

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Príloha A

**Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej
dopravy SR do roku 2020**

Jún 2014

Obsah

1	Úvod	16
2	Východisková situácia.....	19
2.1	Plánovací a implementačný proces	19
2.1.1	Nadnárodná úroveň.....	19
2.1.2	Strategické plánovacie dokumenty SR	20
2.1.3	Regionálna úroveň.....	21
2.2	Historický vývoj verejnej osobnej dopravy	27
2.2.1	Železničná doprava	27
2.2.2	Autobusová doprava	27
2.2.3	Mestská hromadná doprava.....	29
2.3	Spoločné regionálne a nadregionálne východiská.....	31
2.3.1	Organizovanie dopravy.....	31
2.3.2	Prevádzka.....	36
2.3.3	Infraštruktúra.....	56
2.4	Bratislava a Juhozápadné Slovensko.....	61
2.4.1	Organizovanie dopravy.....	61
2.4.2	Prevádzka.....	63
2.4.3	Infraštruktúra.....	80
2.5	Severozápadné Slovensko.....	94
2.5.1	Organizovanie dopravy.....	94
2.5.2	Prevádzka.....	95
2.5.3	Infraštruktúra.....	106
2.6	Stredné Slovensko.....	113
2.6.1	Organizovanie dopravy.....	113
2.6.2	Prevádzka.....	114
2.6.3	Infraštruktúra.....	121
2.7	Východné Slovensko	126
2.7.1	Organizovanie dopravy.....	126
2.7.2	Prevádzka.....	128
2.7.3	Infraštruktúra.....	142
3	Situačná analýza	151
3.1	Analýza spoločných regionálnych a nadregionálnych častí	151
3.1.1	Organizovanie dopravy.....	151

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

3.1.2	Prevádzka.....	159
3.1.3	Infraštruktúra.....	176
3.2	Bratislava a Juhozápadné Slovensko.....	182
3.2.1	Organizovanie dopravy.....	182
3.2.2	Prevádzka.....	183
3.2.3	Infraštruktúra.....	184
3.2.4	SWOT analýzy	189
3.2.5	Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami	193
3.3	Severozápadné Slovensko.....	194
3.3.1	Organizovanie dopravy.....	194
3.3.2	Prevádzka.....	194
3.3.3	Infraštruktúra.....	196
3.3.4	SWOT analýzy	199
3.3.5	Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami	203
3.4	Stredné Slovensko.....	204
3.4.1	Organizovanie dopravy.....	204
3.4.2	Prevádzka.....	204
3.4.3	Infraštruktúra.....	204
3.4.4	SWOT analýzy	206
3.4.5	Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami	208
3.5	Východné Slovensko	209
3.5.1	Organizovanie dopravy.....	209
3.5.2	Prevádzka.....	209
3.5.3	Infraštruktúra.....	211
3.5.4	SWOT analýzy	214
3.5.5	Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami	218
3.6	Závery analytickej časti – definície problémov	219
3.6.1	Organizovanie dopravy.....	219
3.6.2	Prevádzka.....	220
3.6.3	Infraštruktúra.....	222
4	Vízie, ciele a priority	224
4.1	Vízie stratégie.....	224
4.1.1	Vízia pre organizáciu verejnej osobnej dopravy	224
4.1.2	Vízia pre prevádzku verejnej osobnej dopravy.....	224
4.1.3	Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy.....	224
4.2	Ciele a priority.....	224

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

4.2.1	Organizačný cieľ a priority	224
4.2.2	Prevádzkový cieľ a priority.....	225
4.2.3	Infraštruktúrny cieľ a priority	225
5	Opatrenia.....	227
5.1	Organizačné opatrenia.....	227
5.2	Prevádzkové opatrenia	232
5.3	Infraštruktúrne opatrenia	235
6	Potenciálne projektové zámery.....	241
6.1	Metodika analýzy a hodnotenia potenciálnych projektových zámerov a projektov.....	242
7	Závery stratégie	243

Zoznam príloh

Príloha A.1	Analýza potenciálnych projektových zámerov
Príloha A.2	Detailné informácie o vybraných systémoch MHD
Príloha A.3	Dislokácia a zoznamy osobných železničných vozňov
Príloha A.4	Údaje o parkovaní vo vybraných mestách

Zoznam obrázkov

Obrázok č. 1	Proces prípravy Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy	18
Obrázok č. 2	Vymedzenie funkčných regiónov	22
Obrázok č. 3	Priemerné prepravné prúdy v regionálnej železničnej doprave (2010)	45
Obrázok č. 4	Počet osobných a zrýchlených vlakov (GVD 2010/2011)	45
Obrázok č. 5	Taktová regionálna železničná doprava	46
Obrázok č. 6	Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy	66
Obrázok č. 7	Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy v Bratislavskom uzle	67
Obrázok č. 8	Sieť električkových liniek MHD v Bratislave k 1.5.2013	73
Obrázok č. 9	Sieť trolejbusových liniek MHD v Bratislave k 1.5.2013	73
Obrázok č. 10	Počet spojov podľa jednotlivých trakcií v Bratislave	74
Obrázok č. 11	Schéma siete električkových tratí MHD v Bratislave	83
Obrázok č. 12	Schéma siete trolejbusových tratí MHD v Bratislave	84
Obrázok č. 13	Intenzity cestnej dopravy v BSK	88
Obrázok č. 14	Intenzity cestnej dopravy v Bratislave	89
Obrázok č. 15	Intenzity cestnej dopravy v NSK	90
Obrázok č. 16	Intenzity cestnej dopravy v Nitre	91
Obrázok č. 17	Intenzity cestnej dopravy v TTSK	92
Obrázok č. 18	Intenzity cestnej dopravy v Trnave	93
Obrázok č. 19	Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy	98
Obrázok č. 20	Intenzity cestnej dopravy v TSK	110
Obrázok č. 21	Intenzity cestnej dopravy v ŽSK	111
Obrázok č. 22	Intenzity cestnej dopravy v Žiline	112
Obrázok č. 23	Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy	116
Obrázok č. 24	Intenzity cestnej dopravy v BBSK	124
Obrázok č. 25	Intenzity cestnej dopravy v Banskej Bystrici	125
Obrázok č. 26	Sieť tratí v oblasti Vysokých Tatier	130
Obrázok č. 27	Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy	131
Obrázok č. 28	Sieť električkových liniek MHD v Košiciach	135

Obrázok č. 29 Sieť trolejbusových liniek MHD v Košiciach.....	135
Obrázok č. 30 Intenzity cestnej dopravy v KSK.....	147
Obrázok č. 31 Intenzity cestnej dopravy v Košiciach.....	148
Obrázok č. 32 Intenzity cestnej dopravy v PSK.....	149
Obrázok č. 33 Intenzity cestnej dopravy v Prešove.....	150
Obrázok č. 34 Regionálna osobná železničná doprava v GVD 2012/2013.....	166
Obrázok č. 35 Schéma električkových tratí v západnej časti Bratislavy s vyznačením problematických úsekov z hľadiska technického stavu	186
Obrázok č. 36 Schéma električkových tratí vo východnej časti Bratislavy s vyznačením problematických úsekov z hľadiska technického stavu	186
Obrázok č. 37 Technický stav električkových tratí v Košiciach k 1. 10. 2012	213
Obrázok č. 38 Prehľad nadväzností stratégie od východiskových dát po hodnotenie projektov a projektových zámerov	241
Obrázok č. 39 Prehľad lokalizácie projektov a projektových zámerov v mestskej dráhovej doprave do funkčných regiónov	241

Zoznam grafov

Graf č. 1 Štruktúra denne realizovaných výkonov v železničnej doprave ZSSK	37
Graf č. 2 Základné segmenty trhu v železničnej doprave.....	39
Graf č. 3 Vývoj výkonov a počtu prepravených osôb v železničnej doprave	40
Graf č. 4 Vývoj výkonov a dotácií železničnej dopravy na obyvateľa SR.....	40
Graf č. 5 Vývoj tržieb a počtu prepravených osôb ZSSK.....	41
Graf č. 6 Tržby na vlakový km ZSSK	41
Graf č. 7 Náklady na vlkm ZSSK	41
Graf č. 8 Podiel železničnej dopravy na celkovom počte prepravených osôb	42
Graf č. 9 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v železničnej doprave podľa typu cestovného.....	42
Graf 10 Vývoj plnenia miery presnosti v jednotlivých mesiacoch roku 2012 [%]	46
Graf 11 Vývoj plnenia miery spoľahlivosti v jednotlivých mesiacoch roku 2012 [%].....	47
Graf č. 12 Znázornenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Bratislavskom samosprávnom kraji.....	48
Graf č. 13 Znázornenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Banskobystrickom samosprávnom kraji	49
Graf č. 14 Znázornenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Košickom samosprávnom kraji	50
Graf č. 15 Znázornenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Nitrianskom samosprávnom kraji.....	51
Graf č. 16 Znázornenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Prešovskom samosprávnom kraji.....	52

Graf č. 17 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Trenčianskom samosprávnom kraji.....	53
Graf č. 18 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Trnavskom samosprávnom kraji.....	54
Graf č. 19 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Žilinskom samosprávnom kraji	55
Graf č. 20 Dĺžka cyklistických komunikácií na obyvateľa vo vybraných mestách SR [m]	60
Graf č. 21 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v BSK.....	68
Graf č. 22 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v BSK	68
Graf č. 23 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v NSK	69
Graf č. 24 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v NSK	69
Graf č. 25 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v NSK.....	70
Graf č. 26 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v NSK podľa typu cestovného	70
Graf č. 27 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v TTSK.....	71
Graf č. 28 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v TTSK.....	71
Graf č. 29 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v TTSK	72
Graf č. 30 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v TTSK podľa typu cestovného	72
Graf č. 31 Električky: výkony a počet prepravených osôb MHD v Bratislave.....	75
Graf č. 32 Trolejbusy: výkony a počet prepravených osôb MHD v Bratislave.....	75
Graf č. 33 Autobusy: výkony a počet prepravených osôb MHD v Bratislave	76
Graf č. 34 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Bratislave.....	76
Graf č. 35 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Bratislave.....	77
Graf č. 36 Náklady na 1 vozidlový km MHD v Bratislave	77
Graf č. 37 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Bratislave na obyvateľa	78
Graf č. 38 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich MHD v Bratislave podľa typu cestovného	78
Graf č. 39 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Nitre	79
Graf č. 40 Náklady na 1 vozidlový km MHD v Nitre.....	79
Graf č. 41 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Nitre na obyvateľa.....	80
Graf č. 42 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich MHD v Nitre podľa typu cestovného	80
Graf č. 43 Odchýlky vozidiel MHD voči cestovnému poriadku počas pracovného dňa v úseku Hraničná – Priekopnícka (smer z centra).....	85
Graf č. 44 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v TSK.....	99
Graf č. 45 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v TSK	99
Graf č. 46 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v TSK	100
Graf č. 47 Porovnanie štruktúry cestujúcich autobusovej dopravy v ŽSK v roku 2005 a v roku 2011	100
Graf č. 48 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v ŽSK.....	101

