhlasu Zadávatela alebo subjektu povereného týmito úkonmi umiestňovať na vozidlá akúkoľvek celoplošnú alebo inú vonkajšiu reklamu. Zadávatel je oprávnený využívať vnútorné i vonkajšie plochy vozidiel na reklamné účely. V takomto prípade je dopravca povinný bezplatne poskytnúť súčinnosť potrebnú na umiestnenie (príp. úpravy! príslušných propagačných náležitostí) na vozidlá prevádzkované dopravcom, najmä na nevyhnutnú dobu sprístupniť príslušné vozidlá na samotnú technickú realizáciu. Zadávatelom povereným osobám nie je dovolená žiadna vnútorná ani vonkajšia reklama zasahujúca do okien vozidiel, a to ani čiastočne, a všetky súvisiace náležitosti (napr. umiestnenie) musia byť v súlade s aktuálnymi právnymi predpismi a nariadeniami. Zadávatel si vyhradzuje rozmiestnenie informačných letákov vo vozidle.

Zadávatel si vyhradzuje v priebehu trvania zmluvy o ZVS možnosť zavedenia jednotného vzhľadu novo obstaraných vozidiel, prípadné pridané náklady pôjdu na ťarchu Zadávatela.

Klimatická a svetelná pohoda Základných vozidiel

Technický stav všetkých kategórií Základných vozidiel musí zaručovať možnosť otvárania a zatvárania všetkých okien a vetracích prieduchov konštrukčne na to určených a možnosť temperovať Základné vozidlo.

Dopravcom nasadené novo obstarané vozidlá musia byť vybavené klimatizáciou priestoru pre cestujúcich. Dopravca je povinný zaistiť, aby v prípade používania klimatizácie nedochádzalo ku zníženiu jej účinnosti (pravidelná údržba, uzamykanie bočných okien apod.).

Dopravca sa zaväzuje zaistiť nasadzovanie Základných vozidiel vybavených klimatizáciou priestoru pre cestujúcich podľa požiadavky Objednávateľa stanoveného v Objednávke. Táto povinnosť nemusí byť dodržaná iba v mimoriadnych prípadoch, kedy je na spoje nasadené Pohotovostné vozidlo.

Pokiaľ je Základné vozidlo vybavené klimatizáciou priestoru cestujúcich, musí byť toto zariadenie používané, pokiaľ vonkajšia teplota stúpane nad +25 °C. Teplota v interiéri Základného vozidla nesmie pri použití tohto zariadenia poklesnúť pod 22 °C. Vodič Základného vozidla je povinný temperovať Základné vozidlo, pokiaľ vonkajšia teplota vzduchu poklesne pod 10 °C.

Pri jazde s cestujúcimi za zníženej viditeľnosti musí byť používané dostatočné osvetlenie priestoru pre cestujúcich (najlepšie so zapnutým osvetlením) tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestnej premávky, najmä obmedzenie výhľadu pre vodiča. Pri zastavení vozidla na zastávke a nástupe alebo výstupe cestujúcich musí byť použité maximálne osvetlenie vozidla v priestore pre cestujúcich.

Novo obstarávané vozidlá všetkých kategórií musia byť vybavené na všetkých bočných oknách záclonkami, prípadne okná musia byť tónované, aby cestujúci v interiéri Základného vozidla nebol vystavený priamemu slnečnému svitu. Medzi odporúčaný štandard patria vešiaky na stĺpikoch okien.

Čistota a vzhľad vozidiel

Dopravca sa zaväzuje zaistiť, aby interiér a exteriér vozidiel bol čistý a udržiavaný. Dopravca sa najmä zaväzuje bez zbytočného odkladu vykonávať opravy porúch akéhokoľvek vybavenia Základných vozidiel (napr. poškodené sedadlá), obnovovať nátery (farba, lak apod.) vnútri aj zvonka Základných vozidiel a odstraňovať akékoľvek znečistenie Základných vozidiel. Dopravca je povinný najmenej jedenkrát týždenne zaistiť kompletné vyčistenie Základného vozidla (vrátane odstránenia prachu v Základnom vozidle).

