

Obsah

| | |
|---|---|
| 1. Úvod | 4 |
| 2. Informácia o stavbe a investorovi | 4 |
| 3. Vyhodnotenie verejnej osobnej dopravy | 5 |
| 4. Železničné dopravné služby a postup Košického samosprávneho kraja..... | 6 |
| 5. Záver..... | 8 |

1. Úvod

Projektovú dokumentáciu a špecifikácie k dopravnej stavbe Terminál integrovanej osobnej prepravy (ďalej len „TIOP“) Moldava nad Bodvou, mesto pre Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), spracovala projekčná spoločnosť SUDOP Praha, a. s., člen Združenie Metroprojekt – SUDOP, na základe spracovaných a schválených štúdií z úrovne Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a ŽSR.

Návrh terminálu vychádzal z požiadaviek Záväzného pokynu pre investorskú prípravu stavby ŽSR z roku 2010 a zo zámerov zvýšenia výkonnosti južného železničného prepojenia.

Terminál je umiestnený na železničnej trati č. 168 Moldava nad Bodvou - Medzev, v blízkosti centra mesta Moldava nad Bodvou, cca 200 m od pôvodnej autobusovej stanice. Od hlavnej železničnej trate č. 160 Košice - Zvolen je terminál vzdialený cca 800 metrov.

TIOP Moldava nad Bodvou, mesto nahradil pôvodnú autobusovú stanicu, ktorej prevádzka zaťažovala obytnú časť mesta a komplikovala dopravnú situáciu v jeho centre. Pôvodná autobusová stanica na Kalvínskej ulici vo vlastníctve dopravcu eurobus, a. s., neposkytovala dostatočný priestor pre bezpečný pohyb autobusov, cestujúcich, chodcov a obyvateľov z okolitých obytných domov, ktorými je celý areál obklopený.

Na cestnú sieť je terminál napojený za železničným priecestím cez miestnu komunikáciu Kalvínsku ulicu na Hviezdoslavovu ulicu (III/3365) a Rožňavskú ulicu (II/550), ktorá je napojená na cestu I/16 vo vlastníctve a v správe Národnej diaľničnej spoločnosti a. s.

2. Informácia o stavbe a investorovi

TIOP Moldava nad Bodvou, mesto bol vybudovaný v rámci Operačného programu doprava 2007 – 2013 (OPD) z prioritnej osi 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov. Konečným prijímateľom nenávratnej finančnej pomoci z Kohézneho fondu EÚ boli **Železnice Slovenskej republiky**, ktoré sú aj jediným **vlastníkom a správcom terminálu**.

| | |
|--------------------------------------|---|
| • Názov stavby | ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy Moldava nad Bodvou, mesto |
| • Stavebník a investor | Železnice Slovenskej republiky |
| • Cena za dielo podľa Zmluvy o dielo | 6 725 511,02 € |
| • Začiatok stavebných prác | 01. 10. 2014 |
| • Ukončenie stavebných prác | 30. 09. 2015 |

Stavba TIOP Moldava nad Bodvou, mesto 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 slúži stavba ako železničná stanica. Terminál zároveň slúži ako stanica verejnej autobusovej dopravy.

Na základe „Určenia štandardov technicko-prevádzkového riešenia podoby terminálu integrovanej osobnej dopravy“ je TIOP Moldava nad Bodvou, mesto zaradený podľa štandardov ako typ „C“, špičková frekvencia cestujúcich: 400 – 1000 cestujúcich za hodinu.

Od 13. decembra 2015 zabezpečuje TIOP Moldava nad Bodvou, mesto, prestup cestujúcich medzi železničnou, autobusovou, individuálnou automobilovou, cyklistickou a pešou dopravou v spádovom území mesta Moldava nad Bodvou a západnej časti okresu Košice - okolie. Technické informácie k terminálu sa nachádzajú v prílohe č. 1.

3. Vyhodnotenie verejnej osobnej dopravy

Odbor dopravy Úradu KSK v spolupráci s dopravcami eurobus, a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ďalej len „ZSSK“), vyhodnocuje vývoj prepravených osôb a spokojnosť cestujúcich s dopravnými službami. Pravidelnou autobusovou dopravou, ktorej objednávateľom je Košický samosprávny kraj, je zabezpečená nadväznosť na železničné vlakové spojenia Moldava nad Bodvou - Košice a späť, ktorých objednávateľom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“).

