

Rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou

1. Úvod

Materiál vychádza z uznesenia vlády SR č. 660/2006 k Programovému vyhláseniu vlády SR, v ktorom za oblasť verejnej dopravy vláda SR prijala nasledovné zámery:

- v oblasti osobnej dopravy vláda podporí rozvoj verejnej osobnej dopravy pred dopravou individuálnou;
- vláda bude pokračovať v procese prenosu zodpovednosti štátu za dopravnú obslužnosť na samosprávne kraje, s cieľom efektívnejšieho vynakladania verejných financií a zabezpečenia optimalizácie, harmonizácie a integrácie verejnej osobnej dopravy (VOD);
- vláda vytvorí podmienky na rozvoj a rozširovanie železničnej a kombinovanej dopravy s cieľom udržania podielu železničnej dopravy na dopravnom trhu, zvýšenia ochrany životného prostredia a zvýšenia bezpečnosti prepravy.

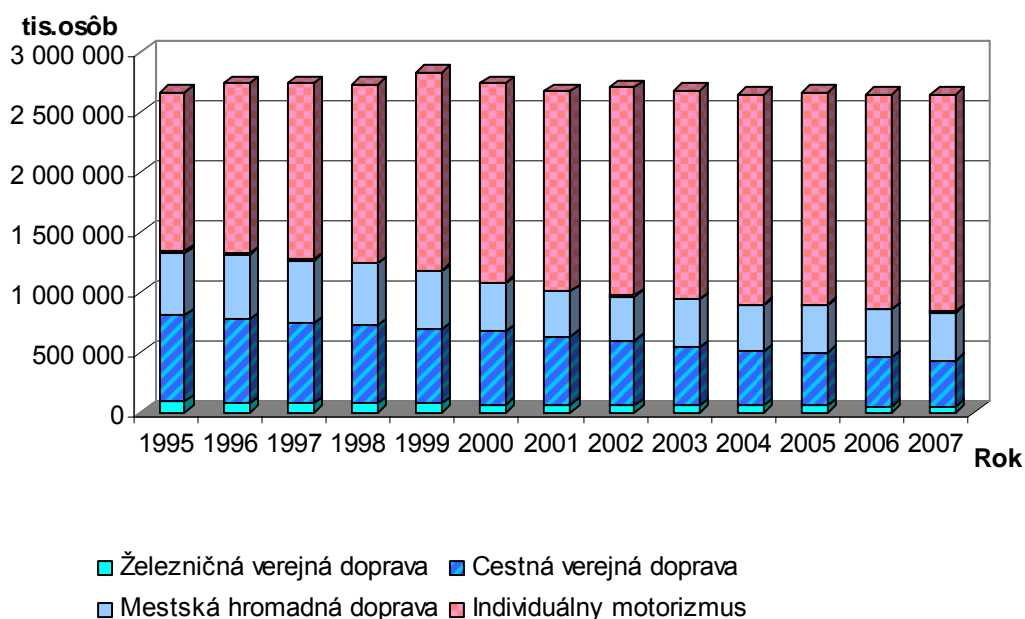
Tieto zámery vychádzajú zo skutočnosti, že nárast individuálnej automobilovej dopravy (IAD) má nepriaznivý vplyv na životné prostredie, bezpečnosť a spôsobuje kongescie, ktoré zvyšujú náklady na dopravu. Naproti tomu VOD podporuje dosahovanie viacerých sociálno-ekonomických cieľov. Jej prednosti možno definovať z niekoľkých hľadísk:

- ekologického – produkuje výrazne menej emisií ako IAD. Pre dobrú ekologickú bilanciu v jednotlivých dopravných službách potrebuje však dostatočné prepravné prúdy;
- sociálneho – umožňuje občanom sa dostať do zamestnania, škôl, zdravotných zariadení, úradov a podobne za prijateľnú cenu;
- regionálneho – zabezpečením dostupnosti významne prispieva k rovnomernému regionálnemu rozvoju, aby sa zabránilo vysídľovaniu vidieckych oblastí;
- priestorového – je menej náročná na zaistenie priestoru (parkoviská) v porovnaní s IAD, najmä v centrách miest je parkovanie osobných áut priestorovo obmedzené;
- bezpečnostného – zaznamenáva výrazne menšiu nehodovosť ako IAD, pričom najbezpečnejší druh dopravy je koľajová doprava, pretože je prevádzkovaná po zabezpečenej dopravnej ceste.

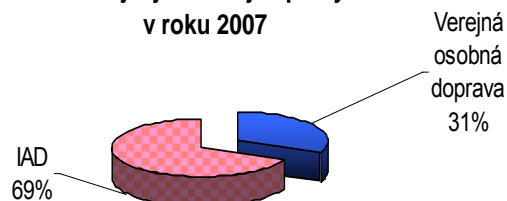
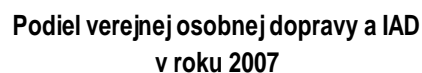
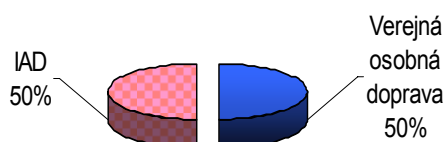
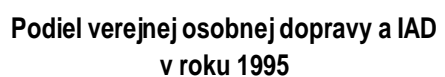
Za obdobie rokov 1995 – 2007 sa celkový objem prepravených osôb výrazne nemenil a pohyboval sa v priemere približne 2,6 mld. osôb ročne (obr. 1). Výrazne rozdiely nastali v štruktúre podielu jednotlivých druhov dopravy. Najväčší pokles prepravených osôb zaznamenali verejná osobná železničná doprava o 47 % a verejná osobná autobusová doprava takmer o 43 %. Pokles prepravených osôb verejnej dopravy bol sprevádzaný nárastom IAD o 34 %. Podiel verejnej dopravy na prepravnom objeme tak poklesol z 50 % v roku 1995 na 31 % v roku 2007 a podiel IAD sa v tomto období zvýšil na 69 % (obr. 2).

Obr. 1

Preprava osôb v SR



Obr. 2



Doterajší vývoj a prognóza vývoja osobnej dopravy (príloha č.1) sa výrazne podobá vývoju, ktorý zaznamenali vyspelé krajiny EÚ. Ak sa má v budúcnosti na Slovensku udržať podiel VOD na uspokojovaní prepravných potrieb obyvateľstva, bude potrebné:

- zatriktívniť verejnú dopravu ako prostriedok na zaistenie mobility osôb v mestách, regiónoch, aby bola alternatívou IAD,
- vytvoriť vonkajšie podmienky na zvýšenie konkurencieschopnosti VOD voči IAD.

V SR zatiaľ neboli vypracované podrobné štúdie, ktoré by popisali vplyv zmeny ceny individuálnej dopravy alebo iných faktorov na dopyt po verejnej doprave. Existujú však zahraničné štúdie (napr. Steer Davies Gleave, 1996), ktoré sa istým spôsobom môžu využiť aj pre potreby Slovenska a ich výsledky môžu byť zhrnuté nasledovne:

- čas strávený v dopravnom prostriedku (časová elasticita) má výrazný vplyv pri výbere dopravného prostriedku, napr. ak sa zníži prepravný čas verejnou dopravou o 10 %,

prechod z individuálnej na verejnú bude až o 4,6 % vyšší, pri znížení času o 50 % to predstavuje až takmer 25 % nárast,

- zníženie času stráveného mimo dopravného prostriedku má pomerne veľký vplyv na výber dopravného prostriedku, ak sa zníži o 10 %, dopyt po verejnej doprave sa zvyšuje o 2 %, z čoho vyplýva, že na dopyt po verejnej doprave má pomerne veľký vplyv napr. frekvencia spojov, čas na prestup z jedného dopravného prostriedku na druhý, dostupnosť zastávok v mieste bydliska a pracoviska,
- vplyv ceny paliva na zmenu dopravného prostriedku z IAD a VOD (autobus, vlak) je nevýrazný, napr. pri cenovom náraste paliva o 10 % je zvýšenie dopytu po verejnej doprave o 0,86 %, avšak pri integrovanej doprave je to nárast až 1,71 %),
- výška poplatkov za parkovanie a spoplatnenie prístupu do centier miest má značný vplyv na zníženie používania osobných áut.

