

INTEGRÁCIA HROMADNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V PODMIENKACH SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Zuzana Lokšová¹

Anotace: Článok sa zaoberá aktuálnou problematikou integrácie hromadnej osobnej dopravy. Uplatnenie IDS v praxi môže priniesť ekonomické efekty týkajúce sa zníženia súčasnej úrovne dotácií štátu do všetkých druhov hromadnej osobnej dopravy, sprehľadnenie toku finančných prostriedkov plynúcich do prevádzky hromadnej osobnej dopravy a celkové skvalitnenie poskytovaných dopravných služieb.

Kľúčová slova: integrovaný dopravný systém, hromadná osobná doprava, legislatíva

Summary: The aim of this article is integration of passenger mass transport in Slovak Republic. The article analyses the present status of legal modifications of passenger mass transport and public interests in transport too. It solve initial sequence of steps for removal limitations in legislative and describe Public mass transport law as top possible legislative integration tool of transport services.

Key words: integrated transport system, passenger mass transport, legislation

1. ÚVOD

Doprava na Slovensku je založená na úzkej závislosti od geografickej a hospodárskej štruktúry štátu, v ktorej dominuje využívanie cestnej dopravy. Táto skutočnosť bude ďalej naplňovať dopravno – prepravné požiadavky štátu. Ostatné desaťročie v rozvoji našej spoločnosti, zameranej na dopravu, jednoznačne prekročila všetky dovtedy platné a predpokladané trendy. Enormný nárast osobnej automobilovej dopravy, nárast počtu dopravných nehôd sprevádzaný rastom ich závažnosti a poškodenia zdravia účastníkov cestnej premávky, významné znečistenie ovzdušia od cestnej dopravy, rast kongescií v mestských aglomeráciách, kolaps železničnej dopravy, pokles výkonov mestskej hromadnej dopravy, sú sprievodným javom transformácie spoločnosti. Náklady na údržbu a rekonštrukcie cestnej siete v extraviláne a v intraviláne enormne rastú, pričom nie sú vykrívané jej základné požiadavky.

Vytvoriť priestor pre vývoj udržateľnej dopravy na Slovensku by malo byť prvoradou témou dopravnej politiky nášho štátu. Základnými faktormi dopravnej politiky Slovenskej republiky sú:

- intenzita dopravných a prepravných služieb osobnej a nákladnej dopravy bude neustále rásť,

¹Ing. Zuzana Lokšová, PhD., Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta PEDaS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovenská republika, Tel.: 00421-41-513 3522, e-mail: Zuzana.Loksova@fpedas.uniza.sk

- enormný rast osobných vozidiel je a bude neželateľný a neudržateľný; preto budú mať osobné vozidlá v budúcnosti v osobnej preprave vždy majoritnú funkciu,
- cestná sieť bude prenášať obrovský objem nákladnej dopravy medzi obchodnými partnermi,
- v najbližších rokoch bude naďalej stagnovať úroveň výkonov železničnej dopravy,
- v prvej štvrtine tohto storočia podstatná časť investícií do infraštruktúry bude musieť ísť do hlavnej cestnej siete, ktorá je v súčinnosti so záujmami ekonomického rastu spoločnosti, so skvalitňovaním životného prostredia a bezpečnosti cestnej premávky, ako aj samotného života občana,
- emisie a hluk produkované automobilovou dopravou znehodnocujú zdravie a kvalitu života v aglomeráciách a mestách,
- stratégia dopravnej politiky musí byť zameraná na rozvoj integrovaného dopravného systému.

2. CHARAKTERISTIKY A ŠTRUKTÚRA INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU (IDS)

Integrovaný dopravný systém je jedným zo spôsobov, ako lepšie podporiť využívanie hromadnej osobnej dopravy v mestách a ich regiónoch a zároveň ju zatriktívniť pre jej užívateľov.

Cieľ IDS spočíva v zabezpečení účelnej a hospodárnej dopravnej obsluhy záujmového územia z hľadiska systémom dotknutých ekonomických a mimo ekonomických potrieb osôb a organizácií.

Na tomto základe preto IDS chápeme a definujeme ako komplexný, organizovaný dopravný systém, ktorého základom je spolupráca jednotlivých subjektov pôsobiacich v oblasti hromadnej osobnej dopravy s cieľom trvalo zabezpečovať dopravnú obsluhu územia regiónu.

Integrácia, je teda určité dobrovoľné združenie a v tomto zmysle je založené na:

-kombinovanom používaní niekoľkých druhov dopravy pre uspokojenie prepravných potrieb užívateľov,

-koordinácii v oblasti prepravno-prevádzkovej smerujúcej k zabezpečeniu optimálnych väzieb medzi spojmi a dopravnými prostriedkami prevádzkovanými rôznymi dopravcami a v spoločnom alebo vzájomne previazanom poskytovaní súvisiacich služieb,

-koordinácii v oblasti tarifnej, spočívajúcej v používaní jednotnej tarify pri zúčastnených dopravcoch, pričom by tým nebola dotknutá platnosť iných taríf používaných týmito dopravcami,

-kooperácii v oblasti ekonomiky, organizácie a riadenia medzi dopravcami a ďalšími subjektami zodpovednými za hromadnú dopravu osôb.

Na rozhodnutie o budovaní integrovaného dopravného systému v tom ktorom regióne nadväzuje celý rad postupných krokov, ktorého záverom je fungovanie IDS. Vznikajúci systém sa súbežne vyvíja tak po stránke organizačnej, ako aj po stránke ekonomickej. V určitom zmysle slova však ide o proces trvalo prebiehajúci, pretože s rozvojom miest a regiónov dochádza aj k rozvoju dopravných systémov v nich. Tento proces obsahuje:

- definovanie cieľov IDS,
- vymedzenie územia a koncepcie obsluhy,
- technické a organizačné zabezpečenie (vznik organizátora IDS),
- etapizáciu zavádzania IDS,
- finančné zabezpečenie fungovania IDS,
- prevádzkové a prepravné podmienky IDS,
- tarifné podmienky a systém cestovných dokladov,
- informačný systém.

3. LEGISLATÍVNE PREDPOKLADY INTEGRÁCIE V HROMADNEJ OSOBNÉJ DOPRAVE

Snaha po integrácii hromadnej osobnej dopravy iniciuje v legislatívnej oblasti vykonať niektoré závažné zásahy do národnej legislatívy.

Hromadná osobná doprava v Slovenskej republike je v súčasnosti upravovaná právnymi predpismi podľa jednotlivých druhov dopravy. To znamená, že pravidelnú autobusovú dopravu upravuje zákon NR SR č. 168/1996 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (v znení zákona č. 506/2002 Z.z. a zákona č. 114/2004 Z.z.), týkajúci sa podmienok podnikania v cestnej doprave a pôsobnosti orgánov verejnej správy v cestnej doprave. Železničnú osobnú dopravu, mestskú dráhovú dopravu (električky, trolejbusy) a lanovú dopravu upravuje zákon NR SR č. 164/1996 Z.z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov (v znení zákona NR SR č. 109/2005 Z.z.), ktorý sa týka podmienok výstavby dráh a stavieb na dráhach, podmienok prevádzkovania dráh a prevádzkovania dopravy na dráhach a práv a povinností právnických osôb a fyzických osôb s tým spojených, ako aj výkonu štátnej správy a štátneho dozoru vo veciach dráh.

