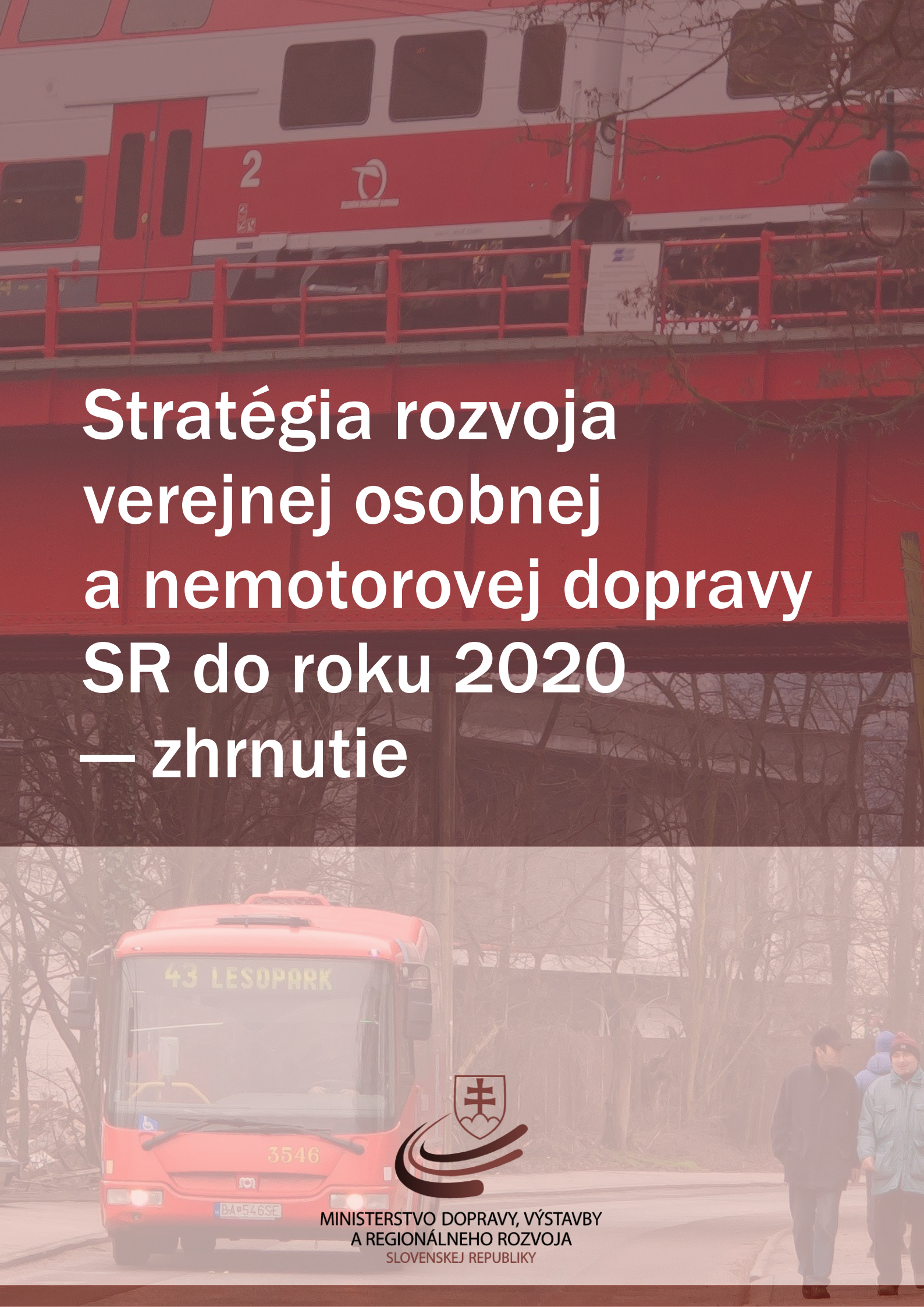




Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 — zhrnutie



MINISTERSTVO DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Uznesenie Vlády Slovenskej republiky.....	5
1 Úvod	6
2 Východisková situácia	8
2.1 Plánovací a implementačný proces	9
2.1.1 Nadnárodná úroveň	9
2.1.2 Strategické plánovacie dokumenty SR.....	9
2.1.3 Regionálna úroveň	10
2.1.4 Vymedzenie funkčných regiónov.....	11
2.2 Historický vývoj verejnej osobnej dopravy	12
2.2.1 Železničná doprava.....	12
2.2.2 Autobusová doprava	12
2.2.3 Mestská hromadná doprava	13
2.3 Spoločné regionálne a nadregionálne východiská	16
2.3.1 Organizovanie dopravy	16
2.3.2 Prevádzka železničnej dopravy	17
2.4 Bratislava a juhozápadné Slovensko	19
2.5 Severozápadné Slovensko	20
2.6 Stredné Slovensko	21
2.7 Východné Slovensko	21
3 Situačná analýza.....	23
3.1 Analýza spoločných regionálnych a nadregionálnych súčastí.....	24
3.1.1 Organizovanie dopravy	24
3.1.2 Prevádzka	28
3.1.3 Infraštruktúra	37
4 Vízie, ciele a priority	41
4.1 Vízie stratégie	42
4.1.1 Vízia pre organizáciu verejnej osobnej dopravy	42
4.1.2 Vízia pre prevádzku verejnej osobnej dopravy.....	42
4.1.3 Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy	42
4.2 Ciele a priority.....	42
4.2.1 Organizačný cieľ a priority	42
4.2.2 Prevádzkový cieľ a priority.....	43
4.2.3 Infraštruktúrny cieľ a priority.....	43
5 Opatrenia.....	44
5.1 Organizačné opatrenia.....	45
5.2 Prevádzkové opatrenia	52
5.3 Infraštruktúrne opatrenia	55
6 Potenciálne projektové zámery.....	60
6.1 Metodika analýzy a hodnotenia projektových zámerov a projektov	61
7 Závery stratégie.....	63
Zoznam použitých skratiek.....	65



Vydalo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Prvé vydanie, marec 2015

Text neprešiel jazykovou úpravou.

Uznesenie Vlády Slovenskej republiky

č. 331

zo 25. júna 2014

k Strategickému plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Číslo materiálu: 25588/2014

Predkladateľ: minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Vláda

A. schvaľuje

A.1. Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

B. ukladá

ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja

B.1. uplatňovať pri návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2020 zabezpečenie finančných prostriedkov v štátnom rozpočte na rozvoj a údržbu dopravnej infraštruktúry a rozvoj verejnej osobnej a nemotorovej dopravy *každoročne do 15. augusta*

C. odporúča

predsedom samosprávnych krajov

predsedovi Združenia miest a obcí Slovenska

prezidentovi Únie miest Slovenska

C.1. v spolupráci s ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja postupovať pri ich aktivitách v súlade s prioritami a opatreniami, ktoré sú

definované v strategickom pláne a v Stratégii rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020;

D. zrušuje

D.1. úlohu v bode B.1. uznesenia vlády SR č. 158 z 3. marca 2010 – plniť úlohy vyplývajúce zo stratégie a pri formulovaní odvetvových koncepčných dokumentov postupovať v súlade s prioritami stratégie,

D.2. úlohu v bode B.4. uznesenia vlády SR č. 158 z 3. marca 2010 – vykonať priebežné strednodobé hodnotenie implementácie stratégie a predložiť na rokovanie vlády.

Vykoná:

minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja

Na vedomie:

podpredseda vlády a minister financií
predsedovia samosprávnych krajov
predseda Združenia miest a obcí Slovenska
prezident Únie miest Slovenska



1 Úvod

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v rokoch 2013 – 2014 spracovalo Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Prílohu uvedenej národnej stratégie tvorí Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 (ďalej len Stratégia), ktorá bola spracovaná v spolupráci s tímom poradcov – odborníkov v oblasti verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy ako aj programových expertov – a prerokovaná hlavnými aktérmi zabezpečujúcimi verejnú hromadnú dopravu vrátane zástupcov miest a vyšších územných celkov.

Cieľom Stratégie je popísať reálny a aktuálny stav v oblasti verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy, identifikovať príčiny tohto stavu a načrtnúť možnosti budúceho vývoja. Prílohy stratégie obsahujú podrobnejšie analytické informácie a indikatívny zásobník projektov a projektových zámerov na podporu uvedených módov dopravy.

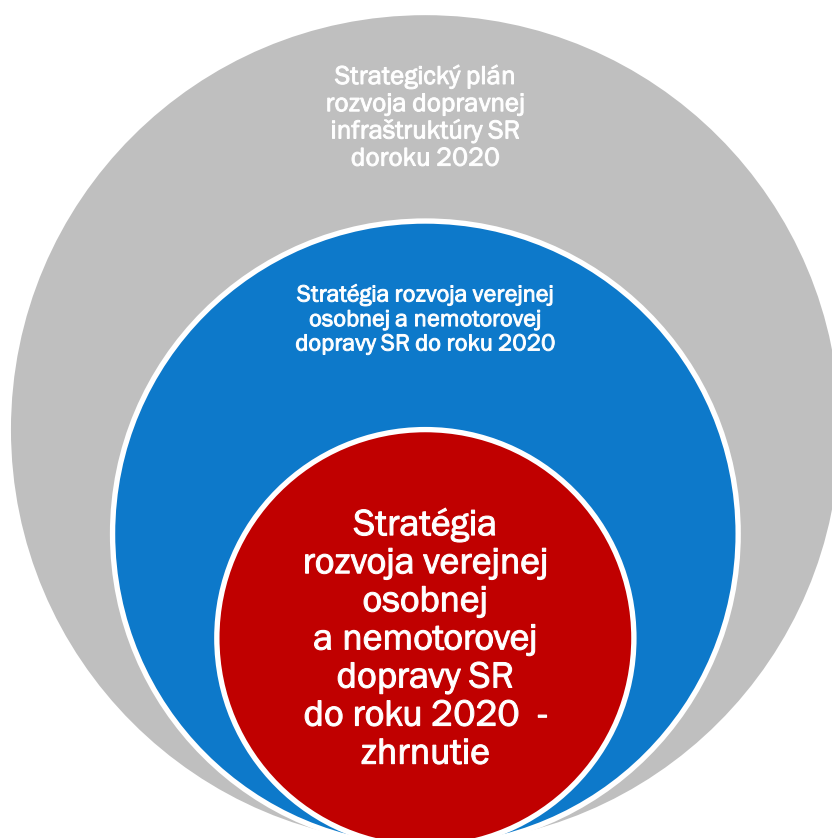
Stratégia sa venuje pohľadu na verejnú osobnú dopravu z miestneho a regionálneho hľadiska v záujme zabezpečenia trvalo udržateľnej mestskej a regionálnej mobility. Diaľková doprava je predmetom samostatných sektorových analýz príslušných dopravných módov resp. Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.

Dokument sa venuje aj otázkam nemotorovej dopravy, ktorá má resp. má potenciál mať významný vplyv nielen na mestskú a regionálnu mobilitu, ale aj na využitie verejnej osobnej dopravy, s ktorou z komplexného pohľadu podpory efektívnejšej mobility tvorí integrálny celok.

Zhrnutie Stratégie, ktorý je obsahom tejto publikácie, približuje výsledky analytickej časti Stratégie a súčasne obsahuje strategickú časť dokumentu, v ktorej sú uvedené konkrétne opatrenia, plnenie ktorých budú zabezpečovať jednotliví aktéri. Kapitoly zhrnutia korešpondujú s kapitolami Stratégie, v ktorých sa nachádzajú úplné znenia.



Označenia všetkých obrázkov, grafov a tabuliek v zhrnutí korešpondujú s úplným znením Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020.





2 Východisková situácia

2.1 Plánovací a implementačný proces

2.1.1 Nadnárodná úroveň

Úlohou Európskej dopravnej politiky je odstrániť závislosť dopravného systému od ropy bez toho, aby bolo potrebné obetovať jeho účinnosť a ohroziť mobilitu. Základným cieľom je pomôcť vytvoriť systém, ktorý podporuje európsky hospodársky pokrok, zvyšuje konkurencieschopnosť a ponúka vysoko kvalitné služby mobility a zároveň účinnejšie využíva zdroje.

- ➔ Lisabonská stratégia,
- ➔ Göteborská stratégia,
- ➔ Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému účinne využívajúceho zdroje, ktorý definuje priority v oblasti projektov Európskeho významu,
- ➔ Zelená kniha: Na ceste k novej kultúre mestskej mobility (2007) a jej Akčný plán (2009) – Európska komisia identifikuje päť výziev, pred ktorými stoja európske mestá, a ktorým je potrebné čeliť integrovaným prístupom; Prvá výzva sa týka plynulosti cestnej premávky, kde je možným riešením podpora environmentálne šetrných spôsobov dopravy ako je verejná doprava, chôdza a cyklistika; Akčný plán mestskej mobility (2009) medzi cieľmi a opatreniami uvádza udržateľnú mestskú mobilitu a regionálnu politiku, zlepšovanie informovania cestujúcich a zlepšenie prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou,
- ➔ Európa 2020 Stratégia pre inteligentný a udržateľný rast podporujúci začlenenie, KOM (2010) 2020 v konečnom znení a
- ➔ Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení.

Ostatné relevantne dokumenty sú uvedené v úplnej verzii tohto materiálu (str. 13).

2.1.2 Strategické plánovacie dokumenty SR

Deklarácia štátnej dopravnej politiky SR prezentovaná v súčasnosti sa v zásade neodlišuje od trendov EÚ, pričom dôraz sa kladie aj do oblasti využívania železničnej dopravy ako environmentálne prijateľnejšieho druhu dopravy.

Rozsah, smerovanie a kvalita dopravnej politiky samostatnej SR sú vyjadrené v dokumentoch:

- ➔ Zásady štátnej dopravnej politiky SR,
- ➔ Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020,
- ➔ Programové vyhlásenie vlády SR z roku 2012,
- ➔ Koncepcia územného rozvoja Slovenska (KURS 2001) v znení KURS 2011 – Zmeny a doplnky č. 1 KURS 2001,
- ➔ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020,
- ➔ Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike,
- ➔ Program modernizácie železničnej infraštruktúry a
- ➔ Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou.

V roku 2000 došlo k aktualizácii Zásad štátnej dopravnej politiky SR, ktorú schválila vláda SR uznesením č. 21/2000 ako základný systémový dokument rezortu dopravy.

Uznesením vlády č. 445 z 8. júna 2005 bol schválený dokument Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015.

Aktualizovaná štátna dopravná politika SR bola formulovaná v konkrétnych zásadách, ktorých následná implementácia zabezpečila plynulú integráciu SR do európskych štruktúr v oblasti dopravy.

V uvedenom dokumente bol stanovený globálny cieľ – zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility, ktorý je rozdelený na 8 špecifických cieľov:

1. vytvoriť transparentné a harmonizované podmienky hospodárskej súťaže na dopravnom trhu,
2. zabezpečiť modernizáciu a rozvoj dopravnej infraštruktúry,

3. zabezpečiť primerané financovanie v sektore dopravy,
4. znižovať negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie,
5. zvyšovať kvalitu a rozvoj služieb v doprave,
6. zvyšovať bezpečnosť dopravy a bezpečnostnej ochrany,
7. podporovať výskum a vývoj v doprave a
8. zvládnuť dopady globalizácie dopravy.

Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 (uznesenie vlády SR 158 z 3.3.2010) je základný dokument, ktorým sa vymedzujú základné dlhodobé ciele, priority rozvoja dopravy v SR, nástroje a zdroje nevyhnutné na dosiahnutie cieľov. Je východiskom pre vypracovanie ďalších koncepčných materiálov MDVRR SR a formulovanie pozície SR k budúcej európskej dopravnej politike v nasledujúcom období. Je v súlade s koncepčnými materiálmi, ktoré boli prijaté na úrovni EÚ ako napr. Lisabonská stratégia, Göteborgská stratégia a Dopravná politika EÚ.

Stratégia rozvoja dopravy zároveň rešpektuje koncepčné materiály prijaté vládou SR ako Koncepcia územného rozvoja Slovenska 2001, Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015, Operačný program Doprava na roky 2007 – 2013 a pod. Vo vzťahu k verejnej osobnej doprave hovorí o investičnom rozvoji siete železníc a terminálov verejnej osobnej dopravy, posilnení regulačného úradu vzhľadom na predpokladanú liberalizáciu železničnej dopravy, certifikácii rušňovodičov, novom systéme spoplatnenia infraštruktúry, potrebe zavádzať do praxe európsky úzus práv a povinností cestujúcich v železničnej doprave a potrebe rozvíjať integrované dopravné systémy.

Uvedený materiál konkretizuje integráciu a prerozdelenie módov verejnej dopravy:

- spojenie spádových regionálnych centier s krajským mestom a spojenie samotných centier navzájom budú spravidla zabezpečované prímestskou železničnou dopravou a kde je nedostatočná železničná infraštruktúra bude dané spojenie realizované prímestskou verejnou autobusovou dopravou a tieto služby budú prepojené s mestskou hromadnou dopravou

a podporované zmluvou o službách vo verejnom záujme,

- mestská hromadná doprava zabezpečovaná na úrovni miest bude postupne súčasťou IDS vo väzbe na prímestskú a regionálnu dopravu s prepojením na diaľkovú dopravu,
- plošné spojenie obcí so spádovými regionálnymi centrami bude prevažne realizované verejnou autobusovou dopravou a bude podporované zmluvou o službách vo verejnom záujme medzi samosprávnym krajom a dopravcom,
- IDS sleduje za cieľ zvýšenie ekonomickej efektivity prevádzky verejnej osobnej dopravy, jednotný tarifný systém, jednotnú sústavu cestovných dokladov, jednotný informačný systém a predajný systém cestovných dokladov,
- realizovať prestupné body verejnej dopravy a individuálnej automobilovej dopravy (IAD) vrátane budovania záchytných parkovísk (park & ride), parkovísk bike & ride a podpory kiss & ride a
- vytvorenie podmienok na to, aby líniová (radiálna) dopravná obslužnosť bola zabezpečovaná železničnou dopravou a autobusová doprava zabezpečovala nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv. tangenciálne väzby).

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike schválená vládou SR v máji 2013 definuje priority a opatrenia v cyklistickej doprave. Stratégia si kladie za cieľ uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integráciu s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky. Realizácia opatrení má viesť k naplneniu vízie zabezpečenia 10% podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej práce v roku 2020.

2.1.3 Regionálna úroveň

Samosprávne kraje vychádzajú pri organizovaní verejnej osobnej dopravy z plánov hospodárskeho a sociálneho rozvoja a z územných plánov, a ak sú spracované, aj z plánov dopravnej obslužnosti a územných generelov dopravy.

Mestá organizujú mestskú hromadnú dopravu, ako aj mobilitu nemotorovými dopravnými módmi a vychádzajú pritom z územných plánov, dopravných plánov alebo generelov dopravy a tiež z plánov dopravnej obslužnosti, projektov organizácie dopravy a prípadne aj plánov nemotorovej dopravy.

V ďalšom texte v kapitolách zaoberajúcich sa regiónmi budeme pod pojmom *železničná doprava* rozumieť dopravu vlakmi kategórií Os, REX a Zr a *autobusovou dopravou* prímestských a regionálnu autobusovú dopravu.

2.1.4 Vymedzenie funkčných regiónov

Územie SR je z hľadiska regionálnych väzieb možné rozdeliť na štyri funkčné celky (obr. 2).

Aby nedošlo k marginalizovaniu väzieb medzi VÚC, dokument je zameraný na dopravu v rámci funkčných celkov nad rámcom NUTS3 (VÚC). V súčasnosti každý samosprávny kraj a najväčšie mestá disponujú strategickými dokumentmi podobného charakteru (programy hospodárskeho a sociálneho rozvoja, územné plány, územné generely dopravy a pod.).



Strategické dokumenty jednotlivých územných jednotiek sú uvedené na str. 22 až 26 v úplnej verzii tohto materiálu.

OBRÁZOK 2 VYMEDZENIE FUNKČNÝCH REGIÓNOV



2.2 Historický vývoj verejnej osobnej dopravy

2.2.1 Železničná doprava

Prvým prostriedkom na zabezpečovanie hromadnej verejnej osobnej dopravy na území Slovenska bola železničná doprava. V medzivojnovom období železničný dopravca zabezpečoval aj služby verejnej osobnej dopravy v cestnej doprave. Československé štátne dráhy od roku 1949 vykonávali už iba železničnú dopravu. Až do rozdelenia ČSFR k 1.1.1993 boli riadené rezortom dopravy. Do oddelenia podnikovej a štátnej správy roku 1988 bolo toto riadenie priame.

Po rozdelení Československých štátnych dráh na dva subjekty vznikol na Slovensku štátny podnik Železnice Slovenskej republiky (ďalej ŽSR). Dňa 30.9.1993 bol prijatý zákon č. 258/1993 o ŽSR. Definoval ŽSR ako štátny podnik s uplatnením prvkov obchodného a verejnoprávneho riadenia, jediný svojho druhu.

V súvislosti s ekonomickým ozdravením železníc na Slovensku a integračnými ambíciami Slovenska do Európskej únie bol roku 2000 Uznesením vlády SR č. 830 schválený „Projekt transformácie a reštrukturalizácie Železníc SR“, ktorý navrhoval fyzické a účtovné oddelenie správy a prevádzky železničnej dopravnej cesty (ďalej ŽDC) od dopravných a obchodných činností. Na jeho základe sa oddelil majetok a činnosti dopravcu od prevádzkovania dopravnej cesty a 1.1.2002 vznikli dva železničné podniky - Železničná spoločnosť, a.s., ako prevádzkovateľ dopravných a obchodných činností a Železnice Slovenskej republiky ako správca infraštruktúry. Zakladateľom a stopercentným akcionárom novej Železničnej spoločnosti, a.s., bola Slovenská republika, v mene ktorej konalo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (ďalej MDPT SR). Na prelome rokov 2004 a 2005 sa v súlade s Uznesením vlády Slovenskej republiky č. 662/2004 dovtedajšia Železničná spoločnosť, a.s., transformovala na dva samostatné podniky, pričom došlo k oddeleniu osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Úlohu operátora pre osobnú železničnú prepravu prevzala novovytvorená Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len ZSSK), a úlohu operátora pre železničnú nákladnú dopravu prevzala novovytvorená Železničná spoločnosť CARGO Slovakia, a.s. Od 1.1.2005

tak pôsobili na Slovensku tri samostatné železničné spoločnosti: Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK), a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK Cargo), ktoré vznikli postupnou transformáciou jedného spoločného podniku.

Od 4. marca 2012 prevzal prevádzkovanie osobnej železničnej dopravy na trati Bratislava – Komárno privátny dopravca RegioJet a.s. a nahradil na uvedenej trati Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s.

2.2.2 Autobusová doprava

Od začiatku 20. storočia začali postupne vznikať jednotlivé autobusové linky, spravidla ako privátna podnikateľská aktivita. V medzivojnovom období zabezpečoval služby verejnej osobnej dopravy v železničnej i cestnej doprave štátny železničný dopravca.

Po znárodnení boli od 1. januára 1949 odčlenené autosprávy od Československých dráh a bol vytvorený podnik Československá automobilová doprava (ďalej len „ČSAD“) s celoštátnou pôsobnosťou so sídlom v Prahe (na Slovensku bolo vytvorené iba Oblastné riaditeľstvo ČSAD so sídlom v Bratislave).

Podnik ČSAD vykonával vo svojich organizačných jednotkách pravidelnú a nepravidelnú autobusovú dopravu a verejnú nákladnú dopravu. Vnútorne organizačné jednotky boli budované na územnom princípe a zabezpečovali prímestskú, diaľkovú a v niektorých prípadoch i mestskú autobusovú dopravu.

Po reorganizácii v roku 1952 bolo na Slovensku založených šesť národných podnikov ČSAD so sídlami v Bratislave, Nitre, Banskej Bystrici, Žiline, Košiciach a Prešove, ktoré priamo riadila Hlavná správa ČSAD so sídlom v Bratislave, organizačne začlenená do Ministerstva dopravy ČSR. V roku 1957 prešlo priame riadenie krajských podnikov na krajské národné výbory.

V nadväznosti na zmeny v územnom usporiadaní štátu bolo v roku 1960 zlúčených šesť krajských národných podnikov ČSAD do troch národných podnikov so sídlami v Bratislave, Banskej Bystrici a Košiciach.

S platnosťou Zákona o štátnom podniku od roku 1989 boli krajské národné podniky

ČSAD pretransformované na štátne podniky ČSAD bez zmeny v ich počte. V roku 1990 sa v rámci možností vytvorených novelizáciou Zákona o štátnom podniku osamostatnila organizačná jednotka š. p. ČSAD Banská Bystrica - odštepny závod Dolný Kubín a v roku 1991 odštepny závod Žilina.

Ďalšia organizačná zmena prebehla v roku 1991, keď zakladateľská funkcia voči piatim štátnym podnikom ČSAD prešla zo zrušených krajských národných výborov na Ministerstvo vnútra SR - Správu dopravy. Po zriadení Ministerstva dopravy a spojov SR prešla v roku 1991 zakladateľská funkcia na toto ministerstvo. V roku 1993 sa realizovali zmeny názvov štátnych podnikov Československej automobilovej dopravy (ČSAD) na štátne podniky Slovenskej automobilovej dopravy (SAD).

V novembri 1993 schválila vláda uznesením č. 807 Konceptiu ekonomického vývoja železničnej a pravidelnej autobusovej dopravy v roku 1994 a do roku 2000 a v rámci nej dôsledné oddelenie osobnej dopravy od nákladnej dopravy. Vznikli samostatné štátne podniky Nákladnej automobilovej dopravy (NAD) a štátne podniky Slovenskej autobusovej dopravy (SAD). Toto rozdelenie bolo nevyhnutné na oddelenie dopravnej činnosti podliehajúcej zákonitostiam trhu (nákladná doprava) od činnosti striktne regulovanej štátom (pravidelná autobusová doprava). Okrem toho sa týmto krokom sprehľadnilo hospodárenie s finančnými prostriedkami zo štátneho rozpočtu určenými do pravidelnej autobusovej dopravy.

Štátne podniky SAD Bratislava, Banská Bystrica a Košice boli rozdelené na štátne podniky nákladnej automobilovej dopravy (32 podnikov NAD) a štátne podniky SAD so sídlami v Bratislave, Skalici, Banskej Bystrici, Považskej Bystrici, Košiciach a Starej Ľubovni. Organizačné zmeny sa nedotkli štátnych podnikov SAD Dolný Kubín a SAD Žilina.

V roku 1995 Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR za účelom ďalšieho sprehľadnenia poskytovania a využívania dotácií do pravidelnej autobusovej dopravy a v rámci prípravnej etapy privatizácie, rozdelilo od 1. júla 1995 štátne podniky SAD Banská Bystrica a Košice na 35 nových subjektov a s účinnosťou od 1. januára 1996 sa rozdelil aj š.p. SAD Bratislava na 19 nových subjektov.