Opatrenia na zvýšenie podielu VOD sa musia zamerať predovšetkým na zlepšenie základných parametrov, ktoré ovplyvňujú užívateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku (VOD alebo IAD), ktorými sú: časová a priestorová dostupnosť, pohodlie, kvalita a rozsah doplnkových služieb ako aj náklady na realizáciu dopravného procesu (cena pre užívateľa).

2. Dopravná politika SR a EÚ v oblasti služieb verejnej dopravy

Trvalo udržateľný rozvoj mobility je globálnym cieľom Dopravnej politiky SR do roku 2015 (uznesenie vlády SR č. 445/2005), ktorým je vytvorenie podmienok na zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti (prepravy nákladov a osôb) v požadovanom čase a kvalite, pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie. V oblasti verejnej dopravy sú definované nasledovné priority: zabezpečenie hospodárskej súťaže pri obstarávaní dopravných služieb, modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry, zabezpečenie dostatočných zdrojov na financovanie verejnej dopravy, znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie, zvyšovanie kvality služieb v doprave, ako aj zvyšovanie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany.

Realizácia výkonov vo verejnom záujme v prímestskej a mestskej autobusovej doprave je legislatívne upravená v zákone NR SR č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len "zákon o cestnej doprave") a v železničnej osobnej doprave v zákone NR SR č. 164/1996 Z. z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len "zákon o dráhach", príloha č. 2).

Uznesením vlády SR č. 377/2005 bola schválená "Konceptia osobnej autobusovej a železničnej dopravy, s dôrazom na systémové riešenie financovania výkonov vo verejnom záujme v roku 2005 a v rokoch nasledujúcich", ktorá mala za cieľ riešiť nasledovné otázky:

- realizovať na úrovni samosprávnych krajov a štátu Plán dopravnej obslužnosti, ktorý má za úlohu definovať potreby na prepravu občanov a navrhnúť efektívnu harmonizáciu verejnej dopravy,
- zabezpečiť postupný presun regionálnej železničnej dopravy do úrovne vyšších územných celkov a vyčíslieť finančné dôsledky jej presunu na rozpočty vyšších územných celkov,
- novelizovať zákon o cestnej doprave s cieľom definitívnej úpravy kompetencií samosprávnych krajov v oblasti prímestskej autobusovej dopravy.

V rámci plnenia uvedeného uznesenia a prípravy vyšších územných celkov na výkon nových kompetencií Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (ministerstvo) koordinovalo riešenie pilotného projektu „**Plán dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja**“. Najväčší prínos projektu je v definovaní: (1) minimálnej obslužnosti verejnou

dopravou, systém jej prepojenosti a deľbe prepravných výkonov, (2) spôsobu udeľovania dopravných licencií na skupiny liniek na základe priestorovo - ekonomickej efektívnosti, (3) súťažných podmienok pri budúcom obstarávaní dopravných výkonov a (4) výkonov železničnej osobnej dopravy potrebných na realizáciu verejnej dopravy v rámci kraja.

Ministerstvo na základe uvedeného projektu vypracovalo Návrh zásad zabezpečenia dopravnej obslužnosti samosprávnych krajov (príloha č. 3), ktoré budú slúžiť samosprávnym krajom ako metodický postup pri zabezpečení dopravnej obslužnosti VOD. Na základe pilotného projektu a uvedených zásad vypracovali Bratislavský, Banskobystrický a Nitriansky samosprávny kraj svoje plány. Ostatné kraje ich v súčasnosti priebežne spracovávajú.

Ministerstvo sa tiež zaoberalo otázkou prenosu kompetencií regionálnej železničnej dopravy na samosprávne kraje. V tomto smere boli vyčíslené finančné dôsledky presunu na rozpočty vyšších územných celkov (príloha č. 2, tab. č. 2) v materiáli "Informácia o návrhu realizácie uznesenia vlády SR č. 377/2005 ku návrhu Koncepcie osobnej autobusovej a železničnej dopravy s dôrazom na systémové riešenie financovania výkonov vo verejnom záujme v roku 2005 a v rokoch nasledujúcich", ktorý bol vzatý na vedomie vládou SR 9. januára 2008. Ministerstvo navrhlo variant 3b, založený na prístupe, kde fixné náklady na dopravnú cestu pre celoštátnu i regionálnu dopravu budú hradené priamo manažérovi infraštruktúry z úrovne štátu a samosprávne kraje dostanú finančné prostriedky na prevádzku regionálnej železničnej dopravy. V praxi to bude znamenať, že železničná doprava nebude znevýhodňovaná pri objednávaní služieb samosprávnym krajom, keďže značnou položkou sú fixné náklady v rámci poplatku za železničnú dopravnú cestu.

Na riešenie ďalších otázok verejnej osobnej dopravy, ako napr. upresnenie kompetencií, plánovanie, podmienky udeľovania licencií v oblasti autobusovej dopravy bol prijatý aj zákon č. 43/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon o cestnej doprave (príloha č. 2). Okrem toho bola prijatá novela zákona o dráhach, kde bola uložená povinnosť dopravcovi viesť oddelene evidenciu nákladov a výnosov z realizácie zmluvy o prevádzkovaní dopravy podľa záväzkov štátu a záväzkov jednotlivých samosprávnych krajov a ministerstvo bolo splnomocnené vydať všeobecne záväzný právny predpis o podrobnostiach o evidencii a predkladaní nákladov a výnosov a podrobnosti o určení preukázateľnej straty v osobnej doprave, ktorá vznikla plnením záväzkov zo zmluvy o prevádzkovaní dopravy pre samosprávny kraj alebo obec.

V legislatíve EÚ je problematika služieb vo verejnom záujme riešená:

v Zmluve o založení Európskych spoločenstiev:

- čl. 16 (zásady) – členské štáty dbajú o služby vo všeobecnom hospodárskom záujme na podporu sociálnej a územnej súdržnosti,
- čl. 73 – finančná podpora je zlučiteľná pre koordináciu dopravy a pre refundáciu za plnenie záväzkov verejnej služby,
- čl. 86 – pre verejné podniky platia pravidlá hospodárskej súťaže,
- čl. 87 – štátna podpora, ak narúša hospodársku súťaž je nezlučiteľná so spoločným trhom,

v sekundárnom práve sú to nasledovné nariadenia a smernice:

- Nariadenie EP a Rady č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme),
- Smernica EP a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica EP a Rady 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry,

- Nariadenie EP a Rady (ES) č. 1371/2007 z 27. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave vymedzuje rámec pre ochranu práv a povinností cestujúcich v železničnej preprave s cieľom zefektívnenia a zatriaktívnenia týchto služieb,
- Zelená kniha – „Za novú kultúru mestskej mobility“ je v súčasnosti verejne pripomienkovaný diskusný materiál, ktorého cieľom je hľadať spôsoby, ako dosiahnuť lepšiu mestskú a prímestskú mobilitu, ktorá by bola udržateľná.