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

Graf č. 49 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v ŽSK	101
Graf č. 50 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v ŽSK	102
Graf č. 51 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK podľa typu cestovného	102
Graf č. 52 Trolejbusy: výkony a prepravené osoby MHD v Žiline.....	104
Graf č. 53 Autobusy: výkony a prepravené osoby MHD v Žiline	104
Graf č. 54 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Žiline.....	104
Graf č. 55 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Žiline.....	105
Graf č. 56 Náklady na 1 vozidlový km podľa trakcií MHD v Žiline	105
Graf č. 57 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Žiline na obyvateľa	106
Graf č. 58 Počet predaných jász MHD v Žiline	106
Graf č. 59 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v BBSK	117
Graf č. 60 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v BBSK.....	117
Graf č. 61 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v BBSK.....	117
Graf č. 62 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v BBSK.....	118
Graf č. 63 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v BBSK.....	118
Graf č. 64 Počet prepravených osôb v prímestskej autobusovej doprave v BBSK podľa kategórie cestovného	118
Graf č. 65 Trolejbusy: výkony a prepravené osoby MHD v Banskej Bystrici	119
Graf č. 66 Autobusy: výkony a prepravené osoby MHD v Banskej Bystrici.....	120
Graf č. 67 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Banskej Bystrici	120
Graf č. 68 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Banskej Bystrici	120
Graf č. 69 Náklady na 1 vozidlový km podľa trakcií MHD v Banskej Bystrici.....	121
Graf č. 70 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Banskej Bystrici na obyvateľa.....	121
Graf č. 71 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v KSK.....	132
Graf č. 72 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v KSK.....	132
Graf č. 73 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v KSK	133
Graf č. 74 Počet prepravených osôb v prímestskej autobusovej doprave v KSK podľa kategórie cestovného	133
Graf č. 75 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v PSK.....	133
Graf č. 76 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v PSK.....	134
Graf č. 77 Vývoj finančných kompenzácií autobusovej dopravy v PSK	134
Graf č. 78 Električky: výkony MHD v Košiciach.....	136
Graf č. 79 Trolejbusy: výkony MHD v Košiciach	136
Graf č. 80 Autobusy: výkony.....	137
Graf č. 81 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Košiciach.....	137
Graf č. 82 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Košiciach.....	138

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNÉJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

Graf č. 83 Náklady na 1 vozidlový km podľa traktív MHD v Košiciach.....	138
Graf č. 84 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Košiciach na obyvateľa	139
Graf č. 85 Počet prepravených osôb MHD v Košiciach podľa kategórie cestovného	139
Graf č. 86 Trolejbusy: výkony a prepravené osoby MHD v Prešove	140
Graf č. 87 Autobusy: výkony a prepravené osoby MHD v Prešove	140
Graf č. 88 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Prešove.....	141
Graf č. 89 Podiel traktív na výkonoch MHD v Prešove	141
Graf č. 90 Náklady na 1 vozidlový km podľa traktív MHD v Prešove	141
Graf č. 91 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Prešove na obyvateľa	142
Graf č. 92 Počet prepravených osôb MHD v Prešove podľa kategórie cestovného.....	142
Graf č. 93 Celkové príjmy a výdavky štátneho rozpočtu SR (v mil. €)	151
Graf č. 94 Celkové dotácie do pravidelnej verejnej prepravy osôb v SR.....	152
Graf č. 95 Vývoj počtu cestujúcich podľa druhu cestovného (BBSK, KSK, NSK, TTSK, ŽSK).....	156
Graf č. 96 Rozdelenie počtov ciest verejnou dopravou (2011)	160
Graf č. 97 Delba prepravnej práce verejnej dopravy v oskm v SR (2011).....	160
Graf č. 98 Počet prepravených osôb jednotlivými módmi dopravy v SR	164
Graf č. 99 Delba prepravnej práce v SR (2011)	165
Graf č. 100 Vývoj počtu prepravených osôb autobusovou dopravou v jednotlivých VÚC [tis. os.].....	167
Graf č. 101 Počet prepravených osôb autobusovou dopravou na obyvateľa v jednotlivých VÚC.....	167
Graf č. 102 Výkony autobusovej dopravy na obyvateľa v jednotlivých VÚC (vzkm/obyv.)	168
Graf č. 103 Kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v jednotlivých VÚC.....	168
Graf č. 104 Náklady autobusovej dopravy na vzkm v jednotlivých VÚC.....	169
Graf č. 105 Krytie nákladov tržbami za cestovné lístky v autobusovej doprave v jednotlivých VÚC.....	170
Graf č. 106 Porovnanie vývoja dotácií/km a tržieb/km v autobusovej doprave (BSK, BBSK, KSK, NSK, TSK, TTSK, ŽSK)	170
Graf č. 107 Krytie nákladov tržbami za cestovné lístky v MHD	172
Graf č. 108 Podiel krytia nákladov na MHD tržbami a výnosmi – mestské dopravné podniky (2011)	172
Graf č. 109 Podiel krytia nákladov na MHD tržbami a výnosmi – podniky SAD (prevádzky MHD) (2011)	173
Graf č. 110 Porovnanie nákladov na 1 vzkm trolejbusov v MHD	173
Graf č. 111 Porovnanie nákladov na 1 vzkm autobusov v MHD	174
Graf č. 112 Porovnanie priemeru nákladov trolejbusov a autobusov na 1 vzkm za jednotlivé prevádzky MHD a trendu jeho vývoja (bez zohľadnenia rozdielnej kapacity oboch druhov dopravy a špecifik obsluhy trolejbusovou dopravou).....	174
Graf č. 113 Výkony MHD podľa traktív (2011).....	175
Graf č. 114 Dopravné nehody v SR podľa druhu vozidla vinníka (2011)	176
Graf č. 115 Emisie CO za jednotlivé druhy dopravy v SR (2011)	180

Graf č. 116 Emisie CO ₂ za jednotlivé druhy dopravy v SR (2011)	181
Graf č. 117 Prognóza vývoja počtu prepravených cestujúcich podľa skupín v ŽSK do roku 2020	195

Zoznam tabuliek

Tabuľka č. 1 Prehľad spoplatneného parkovania vo vybraných mestách (2011)	35
Tabuľka č. 2 Výkony podľa druhu vlakov.....	36
Tabuľka č. 3 Využitie železničnej dopravy v reláciách medzi jednotlivými VÚC (2012)	38
Tabuľka č. 4 Vybrané parametre prevádzky ZSSK	44
Tabuľka č. 5 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Bratislavskom samosprávnom kraji.....	48
Tabuľka č. 6 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Banskobystrickom samosprávnom kraji.....	49
Tabuľka č. 7 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Košickom samosprávnom kraji.....	50
Tabuľka č. 8 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Nitrianskom samosprávnom kraji	51
Tabuľka č. 9 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Prešovskom samosprávnom kraji.....	52
Tabuľka č. 10 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Trenčianskom samosprávnom kraji	53
Tabuľka č. 11 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Trnavskom samosprávnom kraji	54
Tabuľka č. 12 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Žilinskom samosprávnom kraji.....	55
Tabuľka č. 13 Vybrané parametre vozidlového parku ZSSK.....	56
Tabuľka č. 14 Vývoj nehodovosti na cestách podľa jednotlivých VÚC.....	57
Tabuľka č. 15 Nehodovosť v jednotlivých VÚC.....	58
Tabuľka č. 16 Dĺžka cyklistických komunikácií vo vybraných mestách SR.....	59
Tabuľka č. 17 Cykloturistické trasy v jednotlivých VÚC.....	60
Tabuľka č. 18 Nehody s účasťou cyklistov v SR a jednotlivých VÚC	60
Tabuľka č. 19 Bratislavský samosprávny kraj – základné údaje	61
Tabuľka č. 20 Nitriansky samosprávny kraj – základné údaje	61
Tabuľka č. 21 Trnavský samosprávny kraj – základné údaje	61
Tabuľka č. 22 Bratislava – základné údaje.....	61
Tabuľka č. 23 Nitra – základné údaje	61
Tabuľka č. 24 Bratislava – vybrané tarifné parametre MHD.....	62
Tabuľka č. 25 Nitra – vybrané tarifné parametre MHD.....	63
Tabuľka č. 26 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v BSK, NSK a TTSK (2012).....	65
Tabuľka č. 27 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v BSK.....	68
Tabuľka č. 28 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v NSK	69
Tabuľka č. 29 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v TTSK	70
Tabuľka č. 30 Vybrané parametre prevádzky MHD v Bratislave	74
Tabuľka č. 31 Vybrané parametre prevádzky MHD v Nitre.....	79
Tabuľka č. 32 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v BSK.....	81

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNÉJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