Po ukončení organizačných zmien v autobusovej doprave od 1. januára 1996 pravidelnú autobusovú dopravu vykonávalo 59 štátnych podnikov.

Rozhodnutím ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií č. 34/1999 z 21. mája 1999 o príprave nového organizačného usporiadania štátnych podnikov SAD a ich privatizácii tieto fungovali v nasledovnej štruktúre: akciové spoločnosti SAD so sídlom v Bratislave, Banskej Bystrici, Dunajskej Strede, Humennom, Liptovskom Mikuláši, Lučenci, Michalovciach, Nitre, v Nových Zámkoch, Poprade, Prešove, Prievidzi, Trenčíne, Trnave, Zvolene a Žiline.

Cieľom transformácie a privatizácie podnikov SAD bolo:

- a) dodržať plošnú obslužnosť územia a zachovať vybudované systémové prepojenie autobusových liniek,
- b) zabezpečiť dostatočné zdroje na obnovu vozidlového parku,
- c) zabezpečiť vyššiu kvalitu a bezpečnosť poskytovaných služieb,
- d) zvýšiť efektívnosť prevádzkovateľov pravidelnej autobusovej dopravy,
- e) znížiť nepriaznivý dopad prevádzkovania vozidlového parku na životné prostredie a
- f) podporiť rozvoj a modernizáciu prevádzkového majetku.

Hoci zostal uvedený model v nasledujúcom období zachovaný, dochádzalo k zmenám vlastníkov na strane súkromných akcionárov, ako aj k zmenám rozsahu prevádzkovej dopravy a zmenám v názvoch spoločností.

2.2.3 Mestská hromadná doprava

Banská Bystrica

MHD je prevádzkovaná od roku 1949, kedy bol založený miestny dopravný podnik. Ten bol v roku 1963 začlenený do krajského podniku ČSAD Banská Bystrica, ktorý však naďalej zabezpečoval MHD. V roku 1989 predstavoval jediný podnik ČSAD v Československu, ktorý sprevádzkoval trolejbusovú dopravu. Aj po transformáciách podnikov ČSAD zostalo prevádzkovanie mestskej hromadnej dopravy vrátane trolejbusovej v rukách nástupníka ČSAD Banská Bystrica. K zmene došlo až od začiatku roka 2006, keď došlo k zmene prevádzkovateľa MHD a k zastaveniu prevádzkovania trolejbusovej dopravy.

Vo februári 2007 začal pôsobiť Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a . s . po zmene názvu spoločnosti Mestská hromadná doprava Banská Bystrica a . s . . Od novembra 2007 začal prevádzkovať trolejbusovú dopravu.

Bratislava

História MHD v Bratislave siaha do roku 1895, kedy bola sprevádzkovaná električková doprava. Električkovú dopravu na krátky čas doplnila v rokoch 1909 – 1915 trolejbusová doprava do rekreačnej oblasti Železná studienka. V rokoch 1914 – 1935 bola električková doprava doplnená elektrickým vlakom z Nám. Ľ. Štúra cez Petržalku do Viedne (nazývaný aj „Viedenská električka“ resp. „Preßburgerbahn“). Vlak v centre mesta používal električkovú trať, ktorá bola vzhľadom na rozchod jej koľajníc 1000 mm na spoločnom úseku upravená na duálny rozchod (1000 a 1435 mm). Od roku 1927 bola zavedená k električkovej doprave autobusová doprava, pôvodne ako len napájacia a doplnková. Vojnové udalosti prispeli k opätovnému zriadeniu trolejbusovej dopravy v roku 1941.

Na prudký povojnový rozvoj mesta sa spočiatku reagovalo rozširovaním siete trolejbusov a električiek, od 1960-tych rokov však boli trolejbusové trate utlmované a električkové budované s výrazným oneskorením až po výstavbe sídlisk. Renesanciu trolejbusovej dopravy priniesli až ropné šoky v 1970-tych rokoch. Nerealizované plány rýchlodráhy mali za následok ponechanie obsluhy najväčšieho slovenského sídliska Petržalka iba autobusovou dopravou. Nateraz posledná električková trať bola vybudovaná v roku 1989 (Zlaté piesky), trolejbusová trať v roku 2013 (Patrónka – Vojenská nemocnica).

Košice

MHD začala byť poskytovaná v roku 1891 mestskou dráhou s animálnym pohonom (koňmi), čím sa Košice stali pionierom v prevádzkovaní mestskej koľajovej dopravy na území SR. Od začiatku dráha slúžila nielen na prepravu cestujúcich, ale aj nákladov, čomu bol prispôsobený aj rozchod – 1 435 mm. Finančné ťažkosti však v roku 1909 spôsobili zastavenie dopravy. Obnovená bola až v roku 1914 už ako električková a postupne sa sieť rozširovala. Autobusové linky MHD začali byť prevádzkované Dopravným podnikom mesta Košice v 1950-tych rokoch.

Rozhodnutie postaviť na periférii Košíc hutnícky kombinát Východoslovenské železiarne (dnes U . S . Steel Košice) a s ním súvisiace sídliská sa pričínili o reformu električkovej dopravy. V roku 1964 sa ukončila prevádzka nákladnej električkovej dopravy a od roku 1968 v Košiciach jazdili výlučne moderné električky typu T. Do železniční bola vybudovaná električková rýchlodráha. Podobne ako v Bratislave, aj v Košiciach zaostávala výstavba električkových tratí za výstavbou sídlisk. Nateraz posledná električková trať bola vybudovaná v roku 1989 na Alejovej ulici. V roku 1993 sa začalo s výstavbou trolejbusových tratí, ktorá pokračovala až do roku 1999 a spojila sídliská Dargovských hrdinov a Košického vládneho programu umiestnené v kopcovitom teréne s centrom.

Nitra

Hromadná doprava premáva v Nitre od roku 1866, kedy tu začal premávať *omnibus*. Od roku 1925 sú v prevádzke autobusy, ktoré boli až do roku 1948 v rukách súkromných dopravcov. Dopravné závody mesta Nitra vznikli v roku 1948 a prevzali prevádzkovanie mestskej autobusovej dopravy. S výstavbou nových sídlisk a veľkých priemyselných areálov sa MHD rýchlo rozvíjala. V roku 1960 bola MHD zavedená aj do pričlenených priľahlých obcí. V rokoch 1963 – 1993 zabezpečoval mestskú hromadnú dopravu v Nitre podnik ČSAD Bratislava, dopravný závod 807. V rokoch 1994 až 1995 bol jej prevádzkovateľom štátny podnik Slovenská automobilová doprava Bratislava, odštepny závod Nitra. Samostatný podnik SAD Nitra prevádzkuje MHD od roku 1996 ktorý bol sprivatizovaný v roku 2003 a v roku 2008 premenovaný na Veolia Transport Nitra, a . s . . V roku 2013 došlo v súvislosti so zmenou majiteľa k opätovnému premenovaniu na Arriva Nitra, a . s . .

Prešov

Podnik s názvom „Miestna doprava, komunálny podnik mesta Prešova“ vznikol roku 1949 ako prevádzkovateľ pravidelnej mestskej hromadnej dopravy na území Prešova. Rozvoj MHD pokračoval postupným zavádzaním liniek do jednotlivých oblastí mesta Prešov. Rok 1958, kedy bola schválená výstavba trolejbusovej siete v meste, priniesol novú etapu rozvoja mestskej dopravy. Elektrifikovať sa mali všetky kapacitné vnútromestské linky, pričom autobusová doprava mala zostať doplnkovou.

Obdobie prelomu sedemdesiatych a osemdesiatych rokov, kedy možnosti MHD výrazne limitoval nedostatok pohonných hmôt, poukázali na vhodnosť trolejbusovej dopravy. Po prehodnotení na úrovni vlády sa pristúpilo k opätovnému elektrifikačnému programu. Ako prvé bolo na sieť trolejbusovej dopravy pripojené Sídliisko III (rok 1985). Trolejbusy dosiahli väčšinový podiel na výkonoch MHD na území mesta Prešov po roku 1992, kedy bola zavedená trolejbusová doprava aj na najväčšie sídlisko Sekčov.

Žilina

Dopravný podnik bol založený v roku 1949 pod názvom „Dopravný komunálny podnik Žilina“. V päťdesiatych rokoch prevádzkoval ako jediný mestský dopravný podnik na Slovensku aj lodnú dopravu (loďou Žilina na Oravskej priehrade). V roku 1953 došlo k zmene názvu podniku na „Dopravný podnik mesta Žiliny“. Od roku 1963 bol DPMŽ (ako všetky vtedajšie podniky,

ktoré nemali elektrickú trakciu) začlenený do systému ČSAD. Už pri zakladaní DPMŽ sa uvažovalo s výstavbou trolejbusovej dopravy, no táto možnosť sa v minulosti nerealizovala, hoci s ňou uvažoval aj Smerný územný plán sídelného útvaru Žilina schválený v roku 1978.

V roku 1985 bol spracovaný projekt „Novej koncepcie MHD v Žiline na báze elektrickej trakcie“. Podľa neho bola od 3. 7. 1988 zavedená v meste tzv. *autobusová verzia trolejbusovej dopravy*, ktorou sa na jednej strane zrušil starý systém s 35 linkami a vytvoril nový v súlade s budúcimi trolejbusovými linkami. Mestské zastupiteľstvo v Žiline v roku 1992 obnovilo DPMŽ, ktorý opäť začal prevádzkovať MHD od roku 1993.

Trolejbusová doprava bola sprevádzkovaná 17.11.1994. Sieť sa postupne rozširovala a trolejbusy sa stali nosným dopravným prostriedkom v MHD.



2.3 Spoločné regionálne a nadregionálne východiská

2.3.1 Organizovanie dopravy

Nadnárodná úroveň

Európsky parlament a Rada dňa 23. októbra 2007 prijali nariadenie (ES) č. 1370/2007 o výkonoch vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa rušia nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (ďalej len Nariadenie). Nariadenie bolo zverejnené v Úradnom vestníku EÚ, L 315/1, 3.12.2007, s. 1. a nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009. Toto nariadenie vykonával zákon č. 488/2009 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Tento zákon nadobudol účinnosť 3. decembra 2009. V súčasnosti je problematika uzatvárania zmlúv o službách vo verejnom záujme riešená v § 21 ods. 6 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

Železničná doprava

V oblasti železničnej dopravy sa výkon Nariadenia premietol do nasledujúcich zákonov:

- ➔ zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 513/2009 Z. z.“) a
- ➔ zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach (ďalej len „zákon č. 514/2009 Z. z.“)

Požiadavky na kvalitu prepravy osôb s obmedzenou mobilitou, zdravotným postihom a iným hendikepom (označované ako PRM – osoby so zníženou pohyblivosťou) určuje *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave a Rozhodnutie Komisie z 21. decembra 2007 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa osôb so zníženou pohyblivosťou v transeurópskom konvenčnom železničnom systéme a systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc (TSI PRM) pod číslom K (2007) 6633.*

Právne postavenie dopravcov, ako aj vzťah dopravcov k poskytovateľom dopravnej infraštruktúry upravujú zákony č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach

v znení neskorších predpisov a zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov.

MDVRR SR má v zmysle platnej legislatívy kompetenciu dohliadať na tvorbu grafikonu vlakovej dopravy, samotný grafikon však neschvaľuje.

Železničný podnik, ktorý chce využívať služby poskytované manažérom infraštruktúry, vrátane prístupu k železničnej infraštruktúre je povinný v zmysle *Podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre* uzatvoriť samostatné zmluvy na poskytovanie požadovaných služieb. *Zmluva o prístupe k železničnej infraštruktúre* je zmluva uzatvorená medzi manažérom infraštruktúry (ŽSR) a železničným podnikom, obsahujúca požiadavky a podmienky týkajúce sa prístupu na železničnú sieť v správe ŽSR. Od dopravcov, ktorí vykonávajú dopravu na železničnej sieti vyberajú ŽSR úhrady za použitie železničnej infraštruktúry podľa skutočne ubehnutých vlakových kilometrov, hrubých tonokilometrov a kategórie tratí, na ktorých sa konkrétna doprava vykonáva.

Úhrada za použitie ŽI je v súčasnosti stanovená Výnosom ÚRŽD č. 3/2010 z 2. decembra 2010 o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. Cena pozostáva z úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam.

Autobusová doprava

V zmysle zákona č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky v znení neskorších predpisov prešli kompetencie v oblasti pravidelnej autobusovej dopravy na samosprávne kraje, a to od roku 2002 ako samosprávna pôsobnosť a od roku 2005 ako samosprávna pôsobnosť vrátane jej financovania. V súvislosti s tým Ministerstvo financií SR vydalo opatrenie č. 01/R/2004 zo dňa 16.12.2004, ktorým sa mení a dopĺňa opatrenie MFSR z 9.12.2003 č. 01/R/2003, ktorým sa ustanovuje rozsah regulácie cien v pôsobnosti MFSR v znení opatrenia z 22.12.2003 č. 02/R/2003. V opatrení sa ustanovuje kompetencia vyšších územných celkov v regulácii cien vnútroštátnej prímestskej pravidelnej cestnej dopravy osôb,

ak vzdialenosť východiskovej zastávky po konečnú zastávku nepresahuje 100 km.

Dopravná obslužnosť územia pravidelnou autobusovou dopravou je riešená v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave. Samosprávny kraj je oprávnený objednávať dopravné služby v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia len vtedy, ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť územia pravidelnou dopravou prevádzkovanou dopravcami na komerčnom základe, ani železničnou dopravou.

Mestská hromadná doprava

Na zabezpečovanie mestskej hromadnej dopravy sa vzťahuje nasledujúca legislatíva:

- ➔ zákon č. 135/1961 Z. z. o pozemných komunikáciách (cestný zákon),
- ➔ zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave,
- ➔ vykonávacia vyhláška MDVRR SR č. 124/2012 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave,
- ➔ nariadenie Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007
- ➔ zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- ➔ zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov
- ➔ vyhláška MDPT SR č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhach v znení neskorších predpisov
- ➔ zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Výkony vo verejnom záujme na linkách mestskej hromadnej dopravy objednávajú jednotlivé mestá a linky spravidla neprekračujú administratívne územie mesta, ktoré si výkony objednáva. Licencie na linky MHD vydávajú mestá s výnimkou liniek dráhovej dopravy (električky, trolejbusy), na ktoré licencie udeľuje príslušný samosprávny kraj. Cestovný poriadok a tarifu schvaľujú mestá. Vo všeobecnosti je základom pre zabezpečovanie mestskej

hromadnej dopravy zmluva vo verejnom záujme pri prevádzkovaní pravidelnej mestskej električkovej, autobusovej a trolejbusovej dopravy.

Mestská mobilita

Vplyv na mestskú mobilitu majú okrem vyššie uvedenej legislatívy aj nasledujúce zákony a normy:

- ➔ zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov,
- ➔ vyhláška MV SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov,
- ➔ STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách,
- ➔ STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií a
- ➔ STN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky.

Uvedené predpisy sa zaoberajú aj statickou dopravou. V súčasnosti je za vymedzených podmienok umožnené parkovanie motorových vozidiel aj na chodníkoch bez označenia dopravným značením. STN 73 6110 na riešenom území požaduje určený počet parkovacích miest, ktorý sa odvíja aj od delby prepravnej práce – čím je priaznivejší pomer pre individuálnu automobilovú dopravu, tým viac miest na parkovanie sa požaduje.

2.3.2 Prevádzka železničnej dopravy

Železničnú osobnú dopravu na území SR zabezpečuje štátna Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (približne 97 % objemu výkonov, t. j. 29,3 mil. vlkm) a privátny dopravca RegioJet a. s. (približne 3 % objemu výkonov, t. j. 1,05 mil. vlkm).

Charakteristické typy výkonov železničnej osobnej dopravy sú nasledovné:

Prímestská doprava

Prímestská doprava je charakteristická krátkymi prepravnými vzdialenosťami a vysokým počtom cestujúcich. Zabezpečuje každodennú prepravu osôb z miesta trvalého alebo prechodného pobytu do zamestnania, školy, prípadne z osobných dôvodov (návšteva lekára, úradu, kultúrne podujatia) zo spádovej oblasti do veľkých miest. Z prieskumov ZSSK vyplýva, že 30 % populácie cestuje každý pracovný deň a 17 % cestuje niekoľkokrát v týždni, čo tvorí

najväčší podiel v prímestskej doprave (70 %). Táto časť cestujúcich je veľmi citlivá na časté zmeny v GVD.

Regionálna doprava

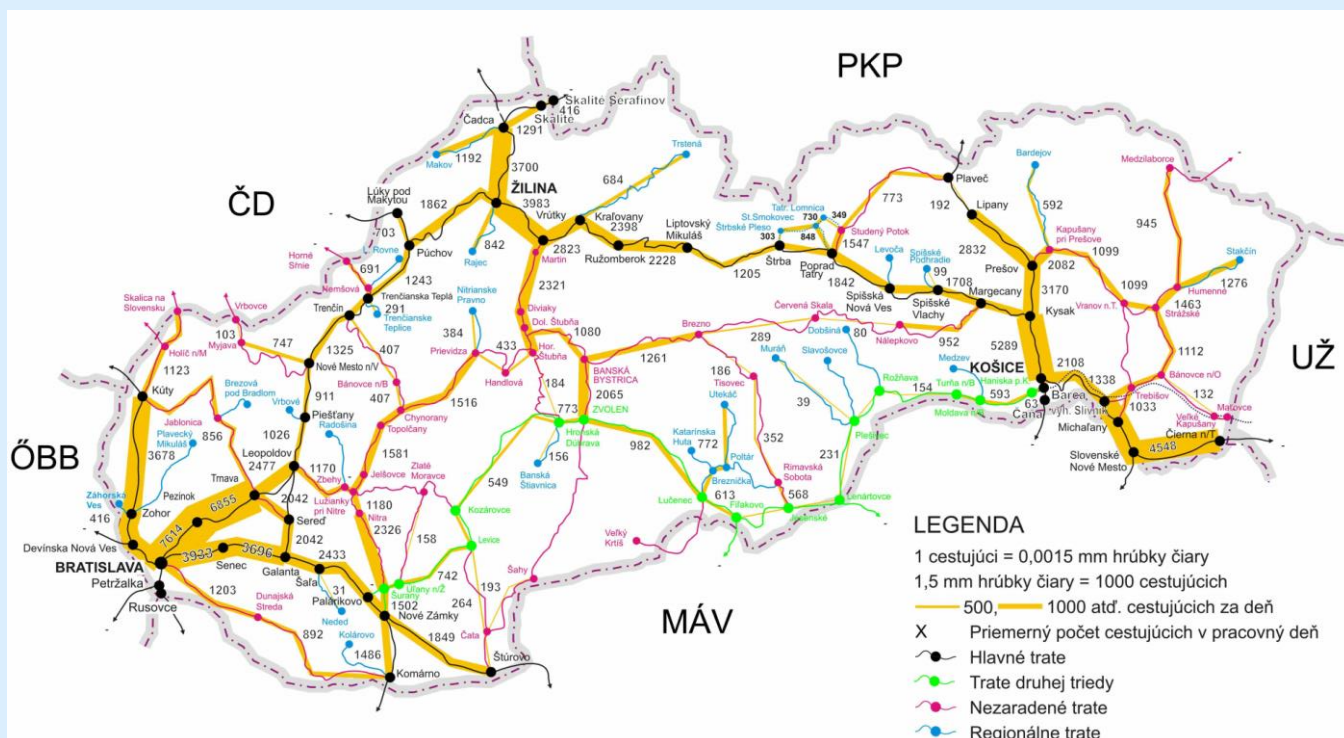
Za regionálnu dopravu sa považuje doprava medzi spádovými územiami miest v rámci prirodzeného, historicky alebo administratívne ohraničeného regiónu. Táto doprava je v podmienkach SR ohraničená hranicami krajov a podľa prieskumov ZSSK tvorí cca 30 % všetkých ciest. Segmentu zodpovedajú osobné (Os) vlaky a v širšom okolí najvýznamnejších miest (Bratislava, Košice, Žilina, Prešov) s najväčším rozsahom spádovej oblasti aj zrýchlené vlaky resp. vlaky kategórie REX. Hlavné skupiny zákazníkov sú zákazníci denne dochádzajúci do zamestnania a do školy, cestujúci do zdravotníckych zariadení, úradov, alebo realizujúci cesty vo voľnom čase. Sezónne výkyvy spôsobené prepravami vo voľnom čase dosahujú až 20 %. K zvýšeniu počtu cestujúcich dochádza najmä v letnom období v turistických regiónoch (osobitné postavenie tu má Tatranský región cestovného ruchu).

Diaľková doprava

Diaľková vnútroštátna doprava má funkciu prepravy medzi vzdialenými mestami. V tomto segmente je významný podiel študentov (20 %) z celkového počtu cestujúcich a veľmi vysoký podiel cestujúcich za plné cestovné, z ktorých významná časť sú týždenne dochádzajúci, ktorí tvoria až 25 % z celkového počtu cestujúcich.

Medzinárodná diaľková doprava zahŕňa prepravu osôb z a na územie SR a tranzit osôb cez územie SR do okolitých i vzdialených krajín a späť. Po vstupe do EÚ vykazuje medzinárodná doprava rast počtu cestujúcich. Táto doprava sa zabezpečuje vlakmi kategórie IC, EC, EN, Ex a R vlakmi v súlade so zmluvami s príslušnými železnicami. Sústreďuje sa na spojenia regionálnych centier SR a hlavného mesta s hlavnými mestami a priemyselnými a mestskými aglomeráciami susedných krajín. Pri rokovaniach s cudzími železničnými správami sa úsilie sústreďuje na vyjednanie takých polôh medzinárodných vlakov, ktoré zabezpečia ich primerané vyťaženie na území SR.

OBRÁZOK 3 PRIEMERNÉ PREPRAVNÉ PRÚDY NA TRAŤOVÝCH ÚSEKOCH V ROKU 2010



TABUĽKA 3 VYUŽITIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V RELÁCIÁCH MEDZI JEDNOTLIVÝMI VÚC (2012)

Počet prepravených cestujúcich v roku 2012		Cieľový kraj							
		BSK	TTSK	TSK	NSK	ZSK	BBSK	PSK	KSK
Východiskový kraj	BSK	2 866 725	2 193 328	422 237	817 440	339 368	151 670	169 903	293 433
	TTSK	2 181 239	1 766 820	235 001	293 497	101 001	15 747	37 917	38 266
	TSK	424 882	234 252	2 227 810	200 578	432 754	18 151	43 353	39 733
	NSK	852 224	339 960	192 850	2 541 244	26 316	163 604	11 171	19 664
	ZSK	340 171	98 576	431 783	23 417	5 793 911	162 546	223 899	161 564
	BBSK	149 750	16 107	21 205	161 892	174 820	2 710 802	18 354	66 928
	PSK	175 253	34 092	38 059	9 862	212 563	16 385	3 876 425	691 303
	KSK	284 736	42 129	40 600	20 080	163 639	70 703	705 685	3 101 349

Zdroj, RJSK, ZSSK

Kategórie vlakov EC, EN, IC, Ex a R realizujú výkony v diaľkovej doprave. Kategórie vlakov REX, Zr a Os realizujú výkony v regionálnej doprave. Kategórie vlakov Sv a Rv realizujú výkony mimo verejnej osobnej dopravy.

Vo všeobecnosti možno konštatovať systematický medziročný pokles výkonov VOD,

snáď v ostatných rokoch najmä v železničnej osobnej doprave spomaľovaný, čo možno pričítať na vrub hospodárskej kríže. Tržby z prepravy najmä v prípade železničnej prepravy postupne mierne rastú, v prímestskej autobusovej doprave sa dlhodobo stabilizujú.

2.4 Bratislava a juhozápadné Slovensko

Od 1. júna 2013 je v prevádzke 1. etapa Integrovaného dopravného systému Bratislavského kraja, ktorá je založená na tarifnej integrácii predplatných cestovných lístkov na území mikroregiónu Záhorie. Procesy integrácie organizačne zabezpečuje integrátor BID na základe dohôd s objednávatelmi dopravy (MDVRR SR, BSK, Hlavné mesto SR Bratislava) a jednotlivými dopravcami. IDS BK nahradil tzv. experiment BID, ktorý bol v prevádzke od roku 2000.

Železničná doprava

Železničnú dopravu objednáva a financuje MDVRR SR a v prípade trate Zohor – Záhorská Ves aj BSK. Dopravu prevádzkujú spoločnosti ZSSK a RJSK (trať Bratislava – Komárno).

Pri ceste do Bratislavy vlakom spoločnosti ZSSK a následne MHD je možné okrem kombinácie štandardných cestovných lístkov ZSSK a DPB alebo integrovaného predplatného cestovného lístka BID využiť aj špeciálny lístok „Vlakom ďalej... Bratislava“, ktorý za zvýhodnený príplatok umožňuje cestovať aj MHD v Bratislave, a to buď dvakrát 60 minút,

celodenne alebo aj s batožinou jednosmerne na letisko.

Autobusová doprava

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Bratislavskom samosprávnom kraji zabezpečuje Slovak Lines, a . s . . Spoločnosť má zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do roku 2021.

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Nitrianskom samosprávnom kraji zabezpečuje Arriva Nitra, a . s . a Arriva Nové Zámky, a . s . . (do júla 2013 pod názvami Veolia Transport Nitra, a . s . a SAD Nové Zámky, a . s .). Obe spoločnosti majú uzatvorenú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme s VÚC do 31.12.2015. Významný prepravný prúd v relácii Nitra – Bratislava je obsluhovaný najmä autobusovou dopravou na komerčnom základe.

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Trnavskom samosprávnom kraji zabezpečuje SAD Trnava, a . s ., SAD Dunajská Streda, a . s . a SKAND Skalica, s . r . o . Všetky uvedené spoločnosti majú zmluvu o výkonoch

vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do roku 2017.

Funkciu regionálnej autobusovej dopravy v BSK čiastočne zabezpečujú aj dopravcovia z TTSK, či dokonca TSK, ktorí na linkách do Bratislavy obsluhujú aj vybrané obce a mestá na trase.

Mestská hromadná doprava

V mestách nad 70 tis. obyvateľov je MHD prevádzkovaná v Bratislave a Nitre.

MHD v Bratislave vykonáva akciová spoločnosť Dopravný podnik Bratislava (DPB) so 100% majetkovou účasťou Hlavného mesta SR Bratislava na základe uzatvorenej zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, ktorá je platná do roku 2018.

V MHD je zavedená časová tarifa, a to v jednorazových aj predplatných cestovných

lístkoch. Cestovné lístky na jednu cestu a turistické cestovné lístky s platnosťou 24 hodín až 7 dní je možné zakúpiť si v papierovej podobe. Predplatné cestovné lístky sa nahrávajú na bezkontaktnú čipovú kartu. Dopravca poskytuje zľavu pre vybrané kategórie cestujúcich (žiaci, študenti, seniori), a to pre všetky kategórie v rovnakej výške 50 %.