Splnenie povinností podľa tohto článku môže byť posudzované iba na základe obstaranej fotodokumentácie Objednávateľom, kontrolnou osobou poverenou Objednávateľom alebo na základe sťažnosti, ktorá bude obsahovať preukazujúcu fotodokumentáciu. Pre potreby tohto odseku môže byť fotodokumentácia nahradená videozáznamom.

Vyhradené miesta

Vo vozidle musí byť vyhradený priestor pre min. jeden kočík a v nízkopodlažných vozidlách min. jeden kočík alebo invalidný vozík. V dopravnom prostriedku upravenom na prepravu osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu musia byť tieto priestory vybavené aj úchytmí pre invalidný vozík. Vo všetkých vozidlách musia byť vyznačené min. 2 miesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie.

Nástup do vozidla

Na nástup cestujúcich do vozidla sú vyhradené výhradne prvé predné dvere z dôvodu vybavenia. Jedinou výnimkou je nástup cestujúcich s kočíkom alebo invalidným vozíkom a sprievod, vždy po ohlásení vodičovi. Ďalšie dvere autobusu sú určené len na výstup. Cestujúcim s obmedzenou schopnosťou pohybu je vodič povinný umožniť výstup prednými dverami vždy. Na zastávkach, kde nenastupujú cestujúci, je vystupujúcim cestujúcim umožnené využiť všetky dvere na výstup, t. j. aj predné. Manuálnu vyklápaciu plošinu ovláda vodič.

Kritéria pre vozidlá obstarané pred podpisom zmluvy

Od tretieho dopravného roku plnenia zmluvy budú všetky vozidlá (t. j. aj vozidlá obstarané pred začiatkom plnenia zmluvy) upravené takto:

vozidlo bude vybavené predným, zadným a bočným funkčným osvetleným elektronickým panelom, ktorý musí umožniť v poliach zobrazovať texty, čísla liniek a ďalej údaje podľa dohody so zadávateľom, pričom nie je **vyžadované farebné vyhotovenie v zelenej farbe**, vozidlo musí mať vyznačené min. dve miesta pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie, musí umožňovať prepravu kočíkov a musí mať min. dvojce dverí.

10.9.1.5 Vybavovací a informačný systém pre cestujúcich

Vybavovací systém

Vybavovací systém musí byť plne zlučiteľný s existujúcim systémom vybavenia a vedenia základných údajov pre potreby pravidelnej verejnej autobusovej dopravy KSK.

Dopravca zaistí na vlastné náklady korektné dátové prenosy medzi jednotlivými vozidlami a Centrálnym dispečingom IDS Východ prostredníctvom svojho vybavovacieho zariadenia tak, aby boli v predpísanom formáte riadne a včas odosielané polohové informácie a organizačno-prevádzkové informácie. Dopravca je povinný zaistiť obojstrannú komunikáciu vozidiel a dispečingu dopravcu s Centrálnym dispečingom IDS Východ.

Vozidlo zaisťujúce premávku spoja musí byť vybavené funkčným vybavovacím zariadením umožňujúcim vybavenie. Dopravca je povinný zaistiť automatické nastavenie presného času vo vybavovacom zariadení. Všetky vybavovacie zariadenia musia byť schválené na prevádzku v dopravnom systéme KSK Objednávateľom dopravy alebo ním poverenou osobou. Dopravca je povinný zaistiť nahrávanie aktuálnych dát do vybavovacieho zariadenia, tzn. zaistenie nahratia aktuálne platných Cestovných poriadkov, Tarify a zoznamu čakacích dôb, Blacklistu, Greenlistu apod. Pod pojmom aktuálne platné Cestovné poriadky sa rozumie nahrávanie Cestovných poriadkov Dopravcu do vybavovacieho zariadenia Základných vozidiel a Pohotovostných vozidiel.