Zahájením prevádzky TIOP došlo k zmene pôvodného rozsahu železničného dopravného spojenia. Pôvodné 4 páry vlakov na trase Košice - Moldava nad Bodvou - Turňa nad Bodvou boli nahradené 7 párami vlakov na trase Košice - Moldava nad Bodvou, mesto (14 vlakov denne). Dopravca ZSSK nasadzuje do prevádzky na trati Košice - Moldava nad Bodvou, mesto motorové jednotky typu 813+913. Kapacita motorových jednotiek je 190 cestujúcich, z toho 83 miest na sedenie.

Úrad KSK sa pravidelne s MDV SR, ŽSR, mestom Moldava nad Bodvou a dopravcami ZSSK a eurobus, a. s. zúčastňovali pracovných rokovaní Oblastného riaditeľstva ŽSR Košice k vyhodnoteniu prevádzky terminálu z organizačného a dopravného hľadiska a k skvalitneniu *verejnej osobnej dopravy, prostredníctvom integrovaného dopravného systému.*

Kontinuálne boli vykonávané opatrenia na riešenie prípadných meškaní a čakania autobusových spojov pre zabezpečenie prestupov cestujúcich.

Vyhodnotenie prepravených cestujúcich prímestskou autobusovou dopravou a železničnou osobnou dopravou:

| Obdobie v železničnej a autobusovej doprave | Počet prepravených osôb | | SUM | Rozdiel v počte prepravených osôb k predchádzajúcemu obdobiu | Podiel PAD % | Podiel ŽEL % |
|---|-------------------------|-------------------------------|--------|--|--------------|--------------|
| | Železničná doprava | Prímestská autobusová doprava | | | | |
| 24. 03. 2015 - 30. 03. 2015 | 2 079 | 19 176 | 21 255 | - | 90,22 | 9,78 |
| 14. 03. 2016 - 20. 03. 2016 | 5 104 | 15 956 | 21 060 | -195 | 75,76 | 24,24 |
| 20. 03. 2017 - 26. 03. 2017 | 4 823 | 15 398 | 20 221 | -839 | 76,15 | 23,85 |
| 19. 03. 2018 - 25. 03. 2018 | 5 396 | 15 786 | 21 182 | 961 | 74,53 | 25,47 |

Grafické vyjadrenie medziročného počtu prepravených cestujúcich vo vybraných sčítacích termínoch je uvedený v grafe „Porovnanie počtu prepravených osôb vo verejnej doprave“ v prílohe č. 2. Obdobie v roku 2015 uvádza počet prepravených osôb pred zavedením prevádzky TIOP Moldava nad Bodvou, mesto.

Sčítanie cestujúcich na železničnej trati č. 160 v úseku Košice - Moldava nad Bodvou, mesto vykonáva železničný dopravca ZSSK. Informácie o nákladoch a tržbách vlakových súprav nedokáže dopravca ZSSK poskytnúť.

Všetky prímestské autobusové spoje majú zastávku v termináli (ročne cca 50 tisíc vstupov). Autobusoví dopravcovia platia správcovi terminálu poplatky za vstup svojich spojov vchádzajúcich na terminál. Dopravca eurobus, a. s. platí za každý vstup autobusového spoja 0,99 €. Poplatky dopravcov sú v rozsahu zmlúv o službách vo verejnom záujme uznávané ako ekonomicky oprávnené náklady.

Sledovaný súbor autobusových liniek, ktoré obsluhujú spádovú oblasť Moldava nad Bodvou, vykázal medzi rokmi 2015 a 2016, kedy došlo k spusteniu prevádzky terminálu, nárast ubehnutých kilometrov o 9,5 %, t. j. o 75 310 km (zrušenie súbežných spojov

a doplnenie spojov cez voľné dni v okolí Moldavy nad Bodvou) a pokles tržieb o 21,8 tis. €. V rokoch 2017 a 2018 bolo doplnených ďalších 63 529 km (najmä kvôli zníženiu rozsahu komerčnej diaľkovej autobusovej dopravy) s celkovým poklesom tržieb o 9 tis. €.

Po zohľadnení úbytku tržieb od cestujúcich, ktorí prešli na železničnú dopravu, nárastu nákladov dopravcu za využívanie terminálu a variabilných nákladov na doplnené dopravné služby, možno ročný dopad na zvýšenie úhrady z rozpočtu KSK vyčíslieť na cca 100 tis. €.

Zvýšenie úhrady zo strany KSK predstavuje vklad samosprávneho kraja do systému verejnej osobnej dopravy, ktorým sa podieľa na uplatnení nosnej úlohy železničnej dopravy, v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky podľa uznesenia vlády SR č. 141 z 13. apríla 2016 a strategickými dokumentmi SR a EÚ.

