



DOPRAVNÝ PODNIK
MESTA KOŠICE

KOŠICE

ROČNÍK I. | nepredajné

DPMK *v POHYBE*

Interný časopis zamestnancov DPMK

02/26



DO KOŠÍC PRICHÁDZAJÚ PRVÉ ELEKTROBUSY

Obsah

Príhovor generálneho riaditeľa DPMK	2	Ked' sa beží maratón, MHD mení trasy	8
Elektrobusy prichádzajú do DPMK	3	Ked' sa za volantom nedarí, alebo rehabilitačný program v praxi	10
RIKOS: Technológie v pozadí každodennej MHD	5	Letná fotografická súťaž	11
Ľudia z Hornádskej držia autobusy v pohybe	6		



Vážené kolegyně, Vážení kolegovia,

Na začiatku každej zmeny je nejaký impulz. Pri troche šťastia to v súkromnom živote môže byť dotyk alebo úsmev, v tom pracovnom zase nápad, vízia alebo informácia. Keďže chcem dnes písať o elektrobusoch, bola to práve informácia o možnosti čerpať finančné zdroje z Fondu spravodlivej transformácie na zlepšenie životného prostredia v mestách – na zníženie emisií výfukových plynov, hluku a vibrácií. V rámci tejto výzvy nebolo možné financovať autobusy s pohonom na naftu či CNG ani trolejbusovú dopravu tak, ako ju v našom meste poznáme z minulosti.

Dilemou ostal výber pohonu – vodík alebo elektrina.

Vodík sme však zamietli, a to z viacerých dôvodov. Najmä preto, že na prevádzkovanie týchto autobusov by sme potrebovali tzv. „čistý“ vodík, ktorý v regióne východného a stredného Slovenska nikto nevyrába, a som presvedčený, že v horizonte minimálne piatich rokov ani nikto vyrábať nebude. Vodík nám nedával zmysel ani ekonomicky. Pokiaľ by ho sem aj niekto doviezol, náklady naň sú mimoriadne vysoké.

Myslím si, že správnou cestou je elektrina. Pripravili sme projekt a boli sme úspešní. Dnes prichádza do mesta 11 elektrobusov, ale verím, že ich bude viac. Celý proces trval viac ako tri roky – od prvej informácie a myšlienky až po dodávku prvého elektrického autobusu, ktorý je dnes na ceste do Košíc. Musím poďakovať aj vedeniu mesta, ktoré sa stotožnilo s naším návrhom a podporilo nás, ale aj poslancami mesta, ktorí hlasovali za schválenie tohto projektu.

Vychádzali sme aj zo skúseností, ktoré už máme. Elektrobusy prevádzkujeme viac ako 12 rokov a v rámci Slovenska sme boli prví, ktorí ich začali prevádzkovať v bežnej výprave. Rozumieme ich technike a technológiám a poznáme aj ich slabé stránky – najmä obmedzenia súvisiace s dobíjaním a počtom najazdených kilometrov. Vieme, akým spôsobom musíme pristupovať k ich údržbe aj k ich výprave. A sú to práve aj negatívne skúsenosti, ktoré nás posunuli v uvažovaní smerom k iným riešeniam.

Nechceli sme vymýšľať niečo úplne nové. Naopak, chceli sme využiť to, čo tu dnes máme, vrátane trolejového vedenia a me- niarní pre trolejbusovú dopravu, a obzerali sme sa aj po podobných riešeniach v rámci Európy. Nakoniec nám z toho vyšiel kľbový, plne elektrický autobus, ktorý je schopný dobíjať sa na konečných zastávkach cez pantograf z trolejového vedenia. Dobíjanie cez pantograf je veľmi bezpečné a dokáže byť aj mimoriadne účinné.

Veľmi ma teší aj skutočnosť, že s elektrobusmi prichádza nová forma prevádzkovania dopravy. Niektorí kolegovia sa budú musieť preorientovať na iný typ práce, možno zaujímavejši, a naše rady rozšírime o ďalších odborníkov v oblasti elektrickej mobility. Našou víziou je mať do roku 2030 minimálne 30 % vozidlového parku na elektrickú energiu.

Čakajú nás teda úplne nové výzvy, či už v oblasti obehov vozidiel, organizácie pracovného času vodičov, alebo v neposlednom rade v oblasti údržby vozidiel, ktorá je výrazne odlišná od údržby autobusov so spaľovacím motorom.

Aj takéto výzvy prináša čas a nepochybujem, že uspejeme.