Dopravca je povinný evidovať všetky poruchy vybavovacích zariadení a zoznam nefunkčných zariadení za predchádzajúci mesiac zaslať Objednávateľovi spoločne s výkazom Vyúčtovania mesačnej kompenzácie. Vzor výkazu Mesačná evidencia nefunkčných vybavovacích zariadení je uvedený v Prílohe.

V prípade poruchy vybavovacieho zariadenia je Dopravca povinný zaistiť vybavenie náhradným spôsobom v súlade s cenníkom uvedeným v Tarife. Náhradný spôsob vybavenia je plne v kompetencii Dopravcu.

Špecifikácia vybavovacieho zariadenia:

Minimálne kritériá

- farebný displej minimálne 5,5"
- displej cestujúceho
- termotlačiareň s orezávačom s rýchlosťou tlače min. 100 mm/sekunda
- šírka tlačiarne min. 60 mm, od tretieho dopravného roku plnenia zmluvy min. 80 mm
- akceptácia časových kupónov IDS VÝCHOD na papierovom nosiči
- SAM (Secure Access Module) sloty – minimálne 2 ks
- modem na bezdrôtový prenos dát – 3G a vyšší
- možnosť vyčítania dát kontaktným médiom (napr. USB disk)
- systém digitálneho hlásenia (3cestný – vodič – von – do vozidla) – formát nahrávok MP3
- systém satelitného sledovania GPS
- možnosť riadenia periférií: IBIS, ethernet, RS 485, USB, CAN (informačné panely, označovače, systém pre nevidiacich,...)
- prevádzková teplota: -20°C – +60°C
- klávesnica na plnohodnotné ovládanie (SW alebo mechanická)
- možnosť časového riadenia panelov, označovačov, diaľkové riadenie aktualizácie dát

Funkcie zariadenia na výdaj cestovných lístkov:

- komunikácia s dispečerskou aplikáciou (IDS Východ a vlastnou)

- sledovanie polohy vozidla
- vybavovanie cestujúcich v rámci IDS VÝCHOD
- papierový cestovný lístok
- riadiaca jednotka vozidlového informačného systému

10.9.1.6 Informačný systém pre cestujúcich

Informačné panely

Všetky vozidlá budú vybavené predným, zadným a bočným informačným panelom, ktorý bude dobre čitateľný za všetkých svetelných podmienok. U novo obstarávaných vozidiel je požadovaná elektronická verzia informačných panelov.

Predný panel bude umiestnený v hornej časti čelného okna, zadný panel bude umiestnený prednostne vpravo pri pohľade zvonka vozidla, bočný panel bude umiestnený v hornej časti niektorého z bočných okien, a to čo najbližšie k nástupným dverám na pravej strane vozidla tak, aby panel bol viditeľný pre nastupujúcich cestujúcich.

Parametre elektronických informačných panelov pre veľký autobus:

Predný panel min. 19 x 176 bodový raster min. 10 mm rozloženie panelu: zobrazenie čísla linky 19x32 farebné vyhotovenie v zelenej farbe, zobrazenie cieľovej stanice 19x144 farebné vyhotovenie v zelenej farbe, bočný panel min. 19x128 bodový raster min. 10 mm rozloženie panela: zobrazenie čísla linky 19x32 farebné vyhotovenie v zelenej farbe, zobrazenie cieľovej stanice 19x96 farebné vyhotovenie v zelenej farbe, zadný panel min. 19x32 bodový raster min. 10 mm rozloženie panelu: zobrazenie čísla linky 19x32 farebné vyhotovenie v zelenej farbe. Panely musia umožniť v definovaných poliach zobrazovať texty, čísla liniek a údaje podľa dohody so Zadávatelom.

Vozidlá budú vybavené vnútorným informačným displejom (popr. LCD) s rozmerom min 19". Presný vzhľad a obsah textu vnútorného informačného displeja bude stanovený po vzájomnej dohode medzi dopravcom a Zadávatelom alebo subjektom povereným na tieto úkony Zadávatelom. Zadávatel si vyhradzuje právo zverejňovania informácií zdarma. Dopravca môže využívať informačné panely na komerčnú reklamu len so súhlasom Zadávatela.