Tabuľka č. 33 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v NSK	82
Tabuľka č. 34 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v TTSK.....	82
Tabuľka č. 35 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Bratislave.....	85
Tabuľka č. 36 Vybrané parametre električkových tratí MHD v Bratislave	86
Tabuľka č. 37 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Bratislave.....	86
Tabuľka č. 38 Vybrané parametre informačného systému MHD v Bratislave	86
Tabuľka č. 39 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Nitre	86
Tabuľka č. 40 Vybrané parametre informačného systému MHD v Nitre.....	86
Tabuľka č. 41 Trenčiansky samosprávny kraj – základné údaje	94
Tabuľka č. 42 Žilinský samosprávny kraj – základné údaje	94
Tabuľka č. 43 Žilina – základné údaje	94
Tabuľka č. 44 Vybrané tarifné parametre MHD v Žiline.....	95
Tabuľka č. 45 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v TSK a ŽSK (2012)	97
Tabuľka č. 46 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v TSK.....	98
Tabuľka č. 47 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v ŽSK	101
Tabuľka č. 48 Vybrané parametre prevádzky MHD v Žiline	103
Tabuľka č. 49 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v TSK.....	108
Tabuľka č. 50 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v ŽSK.....	108
Tabuľka č. 51 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Žiline.....	109
Tabuľka č. 52 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Žiline.....	109
Tabuľka č. 53 Vybrané parametre informačného systému MHD v Žiline	109
Tabuľka č. 54 Banskobystrický samosprávny kraj - základné údaje	113
Tabuľka č. 55 Banská Bystrica – základné údaje	113
Tabuľka č. 56 Vybrané tarifné parametre MHD v Banskej Bystrici	113
Tabuľka č. 57 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v BBSK (2012).....	115
Tabuľka č. 58 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v BBSK.....	116
Tabuľka č. 59 Vybrané parametre prevádzky MHD v Banskej Bystrici.....	119
Tabuľka č. 60 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v BBSK.....	122
Tabuľka č. 61 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Banskej Bystrici	123
Tabuľka č. 62 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Banskej Bystrici	123
Tabuľka č. 63 Vybrané parametre informačného systému MHD v Banskej Bystrici.....	123
Tabuľka č. 64 Košický samosprávny kraj – základné údaje	126
Tabuľka č. 65 Prešovský samosprávny kraj – základné údaje	126
Tabuľka č. 66 Košice – základné údaje	126
Tabuľka č. 67 Prešov – základné údaje.....	126
Tabuľka č. 68 Vybrané tarifné parametre MHD v Košiciach	127

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

Tabuľka č. 69 Vybrané tarifné parametre MHD v Prešove.....	128
Tabuľka č. 70 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v KSK a PSK (2012)	131
Tabuľka č. 71 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v KSK.....	132
Tabuľka č. 72 Vybrané parametre prevádzky MHD v Košiciach.....	135
Tabuľka č. 73 Vybrané parametre prevádzky MHD v Prešove.....	140
Tabuľka č. 74 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v KSK.....	143
Tabuľka č. 75 Vybrané parametre informačného systému autobusovej dopravy v KSK	144
Tabuľka č. 76 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v PSK.....	144
Tabuľka č. 77 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Košiciach.....	144
Tabuľka č. 78 Vybrané parametre električkových tratí MHD v Košiciach	144
Tabuľka č. 79 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Košiciach.....	145
Tabuľka č. 80 Vybrané parametre informačného systému MHD v Košiciach	145
Tabuľka č. 81 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Prešove.....	145
Tabuľka č. 82 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Prešove.....	145
Tabuľka č. 83 Vybrané parametre informačného systému MHD v Prešove	145
Tabuľka č. 84 Celkové príjmy a výdavky štátneho rozpočtu SR (v mil. €)	151
Tabuľka č. 85 Pomer dotácie ZSSK k tržbám z prepravy	153
Tabuľka č. 86 Prehľad hlavných dopravcov PAD v jednotlivých VÚC.....	154
Tabuľka č. 87 Zoznam podnikov zabezpečujúcich MHD	155
Tabuľka č. 88 Počet obyvateľov v regiónoch (2010)	162
Tabuľka č. 89 Hustota obyvateľov VÚC na km ²	162
Tabuľka č. 90 Priemerná prepravná vzdialenosť v km	163
Tabuľka č. 91 Podiel osobokilometrov na HDP spolu (oskm/€, v bežných cenách).....	163
Tabuľka č. 92 Vývoj dopravného trhu – osobná doprava (tis. osôb).....	164
Tabuľka č. 93 Počet autobusových liniek a spojov v jednotlivých VÚC.....	171
Tabuľka č. 94 Ročná produkcia emisií škodlivín v SR (tis. t)	179
Tabuľka č. 95 SWOT analýza regionálnej dopravy v BSK.....	189
Tabuľka č. 96 SWOT analýza mestskej mobility v Bratislave.....	190
Tabuľka č. 97 SWOT analýza regionálnej dopravy v NSK	190
Tabuľka č. 98 SWOT analýza mestskej mobility v Nitre	191
Tabuľka č. 99 SWOT analýza regionálnej dopravy v TTSK.....	192
Tabuľka č. 100 Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy	193
Tabuľka č. 101 Prognóza vývoja počtu prepravených cestujúcich podľa skupín v ŽSK do roku 2020	195
Tabuľka č. 102 Porovnanie produkcie emisií a spotreby pohonných hmôt 30 autobusov DPMŽ a hybridných autobusov.....	198

Tabuľka č. 103 Riziká prekročovania limitných hodnôt znečisťujúcich látok PM10 a PM2,5 v ORKO oblastiach mesto Žilina, mesto Ružomberok a obec Likavka, mesto Martin a Vrútky.....	199
Tabuľka č. 104 SWOT analýza regionálnej dopravy v TSK.....	199
Tabuľka č. 105 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK.....	200
Tabuľka č. 106 SWOT analýza mestskej mobility v Žiline.....	202
Tabuľka č. 107 Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy.....	203
Tabuľka č. 108 SWOT analýza regionálnej dopravy v BBSK.....	206
Tabuľka č. 109 SWOT analýza mestskej mobility v Banskej Bystrici.....	207
Tabuľka č. 110 Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy.....	208
Tabuľka č. 111 SWOT analýza regionálnej dopravy v KSK.....	214
Tabuľka č. 112 SWOT analýza mestskej mobility v Košiciach.....	215
Tabuľka č. 113 SWOT analýza regionálnej dopravy v PSK.....	216
Tabuľka č. 114 SWOT analýza mestskej mobility v Prešove.....	217
Tabuľka č. 115 Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy.....	218
Tabuľka č. 116 Metóda hodnotenia projektov a projektových zámerov.....	242

Zoznam skratiek

Skratka	Význam skratky
B+R	Bike & Ride – parkovisko pre bicykle s nadväznosťou na verejnú osobnú dopravu
BBSK	Banskobystrický samosprávny kraj
BID	Bratislavská integrovaná doprava
BSK	Bratislavský samosprávny kraj
CL	cestovný lístok
DPB	Dopravný podnik Bratislava, a. s.
DPMBB	Dopravný podnik mesta Banská Bystrica, a. s.
DPMK	Dopravný podnik mesta Košice, a. s.
DPMP	Dopravný podnik mesta Prešov, a. s.
DPMŽ	Dopravný podnik mesta Žilina, s. r. o.
EC	vlak kategórie EuroCity
EHP	Európsky hospodársky priestor
EHS	Európske hospodárske spoločenstvo
EN	vlak kategórie EuroNight
EP	Európsky parlament
EÚ	Európska únia
Ex	vlak kategórie Expres
GVD	grafikon vlakovej dopravy
HDP	hrubý domáci produkt
HDV	hnacie dráhové vozidlo
HOV	pruhy „2+“ a „3+“, t. j. vozidlá obsadené 2 resp. 3 a viac osobami (anglicky „high-occupancy vehicle lane“ alebo „carpool“)
HV	hospodársky výsledok
IC	vlak kategórie InterCity
IDS	integrovaný dopravný systém
IROP	Integrovaný regionálny operačný program
K+R	Kiss & Ride – krátkodobé parkovisko pre osobné vozidlá na účel naloženia/vyloženia cestujúcich pokračujúcich/prichádzajúcich verejnou osobnou dopravou

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

KSK	Košický samosprávny kraj
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
MHD	mestská hromadná doprava
MsZ	mestské zastupiteľstvo
MV SR	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
N/A	nedostupný údaj
NAD	náhradná autobusová doprava
NCS	Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike (skrátene tiež Národná cyklostratégia)
NM VOC	prchavé organické zlúčeniny neobsahujúce metán
NMHC	uhlíkovodíky neobsahujúce metán
NO _x	súhrnné označenie pre oxidy dusíka
NP	nízkopodlažné vozidlo
NS MHD	nosný systém mestskej hromadnej dopravy
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
OBÚCDaPK	Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie
OP	opatrenie
ORID	ORID, s.r.o, Košice - Organizátor regionálnej integrovanej dopravy
ORKO	oblasť riadenia a sledovania kvality ovzdušia
Os	osobný vlak
oskm, os. km	osobový km
P+R	Park & Ride – parkovisko pre osobné vozidlá s nadväznosťou na verejnú osobnú dopravu
PAD	pravidelná autobusová doprava
PD	projektová dokumentácia
PM10	prachové častice menšie než 10 µm
PM2,5	prachové častice menšie než 2,5 µm
PSK	Prešovský samosprávny kraj
R	rýchlik
REX	vlak kategórie Regional expres
RJSK	RegioJet a. s.
Rv	rušňový vlak
SD	strategický cieľ verejnej osobnej dopravy alebo jeho priorita
SPRDI	Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, Fáza I
SRCR	Stratégia rozvoja cestovného ruchu do roku 2020
Sv	súpravový vlak
ŠR	štátny rozpočet
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
THÚ	technicko-hygienická údržba
TIOP	terminál integrovanej osobnej prepravy
TSK, TNSK	Trenčiansky samosprávny kraj
TTSK	Trnavský samosprávny kraj
TZL	tuhé znečisťujúce látky
ŽZP, ŽZP-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 vzkkm u trolejbusov a autobusov)
VOD	verejná osobná doprava
VÚC	vyšší územný celok (samosprávny kraj)
VÚD	Výskumný ústav dopravný, a. s.
VZ	verejný záujem
vzkkm	vozidlový km

STRATÉGIA ROZVOJA VEREJNEJ OSOBNEJ A NEMOTOROVEJ DOPRAVY SR DO ROKU 2020

Zr	zrýchlený vlak
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZVVZ/ZoDSVZ	zmluva o výkonoch (dopravných službách) vo verejnom záujme
ŽDV	železničné dráhové vozidlo
ŽI	železničná infraštruktúra
ŽKV	železničné koľajové vozidlá
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
ŽST	železničná stanica

1 Úvod

Predkladaná sektorová stratégia je vypracovaná Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a tímom poradcov – odborníkov z oblasti verejnej osobnej dopravy ako aj programových expertov – a je prerokovaná s hlavnými aktérmi zabezpečujúcimi verejnú hromadnú dopravu vrátane zástupcov miest a vyšších územných celkov.

