

OBSTARÁVANIE DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI

ORDERING OF TRANSPORT SERVICEABILITY

Miloš Poliak¹, Štefánia Semanová²

Abstrakt: Príspevok rozoberá problematiku optimalizácie dopravnej obslužnosti hromadnou osobnou dopravou. V prvej časti rozoberá postavenie hromadnej osobnej dopravy v SR. Ďalšia časť príspevku popisuje požiadavky na zabezpečenie dopravnej obslužnosti v regionálnej hromadnej osobnej doprave.

Kľúčové slová: objednávanie, dopravná, obslužnosť

Summary: The post deals with an issue of optimization of transport serviceability by public passenger transport. The first part is about position of public passenger transport in Slovakia. Another part of the post describes requirements for ensuring transport serviceability in regional public passenger transport..

Key words: ordering, transport, serviceability

JEL Classification: R41, C13

ÚVOD

Doprava vo vzťahu k územiu vo všeobecnom chápaní zastáva dôležité miesto, pretože má pozitívny vplyv na jeho rozvoj, ktorý je treba vidieť predovšetkým v raste a rozvoji všetkých možných aktivít, čo sa odráža aj v ekonomickom rozvoji regiónu. Prepravné požiadavky obyvateľov predstavujú významnú zložku životného spôsobu a úlohou osobnej dopravy je zabezpečenie takého dopravného spojenia, aby v čo najvyššej miere vzniknuté potreby uspokojila. A zároveň, aby bola preprava s ohľadom na charakter regiónu vykonávaná čo najefektívnejšie. Vzhľadom na to, že hromadná osobná doprava predstavuje nielen z ekonomického ale aj ekologického hľadiska efektívnejší spôsob prepravy pri porovnaní s individuálnym motorizmom, je potrebné hľadať spôsoby jej optimalizácie tak, aby čo najviac zodpovedala prepravným požiadavkám cestujúcich.

1. POSTAVENIE HROMADNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V SR

Osobná doprava vo vzťahu k územiu vo všeobecnom chápaní zastáva dôležité miesto, pretože má pozitívny vplyv na jeho rozvoj. Verejná hromadná osobná doprava má charakter služby obyvateľstvu, ktorej ťažisková úloha spočíva v uspokojovaní jeho každodenných

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, Slovenská republika,
E-mail: milos.poliak@fpedas.uniza.sk

² Ing. Štefánia Semanová, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, Slovenská republika,
E-mail: semanova@fpedas.uniza.sk

požiadaviek na prepravu (cesty do zamestnania, škôl, úradov, do zdravotných zariadení a pod.). Vývoj počtu prepravených osôb jednotlivých systémov hromadnej osobnej dopravy má dlhodobu klesajúci charakter (tab. 1).

Verejná autobusová doprava poklesla z hľadiska počtu prepravených osôb medzi rokmi 1995 a 2010 z 722,51 mil. cestujúcich za rok na 312,717 mil. cestujúcich za rok, čo predstavuje pokles o 56,72 %. Pokles počtu prepravených osôb pretrváva aj v ostatnom období.

Tab. 1 Počet prepravených osôb jednotlivými druhmi dopravy v tis. osôb

Druh dopravy	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010
autobusová	722 510	604 249	449 456	384 637	365 519	323 142	312 717
železničná	89 471	66 806	50 458	47 070	48 744	46 667	46 583
MHD	515 593	404 539	395 064	403 466	399 425	389 263	385 594
Individuálna	1 333 334	1 664 342	1 769 147	1 811 986	1 833 082	1 846 439	1 859 479

Zdroj: spracované autorom z (7)

Tab. 2 Prognóza vývoja prepravného výkonu osobnej dopravy (mld. oskm) v SR pre jednotlivé druhy dopravy na roky 2010 až 2030

Druh dopravy	2010	2015	2020	2025	2030
autobusová	7,9	7,7	7,6	7,6	7,6
individuálna	28,6	32,5	37,3	42,5	46,9
železničná	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7

Zdroj: spracované autorom z (6)