Súčasný stav verejnej osobnej dopravy na Slovensku je možné charakterizovať nasledovnou Analýzou silných a slabých stránok verejnej osobnej dopravy (SWOT analýza):

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> - rozvinutý systém verejnej dopravy z hľadiska plošného pokrytia územia, - decentralizácia v oblasti verejnej autobusovej dopravy, - prvé kroky na úrovni samosprávnych krajov v rámci plánovania dopravných služieb, - prebiehajúca modernizácia železničných koridorov vrátane železničných staníc, - v rámci OP Doprava podpora železničnej verejnej dopravy – obnova mobilného parku, vytváranie infraštruktúry integrovaných dopravných systémov a podpora inteligentných dopravných systémov, - celospoločenský záujem na podpore verejnej dopravy, nárast verejných zdrojov na financovanie verejnej dopravy, - politická priorita – znižovanie dopravnej nehodovosti a jej následkov, 	<ul style="list-style-type: none"> - nízka kvalita verejnej osobnej dopravy (neexistencia integrácie, viacúrovňové kompetencie, slabá ponuka a konkurencia dopravcov); - štrukturálne zmeny v spoločnosti, nereagovanie na diferencované potreby v preprave osôb, nárast počtu osobných vozidiel, - nízka úroveň obnovy parku dopravných prostriedkov a obmedzené možnosti podpory obnovy mobilných prostriedkov verejnej osobnej dopravy (prímestská, mestská), - nízka úroveň informačných a komunikačných technológií vo verejnej doprave, - nevyhovujúci technický stav železničnej infraštruktúry, nekvalitné prestupné terminály; - znižovanie počtu prepravených cestujúcich v osobnej doprave čo má vplyv na vyššie požiadavky verejných zdrojov, - výška cestovného, ktoré v porovnaní s marginálnymi nákladmi na individuálnu dopravu nie je výrazne nižšie (pri obsaditeľnosti vozidla dvoma cestujúcimi sú náklady porovnateľné, príloha č. 1 tab. č. 4),
Príležitosti	Ohrozenia
<ul style="list-style-type: none"> - zabezpečenie trvalo udržateľnej mobility podporou ekologických druhov dopravy, - postupná internalizácia externých nákladov v súlade s postupom EÚ, - dosiahnutie efektívnejších a atraktívnejších služieb pre cestujúcich, - zvyšovanie kvality, bezpečnosti a spoľahlivosti dopravy na báze inteligentných dopravných systémov, - riadenie a redukcia IAD (spoplatnenie infraštruktúry, parkovania), - zníženie kongescií a proporcionálny rozvoj jednotlivých druhov dopravnej infraštruktúry, - zníženie externalít rozvojom multimodálnych dopravných systémov, - zníženie počtu obetí a následkov dopravných nehôd, 	<ul style="list-style-type: none"> - vzrastajúci trend presunu osobnej dopravy z verejnej dopravy (železničnej a autobusovej) na individuálny motorizmus spôsobený rastom životnej úrovne obyvateľstva a nedostatočnou kvalitou služieb, - kongescie spôsobujúce zvyšovanie energetických, časových a hospodárskych strát znižujúcich konkurencieschopnosť ekonomiky SR, - zvýšenie negatívneho vplyvu dopravy na životné prostredie a zvýšenie energetickej náročnosti dopravy a zvyšovanie závislosti od dovozu ropných produktov, - zníženie dopravnej dostupnosti a s tým spojené zníženie atraktívnosti regiónov, - zvyšovanie negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie,

Z uvedenej analýzy silných a slabých stránok, legislatívneho a finančného zabezpečenia verejnej dopravy (príloha č. 2) vyplýva, že na pokles výkonov VOD vplyva predovšetkým:

- **nevyhovujúci stav infraštruktúry VOD** (prestupné terminály, dostupnosť zastávok, dopravné prostriedky, nízka úroveň informačných technológií),
- **slabá kvalita služieb VOD** (neexistencia dopravnej integrácie, nejednotnosť kompetencií na úrovni obstarávateľov dopravy, neznalosť prepravných potrieb verejnej dopravy, neexistencia konkurencie medzi dopravcami),
- na druhej strane rast **reálnych príjmov obyvateľstva má výrazný vplyv na pokles počtu cestujúcich vo VOD** (väčšie používanie osobných áut), nižší vplyv ukazuje výška cestovného (napr. nárast cestovného o 1 % v dlhodobom horizonte spôsobí pokles výkonov verejnej autobusovej dopravy o 0,641 %, príloha č. 1, tab. č. 3 a 4).

3. Hlavné výzvy v oblasti verejnej osobnej a individuálnej dopravy

3.1 Zabezpečenie dostupnosti verejnej osobnej dopravy

V súvislosti s riešením poklesu výkonov VOD je potrebné analyzovať a zohľadňovať spoločenské tendencie, ktoré vplyvajú aj na vývoj odvetvia dopravy. Ide najmä o zmeny v demografii, v správaní sa obyvateľstva ako východiska pre budúci vývoj prepravných požiadaviek a tiež o zmeny v dopravných a informačných technológiách, a to predovšetkým:

- pokles počtu obyvateľov v produktívnom veku a nárast podielu obyvateľov v poproduktívnom veku. Podľa prognóz by Slovensko malo mať v roku 2025 zhruba 5 199 tisíc obyvateľov, čo znamená oproti súčasnému stavu zníženie o 180 tisíc, do roku 2050 by mal počet obyvateľov poklesnúť až na 4 880 tisíc. Proces starnutia obyvateľstva sa bude v najbližších desaťročiach zrýchľovať,
- životný štýl sa v budúcnosti podstatne zmení. Viac a viac budú vznikať nové pracovné formy, vzniknú rôznorodé formy správania sa spotrebiteľov a rôzne nové aktivity v rámci voľného času. Sprievodným javom pritom bude, že zákazníci budú očakávať individuálne produkty a služby. Pôvodné služby verejnej dopravy, ktoré sa sústreďovali na prepravu osôb medzi miestom bydliska a pracoviskom, nebudú už primerané a musia sa prispôbiť, inak by toto mohlo spôsobiť pokles počtu cestujúcich. Okrem toho možno očakávať nárast počtu osôb, ktoré budú dochádzať za prácou na dlhšie vzdialenosti.

Riešením je vytvorenie podmienok na to, aby ponuka verejnej dopravy zodpovedala zmeneným požiadavkám cestujúcich. Toto vyžaduje v prvom rade znalosť dopytu po prepravných výkonoch, zlepšenie informovanosti cestujúcich, zlepšenie komfortu a bezpečnosti cestovania, ako aj zavedenie integrovaných dopravných systémov.

3.2 Zníženie kongescií v mestách a v prímestských oblastiach

Na vývoj prepravných požiadaviek na verejnú osobnú dopravu má vplyv aj stupeň urbanizácie (podiel obyvateľov bývajúcich v mestách na celkovom počte obyvateľov). V Slovenskej republike stupeň urbanizácie v roku 2000 predstavoval hodnotu 56,6 %, v roku 2006 hodnotu 55,35 %. Zvyšuje sa počet obyvateľov žijúcich v prímestských častiach, čo má vplyv na vyššiu mobilitu. Tieto podmienky “fragmentovaných lokalít” podporujú využívanie osobných áut.

Trvalý hospodársky rast sa očakáva najmä v nových členských štátoch EÚ, kde stupeň motorizácie leží pod priemerom EÚ. Zo spracovaných prognóz vyplýva, že do roku 2020 dosiahne vybavenosť obyvateľstva v SR osobnými automobilmi pri reálnom scenári hodnotu 342 osobných automobilov na 1000 obyvateľov, čo v porovnaní s rokom 2005 (250 osobných vozidiel) je 36 % nárast.

Preťaženie ciest má negatívny hospodársky, sociálny, zdravotný aj environmentálny dosah a znehodnocuje prirodzené aj umelé životné prostredie. Systém plynulej dopravy by ľuďom aj tovaru umožnil dôjsť načas a obmedziť tieto negatívne účinky. Na miestnej úrovni je hlavnou úlohou znížiť negatívne vplyvy preťaženia a zároveň zabezpečiť rozvoj mestských zón.

Riešením sú opatrenia zamerané na podporu verejnej dopravy (mestskej a prímestskej), využívanie prvkov inteligentnej verejnej dopravy a znižovania dopytu po IAD.

3.3 Zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie

Klimatické zmeny predstavujú jednu z najväčších globálnych hrozieb. Hlavný problém pre životné prostredie súvisí predovšetkým so spotrebou pohonných hmôt, ktorá má za následok produkciu CO₂, znečistenie vzduchu a hluk. Napriek pokroku v automobilovom priemysle nárast dopravy a kongescie v mestských zónach majú za následok, že mestá sú hlavným a rastúcim zdrojom emisií CO₂, ktoré prispievajú ku klimatickým zmenám. Európska rada v marci 2007 odsúhlasila ciele týkajúce sa klímy a energetiky, predovšetkým zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 minimálne o 20 % v porovnaní s úrovňou emisií v roku 1990.

Tento cieľ bol premietnutý do konkrétnych legislatívnych návrhov. V oblasti dopravy je to návrh rozhodnutia o úsilí členských štátov znížiť emisie skleníkových plynov v sektoroch mimo schémy obchodovania s emisnými kvótami – stanovuje individuálne ciele pre členské štáty v sektoroch, ktoré nie sú pokryté systémom obchodovania s emisiami (doprava, pôdohospodárstvo, stavebníctvo, odpadové hospodárstvo). Ciele pre jednotlivé členské krajiny sú stanovené v rozmedzí od -20 % do +20 %. EK navrhuje pre Slovensko možnosť nárastu emisií skleníkových plynov o 13 % oproti roku 2005, čo je jeden z najvyšších limitov spomedzi členských krajín (absolútna hodnota predstavuje 23,5533 mil. ton CO₂ ekvivalentov). Tento limit je pre SR veľkou výzvou, pretože v súčasnosti ročný nárast emisií CO₂ v doprave prevyšuje 13 %, pričom podľa štúdií v roku 2020 dosiahne takmer 11 mil. ton CO₂, čo v porovnaní s rokom 2005 predstavuje nárast o približne 70 % (príloha č. 4).

Najväčší podiel emisií znečisťujúcich látok z dopravnej prevádzky v SR predstavuje cestná doprava (IAD a nákladná doprava, ktoré predstavujú až 87 % celkového objemu emisií, príloha č. 4). Množstvo emisií znečisťujúcich látok v doprave súvisí so spotrebou pohonných látok, ktorá následne vyplýva z technického stavu prevádzkovaného vozidlového parku, využívania kapacity dopravných prostriedkov a zaťaženia dopravnej infraštruktúry.

Podľa odhadov Európskej komisie až 40% emisií CO₂ a 70% emisií iných škodlivých látok produkuje doprava v mestách, ktoré vyplývajú z preťaženia ciest vo veľkých mestách. Preto opatrenia musia byť zamerané na zníženie spotreby pohonných látok ako sú podpora verejnej dopravy (najmä v mestách), obnova vozidlového parku a zvyšovanie priepustnosti dopravnej infraštruktúry.

3.4 Zvýšenie efektívnosti systému verejnej osobnej dopravy a financovanie výkonov vo verejnom záujme

V oblasti efektívneho zabezpečenia verejnej dopravy bude potrebné zohľadniť, že:

- presun výkonov z verejnej osobnej autobusovej a železničnej dopravy na IAD má negatívny vplyv na príjmy z cestovného, čo má za následok vyššie požiadavky na subvencovanie z verejných zdrojov,
- boli prijaté nové pravidlá na úrovni EÚ, ktoré liberalizujú služby verejnej dopravy, čo bude mať za následok, že pri obstarávaní služieb verejnej dopravy sa budú musieť dodržiavať pravidlá verejného obstarávania, predovšetkým:

- Nariadenia EP a Rady č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej iba “nariadenie“),
- Smernice EP a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica EP a Rady 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry

Podniky, ktoré realizujú verejnú dopravu, v súlade čl. 86 **Zmluvy o založení ES** podliehajú pravidlám hospodárskej súťaže. Sú to podnikateľské subjekty, ktoré realizujú služby verejnej dopravy ako verejnú zákazku, preto musia niesť aj určité riziká. V opačnom prípade, dopravcovia zabezpečujúci verejnú osobnú dopravu nie sú motivovaní na zvyšovaní počtu cestujúcich a na verejné subjekty budú vyvíjané trvalé a neprimerané požiadavky na jej financovanie. Preto, ak verejná doprava má v budúcnosti i naďalej hrať dôležitú úlohu, musia všetci zúčastnení, t. j. štátna správa, samospráva a dopravcovia, vytvoriť podmienky pre zabezpečenie narastajúcich prepravných potrieb cestujúcich kvalitnou verejnou osobnou dopravou.

V praxi to znamená, že v súlade s Nariadením bude na úrovni obstarávateľa (štátna správa, samospráva) potrebné:

- jednoznačne stanoviť záväzky verejnej služby,
- určiť parametre pre náhradu straty, pričom náhrada straty za poskytovanie nesmie presiahnuť náklady potrebné na zabezpečenie služby, berúc do úvahy príjmy z cestovného a primeraný zisk,
- ak na danú službu sa neuplatňuje verejné obstarávanie, výška potrebnej kompenzácie za službu má byť stanovená na základe analýz nákladov, ktoré by „typicky dobre spravovaná spoločnosť“ vyčíslila pri plnení týchto služieb (tzv. “benchmarking“ nákladov).

V súlade s Nariadením v prípadoch, v ktorých plnenie povinností verejnej služby zahŕňa finančnú náhradu alebo poskytnutie výlučných práv bude potrebné zabezpečiť, aby zmluva uzatvorená medzi obstarávateľom (štát, VUC) a prevádzkovateľom (autobusovej) dopravy bola realizovaná na základe verejného obstarávania (príloha č. 2 – legislatíva EÚ).

Nariadenie umožňuje vyňať z verejného obstarávania regionálnu a diaľkovú železničnú dopravu. Na druhej strane, je od roku 2010 trh v **medzinárodnej osobnej železničnej doprave** otvorený, čo bude mať vplyv na vnútroštátnu diaľkovú železničnú dopravu a na realizáciu výkonov vo verejnom záujme. Železničný podnik, ktorý má licenciu Spoločenstva a bezpečnostný certifikát, bude mať možnosť zobrať a vysadiť pasažierov na ktorejkoľvek stanici vrátane staníc nachádzajúcich sa v tom istom štáte (čiasť kabotáž). Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, v súlade s uvedenou smernicou, bude povinný vypracovať objektívnu ekonomickú analýzu a vopred určiť kritériá na posúdenie, či vstup nových dopravcov bude ohrozovať hospodársku rovnováhu služieb vo verejnom záujme.