Kompletné SWOT analýzy sa nachádzajú v úplnom znení Stratégie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (regionálna doprava v BSK na str. 189, mestská mobilita v Bratislave na str. 190, regionálna doprava v NSK na str. 190, mestská mobilita v Nitre na str. 191 a regionálna doprava v TTSK na str. 192).

2.5 Severozápadné Slovensko

Železničná doprava

Železničnú dopravu objednáva a financuje MDVRR SR a prevádzkuje spoločnosť ZSSK. V žilinskom regióne existuje dohovor medzi ZSSK, samosprávnym krajom a mestom Žilina, na základe ktorého je možné cestovanie s prestupom medzi vozidlami MHD a vlakmi ZSSK na trati 126 Žilina – Rajec a späť. Cestovným dokladom je jednorazový prestupný CL.

Autobusová doprava

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Trenčianskom samosprávnom kraji zabezpečuje SAD Trenčín, a. s. a SAD Prievidza, a. s. Obe uvedené spoločnosti majú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do roku 2019.

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v žilinskom samosprávnom kraji zabezpečuje SAD LIORBUS, a. s., SAD Žilina, a. s. a 13 malých komerčných dopravcov. Spoločnosti SAD LIORBUS a SAD Žilina majú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do 29.11.2019.

Mestská hromadná doprava

V mestách nad 70 tis. obyvateľov je MHD prevádzkovaná len v Žiline. Špecifickú úlohu zohráva MHD v meste Martin, ktorá obsluhuje aj

vyťaženu reláciu do Vrútok, kde sa nachádza železničná stanica na hlavnej trati (180) Žilina – Košice.

MHD v Žiline prevádzkuje Dopravný podnik mesta Žiliny s. r. o. (DPMŽ) trolejbusmi a autobusmi. Jediným spoločníkom spoločnosti je Mesto Žilina, ktoré si u dopravcu objednáva výkony vo verejnom záujme na základe zmluvy uzatvorenej 30.6.2009 (platná do roku 2019).

Tarifná sadzba je výkonová v členení na základnú (neobmedzený počet po sebe idúcich zastávok v jednom spoji bez prestupu) a jednopásmovú (do 5 ľubovoľných po sebe idúcich zastávok v jednom spoji bez prestupu).



Kompletné SWOT analýzy sa nachádzajú v úplnom znení Stratégie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (regionálna doprava v TTSK na str. 199, regionálna doprava v ŽSK na str. 200, mestská mobilita v Žiline na str. 202).

Druhy cestovných lístkov:

- ➔ jednorazové (neprestupné a prestupné),
- ➔ predplatné na viac ciest (vo forme el. jász na čipovej karte),
- ➔ SMS lístok - elektronický s časovou platnosťou,
- ➔ turistické - 24 hodinové a

- ➔ dovozné (za prepravu batožiny alebo zvieratá).

Cestovanie je možné aj s prestupom na jeden cestovný lístok, či už vo forme jednorazového lístka alebo vo forme elektronického CL.

2.6 Stredné Slovensko

Železničná doprava

Železničnú dopravu objednáva a financuje MDVRR SR a prevádzkuje spoločnosť ZSSK.

Autobusová doprava

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Banskobystrickom samosprávnom kraji zabezpečuje SAD Zvolen, a . s . a SAD Lučenec, a . s . . Obe uvedené spoločnosti majú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do 31.12.2018. Prevádzkové parametre nie sú k dispozícii.

Mestská hromadná doprava

V mestách nad 70 tis. obyvateľov je MHD prevádzkovaná v Banskej Bystrici.

Mestskú hromadnú dopravu v Banskej Bystrici zabezpečuje Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a . s . (DPMBB) – trolejbusy – a SAD

Zvolen, a . s . – autobusy. Obaja dopravcovia majú väčšinový podiel v súkromnom vlastníctve. V SAD Zvolen vlastní 37,84% podiel Fond národného majetku. DPMBB má s mestom uzatvorenú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme do roku 2017, SAD Zvolen do roku 2015.



Kompletné SWOT analýzy sa nachádzajú v úplnom znení Stratégie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (regionálna doprava v BBSK na str. 206 a mestská mobilita v Banskej Bystrici na str. 207).

2.7 Východné Slovensko

Železničná doprava

Železničnú dopravu objednáva a financuje MDVRR SR a prevádzkuje spoločnosť ZSSK.

Na tratiach TEŽ a OŽ je zavedený uzavretý tarifný systém Tatranských elektrických železníc (UTS TEŽ) s plnohodnotným samoobslužným výpravným systémom, to znamená bez sprevádzania vlakov sprevádzajúcim personálom. Povinnosťou cestujúceho pri nástupe do vlaku je mať zakúpený cestovný lístok a tento si vo vlaku označiť. V prípade kontroly, cestujúci bez platného cestovného lístka zaplatí prirážku. Na frekventované cesty je určený sieťový predplatný lístok TEŽ, ktorý umožňuje neobmedzené cestovanie počas doby platnosti.

Autobusová doprava

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Košickom samosprávnom kraji zabezpečuje Eurobus, a . s . a SAD Michalovce, a . s . . Obe uvedené spoločnosti majú zmluvu o výkonoch

vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do 8.12.2017.

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu v Prešovskom samosprávnom kraji zabezpečuje SAD Prešov, SAD Humenné, SAD Poprad a BUS Karpaty. Všetky uvedené spoločnosti majú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorenú s VÚC do roku 2018. Vybrané obce v okolí Prešova sú obsluhované linkami MHD, ktoré prevádzkuje DPMP.

Mestská hromadná doprava

V mestách nad 70 tis. obyvateľov je MHD prevádzkovaná len v Košiciach a Prešove.

Mestskú hromadnú dopravu na území mesta zabezpečuje Dopravný podnik mesta Košice, a . s . , ktorý je akciovou spoločnosťou v 100% vlastníctve mesta Košice. DPMK má s mestom Košice uzatvorenú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme platnú do 31.12.2018. Miera integrácie druhov dopravy a dopravcov v mestskej a prímestskej verejnej hromadnej

preprave osôb je v súčasnosti takmer nulová, miera koordinácie je taktiež veľmi nízka.

Prevádzka MHD v Košiciach je dotovaná len z rozpočtu Mesta Košice. Zdrojom investícií do MHD je predovšetkým rozpočet mesta (už niekoľko rokov prakticky žiadne prostriedky).

V košickej MHD je zavedená prevažne časová tarifa, a to v jednorazových aj predplatných cestovných lístkoch. Jedinou výnimkou je jednorazový cestovný lístok na 4 zastávky. Cestovné lístky na jednu cestu je možné zakúpiť si v papierovej podobe, ale aj formou záznamu na bezkontaktnú čipovú kartu. Dopravca poskytuje zľavu pre vybrané kategórie cestujúcich (žiaci, študenti, seniori), a to pre všetky kategórie v rovnakej výške približne 50 %.



Kompletné SWOT analýzy sa nachádzajú v úplnom znení Stratégie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (regionálna doprava v KSK na str. 214, mestská mobilita v Košiciach na str. 215, regionálna doprava v PSK na str. 216 a mestská mobilita v Prešove na str. 217).



Podrobnejšie zhodnotenie východiskovej situácie v jednotlivých funkčných regiónoch sa nachádza v úplnom znení Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020 (Bratislava a juhozápadné Slovensko na str. 61, Severozápadné Slovensko na str. 94, Stredné Slovensko na str.113 a Východné Slovensko str. 126).





3 Situačná analýza

3.1 Analýza spoločných regionálnych a nadregionálnych súčastí

3.1.1 Organizovanie dopravy

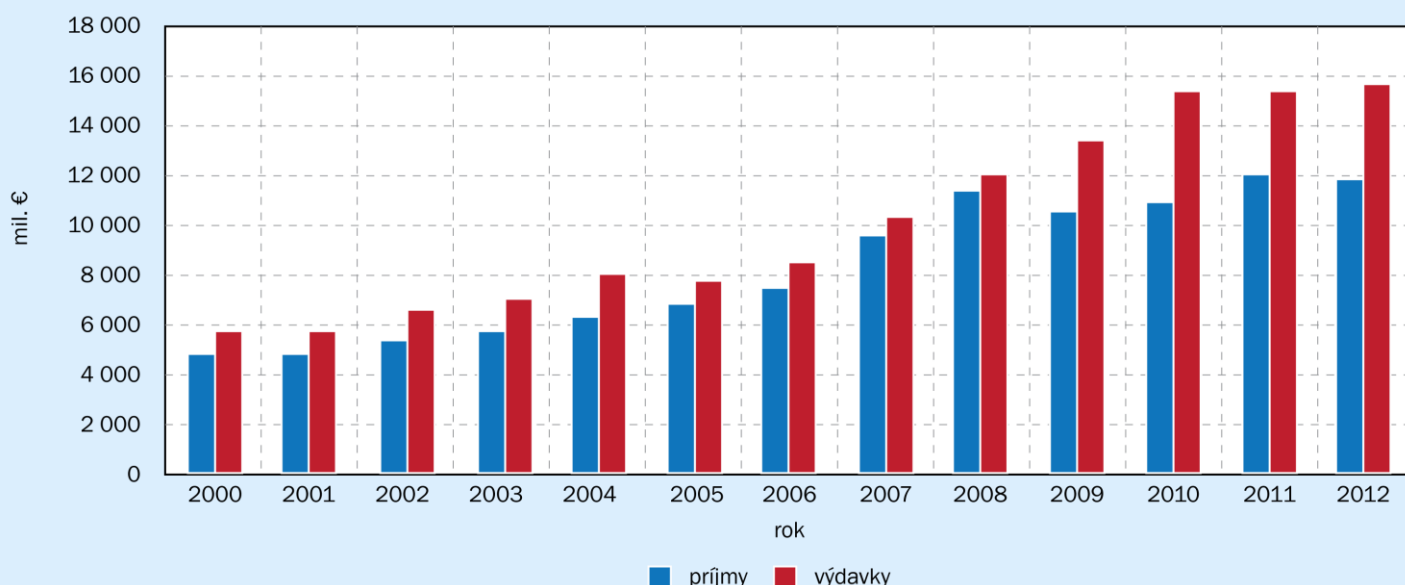
Vývoj štátneho rozpočtu a samosprávnych rozpočtov

Štátny rozpočet SR bol doteraz prakticky vždy schodkový (graf 93).

infraštruktúry boli v rokoch 2009 – 2011 v priemere 220 mil. € ročne.

Kraje vydávajú na zabezpečenie verejnej osobnej dopravy¹ 7 – 17 mil. € (podľa veľkosti kraja), spolu všetky kraje približne 100 mil. €. Na údržbu ciest II. a III. triedy je v rozpočtoch

GRAF 93 CELKOVÉ PRÍJMY A VÝDAVKY ŠTÁTNEHO ROZPOČTU SR (V MIL. €)

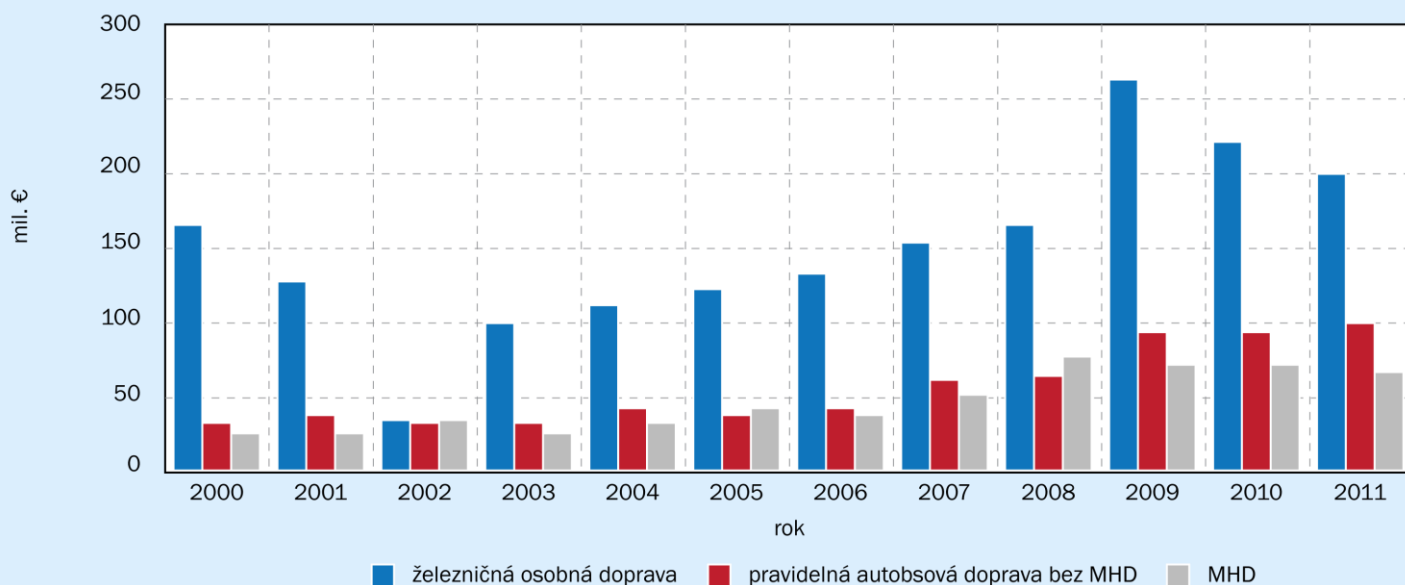


Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

Štát vydával na údržbu ciest I. triedy, diaľnic a rýchlостných ciest prostredníctvom Slovenskej správy ciest a Národnej diaľničnej spoločnosti v rokoch 2008 – 2012 v priemere 91 mil. € ročne. Zdrojmi na údržbu sú nielen štátny rozpočet, ale aj vlastné zdroje Národnej diaľničnej spoločnosti, a to najmä výnosy z mýta a predaja diaľničných nálepiek. V uvedenom nie sú zahrnuté výdavky na údržbu koncesných úsekov rýchlостnej cesty R1, ktoré hradí ich správca z vlastných prostriedkov, pričom štát platí za tzv. dostupnosť. Transfery zo štátneho rozpočtu na údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry v správe ŽSR (regionálne aj diaľkové trate) sa v rokoch 2009 a 2010 pohybovali na úrovni okolo 130 mil. € ročne, nedostatočné financovanie však prinieslo v uvedených rokoch aj vysokú nekrytú stratu. K významnejšiemu navýšeniu dotácie ŽSR (až na 270 mil. €) došlo v roku 2011 v súvislosti so zmenou poplatku za dopravnú cestu. Výdavky ŽSR na údržbu a prevádzku železničnej

vyčlenená suma 6 – 15 mil. €, spolu za všetky kraje približne 80 mil. €. Ďalších približne 20 mil. € sa vyčleňuje na kapitálové výdavky v cestnej sieti. V priemere sa z rozpočtov VÚC vyčleňuje 9 % na verejnú osobnú dopravu a 9 % pre cesty II. a III. triedy. Medzi kraji existujú značné disproporcie, na autobusovú dopravu rozdeľujú od 6 do 12 % rozpočtových zdrojov, na cesty od 6 do 15 %.

¹ podľa rozpočtov samosprávnych krajov na rok 2013 zverejnených na webových sídlach jednotlivých VÚC

GRAF 94 CELKOVÉ DOTÁCIE DO PRAVIDELNEJ VEREJNEJ PREPRAVY OSÔB

Zdroj: MDVRR SR

Ako už bolo spomenuté, všetky doteraz uvedené údaje svedčia o postupnom znižovaní počtu cestujúcich v prostriedkoch verejnej osobnej dopravy i nimi realizovaných prepravných výkonov, kým celkové náklady najmä prímestskej autobusovej dopravy postupne rastú a v súvislosti s tým každoročne rastie aj úhrada straty dopravcov zo strany samosprávnych krajov. Táto situácia čoraz viac komplikuje finančnú kondíciu objednávateľov verejnej dopravy. K rastu nákladov autobusovej dopravy došlo najmä z dôvodu nevyhnutnej obnovy vozidlového parku, rastu cien pohonných hmôt a spôsobu spoplatnenia ciest prostredníctvom mýta. Na výšku nákladov mala rovnako vplyv aj výška inflácie. V prípade železničnej osobnej dopravy tvoria tržby v súčasnosti približne 30 – 33 % príspevku objednávateľa.

Objednávanie dopravy

Železničná doprava

Železničnú osobnú dopravu na území SR organizujú dopravcovia v spolupráci s MDVRR SR. Vzhľadom na pomerne malé rozlohy samosprávnych krajov a silné väzby medzi VÚC je vďaka centrálnemu objednávaní železničnej dopravy možné efektívne obslúžiť aj regionálnu dopravu na územiach funkčných regiónov. Regionálnu dopravu v súčasnosti zabezpečujú dopravcovia ZSSK a RJSK.

Autobusová doprava

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu zabezpečujú autobusoví dopravcovia na základe zmluvných vzťahov so samosprávnymi krajmi. V niektorých prípadoch si objednávajú doplnkovú autobusovú dopravu aj samotné obce.

Mestská hromadná doprava

Mestská hromadná doprava je prevádzkovaná mestskými dopravnými podnikmi alebo externými dopravcami na základe objednávky miest. V prípade externých dopravcov sa môže jednať o rovnakého dopravcu, ktorý vykonáva regionálnu autobusovú dopravu financovanú VÚC.

Tarifa

Železničná doprava

Výška cestovného vo vlakoch ZSSK aj RJSK je odvodená od precestovanej vzdialenosti. Zľavnené tzv. polovičné cestovné sa vo vlakoch ZSSK poskytuje deťom od 6. roku veku do dovŕšenia 15. roku veku, žiakom a študentom na jednorazové cesty, rodičom alebo iným zákonným zástupcom na návštevy detí s telesným, mentálnym alebo zmyslovým postihnutím a na návštevy detí v zariadeniach sociálnoprávnej ochrany detí a sociálnej kurately a psom.

ZSSK poskytuje cestujúcim bez obmedzenia veku v regionálnej doprave cestovný lístok

Regional, ktorý prináša zľavu 15 % vo vlakoch kategórie Os, Zr, REX na vzdialenosť až do 60 km v druhej vozňovej triede. Deťom vo veku do 15 rokov je poskytnutá ďalšia zľava vo výške 50 %. Uvedená ponuka neplatí na tratiach TEŽ a OŽ.

Predovšetkým pre denných cestujúcich ZSSK poskytuje aj traťové predplatné cestovné lístky (TCL). Sú určené na opakované cesty po tej istej trati na určité obdobie (týždeň, mesiac) na zodpovedajúci počet dní ako jednosmerné alebo obojsmerné. Maximálna vzdialenosť, na ktorú je možné vydať traťové predplatné lístky, je 210 km. TCL sa zapisujú na bezkontaktnú čipovú kartu (BČK). Poskytovaná zľava je tým vyššia, čím viac zákazník cestuje, pretože lístok je možné použiť na neobmedzený počet ciest po tej istej trati (stanice sú vyznačené na lístku).

RJSK má v ponuke jednorazové, týždenné a mesačné predplatné lístky. Základné jednorazové cestovné predstavuje štátom regulovanú výšku cestovného a slúži všetkým, ktorí nemajú nárok na zľavu. Deti, žiakov, študentov, seniorov a ťažko zdravotne postihnutých RJSK prepravuje so zľavami v rôznej výške, a to až do 60 %.

Autobusová doprava

Tarifné podmienky sa v prímestskej autobusovej doprave líšia v jednotlivých krajoch a sú odlišné aj od tarifných podmienok železničných dopravcov a tarifných podmienok MHD. V zásade však možno konštatovať, že okrem základného cestovného ponúkajú dopravcovia v prímestskej autobusovej doprave na Slovensku predovšetkým nasledovné typy zliav:

- ➔ zľavy pre deti do 3 alebo 6 rokov veku a pre seniorov nad 70 rokov veku,
- ➔ zľavy pre deti od 6 do 15 rokov veku,
- ➔ zľavy pre žiakov a študentov v dennej forme štúdia do 26 rokov veku a
- ➔ zľavy pre držiteľov preukazov ŤZP/ŤZP-S.

Spravidla bezplatne sa prepravuje detský kočík s dieťaťom, sprievodca držiteľa preukazu ŤZP-S, vozík pre imobilného cestujúceho a vodiaci pes so špeciálnym výcvikom.

Na základe zákona cestujú bezplatne poslanci a sudcovia a právo cesty za polovičné cestovné majú rodičia na návštevu detí zdravotne postihnutých, ktoré sú umiestnené v školských

sociálnych alebo zdravotníckych zariadeniach na území Slovenskej republiky.

Existujúce rozdiely v tarifných podmienkach sú prekážkou tarifnej integrácie. Ako najvypuklejší príklad možno uviesť Bratislavský samosprávny kraj, kde u každej z nasledujúcich typov dopravy resp. dopravcov existujú iné tarifné podmienky:

- ➔ železničná osobná doprava prevádzkovaná ZSSK,
- ➔ železničná osobná doprava prevádzkovaná RegioJet,
- ➔ prímestská autobusová doprava vykonávaná Slovak Lines,
- ➔ prímestská autobusová doprava vykonávaná SAD Dunajská Streda,
- ➔ prímestská autobusová doprava vykonávaná SAD Trnava,
- ➔ prímestské autobusové linky 37 a 630 prevádzkované DPB,
- ➔ príhraničné autobusové linky 801 a 901 prevádzkované DPB a
- ➔ MHD v Bratislave.

Prepravným dokladom v pravidelnej autobusovej doprave je cestovný lístok, ktorý môže mať papierovú alebo elektronickú podobu. Cestovný lístok je možné kúpiť len ako jednorazový cestovný lístok a platí len na príslušný autobusový spoj, teda na príslušný autobus, v ktorom bol cestujúcim zakúpený.

Odbavovací systém cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave používaný zmluvnými dopravcami je obvykle tarifno-informačný systém spoločnosti EM-test, prípadne R&G. Systém je založený na podmienke nastupovania cestujúcich prednými dverami vozidla, čím sa eliminuje možnosť, že cestujúci cestuje bez zakúpeného cestovného lístka. V prípade kúpy cestovného lístka môže cestujúci využiť možnosť hotovostného a bezhotovostného platobného styku. Bezhotovostný platobný styk je založený na jednorazovej kúpe bezkontaktnej čipovej karty – *dopravnej karty* alebo *krajskej karty*, ktorá plní funkciu elektronickej peňaženky.

Mestská hromadná doprava

Tarifné pravidlá nie sú jednotné pre všetky systémy MHD. Základom je buď jednorazový prestupný cestovný lístok s obmedzenou časovou platnosťou, alebo jednorazový neprestupný lístok na jeden spoj. Okrem neho sa uplatňujú aj nasledovné cestovné doklady:

- ➔ časovo obmedzené predplatné na vybrané tarifné zóny alebo na celú sieť,
- ➔ predplatné na viac ciest (vo forme záznamu na čipovej karte alebo formou elektronickej peňaženky),
- ➔ SMS lístok - elektronický s časovou platnosťou,
- ➔ turistické - 24 hodinové až 7-dňové a
- ➔ v rámci cestovného lístku na vlak (produkt „Vlakom ďalej“).

Predaj cestovných lístkov vo väčších mestách prebieha prostredníctvom zákaznických centier a predajní mestského dopravcu, prostredníctvom zmluvných predajcov a cez automaty na cestovné lístky. V niektorých prípadoch predaj cestovných lístkov zabezpečuje aj ZSSK na železničných staniciach². Čoraz populárnejšou formou predaja cestovných lístkov sa stáva predaj prostredníctvom elektronických médií – jednorazové a turistické cestovné lístky cez spoplatnené SMS správy a cestovné lístky cez internet.

V menších mestách sa uplatňuje predovšetkým predaj priamo vo vozidle u vodiča. Košice takýto predaj ponúkajú ako doplnkový, pričom cestovný lístok sa pridáva s prirážkou oproti bežnému cestovnému lístku z predpredaja.

Úzke miesta

Najvýznamnejším slabým miestom VOD na Slovensku je absencia funkčných integrovaných dopravných systémov. Vzhľadom na to, že v súčasnosti je objednávatelom v regionálnej železničnej doprave MDVRR SR a v prímestskej autobusovej doprave sú objednávatelmi VÚC, nie je zabezpečená vzájomná previazanosť a koordinácia jednotlivých dopravných módov.

Podľa zákona o cestnej doprave je samosprávny kraj oprávnený objednávať dopravné služby v rozsahu potrebnom na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia len vtedy, ak nie je dostatočne zabezpečená dopravná obslužnosť územia pravidelnou dopravou prevádzkovanou dopravcami na komerčnom základe, a ani železničnou dopravou. Na zabezpečenie dopravnej

obslužnosti územia samosprávny kraj zostavuje plán dopravnej obslužnosti a uzatvára s dopravcom zmluvu o službách vo verejnom záujme. Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávatel' dopravných služieb berie do úvahy oprávnené požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu, ďalšie kapacitné možnosti dopravcov, stav ciest na trase autobusových liniek, kapacitné možnosti súbežnej železničnej dopravy a mestskej dráhovej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania prepravy a finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu za službu vo verejnom záujme.

Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávatel' dopravných služieb spolupracuje s objednávatelom dopravných služieb železničnej dopravy pre zosúladenie kapacitných a prevádzkových možností v železničnej a v pravidelnej autobusovej doprave. Objednávatel' dopravných služieb musí vypracovať plán dopravnej obslužnosti tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti, najmä racionálne usporiadanie pravidelnej dopravy s cieľom minimalizovať súbežné prepravy a vytvoriť funkčnú nadväznosť pravidelnej dopravy na železničnú dopravu a na mestskú dráhovú dopravu a aby podporoval integrované dopravné systémy.

Verejná osobná doprava v Slovenskej republike by mala byť vzájomne previazaným systémom železničnej a autobusovej dopravy. Nositeľom tejto predstavy je zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov a zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, ktoré ustanovujú, že pri zostavovaní plánov dopravnej obslužnosti sa má dbať na racionálne usporiadanie dopravných služieb, odstránenie neúčelných paralelných trás a liniek, ako i vytvorenie funkčnej nadväznosti verejnej autobusovej dopravy na železničnú verejnú osobnú dopravu, pričom v súbežnej doprave má prednosť železničná doprava.