Hlasový informačný systém

Novo obstarávané vozidlá budú vybavené hlasovým informačným systémom, prostredníctvom ktorého budú cestujúci v priebehu jazdy informovaní o jednotlivých zastávkach, príp. prestupných možnostiach.

Signalizačné zariadenie

Všetky novo obstarávané vozidlá v priebehu plnenia zmluvy musia byť vybavené minimálne 3 tlačidlami so signalizačným zariadením a svetelnou signalizáciou o zastavení autobusu na zastávke (nápis STOP) rovnomerne rozmiestnenými po celej dĺžke vozidla, umožňujúcimi informovať vodiča o:

1. nutnosti núdzového zastavenia,
2. výstupe osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie, cestujúceho s kočíkom apod.,
3. zastavení vozidla na znamenie.

10.9.2 Služby súvisiace s prevádzkovaním dopravy

10.9.2.1 Evidencia dopravných prostriedkov používaných na plnenie zmluvy

Dopravca je povinný Zadávateľovi alebo subjektu poverenému na tieto úkony Zadávateľom odovzdať všetky identifikačné údaje k používaným vozidlám (úplná kópia TP) a tabuľku „Štruktúra prevádzkovaných vozidiel“.

Tieto údaje je dopravca povinný aktualizovať pri každej zmene (zaradenie do prevádzky či vyradenie vozidla z prevádzky v rámci plnenia Zmluvy, a to i v prípade dočasného vyradenia). Zámer zaobstaráť nové vozidlo oznámi Dopravca Zadávateľovi minimálne 2 týždne pred jeho objednaním s tým, že Zadávateľ v tomto termíne zámer schváli alebo zašle Dopravcovi vyjadrenie o zámere zmien dopravného zadania, podľa ktorého bude potrebné budúcu objednávku upraviť (zmena kategórie vozidla, zníženie celkového počtu vozidiel atď.).

Pred uvedením vozidla do prevádzky a pri výmene vybavovacieho zariadenia je dopravca povinný Zadávateľovi alebo subjektu poverenému na tieto úkony Zadávateľom odovzdať údaje o type a technických špecifikáciách vybavovacieho zariadenia (využívaný systém dátových viet, odozva systému, formát zadávaných CP...).

10.9.2.2 Vodič

Požiadavky na vodičov a ostatnú obsluhu budú v súlade s povinným interným predpisom dopravcu, ktorý bude organizátorom alebo subjektom povereným na tieto úkony Zadávateľom odsúhlasený pred podpisom zmluvy. Vodič musí ovládať slovenský jazyk (čítať, rozprávať a písať). Pracovisko vodiča bude vybavené telefónom s handsfree súpravou na prípadnú hlasovú komunikáciu.

10.9.2.3 Informačné miesto

Dopravca, ktorý bude zaisťovať prevádzku verejnej linkovej dopravy v príslušnej oblasti KSK, je povinný zaisťovať ku dňu zahájenia prevádzky otvorenie a prevádzku informačného miesta (kancelária) vo všetkých obciach uvedených v prílohách zmluvy. Dopravca je povinný zriadiť informačnú kanceláriu v priestoroch autobusovej stanice, prípadne v centre mesta. Zadávateľ kladie dôraz na zaistenie dobrej dostupnosti, dobrého označenia informačného miesta pre cestujúcich. Dopravca zaisťuje, že informačné miesto bude otvorené prinajmenšom v dobe od 6:00 – 11:30 a 12:30 - 18:00 hodín v pracovný deň.

Informačné služby musia zahŕňať bezplatné informovanie o spojeniach v rozsahu verejnej dopravy v Slovenskej republike (autobusové, železničné, prípadne iné).