Prajem našej novej flotile veľa bezpečných kilometrov a spokojných cestujúcich.

Peknú jeseň, kolegovia.

Ing. Roman Danko

Ing. Roman Danko
Poverený generálny riaditeľ DPMK

Elektrobusy prichádzajú do DPMK

Nová osemnástka pod lupou



Prvý elektrobus dorazil do Košíc. Jeho príchodu predchádzala príprava nabíjacieho zázemia v depe na Trolejbusovej ulici a na obratisku na ulici Jána Pavla II. Nejde totiž iba o výmenu jedného typu autobusu za druhý. Vozidlo, batéria, pantograf, nabíjacia infraštruktúra a organizácia obehov musia fungovať ako jeden systém.

Osemnásť metrov pre vyťažené linky

Nový SOR NS 18 electric meria 18,75 metra a odvezie 150 cestujúcich, pri dvoch invalidných vozíkoch 140. Má štyri široké dvojkrídlové dvere, nízkopodlažné vyhotovenie a maximálnu rýchlosť 80 km/h. Rozmermi a kapacitou teda ide o plnohodnotný kĺbový mestský autobus určený na vyťažené výkony.

Elektrickú výzbroj dodáva ŠKODA ELECTRIC. O pohon sa stará kvapalinou chladený synchronný elektromotor s permanentnými magnetmi s výkonom 200 kW, umiestnený v zadnej časti vozidla.

Pre každodennú prevádzku je však ešte zaujímavejšie, ako bude autobus energiu počas dňa dopĺňať.

Batéria nie je celý príbeh

Trakčná batéria má celkovú kapacitu 510 kWh, z ktorej je využitelných 285 kWh. Košické riešenie však nie je postavené iba na tom, aby autobus ráno vyšiel z depy s nabitou batériou a celý deň jazdil až do jej vyčerpania. Počíta aj s priebežným dobíjaním počas prevádzky.

Súčasťou elektrickej výzbroje od ŠKODA ELECTRIC je aj zaria-

denie, ktoré umožňuje nabíjanie vozidla z trolejového vedenia. Na určenom stanovišti sa pantograf spojí s vedením a autobus môže počas prestoja dopĺňať energiu bez pripájania nabíjacieho kábla.

A práve tu je jedna z najväčších zmien oproti elektrobusom, ktoré už DPMK pozná. Pri plánovaní výkonu nebude rozhodovať iba dojazd vozidla. Do hry vstupuje spotreba na konkrétnej trase, čas na obratisku aj množstvo energie, ktoré možno počas prestoja doplniť.

Nabíjanie sa stáva súčasťou prevádzky

Nové autobusy potrebujú vlastné energetické zázemie. V depe na Trolejbusovej vzniklo 12 nabíjacích miest, na obratisku na ulici Jána Pavla II. ďalších osem. Obe lokality majú projektovaný inštalovaný výkon 1 600 kW.

Za týmito číslami je rozsiahla technológia – transformátory, usmerňovače, DC rozvody, rozvádzače aj nové trolejové vedenie. Pre bežnú prevádzku je však podstatný výsledok: autobusy bude možné nabíjať v depe aj počas služby na konečnej.

Prestoj na konečnej tak nebude iba časovou rezervou medzi spojmi. Pri elektrobusoch sa stáva aj priestorom na doplnenie energie. To bude potrebné zohľadniť pri obehoch vozidiel aj organizácii prevádzky.

Čo sa zmení pre vodiča

Kabína vodiča je oddelená od salónu a má vlastnú klimatizáciu. Sedadlo je pneumaticky odpružené a vyhrievané, pra-



covisko dopĺňa chladiaci box, úložné priestory a kamerový systém. Samostatná kamera sleduje aj pantograf.

Väčšou zmenou než samotná výbava kabíny však bude pre vodiča práca s elektrickým vozidlom a nabíjaním. K bežným úkonom pribudne správne pristavenie vozidla na nabíjacie miesto a sledovanie stavu energie. Ako sa nový systém premietne do každodennej práce vodičov, ukáže až reálna prevádzka.

Pre cestujúceho: priestor, ticho a informácie

Štyri dvojkrídlové dvere majú pomôcť pri rýchlej výmene cestujúcich. Vozidlo je nízkopodlažné, vybavené funkciou kneeling, teda možnosťou zníženia nástupnej hrany na zastávke, a pri druhých dverách má vyklápaciu plošinu s nosnosťou 350 kilogramov. Multifunkčný priestor umožňuje prepravu dvoch invalidných vozíkov, kočíkov alebo bicyklov podľa konkrétnej kombinácie.