Tab. 3 Najvýznamnejšie faktory vplyvajúce na dopyt po hromadnej osobnej doprave

Faktor	Uplatnenie faktora na zvýšenie počtu cestujúcich
Cena	Poskytovanie primeraného cestovného a cielových zliav
Rýchlosť	Poskytovanie služieb s vysokou rýchlosťou premiestnenia, opatrenia na preferenciu vozidiel hromadnej osobnej dopravy
Informácie	Poskytovanie informácií o tom, kde, kedy a ako využiť služby hromadnej osobnej dopravy
Bezpečnosť	Bezpečnosť dopravných prostriedkov, zariadení (napr. autobusové stanice) a s dopravou súvisiacich oblastí
Komfort	Poskytovanie primerane kvalitných služieb s obmedzením preplňovania vozidiel
Integrácia	Tvorba integrovaných dopravných systémov
Dostupnosť	Rozvoj systémov s väčšou dostupnosťou územia, rôznorodosť dopravných systémov
Prestíž	Vhodné a ústretové správanie k cestujúcim a prezentácia hromadnej osobnej dopravy ako vhodného spôsobu prepravy

Zdroj: (2)

Podobný vývoj zaznamenáva železničná osobná doprava, pri ktorej počet prepravených osôb poklesol medzi rokmi 1995 a 2010 z úrovne 89,47 mil. cestujúcich na 46,58 mil. cestujúcich za rok. Ide o pokles o 47,94 % cestujúcich.

V rámci mestskej hromadnej dopravy v sledovanom období rokov 1995 a 2010 nastal taktiež pokles počtu prepravených osôb o 24,43 % (z úrovne 515,59 mil. cestujúcich na 385,594 mil. cestujúcich za rok), avšak v ostatnom období zaznamenáva stabilizáciu výkonov.

V prípade individuálnej automobilovej dopravy je od roku 1995 po rok 2010 zaznamenávaný neustály nárast počtu prepravených osôb. V roku 2010 bola Štatistickým úradom SR odhadnutá úroveň počtu prepravených osôb 1 859,48 mil. cestujúcich za rok. Na základe prognóz Európskej komisie (tab. 2) sa očakáva aj v budúcnosti zvyšovanie rozdielu medzi prepravným výkonom individuálnej automobilovej dopravy a výkonmi hromadnej osobnej dopravy, preto je potrebné sa osobitne zaoberať zvyšovaním konkurencieschopnosti verejnej hromadnej osobnej dopravy.

Pri optimalizácii dopravnej obslužnosti je potrebné sa zaoberať faktormi, ktoré ovplyvňujú dopyt po hromadnej osobnej doprave. Najdôležitejšie faktory ovplyvňujúce dopyt sú spracované v tab. 3. V tab. 4 je uvedená elasticita vplyvu vybraných faktorov na objem prepravy cestujúcich v hromadnej osobnej doprave. Na základe výsledkov publikovaných v (2) je možné konštatovať, že cena za prepravu má nižší vplyv na rozhodovanie o spôsobe prepravy pri porovnaní s cestovným časom, pretože elasticita dopytu v prípade výšky cestovného je $-0,32$ a výška elasticity v prípade cestovného času je na úrovni $-0,60$. Tu je potrebné poznamenať, že zastaviť výrazný pokles v počte prepravených osôb hromadnou osobnou dopravou je možné efektívnou organizáciou a plánovaním dopravnej obslužnosti. V prípade koordinácie hromadnej osobnej dopravy je možné dosiahnuť zníženie čakania pri prestupoch medzi jednotlivými dopravnými prostriedkami hromadnej osobnej dopravy, čím sa umožní znížiť cestovný čas v hromadnej osobnej doprave.

Tab. 4 Faktory ovplyvňujúce objem prepravy cestujúcich verejnou hromadnou dopravou

Faktor	Elasticita
Regionálna zamestnanosť	0,25
Osídlenie centra mesta obyvateľstvom	0,61
Ponuka prepravy (objem vozidlových km)	0,71
Čas čakania	-0,30
Cestovný čas	-0,60
Výška cestovného	-0,32

Zdroj: (2)

2. POŽIADAVKY NA ZABEZPEČENIE DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI REGIÓNU V SR

Optimalizáciou dopravnej obslužnosti územia hromadnou osobnou dopravou sa rozumie efektívne vytvorenie ponuky prepravných výkonov v hromadnej osobnej doprave, predovšetkým z pohľadu uspokojovania prepravných potrieb obyvateľov žijúcich v obsluhovanom území pri efektívnom vynakladaní verejných zdrojov.