Informačné miesto Dopravcu zaisťuje:

- Potvrdzovanie preukazov na preukázanie nároku na osobitné cestovné.
- Predpredaj viacdenných cestovných dokladov.
- Prijímanie sťažností a pripomienok k cestovným poriadkom a vybavovanie reklamácií k prevádzke autobusových spojov.
- Poskytovanie informácií o Cestovných poriadkoch (vyhľadanie spojenia v SR a Európe).
- Poskytovanie informácií o zmenách v organizácii verejnej dopravy.
- Poskytovanie informácií o Tarife.
- Predaj zošitových Cestovných poriadkov (autobusových a vlakových).

- Predaj a tlač vybraných Cestovných poriadkov (napr. schválené a zjednodušené Cestovné poriadky).
- Distribúcia informačných a propagačných materiálov KSK (napr. Informačný leták.
- Propagačný leták, propagačné brožúry a i.).

Informačné miesto Dopravcu je vybavené (minimálne požiadavky):

- Osobným počítačom s pripojením na internet a možnosťou tlače (napr. na vyhľadávanie spojení pomocou vhodného programu, poskytovanie aktualít v doprave) a pripojením do BackOffice.
- Verejným telefónnym číslom (GSM alebo pevná linka). Toto číslo musí byť taktiež uvedené v cestovnom poriadku Dopravcu.
- Vybavovacím zariadením umožňujúcim predpredaj viacdenných cestovných dokladov.
- Platobným terminálom na bezkontaktné platobné karty obvyklých spoločností (napr. Visa, Mastercard),

Požiadavky na poskytovanie informácií telefonicky a diaľkovým spôsobom:

- Dopravca je povinný zriadiť webové stránky pre informovanie cestujúcich o všetkých skutočnostiach súvisiacich s prevádzkovaním dopravy podľa Zmluvy.
- Dopravca je povinný zriadiť elektronickú adresu pre informovanie cestujúcich, ktorá bude v pracovné dni fungovať s reakčnou dobou max. 24 hodín. Pre vylúčenie pochybností sa stanoví, že reakčná doba platí na otázky ku spojeniu, tarífam a službám Dopravcu, nie pre vybavovanie sťažností, reklamácií a iných otázok.
- V prípade, že Dopravca obdrží sťažnosť od cestujúceho, je povinný odpovedať na sťažnosť v maximálnej lehote 10 pracovných dní.
- O spôsobe vybavenia sťažnosti je Dopravca povinný neodkladne informovať Objednávateľa.

10.9.2.4 Analýza dopravného systému

Objednávateľ pravidelne analyzuje využívanie dopravného systému na území KSK, prípadne na území susedného kraja a štátu v prípadoch, kedy je Dopravcom zaistovaný spoj podľa Zmluvy. Na tento účel sú uskutočňované prepravné prieskumy. Dopravca je povinný zaistiť súčinnosť pri vykonávaní prieskumu. Dopravca je povinný pravidelne každý mesiac Objednávateľovi v rámci výkazu vyúčtovania mesačnej kompenzácie v stanovenom termíne poskytnúť údaje o využití dopravného systému. Ide o poskytnutie výstupov z vybavovacích zariadení v elektronickej podobe na všetkých spojoch zaistujúcich verejnú dopravu v KSK vrátane údajov o cestovných lístkoch zakúpených mimo Základného vozidla (napr. predpredaj a i.), a to v jednotnom formáte. Presná špecifikácia dátového formátu zasielaných výstupov z vybavovacích zariadení zo strany Dopravcu je špecifikovaná v Prístupovej zmluve. Objednávateľ sa zaväzuje, že zaslané dáta, pokiaľ sa týkajú komerčných spojov Dopravcu, nebudú bez súhlasu Dopravcu poskytnuté tretej osobe.

Na základe žiadosti Objednávateľa je Dopravca povinný vykonať individuálny prepravný prieskum na Spoji v požadovaný deň a vo formáte uvedenom v príslušnej prílohe zmluvy a tento výstup zaslať najneskôr do 2 pracovných dní. Objednávateľ je oprávnený požadovať individuálny prepravný prieskum maximálne 10x počas Dopravného roka.