Celý salón je klimatizovaný. Cestujúci budú mať k dispozícii Wi-Fi, USB zásuvky a dva informačné LCD monitory. Tie zobrazia nielen linku, smer či nasledujúce zastávky, ale umožnia pracovať aj s informáciami o prestupoch a prípojných spojoch. Všetky dvere budú vybavené automatickým sčítaním cestujúcich.

A potom je tu vlastnosť elektrického pohonu, ktorú cestujúci pocíti bez toho, aby poznal jediný technický parameter – tichšia prevádzka bez lokálnych výfukových emisií.

A čo dielňa?

Pre údržbu je elektrobús iným vozidlom, nie však úplne iným svetom. Stále má nápravy, brzdy, riadenie, dvere, klimatizáciu, kĺb a množstvo klasických autobusových komponentov. K nim však pribúda trakčná batéria, výkonová elektronika, vysokonapäťová sústava, chladiace okruhy elektrických komponentov a zariadenia pantografového nabíjania.

To znamená nové servisné a diagnostické postupy a väčšie nároky na elektrotechnickú odbornosť. DPMK pritom nevstupuje do elektromobility od nuly – skúsenosti s prevádzkou elektrobusev má už z predchádzajúcich rokov. Nová generácia však túto skúsenosť posúva ďalej: ku kĺbovým vozidlám s vyššou kapacitou a k priebežnému pantografovému nabíjaniu.

Príchod jedenástich vozidiel teda nie je iba ďalšou obmenou vozového parku. Mení sa aj časť práce, ktorú bude podnik okolo autobusu vykonávať.

Projekt za 13,9 milióna eur

Nákup elektrobusev a vybudovanie nabíjacej infraštruktúry je súčasťou projektu podporeného z Fondu spravodlivej transformácie. Myšlienka projektu vznikla v roku 2023, realizácia sa začala v júli 2024 a ukončenie je plánované na september 2026.

Celková výška nenávratného finančného príspevku predstavuje 13 914 815 eur. Projekt zahŕňa dodávku a sprevádzkovanie jedenást nízkopodlažných 18-metrových elektrobusev a vybudovanie nabíjacej infraštruktúry na dvoch miestach. Význam projektu sa však nedá zmerať iba počtom nových autobusov. Rozhodujúce bude, ako sa vozidlá, nabíjanie, obeh, vodiči, dispečing a údržba spoja do jedného fungujúceho systému.

A to uvidíme už počas najbližších mesiacov.

SOR NS 18 electric | v číslach

- 18,75 m – dĺžka
- 200 kW – výkon elektromotora ŠKODA ELECTRIC
- 510 kWh – celková kapacita trakčnej batérie
- 285 kWh – využiteľná kapacita
- 45 + 1 – miest na sedenie
- 105/95 – celková obsaditeľnosť
- 4 – dvojkrídlové dvere
- 80 km/h – maximálna rýchlosť
- 350 kg – nosnosť plošiny
- 11 – nových elektrobusev
- 20 – nabíjacích miest na dvoch lokalitách

RIKOS:

Technológie v pozadí každodennej MHD

Cestujúci sleduje odchod spoja na informačnej tabuli, označí si cestovný lístok alebo si ho kúpi v automate. O technológie, ktoré tieto služby zabezpečujú, sa v DPMK stará oddelenie RIKOS. S jeho vedúcim Mgr. Števom Kršiakom sme sa rozprávali o práci tímu, riešení porúch aj o tom, kam systémy MHD posunú dáta a digitalizácia.

Čo si má kolega z DPMK predstaviť pod názvom RIKOS?

RIKOS je oddelenie údržby riadiacich, informačných, kontrolných a odbavovacích systémov. Zabezpečujeme údržbu automatov na cestovné lístky, palubných počítačov, čítačiek, informačných tabúl vo vozidlách a na zastávkach, ale aj kamerových systémov a elektronickej agendy mýta.

Také široké portfólio si vyžaduje aj rôzne špecializácie. Ako je tím rozdelený?

Máme mechanikov a troch špecialistov. Časť tímu sa venuje automatom, ďalší palubným počítačom a čítačkám, servisuujeme aj informačné tabule. Každý má svoju hlavnú oblasť, ale potrebuje aj širší prehľad, najmä pri popoludňajších a víkendových zmenách.