Podľa súčasných právnych predpisov je pomerne zložitá situácia pri zabezpečovaní integrovanej dopravnej obslužnosti územia vzájomnou koordináciou jednotlivých druhov dopravy. Samosprávne kraje, ktoré by mali byť garantom dopravnej obslužnosti, a teda aj koordinátorom hromadnej osobnej dopravy na svojom území, nemajú vo vzťahu k železničnému dopravcovi v tomto zmysle zatiaľ rozhodujúce právomoci. Tento stav rieši Uznesenie vlády SR č. 377/2005 k návrhu koncepcie osobnej autobusovej a železničnej dopravy v časovom horizonte rokov 2007 – 2009. Treba spomenúť, že do systému hromadnej osobnej dopravy patrí aj mestská hromadná doprava (MHD), ktorá sa značnou mierou podieľa na poskytovaní

komplementárnych dopravných služieb hromadnou osobnou dopravou v regióne (napr. nadväznosť spojov v MHD na prímestskú a diaľkovú dopravu). Situácia v MHD je o to zložitejšia, že dopravcovia, ktorí prevádzkujú okrem mestskej autobusovej dopravy aj mestskú dráhovú dopravu, sa musia v rámci jedného systému riadiť dvoma zákonmi – zákonom o cestnej doprave a zákonom o dráhach. Oba spomínané zákony si budú vyžadovať určité legislatívne zmeny, ktoré by mali vyvrcholiť prijatím nového zákona o verejnej hromadnej osobnej doprave. Uvedený zákon by jednoznačne definoval vzťahy medzi jednotlivými druhmi dopravy v rámci MHD a regióne a umožňoval by vznik IDS. Predmetom zákona by teda mala byť predovšetkým mestská, prímestská a regionálna hromadná osobná doprava en blok, ktorou je dopravná obslužnosť záväzkami verejnej služby zabezpečovaná, samozrejme v nadviazaní na diaľkovú hromadnú osobnú dopravu.

Základným cieľom zákona by bolo zjednotiť podmienky organizácie a zabezpečenia hromadnej osobnej dopravy za účelom zjednodušenia a sprehľadnenia toku verejných financií na jej podporu pri optimálnom využití jej kapacít.

4. INTEGRÁCIA HROMADNEJ OSOBNEJ DOPRAVY

Zo skúseností v zahraničí je zjavné, že ak hromadná osobná doprava má predstavovať rovnocennú konkurenciu individuálnemu motorizmu, musia jednotlivé podsystémy spolupracovať a nie hľadať konkurenta vo svojich partneroch. Problém nastáva pri názoroch na organizáciu integrácie dopravy. Tu je potrebné, aby do zabezpečovania systému hromadnej osobnej dopravy vstúpil ešte jeden prvok – organizátor dopravy, ktorý by zastupoval verejné záujmy a predovšetkým záujmy cestujúcich. Výhľadovo by sa mohli pretransformovať do organizátorov integrovaného dopravného systému. V zahraničí vzniklo viacero modelov označovaných ako dvoj a trojstupňové, pričom súčasný systém sa ustálil na trojstupňovom usporiadaní. Samozrejme systém vyžaduje plnú integráciu všetkých druhov mestskej a regionálnej dopravy. Tri stupne sú vhodné v SR predovšetkým z toho dôvodu, že v súčasnosti existujú až tri správne orgány, ktoré sú zodpovedné za dopravnú obslužnosť regiónu. Aj po prechode kompetencií za železničnú dopravu na samosprávny kraj naďalej bude zodpovednosť náležať na dvoch subjektoch: regionálna dopravná obslužnosť na samosprávnom kraji a dopravná obslužnosť mesta na mestskom úrade.

V podmienkach Slovenskej republiky sa IDS začal uplatňovať na území troch miest a v ich blízkom okolí:

- v Bratislave – Bratislavská integrovaná doprava (BID, rok 2001),
- v Košiciach – Košický integrovaný dopravný systém (KIDS, rok 1999),
- v Žiline – Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém (RIDS, rok 2003).

Prvé pokusy zavádzania IDS v Slovenskej republike sú však len čiastočne úspešné. Zabúda sa na to, že celkové riešenie musí predovšetkým garantovať optimálne rozhodnutie medzi dvoma protichodnými požiadavkami:

- 1) v maximálnej miere uspokojit' prepravné požiadavky cestujúcej verejnosti v regióne; predovšetkým dostupnosť, bezpečnosť, spoľahlivosť, rýchlosť premiestnenia a tiež pohodlie,
- 2) čo najväčšiu efektívnosť zabezpečenia prepravných požiadaviek zo strany dopravcov vstupujúcich do systému.

5. ZÁVER

Na základe skúsenosti zo zahraničia sa ukazuje, že jednou z možností ako čeliť narastaniu individuálnej automobilovej dopravy v mestách je skvalitnenie hromadnej osobnej dopravy zavádzaním integrovaných dopravných systémov.

Integrované dopravné systémy predstavujú vyspelú vývojovú formu hromadnej dopravy osôb, často v sebe efektívne integrujúce aj niektoré formy individuálnej dopravy alebo na ne intenzívne nadväzujú. Ak porovnáme túto formu hromadnej dopravy osôb s formami tradične prevádzkovanými a kodifikovanými akou je mestská hromadná doprava alebo autobusová linková doprava, prípadne regionálna železničná doprava, zistíme že IDS neprináša ani nové druhy dopravy a že predtým menované formy dopravy v sebe väčšinou zahrňuje. To čo IDS prináša, sú nové, vyššie organizačné a ekonomické vzťahy medzi subjektami, ktoré sa zúčastňujú hromadnej osobnej dopravy a s tým spojenú kvalitu, väčšiu racionálnosť a efektívnosť. Pri hodnotení IDS z hľadiska kritérií kvality má značný význam pre cestujúcich použitie spoločného cestovného dokladu. Skrátenie času stráveného prestupmi zväčší rýchlosť premiestnenia a zväčší bezpečnosť cestujúcich. Zavedením IDS by sa mal zväčšiť počet zastávok, čo má za následok skrátenie času dochádzky k zastávke. IDS by mal zväčšiť ponuku počtu miest pre cestujúcich a tiež kladne ovplyvniť spoľahlivosť hromadnej osobnej dopravy. Integrované systémy riadenia sú bližšie k zákazníkovi (cestujúcemu), poznajú lepšie miestne pomery, neslúžia jednému dopravnému odboru a dobre poznajú domáce konkurenčné prostredie, ktoré pre hromadnú osobnú dopravu predstavuje individuálna automobilová doprava. Všetky spomínané výhody, ktoré vyplývajú zo zavedenia IDS by mali podporiť využívanie hromadnej osobnej dopravy.

Cesta integrácie osobnej dopravy vedie postupne ku zlepšeniu kvality dopravy i za vyššiu cenu, ale v konečnom štádiu k optimálnemu spôsobu organizovania hromadnej osobnej dopravy a efektívnejšiemu využívaniu finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu, ktoré je nutné vynaložiť formou dotácií na finančnú podporu hromadnej osobnej dopravy.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- [1] Konceptia osobnej autobusovej a železničnej dopravy s dôrazom na systémové riešenie financovania výkonov vo verejnom záujme v r. 2005 a v rokoch nasledujúcich, uznesenie vlády SR č. 377/2005

- [2] Konceptia tvorby regionálnej dopravnej politiky na úrovni krajov so zvýraznením podpory rozvoja integrovaných dopravných systémov, uznesenie vlády SR č. 903/2002
- [3] GOGOLA, M.: Modelovanie dopravnej obslužnosti v kontexte trvalo udržateľného rozvoja v regióne. In: CMDTUR 2005: Cestná a mestská doprava a trvalo udržateľný rozvoj, Žilinská univerzita v Žiline, 2005, ISBN 80-8070-452-X
- [4] SUROVEC, P. a kol.: Ekonomický model trvalo udržateľnej mobility v mestskej aglomerácii. Grantový projekt VEGA MŠ SR a SAV č.1/2623/05, Žilinská univerzita v Žiline, F - PEDAS, 2005-2007.

Recenzent:

Ing. Marián Gogola, PhD.,

Žilinská univerzita v Žiline, F-PEDaS, Katedra cestnej a mestskej dopravy