10.9.2.5 Preprava bicyklov a lyží

Zadávatel' súhlasí s prepravou bicyklov na osobitnom zariadení vozidla alebo väčšieho počtu lyží mimo interiéru vozidla vrátane ostatného športového vybavenia. Taktiež musia byť maximálne dodržané všetky náležitosti cestovného poriadku a preprava musí byť v súlade s právnymi predpismi.

10.9.3 Štandardy dopravných výkonov

10.9.3.1 Presnosť a pristavovanie vozidiel na zastávky

Dopravca je povinný zaistiť, aby všetky spoje odišli z východiskovej zastávky včas. Predčasný odchod spojov zo všetkých zastávok uvedených v schválenom cestovnom poriadku nie je povolený. V prípade zistenia opakujúcich sa porušovaní cestovného poriadku je Dopravca povinný poskytnúť Zadávatel'ovi alebo subjektu poverenému na tieto úkony Zadávatel'om potrebnú súčinnosť pri riešení problému.

10.9.3.2 Nadväznosť spojov

Každému vodičovi musí byť odovzdaný aktuálny rozpis denných spojov (turnus), ktorý vykonáva v daný deň. Dopravca je povinný zaistiť, aby vodiči dodržiavali všetky pokyny v cestovnom poriadku a boli informovaní o nadväzujúcich spojoch v prestupných bodoch.

10.9.3.3 Záznam o dobe vedenia vozidla, bezpečnostných prestávkach a dobe odpočinku

Každé vozidlo musí byť vybavené záznamovým zariadením, digitálnym tachografom, ktoré slúži na zaznamenávanie všetkých činností vodiča, a to najmä čas vedenia vozidla, doby odpočinku vodiča, doba pohotovosti vodiča a doby vykonávania inej práce vodičom, v súlade s platnou sociálnou legislatívou v oblasti cestnej dopravy, najmä s Nariadením (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a so Zákonom č. 462/2007 Z.z. o organizácii pracovného času v doprave v znení neskorších predpisov, a ďalšími predpismi týkajúcimi sa danej oblasti.

10.9.3.4 Povinnosti pracovníkov dopravcu

Pracovníci dopravcu sa musia k cestujúcim správať slušne, ústretovo, citlivo a nesmú byť na cestujúcich hrubí. Vodič, prípadne iný zamestnanec dopravcu, je povinný informovať cestujúcich o všetkých neštandardných situáciách, ktoré počas ich prepravy nastanú, pričom ide najmä o mimoriadnosti v doprave. V takom prípade je vodič povinný čo najskôr poskytnúť cestujúcim informáciu o približnej dĺžke čakania, prípadne o spôsobe, akým sa situácia bude riešiť. Vodič je povinný zastaviť na každej zastávke podľa platného cestovného poriadku a umožniť výstup a nástup cestujúcich.

Dopravca je povinný zabezpečiť vyvesenie platných alebo aktualizovaných (nových, výlukových, obchádzkových) cestovných poriadkov, táto činnosť je periodická a vždy viazaná na požiadavku objednávateľa pri akejkoľvek zmene alebo aktualizácii cestovného poriadku. Dopravca je povinný trvalo udržiavať na stanovenej vývesnej doske čitateľné aktuálne cestovné poriadky, a to ideálne v nepremokavom vyhotovení. Dopravca zodpovedá za stav (nepoškodenosť, čitateľnosť a aktuálnosť) vyvesených cestovných poriadkov. Dopravca je povinný vykonávať pravidelnú kontrolu vyššie uvedených požiadaviek a vlastnými silami tieto požiadavky zabezpečiť. V prípade poškodenia alebo

odcudzenia vývesnej dosky oznámi túto skutočnosť zadávateľovi, ktorý rozhodne o spôsobe opravy a finančnej náhrade.