Súčasťou oddelenia sú aj dvaja referenti údržby. Jeden rieši najmä reklamácie súvisiace s automatmi a elektronickými cestovnými lístkami, druhý kamerové systémy a elektronické mýto.

Jedným z kľúčových zariadení vo vozidle je palubný počítač. DPMK pripravuje obstaranie nových. Čo sa zmení?

Palubný počítač je hlavný mozog informačnej a odbavovacej techniky vo vozidle. Komunikuje s čítačkami, riadi informačné tabule a posiela dáta na server.

Výrazný rozdiel pri nových zariadeniach očakávame v rýchlosti. Súčasným trvá spustenie tri až štyri minúty, niekedy aj viac ako päť. Pri nových by sme sa mali dostať približne na pol minúty.

Rýchlejšia bude aj komunikácia so serverom. Aktuálnejšie údaje sa tak dostanú do aplikácií a na zastávkové informačné tabule, čo môže priniesť presnejšie zobrazovanie predpokladaného času odchodu. Nová technológia zároveň vytvára priestor na zavedenie platobných terminálov a platieb bankovou kartou vo vozidlách.

Technológie však občas zlyhajú. Ako sa porucha dostane k vám a čo dokážete opraviť sami?

Poruchy vo vozidlách sa štandardne hlásia cez dispečing, ktorých zaznamená do interného servisného portálu. Technik požiadavku vidí a môže ju začať riešiť. Pri automatoch máme aj pravidelné kontroly a údržbu, podnet môže prísť tiež od zamestnanca alebo cestujúceho.

Snažíme sa zvyšovať podiel opráv, ktoré zvládneme interne. Základný hardvérový servis a niektoré opravy robíme sami. Pri špecializovaných zásahoch spolupracujeme s dodávateľmi. Problém navyše nemusí byť priamo v zariadení – môže ísť o dátovú komunikáciu, pripojenie alebo kabeláž.

S kým v rámci DPMK spolupracujete najintenzívnejšie?

Jednoznačne s dispečingom a vodičmi. Sme v pravidelnom kontakte pri prevádzkových záležitostiach a spolupracujeme aj pri zmenách cestovných poriadkov.

Skúsenosti si vymieňame aj s inými dopravnými podnikmi. Pri automatoch komunikujeme napríklad s kolegami v Prešove, kontakty máme aj v Bratislave a sledujeme riešenia v zahraničí.

Kam sa podľa vás budú technológie v MHD posúvať?

Jednoznačne smerom k informačným systémom a práci s dátami. Očakávame, že informačných tabúl bude pribúdať a na vybraných miestach môže byť priestor aj na modernejšie riešenia.

Automaty ešte určitý čas zostanú súčasťou systému, z dlhodobého pohľadu sa však môžu stať skôr doplnkom elektronických foriem odbavenia.

S dátami súvisí aj automatické počítanie cestujúcich. Čo môže APC priniesť?

APC považujeme za dôležitý nástroj modernej verejnej dopravy. Ak chceme dopravu plánovať efektívne, potrebujeme kvalitné údaje. Automatické počítanie cestujúcich umožní vytvárať štatistiky a poskytnie reálnejší obraz o využívaní dopravy. Bez relevantných dát sa moderný dopravný systém plánuje veľmi ťažko.

Znamená digitalizácia koniec papierových informácií na zastávkach?

V krátkom čase určite nie. Pri operatívnych zmenách je papier stále jednoduchým a spoľahlivým riešením – funguje bez elektriny aj dátového pripojenia.

Trend je však elektronický. S modernizáciou budú digitálne informácie dostávať väčší priestor a cestujúcemu prinesú najmä rýchlejšie a aktuálnejšie informácie.

A kam by ste chceli posunúť samotný RIKOS?

Základom zostáva spoľahlivá prevádzka a údržba systémov. Nechceme však zostať iba pri udržiavaní súčasného stavu. Verejná doprava je čoraz viac závislá od elektroniky, dát a informačných systémov. Modernizovať preto musíme nielen technológie, ale aj spôsob, akým ich servisuujeme.

Každé ráno musia vyjsť

Ľudia z Hornádskej držia autobusy v pohybe



Na stredisku údržby autobusov na Hornádskej sa starajú o 213 autobusov a ďalšie vozidlá DPMK. Pravidelný servis sa tu strieda s opravami motorov, náprav, elektroniky či klimatizácií a pribúdajú technológie spojené s elektromobilitou. O práci mechanikov, starnúcom vozidlovom parku aj budúcnosti údržby sme sa rozprávali s Michalom Leškom, vedúcim strediska, jeho zástupcom Františkom Heverim a Radovanom Filčákom, vedúcim technického oddelenia.

