

Informatívna správa o integrovanom dopravnom systéme (IDS) v Košickom kraji

Obsah

Použité skratky	6
1. Štúdie k podpore realizácie trvalo udržateľného systému IDS v Košickom samosprávnom kraji	7
1.1. Výstupy zo štúdií v nadväznosti na súčasný stav a postup činností pri budovaní udržateľného systému integrovanej dopravy	7
2. Aktuálny stav vo výstavbe dopravných stavieb a infraštruktúry v Košickom samosprávnom kraji	8
2.1. Projekty a aktivity podporujúce rozvoj IDS v Košickom samosprávnom kraji	8
3. Stavba Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou mesto	9
4. Stavba Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov	10
5. Stavba „Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“ (v stavbe Terminál integrovanej osobnej prepravy Michalovce).....	11
6. Vytvorenie Regiónu Východné Slovensko k podpore zavedenia IDS	12
7. Návrh tarify a zavedenie integrovanej dopravy v Košickom samosprávnom kraji v smere Košice – Moldava nad Bodvou mesto.....	13
8. Postup návrhu a odporúčania pre ďalší postup	14
9. Integrovaný cestovný poriadok.....	14

Použité skratky

CP	Cestovný poriadok
ČZoD	Čiastková zmluva o dielo
DSPRS	Dokumentácie pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby
DSZ	Dokumentácia pre zadanie stavby
DÚR	Dokumentácia pre územné rozhodnutie
EIA	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie
GVD	Grafikon vlakovej dopravy
IDS	Integrovaný dopravný systém
ICP	Integrovaný cestovný poriadok
K+R	Kiss and Ride
IKD	Integrovaná koľajová doprava
KORID	Koordinátor osobnej regionálnej integrovanej dopravy
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MET	Modernizácia električkových tratí
OPD	Operačný program doprava
OPII	Operačný program integrovaná infraštruktúra
ORID	Organizátor regionálnej integrovanej dopravy
ŠD	Štátny dozor
ŠE	Štátna expertíza
T-IDS	Terminál integrovaného dopravného systému
TIOP	Terminál integrovanej osobnej prepravy
UČS	Ucelené časti stavby
ÚR	Územné rozhodnutie
Vlkm	Vlakový kilometer
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

1. Štúdie k podpore realizácie trvalo udržateľného systému IDS v Košickom samosprávnom kraji

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

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

Košický samosprávny kraj sa aktívne spolupodieľal aj na vypracovaní nasledujúcich štúdií:

- a) Dopravno-technická štúdia Železničnej zastávky Prakovce, 2012;
- b) Terminál integrovaného dopravného systému (TIDS) v Krompachoch, 2013;
- c) Stratégia rozvoja verejnej osobnej dopravy SR, 2013.

1.1. Výstupy zo štúdií v nadväznosti na súčasný stav a postup činností pri budovaní udržateľného systému integrovanej dopravy

Hlavné výstupy a odporúčania z nasledujúcich štúdií:

1) Návrh koncepcie regionálnej integrovanej dopravy v rámci KSK - Terminály IDS:

- analýza a vytypovanie lokalít pre výstavbu T-IDS v rámci Košického samosprávneho kraja na hlavných železničných tratiach ležiacich v KSK (Príloha 1).

2) Inštitucionálna a organizačná analýza rozvoja systémov verejnej osobnej dopravy na regionálnej úrovni Košického samosprávneho kraja:

- kompetencie a úlohy spoločnosti ORID, s. r. o. od 1. 9. 2014 prenesené na Odbor dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja.

3) Dopravný model obsluhy územia verejnou dopravou Košice - U. S. Steel - Moldava nad Bodvou:

- návrh optimálnej dopravnej ponuky s analýzou prepravných prúdov a špecifikácia pozitívnych a negatívnych vplyvov na súčasný systém verejnej osobnej dopravy.

4) Prepravno-tarifný systém integrovaného dopravného systému Košického samosprávneho kraja:

- prepravný poriadok IDS (spoločný pre všetkých dopravcov);
- návrh dopravného a tarifného systému IDS v KSK;
- harmonogram začlenenia jednotlivých území kraja do IDS;
- rozdelenie územia do tarifných zón.

