

A. VEREJNÁ DOPRAVA NA REGIONÁLNYCH TRATIACH

I. Regionálne trate v obvode Košického samosprávneho kraja

V zmysle Zákona o doprave na dráhach sú pod pojmom regionálne vlaky definované tie, ktorých východzia aj konečná stanica sa nachádza v tom istom regióne.

Podľa tejto definície regionálnych vlakov je do tejto kategórie v Cestovnom poriadku 2008/2009 zaradených 98 vlakov, čo predstavuje 1 597 200 vlakových kilometrov (ďalej len „vľkm“). Železničná regionálna doprava je na území KSK prevádzkovaná na týchto 8 tratiach:

Železničná regionálna doprava je na území KSK prevádzkovaná na týchto 8 tratiach:

Por. číslo	Trat' číslo	Východisková stanica	Konečná stanica trate	Konečná stanica regionálnych vlakov v KSK	Požet km v KSK	Počet regionálnych vlakov
1.	160	Košice	Plešivec	Plešivec	84	16
2.	167	Rožňava	Dobšiná	Dobšiná	26	4
3.	169	Košice	(Hidasnémeti MÁV)	Čaňa	23	2
4.	173	Margecany	Červená Skala	Dobšinská Ľadová Jaskyňa	78	15
5.	180	Košice	Žilina	Spišská Nová Ves	88	3
6.	190	Košice	Čierna nad Tisou	Čierna nad Tisou	95	20
7.	191	Michalany	Medzilaborce	Strážske	59	18
8.	195	Bánovce nad Ondavou	Veľké Kapušany	Veľké Kapušany	26	26

Stručná charakteristika jednotlivých tratí:

1. Trat' č. 160 Košice – Plešivec

Vlaky sú najviac využité v úseku Košice – Turňa nad Bodvou a späť. Úsek Turňa nad Bodvou – Plešivec je využitý len minimálne. Cestujúci uprednostňujú autobusovú dopravu pred železničnou vzhľadom na veľké vzdialenosti obcí od železničných staníc a zastávok.

2. Trat' č. 167 Rožňava – Dobšiná

Trat' bola vo februári roku 2003 pre osobnú dopravu uzavretá. Od platnosti cestovného poriadku (ďalej len „CP“) 2005/2006 je pre osobnú dopravu využívaný len úsek Rožňava – Rožňava mesto (3 km). V súčasnom cestovnom poriadku bol na uvedenom úseku vedený len jeden pár vlakov, ale aj ten bol z dôvodu minimálneho využitia zrušený od 2. zmeny CP ŽSR, platnej od 14. 6. 2009.

3. Trať č. 169 Košice – Čaňa – Hidasnémeti MÁV

V súčasnosti je v úseku trate Košice – Gyňov vedený v pracovných dňoch v ranných hodinách, len jeden pár regionálnych vlakov.

Na trati Košice – Čaňa je prevádzkovaná silná autobusová doprava, ktorá je schopná zabezpečiť obslužnosť územia.

4. Trať č. 173 Margecany – Červená Skala

V úseku Margecany – Dobšinská Ľadová Jaskyňa je vedených 15 regionálnych vlakov.

Na uvedenej trati je využitie vlakov v úseku Nálepko – Dobšinská Ľadová Jaskyňa veľmi nízke. Napriek tomu je snahou KSK zachovať železničnú dopravu z nasledovných dôvodov:

- v oblasti Hnileckej doliny je vysoká miera nezamestnanosti. Vlaky však dopravujú nízkoprájmové skupiny pracujúcich cestujúcich do zamestnania a zo zamestnania, resp. študentov na ďalšie vlaky do krajských a okresných miest. Rušenie vlakov môže značne skomplikovať ich cestovanie za prácou,
- v súčasnosti nie je priame autobusové spojenie Dobšinská Ľadová Jaskyňa – Nálepko – Margecany a jeho zavedenie, v tomto členitom regióne, by predstavovalo vysoké ekonomické náklady,
- železničná doprava prispieva aj k rozvoju cestovného ruchu.