S týmto zámerom nekorešponduje aktuálny stav, charakteristický najmä veľkým počtom paralelných, vzájomne si konkurujúcich autobusových liniek a železničných trás a množstvo neexistujúcich prípojov medzi autobusmi a osobnými vlakmi všade tam, kde by synergický účinok spolupráce medzi obidvoma dopravnými módmi mohol priniesť všeobecne prospešný efekt. Komplexným

² Spolupráca so železničným dopravcom funguje aj naopak – v Bratislave je umožnené v rámci zákaznického centra DPB na Hodžovom nám. zakúpiť si cestovných lístkov aj na vlaky.

riešením zhoršujúcich sa problémov vo financovaní verejnej osobnej dopravy nie je zväčšovanie asymetrie podmienok pôsobenia jedného a druhého módu verejnej osobnej dopravy v prospech autobusovej dopravy, ale zavedenie optimálnej del'by práce medzi nimi v súlade s jestvujúcou legislatívou.

Podobne nie sú koordinované ani regionálne autobusové spoje a linky MHD na súbežných úsekoch, čo sa prejavuje nerovnomerným využívaním kapacity jednotlivých dopravných prostriedkov, a tým na jednej strane poskytovaním nižšej kvality služieb a na strane druhej dotovaním nevyužitých vozidiel.

Na území SR v súčasnosti neexistuje plnohodnotný integrovaný dopravný systém, ktorý by spájal železničnú, regionálnu autobusovú aj mestskú hromadnú dopravu na báze dopravnej, tarifnej a organizačnej integrácie. Rozdielne a neprepojené tarifné systémy cestujúcim predražujú cestovanie s prestupmi a zhoršujú orientáciu v systéme verejnej osobnej dopravy pre potenciálnych zákazníkov. Na druhej strane existencia kompatibilných dopravných kariet poskytuje dobrý technologický základ na realizáciu tarifnej integrácie aj bez neúmerných investícií do nových technológií.

Významným slabým miestom VOD je nedostatok kvalitných informácií o systéme, a to minulých, súčasných i budúcich. Niektorí dopravcovia pod rúškom obchodného tajomstva odmietajú poskytovať podrobné informácie o tržbách a počtoch cestujúcich napriek tomu, že majú straty kompenzované z verejných zdrojov. Dáta pritom majú k dispozícii vo svojich tarifných a informačných systémoch. Iným príkladom je zber dát z prevádzky a ich slabé využívanie na rozhodovanie a korekcie prevádzky. Viaceré dopravné podniky a rovnako aj objednávateľia objednávajúci si u nich služby vo verejnom záujme nemajú zabezpečené pravidelné vyhodnocovanie existujúcich dát. Pomerne veľké investície do informačných systémov sú tak čiastočne zmarené nedostatočným využívaním informačných systémov.

Niektoré dáta nie sú k dispozícii vôbec alebo nie sú aktuálne. Jedná sa napríklad o dopravné prieskumy, keď vo vybraných mestách nie je možné zistiť minulé ani súčasné zaťaženie na profiloch alebo maticu zdrojov a cieľov ciest. Podobne, množstvo miest nemá k dispozícii

prehľad o počte legálnych a nelegálnych parkovacích miest.

Na centralizovanej úrovni boli doteraz agregované len vybrané dáta, ktoré boli nepostačujúce na informované rozhodovanie. Výsledkom uvedenej situácie sú v rámci SR veľké rozdiely v dostupnosti, obsahu, kvalite a forme dát, čo je badateľné aj v tomto dokumente.

Rezervy boli identifikované aj v oblasti informovania najmä zahraničných cestujúcich o základných dopravných informáciách, najmä cestovnom poriadku a cenách a podmienkach prepravy. Úloha 1j) schválenej Stratégie rozvoja cestovného ruchu do roku 2020 určuje povinnosti pre dopravcov „*uvádzať základné informácie pre cestujúcich aj v anglickom jazyku, prípadne aj v iných jazykoch*“. V súčasnosti poskytuje dvojazyčné zastávkové cestovné poriadky v plnom rozsahu (v slovenskom a anglickom jazyku) iba Dopravný podnik mesta Košice a čiastočne ŽSR (slovenský, anglický a nemecký jazyk). Časť mestských dopravcov uvádza viacjazyčné informácie o tarife a /alebo prepravnom poriadku alebo o ich častiach. Cestujúci majú v súčasnosti k dispozícii aj viacjazyčné celoštátne internetové portály s cestovnými poriadkami (cp.sk a imhd.sk) a časť dopravcov poskytuje viacjazyčné informácie prostredníctvom svojich webových sídiel. Celkovo však možno konštatovať, že prístup k informovaniu zahraničných cestujúcich nie je jednotný a komplexný.

3.1.2 Prevádzka

Vývoj prevádzky osobnej dopravy

Podiel prepravných výkonov verejnej dopravy na výkone pozemnej osobnej dopravy na Slovensku je 25 % a klesá. Z celkového počtu 766 mil. cestujúcich verejnej osobnej dopravy v roku 2011 iba 6 % využilo železniciu, 39 % cestnú verejnú dopravu a 55 % vozidlá MHD.

Prepravné výkony vo verejnej osobnej doprave v oskm sa delili v roku 2011 na 51 % realizovaných v autobusovej doprave, 26 % v železničnej doprave, 13 % v mestskej hromadnej doprave a 10 % v leteckej doprave (podiel leteckej dopravy na počte cestujúcich je menší ako 1 %, ale vzhľadom na vysokú priemernú prepravnú vzdialenosť – napr. 1 500 km v leteckej doprave a 15 km

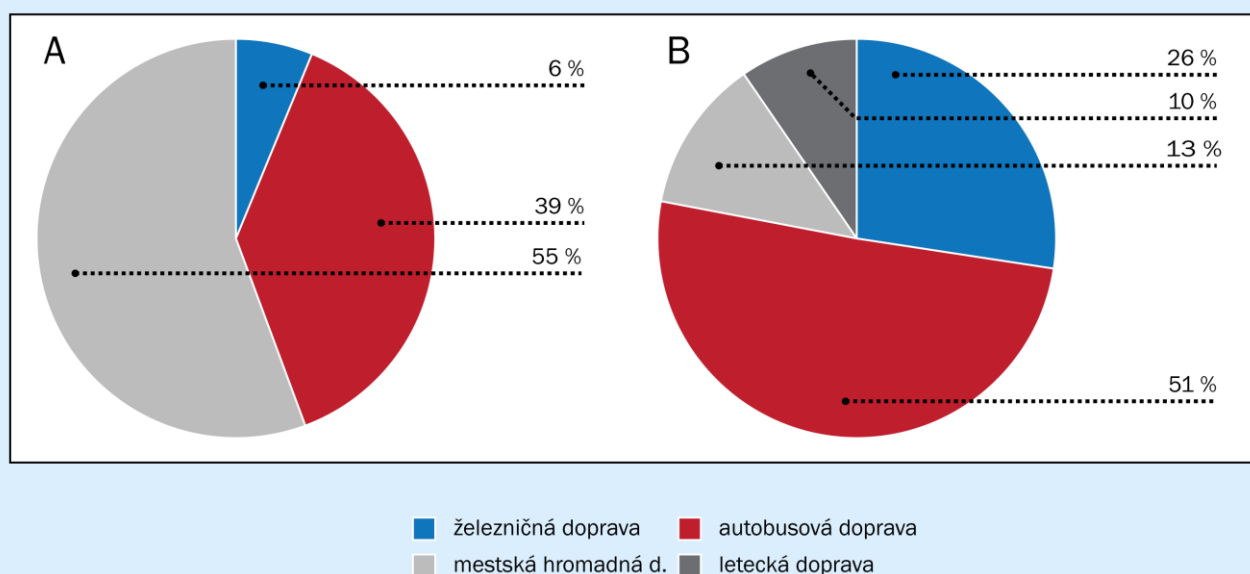
v autobusovej – v objeme os. km predstavuje až 10 %).

Železničná osobná doprava na území SR dosahuje objem 30,35 mil. vlkm. Regionálnej doprave zodpovedajú osobné vlaky (Os), v širšom okolí najvýznamnejších miest (Bratislava, Košice, Prešov, Žilina) aj zrýchlené vlaky (Zr) a vlaky kategórie REX. Celkový objem výkonu regionálnej autobusovej dopravy v roku 2011 bol 297 mil. vzkm. V roku 2011 prepravili všetky slovenské prevádzky MHD 417 mil. cestujúcich.

prechádza železničná trať. V týchto mestách trvalo býva 2,25 mil. obyvateľov. Po pripočítaní 1,9 mil. občanov žijúcich v obciach s priamym dosahom na železniciu obsluhuje železničná osobná doprava územie obývané 4,1 mil. obyvateľmi, teda viac ako 77 % obyvateľov SR. Problémom sú územia s rozptýleným osídlením, kde sa vytvorila špecifická organizácia vnútroregionálnej a medziregionálnej dopravy s gravitačnými bodmi a spádovými oblasťami pre hospodárske a zamestnanecké centrá.

Územné vedenie železničných tratí Slovenska je

GRAF 96 A 97 ROZDELENIE POČTOV CIEST (A) A DELBA PREPRAVNEJ PRÁCE VEREJNE DOPRAVY* (B) V SR (2011)



*v oskm
Zdroj: ŠÚ SR

V súčasnosti je v Slovenskej republike v prevádzke cca 1 620 autobusových liniek pravidelnej dopravy, z toho v diaľkovej doprave s trasou autobusovej linky nad 250 km je 75 medzinárodných liniek a 68 vnútroštátnych liniek. Ostatné autobusové linky sú súčasťou prímestskej a mestskej dopravy. Z celkového počtu prepravených osôb sa až cca. 86 % osôb prepraví v prímestskej doprave.

Železničná osobná doprava využíva výhodné rozmiestenie sídiel a vyššiu koncentráciu aktívneho obyvateľstva v niekoľkých väčších sídlach. Z hľadiska sídelnej štruktúry je obyvateľstvo SR rozmiestnené v 2 891 vidieckych obciach a mestách. Všetky väčšie sídla a mestá sú napojené na železničnú sieť. Z hľadiska veľkosti miest má SR iba 42 miest s počtom obyvateľov nad 20 000, cez ktoré

vzhľadom na jeho geografický povrch a rozlohu rozložené tak, že hlavné traťové koridory sa zhodujú s hlavnými sídelnými osami Slovenska. Hustota železničnej siete je preto pomerne vysoká, dosahuje 75 km železníc na tis. km² územia, čo predstavuje nadpriemer krajín EÚ. Z toho dôvodu je aj hustota staníc a zastávok vysoká. Hlavné trate sa rozvetvujú vedľajšími traťami miestneho alebo regionálneho významu a tvoria spojnicu menších sídiel s regionálnymi centrami. V regiónoch je rozdielna miera obslužnosti občanov železničnou dopravou. Osobitne to platí o krajoch, ktoré sú hospodársky menej výkonné.

Regióny SR prešli veľmi rozdielnym vývojom pokiaľ ide o podmienky industrializácie a požiadavky i potreby kvalifikovanej pracovnej sily, čím sa prehlbovali regionálne disparity.

Zosilnili sa jednak demografickým vývojom a jednak z hospodárskych dôvodov, ktoré v ostatnom čase sú spojené s transformáciou a vznikáním novej štruktúry hospodárskych odvetví v regiónoch. Vyrovnanie ich hospodárskej úrovne s vyspelejšími regiónmi Slovenska je časovo a kapitálovo mimoriadne náročné a v mnohom závislé od uplatňovanej hospodárskej politiky.

Podiel jednotlivých módov dopravy

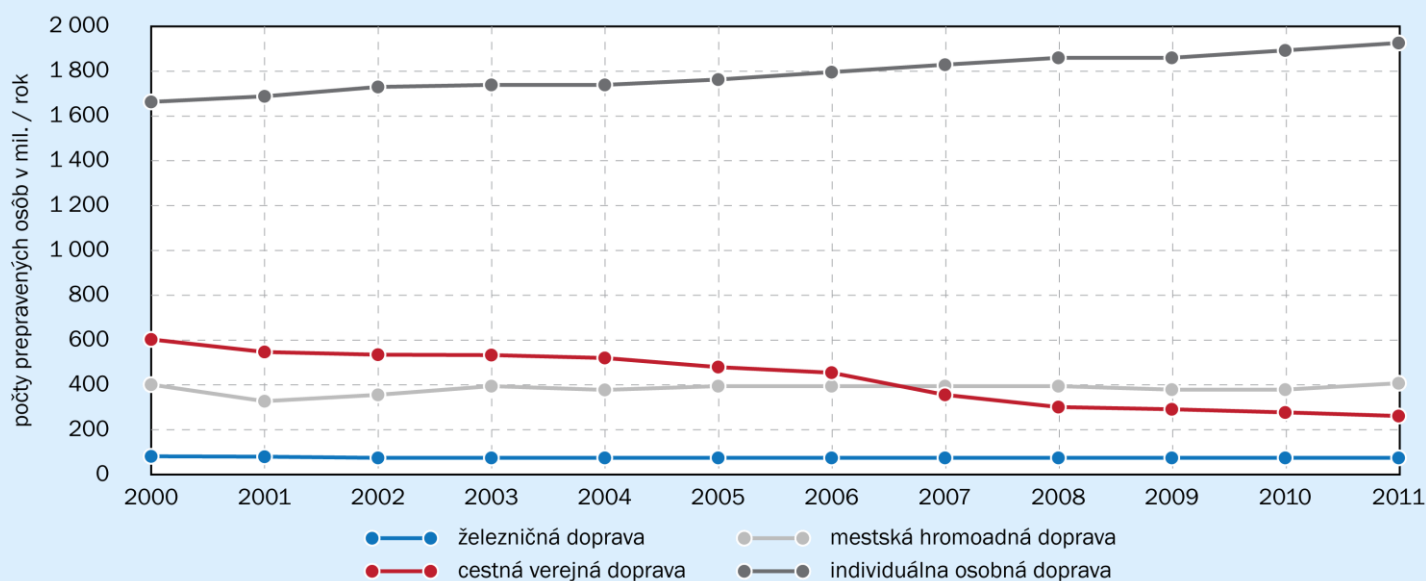
Dopravný trh v SR prešiel za ostatné roky významnými zmenami, ktoré sa vyznačujú rýchlym rastom individuálnej automobilovej dopravy a súčasným klesaním prepravného výkonu a počtu cestujúcich vo všetkých hlavných druhoch verejnej osobnej dopravy. Tento fakt súvisí so zmenou životného štýlu obyvateľstva prejavujúci sa vyššími požiadavkami na mobilitu.

Verejná osobná doprava výkonovo klesla v roku 2011 na úroveň 71,11 % roka 2000. Tento pokles vyvolala predovšetkým autobusová doprava, ktorej výkony sa znížili za rovnaké obdobie na 49,6 % roka 2000, a rast individuálnej osobnej dopravy, ktorá za rovnaké obdobie vzrástla o 12,7 %. Zmeny

na dopravnom trhu sa v osobnej doprave prejavujú zvyšovaním prepravnej vzdialenosti, ktorá v železničnej osobnej doprave vzrástla od roku 2000 o 19 %, v autobusovej doprave o 10,2 %. To naznačuje znižovanie počtu cestujúcich v prímestskej doprave a rast počtu cestujúcich v regionálnej a diaľkovej doprave.

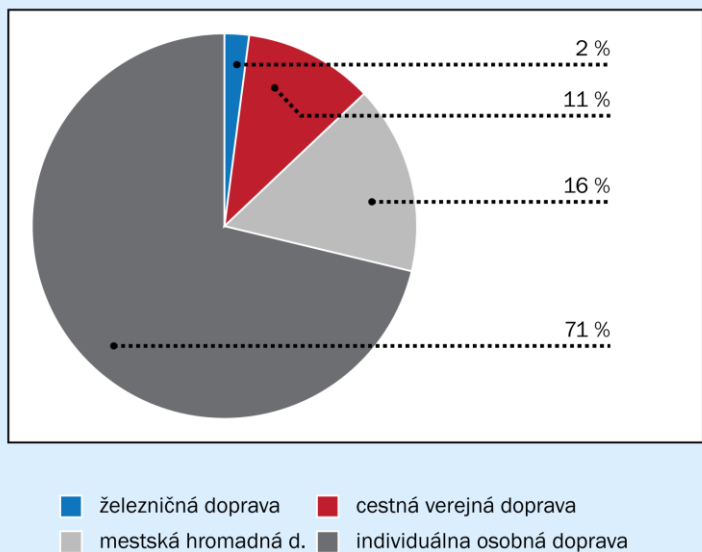
Zmena v delbe prepravného trhu osobnej dopravy našla odraz v predĺžení prepravnej vzdialenosti. Železničná osobná doprava prepravovala v roku 2010 priemerne na vzdialenosť 49,57 km, v roku 2011 sa vzdialenosť zvýšila na 52,56 km. Dopravný trh medzi verejnou autobusovou a železničnou osobnou dopravou sa rozdelil medzi tieto druhy dopravy v pomere, ktorý bol v minulosti výkonovo priaznivejší pre autobusovú dopravu. V roku 2000 bol tento pomer 21,5 % : 78,5 % v prospech autobusovej dopravy, v roku 2011 sa zmenil na 34,5 % : 65,5 %. Do roku 2020 sa predpokladá rast počtu prepravených osôb na 50 mil. osôb v železničnej doprave, pokles v autobusovej doprave a 3 – 4% rast v automobilovej doprave.

GRAF 98 POČET PREPRAVENÝCH OSÔB JEDNOTLIVÝMI MÓDMI DOPRAVY V SR



Zdroj: MDVRR SR

GRAF 99 DEĽBA PREPRÁVNEJ PRÁCE V ROKU 2011



Zdroj: MDVRR SR

Pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy územia požadovanej regiónmi však došlo z viacerých príčin k podstatnému úbytku počtu cestujúcich a poklesu výkonov. Za obdobie 2000 – 2011 sa znížil dopravný výkon v roku 2011 na úroveň 85,8 % roku 2000, prepravný výkon na 84 %, ale počet prepravených cestujúcich až na 68,7 % úrovne v roku 2000. Výkonové zníženie znamenalo pokles príjmov za cestovné, pričom náklady na prevádzku každoročne rástli. ZSSK dosahovala stratu, ktorú čiastočne kompenzoval štátny rozpočet.

Predchádzajúci graf 4 dokumentuje kontinuálny rast objemu individuálnej automobilovej dopravy a pokles počtu prepravených cestujúcich v regionálnej autobusovej doprave. Naďalej pokračuje stagnácia až mierny pokles počtu cestujúcich v železničnej doprave a stagnácia počtu cestujúcich v mestskej hromadnej doprave.

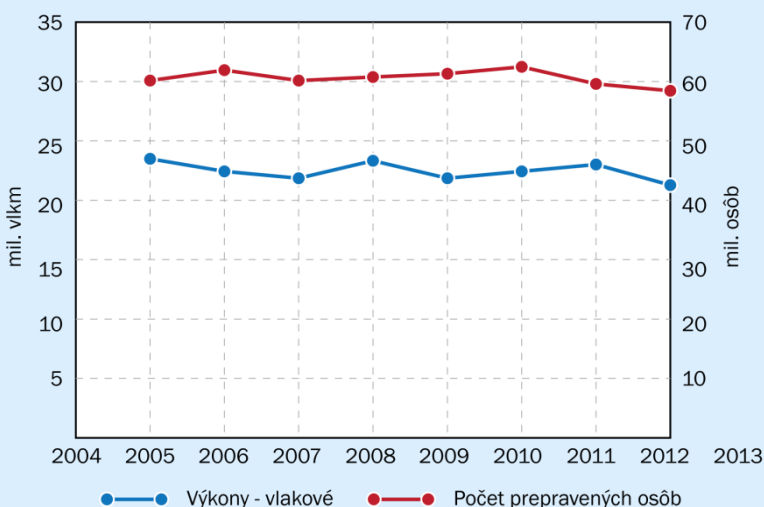
Železničná doprava

Veľký potenciál spočíva v účelnej koordinácii autobusovej prímestskej a železničnej regionálnej osobnej dopravy a sústreďení limitovaných železničných výkonov v regionálnej osobnej doprave na trate, ktoré ležia v smere významného prepravného prúdu a majú konkurencieschopné parametre. Na druhej strane je nevyhnutná rezignácia na železničnú obsluhu tam, kde takýto potenciál nie je identifikovaný. Grafikon vlakovej dopravy musí

na potenciálnych tratiach zabezpečiť náležite intenzívnu, pravidelnú a celodennú obsluhu vzájomne dobre previazanými spojmi. Následne je nutné sústrediť jestvujúce disponibilné prostriedky na výrazné zlepšenie parametrov železničnej dopravy na týchto líniiach (ide predovšetkým o náhradu starších, nedostatočnou údržbou nadmerne opotrebovaných vozidiel novými a o zásadné zdokonalenie ich údržby).

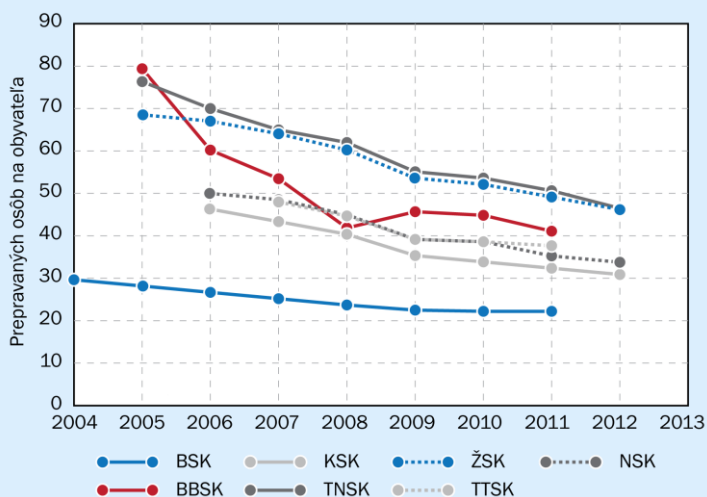
Železničná doprava má v súčasnosti dostatočnú kapacitu na uspokojenie zvýšených prepravných nárokov na celej sieti ŽSR. V prípade vytvorenia podmienok zo strany verejnej správy má železničná doprava perspektívu realizovať zvýšené výkony v oblastiach a v aglomeráciách, ktoré sú už v súčasnosti limitované zvýšenými kongesciami, pričom tento trend bude v budúcnosti pokračovať. Určitým problémom je absencia cestných komunikácií v miestach, kde by pre obsluhu relatívne nízkeho prúdu cestujúcich postačovala na zabezpečenie osobnej dopravy autobusová doprava a kde je dnes namiesto toho prevádzkovaná kapacitná a finančne nákladná železničná osobná doprava, pracujúca v nehospodárnom režime (Nové Mesto nad Váhom – Myjava, Handlová – Horná Štubňa, Šahy – Čata).

GRAF 3 VÝVOJ VÝKONOV A POČTU PREPRÁVENÝCH OSÔB V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE



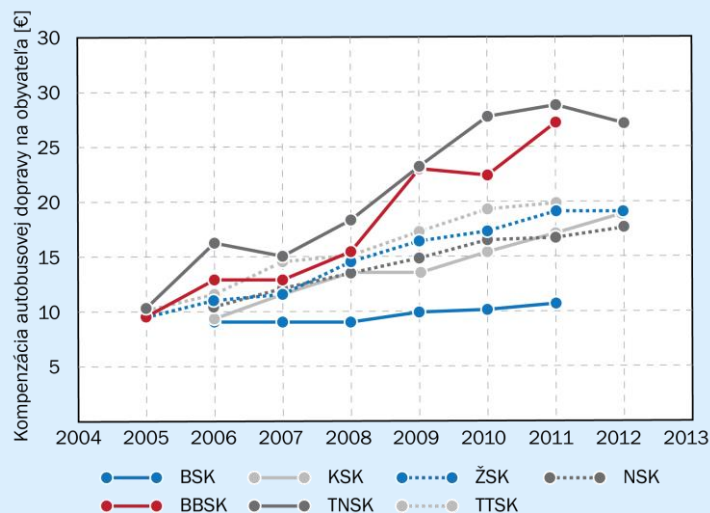
Zdroj: MDVRR SR

GRAF 100 POČET PREPRAVENÝCH OSÔB AUTOBUSOVOU DOPRAVOU V JEDNOTLIVÝCH VÚC NA OBYVATEĽA



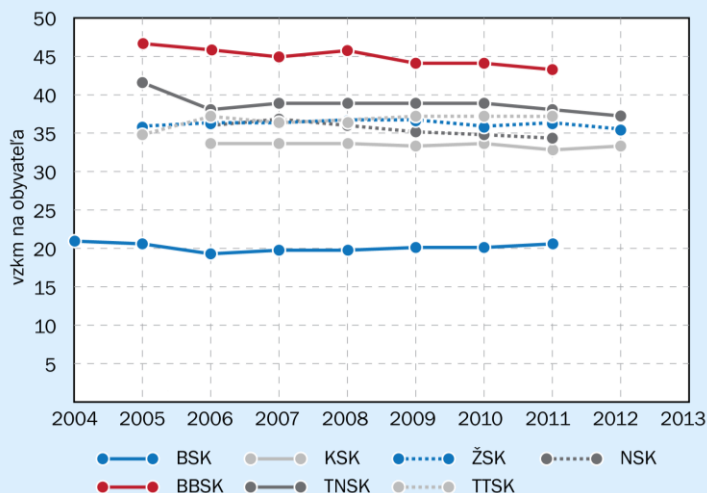
Zdroj: MDVRR SR, BSK, BBSK, KSK, NSK, TSK, TTSK, ŽSK

GRAF 103 KOMPENZÁCIA AUTOBUSOVEJ DOPRAVY NA OBYVATEĽA V JEDNOTLIVÝCH VÚC



Zdroj: MDVRR SR, BSK, BBSK, KSK, NSK, TSK, TTSK, ŽSK

GRAF 102 VÝKONY AUTOBUSOVEJ DOPRAVY NA OBYVATEĽA



Zdroj: MDVRR SR, BSK, BBSK, KSK, NSK, TSK, TTSK, ŽSK

Autobusová doprava

Spoločným problémom autobusovej regionálnej verejnej dopravy v samosprávnych krajoch je pokles počtu cestujúcich v ostatných rokoch a s tým spojený rast potrebných dotácií. Prepravné služby sú v krajoch poskytované na základe dlhodobých zmlúv s dopravcami, ktorí obnovili vozidlový park autobusov. Nie sú však však dosiaľ využívané možnosti založenia zmluvných vzťahov na verejnom obstarávaní v súlade s Nariadením 1370/2007, čo by mohlo umožniť aj dosiahnutie lepších ekonomických parametrov prevádzky.

Dispečerské systémy jednotlivých subsystémov verejnej osobnej dopravy nie sú vzájomne

prepojené, čo neumožňuje efektívnu prevádzkovú koordináciu jednotlivých typov verejnej osobnej dopravy a dodržiavanie garantovaných nadväzností.

Vývoj počtu prepravených osôb v pravidelnej autobusovej doprave sa vo všeobecnosti znižuje. Prepravný výkon zaznamenáva síce kolísavý trend vývoja, dlhodobo jej objem však klesá.