Čo všetko sa skrýva pod údržbou autobusov na Hornádskej?

Našou hlavnou úlohou je komplexná starostlivosť o autobusový park DPMK. V evidencii máme 213 dieselových, plynových aj elektrických autobusov. Okrem nich sa staráme aj o technologické vozidlá a v obmedzenej miere o trolejbusy.

Je za tým približne stovka zamestnancov – automechanici, elektromechanici, karosári, gumári, technici prípravy vozidiel, lakovači či čalúnici.

Čo všetko sa musí urobiť, aby mohol autobus každý deň vyjsť do premávky?

Každý autobus má stanovené intervaly pravidelnej údržby. Kontrolujú a menia sa prevádzkové náplne, filtre, brzdy a ďalšie komponenty. K tomu prichádzajú neplánované poruchy motorov, prevodoviek, náprav či elektroniky a opravy po nehodách.

Mestský autobus je pritom mimoriadne namáhaný. Celý deň sa rozbieha a brzdí, otvára dvere, prechádza križovatkami

a nerovnosťami. Niektoré vozidlá sú v prevádzke aj 20 hodín denne.

Ako sa s veľkom autobusom mení jeho údržba?

Zásadne. Pri novom vozidle riešite najmä pravidelný servis a menšie poruchy. S pribúdajúcimi rokmi prichádzajú náročnejšie opravy prevodoviek, diferenciálov, náprav či motorov. Máme autobusy, ktoré prekročili milión najazdených kilometrov. A milión kilometrov v mestskej doprave nie je to isté ako milión kilometrov na diaľnici. Aj preto nám pomáha priebežné omladzovanie vozidlového parku.

Každé leto sa veľkou témou stávajú klimatizácie. Prečo sú pri starších autobusoch také problematické?

Celovozidlové klimatizácie používame od roku 2013 a prvé systémy nemožno porovnávať s tými dnešnými. Navyše už majú svoj vek.

Klimatizácia v autobuse je technicky náročná. Chladivo prechádza mnohými metrami vedenia, pri kĺbovom vozidle aj cez jeho pohyblivú časť, a jednotka na streche celý deň znáša otrasy. Pri trinásťročnom systéme sú preto poruchy častejšie. Pred sezónou klimatizácie kontrolujeme, ale každú poruchu predvídať nedokážeme. Aj preto časť opráv zabezpečujeme dodávateľsky, pretože počas letnej špičky by sme všetko vlastnými kapacitami nestihli.

Moderné autobusy prinášajú čoraz viac elektroniky a prichádzajú ďalšie elektrobusesy. Čo to znamená pre údržbu?



Jednou z najväčších výziev sú kvalitní elektromechanici. Moderný autobus už nie je iba motor, prevodovka a nápravy. Má riadiace jednotky, dátové zbernice, diagnostiku, senzory a softvér. Pri elektrobusech pribúdajú trakčné zariadenia, výkonná elektronika, batérie a vysokonapäťové systémy.

Na nové elektrobusesy sa pripravujeme aj školeniami, ale najväčšia škola príde s reálnou prevádzkou. Potrebujeme, aby sa naši ľudia učili priamo pri diagnostike a odstraňovaní porúch, ideálne aj v spolupráci so servisnými technikmi výrobcu.

Nové vozidlá však prichádzajú do areálu zo 60. rokov. Čo potrebuje samotná Hornádska?

Nestačí kúpiť moderný autobus. Modernizovať sa musí aj zázemie, v ktorom ho servisujeme. Priestorové možnosti areálu sú dnes obmedzené, vozidlá sú väčšie a servisné požiadavky sa menia. Potrebujeme vhodnejšie pracoviská, moderné zdvíhacie zariadenia aj priestor na dlhšie opravy.

Moderné depo nie je iba otázkou komfortu. Ide o efektivitu, bezpečnosť a tiež schopnosť získať nových ľudí. Mladý mechanik dnes pri výbere zamestnania nepozera iba na mzdu, ale aj na prostredie a vybavenie.

Pán Leško, na Hornádskej pracujete už 39 rokov. Čo sa za ten čas zmenilo najviac?