5. Trať č. 180 Košice – Štrba – Žilina

Celkove je v tomto úseku vedených 60 osobných vlakov. Z toho sú tri regionálne (dva na trati Spišská Nová Ves – Košice a jeden v opačnom smere – Košice – Spišská Nová Ves). Dopravná obslužnosť je zabezpečená dostatočným množstvom vlakových spojov. Autobusová doprava zabezpečuje návoz a odvoz cestujúcich na a zo železničných staníc.

6. Trať č. 190 Košice – Čierna nad Tisou; Kalša – Trebišov

Na uvedenej trati je vedených 20 regionálnych vlakov. Táto ponuka reálne odráža záujem cestujúcej verejnosti, nakoľko hlavným poskytovateľom dopravných služieb na tejto trati je železnica.

Na trati Košice – Kalša – Čelovce – Trebišov a späť je vedených 5 osobných a 7 zrýchlených vlakov. Tým, že tieto vlaky zastavujú len v Čelovciach sa významne skracuje cestovná doba v úseku Košice – Trebišov (v porovnaní s autobusovou dopravou o 20 minút). Nevýhodou je však vyššia cena železničného cestovného lístka o 0,12 €. V súčasnosti rokujeme so zástupcami ZSSK o zavedení relačnej zľavy na trati Košice – Čelovce – Trebišov. Tieto relačné ceny by mali byť stanovené tak, aby jazda vlakom vyšla najlacnejšie spomedzi všetkých dopravcov zabezpečujúcich dopravu v stanovenom úseku. Predpokladáme, že táto úprava priláka cestujúcich do vlakov, čím sa odľahčí autobusová doprava a bude tak možné obmedziť počet autobusových spojov na trati Košice – Trebišov, resp. Trebišov – Košice.

7. Trať č. 191 Michalany – Humenné – Medzilaborce

V úseku trate Michalany – Trebišov je vedených 18 regionálnych vlakov, s možnosťou prestupu v Trebišove na vlaky v smere na Humenné, ale aj na Košice s pokračovaním na Bratislavu. V Michalanoch je možnosť prestupu v smere na Čiernu nad Tisou a Košice.

8. Trať č. 195 Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany

V súčasnosti je dopravná obslužnosť zabezpečená piatimi párami vlakov v pracovných dňoch a dvoma párami v nedeľu. Vzhľadom na nízky počet cestujúcich sú vlaky, aj napriek tomu, že je trať elektrifikovaná, radené z motorového vozňa, ktorého prevádzka je efektívnejšia. Dôvodom nízkeho využitia vlakov je nedostatok pracovných príležitostí v danom regióne.

II. Trate v obvode Košického samosprávneho kraja, na ktorých bola osobná doprava pozastavená

Osobná doprava bola pozastavená na týchto 5 úsekoch:

Poradové číslo	Východisková stanica	Konečná stanica trate
1.	Moldava nad Bodvou	Medzev
2.	Rožňava	Dobšiná
3.	Plešivec	Slavošovce
4.	Plešivec	Muráň
5.	Bánovce nad Ondavou	Veľké Kapušany

Na uvedených tratiach bola osobná doprava, vzhľadom na vysokú nerentabilitu pozastavená vo februári roku 2003.

Z dôvodu zabezpečenia dopravnej obslužnosti bola osobná doprava na trati Bánovce nad Ondavou – Veľké Kapušany obnovená v júni 2003 (Trať č. 195).

B. SLABÉ MIESTA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V KOŠICKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Zamestnancami odboru dopravy Úradu KSK je vykonávaný prieskum stavu železničnej dopravy v regióne KSK. Jeho cieľom je získať vlastný pohľad na stav vozňov, z ktorých sú vlaky radené, ich využitie, časové polohy vlakov a pod.. Osobné zistenia len potvrdzujú uvádzané nedostatky.

I. Stav vozňového parku ZSSK

Jednou z vážnych prekážok rozvoja osobnej železničnej dopravy je zastaraný park koľajových vozidiel, ktorého významná časť nespĺňa požiadavky medzinárodných dohovorov a má nevyhovujúcu ekonomiku prevádzky.

Osobné vozne prevádzkované ZSSK sú značne fyzicky opotrebované a morálne zastarané.

Až 40 % motorových vozňov a 56 % hnacích vozidiel na Slovensku je starších ako 25 rokov. Vo vlakoch osobnej dopravy sú radené vozne klasickej stavby, z ktorých 60 % je starších ako 20 rokov. Z toho vyplýva, že väčšina vozňového parku nespĺňa kritériá moderných osobných vozňov z hľadiska súčasných požiadaviek na kvalitu dopravy, pohodlia, kultúry cestovania a bezporuchovej prevádzky. Používané osobné vozne svojím konštrukčným riešením spolu so zastaranou infraštruktúrou nedovoľujú zvyšovať dopravnú rýchlosť, čím sa znižuje konkurenčná schopnosť železničnej dopravy najmä voči cestnej doprave.

Urýchlená obnova a modernizácia parku mobilných prostriedkov ZSSK v rámci „Operačného programu Doprava“ - prioritná os „Železničná verejná osobná doprava“, vytvára reálne predpoklady na zlepšenie kvality ponuky, ekologizáciu dopravy a nárast cestujúcich verejnou železničnou dopravou. Pri rozvojových projektoch sa rešpektujú priority z hľadiska potrieb a budúceho zaradenia vozňového parku, kde prioritou sú vozne pre prímestskú (poschodové a riadiace vozne), medzinárodnú a vnútroštátnu prepravu (vlaky kategórie IC a R – vozne na

rýchlosti 160 km/hod a 200 km /hod). ZSSK plánuje do roku 2012 z týchto zdrojov nakúpiť 12 ks medziregionálnych súprav a zrekonštruovať 29 ks motorových vozňov, ktoré majú byť nasadené hlavne v prímestskej a medziregionálnej doprave, kde je veľký potenciál cestujúcich. Koľko z nich bude nasadených v železničnej doprave na území KSK zatiaľ nebolo zo strany ZSSK špecifikované.

II. Nevyhovujúci stav železničnej infraštruktúry

Prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry sú Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“). Pri prechode kompetencií v železničnej regionálnej doprave prejdú na samosprávne kraje len kompetencie v oblasti dopravných služieb. Železničná infraštruktúra ostáva naďalej v správe štátu. Informácie uvedené v tomto bode slúžia len na všeobecné oboznámenie o stave železničných tratí, zastávok a staníc.

Odbor dopravy Úradu KSK v rámci vlastného prieskumu ďalej pokračuje v obstarávaní fotografickej dokumentácie a vlastnej analýze stavu železničných zastávok v obvode Košického samosprávneho kraja. Je možné už teraz skonštatovať, že cca 60 % zastávok je v zlom technickom stave (bez čakárne, bez WC, bez prístrešku, zdevastované, znečistené). Táto skutočnosť v značnej miere ovplyvňuje cestujúcich pri výbere druhu verejnej dopravy. Sú to väčšinou zastávky a stanice, na ktorých nie sú zamestnanci ŽSR alebo ZSSK z dôvodu zrušenia predaja cestovných dokladov, alebo znižovania stavu pracovníkov. Značný vplyv na nízky počet záujemcov o železničnú dopravu má aj umiestnenie železničných zastávok mimo zastavaných území obcí a bez prístupového chodníka, či osvetlenia.

V prílohe materiálu uvádzame fotografie niektorých železničných zastávok a staníc z dokumentovaných tratí.

Štát sa prostredníctvom investičných dotácií z rôznych zdrojov vrátane zdrojov EÚ podieľa na postupnom financovaní modernizácie a ďalšieho rozvoja železničnej infraštruktúry. Neinvestičná dotácia na prevádzku železničnej dopravnej cesty sa používa na krytie straty zo zmluvy o prevádzkovaní dráhy, v ktorej sú zahrnuté aj náklady na údržbu a opravy dopravnej cesty. Rozsah dotácií významne ovplyvňuje cenu za použitie železničnej dopravnej cesty, ktorá je v podmienkach ŽSR relatívne vysoká. Cena za použitie železničnej dopravnej cesty je stanovená Výnosom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy č. 654/2005 Z. z., ktorým sa stanovuje rozsah regulácie cien v železničnej doprave.