Medzi jednotlivými krajinami sú badateľné značné rozdiely medzi počtom prepravených osôb na obyvateľa. Príčinou sú rozdiely v ekonomickej sile regiónov, kvalite železničnej dopravy a kvalite autobusovej dopravy.

Aj keď vývoj realizovaného dopravného výkonu v prímestskej autobusovej doprave neprebíhal rovnomerne, vo všeobecnosti je možné konštatovať, že dochádza k stagnácii až znižovaniu objemu dopravných výkonov. Približne polovičný výkon na obyvateľa oproti ostatným VÚC dosahuje autobusová doprava v BSK.

Spolu s počtom prepravených osôb a tým aj tržieb stúpa náročnosť vykrývania straty pri výkonoch vo verejnom záujme. V priemere dotácie rastú v rámci všetkých VÚC.

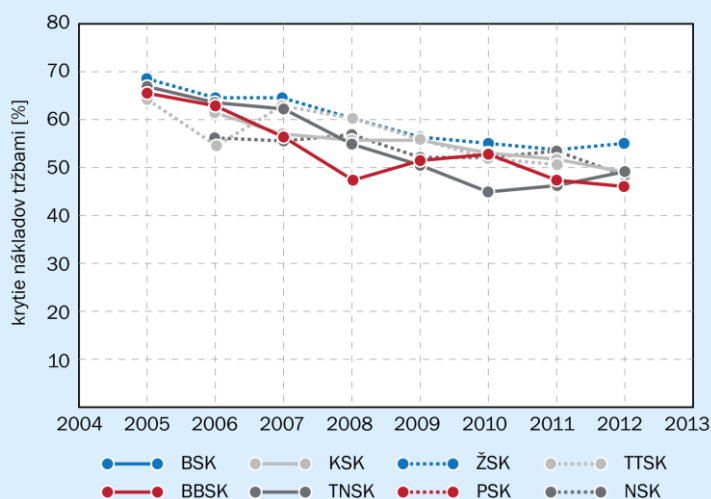
Pomerne vyrovnané sú náklady na 1 vzkv v rámci všetkých VÚC. Majú však kontinuálny stúpajúci trend a pohybujú sa v rozmedzí 1,10 - 1,30 €/km.

S poklesom počtu cestujúcich klesá aj podiel tržieb z cestovných lístkov na krytí nákladov. Zmeny v trendoch kriviek sú spôsobené

zvyšovaním cien cestovných lístkov a neskorším ďalším prepacom počtu cestujúcich a tržieb.

V priemere sa darí udržiavať výšku tržieb približne 0,60 €/km vplyvom zvyšovania cien cestovných lístkov pri súčasnom úbytku počtu cestujúcich, a to najmä platiacich plné cestovné. Dotácia na km však lineárne rastie.

GRAF 105 KRYTIE NÁKLADOV TRŽBAMI ZA CESTOVNÉ LÍSTKY V AUTOBUSOVEJ DOPRAVE V JEDNOTLIVÝCH VÚC



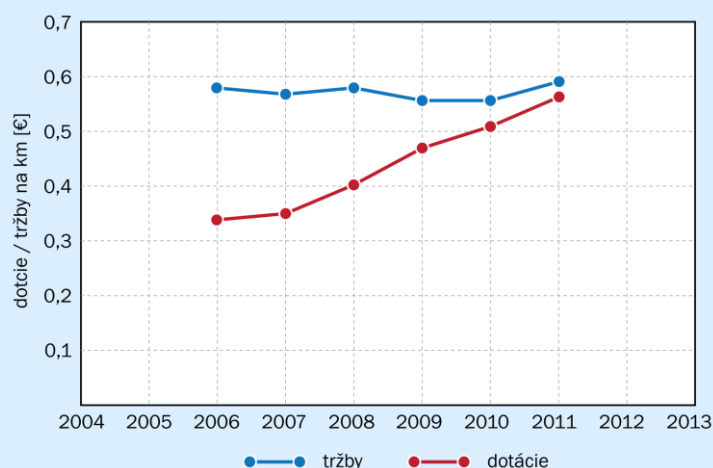
Zdroj: MDVRR SR, BSK, BBSK, KSK, NSK, TSK, TTSK, ŽSK

Mestská hromadná doprava

Typickými skupinami cestujúcich v MHD sú:

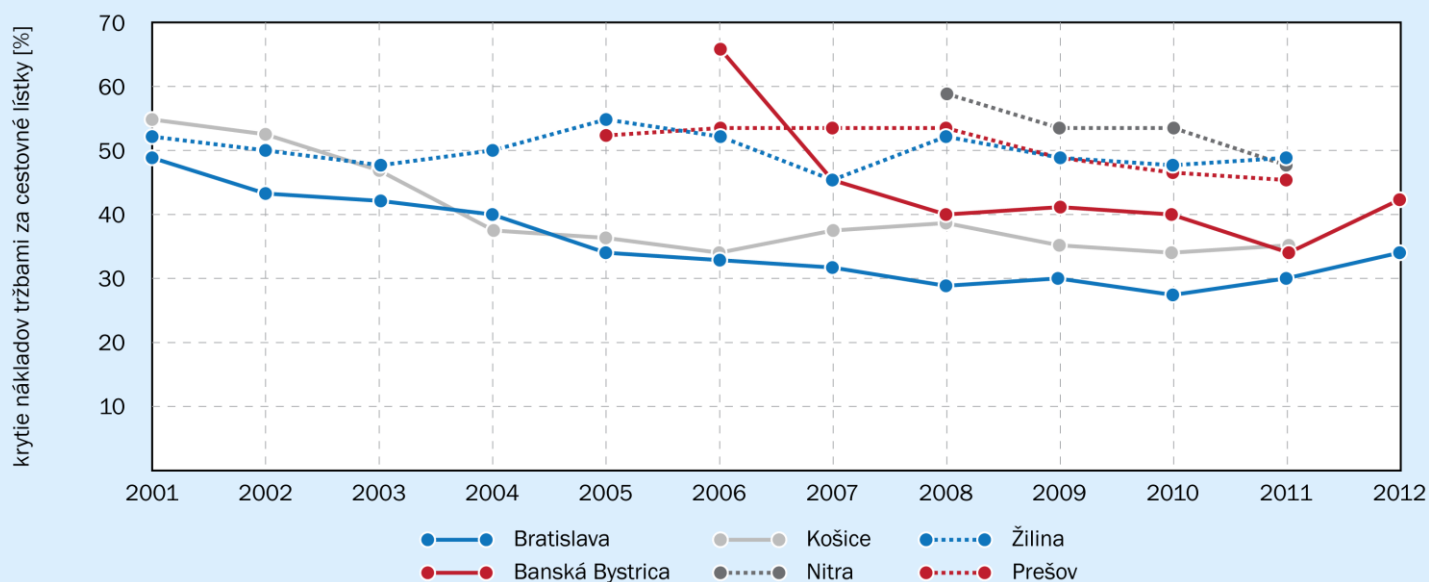
- ➔ žiaci základných škôl, študenti stredných a vysokých škôl,
- ➔ pracujúci, ktorí za prácou dochádzajú z miesta bydliska do centra mesta,

GRAF 106 POROVNANIE VÝVOJA DOTÁCIÍ A TRŽIEB V AUTOBUSOVEJ DOPRAVE



Zdroj: MDVRR SR, BSK, BBSK, KSK, NSK, TSK, TTSK, ŽSK

GRAF 107 KRYTIE NÁKLADOV TRŽBAMI ZA CESTOVNÉ LÍSTKY V MHD

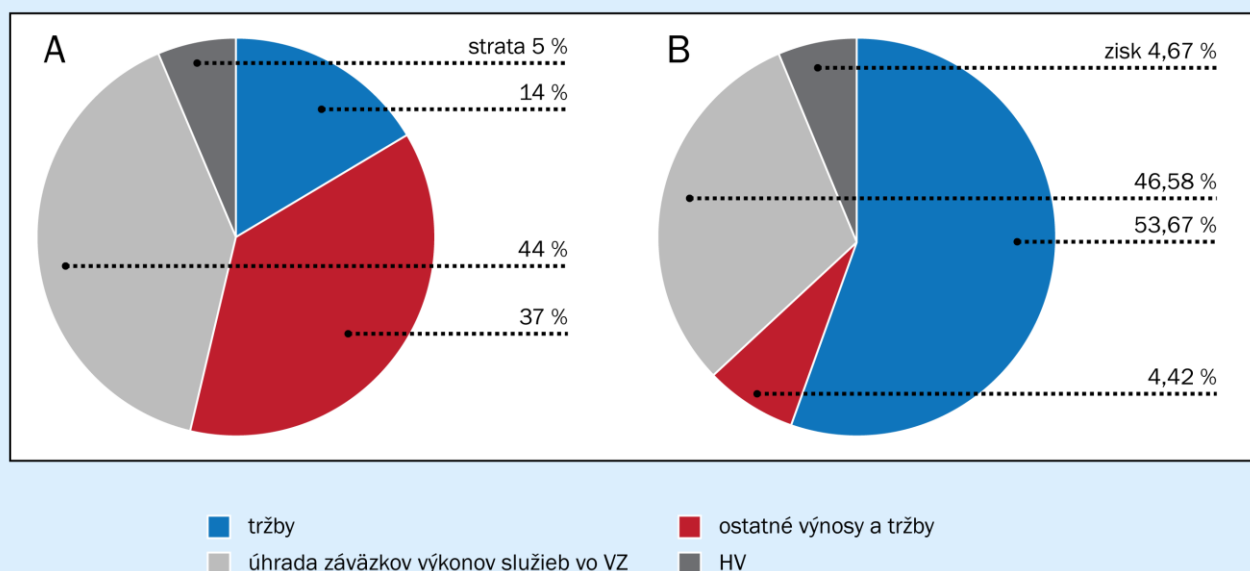


Zdroj: mestá Bratislava, Banská Bystrica, Nitra a Prešov, DPMK a DPMŽ

- priemyselných zón alebo do iných miest a obcí,
- ➔ dôchodcovia,
 - ➔ turisti a návštevníci mesta a regiónu a
 - ➔ cestujúci za účelom rekreácie a oddychu.

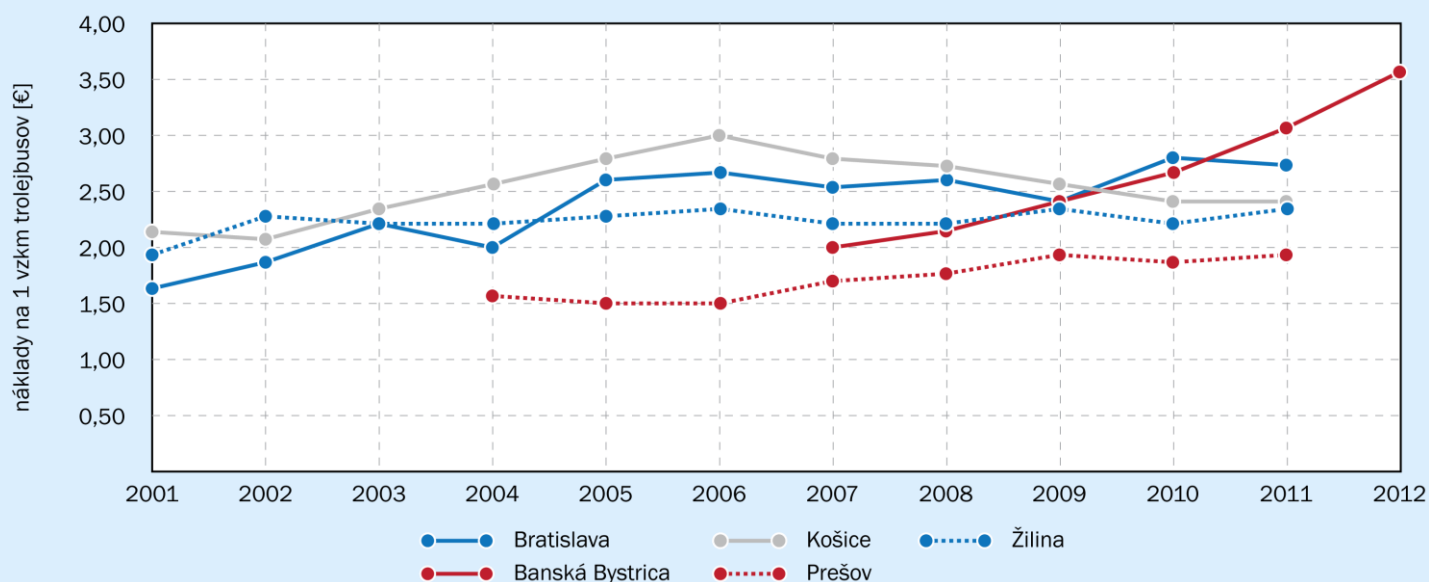
V zásade platí, že väčšie mestá majú nižšie krytie nákladov tržbami ako menšie mestá, čo súvisí s vyššou frekvenciou spojov, väčším rozsahom prevádzky a z nich vyplývajúcich vyšších prepravných výkonov.

GRAF 108 A 109 PODIEL KRYTIA NÁKLADOV NA MHD TRŽBAMI A VÝNOSMI V MESTSKÝCH PODNIKoch (A) A PODNIKoch SAD (B)



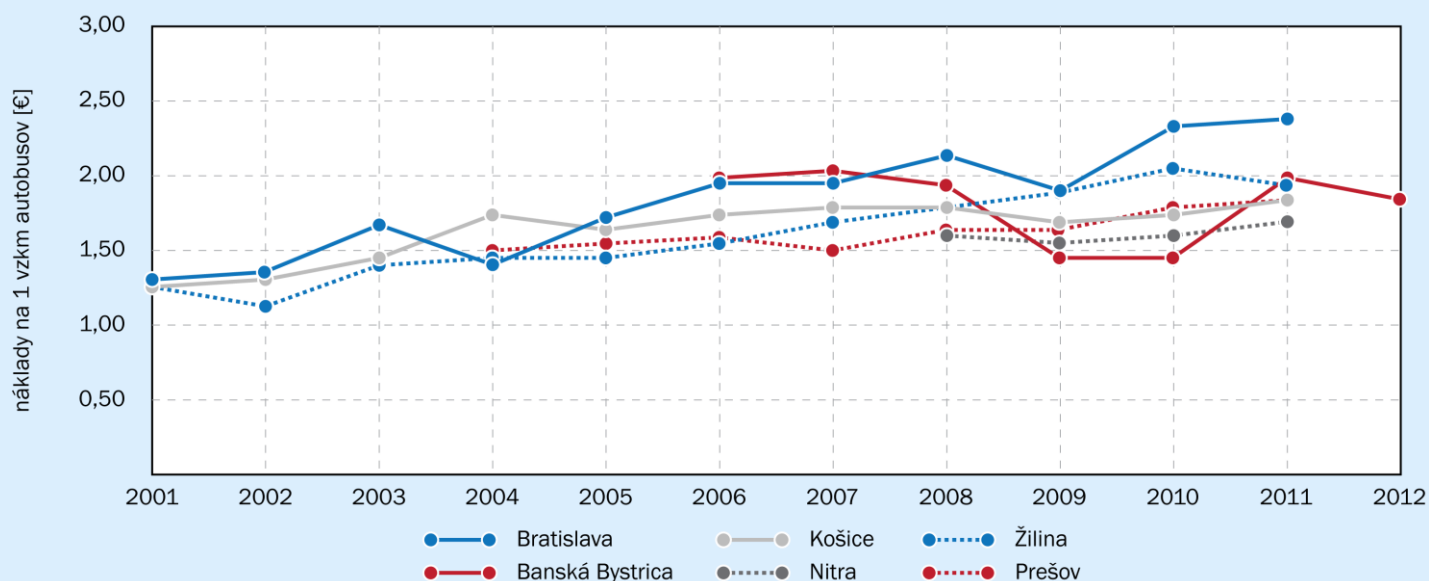
Zdroj: Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR

GRAF 110 POROVNANIE NÁKLADOV NA 1 VZKM TROLEJBUSOV V MHD



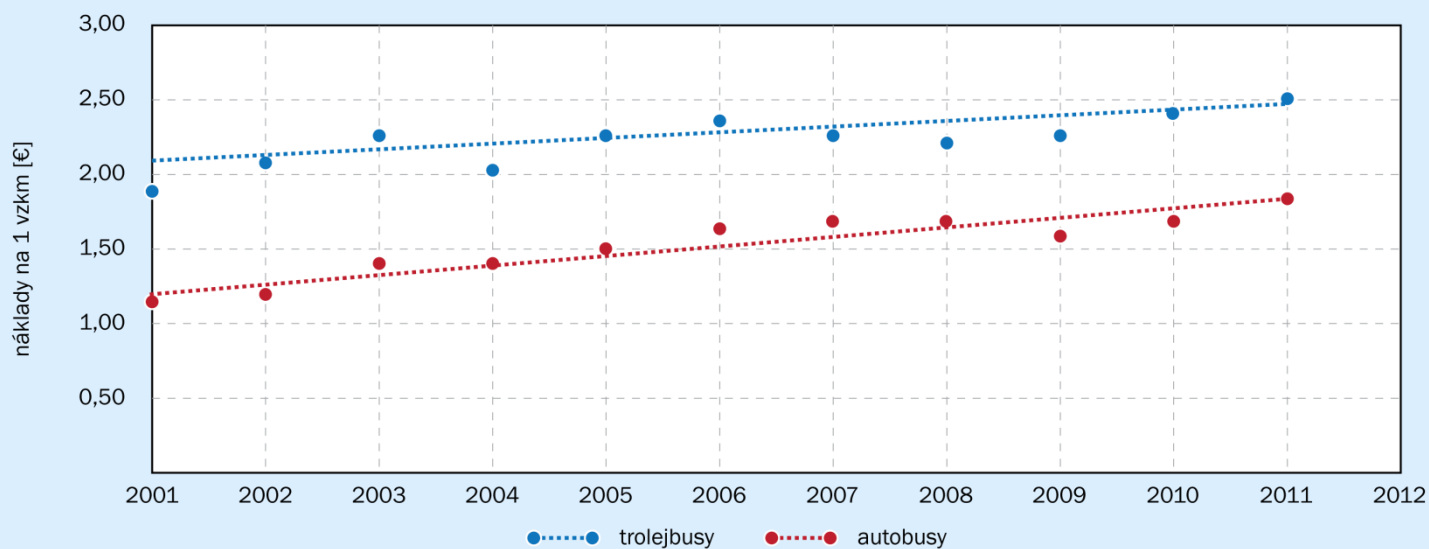
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, Mesto Banská Bystrica, Mesto Nitra, Mesto Prešov, DPMK a DPMŽ

GRAF 111 POROVNANIE NÁKLADOV NA 1 VZKM AUTOBUSOV V MHD



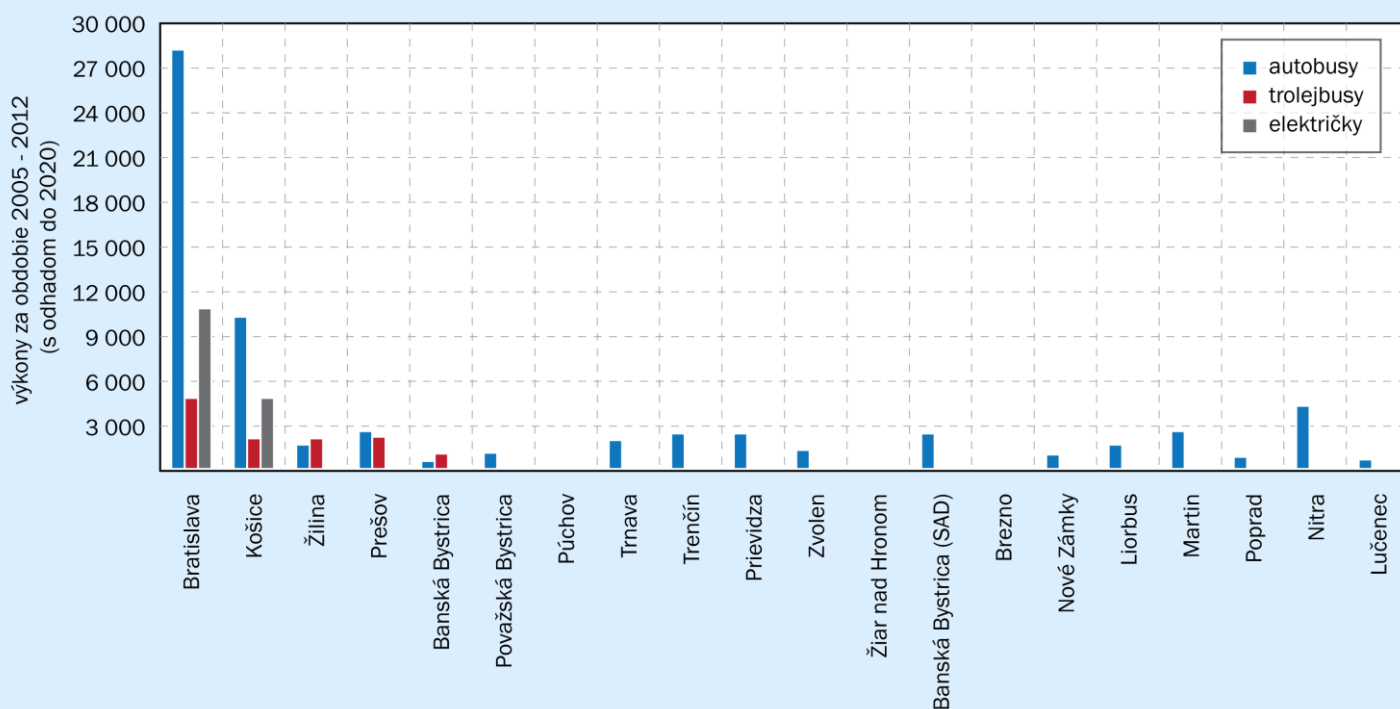
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, Mesto Banská Bystrica, Mesto Nitra, Mesto Prešov, DPMK a DPMŽ

GRAF 112 POROVNANIE PRIEMERU NÁKLADOV TROLEJBUSOV A AUTOBUSOV NA 1 VZKM ZA JEDNOTLIVÉ PREVÁDZKY MHD A TRENDU JEHO VÝVOJA



Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, Mesto Banská Bystrica, Mesto Nitra, Mesto Prešov, DPMK a DPMŽ

GRAF 113 VÝKONY MHD PODĽA TRAKCIÍ (2011)



Zdroj: Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR

Výrazné rozdiely v jednotkových nákladoch dosahuje trolejbusová doprava v SR zastúpená v piatich mestách. Najpriaznivejšie hodnoty dosahuje mesto Prešov, a to popri priebežnej obnove vozidlového parku generujúcej odpisy vozidiel. Krivky jednotkových nákladov majú odlišný charakter: v Banskej Bystrici výrazný rast, v Bratislave a Prešove mierny rast, v Žiline stagnácia a v Košiciach klesajúci trend.

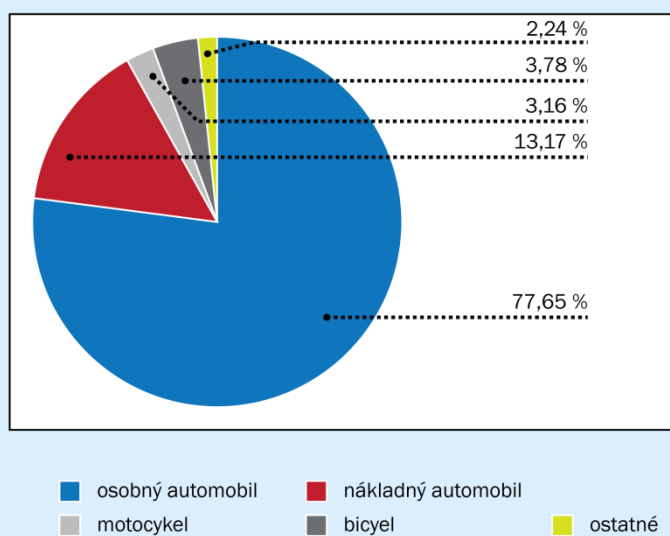
V autobusovej MHD s výnimkou Banskej Bystrice jednotkové náklady postupne rastú.

Z dlhodobého hľadiska sa jednotkové náklady trolejbusov a autobusov približujú, čo ilustrujú trendové čiary v grafe 112. Priemerné náklady trolejbusov sú o približne 0,50 €/km vyššie ako priemerné náklady autobusov³.

Cestovný poriadok sa v MHD konštruje obvykle ako intervalový, s kratším intervalom počas času zvýšených dopravných nárokov a dlhším mimo neho. U dráhovej dopravy sa často používa jednotný interval počas celej doby premávky z titulu vysokých fixných nákladov (platby za rezervovanú špičkovú kapacitu prenosovej sústavy), príp. z dôvodu obehu vozidiel.

³ Ide o aritmetický priemer vypočítaný z priemerných nákladov jednotlivých trakcií za jednotlivé dopravné podniky.

GRAF 114 DOPRAVNÉ NEHODY PODĽA VOZIDLA VINNÍKA



Zdroj: MV SR

Bezpečnosť

Pomerne malý podiel prostriedkov cestnej verejnej osobnej dopravy na dopravných nehodách vyjadruje graf 114. Podiel železničnej osobnej dopravy na celkovej nehodovosti je zanedbateľný, s výnimkou nehôd na priecestiach, ktoré sú však vo väčšine prípadov spôsobené užívateľmi cestnej komunikácie.

3.1.3 Infraštruktúra

Železničná doprava

Poslaním železničnej osobnej dopravy je obsluha sústredených prepravných prúdov. Vzhľadom na relatívne vysoké fixné náklady tohto prepravného módu môžu byť jeho pozitívne vlastnosti preukázané iba vtedy, ak je výkonovo náležite využitý. Dlhodobým nedostatočným financovaním a rezignáciou na zmysluplnú modernizáciu, optimalizáciu a racionalizáciu železničnej osobnej regionálnej dopravy však došlo ku stavu, kedy je tento síce kapacitný, ale súčasne i veľmi drahý prepravný systém prítomný prakticky všade, ale nikde na vyhovujúcej úrovni. V situácii obmedzeného objemu vlakových výkonov financovateľných štátom došlo k jeho rozptyľovaniu na pomerne veľký počet železničných tratí s nízkou frekvenciou obsluhy. O tom svedčia veľmi nízke prepravné výkony realizované na viacerých menej významných tratiach.