10.9.4 Riadenie prevádzky a prepravná kontrola

10.9.4.1 Riadenie prevádzky

Každé vozidlo dopravcu zaisťujúce obsluhu územia podľa Zmluvy musí byť vybavené riadiacim modulom na vyhodnotenie polohy a komunikáciu s Centrálnym dispečingom IDS Východ. Technické riešenie a ďalšie požiadavky sú podrobne uvedené v Prístupovej zmluve s IDS Východ, s.r.o.

Centrálny dispečing KSK alebo subjekt poverený na tieto úkony Zadávateľom bude prijímať informácie o polohe všetkých vozidiel verejnej dopravy v KSK. Systém je založený na integrácii dát z mnohých zdrojov (dopravcovia, dopravné informácie, uzávierky, nehody, mimoriadnosti apod.).

Dopravca bude riadne zoznámený s riadením, vyhodnocovaním a funkčnosťou prevádzky v rámci prevádzkových náležitostí Centrálného dispečingu KSK.

10.9.4.2 Prepravná kontrola

Kontrolu prepravnej disciplíny cestujúcich týkajúcu sa dodržiavania Tarify dopravcu alebo Tarify IDS Východ a Zmluvných prepravných podmienok KSK alebo Zmluvných prepravných podmienok IDS Východ a kontrolu pracovníkov dopravcov pri predaji cestovných dokladov vykonáva Zadávateľ alebo subjekt poverený na tieto úkony Zadávateľom. Uvedené právo nevylučuje kontrolu prepravnej disciplíny cestujúcich zo strany Dopravcu alebo ním povereného subjektu pre potreby Dopravcu. Dopravca vydá subjektu poverenému na tieto úkony Zadávateľom kontrolné preukazy oprávňujúce na bezplatnú prepravu.

10.9.4.3 Informácie o dopravných výkonoch

Dopravca je povinný zasielať výstupy z BackOffice v štruktúre stanovenej Zadávateľom, a to v štandardných dátových formátoch (XLS, CSV, TXT, XML,...).

Dopravca je povinný zasielať Zadávateľovi alebo subjektu poverenému na tieto úkony Zadávateľom pravidelné zostavy popisujúce tržby v závislosti na dopravnom výkone (linka, spoj). Zadávateľ požaduje, aby zostavy boli v strojovo čitateľnom formáte. Na zabezpečenie činnosti dispečingu je dopravca povinný dodávať zostavy denných obehov vozidiel v strojovo čitateľnom formáte, aktuálne alebo obchádzkové cestovné poriadky vo formáte JDF alebo inom čitateľnom formáte. Dopravca je povinný ďalej dodávať úplné informácie o vykonanom dopravnom výkone, vypravené alebo nevypravené spoje, navýšenie alebo zníženie km, prípadne informácie o možných úpravách časových polôh spojov. Dopravca je ďalej povinný zaslať všetky informácie o počte cestujúcich prepravených na linke a spoji za jednotlivé dni a podľa platných cestovných poriadkov. Tieto informácie zadávateľ požaduje v strojovo čitateľnom formáte. Dopravca bude pravidelne zasielať informácie o dosiahnutej tržbe po jednotlivých linkách a spojoch za zadávateľom definované obdobie (mesiac, štvrtrok, rok) v lehote podľa zmluvy. Ďalej zadávateľ vyžaduje od dopravcu návrh vyúčtovania dopravných výkonov za kalendárny mesiac ako podklad pre vyúčtovanie u Zadávateľa.

10.9.5 Mimoriadnosti v doprave, garancia nadväzností

10.9.5.1 Mimoriadnosti v doprave spôsobené dopravcom

Za mimoriadnosti v doprave spôsobené dopravcom sa považujú také udalosti, ktoré boli spôsobené vinou na strane dopravcu. Ide najmä o poruchu vozidla, nespôsobilosť vodiča na ďalšiu jazdu,

dopravné nehody zavinené vodičom vozidla dopravcu, nefunkčné vybavovacie a predajné zariadenie apod.

10.9.5.2 Mimoriadnosti v doprave spôsobené vyššou mocou (nezávislé na dopravcovi)

Za mimoriadnosti v doprave spôsobené vyššou mocou (nezávislé na dopravcovi) sa považujú udalosti, ktoré neboli spôsobené z viny na strane dopravcu napr. obchádzky, poveternostné vplyvy, nehodové udalosti a pod.

10.9.5.3 Postup v prípade mimoriadnosti v doprave

V prípade výpadku v zaistení prevádzky spoja je dopravca povinný vykonať také kroky, aby dopad na cestujúcich bol čo najmenší. V prípade poruchy vozidla, kedy jeho technický stav umožňuje dojazd do cieľovej zastávky spoja, vodič pokračuje ďalej v jazde a dopravca je povinný zaistiť výmenu vozidla na najbližšom vhodnom mieste. Pokiaľ technický stav vozidla neumožňuje jeho ďalšiu jazdu, je v prípade, že do príjazdu ďalšieho spoja rovnakou trasou a na rovnakú alebo vzdialenejšiu cieľovú zastávku ostáva viac než 20 minút, je dopravca povinný zaistiť prepravu Pohotovostným vozidlom alebo záložným vozidlom s rovnakou alebo vyššou kapacitou z miesta predčasného ukončenia jazdy spoja a zabezpečiť pravidelný odchod náhradného spoja z východiskovej zastávky.

V prípade mimoriadnosti v doprave musí vodič túto situáciu bezodkladne oznámiť Centrálnemu dispečingu IDS Východ. V prípade neprejazdnosti cesty musí byť trasa zvolená tak, aby sa spoj vychýlil z trasy podľa cestovného poriadku v čo najmenšej možnej miere. Vodič je povinný cestujúcich informovať o aktuálnej situácii a ďalšom postupe. O každej mimoriadnosti v doprave spôsobenej dopravcom alebo vyššou mocou a o jej riešení musí dopravca viesť preukazné záznamy a ich zoznam mesačne spolu s výkazmi podľa príslušnej prílohy zmluvy zasielať Zadávatelovi alebo subjektu poverenému na tieto úkony Zadávatelom. Na ich vyžiadanie je dopravca povinný poskytnúť záznamy o jednotlivých mimoriadnostiach do 48 hodín.

10.9.5.4 Garancia nadväzností

Základné pravidlá nadväzností a dispečerského riadenia sú platné na príslušné obdobie platnosti aktuálneho cestovného poriadku.

Doprovca je povinný poskytnúť Zadávatelovi alebo subjektu poverenému na tieto úkony Zadávatelom obehov vozidiel v dohodnutej forme najneskôr 48 hodín pred začiatkom ich platnosti a pred plánovanými zmenami. V prípade mimoriadnych zmien obehov vozidiel tak musia konať neodkladne.

Návrh Technických a prevádzkových štandardov je možné upravovať s cieľom zníženia nákladov dopravcov a dosiahnutia požadovanej kvality podľa objednávateľa za optimálnu výšku príspevku.

11 Zoznam skratiek

AS	Autobusová stanica
BČK	Bezkontaktná čipová karta
BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
CDV	Cena dopravného výkonu
CP	Cestovný poriadok
DO	Dopravný obslužnosť
EP	Elektronická peňaženka
ES	Európske spoločenstvo
EÚ	Európska Únia
EHK	Európska hospodárska komisia OSN
Ex	Expresný vlak
hod.	Hodina
IDS	Integrovaný dopravný systém
KSK	Košický samosprávny kraj
MHD	Mestská hromadná doprava
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
os	osoba
Os	Osobný vlak
PAD	Prímestská autobusová doprava
PDO	Plán dopravnej obslužnosti
PUM	Plán udržateľnej mobility
PSK	Prešovský samosprávny kraj
R	Rýchlik
REx	Regionálny expres
SR	Slovenská republika
TPS	Technické a prevádzkové štandardy
ÚVO	Úrad pre verejné obstarávanie
ZVS	Závazok verejnej služby
ZP	Začiatok plnenia zmluvy
ZD	Zadávacie dokumentácia
Zr	Zrýchlený vlak