Jednoznačne autobusy a technológie v nich. Keď som začínal, vozidlo bolo z technologického pohľadu úplne inde. Dnes riešime elektroniku, dátovú komunikáciu, klimatizácie, emisné systémy a elektromobilitu. Nároky na mechanikov a najmä elektromechanikov sú neporovnateľné.

Bol by som rád, keby rovnakým tempom napredovalo aj prostredie, v ktorom títo ľudia pracujú.

Ako by ste chceli, aby Hornádska vyzerala o päť či desať rokov?

Ako moderná údržbová základňa s vhodnými servisnými pracoviskami, technológiami a podmienkami atraktívnymi aj pre novú generáciu mechanikov a elektromechanikov.

Môžete kúpiť najmodernejší autobus, ale stále potrebujete človeka, ktorý sa oň dokáže postarať. Bojujeme s tým, čo máme, a nevzdávame sa. Našou úlohou je urobiť maximum, aby autobusy mohli každý deň opäť vyjsť do ulíc.



Ked' sa beží maratón, MHD mení trasy

Ľuboslav Mikula: Maratón sa vyvíja a doprava s ním



DPMK je o čosi starším bratom košického maratónu. Dopravný podnik si tento rok pripomína 135 rokov, Medzinárodný maratón mieru prekročil pre časom storočnicu. Ich cesty sa pravidelne stretávajú najmä počas maratónskeho víkend, keď trať pretne mesto a MHD musí fungovať v dočasnom režime. Ľuboslav Mikula pozná túto spoluprácu z oboch strán – je dispečerom DPMK a zároveň členom organizačného výboru MMM.

Ľubo, Ty stojíš jednou nohou v dopravnom podniku a druhou v organizačnom výbore košického maratónu. Akú úlohu má DPMK pri organizácii a priebehu maratónu?

Je a musí byť jeho súčasťou, pretože bez dopravného podniku by to nešlo. Ak má byť trať uzavretá pre maratón, musíme zastaviť dopravu, presmerovať a zorganizovať ju inak. Sú to veľké zásahy do prevádzky MHD.

A nezačína sa to v prvú októbrovú nedeľu. Už v sobotu obmedzujeme dopravu cez Námestie osloboditeľov pre minimaratón a ďalší program. Maratón je živý organizmus. Každý rok sa niečo mení a doprava sa tomu musí prispôbiť.

Kedy sa vlastne začína príprava na MMM v DPMK?

Prvé veci sa riešia už v júni. V polovici augusta už prichádzajú konkrétnejšie informácie a zadania, potom sa všetko postupne spresňuje. Tesne pred maratónom začíname už prácu v teréne. Po meste rozmiestnime približne 400 až 450 vývesiek. Treba ich pripraviť, rozviezť, umiestniť a po skončení podujatia zase stiahnuť.

A potom príde nedeľa. Koľko dispečerov je vtedy nasadených?

Kedysi u nás platilo heslo: „Kto nezomrel, kto nerodí, každý je na maratóne.“ (smiech)

V zásade nasadzujeme maximum ľudí, približne osem dispečerov. Máme stanovišťa napríklad pri Krajskom súde, amfiteátri či na Palackého. Každý musí presne poznať uzávery, zmenené trasy a cestovné poriadky. Koordinujeme autobusy, otáčanie vozidiel, prejazdy a veľmi úzko spolupracujeme s políciou.

Zmenilo sa za tie roky riadenie maratónskej dopravy?

Veľmi. Kedysi sme ako dispečeri veľa vecí riadili operatívne priamo počas dňa. Dnes sú zmeny pripravené v cestovných poriadkoch a vodiči ich majú v systémoch. Presnejšie máme nastavené odklony aj postupný návrat dopravy na pravidelné trasy.

Každý rok sa snažíme niečo zlepšiť. Niekde zmeníme vedenie autobusov, inde sa s políciou dohodne prejazd, ktorý nám pomôže zachovať obsluhu územia. Cieľom je, aby sme cestujúceho obmedzili čo najmenej. Úplne bez obmedzení sa maratón urobiť nedá, ale dajú sa zmierniť.

DPMK však nie je iba dopravcom, ktorému maratón mení trasy. Čo ďalšie pre podujatie zabezpečujeme?

Maratónsky klub si podľa potreby objednáva naše autobusy. V minulosti sme napríklad zabezpečovali prepravu z letiska,

dnes vozíme hostí na vybrané aktivity a autobus zabezpečujeme aj pri sprievodnom podujatí v Lodine.

