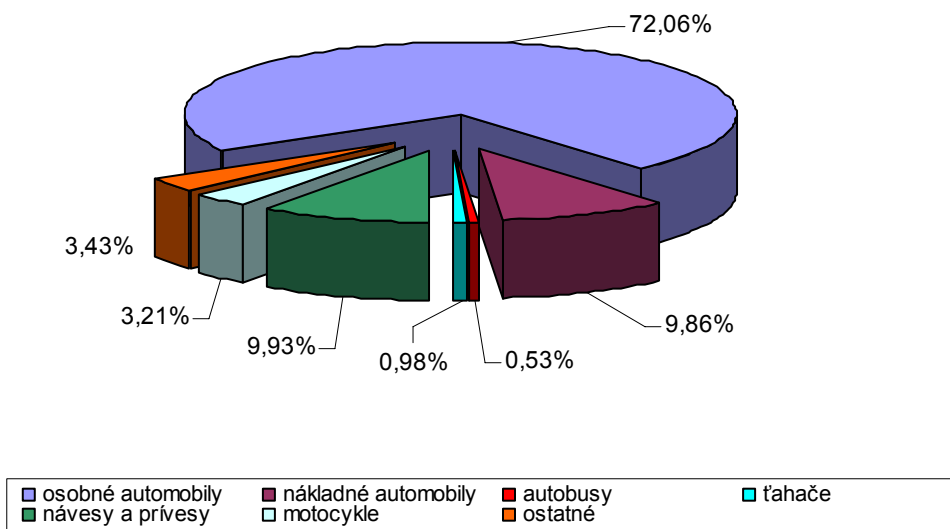


Mobilné prostriedky

V cestnej doprave za posledných 10 rokov narástol počet osobných automobilov z 1 015 794 osobných automobilov evidovaných v roku 1995 na 1 433 926 osobných automobilov v roku 2007, čo predstavuje celkový nárast o 41 %. Podobný trend je zaznamenaný aj pri nákladných automobiloch, ktorých počet od roku 1995 do roku 2007 narástol o vyše 91 %.

Obr. 1**Štruktúra cestných dopravných prostriedkov v roku 2007****Obr. 2 Počet vozidiel v SR**

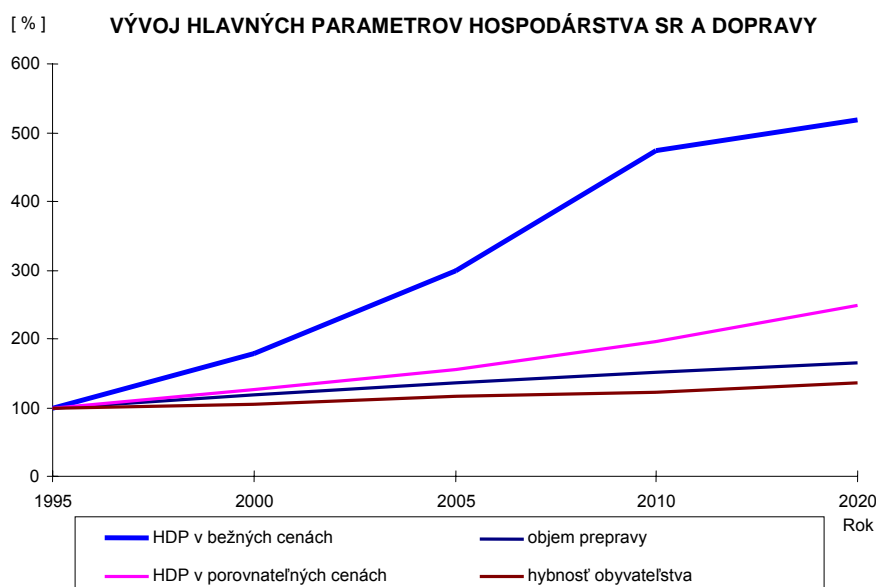
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vozidlá Celkom	1 498 160	1 751 840	1 783 199	1 833 818	1 879 854	1 647 001	1 801 117	1 841 275	1 989 824
z toho									
osobné automobily	1 015 794	1 274 244	1 292 843	1 326 891	1 356 185	1 197 030	1 303 704	1 333 749	1 433 926
nákladné automobily	102 634	110 714	120 399	130 334	142 140	140 395	160 089	172 781	196 141
autobusy	11 812	10 920	10 649	10 589	10 568	8 921	9 113	8 782	10 480
ťaháče	.	3 281	4 994	6 837	8 851	11 435	14 141	16 558	19 556
návesy a prívesy	175 740	201 269	206 627	213 167	218 517	170 491	188 411	188 267	197 561
motocykle	81 847	45 647	46 676	47 900	48 709	51 977	56 366	58 101	63 889

Zdroj: ŠÚ SR

Prognóza vývoja dopravy do roku 2020

Na vývoj dopravy budú v budúcnosti významne vplývať viaceré makroekonomické faktory, ktorých vplyv bol premietnutý na základe štatistickej analýzy do očakávaného vývoja dopravy¹ Uvedené prognózy boli štatisticky analyzované na vzájomnú závislosť (koreláciu) vybraných makroekonomických ukazovateľov a indikátorov charakterizujúcich rozvoj dopravy:

- hrubý domáci produkt (HDP) má najtesnejšiu väzbu na cestnú verejnú dopravu a individuálny motorizmus,
- tvorba hrubého kapitálu má najtesnejšiu väzbu na verejnú osobnú dopravu, železničnú a cestnú nákladnú dopravu,
- počet obyvateľov má najtesnejšiu väzbu na objem prepravy osobnej dopravy,
- ekonomicky aktívne obyvateľstvo má najväčšiu väzbu na individuálny motorizmus,
- hrubé peňažné príjmy na jedného člena domácnosti má najväčšia tesnosť väzby na cestnú verejnú dopravu a individuálny motorizmus,
- vybavenosť osobnými automobilmi má najväčšiu tesnosť väzby na individuálny motorizmus.



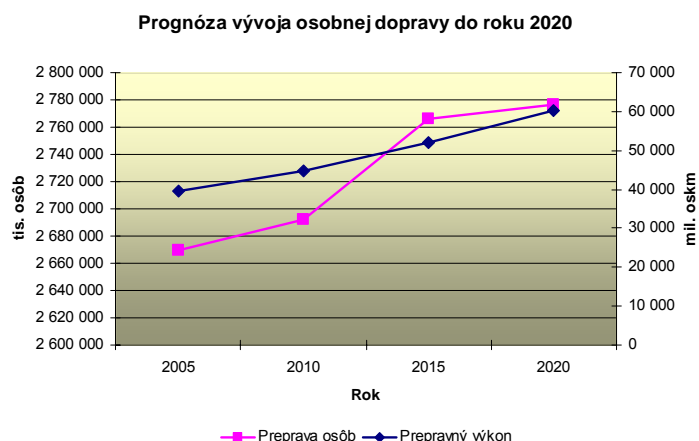
Vývoj do roku 2020 v osobnej doprave možno charakterizovať nasledovne:

- v osobnej doprave bude aj naďalej dominovať individuálny motorizmus, ktorý si zachová vyše 70 % podiel na objeme prepravy cestujúcich pri súčasnom znižovaní podielu verejnej dopravy, ktorej podiel poklesne na 26 %, avšak v prepravnom výkone (oskm) tento pomer bude priaznivejší,
- do roku 2010 bude pokračovať mierny rast osobnej dopravy s presunom na individuálny motorizmus. Po roku 2012 kongescie v mestských aglomeráciách a väčších mestách budú výraznou prekážkou ďalšieho rozvoja osobnej dopravy v mestách, kde si ich riešenie vynúti vysoký stupeň regulácie a ďalšieho spoplatňovania individuálneho motorizmu, čo sa postupne prejaví vyšším využívaním verejnej osobnej dopravy,
- po dokončení modernizácie železničných tratí a modernizácie mobilných prostriedkov prímestskej a regionálnej železničnej dopravy sa vytvoria podmienky pre presun

¹ Prognóza dopravy do roku 2015 – VÚD Žilina 2004, Očakávaný vývoj dopravy do roku 2020 – VÚD Žilina 2007,

prímestskej a regionálnej dopravy na železničnú dopravu; rozvoj verejnej autobusovej dopravy poklesne, pričom narastie podiel mestskej hromadnej dopravy,

- individuálny motorizmus si zachová dominantné postavenie predovšetkým vplyvom viacerých makroekonomických faktorov (napr. rast HDP, zvyšovanie príjmov domácností).