Napriek skutočnosti, že veľký potenciál železničnej osobnej dopravy spočíva v jej vyššej rýchlosti, je na mnohých tratiach v potenciálnych smeroch táto výhoda eliminovaná nízkymi traťovými rýchlosťami s celým radom prechodných alebo bodových rýchlostných obmedzení. Výstavba železnice tiež nie dostatočne rešpektovala vývoj osídlenia a rezignovala na potrebnú optimalizáciu rozmiestnenia tarifných bodov. Významným problémom je aj skutočnosť dvadsaťročného útlmu nevyhnutného procesu kontinuálnej modernizácie železničného vozidlového parku, ktorý bol len nedostatočne suplovaný pomerne nekonceptnými a často i drahými modernizáciami starších vozidiel. Tento fenomén je ďalej podčiarknutý nízkou úrovňou údržby prevádzkovaných vozidiel spôsobujúci nielen zníženu kultúru cestovania (dlhodobé podceňovanie rozsiahlejších opráv vozidlového parku), ale i jeho nižšou spoľahlivosťou. Podobné závery možno sformulovať aj v oblasti železničnej infraštruktúry (staníc a tratí).

Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej dopravy je vo vzťahu k železničnej osobnej doprave najmä:

- ➔ nedostatočne udržiavaný, zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok v ich verejnosti prístupných častiach,
- ➔ absencia optimálneho rozmiestnenia tarifných bodov, neprispôsobenému vývoju osídlenia v ostatnom čase,

- ➔ nízke rýchlosti na perspektívnych tratiach, vhodných na prevzatie líniovej obsluhy svojho územia (obmedzená traťová rýchlosť, jej prechodné a bodové obmedzenia) a
- ➔ selektívne kapacitné problémy, prejavujúce sa postupne najmä v súvislosti s uplatňovaním taktového cestovného poriadku; ide predovšetkým o nedostatok perónnych hrán a kapacitné problémy zhlaví v železničnej stanici Bratislava hl. st. a absentujúce možnosti križovania na niektorých perspektívnych tratiach, kde je potrebné aspoň počas času zvýšených dopravných nárokov zaviesť hodinový takt (najmä Kapušany pri Prešove – Bardejov a Lužianky – Nitra).

V oblasti železničných koľajových vozidiel nie je zabezpečená prevádzka moderných, nízkopodlažných a pre cestujúcich atraktívnych vozidiel na časti regionálnych výkonov v okolí väčších miest Bratislava, Košice, Žilina, Banská Bystrica, Trnava a Trenčín.

Autobusová doprava

Medzi jednotlivými regiónmi existujú značné disproporcie v stave infraštruktúry. Priemerný vek autobusov sa líši viac než dvojnásobne. Stav zastávok a nástupišť sa rôzni aj v rámci samotných krajov. Častým javom sú autobusové terminály a stanice s nedôstojnými podmienkami na prestupovanie.

Mestská hromadná doprava

Medzi problémy električkovej dopravy patrí najmä nedostatočná údržba koľajových tratí a z nej vyplývajúci zlý stav tratí. V Bratislave aj Košiciach majú rozsiahle úseky siete zníženú maximálnu premávkovú rýchlosť, v Bratislave zlý stav električkovej trate na Hlavnú stanicu dokonca viedol k zastaveniu prevádzky na nej. V Košiciach naopak nie je v zodpovedajúcej kvalite napájanie trakčného vedenia a najmä počas času zvýšených dopravných nárokov počas zimného obdobia dochádza k výpadkom napájania. Vysoká hlučnosť existujúcich tratí, ktorá vyplýva z ich konštrukcie, konštrukcie vozidiel i absencie údržby zameranej k zníženiu hlučnosti (včasné opravy poškodených koľajníc a výhybiek, brúsenie koľajníc a pod.), vedie ku všeobecnému negatívnemu postoju verejnosti k električkám v otázke hlučnosti.

Obom dopravným podnikom prevádzkujúcim električkovú dopravu chýba základy na údržbu moderných, plne nízkopodlažných električiek. Vozidlový park je vo všeobecnosti zastaraný a nespĺňa požiadavky na bezbariérovosť ani energetickú efektívnosť.

Trolejbusová doprava trpí v niektorých mestách úsekovými alebo bodovými zníženiami rýchlosti z dôvodu nevyhovujúceho stavu trolejového vedenia, zastaranosti jeho prvkov, zastaraných prevádzkových predpisov alebo nedostatočnej údržby. Existujúce napájanie tratí neumožňuje plne využiť možnosť rekuperácie elektrickej energie modernými trolejbusmi. Vozidlový park je vo väčšine miest zastaraný, nie je nízkopodlažný ani energeticky efektívny. V Bratislave súčasný stav vozidlového parku neumožňuje všetky trolejbusové linky prevádzkovať výlučne trolejbusmi.

V električkovej, trolejbusovej a autobusovej doprave chýba adekvátna miera preferencie vozidiel, či už prostredníctvom riadenia cestnej svetelnej signalizácie alebo prostredníctvom vyhradených pruhov (trolejbusy, autobusy). To vedie k znižovaniu atraktivity MHD z hľadiska rýchlosti a k zvyšovaniu počtu vypravovaných vozidiel pri zachovaní konštantného počtu spojov, teda k vyšším nákladom bez zlepšenia či dokonca za súčasného zhoršenia kvality poskytovaných služieb.

Cyklistická doprava

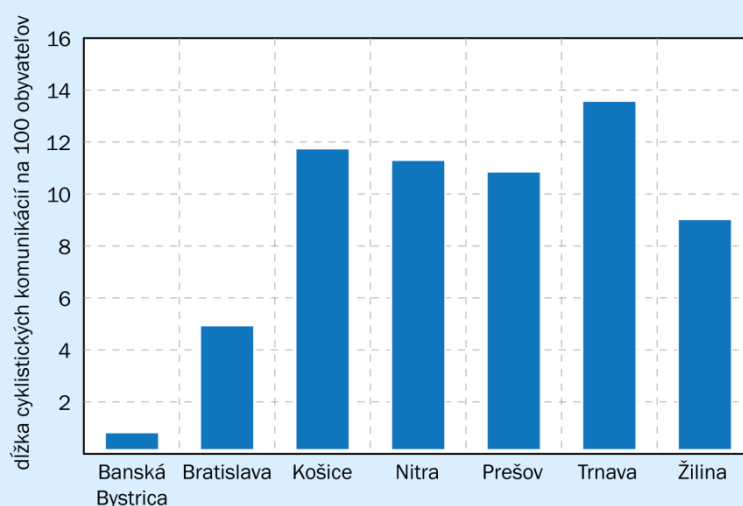
Podľa príručky Európskej komisie pre cyklistiku „v mestách je možné prepraviť na pruhu širokom 3,5 m (bežný jazdný pruh) za 1 hodinu 22 000 osôb koľajovým vozidlom, 19 000 ľudí pešo a 14 000 osôb na bicykli, ale len 9 000 ľudí autobusom a 2 000 ľudí automobilom.“ Mnoho slovenských miest a obcí nemá ani jediný kilometer cyklistických chodníkov. Aj tam, kde sú, ich využiteľnosť nezriedka sťažujú nevyhovujúce technické riešenia. To súvisí s neexistenciou kvalitného a podrobného technického predpisu, ktorý by sa venoval navrhovaniu a projektovaniu cyklistickej infraštruktúry, a minimálnou pozornosťou venovanou cyklistickej doprave.

Ešte rozšírenejším problémom v mestských aglomeráciách na Slovensku je zlý technický stav cestnej infraštruktúry ako celku, keďže pri neexistencii siete segregovaných cyklistických komunikácií sú cyklisti odkázaní na pohyb po cestách, kde dominuje

automobilová doprava. Nerovnosť, miestami až rozpad vozoviek, ako aj časté zasahovanie parkujúcich vozidiel do priechodového prierezu cyklistických trás, nielenže zhoršuje komfort jazdy na bicykli, ale zvyšuje riziko nehôd a zranení, čo mnoho ľudí od pravidelného využívania bicykla odrádza.

Doterajšie podceňovanie potenciálu cyklobility v SR odráža aj fakt, že neboli zbierané ani základné údaje o cyklistickej infraštruktúre. Na účely analýzy stavu cykloinfraštruktúry v mestách bol v roku 2012 vykonaný prieskum, v ktorom Výskumný ústav dopravný oslovil 138 slovenských miest. Prieskumu sa zúčastnilo 67 miest, súhrnná dĺžka ich cyklistických komunikácií predstavuje necelých 150 km.

GRAF 20 DĹŽKA CYKLISTICKÝCH KOMUNIKÁCIÍ NA OBYVATELA VO VYBRANÝCH MESTÁCH SR (M)



Zdroj: MDVRR SR, VÚD, STaRZ Bratislava, mesto Banská Bystrica

V cyklistickej doprave je badateľný dôraz na cykloturistiku a nie na cyklo dopravnú funkciu, čo ukazuje aj porovnanie známej dĺžky cyklistických komunikácií v mestách (166 km) a cykloturistických trás v regiónoch (viac než 10 tis. km). Cyklistické komunikácie sú vo väčšine miest neucelené a navzájom nepojené, čo znižuje ich atraktivitu a zabraňuje ich širšiemu využívaniu na cyklo dopravné účely. Zriaďovaniu cyklistických komunikácií v mestách bráni aj neochota budovať ich v rámci existujúceho uličného priestoru na úkor priestoru pre IAD

a prednosť dostávajú pomerne finančne náročné segregované cyklistické komunikácie, na ktorých financovanie neexistuje v mestských rozpočtoch dostatok prostriedkov.

Až tri pätiny cyklistických komunikácií tvoria samostatné komunikácie – buď výhradne pre cyklistov (15 %) alebo častejšie pre chodcov aj cyklistov, a to s oddelenou prevádzkou (23 %) a zmiešanou prevádzkou (22 %). Tretinu súhrnnej dĺžky tvoria chodníky vybudované v pridruženom dopravnom priestore, z toho na takmer 16 % je pohyb cyklistov oddelený, na vyše 18 % je zmiešaný s pohybom chodcov. Iba 6 % dĺžky cyklokomunikácií v mestách zúčastnených na prieskume je v hlavnom dopravnom priestore (cyklistický pruh, pás, koridor).

Dynamická doprava

Z údajov VÚC a miest vyplýva, že v súčasnosti takmer vôbec nie je využívaná možnosť podpory verejnej osobnej dopravy zriaďovaním vyhradených jazdných pruhov pre trolejbusy a autobusy (výnimkou je iba Bratislava) a preferencie verejnej osobnej dopravy na riadených križovatkách a priechodoch.

V dvoch najväčších slovenských mestách – Bratislava a Košice – sú vyhradené jazdné pruhy zriaďované v tých miestach, kde sa tým neobmedzí IAD, a tam, kde zostanú pre IAD minimálne dva jazdné pruhy alebo postačuje iba jeden. Existujú aj prípady uzavretia ulíc alebo častí križovatiek pre vozidlá mimo MHD a dopravnej obsluhy (Bratislava, Prešov).

Inteligentné riadenie svetelných križovatiek a priechodov s dynamickou preferenciou vozidiel verejnej osobnej dopravy je v prevádzke v malom počte prípadov v Bratislave a Košiciach. V prípade koordinovania riadených križovatiek sú tieto koordinované prevažne pre plynulú jazdu IAD.

Historické centrá miest majú spravidla vytvorené pešie zóny s obmedzeným vjazdom individuálnej automobilovej dopravy. Mestská hromadná doprava ich obsluhuje z okraja (napríklad Košice, Žilina, Nitra, Banská Bystrica) alebo nimi priamo prechádza (napríklad Prešov) alebo je zvolená kombinácia oboch prístupov (Bratislava). Objavujú sa aj prípady, kde je historické centrum lepšie dostupné individuálnou automobilovou dopravou než MHD (Košice).

Prvky upokojenia dopravy sú realizované tam, kde bol vysoký spoločenský dopyt, zväčša bez jasnej dopravnej stratégie. Prevláda priorita plynulosti cestnej premávky pred preferenciou verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy a samosprávy sa pri návrhoch preferencie vybraných módov dopravy stretávajú s častým nesúhlasom na strane orgánov MV SR a ďalších subjektov štátnej správy.

Statická doprava

Spoplatnené parkovanie sa v súčasnosti vníma ako zdroj príjmov mestských a obecných rozpočtov a nie ako regulačný nástroj. Vo viacerých prípadoch majú samosprávy uzatvorené dlhodobé zmluvy so súkromnými spoločnosťami a majú len obmedzené možnosti vplyvania na parkovaciu politiku. Príjmy z parkovania navyše neslúžia na podporu verejnej osobnej dopravy. Legislatívne ani v rámci taríf verejnej osobnej dopravy nie je podporovaný vznik parkovísk P+R.

Osobitným slovenským špecifikom je parkovanie na chodníkoch. To je umožnené zákonom č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorého § 52 ods. 2 znie: „*Iní účastníci cestnej premávky než chodci nesmú chodník používať; to neplatí, ak dopravnou značkou alebo dopravným zariadením je určené inak alebo ak ide o zastavenie alebo státie vozidla, pri ktorom ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m okrem zóny s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia a zóny s plateným alebo regulovaným státím.*“

Vo všeobecnosti mestá a obce málo využívajú možnosť zriadenia zóny s dopravným obmedzením s cieľom obmedziť parkovanie na chodníkoch. Dodržiavanie zóny 1,5 m je v praxi ťažko kontrolovateľné a naráža na problémy aj v prípade širších chodníkov a námestí, kde je takto umožnené státie aj uprostred plochy pre chodcov, ak pri vozidle zostane voľná zóna so šírkou 1,5 m. Mestá a obce často problém s parkovaním riešia umiestňovaním zábran, ktoré sú náročné na investície i údržbu, znehodnocujú uličný priestor a dochádza k ich častému poškodzovaniu.

Životné prostredie

Od roku 1990 vykonáva SR pravidelnú ročnú komplexnú inventúru produkcie emisií vybraných znečisťujúcich látok, ktorej súčasťou tvorí aj ročná inventúra prevádzky cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy. Na stanovenie množstva produkcie jednotlivých sledovaných škodlivín sa využíva metodika CORINAIR používaná v krajinách EÚ, ktorej špeciálny programový produkt COPERT je určený pre inventúru ročnej produkcie emisií z prevádzky cestnej dopravy. V roku 2008 sa začal pri spracovaní emisií z prevádzky cestnej dopravy používať COPERT IV a všetky hodnoty emisií od roku 2000 boli prepočítané podľa tohto programu. Emisie základných znečisťujúcich látok z dopravy v roku 2009 zaznamenali pokles oproti roku 2008.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku požaduje vypracovanie strategických hlukových máp (SHM) a na jej podnet bol prijatý zákon č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí. Pre účely uvedenej smernice sa sleduje hluk z cestnej dopravy, železničnej dopravy, leteckej dopravy a z priemyselnej činnosti veľkoplošných zdrojov hluku v území a to v pravidelných 5-ročných intervaloch.

Na základe podkladov vypracovaných SHMÚ a po vyhodnotení tzv. konfliktných plánov sa v záverečných správach riešiteľov (Strategická hluková mapa, rok 2006, údaje pre UVZ SR) pre oblasť BSK konštatuje, že z celkového počtu 480 600 obyvateľov vystavených hluku z dopravy na cestách I. triedy a diaľniciach mimo bratislavskej aglomerácie žije 193 100 obyvateľov v domoch a bytoch situovaných v území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora $L_{\text{dvn}} = 60$ dB. V bratislavskej aglomerácii z celkového počtu 546 300 obyvateľov žije 268 400 obyvateľov v domoch a bytoch situovaných v území s prekročenou akčnou hodnotou indikátora hluk $L_{\text{dvn}} = 60$ dB z dopravy na cestných komunikáciách a diaľniciach, 125 300 obyvateľov z dopravy na železnici a cca 500 obyvateľov z dopravy na letisku M. R. Štefánika. Pri plánovaní novej dopravnej infraštruktúry sa robia hlukové štúdie, aby sa minimalizovala hluková záťaž obyvateľstva a realizuje sa výstavba protihlukových stien. V roku 2010 bolo v cestnej doprave vybudovaných 13 749 m protihlukových stien a v železničnej doprave pribudlo 8 517 m protihlukových stien.





4 Vízie, ciele a priority

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy je formulovaná prostredníctvom vízií pre organizáciu, prevádzku a infraštruktúru verejnej dopravy a nemotorovej dopravy, nadväzujúcich strategických cieľov, priorít realizácie strategických cieľov a opatrení na naplnenie strategických cieľov. Vízie, ciele, priority a opatrenia vychádzajú zo záverov

situačnej analýzy, položiek SWOT analýz a ich zhrnutia do formy definície hlavných problémov.

Na naplnenie cieľov a ich priorít boli definované opatrenia ako aktivity vedúce k využitiu príležitostí a eliminácii hrozieb zistených v analýze verejnej dopravy. Každý projekt stratégie vychádza z konkrétnej priority a jej opatrení.

4.1 Vízie stratégie

S ohľadom na dopravné politiky a aktuálny stav v oblasti verejnej dopravy, sú vízie tohto dopravného podsektora definované ako:

4.1.1 Vízia pre organizáciu verejnej osobnej dopravy

Vízia VD1: Udržateľná regionálna a mestská mobilita s vyšším podielom verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na delbe prepravnej práce oproti súčasnosti.

4.1.2 Vízia pre prevádzku verejnej osobnej dopravy

Vízia VD2: Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky

jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.

4.1.3 Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy

Vízia VD3: Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Realizácia vízií VD1, VD2 a VD3 bude uskutočnená prostredníctvom napĺňania čiastkových špecifických cieľov.

4.2 Ciele a priority

Realizácia vízií sa bude uskutočňovať prostredníctvom opatrení zaradených do systému strategických cieľov a ich priorít navrhnutých v organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej rovine. Následne sú pre každú prioritu navrhnuté opatrenia, ktoré predstavujú činnosti, ktoré je potrebné vykonať pre dosiahnutie cieľov a ich priorít.

4.2.1 Organizačný cieľ a priority

Strategický cieľ 1 SD1: Zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Strategický cieľ SD1 je zameraný na organizačné aspekty spočívajúce v zabezpečení kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej

dopravy, zabezpečenie primeraných rozpočtových zdrojov na prevádzku a infraštruktúru verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy, zabezpečenie efektívnej organizácie a integrácie verejnej osobnej dopravy tak, aby si jednotlivé módy dopravy nekonkurovali, ale sa navzájom dopĺňali.

V rámci realizácie strategického cieľa VD1 sú nastavené nasledujúce priority:

- ➔ Priorita SD1.1: Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave,
- ➔ Priorita SD1.2: Zabezpečenie dostatku finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej a nemotorovej osobnej dopravy,
- ➔ Priorita SD1.3: Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál

- ➔ Priorita SD1.4: Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy a
- ➔ Priorita SD1.5: Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave.

4.2.2 Prevádzkový cieľ a priority

Strategický cieľ 2 SD2: Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií

Strategický cieľ SD2 je zameraný na prevádzkové aspekty spočívajúce vo zvýšení alebo udržaní počtu prepravených osôb verejnou osobnou dopravou a poskytovanie kvalitných a dostupných dopravných informácií.

V rámci realizácie strategického cieľa SD2 sú nastavené nasledujúce priority:

- ➔ Priorita SD2.1: Definovanie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb a záväzkov objednávateľov na ich dodržiavanie,
- ➔ Priorita SD2.2: Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy jej integráciou, zlepšeným plánovaním a implementáciou štandardov kvality, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave,
- ➔ Priorita SD2.3: Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy,
- ➔ Priorita SD2.4: Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich a
- ➔ Priorita SD2.5: Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov.

4.2.3 Infraštruktúry cieľ a priority

Strategický cieľ 3 SD3: Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Strategický cieľ SD3 je zameraný na infraštruktúrne aspekty spočívajúce vo zvýšení ekologickej, energetickej efektívnosti a prístupnosti vozidiel verejnej

osobnej dopravy, zabezpečenie kvalitnej infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, dostupnej a kvalitnej infraštruktúry nemotorovej dopravy.

V rámci realizácie tohto strategického cieľa SD3 sú nastavené nasledujúce priority:

- ➔ Priorita SD3.1: Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry⁴ vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich, vysokou energetickou efektívnosťou a nízkymi emisiami,
- ➔ Priorita SD3.2: Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti,
- ➔ Priorita SD3.3: Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach,
- ➔ Priorita SD3.4: Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov,
- ➔ Priorita SD3.5: Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy,
- ➔ Priorita SD3.6: Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklo dopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami a
- ➔ Priorita SD3.7: Upokojuvanie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí.

⁴ Low-entry vozidlo predstavuje čiastočne nízkopodlažné vozidlo s garantovaným bezbariérovým nástupom a výstupom aspoň jednými dverami. Na rozdiel od plne nízkopodlažného vozidla, nenáročná konštrukcia vozidla z technologického hľadiska zabezpečuje lepšiu finančnú dostupnosť na úkor obmedzenej plnohodnotnej bezbariérovosti.



5 Opatrenia

Opatrenia sú aktivity, ktorými sa naplňajú strategické a špecifické ciele. Sú základom na definovanie projektov, ktorých realizáciou dôjde k plneniu stanovených cieľov. Jedno opatrenie môže byť vykonané prostredníctvom viacerých projektov a naopak, jeden projekt môže naplniť viac opatrení. Úlohou opatrení je tiež stanoviť kroky, ktoré bude nutné zrealizovať na príslušných stupňoch štátnej, regionálnej a miestnej správy. Každé opatrenie je tiež

možné vnímať ako program zahŕňajúci vzájomne súvisiace projekty.

Opatrenia zamerané samostatne na podporu cyklistickej dopravy podrobnejšie rozpracováva schválená Stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike. Implementáciu ostatných opatrení bude obsahovať Akčný plán implementácie Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy v SR.

5.1 Organizačné opatrenia

Priorita 1 Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave

OP 1 Revízia legislatívy, technických noriem na projektovanie cestných komunikácií a zastávok, plánovacích a vyhodnocovacích prístupov s cieľom uprednostniť VOD a nemotorovú dopravu pred IAD

Súčasná legislatíva, technické normy a ďalšie záväzné alebo odporúčacie dokumenty dostatočne nepodporujú trvalo udržateľnú mestskú a regionálnu mobilitu (dbanie na plynulosť cestnej premávky na úkor pohybu chodcov a cyklistov a preferencie MHD, povolenie parkovania IAD na chodníkoch bez ohľadu na intenzitu pešej dopravy, zastarané normy zamerané najmä na prispôsobovanie sa čoraz väčšiemu podielu individuálnej automobilovej dopravy a pod.). Nemotorová doprava je postupne vytláčaná automobilovou dopravou – cyklisti vplyvom intenzity IAD na cestách, chodci z dôvodu legalizovaného parkovania na chodníkoch. Nevhodné stavebno-technické riešenia komunikácií a križovatiek vytvárajú pre nemotorovú dopravu bariéry z priestorového i časového hľadiska. Nízka flexibilita legislatívneho a normatívneho prostredia, najmä v oblasti zavádzania moderných systémov a preberaní v zahraničí osvedčených systémov, výsledkom čoho sú prekážky kladené pri realizácii inovatívnych dopravných riešení.

OP 2 Posudzovanie vplyvov stavebných projektov, projektov dopravného značenia, projektov organizácie dopravy, signálnych plánov a pod. komplexne na všetky druhy dopravy s uprednostnením módov, ktoré menej zaťažujú životné prostredie a viac prispievajú k trvalo udržateľnej mobilite

Pri posudzovaní stavebných projektov sa dostatočne neprihliada na prepravu verejnou osobnou dopravou a nemotorovou dopravou, čoho dôkazom je množstvo zrealizovaných stavieb, ktoré nemajú zabezpečené prijateľné napojenie na VOD, prijateľné parametre VOD a prístup k nemotorovej doprave.

OP 3 Zriadenie útvaru na úrovni štátu, ktorý sa bude komplexne na koncepčnej a legislatívnej úrovni zaoberať verejnou osobnou dopravou

V súčasnosti sa kompetencie pomerne striktne delia na cestnú dopravu a dráhovú dopravu, pričom nie je využitý potenciál riešiť jednotlivé módy verejnej osobnej dopravy spoločne, a to najmä otázky organizácie a stanovenia základných parametrov prevádzky,

OP 4 Zabezpečenie dopravného výskumu zameraného na vzťah medzi jednotlivými módmi dopravy; zabezpečenie plánovania a realizácie zberu dát na preverovanie opodstatnenosti navrhovaných opatrení a projektov a posudzovanie dopravy; podpora účasti dopravcov a objednávateľov na medzinárodných projektoch zameraných na inovatívne dopravné riešenia a trvalo udržateľnú dopravu

Štát, VÚC ani mestá spravidla nevykonávajú dopravné prieskumy, nevyužívajú dáta z predaja lístkov, nedokážu získať dostatočné informácie najmä od súkromných autobusových dopravcov vykonávajúcich dotované výkony vo verejnom záujme a nemajú k dispozícii analýzy vývoja dopravy (dopravné modely) popisujúce, aké komplexné dopady budú mať jednotlivé opatrenia v oblasti dopravy vrátane medzimodálnych vzťahov. Chýbajú tiež kvalitné informácie o vzťahoch medzi jednotlivými módmi dopravy a odhady dopravnej indukcie a dopravnej redukcie. Najmä väčšie mestá nedisponujú presnými dátami o parkovacích miestach a o počte vozidiel parkujúcich mimo nich. Dopravné prieskumy sú zamerané takmer výlučne na individuálnu cestnú a verejnú dopravu a nie aj na cyklistickú a pešiu dopravu. Chýbajúce dáta neumožňujú overiť, či sú prijímané rozhodnutia v oblasti dopravy efektívne a či smerujú k stanoveným cieľom. Podporou účasti dopravcov a objednávateľov na medzinárodných projektoch zameraných na inovatívne dopravné riešenia a trvalo udržateľnú dopravu sa získavajú nové poznatky a zvyšuje odbornosť pracovníkov zodpovedných za dopravu.

OP 5 Zabezpečenie efektívnej koordinácie cyklistickej dopravy medzi štátom, VÚC, mestami, obcami a mimovládnyimi organizáciami a zabezpečenie jej efektívneho riadenia

Do roku 2013 neexistoval na úrovni štátu žiaden útvar, ktorý by sa komplexne zaoberal cyklistickou dopravou a cykloturistikou, podobne to bolo aj na úrovni VÚC (s výnimkou BSK a Bratislavy).

OP 6 Spracovanie generelov nemotorovej dopravy v záujme usmerňovania územného rozvoja v duchu trvalo udržateľnej mestskej mobility, spracovanie dizajnových manuálov ulíc

Chýbajúce generely nemotorovej dopravy vyúsťujú do realizácie nesúvislých úsekov cyklotrás bez vzájomného previazania, ale aj do pomerne malej dĺžky cyklotrás na cyklodopravné účely (menej ako 170 km). Absentujúci komplexný pohľad na všetky dopravné módy v danom priestore, chýbajúce dizajnové manuály ulíc, ktoré by umožnili spravodlivejšie rozdelenie uličného priestoru medzi jeho používateľov. Dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD zhoršuje podmienky pre ostatné dopravné módy i na iné než dopravné funkcie ulíc.