Cieľom predloženej stratégie je popísať reálny, aktuálny stav v oblasti verejnej osobnej dopravy, identifikovať príčiny tohto stavu a načrtnúť možnosti budúceho vývoja.

Verejná osobná doprava (VOD) a jej situácia na Slovensku vychádza z Európskej dopravnej politiky, Zásad štátnej dopravnej politiky SR a Stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 a riadi sa Nariadením (ES) č. 1370/2007 a zákonmi č. 488/2009 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov, 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov, 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach a 56/2012 Z. z. o cestnej doprave.

Plánovanie regionálnej dopravy vychádza 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 módmi¹ a vychádzajú pritom z územných plánov, Dopravných plánov alebo Generelov dopravy a tiež z Plánov dopravnej obslužnosti, prípadne aj Plánov nemotorovej dopravy.

Územie SR je možné z hľadiska regionálnych väzieb rozdeliť na štyri funkčné regióny: Bratislava a Juhozápadné Slovensko (BSK, TTSK, NSK), Severozápadné Slovensko (TSK, ŽSK), Stredné Slovensko (BBSK) a Východné Slovensko (KSK, PSK). Stratégia sa tiež zaoberá mestami nad 70 tis. obyvateľov (Bratislava, Nitra, Žilina, Banská Bystrica, Košice a Prešov), ktoré sú prirodzenými spádovými centrami uvedených regiónov.

Podiel prepravných výkonov verejnej dopravy na výkone pozemnej osobnej dopravy na Slovensku je 25% a klesá. Z celkového počtu 766 mil. cestujúcich verejnou dopravou v roku 2011 ich 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.

Železničnú osobnú dopravu na území SR (30,35 mil. vlkm) organizujú dopravcovia v spolupráci s MDVRR SR. Regionálnej doprave zodpovedajú osobné vlaky (Os), v širšom okolí najvýznamnejších miest (Bratislava, Košice, Žilina, Prešov) aj zrýchlené vlaky (Zr) a vlaky kategórie REX.

Prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu zabezpečujú autobusoví dopravcovia na základe zmluvných vzťahov so samosprávnymi krajinami. Celkový objem výkonov regionálnej dopravy v roku 2011 bol 297 mil. vzk.

Mestská hromadná doprava v slovenských mestách je prevádzkovaná mestskými dopravnými podnikmi alebo externými dopravcami na objednávku miest, v roku 2011 prepravili všetky slovenské MHD 417 mil. cestujúcich.

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

¹ Pod nemotorovou dopravou rozumieme akýkoľvek druh dopravy, ktorý nie je poháňaný motorom – napr. pešia a cyklistická doprava.

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.

Na zabezpečenie ďalšieho rozvoja verejnej osobnej dopravy je potrebné zabezpečiť elimináciu identifikovaných negatívnych stránok, úzkych miest a obmedzení. Tie sa týkajú organizácie, prevádzky a infraštruktúry.

- **Organizačné:** Najvýznamnejším slabým miestom VOD na Slovensku je absencia funkčných integrovaných dopravných systémov – vzhľadom na to, že v súčasnosti je objednávateľom v regionálnej železničnej doprave MDVRR SR a v prímestskej autobusovej doprave sú objednávateľmi VÚC a v mestskej hromadnej doprave sú objednávateľmi príslušné mestá, nie je zabezpečená vzájomná previazanosť a koordinácia jednotlivých dopravných módov.
- **Prevádzkové:** Železničná doprava má v súčasnosti dostatočnú kapacitu na uspokojenie zvýšených prepravných nárokov na celej sieti ŽSR, v regionálnej doprave však prešla väčšina cestujúcich na autobusovú dopravu a následne bolo tiež zrušených mnoho regionálnych spojov.

Prímestská a regionálna autobusová doprava prevádzkovaná na objednávku samosprávnych krajov trpí úbytkom cestujúcich v minulých rokoch z dôvodu nízkej miery konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave. Súčasne vzrástli prevádzkové náklady aj z dôvodu potrebnej obnovy vozidlového parku. Absencia harmonizácie a integrácie regionálnej dopravy s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy vedie k vysokým prevádzkovým nákladom, pričom časť nákladov je vynakladaná na prepravu, ktorá je konkurenčná k osobnej železničnej doprave. Pre koordináciu železničnej a autobusovej dopravy chýbajú prestupné body medzi jednotlivými druhmi dopravy, moderné komunikačné zariadenia medzi vozidlami a dispečingami a prvky integrácie dopravných systémov.

- **Infraštruktúrne:** Identifikovanými infraštruktúrnymi problémami železničnej regionálnej dopravy sú vo vzťahu k železničnej osobnej doprave najmä nedostatočne udržiavaný a zanedbaný charakter železničných staníc a zastávok v ich verejnosti prístupných častiach, nie vždy optimálne rozmiestnenie tarifných bodov, neprispôsobené 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).

V autobusovej doprave je nedostatkom nízka úroveň zastávok a staníc a nízky rozsah doplnkových služieb.

V mestskej hromadnej doprave je najväčším problémom podfinancovanosť mestských dopravných podnikov a z nej vyplývajúci zlý stav koľajového zvršku a trolejbusových dráh a meniarní, zastaraný vozový park s vysokým počtom porúch a výpadkov, v rámci elektrickej trakcie nízke percento nízkopodlažných vozidiel.

Verejnej osobnej doprave neprospieva nízka úroveň preferencie vozidiel, nedostatočná informovanosť cestujúcej verejnosti a zastaraná infraštruktúra zázemia cestujúcej verejnosti a jeho vybavenia – chýbajú parkoviská pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy, chýba infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy – cyklotrasy, cyklistické chodníky, lyžiarske a bežecké magistrály a pod.

Na účely zlepšenia tejto situácie sú definované vízie zlepšenia existujúceho stavu nasledovne:

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

- **Vízia pre prevádzku verejnej osobnej dopravy:** Dostupná, spoľahlivá, konkurencieschopná a používateľsky jednoduchá verejná osobná doprava a dostatočné informácie o nej.
- **Vízia pre infraštruktúru verejnej osobnej dopravy:** Infraštruktúra umožňujúca prevádzku kvalitnej integrovanej verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.

Na základe vízií boli definované 3 strategické ciele v oblasti verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy, ktoré sú uvedené ďalej. Pre každý cieľ sú definované priority v celkovom počte 17. Na dosiahnutie cieľov a priorít boli navrhnuté organizačné, prevádzkové a infraštruktúrne opatrenia v počte 56 položiek.

Organizačný cieľ

- Zabezpečenie kvalitnej legislatívy, technických noriem a strategických dokumentov na podporu verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy

Prevádzkový cieľ

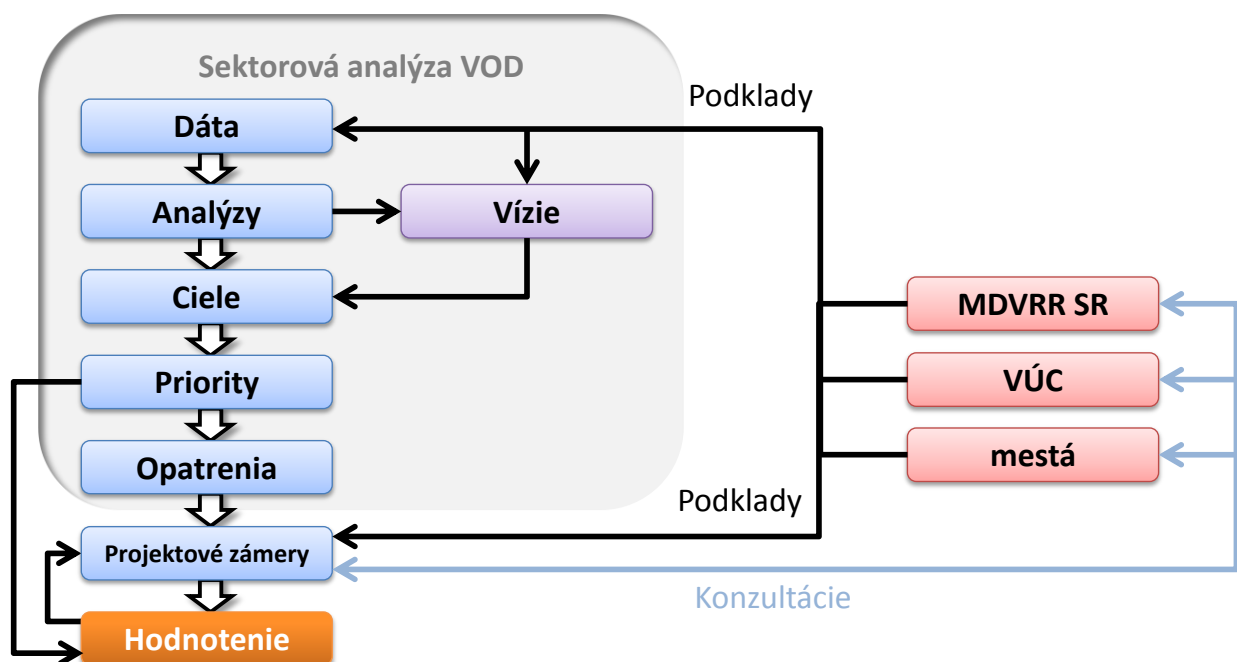
- Zabezpečenie atraktívnej ponuky verejnej dopravy vrátane kvalitných a dostupných dopravných informácií

Infraštruktúrny cieľ

- Zvýšenie kvality vozidlového parku verejnej dopravy a infraštruktúry verejnej a nemotorovej dopravy

Na naplnenie troch strategických cieľov bolo navrhnutých 17 priorít a 56 opatrení, ktoré predstavujú aktivity na dosiahnutie cieľov a priorít. Následne boli skúmané potenciálne projekty a projektové zámery, ktoré boli hodnotené podľa významu, podloženia a pripravenosti začatia realizácie v období 2014 – 2016, ktoré je prechodným obdobím do spracovania dopravného modelu SR a regionálnych dopravných modelov a dopravných generelov.