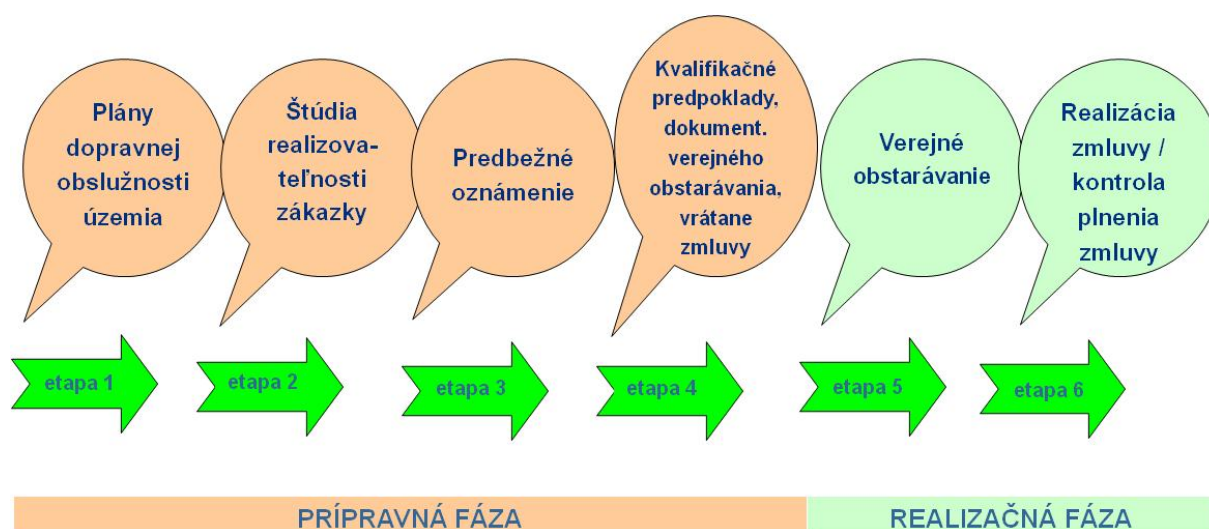
Predpokladom pre efektívne zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia (regiónu, mesta) je spracovanie plánu dopravnej obslužnosti, na základe ktorého sa ďalej realizuje

objednávanie dopravnej obslužnosti. Plán dopravnej obslužnosti je potrebný tak pre priame zadanie zmluvy (podlimitné zákazky v autobusovej doprave, železničná doprava – obr. 1) ako aj pre zadávanie zmluvy cez verejné obstarávanie (obr. 2).



Obr. 1 Optimálny postup pri priamom zadaní zmluvy o službách

Zdroj: (1)



Obr. 2 Optimálny postup pri verejnom zadávaní zmluvy o službách

Zdroj: (1)

Podľa súčasne platných predpisov je obstarávateľ výkonov povinný zostavovať plán dopravnej obslužnosti v železničnej aj cestnej osobnej doprave. V železničnej osobnej doprave ustanovuje túto povinnosť zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, podľa ktorého plán dopravnej obslužnosti musí obsahovať (8):

- vymedzenie územia dopravnej obslužnosti,
- požiadavky na primeraný rozsah dopravných služieb,
- spôsob riešenia súbežnej dopravy a zabezpečenia nadväznosti na dopravné služby poskytované inými druhmi dopravy, najmä verejnou autobusovou dopravou,

- spôsob náhrady straty, ktorá vznikla dráhovým podnikom zo zabezpečenia dopravnej obslužnosti, najmä úhradou z verejného rozpočtu, možnými úpravami tarify cestovného alebo udelením výlučného práva na dopravné služby,
- ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky v určitom území, vrátane potreby investícií do infraštruktúry,
- opatrenia na zabezpečenie koordinácie s inými druhmi dopravy v území, najmä s verejnou autobusovou dopravou.

V cestnej osobnej doprave je plán dopravnej obslužnosti upravený zákonom č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, podľa ktorého plán musí obsahovať (9):

- zoznam autobusových liniek alebo ich častí, na ktorých sa má uskutočňovať pravidelná doprava vo verejnom záujme,
- požiadavky na primeraný rozsah dopravných služieb,
- spôsob riešenia súbežnej dopravy, opatrenia na zabezpečenie koordinácie a nadväznosti na železničnú dopravu alebo na mestskú dráhovú dopravu,
- spôsob výpočtu a harmonogram poskytovania príspevku z verejného rozpočtu,
- možnosti úpravy sadzby základného cestovného alebo udelenia výlučného práva na dopravné služby na určitej autobusovej linke alebo na určitých zastávkach,
- ciele a zámery riešenia disproporcie dopytu a ponuky v určitom území vrátane potreby investícií do vozidlového parku, do technickej základne alebo do organizácie a trasy autobusových liniek.

Napriek tomu, že obsahom obidvoch plánov je koordinácia dopravnej obslužnosti s ostatnými druhmi dopravy v praxi pri zostavovaní plánov sa obyčajne plány pre železničnú a cestnú osobnú dopravu zostavujú izolovane.