Tento rok budú mať navyše všetci registrovaní účastníci zabezpečenú tri dni bezplatnú dopravu na všetkých linkách MHD. Musia byť zaregistrovaní a mať štartové číslo. Aj to je súčasť našej spolupráce.

Ty však maratón nezažívaš iba ako dispečer. Počas pretekov sa dostaneš priamo na trať, medzi bežcov a ľudí, ktorí celý maratón zabezpečujú. Keď si o štarte hovoril, bolo cítiť, že je to pre teba každý rok niečo výnimočné. Čo vtedy zažívaš? Šialenstvo. Je to eufória. Najsilnejší je pre mňa asi samotný štart. Ešte chvíľu predtým je všade ruch, množstvo ľudí, všetko sa pripravuje – a potom to zrazu stíchne. Tesne pred výstrelom je tam úplné ticho. Keď stojíš priamo pri tom, je to neskutočný pocit.

A potom už ideš. Pri minimaratóne som so služobným vozidlom vpredu, pri hlavnom maratóne som zase priamo v kolóne. Sprevádzam prvú ženu, vo vozidle máme športového lekára a sledujeme jej tempo, beh, občerstvovanie, každý kilometer. Či zrýchľuje, spomalí, ako sa preteky vyvíjajú.

V organizačnom tíme má každý svoju úlohu. Je nás tam približne dvadsať a v tej chvíli každý presne vie, čo má robiť. Ale ten okamih pred štartom – to je pre mňa vždy eufória.

Maratón je súčasťou života DPMK aj z druhej strany, vieme, že aj naši kolegovia sami bežia. Kto z dopravného podniku sa tento rok postaví na štart?

Je ich približne desať a sú medzi nimi kolegovia z rôznych častí podniku. Spomeniem Erika Repáka, Ľuba Fedorka, Viktora Lorenčíka, Petra Kohana, Ladislava Ignáca, Karola Rónaya, Fera Tímka, Ondreja Turisa či Jozefa Foriša. Bežia maratón aj polmaratón alebo štafetu.

Veľmi dobrým maratóncom je Erik Repák. Maratón dokáže zabehnúť okolo 2 hodín a 40 minút a chcel by sa dostať pod 2:35. Pritom chodí normálne do práce, robí na zmeny, má ro-

dinu a popri tom trénuje. Ja hovorím, že to je fenomenálne.

Ty poznáš potreby maratónu aj dopravy. Čo je podľa teba základom toho, aby v jeden deň fungovalo oboje?

Spolupráca. DPMK, maratónsky výbor, polícia, mestská polícia a ďalší musia byť dohodnutí. Organizátor potrebuje trať, my potrebujeme udržať dopravu.

Každý rok preto hľadáme, čo sa dá urobiť lepšie. Napríklad už druhý rok máme okružnú linku medzi oblasťou Palackého a Krajského súdu, aby najmä starší cestujúci nemuseli tento úsek prechádzať pešo. Maratón sa vyvíja a my sa snažíme spolu s ním zlepšovať aj organizáciu dopravy.

V konečnom dôsledku je to vždy o tom istom: maratón musí dostať priestor, ktorý potrebuje, a my sa zároveň snažíme obmedziť cestujúceho čo najmenej.



Bez podpory DPMK by maratónči mestom neprebehli

Medzinárodný maratón mieru na niekoľko hodín zásadne zmení fungovanie Košíc. Tisíce bežcov dostanú k dispozícii ulice mesta, po ktorých sa každý iný deň pohybujú autá a verejná doprava. Aby to bolo možné, nestačí postaviť zábrany a uzavrieť trať. Za toto zmenou je množstvo práce ľudí, ktorých bežec či fanúšik maratónu často ani nevidí.

Dopravný podnik mesta Košice patrí preto dlhodobo medzi našich najdôležitejších partnerov. Oceňujeme pritom nielen profesionálne zvládnutie mimoriadne náročného

maratónskeho víkendu, ale najmä schopnosť spoločne hľadať riešenia. Na jednej strane potrebujeme vytvoriť bezpečný priestor pre tisíce bežcov a fanúšikov, na druhej strane si uvedomujeme, že mesto musí aj počas maratónu ďalej fungovať. Veľmi si vážime aj ďalší konkrétny príspevok DPMK k pohodliu našich účastníkov – od piatka do nedele môžu všetci registrovaní bežci využívať mestskú hromadnú dopravu v Košiciach bezplatne.

Za desaťročiami spolupráce MMM a DPMK

preto nevidíme iba autobusy, električky, odklony či cestovné poriadky. Vidíme predovšetkým ľudí, ktorí poznajú mesto, rozumujú potrebám maratónu a každý rok spolu s nami hľadájú spôsob, ako túto výnimočnú nedeľu zvládnuť čo najlepšie.

Aj vďaka nim môžu byť Košice jeden deň mestom maratónu – a fungujúcou metropolou východu zároveň.

Kristína Vajdová
Členka OV MMM

Ked' sa za volantom nedarí, alebo rehabilitačný program v praxi

Od 1. septembra 2026 prináša novela zákona o cestnej premávke aj nový rehabilitačný program pre vodičov. Čo to znamená pre našich vodičov? Predovšetkým to, že chyba neznamená koniec a že Vám chceme podať pomocnú ruku.

Vodič autobusu nemá práve povolanie, pri ktorom sa dá povedať: „Dnes nič nerobím, dnes sa mi nemôže nič stať.“ Naopak. Každý pracovný deň prináša desiatky kilometrov, stovky cestujúcich, hustú premávku, stres, časový tlak, nestabilné počasie aj komplikované situácie. Nevie si naprogramovať pohodu. A platí staré známe, že iba ten, kto nič nerobí, nič nepokazí. Kto však každý deň zodpovedne sadá za volant, ten sa môže niekedy dostať aj do situácie, ktorú by radšej nezažil. Môže urobiť chybu.

Čo sa mení od septembra?

Novela zákona č. 131/2026 Z. z. zavádza rehabilitačný program pre vodičov ako jedno z opatrení pri opakovanom závažnom porušení pravidiel cestnej premávky. Ak vodič závažným spôsobom poruší pravidlá už tretíkrát v príslušnom období, polícia mu môže uložiť povinnosť absolvovať rehabilitačný program, doškoľovací kurz a preskúšanie odbornej spôsobilosti. Nie je to teda program za každú bežnú dopravnú chybu. Ide o situáciu, keď sa závažné porušenia pravidiel opakujú. Rehabilitačný program bude vykonávať posudzujúci psychológ. Vodičov to bude niečo stáť finančne a oberie ich to o čas. To najcennejšie, čo sa kúpiť nedá. Pôjde o štyri skupinové sedenia s presne stanoveným programom. A teraz to podstatné, nemusíte na to byť sami. Dopravný podnik si uvedomuje, že za volantom nesedia stroje, ale ľudia. Ľudia, ktorí denne nesú veľkú zodpovednosť za bezpečnosť cestujúcich, ostatných účastníkov premávky aj za samotné vozidlo. Preto nechceme, aby sa prípadná povinnosť absolvovať rehabilitačný program vnímala

ako hanba, trest navyše alebo dôvod schovávať problém.

Ak sa vám takáto situácia stane, ponúkame vám pomoc.

Rehabilitačný program môžete absolvovať v našej psychologickej ambulancii, kde sa na vás nebudeme pozeráť ako na „vodiča, ktorý niečo pokazil“, ale ako na človeka, ktorý potrebuje situáciu zvládnuť, poučiť sa z nej a pokračovať ďalej. Cieľom je pomôcť mu pochopiť, čo k opakovaným problémom viedlo, a znížiť riziko, že sa podobná situácia zopakuje. Lebo dobrý vodič nie je ten, kto nikdy neurobí chybu. Dobrý vodič je ten, kto dokáže svoju chybu priznať, poučiť sa z nej a urobiť všetko pre to, aby ju nezopakoval. A ak k tomu budete potrebovať pomoc, sme tu pre vás.

Nové pravidlá prinášajú novú povinnosť. My k nej chceme pridať ešte niečo – ľudský prístup a pomoc.

Anna Kuchtová



Letná fotografická súťaž

MHD v uliciach mesta očami fotografov





DOPRAVNÝ PODNIK
MESTA KOŠICE



19
SEPT
2026

BARDEJOVSKÁ 6
10.00 - 17.00 HOD.

DEŇ OTVORENÝCH DVERÍ



PROGRAM

Dominika Mirgová & Adiss • Funny Fellows
prehliadky najmodernejšieho električkového depa
na Slovensku • Výstava vozového parku DPMK vrátane
nového elektribusu • ukážka zásahu zachranných
zložiek • múzeum v električke • výstava 135 rokov MHD
v Košiciach • Ujo Ľubo • kúzelná fyzika • Divadlo Babadlo
• celodenné tvorivé aktivity, atrakcie a zábava pre celú
rodinu