Obrázok č. 1 Proces prípravy Stratégie rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy



² Pokiaľ nie je uvedené inak, dáta sa vzťahujú na stav k 31.3.2013.

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 treba 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, ktorá 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.
- Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050, KOM (2011) 112 v konečnom znení
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o výkonoch vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave,
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011),
- Uznesenie Európskeho parlamentu zo dňa 27. septembra 2011 o európskej bezpečnosti cestnej dopravy v rokoch 2011 – 2020 (2010/2235(INI))
 - „Dôrazne odporúča, aby zodpovedné orgány zaviedli obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod. v obytných zónach a na všetkých jednopruďových cestách v mestách, ktoré nemajú samostatný jazdný pruh pre cyklistov, a to k účinnejšej ochrane zraniteľných účastníkov cestnej premávky.“
 - „Víta skutočnosť, že Komisia zameriava svoju pozornosť na najviac zraniteľné skupiny účastníkov cestnej premávky (užívatelia jednostopových vozidiel, chodci atď.), kde sú počty nehôd stále príliš vysoké; vyzýva členské štáty, Komisiu a priemysel, aby mali pri navrhovaní cestnej infraštruktúry a zariadení pre týchto účastníkov na pamäti to, aby budované cesty boli bezpečné pre všetkých užívateľov; žiada, aby pri projektovaní a údržbe ciest bola väčšia pozornosť venovaná opatreniam v oblasti infraštruktúry

na ochranu cyklistov a chodcov, napr. opatrenia na oddelenie dopravy, rozširovanie siete cyklistických komunikácií a bezbariérových prístupov a priechodov pre chodcov.“

- „Vyzýva Komisiu a členské štáty, aby podporovali cyklistiku a pešiu turistiku ako samostatný druh dopravy a neoddeliteľnú súčasť všetkých dopravných systémov.“
- Nariadenia a smernice, ktoré stanovujú priority a vyžadujú implementáciu konkrétnej infraštruktúry Európskeho významu (buď priamo, alebo cez nútenú slovenskú legislatívu).
- Priority Európskych fondov.

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
- Konceptia 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
- 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.
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, Göteborská stratégia a Dopravná politika EÚ.³

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 spravida 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
- 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-percentného podielu cyklistickej dopravy na celkovej deľbe 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.

³ Text prevzatý z dokumentu Stratégia ŽSR, 2009

Podrobný prehľad o samosprávnych krajoch a mestách nad 70 tisíc obyvateľov je uvedený v nasledujúcich kapitolách.

V ďalšom texte v kapitolách zaoberajúcich sa regiónmi budeme pod „železničnou dopravou“ rozumieť dopravu vlakmi kategórií Os, REX a Zr a pod „autobusovou dopravou“ prímestskú a regionálnu autobusovú dopravu.

Vymedzenie funkčných regiónov

Územie SR je z hľadiska regionálnych väzieb, ktorých preukázateľnosť dokumentuje Tabuľka č. 3 nižšie, možné rozdeliť na štyri funkčné celky. Aby nedošlo k marginalizovaniu väzieb medzi VÚC, dokument je zameraný na dopravu v rámci funkčných celkov nad rámcom NUTS3 (VÚC).

Obrázok č. 2 Vymedzenie funkčných regiónov



Bratislava a Juhozápadné Slovensko

Bratislavský samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja na roky 2014 – 2020
- Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj 2013
- Územný generel dopravy
- Konceptia Bratislavskej integrovanej dopravy (2007)
- Plán dopravnej obslužnosti BSK (2007)

Bratislava

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja na roky 2010 – 2020
- Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v znení zmien a doplnkov
- Územný generel automobilovej dopravy a komunikačnej siete hl. m. SR Bratislavy (1997)
- Konceptia Bratislavskej integrovanej dopravy (2007)

- Konceptia rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013 – 2025; časť: Rozvoj a modernizácia technickej infraštruktúry dopravnej siete električkových a trolejbusových tratí (2013)
- Smernice dopravnej politiky hlavného mesta SR Bratislavy do roku 2010 (25.6.1994)
- Hlavné výstupy strategického plánu mesta vo vzťahu k mestskej hromadnej doprave
- Hlavné ciele a opatrenia dopravnej politiky vo vzťahu v k verejnej osobnej doprave
- Schválená dopravná politika parkovania so schválením použitia výnosov z parkovania na podporu verejnej osobnej dopravy (schválené v MsZ 26. – 27.9.2012)

Nitriansky samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja NSK 2012 – 2018
- Územný plán regiónu – Nitriansky samosprávny kraj 2012
- Územný generel dopravy (2008)
- Plán dopravnej obslužnosti NSK (2008)
- Štúdia rozmiestnenia cyklotrás (I. etapa)

Nitra

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja 2005 – 2008, s výhľadom do roku 2013
- Územný plán mesta Nitra v znení zmien a doplnkov
- Generel dopravy (2007)
- Plán dopravnej obslužnosti (2009)

Trnavský samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja 2009 – 2015
- Územný plán veľkého územného celku Trnavský kraj v znení zmien a doplnkov
- Územný generel dopravy
- Plán dopravnej obslužnosti
- Projekty dopravnej obslužnosti

Severozápadné Slovensko

Trenčiansky samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja na roky 2007 – 2013
- Územný plán veľkého územného celku Trenčiansky kraj v znení zmien a doplnkov
- Plán dopravnej obslužnosti TSK (zo dňa 08.12.2008)

V súčasnosti má VÚC podanú žiadosť o nenávratný finančný príspevok na realizáciu projektu spracovania Územného generelu dopravy v rámci Regionálneho operačného programu.

Žilinský samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2007 – 2013 (spracováva sa doplnok)
- Územný plán veľkého územného celku Žilinský kraj v znení zmien a doplnkov
- Plán dopravnej obslužnosti – 2008 Urbanistická štúdia Slovensko-českého prihraničného územia
- Územný generel cestovného ruchu Žilinského kraja
- Stratégia rozvoja cestovného ruchu Žilinského samosprávneho kraja pre roky 2007 – 2013
- Stratégia systémovej spolupráce medzi Žilinským samosprávnym krajom a Moravskosliezskym krajom
- Stratégia systémovej spolupráce medzi Žilinským samosprávnym krajom a Sliezkym vojvodstvom
- Princípy harmonizácie a integrácie dopravnej obslužnosti v ŽSK so zameraním na nákladovosť zúčastnených druhov dopravy
- Prognóza vývoja prímestskej autobusovej dopravy

V štádiu príprav je Územný generel dopravy a Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK.

Žilina

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Žilina 2008 – 2013
- Územný plán mesta Žilina v znení zmien a doplnkov
- Strategický plán rozvoja mesta Žilina
- Plán mobility v príprave

V štádiu prípravy je Plán dopravnej obslužnosti Územný generel dopravy, pracuje sa na aktualizácii Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja na obdobie 2014 – 2020.

Stredné Slovensko

Banskobystrický samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja BBSK 2007 – 2013
- Územný plán veľkého územného celku Banskobystrický kraj v znení zmien a doplnkov
- Plán dopravnej obslužnosti BBSK

Banská Bystrica

Spracované strategické dokumenty:

- Program sociálneho a hospodárskeho rozvoja mesta Banská Bystrica na roky 2007 – 2013
- Územný plán aglomerácie Banská Bystrica v znení zmien a doplnkov
- Územný generel dopravy mesta Banská Bystrica
- Generel nemotorovej dopravy mesta Banská Bystrica
- Plán dopravnej obslužnosti mesta Banská Bystrica

Spracováva sa Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja na roky 2014 – 2020.

Východné Slovensko

Košický samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického kraja 2007 – 2013
- Územný plán veľkého územného celku Košický kraj v znení zmien a doplnkov
- Regionálny plán dopravnej obslužnosti Košického kraja - spracovaný ako pilotná štúdia MDPT SR združením PRODOS (VÚD, a.s., Žilinská univerzita v Žiline, Chaps, s.r.o.) (2007)

Ďalšie spracované dokumenty:

- Inštitucionalizácia integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy Košického kraja (2007)
- Technicko-ekonomická štúdia, ktorá posudzuje realizovateľnosť dopravných stavieb budovaných pre IDS (2011)
- Konceptia budovania prestupných terminálov IDS - v štádiu spracovania

V štádiu výberu zhotoviteľa a zadávania je Územný generel dopravy.

Košice

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Košice 2009 – 2015
- Územný plán hospodársko-sídelskej aglomerácie Košice v znení zmien a doplnkov
- Generálny dopravný plán sídelného útvaru Košice (1982)
- Plán dopravnej obslužnosti (zobraný na vedomie vedením mesta, 2008)
- Plán a metodika riadenia projektu Integrovaný dopravný systém mesta Košice (2008)

Poznámka: Územný plán hospodársko-sídelskej aglomerácie Košice (ÚPN HSA Košice) bol schválený vládou SSR v roku 1976, ostatné zmeny a doplnky boli schvaľované v novembri 2012. Nový ÚPN HSA Košice je v procese prípravných prác.

Prešovský samosprávny kraj

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja 2008 – 2015
- Územný plán veľkého územného celku Prešovský kraj v znení zmien a doplnkov

Prešov

Spracované strategické dokumenty:

- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta Prešov 2008 – 2013
- Územný plán mesta Prešov v znení zmien a doplnkov
- Akčný plán cyklistickej dopravy

Ďalšie spracované dokumenty:

- Projekt nízkonákladových opatrení v cyklistickej doprave na území mesta
- Projekt „Cykloželeznička Prešov – Zlatá baňa“

- Projekt plynofikácie autobusov verejnej dopravy (2009)
- Projekt nákupu duobusov (2009)

Dokumenty v štádiu spracovania:

- Generel cyklistickej dopravy mesta Prešov
- Štúdia statickej cyklistickej dopravy v meste Prešov

2.2 Historický vývoj verejnej osobnej dopravy

2.2.1 Železničná doprava

Prvým prostriedkom pre 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 dve železnice 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, 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 pôsobia 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. Ich počet sa nezmenil. V roku 1990 sa v rámci možností, vytvorených novelizáciou Zákona o štátnom podniku, osamostatnila organizačná jednotka š. p. ČSAD Banská Bystrica - odštepný závod Dolný Kubín a v roku 1991 odštepný 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 na štátne podniky Slovenskej automobilovej dopravy.

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 nutné aj z toho dôvodu, že bolo potrebné oddeliť dopravnú činnosť podliehajúcu zákonitostiam trhu (nákladná doprava) od činnosti, ktorá je striktné regulovaná 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 Žilne.

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,
- f) podporiť rozvoj a modernizáciu prevádzkového majetku.

V nasledujúcom období zostal uvedený model zachovaný, dochádzalo však 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 ako jediný podnik ČSAD v Československu 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 jej rozchod – 1435 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 pričínilo o reformu električkovej dopravy. V roku 1964 bolo ukončené prevádzkovanie 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, 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 príľahlých 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, sprivatizovaný bol 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, a to 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 bolo uvažované s výstavbou trolejbusovej dopravy v meste Žilina, avšak táto sa v minulosti neuskutočnila. Uvažoval s ňou 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 v súlade s budúcimi linkami trolejbusovými. Mestské zastupiteľstvo v Žiline v roku 1992 obnovilo DPMŽ, ktorý opäť začal prevádzkovať MHD od roku 1993.

Trolejbusová doprava bola sprevádzkovaná 17.11.1994, postupne sa sieť 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.“)
- 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 vysokorychlostných železníc (TSI PRM) pod číslom K (2007) 6633. Základné práva cestujúcich, ktoré im nesmú byť upreté sú nasledujúce:*

- dostupnosť cestovných dokladov, priamych cestovných lístkov a rezervácií (čl. 9)
- zodpovednosť za cestujúcich a batožinu (čl. 11)
- poistenie (čl. 12)
- právo cestujúcich so zníženou pohyblivosťou na prepravu (čl. 19)
- poskytovanie informácií cestujúcim so zníženou pohyblivosťou (čl. 20, ods. 1)
- osobná bezpečnosť cestujúcich (čl. 26)

ZSSK uplatňuje nasledujúce výnimky z Nariadenia o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave č. 1371/2007/ES:

- V súčasnosti má ZSSK výnimky z vybraných, nákladovo najnáročnejších ustanovení pre vnútroštátnu diaľkovú dopravu do decembra 2014, výnimky pre mestskú, prímestskú a regionálnu prepravu má ZSSK natrvalo. Ide tiež o ustanovenia, ktoré momentálne ZSSK neplní v plnom rozsahu, ale iba čiastočne (napr. kompenzácie v prípade meškania vlakov kategórie IC v zmysle obchodných podmienok).
- Nad rámec poskytnutých výnimiek z Nariadenia o právach cestujúcich č. 1371/2007 poskytuje ZSSK napríklad určitú formu odškodnenia vo vlakoch kategórie IC, poskytuje možnosť vrátenia plného cestovného v prípade vzdania sa cesty, resp. vrátenie cestovného za neprecestovaný úsek. V zásade možno konštatovať, že v určitých článkoch, z ktorých má v rámci Nariadenia 1371/2007 výnimky, ZSSK urobila pokrok resp. čiastočne tieto články plní, avšak nespĺňa ich na 100%, preto ZSSK žiadala na ich zabezpečovanie výnimky.

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.

Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach upravuje:

- a) podmienky poskytovania dopravných služieb na dráhach dráhovými podnikmi,
- b) práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich vo verejnej osobnej doprave,
- c) práva a povinnosti dopravcov a odosielateľov a príjemcov vecí v nákladnej doprave,
- d) certifikáciu rušňovodičov,
- e) verejnú správu v doprave na dráhach.

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach upravuje:

- a) druhy dráh a pravidlá ich výstavby a prevádzky,
- b) schvaľovanie typov dráhových vozidiel a povoľovanie ich prevádzky,
- c) prevádzku určených technických zariadení a oprávnenia na vykonávanie určených činností,
- d) prevádzku železničnej infraštruktúry, pridelovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie,
- e) odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť na výkon práce na dráhach,
- f) interoperabilitu a bezpečnosť železničného systému,
- g) pôsobnosť orgánov štátnej správy vo veciach dráh.

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

V rozhodnutí o udelení dopravnej licencie na autobusovú linku môže samosprávny kraj žiadateľovi okrem iného uložiť povinnosť zabezpečiť v súlade s plánom dopravnej obslužnosti nadväznosť cestovného poriadku autobusovej linky prevádzkovanej vo verejnom záujme na cestovný poriadok iného druhu dopravy, najmä železničnej dopravy, s cieľom obmedziť paralelné trasy a súbežné spoje autobusov a vlakov používať zastávku iba na nastupovanie alebo na vystupovanie cestujúcich.

Ceny cestovného sú regulované na základe uzavretých zmlúv o službách vo verejnom záujme. Zmluvy o službách obsahujú podľa § 21 ods. 6 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave okrem iného aj tarifu, najmä maximálnu sadzbu základného cestovného, cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich a spôsob výpočtu príspevku a harmonogram jeho postupnej úhrady. Služby vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave sa financujú z rozpočtu samosprávneho kraja. Týmito opatreniami boli zosúladené podmienky udeľovania licencií, vymedzenie dopravnej obslužnosti a verejného záujmu, podmienky zmluvy o službách vo verejnom záujme a úhrada straty vo väzbe na možnosti rozpočtu samosprávneho kraja.

V súlade s dnes platnou legislatívou⁴ samosprávne kraje vykonávajú nasledovné kompetencie:

- udeľuje, odníma a mení dopravné licencie na prevádzkovanie pravidelnej autobusovej dopravy, ak východisková zástavka leží na jeho území, okrem mestskej dopravy,
- vedie evidenciu dopravcov, ktorým vydal dopravnú licenciu a usmerňuje ich činnosť v rámci platnej legislatívy,
- schvaľuje cestovné poriadky pravidelnej autobusovej dopravy a ich zmeny dopravcom, ktorým udelil dopravnú licenciu v rámci svojich kompetencií,
- je objednávateľom pravidelnej prímestskej autobusovej dopravy vo svojom územnom obvode a zostavuje plán dopravnej obslužnosti kraja,
- vypracúva návrhy zmlúv o službách vo verejnom záujme v pravidelnej prímestskej autobusovej doprave na území samosprávneho kraja, kontroluje ich plnenie a uhrádza stratu z ich realizácie,
- vykonáva odborný dozor v cestnej doprave, kontroluje dodržiavanie schválených cestovných poriadkov a sleduje frekvenciu cestujúcich na jednotlivých spojoch a na základe toho vykonáva opatrenia na zabezpečenie prepravy cestujúcich,
- prejednáva priestupky v cestnej doprave dopravcov za porušenie ich povinností v I. stupni, pričom odvolacím orgánom je ministerstvo – v súčasnosti MDVRR SR,
- vydáva stanoviská k udeľovaniu a k zmenám dopravných licencií a k zmenám cestovných poriadkov týkajúcich sa medzinárodnej pravidelnej autobusovej dopravy, ak autobusová linka prechádza alebo zasahuje do územného obvodu príslušného samosprávneho kraja,
- vydáva stanoviská k udeľovaniu a k zmenám dopravných licencií a k zmenám cestovných poriadkov týkajúcich sa pravidelnej autobusovej dopravy susedných krajov, ak východisková

⁴ najmä v zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave a nariadení Európskeho parlamentu a Rady, a to najmä Nariadenia č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, Nariadenia č. 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave, Nariadenia č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a Nariadenia č. 1071/2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolenia prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES

zastávka nie je na území príslušného samosprávneho kraja, ale autobusová linka prechádza alebo zasahuje do územného obvodu príslušného samosprávneho kraja.

V ojedinelých prípadoch si výkony pravidelnej autobusovej dopravy objednávajú aj prímestské obce v prípade, ak považujú obsluhu krajom dotovaných liniek za nedostatočnú. Tieto linky spravidla bývajú predĺžením liniek MHD alebo kombináciou mestskej a prímestskej linky.

Výška a druh cestovného sa v zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov určuje na základe dohody a je súčasťou zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme. V zmysle tohto zákona je dopravca povinný zverejniť tarifu na svojom webovom sídle a zabezpečiť, aby sa aspoň základné údaje sprístupnili verejnosti v cestovnom poriadku, a ak je to možné, aj v priestoroch autobusovej stanice a v autobusoch, aby osádka autobusu a revízori boli schopní informovať cestujúcich o sadzbách a ostatných cenách pred začatím prepravy a počas nej.

Komerční dopravcovia si stanovujú druhy cestovného slobodne podľa vlastného uváženia. Cenotvorba a výška cien cestovného komerčných dopravcov nie je regulovaná žiadnou legislatívou ani inštitúciou. V zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave majú komerční dopravcovia len povinnosť predložiť tarifu spoločne s cenníkom cestovného pri žiadosti o dopravnú licenciu.

V zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov je cestovný poriadok pravidelnej autobusovej dopravy samosprávnych krajov vydávaný na obdobie jedného roka a vydáva sa vždy zo soboty na nedeľu, spravidla v druhý decembrový týždeň príslušného roka. Zmeny cestovného poriadku sa spravidla vykonávajú raz za polrok. Cestovný poriadok vydáva každý dopravca samostatne pre každú autobusovú linku. V prípade, že jednu autobusovú linku prevádzkujú dvaja alebo viacerí dopravcovia, zostavujú jeden spoločný cestovný poriadok. Okrem toho je možné v dopravnej licencii určiť alebo v zmluve o službách dohodnúť, že sa zostaví jeden cestovný poriadok aj vtedy, ak niekoľkí dopravcovia uskutočňujú pravidelnú dopravu na niekoľkých autobusových linkách, ktoré sú sčasti spoločné alebo na seba nadväzujú, križujú sa alebo inak spolu súvisia.

Cestovný poriadok a jeho zmeny schvaľuje v zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov dopravný správny orgán, teda samospráva kraj, a to na základe územnej príslušnosti. Ak cestovný poriadok upravuje trasu autobusovej linky a harmonogram spojov, ktoré sú súčasťou plánu dopravnej obslužnosti daného kraja alebo súčasťou jeho zmluvy o službách vo verejnom záujme, schvaľuje ho vrátane jeho zmien, aj tento samosprávny kraj ako objednávateľ.

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 hranice toho 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
- 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.

Údaje o parkovacích kapacitách a organizácii parkovania sú k dispozícii len v obmedzenom rozsahu. Najmä väčšie mestá nemajú dostatočne zmapovaný existujúci stav. V Bratislave situáciu navyše komplikuje roztrieštenosť kompetencií v oblasti parkovania, čo má za následok prevádzku hneď viacerých typov verejných parkovacích systémov. Okrem nasledujúcej tabuľky je možné nájsť podrobnejšie informácie v prílohe 4 za vybrané mestá, ktoré poskytli údaje Slovenskej parkovacej asociácii.

Tabuľka č. 1 Prehľad spoplatneného parkovania vo vybraných mestách (2011)

mesto	počet obyvateľov	prevádzkovateľ parkovacej služby	podiel mesta v %	automaty 1 hodina		predplatené karty		rezidentské karty	
				min. cena	max. cena	min. cena	max. cena	min. cena	max. cena
Bratislava	431061	BPS PARK, a.s., BA	1,25	0,70 €	0,70 €	600 €	600 €	50 €	300 €
Košice	233880	Správa majetku mesta Košice, s.r.o.	100	0,50 €	1 €	450 €	700 €	5 €	150 €
Prešov	91193	VINCI park Slovaika, s.r.o., BA	0	0,35 €	1 €	166 €	332 €	16,60 €	332 €
Žilina	85252	Žilinská parkovacia spoločnosť, s.r.o.	60	0,30 €	1 €	393 €	1 184 €	3,10 €	165 €
Nitra	83692	Mestské služby Nitra, príspevková organizácia	100	0,15 €	0,66 €	170 €	170 €	70 €	70 €
Banská Bystrica	79990	EEI, s.r.o., Ba		0,50 €	0,50 €	500 €	835 €	35 €	35 €
Trnava	67605	Mesto Trnava	100	1€ /1deň daň do CMZ		66 €	166 €	10 €	10 €
Martin	58166	Turiec, a.s., Martin		0,30 €	1,00 €	14 €	110 €	10 €	15 €
Trenčín	56514	TRENČIANSKA PARKOVACIA SPOLOČNOSŤ, a.s.		0,20 €	1,60 €	240 €	1 140 €	50 €	50 €
Poprad	54433	Správa mestských komunikácií Poprad	100	0,30 €	0,60 €	zrušené	zruš.	zrušené	zrušené
Prievidza	50351	UNIPA, spol., s.r.o.		0,70 €	1,70 €	340 €	340 €		
Zvolen	42396	EEI, s.r.o., Ba			1 €				
Komárno	35769	City Parking Grop, s.r.o., organizačná zložka		0,10 €	0,66 €	331,94 €	331,94 €	39,83 €	39,83 €
Liptovský Mikuláš	32566	Mesto Liptovský Mikuláš		0,40 €	0,40 €	161,00 €	161,00 €		
Levice	35217	Mesto Levice		0,50 €	miest. daň	150 €	150 €	7 €	7 €
Nové Zámky	40295	Mesto Nové Zámky		0,50 €	1€/1,5h	15 €	150 €	20 €	20 €

Zdroj: Slovenská parkovacia asociácia

2.3.2 Prevádzka

Železničná doprava

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). Výkony ZSSK a RJSK boli v roku 2012 medzi jednotlivé druhy vlakov distribuované nasledovným spôsobom:

Tabuľka č. 2 Výkony podľa druhu vlakov

Druh vlaku	Ročné výkony ZSSK (2012) [vlkm]	Ročné výkony RJSK (2012) [vlkm]	Ročné výkony spolu (2012) [vlkm]
EC, EN	1 423 101	0	1 423 101
Ex	812 830	0	812 830
R	6 226 573	0	6 226 573
Zr, REX	1 269 501	7 592	1 277 093
Os	19 244 631	1 007 336	20 251 967

Zdroj: ZSSK, RJSK

V prípade ZSSK súpravné vlaky (Sv), rušňové vlaky (Rv) a náhradná autobusová doprava (NAD) predstavovali výkony 201 485 vlkm (Sv), 112 263 vlkm (Rv) a 67 608 vlkm (NAD).

Charakteristické typy výkonov železničnej osobnej dopravy sú nasledovné:

- **Prímestská doprava**
 - Prímestská doprava je charakteristická krátkymi prepravnými vzdialenosťami a vysokým počtom cestujúcich. Zabezpečuje každodennú prepravu z miesta bydliska do zamestnania, do 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 územiaми miest v rámci prirodzeného, historicky alebo administratívne ohraničeného regiónu. Táto doprava v podmienkach SR je ohraničená hranicami krajov a podľa prieskumov ZSSK tvorí cca 30% všetkých ciest. Segmentu zodpovedajú osobné (Os) vlaky, 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 lete v oblasti Tatier a turistických regiónoch.
- **Diaľková doprava**
 - Diaľková vnútroštátna doprava má funkciu prepravy medzi vzdialenými mestami. V tomto segmente je významný podiel študentov (20%) z celkového počtu cestujúcich

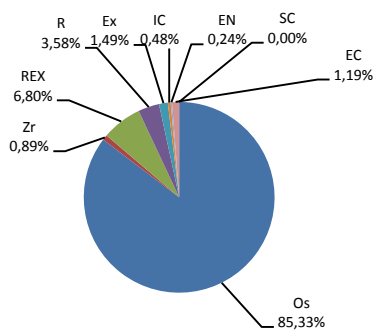
a veľmi vysoký podiel cestujúcich za plné cestovné, z ktorých významná časť sú týždenne dochádzajúci, ktorí tvoria až 25% z celkového počtu cestujúcich.

- o 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 nárast počtov cestujúcich. Táto doprava sa zabezpečuje 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.

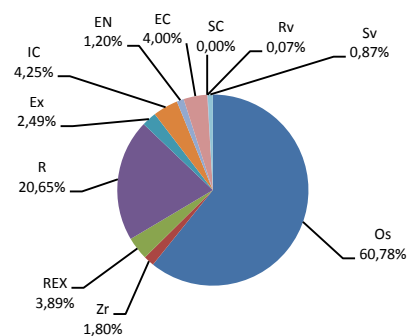
Kategórie vlakov EC, EN, IC, Ex a R realizujú výkony v diaľkovej doprave. Kategórie vlakov REX, Zr a Os realizujú výkony v regionálnej doprave. Kategórie vlakov Sv a Rv realizujú výkony mimo verejnej osobnej dopravy.

Graf č. 1 Štruktúra denne realizovaných výkonov v železničnej doprave ZSSK

Štruktúra denne vypravených vlakov



Štruktúra denne realizovaných výkonov vo vlkm



Zdroj: ZSSK

Tabuľka č. 3 Využitie železničnej dopravy v reláciách medzi jednotlivými VÚC (2012)