Efekt vynaložených prostriedkov sa prejavuje v podobe relatívneho nárastu počtu prepravených osôb vo verejnej doprave, vďaka koordinovanej ponuke pravidelnej autobusovej a železničnej dopravy. Medziročná zmena počtu cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave na všetkých linkách dopravcu eurobus, a.s. predstavuje v rokoch 2015 - 2018 priemerný medziročný úbytok 2,15 %.

4. Železničné dopravné služby a postup Košického samosprávneho kraja

Pôvodné prezentované zámery Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, v *Ekonomickej správe k Projektovej dokumentácii TIOP Moldava nad Bodvou, mesto*, generálneho projektanta SUDOP Praha, a. s. z roku 2012, t.j. v období pred vybudovaním terminálu, uvádzali rozsah služieb až 25 párov vlakov denne (50 vlakov denne).

„*Technicko-ekonomická štúdia integrovaného systému osobnej koľajovej dopravy v regióne Košíc*“ uvádza 18 párov vlakov denne (36 vlakov denne).

S cieľom posúdenia objektívneho rozsahu ponuky železničnej dopravy zabezpečil Košický samosprávny kraj v roku 2014 spracovanie štúdie „*Dopravný model obsluhy územia verejnou dopravou Košice – U. S. Steel - Moldava nad Bodvou*“, ktorá odporúča prevádzku 17 párov vlakov v hodinovom takte (34 vlakov denne).

Ministerstvo dopravy a výstavby SR aj napriek Cieľovému grafikonu do roku 2020, ktorý uvádza 11 párov vlakov na uvedenej trati (22 vlakov denne), nedokázalo v priebehu ostatných 3 rokov zlepšiť dopravné služby poskytované v TIOP Moldava nad Bodvou, mesto.

Cieľový grafikon železničného dopravcu ZSSK do roku 2030 uvádza 19 párov vlakov (38 vlakov denne) v hodinovom takte.

Od zahájenia prevádzky TIOP Moldava nad Bodvou, mesto, požiadal Košický samosprávny kraj listom č. 4169/2015/OD-29667 z 12. 10. 2015 objednávateľa železničných dopravných služieb, t. j. Ministerstvo dopravy a výstavby SR o zvýšenie počtu vlakových spojení na železničnej trati č. 160 v traťovom úseku Košice – Moldava nad Bodvou, mesto. MDV SR zaujalo zamietavé stanovisko s odporúčaním, aby si Košický samosprávny kraj objednal požadované služby.

Na základe uvedeného Košický samosprávny kraj v spolupráci s dopravcom ARRIVA Service, s. r. o. spracovali návrh na zabezpečenie rozšíreného rozsahu dopravných služieb efektívnejším a hospodárnejším spôsobom, vrátane vykonania skúšobnej jazdy vlaku a predložil opätovnú požiadavku na MDV SR listom č. 5836/2017/OD-51577 z 30. 10. 2017. Na základe predloženého návrhu MDV SR informovalo, že pripravuje plán liberalizácie železničnej dopravy a verejných súťaží pre jednotlivé linky, pričom uvedená trať bude zaradená do zoznamu prioritne.

Okrem uvedených žiadostí z úrovne predsedu KSK je rovnaká požiadavka predkladaná aj odborom dopravy Úradu KSK na každoročných parciálnych poradách ku Grafikonu verejnej dopravy, ktoré organizuje ŽSR za účasti zástupcov MDV SR a ZSSK. Odbor dopravy Úradu KSK predkladá požiadavku aj na pravidelných spoločných rokovaníach

s regionálnym zastúpením ZSSK, a. s., ktoré pripravuje návrh a zmeny Grafikonu verejnej dopravy pre MDV SR.

Odbor dopravy Úradu KSK pripravil na základe požiadavky poslanca KSK, JUDr. Mgr. Ladislava Rovinského, na zasadnutí Zastupiteľstva KSK 22. 10. 2018, o vyhodnotenie ekonomického a funkčného prínosu TIOP Moldava nad Bodvou, mesto, správu do porady Predsedu KSK, ktorá bola po posúdení navrhnutá na doplnenie o ďalšie problémové oblasti v oblasti železničnej infraštruktúry s prípravou listu pre ministra dopravy a výstavby SR.

Následne bol pripravený list predsedu KSK č. 2553/2019/OD-1912 zo 6. 2. 2019 s opätovnou požiadavkou na navýšenie vlakových spojení na železničnej trati č. 160 Košice – Moldava nad Bodvou, mesto, ktorý sa nachádza v prílohe č. 3.