OP 7 Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky VOD a tiež na dopravu medzi obcami, podpora využívania existujúcej infraštruktúry (napr. nepoužívané železničné trate, účelové komunikácie) na cyklodopravu

V súčasnosti je nevyužitý potenciál v podobe zmien v organizácii dopravy zameraných na podporu cyklistickej dopravy vrátane jej nadviazania na verejnú osobnú dopravu. Existuje potenciál využiť existujúcu nevyužívanú alebo čiastočne využívanú infraštruktúru na rozvoj cyklistickej dopravy.

OP 8 Zvyšovanie povedomia o verejnej osobnej doprave a nemotorovej doprave

V súčasnosti sa venuje malá pozornosť marketingovej podpore verejnej osobnej a nemotorovej dopravy. Neexistuje prakticky žiadna priama propagácia používania verejnej osobnej dopravy s výnimkou podujatí počas Európskeho týždňa mobility.

OP 9 Podpora osvetu a zvyšovania bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky

V rokoch 2011 – 2012 medziročne vzrástol počet usmrtených cyklistov o 39 %; počet usmrtených chodcov síce klesá, ale napriek tomu v roku 2012 na cestách vyhaslo 66 životov chodcov.



Priorita 2 Zabezpečenie dostatočného objemu finančných zdrojov na udržateľnú a systematickú prevádzku, údržbu a obnovu vozidiel a infraštruktúry verejnej osobnej a nemotorovej dopravy

OP 10 Zhodnotenie a prípadná revízia systému financovania a rozpočtového určenia daní VÚC, miest a obcí z pohľadu VOD a nemotorovej dopravy s dôrazom na infraštruktúru mestskej dráhovej dopravy, smerovanie vyššieho objemu financií do rozvoja a prevádzky VOD a hľadanie možností získania dodatočných zdrojov financovania a možností viaczdrojového financovania

MDVRR SR má na objednávanie výkonov vo verejnom záujme na železnici rozpočet cca 200 mil. € ročne, čomu je nutné prispôbiť aj rozsah dopravy. VÚC dokážu zo svojich rozpočtov financovať už len základnú dopravnú obsluhu územia, a to aj v prímestských oblastiach s vysokým dopytom po doprave do miest. Klesajúce využitie regionálnych autobusov a rastúce náklady, hlavne po obnove

vozidlového parku, veľmi zaťažujú rozpočty VÚC. Mestá s dráhovou dopravou nemajú dostatok prostriedkov na jej údržbu, čo je obzvlášť markantné u miest s električkovou dopravou (Bratislava, Košice – napr. v Bratislave má 10 % električkových tratí obmedzenú rýchlosť, v Košiciach až 49 %). Bez systémového riešenia zlepšenia financovania, ale súčasne aj kontroly údržby, nebude možné uspokojivo udržiavať ani nové a modernizované trate. Daň z motorových vozidiel nie je na úrovni VÚC rozdeľovaná podľa intenzity dopravy, v prípade Bratislavy celá daň získaná na území mesta plyní len do rozpočtu VÚC, pričom však údržba ciest I., II. a III. triedy zostáva na bedrách mesta. V súčasnosti nie je k dispozícii aktuálna analýza a zhodnotenie reálnych finančných potrieb oblasti verejnej osobnej dopravy v porovnaní s inými štátmi EÚ. Momentálne sa nevyužíva možnosť získania

prostriedkov na zlepšovanie verejnej osobnej a nemotorovej dopravy z tzv. fondov mobility, ktorých príjmami sú predovšetkým poplatky za parkovanie, mýto, poplatky za zamestnancov a pod.

OP 11 Zhodnotenie a prípadná revízia určovania a financovania zliav a kompenzácií vo VOD

Zľavy vo verejnej osobnej doprave sú v rámci Slovenska nejednotné a ich dopady znášajú objednávateľia dopravy, je nutné zhodnotiť, či je existujúci systém udržateľný a navrhnúť prípadné úpravy.

OP 12 Spoplatnenie parkovania v mestách s cieľom regulovať počet vozidiel IAD a získať zdroje na prevádzku a rozvoj VOD a nemotorovej dopravy

Spoplatnenie parkovania sa takmer výlučne využíva ako zdroj príjmov a nie ako nástroj dopravnej politiky (regulačný nástroj či spôsob

zabezpečenia dodatočných zdrojov pre verejnú osobnú dopravu a nemotorovú dopravu). Nevyužíva sa potenciál získania dodatočných zdrojov na prevádzku a rozvoj VOD a nemotorovej dopravy.

OP 13 Zabezpečenie konceptu, podmienok a financovania pravidelnej obnovy vozidlového parku verejnej osobnej dopravy s ohľadom na ekologickosť, bezbariérovosť a prvky pre sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich

Objednávateľia spravidla nemajú udržateľnú koncepciu obnovy vozidlového parku, resp. nevyčleňujú na obnovu dostatok prostriedkov. Pri obnove vozidiel sa venuje nedostatočná pozornosť najmä zrakovo postihnutým cestujúcim, úplne absentujú akustické hlásiče aktivovateľné diaľkovo nevidiacimi. S výnimkou Bratislavy je obmedzená možnosť prepravy bicyklov v MHD.



Priorita 3 Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál

OP 14 Prepojenie infraštruktúrnych projektov so skutočnými potrebami dopravcov

Významnou aktivitou MDVRR SR v prostredí úplného rozdelenia železničného sektora na nezávislého manažéra infraštruktúry a viacerých dopravcov je koordinácia investičných aktivít všetkých subjektov, zúčastnených na zabezpečovaní železničnej

dopravy. Najvýznamnejším operátom tohto usmerňovania v osobnej doprave je aktuálne pripravovaný cieľový grafikon vlakov osobnej dopavy, z ktorého vyplynú veľmi konkrétne investičné opatrenia na železničnej infraštruktúre (ale aj investičné opatrenia na strane dopravcov).



Priorita 4 Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy

OP 15 Vytvorenie dopravnej autority (autorít) na spoločné organizovanie a príp. aj objednávanie služieb vo verejnom záujme v železničnej doprave, prímestskej autobusovej doprave a MHD

Objednávanie výkonov najmä v regionálnej osobnej doprave je koordinované iba čiastočne, na mnohých miestach si konkuruje železničná doprava a prímestská autobusová doprava (súbežnosť spojov). Verejnú osobnú dopravu objednáva množstvo subjektov (MDVRR SR, VÚC, mestá, obce), okrem toho do rozhodovacieho procesu vstupujú v mestách aj extrémne veľké počty mestských častí. Jednotliví objednávateľia dopravy spravidla nemajú odborné zázemie na kvalifikované plánovanie a vyhodnocovanie dopravy, preto ich úlohy preberajú priamo dopravcovia, ktorí určujú konkrétnu podobu objednávky výkonov

vo verejnom záujme a predkladajú ju na schválenie objednávateľovi. To platí obzvlášť v mestskej hromadnej doprave a tiež v niektorých VÚC objednávajúcich autobusovú dopravu, podobná situácia bola do roku 2012 aj u železničnej dopravy. V súčasnosti neexistuje na území SR žiaden plnohodnotný integrovaný dopravný systém.

Regionálna doprava presahuje rámec jednotlivých VÚC (s výnimkou BBSK), preto je účelné zaoberať sa ňou na úrovni tzv. funkčných regiónov.

OP 16 Spracovanie nadregionálnych, regionálnych a mestských dopravných modelov a strategických materiálov (generelov dopravy, plánov dopravnej obslužnosti) s dôrazom na uprednostnenie ekologicky prijateľnejších módov dopravy – u tých VÚC

a miest, ktoré uvedené dokumenty nemajú spracované alebo sú neaktuálne

V súčasnosti v oblasti mestskej a regionálnej mobility neexistujú aktuálne, dostatočne komplexné a kvalitné strategické dokumenty zamerané na trvalo udržateľnú mobilitu, celkovo chýbajú stratégie pre multimodálne dopravné riešenia. Súčasná frekvencia vlakov nie je pri väčšej integrácii (odstránení súbežnosti s autobusovou dopravou) výhľadovo dostatočne atraktívna, ale na radikálne zvýšenie frekvencie nebudú prostriedky ani po optimalizácii železničnej siete. Najmä v Bratislave, Košiciach a Prešove nie je zabezpečená dostatočná kapacita VOD počas prepravných špičiek, čo neumožňuje zastaviť či naopak zvrátiť úbytok cestujúcich v prospech IAD. Systémy prímestskej autobusovej dopravy sú organizované podľa dopytu ich cestujúcich, málo využité spoje sú rušené. Výsledkom je nie celkom systematické usporiadanie liniek, ktoré je málo prehľadné pre získavanie nových a príležitostných cestujúcich. Absencia previazania urbanistického rozvoja a výstavby nových sídelných útvarov s koncepcným

riešením verejnej osobnej dopravy a infraštruktúry.

OP 17 Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy vo funkčnom regióne Bratislava a Juhozápadné Slovensko (BSK, TTSK, Bratislava a Trnava), vo funkčnom regióne Východné Slovensko (KSK, PSK, Košiciach a Prešove; v Poprade a Vysokých Tatrách), vo funkčnom regióne Stredné Slovensko (BBSK, Banská Bystrica a Zvolen) a vo funkčnom regióne Severozápadné Slovensko (ŽSK, TSK, Žilina, Trenčín, Martin)

Jednotlivé subjekty objednávajúce verejnú osobnú dopravu navzájom komunikujú na nedostatočnej úrovni, čoho dôsledkom je časté nekoordinovanie železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy navzájom. V súčasnosti neexistuje na území SR žiaden plnohodnotný integrovaný dopravný systém, takže sa nevyužívajú výhody spoločnej tarify a dopravnej obsluhy (atraktívnejšia VOD a úspory nákladov pre objednávateľov, resp. rozšírenie dopravnej obsluhy).



Priorita 5 Objednávka dopravy definovaná podľa potrieb cestujúcich a štandardov kvality a s cieľom zabezpečenia konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave

OP 18 Zlepšenie činnosti objednávateľov alebo organizátorov dopravy, formulácie objednávky dopravných výkonov vo verejnom záujme, stanovenie minimálnych štandardov dopravnej obsluhy a minimálnych štandardov kvality dopravných služieb v súlade s aktuálnymi princípmi organizovania MHD, zvýšenie úrovne údržby vozidiel a infraštruktúry ako podmienka už pri objednávaní dopravy

Pomerne rozšírená je absencia funkcie niektorých častí vzťahu objednávateľ (samospráva) – dodávateľ (dopravca), a to najmä v najväčších prevádzkach MHD. Objednávateľ netrvá na dodaní služieb v požadovanej kvalite, prípadne ani nepožaduje dostatočnú kvalitu, naopak dodávateľ nedostáva uhradenú celú stratu pri výkonoch vo verejnom záujme. Zatiaľ sa nevyužíva možnosť riešiť kontrolnú činnosť hromadne

pre všetky módy VOD prostredníctvom organizátora IDS resp. dopravnej autority. Vo viacerých oblastiach neexistujú alebo nie sú dodržiavané štandardy dopravnej obsluhy. Nie sú definované alebo existujú nízke štandardy kvality dopravných služieb; sankcie za ich porušovanie, príp. bonusy za ich splnenie nie sú motivačné. V období 2014 – 2020 bude nutné zrealizovať verejné súťaže na poskytovanie služieb najmä v prímestskej autobusovej doprave v súlade s podmienkami Naradenia (ES) 1370/2007.

OP 19 Optimalizácia prevádzkovej železničnej siete a výkonov na nej

Na základe analýzy prepravných prúdov je nutné prevádzkovať vlakovú dopravu na tých tratiach, kde má železnica potenciál a dokáže obsluhovať územie efektívnejšie ako autobusová doprava.





5.2 Prevádzkové opatrenia

Priorita 6 Zavedenie štandardov dopravnej obsluhy verejnou dopravou a kvality dopravných služieb

OP 20 Vyžadovanie a kontrola dodržiavania štandardov dopravnej obsluhy a minimálnych štandardov kvality dopravných služieb a ďalších zmluvných podmienok z úrovne objednávateľov alebo organizátorov VOD

Kontrola dodržiavania definovaných štandardov je nedostatočná, objednávateľia venujú malú pozornosť kvalite služieb, ktoré dotujú zo svojich rozpočtov.

OP 21 Zabezpečenie spoľahlivosti prevádzky železničnej dopravy

Úroveň miery presnosti majoritného dopravcu ZSSK bola v roku 2012 94,19 %. Existuje potenciál na sprísnenie kritérií na meranie presnosti a spoľahlivosti a na vytvorenie efektívnych sankčných mechanizmov v prípade nedodržania definovaných kritérií.

Priorita 7 Skvalitňovanie verejnej osobnej dopravy tak, aby bola bezpečná, ekologická a konkurencieschopná voči individuálnej automobilovej doprave

OP 22 Zavádzanie doplnkových služieb prímestskej autobusovej dopravy – vybavenie internetovým pripojením, preprava bicyklov, lyží a pod.

Existujúce služby v prímestskej autobusovej doprave sú potenciálne rozšíriteľné o doplnkové služby, ktoré môžu prilákať cestujúcich, ktorí v súčasnosti využívajú individuálnu automobilovú dopravu.

OP 23 Zlepšenie prístupu personálu dopravcov MHD k cestujúcim vhodným správaním a oblečením, zavádzanie systémov kvality u dopravcov

Početné medializované sťažnosti na správanie sa a oblečenie personálu niektorých dopravcov poukazujú na rezervy v danej oblasti.

OP 24 Skvalitnenie údržby infraštruktúry na dráhach – zníženie počtu trvalých a prechodných obmedzení traťovej rýchlosti, ktoré majú za následok predlžovanie jazdných časov dráhových vozidiel

Početné obmedzenia traťovej rýchlosti sú evidované u ŽSR – pozri súvisiace opatrenie.

V Bratislave má 10 % električkových tratí obmedzenú rýchlosť, v Košiciach až 49 %, niektoré trate sú pre moderné nízkopodlažné vozidlá nevyhovujúce.

OP 25 Zlepšenie údržby vozidiel mestskej a regionálnej dráhovej verejnej osobnej dopravy

Existuje potenciál na zníženie poruchovosti vozidiel, zvýšenie spoľahlivosti dopravy a na zlepšenie vnímania verejnej osobnej dopravy cestujúcimi.

Priorita 8 Prevádzková koordinácia jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy

OP 26 Zavedenie systémového a stabilného cestovného poriadku v regionálnej železničnej doprave na železnici v spolupráci MDVRR SR a VÚC

V doterajšom období dochádzalo k častým a rozsiahlym zmenám GVD, čoho následkom bola neochota alebo nemožnosť prispôbiť spoje prímestskej autobusovej dopravy vlakom. Z hľadiska cestujúcich je nutná stabilita dopravného systému.

OP 27 Definovanie integrácie, harmonizácie a koordinácie prímestskej autobusovej dopravy so železničnou dopravou a systémami mestskej hromadnej dopravy v prestupných bodoch, definovanie spôsobu komunikácie medzi dopravcami vrátane komunikácie s vodičmi a vlakovým personálom na koordináciu integrovaných dopravných systémov

V súčasnosti nie sú dostatočne spracované a realizované postupy na koordináciu jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy.

Priorita 9 Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich

OP 28 Zlepšenie informovanosti cestujúcich a zlepšenie informačného a oznamovacieho systému vrátane prvkov potrebných pre sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich – informačný systém by mal zabezpečiť zrozumiteľné, úplné, presné, včasné a pravdivé informácie v reálnom čase a mal by poskytovať najmä informácie o meškaní spojov, o rozsahu služieb, o tarífach a cestovných poriadkoch s možnosťou získať informácie prostredníctvom inteligentných zastávok, vozidlového informačného systému a internetu vrátane optimalizovaného prístupu prostredníctvom mobilných zariadení; zakotvenie povinnosti pre dopravcov uvádzať základné informácie pre cestujúcich aj v anglickom jazyku, prípadne aj v iných jazykoch

Žiaden dopravca v SR neponúka špeciálne akustické hlásenie pre nevidiacich a slabozrakých a ani orientačné zvukové majáky vo vstupoch do vozidiel či zákazníckych centier. Niektorí dopravcovia naďalej nakupujú nové

vozidlá bez adekvátneho informačného systému. (chýbajúce informácie o nasledujúcej zastávke, chýbajúce akustické hlásiče a pod.).

S výnimkou niekoľkých prípadov absentujú zastávkové informačné systémy pre MHD a prímestskú autobusovú dopravu (najmä v Bratislave, Košiciach, Prešove, Nitre a Banskej Bystrici). Existujúce dáta o doprave nie sú dostatočne využívané na poskytovanie cestujúcim prostredníctvom všetkých informačných kanálov – napr. väčšina dopravcov resp. manažérov infraštruktúry neposkytuje on-line dáta. Neexistuje dostatočné prepojenie existujúcich informačných systémov dopravcov resp. manažérov infraštruktúry s mobilnými zariadeniami cestujúcich. Poskytovanie informácií cestujúcim v cudzích jazykoch je nedostatočné a nekomplexné.

OP 29 Sprístupnenie off-line a on-line dát týkajúcich sa organizácie a prevádzky VOD dotovanej z verejných prostriedkov

V súčasnosti neexistujú voľne prístupné dáta o cestovných poriadkoch a aktuálnej podobe vozidiel napriek tomu, že všetci dopravcovia majú k dispozícii cestovné poriadky v elektronickej podobe a viacero dopravcov disponuje aj údajmi o prevádzke v reálnom

čase, tzn. Existujúce dáta sa nevyužívajú na zlepšovanie poskytovaných informácií o doprave a tým aj jej zatraktívnenie. Neexistuje záväzný jednotný formát a ani technológia na poskytovanie dát o doprave.

Priorita 10 Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov

OP 30 Modernizácia tarifného, informačného a komunikačného systému na železničných staniciach, zastávkach a vo vlakoch, v autobusovej prímestskej doprave a v MHD; systémová integrácia tarifných systémov v IDS – zabezpečenie kompatibility existujúcich systémov, využívanie multifunkčných dopravných kariet

Existujúce informačné systémy neuvádzajú informácie o všetkých dopravných dostupných typoch VOD, existuje potenciál na rozšírenie poskytovaného objemu informácií. Niektoré informačné systémy neposkytujú dostatočný objem on-line dát, príp. ich neposkytujú v dostatočnom časovom intervale alebo s dostatočnou presnosťou a spoľahlivosťou. V rámci IDS je nevyhnutná kompatibilita tarifných systémov.

OP 31 Zavedenie nových foriem predaja cestovných lístkov a zavádzanie nových platobných médií

Nové formy predaja cestovných lístkov výrazne zvyšujú časovú a plošnú dostupnosť predaja cestovných lístkov (dostupné nonstop z elektronických zariadení), viacero dopravcov ich však nevyužíva. Akceptácia nových platobných médií zlepšuje možnosti zakúpenia si cestovných lístkov bezhotovostným spôsobom. Predaj cestovných lístkov môže byť jednou z poskytovaných služieb tzv. centier mobility.

OP 32 Zavádzanie integrovaných dispečerských centier VOD pre IDS

Momentálne nie je možná efektívna prevádzková integrácia jednotlivých dopravcov vzhľadom na neexistenciu vyhovujúcich informačných a komunikačných systémov a dispečerských centier IDS – personál jednotlivých dopravcov pri nadväzných spojoch nie je automatizovane informovaný o situácii u iných dopravcov.





5.3 Infraštruktúrne opatrenia

Priorita 11 Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich a vysokou energetickou efektívnosťou

OP 33 Obstaranie moderných vlakových jednotiek s bezbariérovým vstupom z úrovne nástupísk, obstaranie moderných HDV s nízkou energetickou náročnosťou, obnova vozidlového parku pre regionálnu železničnú dopravu

Na viacerých tratiach sú v regionálnej osobnej doprave v súčasnosti (GVD 2012/2013) prevádzkované vlaky zložené z ťažkého rušňa (napr. radu 240 alebo 750) a dvoch alebo troch vozňov. Takáto prevádzka je charakteristická najmä pre trate Kúty – Trnava, Komárno – Nové Zámky, Štúrovo – Nové Zámky, Prievidza Nové Zámky, Levice – Nové Zámky, Filakovo – Zvolen, Banská Bystrica – Zvolen, Brezno – Banská Bystrica. Takýto režim prevádzky je mimoriadne neefektívny z pohľadu spotreby energií i manipulačnej náročnosti. Súpravy tvoria staršie vozne, ktoré nie sú plánované na modernizáciu, pretože takýto spôsob obsluhy je neperspektívny. Na viacerých tratiach sú v súčasnosti prevádzkované vedľa seba rôzne typy dráhových vozidiel; najčastejšie ide o kombináciu motorových vozňov radov 811/812/813 s motorovými vozňami radu 861, ktoré disponujú odlišnými (priaznivejšími) prevádzkovými parametrami, najmä nízkopodlažnosťou a rýchlosťou (Lužianky – Leopoldov, Prievidza – Nové Zámky, Humenné – Medzilaborce, Humenné – Prešov, Prešov – Bardejov, Stakčín – Humenné). Podobná situácia vzniká aj pri paralelnom využívaní elektrických motorových jednotiek radov 460 a /alebo 671 popri klasických súpravách (trate Poprad – Košice – Čierna nad Tisou, Žilinsko). To znemožňuje využívať všetky parametre nových vozidiel a garantovať stabilnú úroveň štandardu cestovania. Zjednotenie vozidlového parku (najmä sústredenie moderných vozidiel)

na konkrétnych dostatočne perspektívnych vozebných ramenách umožní úplne využiť zamýšľané infraštruktúrne opatrenia na nich (najmä rekonštrukcia nástupísk na výšku 550 mm, zvýšenie konštrukčnej rýchlosti na tých tratiach, kde bude taká potreba identifikovaná na základe cieľového grafikonu vlakovej dopravy 2020).

OP 34 Obstaranie moderných nízkopodlažných električiek s nízkou energetickou náročnosťou alebo modernizácia existujúcich električiek

V súčasnosti má Bratislava aj Košice minimálny počet električiek s nízkou podlahou (Bratislava 0 %, Košice 8 %) a rekuperáciou elektrickej energie (Bratislava 26 %, Košice 1 %). Priemerný vek existujúcich vozidiel je 21,4 rokov v Bratislave a 24,5 rokov v Košiciach.

OP 35 Obstaranie moderných nízkopodlažných trolejbusov (vrátane trolejbusov s pomocným pohonom a duobusov) s nízkou energetickou náročnosťou alebo modernizácia existujúcich trolejbusov

Existujúci vozidlový park trolejbusovej dopravy je zastaraný, podiel nízkopodlažných trolejbusov sa pohybuje od 0 do 33 %, rekuperáciou elektrickej energie je v jednotlivých mestách vybavených 0 – 38 % vozidiel a priemerný vek vozidiel sa pohybuje od 12 do 19 rokov. Jedinou výnimkou je Banská Bystrica, kde v roku 2011 došlo k obnoveniu väčšiny vozidlového parku trolejbusov. V Bratislave, Prešove a Žiline existuje potenciál na prevádzkovanie trolejbusov s pomocným pohonom mimo siete trolejového vedenia.

OP 36 Obstaranie moderných ekologických nízkopodlažných autobusov a autobusov s veľmi nízkymi emisiami s alternatívnymi formami pohonu

Obstaranie autobusov súvisí s pravidelnou obnovou vozidlového parku MHD aj regionálnej autobusovej dopravy, pri ktorej je však možné zlepšiť úžitkové vlastnosti. V súčasnosti

vo verejnej osobnej doprave v SR nie sú prevádzkované žiadne ekologické elektrobuses ani hybridné autobusy. V prímestskej doprave je v prevádzke minimum vozidiel s nízkou podlahou. Priemerný vek autobusov v niektorých mestách a krajocho (Košice, Prešov, NSK) presahuje 10 rokov.

Priorita 12 Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti

OP 37 Vybudovanie a modernizácia prestupných bodov VOD, budovanie združených zastávok cestnej MHD a električiek a výstavba, modernizácia a oprava zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy vrátane prístupových komunikácií s ohľadom na bezbariérovosť a prvky pre sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich a komfort cestujúcich

Prestupovanie medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy je vo väčšine prípadov komplikované, nepohodlné a bariérové, nie je využívaný potenciál prestupovania tzv. na hrane. Hoci v MHD vo viacerých mestách došlo k zavedeniu prestupnej tarify, nebolo pristúpené k zásadným a koncepčným zlepšeniam v oblasti infraštruktúry prestupných uzlov. Medzi ich najväčšie problémy patria dlhé prestupy z hľadiska vzdialenosti aj času, prekonávanie bariér, neadekvátne a neatraktívne čakacie plochy, komplikovaný prístup na zastávky. V Bratislave ani Košiciach sa nevyužíva potenciál zriaďovania združených zastávok električiek a cestnej dopravy, čo komplikuje

a predlžuje prestupovanie medzi týmito dopravnými módm.

OP 38 Zriaďovanie parkovísk P+R, B+R, K+R, parkovísk pre taxi a plôch/prístreškov pre bicykle a motocykle s nadväzujúcimi službami pri zastávkach a staniciach nosných liniek a tratí VOD

Nedostatočné previazanie verejnej osobnej dopravy s inými módm dopravy. V mestách neexistujú zastávky, kde je možné bezpečne uzamknúť bicykel. Veľké železničné stanice zápasia s nemožnosťou použiť systém K+R bez obmedzovania iných účastníkov cestnej premávky vrátane MHD. Chýbajúce parkoviská P+R alebo ich absentujúce či nevhodné prepojenie na VOD prispievajú k masívnemu vstupu IAD priamo do miest.

OP 39 Budovanie zastávkových zálivov v obciach na zastávkach s dlhším pobytom autobusov

Pri dlhšom pobyte autobusov VOD na zastávkach bez zastávkového zálivu tvoria vozidlá VOD prekážku cestnej premávky, spoza ktorej vybiehajú cestujúci.

Priorita 13 Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach

OP 40 Zabezpečenie infraštruktúry na regulované parkovanie IAD

Chýbajúca infraštruktúra neumožňuje zaviesť regulované parkovanie IAD s efektívnym spôsobom spoplatnenia a kontroly. Veľké časti miest zostávajú bez regulovania parkovania, čo znevýhodňuje obyvateľov a súčasne zabraňuje realizácii cieľov dopravných politík, mestá však vo všeobecnosti majú záujem spoplatňovať parkovanie.

OP 41 Zavedenie preferencie vozidiel VOD a nemotorovej dopravy na križovatkách a riadených priechodoch vrátane modernizácie riadenia cestnej svetelnej signalizácie a zriaďovania inteligentných dopravných systémov a systémov riadenia dopravy

V súčasnosti vplyvom zdržaní na križovatkách a priechodoch riadených svetelnou signalizáciou vznikajú značné časové straty a vysoký rozptyl jazdných dôb vozidiel verejnej

osobnej dopravy, čím sa na jednej strane znižuje atraktivita verejnej osobnej dopravy z hľadiska cestovnej rýchlosti a presnosti, a na strane druhej dopravcovia znášajú vyššie jednotkové náklady. Úbytok cestujúcich v prospech IAD, a to najmä platiacich plné cestovné, spôsobuje výrazné výpadky tržieb VOD s následnými negatívnymi dopadmi na výšku úhrad straty pri vykonávaní výkonov vo verejnom záujme.

OP 42 Zavedenie infraštruktúrnych opatrení na preferenciu VOD na cestných komunikáciách a budovanie vyhradených jazdných pruhov pre autobusy a trolejbusy MHD

Dopravné kongescie najmä v Bratislave a Košiciach spôsobujú časové straty a vysoký rozptyl jazdných dôb cestných vozidiel verejnej osobnej dopravy. Dochádza tým k znižovaniu atraktivity verejnej osobnej dopravy (nižšia cestovná rýchlosť a presnosť) a k zvýšeniu prevádzkových nákladov (neefektívne využitie vozidla). Úbytok cestujúcich v prospech IAD, a to najmä platiacich plné cestovné, spôsobuje výrazné výpadky tržieb VOD s následnými negatívnymi dopadmi na výšku úhrad straty pri vykonávaní výkonov vo verejnom záujme.

Priorita 14 Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov

OP 43 Modernizácia železničnej infraštruktúry pre regionálnu dopravu vrátane zvýšenia úrovne staničných a traťových zabezpečovacích zariadení s cieľom zvýšenia kapacity a skrátenia jazdných dôb

Z doterajšej úrovne poznania vyplýva, že potenciál výraznejšieho zvýšenia rýchlosti existuje na tratiach, ktoré nemajú významné obmedzenia v smerovom vedení trasy a z pohľadu osobnej dopravy sú perspektívnymi; ide najmä o trate Kúty – Skalica na Slovensku, Prievidza – Nitra – Šurany – Nové Zámky, Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, Kľačany – Trstená, Sered' – Trnava, Čadca – Makov, Žilina – Rajec, Banská Bystrica – Brezno, Humenné – Medzilaborce, Lipany – Prešov – Kysak, Stakčín – Humenné. Tento potenciál možno využiť nielen zvýšením traťovej rýchlosti, ale v niektorých prípadoch rekonštrukciou staničných zabezpečovacích zariadení (najmä na trati Prievidza – Lužianky) alebo doplnením chýbajúcich elektrifikovaných úsekov: súčasný stav núti prevádzkovať na elektrifikovaných tratiach motorové vlaky alebo strácať čas prepriaháním, najvýraznejšie je to na trati Kúty – Skalica, kde chýba elektrifikácia na úseku Holíč – Skalica, v diaľkovej doprave tento stav komplikuje prevádzku na tratiach Bánovce nad Ondavou – Humenné a Leopoldov – Prievidza.

OP 44 Prispôsobenie infraštruktúry taktovej doprave (budovanie výhybní, zdvojkolaženie tratí a pod.)

Optimalizácia jestvujúcich jazdných dôb bude nutná na tratiach zaústených na obidvoch koncoch do tratí s diaľkovou dopravou. Ide najmä o trate Trnava – Kúty, Trnava – Galanta, Leopoldov – Nitra – Nové Zámky, Prešov – Strážske a Levice – Štúrovo. Potrebu odstránenia kapacitných problémov traťových úsekov možno predpokladať na tých jednokoľajných úsekoch, do ktorých je zvedená prevádzka z viacerých smerov do významnejších spádových centier; ide najmä o úsek Lužianky – Nitra a preverí sa aj trať Nové Zámky – Šurany. Ďalšie infraštruktúrne zásahy zamerané na umožnenie hustejšej taktovej dopravy budú nutné na tých tratiach, kde sa dá predpokladať využitie železničnej dopravy pre spojenie blízko ležiacich významnejších centier – Košice/Prešov, Žilina/Martin, Zvolen/Banská Bystrica. Ďalšie úpravy (najmä zriadenie výhybní) budú dôsledkom prispôsobenia systémového intervalu medzi odchodom a príchodom vlakov z prípojných tratí do/zo stanice na hlavnej trati systémovému intervalu prechodu rýchlikov cez túto stanicu.

OP 45 Znižovanie počtu a rozsahu prechodných a trvalých obmedzení traťovej rýchlosti

Najväčšie problémy spôsobujú nechránené priecestia s nedostatočnými rozhladovými pomermi, ktoré si vyžadujú výrazné zníženie traťovej rýchlosti (najvýznamnejšie problémy sú na tratiach Levice – Zvolen, Banská Bystrica – Červená Skala, Poprad-Tatry – Podolíneč, Kľačany – Trstená, Stakčín – Humenné, Čadca – Makov). Problémom je tiež dlhodobo zanedbávaná údržba železničného zvršku a spodku (Lučenec – Utekáč, Stakčín – Humenné, Lipany – Prešov, Bratislava – Kúty št. hr.; v poslednom prípade sú problémom najmä mosty).

OP 46 Rekonštrukcia a modernizácia železničných zastávok a staníc a racionalizácia ich polohy

Významným problémom je zlý technický a vizuálny stav väčšiny železničných staníc a zastávok, spôsobený predovšetkým dlhodobým zanedbaním ich údržby. V súvislosti so zámerom postupne zaviesť štandardy železničných staníc je nevyhnutná rekonštrukcia alebo modernizácia železničných staníc a zastávok. Problémom je skutočnosť, že poloha železničných zastávok sa dlhodobo neprispôbovala vývoju osídlenia vo významnejších sídlach. Vyhodenie podrobnejšej štúdie zaoberajúcej sa týmto problémom sa pripravuje na rok 2014,

v súčasnosti možno identifikovať potrebu výstavby nových zastávok v Bratislave, Košiciach, Handlovej a Martine. Pri výstavbe nových stavieb je ekonomické zaviesť a používať typové projekty, prispôbené súčasným potrebám železničnej prevádzky.

OP 47 Modernizácia a výstavba stredísk na výkon technicko-hygienickej údržby

Modernizácia vozidlového parku v regionálnej železničnej osobnej doprave si vyžaduje zodpovedajúce zariadenia na ich údržbu, ktoré musia byť prispôbené predovšetkým ich charakteru (nedeliteľné jednotky) a rozširovaniu používania uzavretých systémov toaliet. Všeobecným problémom je čistota nielen v interiéroch vozidiel, ale aj ich exteriérov. Na tento účel je potrebné vybudovať primerané udržiavacie zariadenia vo významných centrách regionálnej železničnej osobnej dopravy: Humenné, Nové Zámky, Zvolen, Bratislava, Košice a Žilina. Potrebné je dobudovanie základných prevádzkových zariadení (stojany elektrických predkurovacích zariadení, rozvody na plnenie vody, zásuvky pre napájanie elektrických okruhov rušňov a motorových vozňov) v stabilizovaných obrátových staniciach vlakov regionálnej dopravy, ktoré budú spresnené v súvislosti s konštrukciou cieľového grafikonu 2020/2021.

Priorita 15 Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy

OP 48 Rekonštrukcia, modernizácia alebo predĺženie existujúcich električkových tratí, výstavba chýbajúcich prepojovacích traťových úsekov a výstavba chýbajúcich obrátisk v existujúcej električkovej sieti

Značná časť existujúcich električkových tratí v Bratislave a Košiciach je v zlom technickom stave, s obmedzeniami traťovej rýchlosti, vysokou hlučnosťou a bariérami. Existuje potenciál na náhradu husto premávajúcich autobusových liniek kapacitnou električkovou dopravou. Na električkových tratiach chýba komplexné riešenie preferencie a automatického stavania vlakovej cesty. Mimo centra neprepojené radiály v Bratislave sú zraniteľné a aj v prípade menšieho výpadku dôjde k ochromeniu električkovej dopravy na celej radiále. Je nutná pravidelná obnova

existujúcej dráhovej infraštruktúry po skončení jej životnosti.

OP 49 Rekonštrukcia, modernizácia alebo predĺženie existujúcich trolejbusových tratí, výstavba chýbajúcich prepojovacích traťových úsekov a výstavba chýbajúcich obrátisk v existujúcej trolejbusovej sieti

V každom z miest s trolejbusovou dopravou je možné rozšírenie trolejbusovej siete o predĺženia alebo prepojenie traťových úsekov alebo o obrátiská, ktoré by umožnilo efektívnejšiu dopravnú obsluhu a náhradu autobusovej dopravy trolejbusmi. Je nutná pravidelná obnova existujúcej dráhovej infraštruktúry po skončení jej životnosti.

OP 50 Zavedenie automatického stavania vlakovej cesty u električiek a výhybiek u trolejbusov

V súčasnosti sa v rozsiahlejších systémoch mestskej dráhovej dopravy nevyužíva potenciál časových úspor zavedením automatického stavania vlakovej cesty u električiek a výhybiek u trolejbusov.

OP 51 Vybudovanie a modernizácia existujúcej technickej základne na opravy a údržbu moderných vozidiel

Súčasný technický základ najmä električkovej dopravy neumožňuje adekvátnu údržbu moderných nízkopodlažných vozidiel – v Bratislave ani Košiciach.

Priorita 16 Umožnenie využívania cyklistickej dopravy na cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami

OP 52 Výstavba, modernizácia, údržba a prevádzka cyklistickej infraštruktúry

V súčasnosti je na Slovensku v mestách zriadených len necelých 170 km cyklotrás. Chýbajúce a neprepojené cyklistické komunikácie vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok. Viaceré cyklotrasy sú zanedbané a neudržiavané.

OP 53 Zriaďovanie cyklotrás alebo účelnejšie využitie existujúcich komunikácií vyznačením priestoru pre cyklistov, prepojenie existujúcich cyklotrás, zriaďovanie priestoru pre cyklistov v rámci existujúcich komunikácií primeranejším rozdelením dopravného priestoru

V súčasnosti je nevyužitý potenciál v podobe zmien v organizácii dopravy zameraných na podporu cyklistickej dopravy vrátane jej nadviazania na verejnú osobnú dopravu. Existuje potenciál využiť existujúcu nevyužívanú alebo čiastočne využívanú infraštruktúru na rozvoj cyklistickej dopravy.

OP 54 Budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry stimulujúcej širšie využívanie nemotorovej dopravy v urbanizovaných územiach

Na území SR existuje len minimum systémov bike-sharing, úplne absentujú v najväčších mestách. Cyklistom na území SR nie sú k dispozícii uličné servisné zariadenia ani automaty na náhradné diely.

Priorita 17 Upokojenie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí, podpora osvetly

OP 55 Realizácia stavebno-technických úprav na upokojenie dopravy, zabezpečenie vyššej bezpečnosti chodcov, skracovania cestovného času pri pešej doprave, odstraňovania bariér pre nemotorovú dopravu a zabezpečenie prepojenia s ostatnými dopravnými módmi, revitalizácia uličných priestorov s cieľom uprednostniť VOD a nemotorovú dopravu alebo so zriadením zón s upokojenou dopravou

Zavádzanie moderných prvkov v doprave zvyšuje atraktivitu ekologických módov dopravy a prispieva k trvalo udržateľnej mobilite.

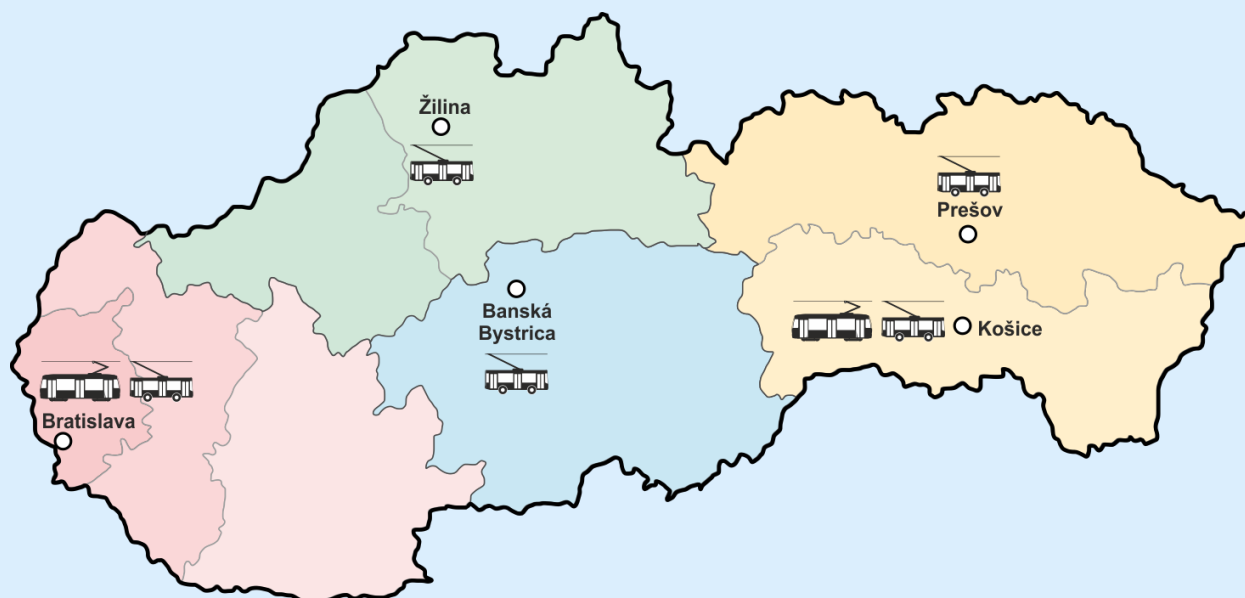
Budovanie a modernizácia dopravných ihrísk. Dopravné ihriská prispievajú k lepšej úrovni vedomostí detí ohľadom bezpečnosti cestnej premávky, dokážu priblížiť ekologickejšie druhy dopravy a existuje aj potenciál vstúpiť do základov multimodálneho vnímania mobility.

OP 56 Budovanie a modernizácia dopravných ihrísk

Dopravné ihriská prispievajú k lepšej úrovni vedomostí detí ohľadom bezpečnosti cestnej premávky, dokážu priblížiť ekologickejšie druhy dopravy a existuje aj potenciál vstúpiť do základov multimodálneho vnímania mobility.



6 Potenciálne projektové zámery



Jedným z výstupov stratégie je prehľad a analýza potenciálnych projektových zámerov a projektov, ktoré boli poskytnuté objednávateľmi jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy, dopravnými podnikmi a ZSSK v oblasti verejnej osobnej dopravy resp. samosprávami v oblasti nemotorovej dopravy. Projekty by mali byť výsledkom aktivít, ktorými sa naplňujú strategické a špecifické ciele. Zoznam jednotlivých projektov je dostupný v prílohe úplného znenia Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy do roku 2020.

6.1 Metodika analýzy a hodnotenia projektových zámerov a projektov

V rámci analýzy získanej množiny projektových zámerov a projektov boli získavané podrobnejšie informácie, a to najmä:

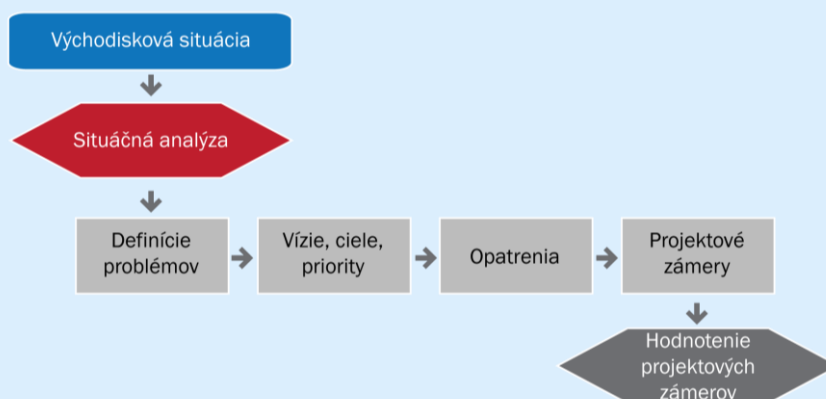
- ➔ popis a zdôvodnenie,
- ➔ lokalizácia,
- ➔ väzby na iné položky,
- ➔ hlavná priorita a opatrenie, ktoré budú realizáciou naplnené,
- ➔ investičné a stavebné náklady,
- ➔ stupeň pripravenosti (projektová dokumentácia, proces EIA, územné rozhodnutie, stavebné povolenie a iné),
- ➔ ukazovatele výstupu a výsledku,
- ➔ plánovaný začiatok a ukončenie realizácie a

- ➔ predpokladaný finančný plán na jednotlivé roky realizácie.

Hodnotenie potenciálnych projektových zámerov a projektov prebehlo pre tri základné pohľady:

1. na základe pripravenosti
 - ➔ náročnosť prípravy projektovej dokumentácie,
 - ➔ projektová dokumentácia a
 - ➔ obsah projektu,
2. na základe podloženia
 - ➔ jasná väzba medzi dátami, analýzou problémov, opatreniami a projektmi a
 - ➔ preukázané zdôvodnenie projektu,
3. na základe hodnotenia priorít, ktoré naplňa.

OBRÁZOK 38 PREHLAD NADVÄZNOSTI STRATÉGIE OD VÝCHODISKOVÝCH DÁT PO HODNOTENIE PROJEKTOV A PROJEKTOVÝCH ZÁMEROV



TABUĽKA 116 METÓDA HODNOTENIA PROJEKTOV A PROJEKTOVÝCH ZÁMEROV

Súčet bodov	3*	4*	5*	6*	7*	8*	9*
Hodnotenie	4	3	3	2	2	1	1

Poznámka: Každý projektový záber a projekt je ohodnotený tromi parametrami v rozsahu * až ***, tzn. minimálny súčet bodov je 3, maximálny 9.

a ich príprava a začiatok realizácie sú vykonateľné do roku 2016. „Žlté projekty“ bude potrebné preveriť v genereloch dopravy, štúdiách dopravnej obslužnosti a /alebo pokročiť v ich príprave, tzn. Musia sa dopracovať do stavu dostatočného potvrdenia a pripravenosti pre obdobie po roku 2016. „Červené projekty“ neboli z hľadiska naplnenia vyššie uvedených cieľov vyhodnotené ako prioritné.

Pred hodnotením boli jednotlivým položkám pridelované 1 – 3 body (v tabuľke označené *, **, ***) pre každý pohľad. Celkové skóre predstavovalo súčet ohodnotení jednotlivých pohľadov, tzn. Mohlo dosiahnuť hodnoty 3 až 9 bodov. Výsledné hodnotenie bolo realizované so stupnicou 1 – 4, kde 1 je najlepšie hodnotenie, a to podľa súčtu bodov (skóre) – Tabuľka 116. Výsledok bol nakoniec posúdený z pohľadu pripravenosti na skorý začiatok realizácie a vedomosti o výške investičných nákladov. Vysoké hodnotenie (1 – 2) bolo navyše podmienené pripravenosťou začatia realizácie v rokoch 2014 – 2016 a znalosťou investičných nákladov. V opačnom prípade aj projektové zábery a projekty s vysokým skóre dostali výsledné hodnotenie 3.

Na uľahčenie orientácie bola jednotlivým hodnotám výslednej stupnice 1 – 4 priradená farba podľa nasledujúcej tabuľky.

Tzv. „zeleno-zelené“ projektové zábery a projekty boli vyhodnotené ako potrebné a pripravené na realizáciu pred rokom 2016, „zelené projekty“ sú vyhodnotené ako potrebné





7 Závěry strategie

Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR obsahuje podrobný popis východiskovej situácie sektora verejnej dopravy v roku 2013 vrátane vývoja za ostatných 7 rokov, podrobnú situačnú analýzu na Slovensku, definíciu hlavných problémov a v návrhovej časti predkladá vízie, ciele, priority a opatrenia na riešenie problémov a posilnenie silných stránok. Na záver sú analyzované a hodnotené potenciálne projektové zámery a projekty. Sektor verejnej osobnej dopravy na Slovensku poskytuje občanom funkčné systémy verejnej železničnej a autobusovej dopravy, ktoré sčasti bez vzájomnej koordinácie zabezpečujú dopravnú obslužnosť celého územia štátu. V mestách sú k dispozícii funkčné systémy mestskej hromadnej dopravy, ktoré napriek svojmu nedostatočnému financovaniu uspokojujú základné potreby dopravy obyvateľov na území miest. Ponuku verejnej osobnej dopravy však využíva s rastúcou automobilizáciou každý rok menej obyvateľov.

Uspokojivý stav je v diaľkovej železničnej doprave, nedostatkom je zlý stav železničných tratí a staníc, na pomerne dobrej úrovni je vozidlový park. Pre niektoré relácie je výhodnejšia diaľková autobusová doprava, ktorá nevyžaduje kompenzácie od štátu alebo krajov a nie je predmetom tejto stratégie. Problematika diaľkovej verejnej dopravy nebola predmetom tejto stratégie a je podrobnejšie popísaná v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.

Regionálna železničná doprava trpí okrem stavu infraštruktúry tiež zlým stavom a nevyhovujúcim zložením vozidlového parku, málo atraktívnou ponukou v okolí veľkých miest a je vystavená konkurencii regionálnej autobusovej dopravy. Chýba prepojenie železničnej a autobusovej dopravy do integrovaných dopravných systémov, v ktorých by regionálna železnica hrala rolu nosného systému.

Prímestská autobusová doprava je prevádzkovaná v regiónoch v dostatočnom rozsahu a s dobrými štandardami kvality vrátane zväčša kvalitného vozidlového parku. Problémom je klesajúci počet cestujúcich o desiatky percent za ostatných 7 rokoch a s tým spojený nárast nárokov na platby kompenzácií dopravcom.

Na Slovensku okrem pilotnej prevádzky Integrovaného dopravného systému

Bratislavského kraja na Záhorí a integrovanej tarify na trati Žilina – Rajec neexistujú integrované dopravné systémy využívajúce vhodným spôsobom výhody železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy. Jej zavedeniu bránia okrem nedostatku dohôd medzi objednávatelmi tiež rozdelené kompetencie medzi štát a kraje v organizovaní a financovaní verejnej dopravy ako aj významný prechod prepravných výkonov v regionálnej doprave na súbežnú autobusovú dopravu. Zmenu v organizácii dopravy v prospech efektívnejšieho nosného dopravného módu nie je možné zrealizovať bez vážnych ekonomických dopadov na objednávateľov.

V oblasti cyklistickej dopravy a upokojuvania mestských priestorov sa na Slovensku urobili prvé kroky správnym smerom, ale vývoj zaostáva za rozvinutými európskymi krajinami. Chýbajú samostatné komunikácie pre cyklistov a úpravy v mestách podporujúce cyklistickú dopravu a bezpečné riešenia pre peších.

Návrhová časť stratégie definovala vízie a strategické ciele v organizačnej, prevádzkovej a infraštruktúrnej oblasti smerujúce k udržateľnej regionálnej a mestskej mobilite, k dostupnej, spoľahlivej a používateľsky jednoduchej verejnej osobnej doprave a kvalitnej integrovanej verejnej osobnej doprave a nemotorovej doprave. Na dosiahnutie tohto stavu sú definované strategické ciele a priority a z nich vychádzajúce opatrenia. Nadväzne na výstupy a strategické závery boli pre štyri funkčné regióny a celoštátnu úroveň získané potenciálne projektové zámery a projekty, ktorých realizáciou by došlo k naplneniu vízií a strategických cieľov.

Medzi potenciálne projekty patria návrhy na modernizáciu vozidlového parku a údržbovej základne, modernizáciu električkových a trolejbusových tratí a zastávok a v obmedzenom rozsahu aj ich rozvoj, zriaďovanie preferencie verejnej osobnej dopravy, modernizácia dopravných dispečingov, informačných centier a systémov predaja cestovných lístkov. Do množiny získaných projektových zámerov patrí aj budovanie cyklistických komunikácií a revitalizácie uličných priestorov.

Zoznam použitých skratiek

Skratka	Význam skratky
B+R	Bike & Ride – parkovisko pre bicykle s nadväznosťou na verejnú osobnú dopravu
BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
DPB	Dopravný podnik Bratislava, a . s .
DPMK	Dopravný podnik mesta Košice, a . s .
DPMŽ	Dopravný podnik mesta Žilina, s . r . o .
EC	vlak kategórie EuroCity
EHS	Európske hospodárske spoločenstvo
EN	vlak kategórie EuroNight
EP	Európsky parlament
EÚ	Európska únia
Ex	vlak kategórie Expres
GVD	grafikon vlakovej dopravy
HDV	hnacie dráhové vozidlo
IC	vlak kategórie InterCity
IDS	integrovaný dopravný systém
K+R	Kiss & Ride – krátkodobé parkovisko pre osobné vozidlá na účel naloženia/vyloženia cestujúcich pokračujúcich/prichádzajúcich verejnou osobnou dopravou
KSK	Košický samosprávny kraj
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MFSR	Ministerstvo financií SR
MHD	mestská hromadná doprava
MsZ	mestské zastupiteľstvo
MV SR	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
NAD	náhradná autobusová doprava
NO _x	súhrnné označenie pre oxidy dusíka
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
OP	opatrenie
Os	osobný vlak
oskm, os. Km	osobový km
OŽ	tatranská ozubnicová železnica
P+R	Park & Ride – parkovisko pre osobné vozidlá s nadväznosťou na verejnú osobnú dopravu
PAD	pravidelná autobusová doprava
PD	projektová dokumentácia
PM ₁₀	prachové častice menšie než 10 µm
PM _{2,5}	prachové častice menšie než 2,5 µm
PSK	Prešovský samosprávny kraj
R	rýchlik
REX	vlak kategórie Regional expres
RJSK	RegioJet a . s .
SD	strategický cieľ verejnej osobnej dopravy alebo jeho priorita
SRCR	Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020
Sv	súpravový vlak
ŠR	štátny rozpočet
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TCL	traťový cestovný lístok
TEŽ	Tatranská elektrická železnica

TSK, TNSK	Trenčiansky samosprávny kraj
TTSK	Trnavský samosprávny kraj
ŤZP, ŤZP-S	osoba s ťažkým zdravotným postihnutím, osoba s ťažkým zdravotným postihnutím so sprievodcom
ÚRŽD	Úrad pre reguláciu železničnej dopravy
VD	vízia
vlkm	vlakový km (totožné s vzkm u trolejbusov a autobusov)
VOD	verejná osobná doprava
VÚC	vyšší územný celok (samosprávny kraj)
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a . s .
VZ	verejný záujem
vzkm	vozidlový km
Zr	zrýchlený vlak
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a . s .
ZVWZ/ZoDSVZ	zmluva o výkonoch (dopravných službách) vo verejnom záujme
ŽDC	železničná dopravná cesta
ŽDV	železničné dráhové vozidlo
ŽI	železničná infraštruktúra
ŽKV	železničné koľajové vozidlá
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	železničná stanica



905 951-0