Nerovnomerný spôsob investovania finančných prostriedkov na zabezpečenie modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry spôsobuje výrazné zaostávanie rozvoja železničných tratí v porovnaní s okolitými štátmi EÚ. Nedostatok finančných prostriedkov je dôvodom, pre ktorý ŽSR nemôže dokončiť elektrifikáciu železničnej trate Bánovce nad Ondavou – Michalovce – Strážske – (Humenné). Elektrifikáciou trate by bolo možné preniesť nosnú úlohu v spojení Košice - Trebišov – Michalovce na železničnú dopravu, nakoľko v súčasnosti dochádza k prepriahaniu hnacích vozidiel v ŽST Bánovce nad Ondavou, čím vznikajú časové straty. Boli by vytvorené podmienky na harmonizáciu verejných dopravných služieb.

C. ZÁVER

Základným dokumentom pri harmonizácii všetkých druhov dopravy verejnej osobnej dopravy v košickom regióne je Projekt dopravnej obslužnosti kraja. Bol vypracovaný ako sieťový návrh, ktorý pokrýva dopravnú obsluhu v plošnom aj líniovom zábere územia KSK. Navrhuje linky a počty spojov tvoriacich základnú dopravnú obslužnosť KSK vo verejnom záujme, kde železničná doprava má byť stále nosným systémom dopravy v kraji.

Odbor dopravy úzko spolupracuje so ZSSK, Regionálnym zastúpením Košice. Pravidelne, minimálne raz mesačne, sa uskutočňujú pracovné stretnutia zástupcov Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. a odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja, na ktorých je prerokovávaná problematika spojov, harmonizácie dopravy, konzultovaný cestovný poriadok a časové polohy vlakov tak, aby bola zabezpečená základná dopravná obslužnosť. Koordinácia autobusovej a železničnej dopravy ako aj odstraňovanie súbežných spojov, zlepšovanie prípojov a zmien v organizovaní dopravy – navádzanie autobusmi k železničným staniciam je vykonávané postupne. Hlavný dôraz je kladený na optimalizáciu prestupov medzi autobusovou a železničnou dopravou v prípojných staniciach. Z iniciatívy odboru dopravy ÚKSK sa parciálnych porád, na ktorých sú prerokovávané plánované zmeny v prímestskej autobusovej doprave zúčastňujú, okrem dopravcov, zástupcov obcí a zástupcov odboru dopravy KSK, aj zástupcovia Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., ktorí prezentujú zmeny v cestovnom poriadku ŽSR a reagujú promptne na prípadné pripomienky k železničnej doprave. Rovnako je to aj zo strany ZSSK, ktorá prizýva na svoje rokovania aj zástupcov autobusových dopravcov a zástupcov VÚC. Dňa 30.06.2009 sa uskutočnila parciálna porada, ktorú pravidelne každý rok, organizujú ŽSR s cieľom odsúhlasiť návrh nového cestovného poriadku. Porady sa zúčastňujú zástupcovia ŽSR, ZSSK a VÚC . Požiadavky odboru dopravy Ú KSK na regionálnu železničnú dopravu boli priebežne konzultované so zástupcami ZSSK a zapracovávané už pri tvorbe nového cestovného poriadku. K spracovanému Návrhu Cestovného poriadku ŽSR pre roky 2009/2010 odbor dopravy nemal zásadné pripomienky.

Cieľom samosprávnych krajov vo všeobecnosti je zachovať železničnú regionálnu dopravu na tratiach v maximálnej možnej miere, avšak so zreteľom možnosti ich rozpočtov. Samosprávne kraje túto činnosť ako originálnu kompetenciu nemôžu vykrývať bez navýšenia zdrojov, resp. bez úpravy prerozdelenia daní z príjmu fyzických osôb. Je nevyhnutné kvantifikovať náklady na železničnú dopravu a zabezpečiť jej financovanie aj po prechode na samosprávne kraje naďalej za účasti štátu.

V Košiciach dňa 15.07.2009
Spracovala: Zdenka Štefanová