Na základe uvedenej legislatívy môžeme podnikateľské prostredie vo verejnej doprave v závislosti od typu zmlúv a prepravných charakteristík rozdeliť nasledovne:

- Voľná konkurencia (súťaž na trhu) je vhodná najmä tam, kde sú menšie požiadavky na štruktúru systému a vyrovnávacie platby (napr. diaľková autobusová doprava). Optimálna cena sa tvorí z pohľadu dopravcu. Regulácia je dovolená formou správneho aktu, ktorým je udelenie licencie za stanovených podmienok.
- Regulovaná konkurencia (súťaž o trh) je charakterizovaná vysokými požiadavkami na prepojenie a štruktúru systému. Základnou požiadavkou je existencia viacerých subjektov

na dopravnom trhu. Regulácia je spravidla na základe zmlúv. Je to vhodný spôsob pre veľkú časť verejnej dopravy.

- Uzavretý trh je v prípade, kde neexistuje viac subjektov na dopravnom trhu. Typickým príkladom môžu byť dopravné podniky, ako sú napr. MHD vo veľkých mestách, alebo v súčasnosti železničná doprava.

V oblasti regulovanej konkurencie a uzavretého trhu je dôležitou otázkou úprava zmluvných vzťahov medzi jednotlivými subjektmi (objednávateľ a dopravca), kde musia byť jednoznačne rozdelené riziká pri vzniku dopravnej zákazky:

- riziko nákladov na realizáciu prevádzky znáša zásadne dopravca (napr. nárast osobných nákladov, réžia);
- riziko dostupnosti znáša dopravca (napr. zabezpečenie ukazovateľov kvality ako napr. presnosť a dodržiavanie prevádzky podľa cestovného poriadku, dostupnosť a prístupnosť verejnej dopravy aj pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou, možnosť prestupu, čistota vozidiel a technický stav vozidiel);
- riziko dopytu (riziko príjmov z cestovného) môže byť rozdelené:
 - o riziko zníženia príjmov z napr. regulovanej ceny za použitie dopravnej cesty, regulovaného cestovného znáša objednávateľ (verejná správa),
 - o riziko počtu prepravených cestujúcich znáša dopravca, avšak v rámci úhrady straty sa musí zobrať do úvahy, že pri znížení taríf môže narásť počet cestujúcich, a tak celkový výnos môže poklesnúť menej alebo zostať stabilný.
- riziko z vyššej moci musí byť spravodlivo rozdelené (straty zo živelnej pohromy).

Uplatňovanie regulovanej hospodárskej súťaže a jednoznačná úprava zmluvných vzťahov rozdelením rizík pri objednávaní výkonov vo verejnom záujme má viesť ku zníženiu celospoločenských výdavkov na zabezpečenie verejnej osobnej dopravy a zaakratívnenie verejnej dopravy pre cestujúcich.

3.5 Aplikácia inteligentných dopravných služieb

Rozvoj infraštruktúry potrebnej na zvládnutie nárastu prepravy tovaru a cestujúcich je výrazne obmedzený z priestorových a environmentálnych dôvodov. Aplikácie inteligentných dopravných služieb (ITS) nie sú v súčasnosti dostatočne využité na efektívne riadenie mobility alebo sa pri ich budovaní nevenuje dostatočná pozornosť interoperabilite, pričom širšie uplatnenie ITS umožní:

- spracovanie údajov o premávke a doprave, ktoré cestujúcim, vodičom, prevádzkovateľom vozových parkov a manažérom sietí môžu poskytnúť informácie, pomoc a dynamickú kontrolu dopravy; v nasledujúcich rokoch tieto aplikácie posilní satelitný systém Galileo, ktorý umožní presnejšie určovanie polohy,
- lepšie riadenie prevádzky a nových služieb (spravovanie vozového parku, informačné systémy pre cestujúcich, systémy na predaj a rezerváciu lístkov atď.),
- interoperabilitu platobných systémov (čipové karty) medzi rôznymi dopravnými prostriedkami a inými funkciami,
- vybrať si spôsob a čas dopravy na základe vopred získaných informácií. Podmienkou je dostupnosť zrozumiteľných, adekvátnych a interoperabilných informácií o ceste rôznymi dopravnými prostriedkami.
- dynamické riadenie premávky na existujúcej infraštruktúre, ktorým sa dosiahne väčšia priepustnosť infraštruktúry, vrátane riadenia premávky medzi sieťami na rozhraní mestských a medzimestských zón.

3.6 Zaistenie bezpečnosti dopravnej prevádzky a bezpečnostnej ochrany

Bezpečnosť dopravnej prevádzky predstavuje vnútornú bezpečnosť dopravy. SR v súlade so stratégiou EÚ prijala záväzok znížiť úmrtnosť na cestách SR do roku 2010 o 50 % oproti roku 2002 (610 usmrtených osôb). Tento cieľ sa nedarí plniť hlavne kvôli dopravným nehodám spôsobenými IAD, napr. v roku 2007 prišlo o život celkom 627 osôb, čo je dokonca o 48 usmrtených viac ako v predchádzajúcom roku. Najčastejšími kritickými miestami nehodovosti sú mestá, obce, ale aj železničné priecestia. Zvyšovanie vnútornej bezpečnosti sa môže dosiahnuť opatreniami týkajúcimi sa prevádzky, konštrukciou dopravných prostriedkov a infraštruktúry.

Bezpečnostná ochrana (vonkajšia bezpečnosť) predstavuje ochranu proti terorizmu, vandalizmu (napr. športoví fanúšikovia) a živelným pohromám, pričom VOD je v tomto smere zraniteľnejšia ako IAD. Na zabezpečenie bezpečnosti a ochrany osôb a personálu VOD by sa mali vo zvýšenej miere využívať výhody nových informačných, komunikačných a bezpečnostných technológií. V rámci krízového manažmentu prevádzkovateľov dopravy je potrebné prijať opatrenia na zabránenie nebezpečných situácií a spracovať postupy ich riešenia v súčinnosti s Policajným zborom, útvarmi civilnej ochrany obyvateľstva, Železničnou políciou a Hasičským a záchranným zborom.

4. Ciele a strategické oblasti podpory verejnej osobnej dopravy

V súlade s globálnym cieľom dopravnej politiky SR, ktorým je trvalo udržateľný rozvoj mobility, má ministerstvo v oblasti verejnej dopravy nasledovné ciele: (1) zachovať a zvýšiť podiel VOD na celkovom objeme prepravených osôb, (2) podporiť sociálnu inklúziu zabezpečením minimálnej dopravnej obslužnosti prepojením menej rozvinutých regiónov (obcí) k centráram ekonomických aktivít, (3) obmedziť nárast emisií škodlivých plynov z dopravy v súlade s medzinárodnými záväzkami.

Realizácia týchto cieľov bude zameraná predovšetkým na zlepšenie základných parametrov, ktoré ovplyvňujú užívateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku (VOD alebo IAD), ktorými sú:

- časová a priestorová dostupnosť (čas strávený v dopravnom prostriedku a mimo neho, dostupnosť zastávok, pokrytie celého územia v primeranej kvalite a za prijateľnú cenu, využiteľnosť verejnej dopravy pre cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie,
- pohodlie, kvalita a rozsah doplnkových služieb (kvalitné dopravné prostriedky, spoľahlivosť dopravného procesu, dostupné informácie o možnostiach a podmienkach využitia verejnej dopravy),
- náklady na realizáciu dopravného procesu (cena pre užívateľa: atraktívna výška cestovného VOD v porovnaní s IAD, najmä pre pravidelne cestujúcich, opatrenia na zníženie dopytu po VOD - spoplatnenie infraštruktúry, internalizácia externých nákladov),
- vnútorná bezpečnosť vo vzťahu k dopravnému procesu, pravdepodobnosť nehody, vonkajšia bezpečnosť a ochrana proti terorizmu, vandalizmu a podobným protiprávnym činom, ako aj ochrana proti prírodným živlom.