2. Faktory vplývajúce na dopyt po verejnej doprave

Tab. č. 3 Výška elasticity vo verejnej doprave v SR²

Typ dopravy	Výška cestovného		Ind. doprava (dopyt po PHM)		Príjmová elasticita	
	Krátkodobá	Dlhodobá	Krátkodobá	Dlhodobá	Krátkodobá	Dlhodobá
Autobusová doprava	-0,579	-0,641	-1,491	-2,482	-1,078	-10,227
Železničná doprava	-0,583	-0,477			-1,603	-3,692

Elasticita verejnej dopravy je definovaná ako zmena dopytu v prípade zmeny jedného z rozhodujúcich faktorov: výška cestovného, náklady na prevádzku osobného auta, príjem cestujúceho. Z analýz vyplýva, že najväčší vplyv na pokles cestujúcich má nárast reálnych príjmov (častejšie používanie osobných áut), nižší vplyv vykazuje výška cestovného (napr. nárast cestovného o 1 % v dlhodobom horizonte spôsobí pokles výkonov verejnej autobusovej dopravy o 0,641 %).

Tab.4 Porovnanie cestovného v prímestskej autobusovej doprave (PAD) a osobného automobilu v Sk/os podľa priemernej tarifnej vzdialenosti PAD

Tarifná vzdialenosť (km)	PAD		OA				
	Priem. tarif. vzdialenosť (km)	Cestovné (Sk/os)	OA, 1 osoba (Sk/os)	OA, 2 osoby (Sk/os)	OA, 3 osoby (Sk/os)	OA, 4 osoby (Sk/os)	OA, 5 osôb (Sk/os)
do 4	2,5	9,0	6,75	3,375	2,25	1,7	1,35
5 - 7	6	10,0	16,2	8,1	5,4	4,08	3,24
8 - 10	9	14,0	24,3	12,15	8,1	6,12	4,86
11 - 13	12	18,0	32,4	16,2	10,8	8,16	6,48
14 - 17	15,5	22,0	41,85	20,93	13,95	10,54	8,37

² Vypracovanie regionálneho plánu dopravnej obslužnosti, Prodos (VÚD Žilina, ŽU Žilina, Chaps Brno), 2007

18 - 20	19	25,0	51,3	25,65	17,1	12,92	10,26
21 - 25	23	31,0	62,1	31,05	20,7	15,64	12,42
26 - 30	28	40,0	75,6	37,8	25,2	19,04	15,12
31 - 35	33	47,0	89,1	44,55	29,7	22,44	17,82
36 - 40	38	53,0	102,6	51,3	34,2	25,84	20,52
41 - 45	43	58,0	116,1	58,05	38,7	29,24	23,22
46 - 50	48	66,0	129,6	64,8	43,2	32,64	25,92
51 - 55	53	74,0	143,1	71,55	47,7	36,04	28,62
56 - 60	58	78,0	156,6	78,3	52,2	39,44	31,32
61 - 70	65,5	89,0	176,85	88,43	58,95	44,54	35,37
71 - 80	75,5	100,0	203,85	101,93	67,95	51,34	40,77
81 - 90	85,5	117,0	230,85	115,43	76,95	58,14	46,17
91 - 100	95,5	128,0	257,85	128,93	85,95	64,94	51,57

Legenda:

Porovnanie cien (Sk/os) v súvislosti s prepravu prímestskou autobusovou dopravou a nákladmi na pohonné hmoty pri použití osobného automobilu (Sk/os) pri jeho rôznej obsaditeľnosti. Porovnanie je zjednodušené, uvažuje len s nákladmi na PHM u OA, ktoré sú najväčšou variabilnou nákladovou položkou motoristu.

- PAD je ekonomicky výhodnejšia ako OA
- OA je ekonomicky výhodnejší ako PAD
- PAD je rovnako ekonomicky výhodná ako OA