Aktuálny rozsah dopravných služieb železničnej dopravy (GVD 2018/2019) je na trase Košice – Moldava nad Bodvou, mesto v rozsahu 7 párov vlakov (počas voľných dní 6 párov), čo ročne predstavuje 156 153 vlkm v regionálnej železničnej doprave. MDV SR, ako objednávatel' pravidelnej železničnej dopravy, nezvýšil od zahájenia prevádzky TIOP rozsah dopravnej ponuky na uvedenej trati.

| Smer | Kategória vlaku | Pracovný deň | Sobota/Nedeľa |
|--|-----------------|--------------|---------------|
| Košice - TIOP Moldava nad Bodvou, mesto | OS | 7 | 6/6 |
| Košice - Moldava nad Bodvou, žel. st. - Zvolen | R | 5 | 4/5 |

Zo strany dopravcu ZSSK, a. s. je momentálne formou objednávky na Ministerstvo dopravy a výstavby SR pripravený GVD 2019/2020 v dvoch variantoch:

- I. variant - s limitom vlkm (ako doteraz). V obvode KSK bez podstatných zmien, bez nárastu výkonov a väzby v prestupných uzloch,
- II. variant - bez limitu vlkm na trať č. 160 Košice - Moldava nad Bodvou, pre GVD 2019/2020 na 11 párov vlakov s rešpektovaním súčasnej potreby vlakových náležitostí na základe rokovaní s odborom dopravy Úradu KSK.

Pripravený návrh navýšenia aktuálneho rozsahu uvedených 7 párov vlakov o ďalšie 4 páry vlakov, ktoré spracoval Odbor dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja v spolupráci so Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s., nevyžaduje vyššiu potrebu vozidiel, znižuje jednotkové náklady dopravcu a poskytuje minimálny potrebný rozsah dopravnej obslužnosti železničnou dopravou.

Plánovaná elektrifikácia trate s názvom projektu „ŽSR, Elektrifikácia trate Haniska pri Košiciach - Veľká Ida - Moldava nad Bodvou, mesto“ úzko súvisí s rozsahom železničnej dopravy v TIOP Moldava nad Bodvou, mesto.

V súčasnosti je vydané právoplatné stavebné povolenie. V apríli 2018 bola pre ŽSR spracovaná štúdia realizovateľnosti. Čaká sa na verejné obstarávanie pre výber zhotoviteľa. Elektrifikácia prinesie zníženie negatívnych účinkov cestnej dopravy - emisie, nehodovosť, hlučnosť a nepriaznivý vplyv na klimatické podmienky. Realizáciou elektrifikácie dôjde k skráteniu jazdných časov vlakov a tým úspore času cestujúcich o cca 6 minút. Regionálne účinky sa prejaví vytváraním pracovných príležitostí počas výstavby investície a sekundárnym vplyvom na rozvoj regiónu prevádzkou investície. Počas výstavby je prínosom nárast pracovných miest spojených s realizáciou investície.

Útvar hodnoty za peniaze MF SR však spochybnil úspešnú CBA analýzu na základe nedostatočného rozsahu železničnej dopravy na uvedenej trati v súčasnosti a predpokladu, že nedôjde k zmene ani v nasledujúcich rokoch. Uvedené stanovisko ústredných orgánov štátnej správy je však v rozpore s Cieľovým grafikonom do roku 2020 a skutočnosťou, že *Železnice Slovenskej republiky, ktoré sú vlastníkom a správcom TIOP Moldava nad Bodvou, mesto, financovaného z prostriedkov OPD 2007 - 2013, sú povinné preukázať udržateľnosť projektu.*

5. Záver

Vzhľadom na neustály trend medziročného poklesu počtu prepravených osôb vo verejnej doprave na Slovensku možno označiť aktuálny stav vývoja počtu prepravených osôb vo verejnej doprave za pozitívny a to aj napriek stagnujúcej ponuke dopravných služieb. V každom prípade je však potenciál TIOP Moldava nad Bodvou, mesto nevyužitý a nedostatočný rozsah železničnej dopravy neumožňuje realizovať hlavný zámer a cieľ jeho výstavby, ktorým je zvýšenie podielu verejnej dopravy v regióne.

Spracované štúdie a projektové dokumentácie potvrdzujú, že zvýšenie dopravnej ponuky železničnej dopravy v kombinácii s elektrifikáciou trate má významný potenciál zmeniť podiel medzi aktuálne rastúcou individuálnou automobilovou dopravou a verejnou dopravou, so všetkými pozitívnymi dôsledkami na ekonomiku, ekológiu a plynulosť dopravy.

Aktuálne sa spracováva Plán udržateľnej mobility Košického kraja, ktorého výstupy budú slúžiť ako podklad pre ďalšie opatrenia pre organizáciu dopravných služieb v TIOP Moldava nad Bodvou, mesto a zdôvodnenie rozsahu objednávaní železničných dopravných služieb na základe relevantných údajov o potenciáli dopravného dopytu.