2. Aktuálny stav vo výstavbe dopravných stavieb a infraštruktúry v Košickom samosprávnom kraji

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

2.1. Projekty a aktivity podporujúce rozvoj IDS v Košickom samosprávnom kraji

I. programové obdobie: Operačný program doprava 2007 - 2013:

a, stavby ŽSR:

1. Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou, mesto;
2. Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou - Humenné – projektová dokumentácia 06/2015;
3. Elektrifikácia železničnej trate Haniska pri Košiciach - Veľká Ida - Moldava nad Bodvou, mesto – projektová dokumentácia pre vydanie stavebného povolenia 02/2015.

b, stavby mesta Košice:

1. ŽSR, Integrovaný dopravný systém osobnej koľajovej dopravy Košice, stavby IKD – 1. etapa. IKD Košice, Námestie Maratónu mieru – Staničné námestie s napojením ŽSR - realizácia stavby;
2. Obratisko Staničné námestie, Obratisko Námestie Maratónu mieru – realizácia stavby;
3. KE, Modernizácia električkových uzlov z rozsahu MET (modernizácia električkových tratí) v meste Košice, uzly 01-07 – realizácia stavby;
4. KE, Modernizácia električkových tratí MET v meste Košice – vypracovanie projektovej dokumentácie až po vydanie stavebného povolenia.
Príloha 2 obsahuje schému električkových tratí a stavieb IKD v meste Košice.

II. programové obdobie: Operačný program integrovaná infraštruktúra 2014 - 2020

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

Prehľad výstavby jednotlivých TIOP je uvedený v nasledujúcej tabuľke

Návrh postupu výstavby Plánovacie obdobie	Terminály
OPD 2007 - 2013	TIOP Moldava nad Bodvou mesto
OPII 2014 - 2020	TIOP Michalovce (Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné“)
	TIOP Trebišov

3. Stavba Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou mesto

Stavba spĺňa požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Z hľadiska železničnej dopravy bude stavba slúžiť ako železničná stanica (ďalej len „ŽST“) bez dopravnej obsluhy. Budova terminálu bude zároveň slúžiť ako stanica verejnej autobusovej dopravy.

V súlade s dlhodobými plánmi má byť prestupným miestom medzi dopravnými druhmi a systémami, aby sa umožnilo presmerovanie ostatných dopravných módov na železničnú dopravu.

TIOP Moldava nad Bodvou mesto je terminál typu „C“ - špičková frekvencia 400 – 1000 cestujúcich/hod.

K odovzdaniu staveniska a k začatiu stavebných prác došlo v októbri 2014 a ukončenie stavebných prác je 12 mesiacov od odovzdania, najneskôr do septembra 2015 podľa platnej zmluvy.

Pri výstavbe Terminálu integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou, mesto boli ukončené zemné výkopové práce. Terminál je momentálne vo fáze výstavby hlavnej budovy terminálu.

Základné údaje:

Stavebník: Železnice Slovenskej republiky

Cena za dielo podľa Zmluvy o dielo: 5 604 592,52 € bez DPH

Začiatok stavebných prác: 01.10.2014

Ukončenie stavebných prác: 30.9.2015

Účel stavby:

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

Základné technické parametre:

- počet koľají v termináli Moldava nad Bodvou mesto: 2 koľaje;
- užitočná dĺžka koľaje: 250 m;
- pri jednej z koľají bude umiestnené nástupisko o dĺžke 130 m;
- zastrešenie železničného nástupiska o dĺžke 80 m;
- počet nástupných stanovišť autobusov: 7;

- f) počet výstupných stanovišť autobusov: 2;
- g) počet parkovacích miest pre autobusy: 10;
- h) počet parkovacích miest pre osobné automobily (taxi, K+R, osoby so zníženou pohyblivosťou): 83;
- i) počet parkovacích miest pre cyklistov: 120;
- j) prevádzkovo-technologická budova s priestormi pre cestujúcich a obsluhu autobusovej stanice;
- k) bezbariérový prechod pre imobilných občanov;
- l) prístrešok pre cestujúcich;
- m) jednotný informačný systém, bezpečnostný kamerový systém, hlasový systém.

4. Stavba Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov

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

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

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

Základné údaje:

Stavebník: Železnice Slovenskej republiky

Názov: ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Trebišov

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

Harmonogram postupových prác

Definované časové horizonty v postupe projektovej dokumentácie:

1. 06/2014 - zahájenie projekčných prác podpisom 1.ČZoD (EIA, DSZ, DÚR);
2. 08/2014 - odovzdanie dokumentácie EIA;
3. 10/2014 - vyjadrenie“ podľa §18 ods.5 zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie;
4. 02/2015 - odovzdanie DSZ;
5. 04/2015 - ukončený štátny dozor (ŠD), zahájená ŠE, konferenčné prerokovanie DÚR;

Ostatné termíny sú predmetom Dodatku č.1 k 1.ČZoD, s predpokladanými termínmi:

6. 06 / 2015 - ukončenie ŠD;
7. 07 / 2015 - odovzdanie čistopisu DÚR investorovi;
8. 10 / 2015 - schválenie DÚR investorom, získanie územného rozhodnutia (ÚR);

Nasledovať by mal podpis 2.ČZoD (DSPRS), ktorá by vrátane stavebného povolenia mohla byť pripravená do konca roka 2016.

9. 2017 - výstavba TIOP Trebišov;

10. 2018 - predpokladané zahájenie prevádzky TIOP Trebišov.

Základné technické parametre:

- a) mimoúrovňový prístup - podchod na nástupište predĺžený na prechod cestujúcich a verejnosti na druhú stranu stanice (na Štúrovu ulicu);
- b) riešenie mimoúrovňového prístupu umožní prechod verejnosti na Štúrovu ulicu aj mimo doby prevádzky terminálu (podchod zabezpečí bezpečný pohyb obyvateľov a spojí centrum mesta - odbúranie prechodu obyvateľov cez koľaje);
- c) počet nástupných stanovišť autobusov: 11;
- d) počet výstupných stanovišť autobusov: 3;
- e) počet parkovacích miest pre autobusy: 19;
- f) počet parkovacích miest pre osobné automobily (taxi, K+R, imobilných cestujúcich): 60;
- g) úložisko pre bicykle v dohľadnom uhle staničného kamerového systému;
- h) zastrešenie nástupísk pre cestujúcich autobusovou dopravou a zastrešenie aj nad železničným nástupiskom;
- i) riešenie prístupu pre imobilných a nevidiacich cestujúcich;
- j) jednotný informačný systém, bezpečnostný kamerový systém, hlasový systém;
- k) asanácia jestvujúceho objektu bývalej autobusovej stanice.

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

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

Základné údaje:

Stavebník: Železnice Slovenskej republiky

Názov zámeru: ŽSR, Elektrifikácia trate Bánovce nad Ondavou – Humenné

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

Základné technické parametre

- a) nástupiská pre autobusovú dopravu: 7 (3 nástupiská pre diaľkovú dopravu a 4 nástupiská pre prímestskú dopravu);
- b) odstavné plochy pre autobusovú dopravu: 20 stojísk s ponechaním rezervy (voľnej plochy) pre dobudovanie ďalších 19 stojísk;
- c) prekrytie nástupísk prístreškami prepojenými s hlavnou výpravnou budovou (prístrešok realizovaným v 1. etape a s prístreškom 1. nástupišťa železničnej dopravy);
- d) po vybudovaní ďalších navrhovaných parkovísk bude na predstaničnom území k dispozícii 84 stojísk pre individuálnu automobilovú dopravu a rekonštrukcie existujúcich komunikácií;
- e) úprava existujúcich nástupísk;
- f) riešené sú aj plochy pre zeleň a výsadbu;
- g) súčasťou výstavby je osvetlenie, zastrešenie nástupísk, vonkajšie osvetlenie komunikácií a spevnených plôch, informačný systém, architektúra (lavičky, odpadkové koše, stojany na bicykle, označníky).