Na základe uvedenej podmienky spracovania plánu dopravnej obslužnosti je nutné:

- plán dopravnej obslužnosti pre celú regionálnu hromadnú osobnú dopravu spracovávať jedným obstarávateľom pre autobusovú aj železničnú dopravu,
- v pláne dopravnej obslužnosti je potrebné identifikovať hlavné ciele, ktoré má napĺňať plán dopravnej obslužnosti,
- na základe identifikovaných cieľov plánu dopravnej obslužnosti nastaviť rozsah dopravnej obslužnosti autobusovou a železničnou dopravou s prioritnou požiadavkou koordinácie cestovných poriadkov medzi jednotlivými druhmi dopravy,
- na základe definovania potreby dopravnej obslužnosti konkrétnym druhom dopravy zadávať zmluvy o službách s dopravcom autobusovej alebo železničnej dopravy buď priamym alebo verejným zadaním zmluvy.

ZÁVER

V súčasnom období sa pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti zostavujú plány dopravnej obslužnosti izolovane pre jednotlivé druhy dopravy, čo spôsobuje nižšiu úroveň dopravnej obslužnosti z pohľadu cestujúceho pri porovnaní s dopravnou obslužnosťou, ktorá

by bola zabezpečená z jedného miesta na základe plánu dopravnej obslužnosti zostaveného pre obsluhu celého regiónu.

Pre efektívne zabezpečovanie dopravnej obslužnosti je na základe uvedeného potrebné:

- delegovať právomoci za železničnú regionálnu dopravu na samosprávne kraje s presunom aj prislúchajúcich finančných prostriedkov, ktoré v súčasnosti plynú do železničnej osobnej dopravy (príprava presunu kompetencií pretrváva od roku 2005, pričom v roku 2012 neboli ešte kompetencie obstarávania dopravnej obslužnosti železničnou dopravou delegované na samosprávne kraje),
- konkrétny samosprávny kraj musí spracovať kvalitný plán dopravnej obslužnosti územia, s definovaním prestupových bodov, rozdelením a koordináciou dopravnej obslužnosti medzi jednotlivými dopravnými systémami tak, aby sa zvýšila konkurencieschopnosť hromadnej osobnej dopravy vo vzťahu k individuálnemu motorizmu.

Príspevok bol vypracovaný s podporou projektu:

MŠ SR VEGA č. 1/0144/11 POLIAK, M.: Vplyv zmeny kvality poskytovaných služieb verejnej hromadnej osobnej dopravy na zvyšovanie jej konkurencieschopnosti vo vzťahu k individuálnemu motorizmu

ZOZNAM BIBLIOGRAFICKÝCH ODKAZOV

- (1) DOVOLIL, P.: Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících - výzva pro hospodárné a kvalitní služby; mezinárodní konferencia Chytrá a zdravá městská veřejná doprava; 5. - 6. 4. 2011, Plzeň.
- (2) GNAP, J. - KONEČNÝ, V. - POLIAK, M.: Elasticita dopytu v hromadnej osobnej doprave; Ekonomický časopis 7/54/2006; vydáva Ekonomický ústav SAV a Prognostický ústav SAV, Bratislava; ISSN 0013-3035.
- (3) MAJERČÁK, P. – MAJERČÁKOVÁ, E.: Cost accounting in theory of constraints - public enemy number one of the productivity; Horizons of railway transport 2012 - mezinárodní vedecká konferencia; Strečno, Slovenská republika, Žilina, Žilinská univerzita, 2012; ISBN 978-80-554-0571-1.
- (4) POLIAK, M.: Možné prístupy k uzatváraniu zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme; 12. odborný seminár Aktuálne problémy v podnikaní v cestnej doprave - CEDOP 2011; 17. - 18. 5. 2011; Terchová; ISBN 978-80-554-0361-8; s. 75 – 83.
- (5) POLIAK, M. - KONEČNÝ, V.: Trh hromadnej osobnej dopravy a jej financovanie, vydala ŽU v Žiline v EDIS - vydavateľstve ŽU; 1. vydanie, 176 strán; Žilina; ISBN 978-80-8070-999-0.
- (6) European Energy and Transport, Trends to 2030, Európska komisia 2007; dostupné na http://ec.europa.eu/clima/policies/package/docs/trends_to_2030_update_2009_en.pdf
- (7) internetové stránky Štatistického úradu SR; www.statistics.sk.
- (8) zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.
- (9) zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave.