

## **Dôvodová správa**

### **Realizácia integrovaného dopravného systému v Košickom kraji (KORID).**

Verejná osobná doprava je rozhodujúcim činiteľom, ktorý priamo ovplyvňuje hospodársky a sociálny rozvoj Košického samosprávneho kraja (ďalej len KSK) a jeho sídla – mesta Košice. Prebiehajúce legislatívne zmeny v našej spoločnosti významným spôsobom menia postavenie dopravcov na dopravnom trhu, a pravidlá vzájomných vzťahov zainteresovaných orgánov. Menia sa nielen podmienky organizovania verejnej osobnej dopravy ale aj jej financovanie resp. vykrývanie strát za poskytnuté výkony vo verejnom záujme.

V súvislosti s plánovaným prechodom kompetencií a pripravovanou zmenou financovania obcí a samosprávnych krajov z podielových daní, je úlohou mesta Košice a KSK vytvárať podmienky na kvalitné zabezpečenie dopravnej obsluhy územia kraja osobnou verejnou dopravou pri čo najúspornejšom čerpaní verejných investícií.

Realizácia integrovaného dopravného systému v Košickom kraji (KORID) je dlhodobý pripravovaný projekt, ktorého realizácia významným spôsobom prispeje k :

- zvýšeniu konkurencieschopnosti zaostávajúceho regiónu a podpore tvorby nových pracovných miest,
- podpore zamestnanosti z hľadiska zefektívnenia, zrýchlenia a zvýšenia kvality prepravy cestujúcich za prácou,
- zníženiu zaťaženia životného prostredia z hľadiska využívania ekologických foriem prepravy cestujúcich ( koľajová preprava ),
- podpore rozvoja cestovného ruchu prepojením koľajových prepráv (železnica – električková mestská hromadná doprava) s doplnením autobusovej dopravy na prestupových termináloch, ktoré umožnia jednoduchšiu a rýchlejšiu prepravu návštevníkov do turistických centier Slovenský raj, Slovenský kras, Vysoké Tatry (IDS umožní aj prepojenie: Letisko Košice – železnica – električková doprava)

## Vývoj integrovaného dopravného systému v Košickom kraji

Dňa 1. septembra 1999 mesto Košice, po dvojročnej príprave a vypracovaní projektu, zahájilo overovaciu prevádzku Košického integrovaného dopravného systému (KIDS) za účasti železničnej, autobusovej a mestskej hromadnej dopravy. Bola zahájená overovacia prevádzka na zabezpečenie návozu zamestnancov U. S. Steel Košice, s. r. o. do železničnej stanice Haniska pri Košiciach na jeden prepravný doklad (*mesačný cestovný lístok MHD a kupóny ŽS, a. s. )* v hodnote 20,- Sk a neskôr 30,- Sk. V roku 2000 došlo k zapojeniu Slovenskej autobusovej dopravy (SAD) do KIDS tiež s kupónmi v hodnote 20,- Sk (*sprístupnené autobusy smerujúce z okrajových častí mesta Košice*).

Pre fungovanie KIDS boli zabezpečené zmluvy medzi mestom Košice – DPMK, a. s. – Železničnou spoločnosťou, a. s. (ŽS, a. s.) a SAD o spolupráci pri sprístupnení vybraných spojov pre vybraných predplatiteľov služieb DPMK, a. s.

Dňom 31. decembra 2000 bola overovacia prevádzka ukončená, a od 1. januára 2001 bola na území mesta zavedená bežná prevádzka I. etapy KIDS. Na základe výsledkov podložených analýzou doterajšieho fungovania zo strany ZSSK, bola zmluva medzi ŽS, a. s. a mestom Košice ukončená dňa 31. marca 2005.

MDPaT SR vypracovalo v roku 2002 návrh „Konceptia tvorby regionálnej dopravnej politiky na zvýraznenie podpory rozvoja integrovaných dopravných systémov“, ktorý odsúhlasila vláda SR uznesením č. 903 zo dňa 21. augusta 2002. V zmysle uvedeného dokumentu bol vypracovaný projekt II. etapy KIDS, ktorého realizácia bola zahájená v roku 2004.

Jednou z prvých aktivít bolo dňa 19. apríla 2004 podpísanie **„Dohody o spolupráci medzi KSK a mestom Košice pri realizácii integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy“**, s jej rozšírovaním na ďalšie územie KSK.

Mesto Košice a KSK sa v tomto období usilovali o komplexné riešenie integrovaného dopravného systému s cieľom vybudovať potrebnú infraštruktúru a to nie len v meste, ale aj v jeho širšom regióne. Tým bol daný základ pre vznik Košickej koľajovej osobnej regionálnej integrovanej dopravy (*KORID*).

Predseda KSK dňom 24. marca 2006 zriadil za účelom zabezpečenia ďalšieho postupu realizácie integrovanej osobnej dopravy v Košickom kraji „Komisiu predsedu KSK pre KORID“, ktorá aktívne pracuje aj v súčasnom období a jej členovia sú aj členmi „Pracovnej skupiny na MDPaT SR“.

Pre zabezpečenie rozvoja integrovanej osobnej dopravy v Košickom kraji, vymenoval minister MDPaT SR v októbri 2004 „Pracovnú skupinu KORID-u“, ktorá pozostávala z pracovníkov MDPaT SR, KSK, mesta Košice a ŽSR, ktorej hlavnou úlohou bolo vypracovať zadanie štúdie realizovateľnosti integrovanej osobnej dopravy v Košickom kraji, a spracovanie žiadosti pre jej financovanie zo štrukturálnych fondov. Pracovná skupina splnila úlohu a „Štúdia realizovateľnosti integrovanej osobnej dopravy v Košickom kraji“ bola spracovaná, a v roku 2006 schválená MDPaT SR, ktoré ju odovzdalo zástupcom KSK, mesta Košice a ŽSR. Štúdia bola prezentovaná v apríli 2006 na spoločnom zasadnutí Komisií dopravy KSK a mesta Košice. Obe komisie vzali štúdiu na vedomie a odporučili v projekte pokračovať.

Dňa 6. decembra 2006 bola podpísaná **„Dohoda o spolupráci medzi MDPaT SR, KSK, mestom Košice a ŽSR na realizácii integrovaného dopravného systému koľajovej osobnej dopravy v košickom kraji“**. Za účelom naplnenia predmetu Dohody bude zriadená **„Pracovná skupina pre vybudovanie integrovaného dopravného systému koľajovej osobnej dopravy na území mesta Košice v nadväznosti na železničné trate v Košickom samosprávnom kraji“**

## Štúdia realizovateľnosti integrovanej osobnej dopravy v Košickom kraji

Vo februári 2005 bol schválený finančný príspevok v rámci „Operačného programu Základná infraštruktúra“ vo výške 4,5 mil. Sk. Z pridelených finančných prostriedkov bola vypracovaná „**Štúdia realizovateľnosti integrovanej osobnej dopravy v Košickom kraji**“, ktorej výstupom je príprava projektov na dopravné stavby a technológie KORID-u. Objednávateľom tejto štúdie bolo MDPaT SR, prijímateľom KSK, spracovateľom bol IKP Consulting Engineers, s. r. o. Praha. Štúdia technicky vychádza z rovnakého rozchodu koľají električkových tratí v meste Košice a železničných koľají. Štúdia navrhuje realizovať osem prevažne navzájom súvisiacich a technicky prepojených stavieb.

Pre práce súvisiace s realizovaním záverov tejto štúdie sa v roku 2006 uskutočnilo na MDPaT SR viacero rokovaní pracovnej skupiny. Cieľom bolo zabezpečiť finančné krytie pre realizáciu z prostriedkov EÚ na programové obdobie 2007 a 2013.

Finančné krytie je plánované zo štrukturálnych fondov EÚ v rámci 2 operačných programov a to :

- Operačného programu DOPRAVA – 1 388,81 mil Sk ( *prijímateľom pomoci je ŽSR* )
- Regionálneho operačného programu – 1 455,76 mil Sk ( *prijímateľom pomoci je KSK a mesto Košice* )

Tabuľka č. 1 Odhadovaný objem finančných prostriedkov pre všetky dopravné stavby:

	Názov stavby	IN v mil. Sk
1.	Terminál Sever	75,24
2.	<b>Električková trať na Sídl. Ťahanovce</b>	<b>685,52</b>
3.	<b>Prepojenie električ. a žel. tratí na Staničnom nám.</b>	<b>34,49</b>
4.	Prepojenie sektoru Západ a Východ žst. Košice	592,52
5.	<b>Úprava súčasných električkových tratí v centre</b>	<b>425,38</b>
6.	Elektrifikácia trate Haniska - V. Ida - Moldava mesto	459,80
7.	Napojenie PZ Bočiar a PP Kechnec	261,25
8.	<b>Napojenie PP Pereš a letiska Košice</b>	<b>310,37</b>
	celkom stavby ŽSR (MDPT SR)	1 388,81
	<b>celkom stavby mesta Košice a KSK</b>	<b>1 455,76</b>
	<b>CELKOM</b>	<b>2 844,57</b>

### Informácia o ďalšom postupe pre úspešné realizovanie KORID-u

Základným princípom pri realizácii integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy v Košickom kraji, je postupné rozširovanie mestského koľajového dopravného systému do celého kraja. Košice sú jediným mestom, ktoré má na električkových tratiach rovnaký rozchod 1435 mm, ako je na železničných tratiach. Na tejto jedinečnosti bol postavený aj návrh realizácie KORID-u. V súlade s rozvojovými programami a územnou plánovacou koncepciou by mal KORID umožniť obyvateľom kraja čo najefektívnejšie využívať koľajovú dopravu, s následným prepojením na územie Prešovského samosprávneho kraja.

V súčasnosti prebieha pripomienkové konanie k operačným programom DOPRAVA, ROP, kde bude stanovené z ktorých operačných programov budú stavby financované. Financovanie 4 stavieb ( *Terminál Sever, Prepojenie sektoru Západ a Východ žst. Košice, Elektrifikácia trate Haniska - V. Ida - Moldava mesto, Napojenie PZ Bočiar a PP Kechnec* ) je zahrnutých MDPaT SR v OP DOPRAVA.

No financovanie ďalších 4 stavieb ( *Električková trať na sídl. Ťahanovce, Prepojenie električ. a žel. tratí na Staničnom nám., Úprava súčasných električkových tratí v centre, Napojenie PP Pereš a letiska Košice* ) nie je doriešené. Pojem „Integrované dopravné stavby“ bol zapracovaný MVRR SR do ROP iba v textovej podobe, bez konkrétneho určenia výšky finančných prostriedkov na túto časť projektu. Predpokladom efektívnejšej koordinácie celej implementácie projektu KORID je najvhodnejšie riešenie financovania celého projektu pod gesciou MDPaT SR, zo zdrojov OP DOPRAVA ( *o pomoc pri presadení tohto zámeru bol listom predsedu KSK oslovený o pomoc minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR* ).

MDPaT SR v súčasnosti, na základe spracovanej Štúdie realizovateľnosti KORID-u, zabezpečuje v zmysle podmienok EÚ spracovanie „**Technicko-ekonomickej štúdie Implementácie integrovaného dopravného systému koľajovej dopravy v Košickom kraji**“ s predpokladaným ukončením do konca roku 2007.

MDPaT SR v spolupráci s KSK zároveň zabezpečuje vypracovanie pilotnej štúdie „**Plán dopravnej obslužnosti**“. Táto štúdia má štyri etapy a predpoklad ukončenia je v mesiaci október 2007.

Zároveň sa v tomto období pripravuje KSK v spolupráci s MV a RR SR vypísanie podmienok pre verejné obstarávanie na vypracovanie štúdie **Inštitucionalizácie integrovaného systému verejnej osobnej dopravy**. Predpoklad ukončenia je v auguste 2008. Štúdia je financovaná z fondov EÚ s kofinancovaním KSK.

Komplexné riešenie realizácie KORID okrem vyššie uvedených štúdií si vyžaduje legislatívne riešenie styku koľajových dráh ŽSR a koľajových dráh MHD ako aj vyriešenie základných technických podmienok pre vývoj alebo nákup trakčných vozidiel integrovanej koľajovej dopravy.

#### **Cieľom realizovateľnosti integrovanej osobnej dopravy v Košickom kraji sledujeme :**

- Harmonizáciu všetkých druhov verejnej osobnej dopravy v zmysle predpokladanej zvýšenej kompetencie VÚC v zabezpečovaní dopravnej obslužnosti,
- skvalitnenie obslužnosti územia,
- atraktivnosť verejnej osobnej dopravy v konkurencii s individuálnou automobilovou dopravou,
- ekonomicky únosné cestovné,
- zjednotenie tarifných a prepravných podmienok,
- zjednotenie cestovných dokladov platných u všetkých dopravcov,
- zabezpečenie jednotného systému organizačného, technického a informačného u všetkých dopravcov.

#### **Prílohy:**

Príloha č.1 – Pásma KORID-u na území KSK

Príloha č. 2 – Schéma obsluhy územia kraja