Technicko-ekonomické kritéria

Rozhodujúcimi ukazovateľmi sú ekonomická náročnosť a efektívnosť a technická náročnosť.

Predpokladané náklady na jednotlivé varianty sú nasledovné:

Variant 1 podľa záväzného pokynu - 98 735 999,86 mil. €

Variant 2 minimálny variant - 78 299 001,86 mil. €

Variant 3 minimálny variant bez protihlukových opatrení - 73 974 862,36 mil. €

Predpokladané náklady na riešenie terminálu - 738 061,- €

Na základe posúdenia parametrov jednotlivých variantov je možné konštatovať:

- a) všetky varianty sú technicky a prevádzkovo realizovateľné,
- b) najlepším riešením z ekonomického hľadiska je Variant 3, ktorý je ekonomicky efektívny,
- c) z hľadiska financovania vyžaduje projekt dotácie pre fázu realizácie, ale aj pre fázu prevádzky (finančná udržateľnosť projektu musí byť garantovaná MDVRR).

6. Vytvorenie Regiónu Východné Slovensko k podpore zavedenia IDS

Podpora rozvoja Regiónu Východné Slovensko

Oblasť dráhovej dopravy vrátane mestskej dráhovej dopravy bude podporovaná prostredníctvom Operačného programu integrovaná infraštruktúra. Integrovaný regionálny operačný program bude podporovať súvisiace aktivity v aglomeráciách s dráhovou dopravou a nosné aktivity v tých aglomeráciách.

Úrad Košického samosprávneho kraja uskutočňuje kroky na základe strategických dokumentov EU a SR Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Rozvoj verejnej osobnej dopravy, Integrovaný regionálny operačný program 2014 – 2020.

Na vytvorení Regiónu Východné Slovensko spolupracuje „skupina expertov“ v spolupráci s Európskou iniciatívou JASPERS. S cieľom vytvorenia spoločného regiónu s možnosťou čerpania zdrojov EÚ a vzájomnej spolupráce v systéme integrovanej dopravy

bola vytvorená skupina zástupcov objednávateľov výkonov vo verejnom záujme a všetkých dopravcov - „skupina expertov“.

V zmysle výstupov z rokovania „skupiny expertov“, ktoré sa uskutočnilo v októbri 2014 na Úrade KSK došlo 1. apríla 2015 k podpísaniu Dohoda o spolupráci medzi Košickým samosprávnym krajom a Mestom Košice na realizácii integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy (aktualizovaná Dohoda z januára 2009).

Následne sú pripravované Dohody medzi zúčastnenými mestami v systéme integrovanej dopravy na území KSK - Moldava nad Bodvou, Trebišov, Michalovce a dopravcami pôsobiacimi na území Košického a Prešovského kraja.

Integrovaný dopravný systém v Regióne Východné Slovensko je súbežne budovaný v nasledujúcich oblastiach:

- a) legislatívnych podmienok;
- b) ekonomických podmienok;
- c) dopravnej infraštruktúry;
- d) organizačných opatrení;
- e) informačných technológií.

7. Návrh tarify a zavedenie integrovanej dopravy v Košickom samosprávnom kraji v smere Košice – Moldava nad Bodvou mesto

Návrh integrácie územia pre zavedenie tarifnej je navrhnutá postupná príprava v podobe etáp:

1. prvá etapa - zahŕňa integráciu v smere Moldava n. B. - v rámci I. etapy sa môžu otestovať tarifné podmienky, ako aj spôsoby koordinácie;
2. druhá etapa - integrácia zahrnie okres Košice - okolie (s možným presahom na územie PSK);
3. tretia etapa - zahŕňa integráciu okresov Michalovce a Trebišov;
4. štvrtá etapa - integrácia rozšírená na spádové obce okresu Spišská nová Ves.

Príloha 3 znázorňuje schému trate č. 160 Košice – Moldava nad Bodvou, v I. etape zavedenia IDS, v Košickom samosprávnom kraji. Príloha 4 znázorňuje schému trate č. 180 Košice - Prešov, v II. etape zavedenia IDS v Košickom samosprávnom kraji s presahom do Prešovského samosprávneho kraja a Príloha 5 schému trate č. 190, 191 Košice – Trebišov - Michalovce, v III. etape zavedenia IDS v Košickom samosprávnom kraji. Schémy týchto tratí zachytávajú výstavbu jednotlivých prestupných terminálov.

Návrh zón pre tarifný integrovaný systém v Košickom samosprávnom kraji

Pre pilotný projekt „IDS Košice – Moldava nad Bodvou, mesto“ sú navrhnuté etapy tarifnej integrácie s rozdelením na zóny. Samotný systém IDS v Košickom kraji uvažuje so zónovým usporiadaním. Celkový počet zón je 114 pre celé územie KSK.

Pre prvú etapu integrácie sú zóny odlišené podľa okresov (Košice, Trebišov, Michalovce, Košice). Pre jednotlivé zóny by tak malo platiť, že cesta cez rovnaký počet zóny bude zodpovedať približne rovnakej vzdialenosti.

Z hľadiska voľby tarify sa zohľadňuje voľbu medzi pásmovou alebo zónovou tarifou. Kým pásmová tarifa by mala význam v prípade Košíc a okresu Košice okolie, nedá sa použiť na celé územie, pretože by táto tarifa nezodpovedala reálnym možnostiam prepravy medzi jednotlivými obcami alebo sídlami. Z tohto dôvodu sa zvolila zónová tarifa.

V prípade zón, každá zóna je tvorená územím s príslušnými obcami alebo mestami. Samotný návrh je možné meniť, nepovažuje sa za definitívny. Pri alternatívnom riešení zón je možné rozdeliť zóny podľa časovej dostupnosti verejnej osobnej dopravy z mesta Košíc.

Príloha 6 znázorňuje návrh rozdelenia územia do tarifných zón v IDS v Košickom samosprávnom kraji.

8. Postup návrhu a odporúčania pre ďalší postup

Návrh základného modulu pre jednorazové cestovné lístky ako aj pre časové predplatné cestovné lístky vychádzajú z analýz súčasných cien dopravcov so zameraním na autobusovú dopravu a z prvého variantu návrhu rozdelenia územia na zóny.

Je potrebné vykonať nasledujúce kroky k dosiahnutiu spoločnej tarify:

- a) verifikovať rozdelenie zón, vplyv na cenu pre všetky existujúce možné spojenia;
- b) riešiť hodnotu výšky základného modulu ako aj nastavenia ostatných parametrov pri návrhu cien so všetkými dotknutými dopravcami, vzhľadom na ich ceny a existujúce alebo neexistujúce predplatné časové cestovné lístky;
- c) navrhnúť spôsob konštrukcie kombinovaných cestovných lístkov, t.j. cestovných lístkov pri použití regionálnej dopravy s kombináciou mestskej verejnej dopravy;
- d) pri predpokladaných počtoch používania daných cestovných dokladov vypočítať predpokladané tržby.

9. Integrovaný cestovný poriadok

Úrad KSK pripravuje spoločný cestovný poriadok železničnej a autobusovej dopravy v smere Košice – Moldava nad Bodvou, v súvislosti s TIOP Moldava nad Bodvou mesto v prvej etape zavedenia integrovaného dopravného systému v Košickom samosprávnom kraji.

Podľa predbežných rokovaní bude Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, ako objednávateľ výkonov v železničnej doprave, od nového CP 2015/2016 (platný od 13. decembra 2015) na trati Košice – Moldava nad Bodvou mesto objednávať u železničného dopravcu 7 až 10 párov vlakov.

Úrad Košického samosprávneho kraja spolupracuje s dopravcami eurobus, a.s. a DPMK a. s., na vytvorení nadväznej autobusovej dopravy na všetkých prestupných miestach.