4.1 Strategické oblasti podpory verejnej osobnej dopravy

Opatrenia na zvýšenie podielu verejnej dopravy sú orientované na zlepšenie parametrov základných kritérií, ktoré ovplyvňujú užívateľa dopravy pri voľbe dopravného prostriedku (VOD alebo IAD) v týchto strategických oblastiach:

- zvýšenie kvality, dostupnosti infraštruktúry a služieb verejnej dopravy:
 - rozvoj infraštruktúry,
 - podpora funkčných prevádzkových dopravných reťazcov založených na integrácií,
 - podpora obnovy vozidlového parku,
- vytvorenie vonkajších podmienok na zvýšenie konkurencieschopnosti VOD voči IAD.

4.1.1 Modernizácia infraštruktúry verejnej dopravy

Potreby verejnej dopravy budú zohľadňované pri všetkých dopravných investíciách. Je potrebné zabezpečiť vyváženú koordináciu využitia pozemkov a integrovaný prístup k mestskej mobilite (mestské plánovanie, ekonomické a sociálne záležitosti, doprava) vrátane požiadaviek na investorov, aby spracovávali špecifický plán mobility na prístup k danej stavbe ako súčasť postupu na získanie stavebného povolenia.

Z pohľadu rozvoja obcí, miest, mestských aglomerácií a regiónov je nevyhnutné riešiť otázku lepšej dostupnosti všetkých oblastí ovplyvnených územným rozvojom. Tendencia budovania predmestí a rozširovania miest vedie k využitiu pozemkov charakterizovaných malou hustotou a priestorovou izolovanosťou. Výsledné rozptýlenie domova, práce a zábavy vedie k zvýšeným požiadavkám na dopravu. Nižšia hustota v okrajových zónach sťažuje poskytovanie riešení hromadnej dopravy uspokojujúcej kvality, ktoré by priťahovali podstatné množstvo užívateľov.

V podmienkach SR je riešením väčšie zapojenie verejnej železničnej dopravy do systémov mestskej hromadnej dopravy vo väčších urbanizačných oblastiach, ktoré bude realizované prostredníctvom integrácie infraštruktúry verejnej osobnej dopravy, budovaním integrovaných dopravných systémov a vzájomnou koordináciou mestskej dopravy s regionálnou a nadregionálnou (v prípade Bratislavy aj s cezhraničnou) železničnou osobnou dopravou. V rámci týchto integrovaných systémov bude železničná infraštruktúra základom dopravnej sústavy, na ktorú budú nadväzovať ostatné druhy dopravy, a to vrátane individuálnej dopravy (parkoviská P&R). Bude podporované budovanie systémov kombinujúcich električkovú a železničnú dopravu (tram-train) s cieľom priviesť železničnú dopravu bližšie k zdrojom a cieľom ciest. Verejná prímestská autobusová doprava bude zapojená do integrovaných dopravných systémov, kde kapacitné linky doplnia nosnú sieť železničnej dopravy a bude plniť funkciu plošnej obsluhy územia s väzbou na nosnú sieť.

Potenciál rastu železničnej dopravy a rozvoj služieb je najmä v diaľkovej osobnej doprave a prímestskej doprave s koncentrovanými prepravnými prúdmi na hlavných tratiach, ktoré budú prepojené prestupnými uzlami umožňujúcich dopravu do/z regionálnych centier. Preto rozvoj infraštruktúry bude zameraný na modernizáciu medzinárodných koridorov, ktoré zároveň prepájajú najväčšie slovenské regionálne centrá.

Na podporu železničnej dopravy bude zabezpečený nový prístup k **spoplatneniu železničnej infraštruktúry**, ktorý vyplýva zo smernice EÚ 2001/14/ES. Dopravca bude uhrádzať iba náklady priamo spôsobené prevádzkou vlaku (tzv. marginálne náklady). Tento prístup má zabezpečiť, aby poplatok motivoval intenzívnejšie využívať železničnú infraštruktúru, čo pri súčasnom spôsobe spoplatnenia nie je reálne.

V záujme podpory VOD obstarávateľa výkonov vo verejnom záujme v spolupráci s dopravcami by mali na základe vypracovaného plánu dopravnej obslužnosti (§ 14a zákona o cestnej doprave) zostavovať plán investičných zámerov, ktorý by obsahoval rozvoj dopravnej infraštruktúry VOD. Investičné prostriedky na investičné zámery poskytne príslušný objednávateľ na zabezpečenie výkonov vo verejnom záujme za predpokladu, že zvýšia hospodárnosť, výkonnosť, bezpečnosť prevádzky a splňajú požiadavky na prepravu osôb so zníženou pohyblivosťou a orientáciou v súlade s legislatívou EÚ.

Priority:

- zabezpečiť, aby koľajová doprava prepájala prímestské oblasti s centrami veľkých miest, integrácia infraštruktúry koľajovej dopravy (systém rail & tram),
- modernizovať železničné stanice v miestach spádových centier, ktoré budú tvoriť prestupné body verejnej dopravy a IAD vrátane budovania záchytných parkovísk (park & ride), čím sa vytvoria podmienky na to, aby líniová (radiálna) dopravná obslužnosť bola zabezpečovaná železničnou dopravou a autobusová doprava zabezpečovala nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv. tangenciálne väzby),
- budovať záchytné parkoviská, ktoré umožnia realizovať kombinovaný spôsob prepravy prestupom z IAD na verejnú dopravu,
- v mestských aglomeráciách podporovať systémy rýchlej autobusovej dopravy pomocou vyhradených pruhov pre verejnú dopravu a pre vozidlá obsadené viac ako jedným cestujúcim,
- budovať infraštruktúru verejnej dopravy tak, aby bola v súlade s požiadavkami Nariadenia o právach a povinnostiach cestujúcich so zníženou pohyblivosťou,
- budovať zastávky verejnej dopravy v zónach s ekonomickými aktivitami (obchody, firmy), aby tieto boli dobre obslužené prostredníctvom sietí verejnej dopravy tak, aby sa k nim poskytovatelia služieb, pracovníci a zákazníci mohli ľahko dostať,
- zabezpečiť nový prístup k spoplatneniu železničnej infraštruktúry, aby dopravca uhradil iba náklady priamo spôsobené prevádzkou vlaku (tzv. marginálne náklady),
- v záujme podpory verejnej osobnej dopravy obstarávateľa výkonov vo verejnom záujme v spolupráci s dopravcami budú zostavovať plán investičných zámerov na základe Plánu dopravnej obslužnosti,
- vytvorenie podmienok pre viac zdroje financovania nevyhnutnej infraštruktúry (verejné a súkromné zdroje a príjmy zo spoplatnenia parkovísk, vstupov do miest atď.).

4.1.2 Podpora prevádzky verejnej osobnej dopravy

• Tvorba integrovaných dopravných systémov (IDS)

Potreba vytvárať IDS vzniká vo veľkých mestách, ktoré sú spádovými mestami (väčší počet škôl, pracovných príležitostí, zdravotníckych zariadení, úradov) vtedy, keď :

- nárast individuálnej automobilovej dopravy začína spôsobovať problémy v dôsledku nedostatočnej kapacity cestných komunikácií a v dôsledku negatívnych dopadov tejto dopravy na život v meste a na životné prostredie,
- obmedzené finančné prostriedky na verejnú hromadnú osobnú dopravu na jednej strane a požiadavky obyvateľstva na rozsah a ceny služieb verejnej hromadnej osobnej dopravy na druhej strane vedú k potrebe lepšieho využitia dopravného potenciálu obsluhujúceho dané územie,
- na zabezpečovaní dopravnej obslužnosti územia sa podieľajú dopravcovia viacerých druhov dopravy (mestská hromadná doprava, prímestská autobusová doprava a železničná doprava), ktoré sú financované z verejných zdrojov.

IDS znamená prínosy pre všetky zúčastnené strany: cestujúceho, objednávateľa a dopravcu. Pre cestujúceho IDS znamená tieto prínosy: systémovú dopravnú previazanosť obsluhovaného územia, jednotný tarifný systém a jednotnú sústavu cestovných dokladov, jednotný informačný systém a jednotný predajný systém cestovných dokladov (platobné karty, ľubovoľné termíny ich platnosti, poskytovanie špecifických zliav). Z analýzy legislatívneho zabezpečenia verejnej dopravy (príloha č.2) vyplýva, že otázky integrácie verejnej dopravy sú upravené (napr. podpora vzniku IDS, možnosť vytvárať integrátorov

dopravy, použitie finančných prostriedkov na IDS), avšak realizácia integrácie v praxi je nedostatočná. Preto je potrebné legislatívne podporiť vznik IDS.

Priority:

- legislatívne podporiť integráciu a harmonizáciu v nasledovných oblastiach:
 - ustanoviť povinnosť integrácie VOD na regionálnej úrovni a dotácie z verejných zdrojov viazať na jej integráciu,
 - stanoviť spôsob určovania a prideľovania finančných prostriedkov pre IDS a obmedziť možnosť dotovania súbežných liniek v súlade so zásadami tvorby dopravnej obslužnosti (príloha č. 3),
 - umožniť založenie integrátora dopravy vrátane stanovenia jeho kompetencií,
 - jednoznačne upraviť kompetencie samosprávneho kraja v oblasti regionálnej železničnej dopravy (v prvej fáze ako prenesený výkon štátnej správy, neskôr ako originálna pôsobnosť),
- vytvárať integrátorov dopravy (predovšetkým tam, kde je v súčasnosti verejná doprava zabezpečovaná prostredníctvom troch úrovní: štát, samosprávny kraj a krajské mesto), ktorí budú zabezpečovať nasledovné činnosti:
 - koordináciu dopravy, zabezpečenie jej prepojenosti v súlade so zásadami zabezpečenia dopravnej obslužnosti (príloha č. 3),
 - zabezpečenie jednotného tarifného systému, ktorý umožní realizáciu ciest na jeden doklad s potrebnými prestupmi, a to bez ohľadu na zvolený dopravný prostriedok a dopravcu,
 - zabezpečenie konkurenčného prostredia tak, aby bola zabezpečená ekonomická efektivita prevádzky s dôrazom na zachovanie dopravnej koordinácie a kooperácie (transparentnosť pri výbere dopravcov),
- v súlade s Nariadením zabezpečiť, aby zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme:
 - boli uzatvorené medzi obstarávateľom (štát, VÚC) a prevádzkovateľom dopravy na základe verejného obstarávania, pričom časť rizík prevezme aj dopravca, ako napr. riziko nákladov na realizáciu prevádzky, riziko dostupnosti a časť rizika dopytu (riziko príjmov z cestovného),
 - boli uzatvárané na viac rokov s cieľom rozvoja stabilného podnikateľského prostredia;
 - podporovali rozvoj malých a stredných podnikov vstupom na trh verejnej dopravy a umožnili dopravcom udeľovať subkontrakty (poskytovanie služieb tretími stranami);
- podporovať vstup nových (železničných) dopravcov na trh verejnej dopravy znížením bariér v rámci získania licencie (zníženie poplatkov za získanie licencie).

• Zabezpečenie prístupu k VOD pre osoby so zníženou pohyblivosťou

V súlade s požiadavkami Nariadenia EP a Rady (ES) č. 1371/2007 z 27. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave a spoločenskými potrebami je potrebné pre zdravotne postihnutých ľudí, starších ľudí, pre rodiny s deťmi zabezpečiť prístup na zastávky a stanice, nástup a výstup a cestovanie.

Nariadenie vymedzuje rámec pre ochranu práv a povinností cestujúcich v železničnej preprave s cieľom zefektívnenia a zatraktívnenia týchto služieb. Týka sa aj vnútroštátnej dopravy, pričom členský štát môže vyňať z uplatňovania nariadenia služby mestskej, prímestskej a regionálnej osobnej železničnej prepravy. Vzhľadom na veľkú finančnú náročnosť nariadenia prioritne bude potrebné uplatňovať nariadenie v prvej fáze v rámci medzinárodnej a diaľkovej dopravy, v neskoršom štádiu aj v mestskej, prímestskej a regionálnej osobnej železničnej preprave.

Priority:

- zabezpečiť dostupnosť staníc, nástupísk a dopravných prostriedkov pre osoby so zníženou pohyblivosťou,
- zabezpečiť vybudovanie akustických a vizuálnych informačných systémov pre zdravotne ťažko postihnutých.

- **Zavádzanie netradičných modelov dopravnej obsluhy**

Cieľom tohto prístupu je zabezpečiť pokrytie prepravných potrieb obyvateľov, ktorí nevlastnia motorové dopravné prostriedky aj v čase nízkeho dopytu po prepravných výkonoch a pri zabezpečení obslužnosti koncových obcí vhodnou kombináciou dopravnej obsluhy jednotlivými druhmi dopravy. Charakteristické pre diferencovaný model obsluhy územia je spolupôsobenie pravidelnej autobusovej dopravy prípadne železničnej dopravy a príležitostnej dopravy, taxislužby, resp. ďalších foriem dopravy, ktoré nie sú ešte na Slovensku rozšírené ako napr. "autobus na zavolanie", "zberný taxík", alebo spoločenstvá v individuálnej osobnej doprave ("car pooling"), ktoré sa vytvárajú na základe poskytnutia služieb aj iným cestujúcim.

Priority:

- umožniť pri zabezpečení obslužnosti koncových obcí využitie viacerých foriem ich dopravnej obsluhy vrátane možnosti prepravy osôb deväťmiestnymi vozidlami (príloha č.3).

4.1.3 Podpora obnovy vozidlového parku

Zmluva o výkonoch vo verejnom záujme medzi obstarávateľom verejnej dopravy (štát, samosprávny kraj, obec) a dopravcom musí motivovať, aby dopravca obstarával dopravné prostriedky, ktoré podstatne zvýšia hospodárnosť, výkonnosť, ekológiu a bezpečnosť dopravy. Na realizáciu opatrení v prospech zdravotne postihnutých občanov obstarávateľ verejnej dopravy bude poskytovať pomoc (investičné prostriedky, bonifikácia úverov a záruky) v prípadoch, keď tieto nemôžu byť financované z odpisov, ktoré sú súčasťou oprávnených nákladov v rámci financovania výkonov vo verejnom záujme.

Jednou z možností je Operačný program Doprava, kde v rámci prioritnej osi č. 6 "Rozvoj verejnej osobnej dopravy" ministerstvo podporí prímestskú a regionálnu železničnú osobnú dopravu, najmä z pohľadu modernizácie mobilných prostriedkov. Ďalšou možnosťou obnovy vozidlového parku (autobusovej dopravy) je Operačný Program Životné prostredie, kde jednou z prioritných osí je ochrana ovzdušia.

Priority v tejto oblasti musia byť zamerané predovšetkým na:

- podporu obnovy mobilného parku ekologických vozidiel vo verejnej doprave (zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme, štátna pomoc na úrovni samosprávnych krajov a na úrovni štátu),
- podporu obnovy mobilného parku vozidiel pre cestujúcich s obmedzenou pohyblivosťou,
- podporu nákupu a prevádzky ekologických a energeticky úsporných vozidiel verejnými orgánmi prostredníctvom verejného obstarávania v súlade s návrhom smernice o podpore čistých a energeticky úsporných vozidiel v cestnej doprave, kde ekonomická cena bude zahŕňať externé náklady počas celej životnosti vozidla (spotreba energie, emisie CO₂ a znečisťujúce emisie súvisiace s prevádzkou vozidiel – príloha č. 5),
- poskytovanie ekonomických stimulov na obstaranie ekologickejších vozidiel vrátane podpory budovania novej infraštruktúry na distribúciu alternatívnych palív (CNG).

4.2 Vytvorenie vonkajších podmienok na zvýšenie konkurencieschopnosti verejnej dopravy voči individuálnej

Podľa spracovaných prognóz budú po roku 2012 kongescie v mestských aglomeráciách a väčších mestách výraznou prekážkou ďalšieho rozvoja osobnej dopravy v mestách, ich riešenie si vynúti vysoký stupeň regulácie a ďalšieho spoplatňovania individuálneho motorizmu, čo sa postupne prejaví vyšším využívaním verejnej osobnej dopravy.

Okrem zatriaktívnenia ponuky služieb VOD je potrebné prijať vonkajšie opatrenia, ktorých cieľom je zvýšiť elasticitu dopytu po IAD, teda urobiť dopyt citlivejším na zmeny cien. Ako je uvedené v úvode materiálu, spoplatnenie parkovania a infraštruktúry má značný vplyv na zníženie používania osobných áut.

V tejto súvislosti na dosiahnutie menšieho používania automobilov v centrách miest je potrebná aj primeraná politika týkajúca sa parkovania a spoplatňovania dopravnej infraštruktúry. Poskytovaním ďalších priestorov na parkovanie sa z dlhodobého hľadiska podporuje IAD, a to hlavne, ak je parkovanie zadarmo. Parkovacie poplatky možno použiť ako ekonomický prostriedok. Rozdielna výška poplatkov (bezplatné parkovacie miesta v prestupných termináloch železničnej dopravy na periférii miest a vyššie poplatky v centrách) vytvorí podnety na využívanie VOD (mestskej a prímestskej). Na to, aby poplatky boli akceptované verejnosťou, výnosy z poplatkov je potrebné, aby boli **účelovo viazané na financovanie verejnej dopravy** (napr. schéma vyberania mýta v Londýne na odľadenie ciest je dobrým príkladom na zlepšenie verejnej dopravy).

Okrem toho užívatelia dopravy vytvárajú aj nepriaznivé vplyvy, ktoré spôsobujú náklady spoločnosti, a ktoré nehradia priamo (*externé náklady*), ako je strata času ostatných vodičov spojená s dopravnými zápchami, zdravotné problémy spojené s hlukom a so znečistením ovzdušia. Preto v súlade s politikou EÚ bude potrebné začleňovať externé náklady do spoplatnenia nielen pre vozidlá nákladnej dopravy, ale aj pre IAD.

Priority:

- komplexné uplatňovanie regulačných nástrojov na zníženie dopytu po IAD:
 - diferencované parkovacie poplatky zohľadňujúce obmedzenú dostupnosť verejného priestranstva,
 - poplatky za užívanie ciest v meste a mýta za vstup do mesta (prostredníctvom inteligentných systémov),
 - dopravné obmedzenia a zvýhodnený prístup do citlivých oblastí pre ekologické vozidlá (s nízkymi emisiami na základe EURO noriem),
 - aplikácia inteligentných dopravných systémov poskytujúcich optimalizáciu plánu cesty, lepšie riadenie dopravy a jednoduchšie riadenie požiadaviek ovplyvňujúce konanie cestujúcich ešte pred cestou a usmerňuje ich pozornosť na trvalejšie udržateľné dopravné alternatívy,
 - zahrnutie osobných áut do systému spoplatnenia cestnej infraštruktúry, najmä v oblastiach preťaženej dopravnej infraštruktúry.

5. AKČNÝ PLÁN

Strategická oblasť / Opatrenie	Termín	Gestor
Strategická oblasť 1: Zvýšenie kvality a dostupnosti infraštruktúry a služieb verejnej dopravy		
1.1 Modernizácia infraštruktúry verejnej dopravy		
1. Realizovať projekty zaradené v zásobníku projektov v rámci OP Doprava pre obdobie 2007 – 2013 v rámci prioritnej osi 1 – modernizácia železničnej infraštruktúry a 6 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov;	priebežne	MDPT/ ŽSR/príslušné mestá
2. Modernizovať železničné stanice v miestach spádových centier (definovaných VÚC a ŽSSK na základe spracovaných plánov dopravnej obslužnosti), ktoré budú slúžiť ako prestupné body v rámci integrovaných dopravných systémov;	priebežne	MDPT/ ŽSR/príslušné mestá
3. Umožniť bezbariérový prístup pre osoby so zníženou pohyblivosťou v súlade s nariadením EP a Rady č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave;	priebežne	ŽSR/ŽSSK
1.2 Podpora prevádzky verejnej osobnej dopravy		
4. Spracovať Konceptiu spoplatňovania železničnej dopravnej cesty s cieľom zmeny prístupu k jej spoplatneniu vrátane podpory IDS;	2009	MDPT/ŽSR
5. Legislatívne upraviť povinnosť integrácie verejnej osobnej dopravy na regionálnej úrovni a presun kompetencií v regionálnej železničnej doprave na VÚC;	2009	MDPT
6. Transponovať nariadenie EP a Rady č. 1370/2007 o službách verejnej železničnej a autobusovej dopravy;	2009	MDPT/ÚVO
7. Zmluvami uzatvorenými medzi obstarávateľom (štát, VÚC) a prevádzkovateľom dopravy zabezpečiť rovnovážne rozdelenie rizík (riziko nákladov na realizáciu prevádzky, riziko dostupnosti a riziko dopytu);	2010	MDPT/VÚC
8. Implementovať smernicu EP a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva týkajúcu sa otvorenia trhu medzinárodnej osobnej železničnej dopravy;	2009	MDPT/ÚRŽD
1.3 Podpora obnovy vozidlového parku		
9. Modernizovať železničné mobilné prostriedky pre regionálnu, medziregionálnu a prímestskú dopravu,	priebežne	ŽSSK/MDPT
10. Zvýhodňovať vozidlá s nižšími emisiami pri spoplatňovaní dopravnej infraštruktúry;	2009	MDPT
11. V rámci verejného obstarávania zabezpečiť v súlade s návrhom smernice o podpore čistých a energeticky úsporných vozidiel v cestnej doprave, aby ekonomická cena zahŕňala externé náklady počas celej životnosti vozidla;	podľa schváleného termínu	MDPT/ÚVO
Strategická oblasť 2: Vytvorenie vonkajších podmienok na zvýšenie konkurencieschopnosti verejnej dopravy voči individuálnej		
12. Legislatívne upraviť možnosť spoplatnenia parkovania na miestnych komunikáciách a verejných priestranstvách;	2009	MDPT
13. Postupne realizovať prvky inteligentných dopravných systémov v osobnej doprave;	priebežne	Správcovia komunikácií