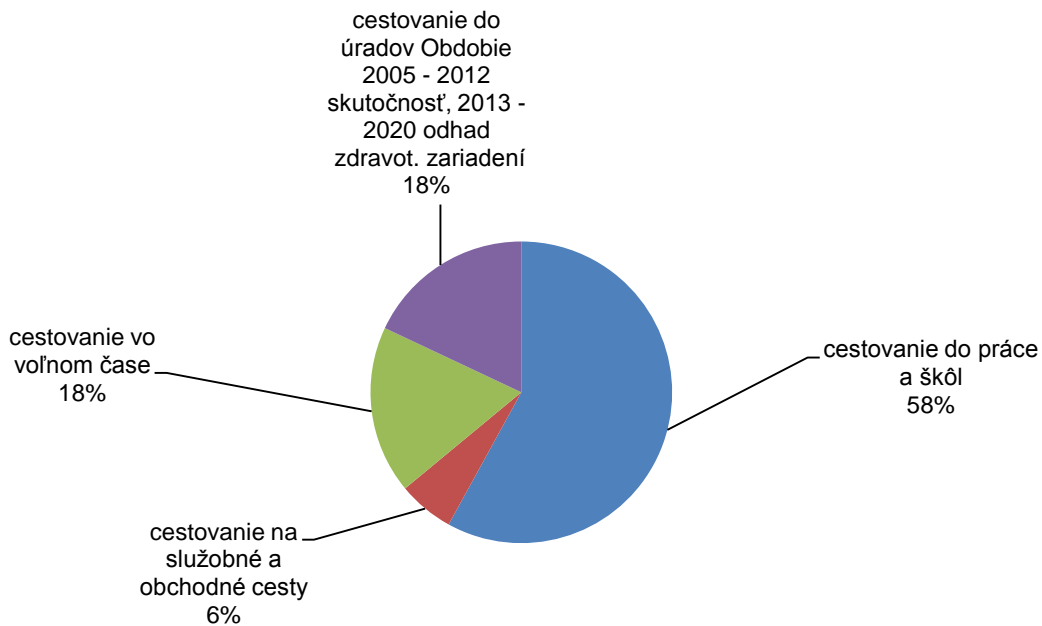
Kraj nástupu	Kraj výstupu	os. ⁵	Kraj nástupu	Kraj výstupu	os.
1. Bratislavský	1. Bratislavský	2 866 725	5. Žilinský	1. Bratislavský	340 171
	2. Trnavský	2 193 328		2. Trnavský	98 576
	3. Trenčiansky	422 237		3. Trenčiansky	431 783
	4. Nitriansky	817 440		4. Nitriansky	23 417
	5. Žilinský	339 368		5. Žilinský	5 793 911
	6. Banskobystrický	151 670		6. Banskobystrický	162 546
	7. Prešovský	169 903		7. Prešovský	223 899
	8. Košický	293 433		8. Košický	161 564
2. Trnavský	1. Bratislavský	2 181 239	6. Banskobystrický	1. Bratislavský	149 750
	2. Trnavský	1 766 820		2. Trnavský	16 107
	3. Trenčiansky	235 001		3. Trenčiansky	21 205
	4. Nitriansky	293 497		4. Nitriansky	161 892
	5. Žilinský	101 001		5. Žilinský	174 820
	6. Banskobystrický	15 747		6. Banskobystrický	2 710 802
	7. Prešovský	37 917		7. Prešovský	18 354
	8. Košický	38 266		8. Košický	66 928
3. Trenčiansky	1. Bratislavský	424 882	7. Prešovský	1. Bratislavský	175 253
	2. Trnavský	234 252		2. Trnavský	34 092
	3. Trenčiansky	2 227 810		3. Trenčiansky	38 059
	4. Nitriansky	200 578		4. Nitriansky	9 862
	5. Žilinský	432 754		5. Žilinský	212 563
	6. Banskobystrický	18 151		6. Banskobystrický	16 385
	7. Prešovský	43 353		7. Prešovský	3 876 425
	8. Košický	39 733		8. Košický	691 303
4. Nitriansky	1. Bratislavský	852 224	8. Košický	1. Bratislavský	284 736
	2. Trnavský	339 960		2. Trnavský	42 129
	3. Trenčiansky	192 850		3. Trenčiansky	40 600
	4. Nitriansky	2 541 244		4. Nitriansky	20 080
	5. Žilinský	26 316		5. Žilinský	163 639
	6. Banskobystrický	163 604		6. Banskobystrický	70 703
	7. Prešovský	11 171		7. Prešovský	705 685
	8. Košický	19 664		8. Košický	3 101 349

Zdroj: ZSSK, RJSK

Poznámka: Zvýraznené sú väzby medzi jednotlivými VÚC a v rámci VÚC vo funkčných regiónoch.

⁵ počet prepravených osôb v roku 2012

Graf č. 2 Základné segmenty trhu v železničnej doprave



Zdroj: MDVRR SR

V železničnej osobnej doprave je prepravnou zmluvou cestovný doklad. Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. vydáva, na základe § 6 až 8 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach a v súlade s Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23.10.2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave Prepravný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s.

Zakúpením cestovného dokladu alebo označením cestovného dokladu vo vlaku dochádza k uzatvoreniu prepravnej zmluvy medzi dopravcom a cestujúcim. Obsahom tohto záväzkového vzťahu je:

- záväzok dopravcu prepraviť cestujúceho z nástupnej do cieľovej stanice vlakmi uvedenými v cestovnom poriadku za podmienok stanovených prepravným poriadkom. Ak cestujúceho nemožno prepraviť zvyčajným dopravným prostriedkom, je dopravca oprávnený použiť náhradné dopravné prostriedky,
- záväzok cestujúceho zaplatiť cenu za prepravu a dodržať podmienky stanovené PP

Tarifný poriadok železničnej osobnej dopravy v súčasnosti stanovuje okrem základného cestovného nasledovný systém zliav:

1. Zľavy pre deti do 6 rokov (bezplatné cestovanie)
2. Zľavy pre deti od 6 do 15 rokov veku (polovičné cestovné)
3. Zľavy pre žiakov a študentov do 26 rokov veku (jednorazové, časové a traťové predplatné lístky, zľava 50 .- 70%)
4. Zľavy pre mládež do 26 rokov (jednorazové, časové a traťové predplatné lístky, zľava 30 – 45%)
5. Zľavy pre cestujúcich nad 26 rokov (jednorazové a traťové predplatné lístky, zľava 30 – 45%)
6. Zľavy pre seniorov od 60 do 70 rokov (jednorazové cestovné, zľava 40%)
7. Zľavy pre seniorov nad 70 rokov (0,15 EUR za každých začatých 50 km)
8. Zľavy pre držiteľov preukazov ŤZP a ŤZP-S (zľava 60% z obyčajného cestovného v 2. triede)
9. Bezplatne je prepravovaný detský kočík s dieťaťom, sprievodca držiteľa preukazu ŤZP-S, vozík pre imobilného cestujúceho a vodiaci pes so špeciálnym výcvikom
10. Zamestnanecké cestovné:
 - zamestnanec dopravného podniku a jeho dieťa

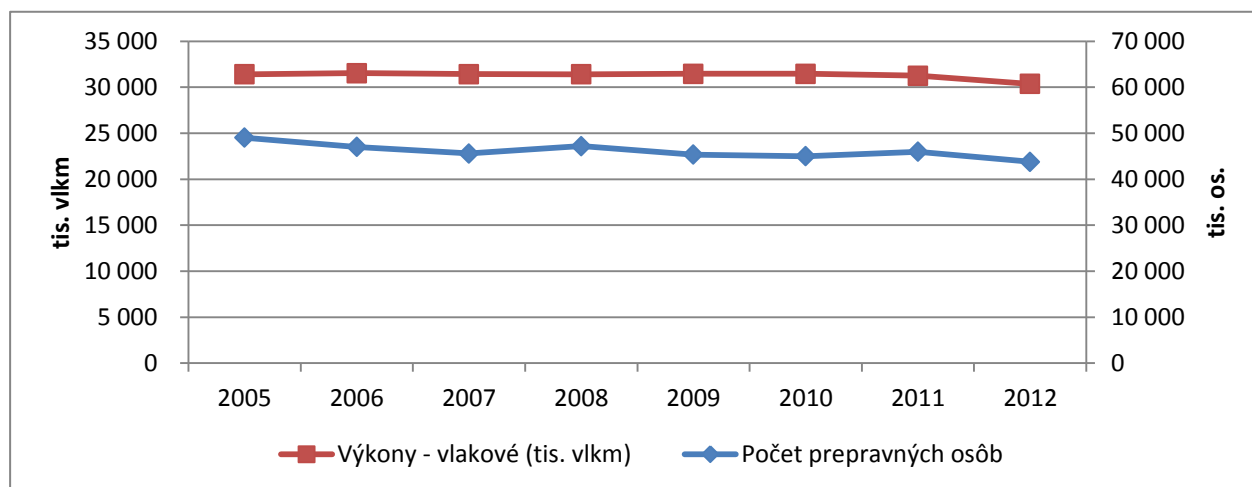
- ostatní rodinní príslušníci zamestnanca štátneho železničného subjektu ŽSR, ZSSK, ZSSK CARGO (vdovci, manželia, dôchodca)

Na základe zákona bezplatne cestujú poslanci a sudcovia, 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

Výška základného cestovného v železničnej osobnej doprave podlieha regulácii, príslušný výnos vydáva Úrad pre reguláciu železničnej dopravy.

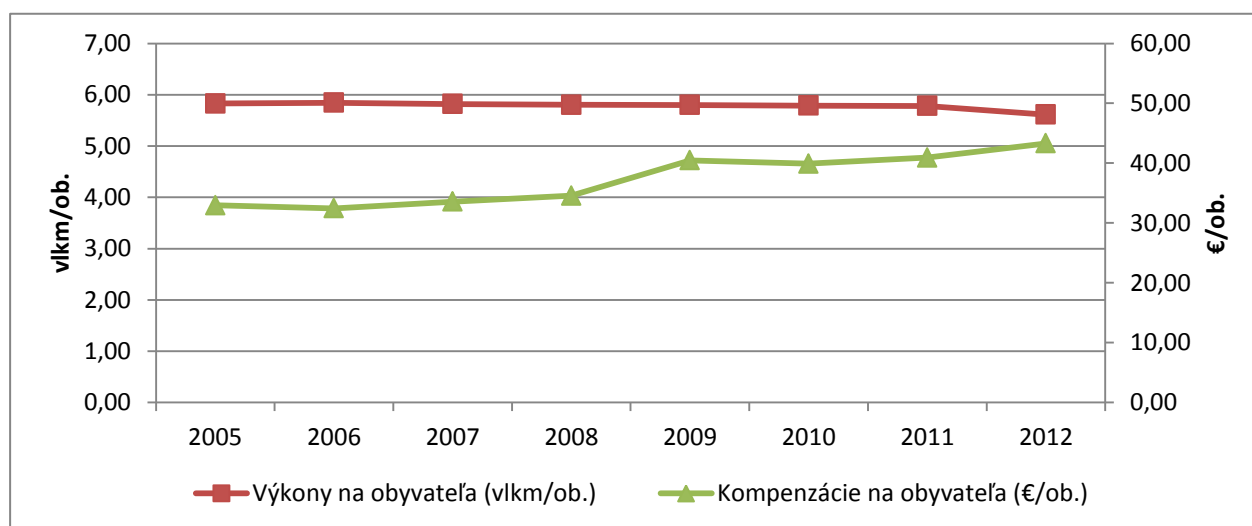
Vo všeobecnosti možno konštatovať systematický medziročný pokles výkonov VOD, snád' v ostatných rokoch najmä v železničnej osobnej doprave spomaľovaný, čo možno pričítať na vrub hospodárskej krízy. Tržby z prepravy najmä v prípade železničnej prepravy postupne mierne rastú, v prímestskej autobusovej doprave sa dlhodobo stabilizujú.

Graf č. 3 Vývoj výkonov a počtu prepravených osôb v železničnej doprave



Zdroj: ZSSK, RJSK

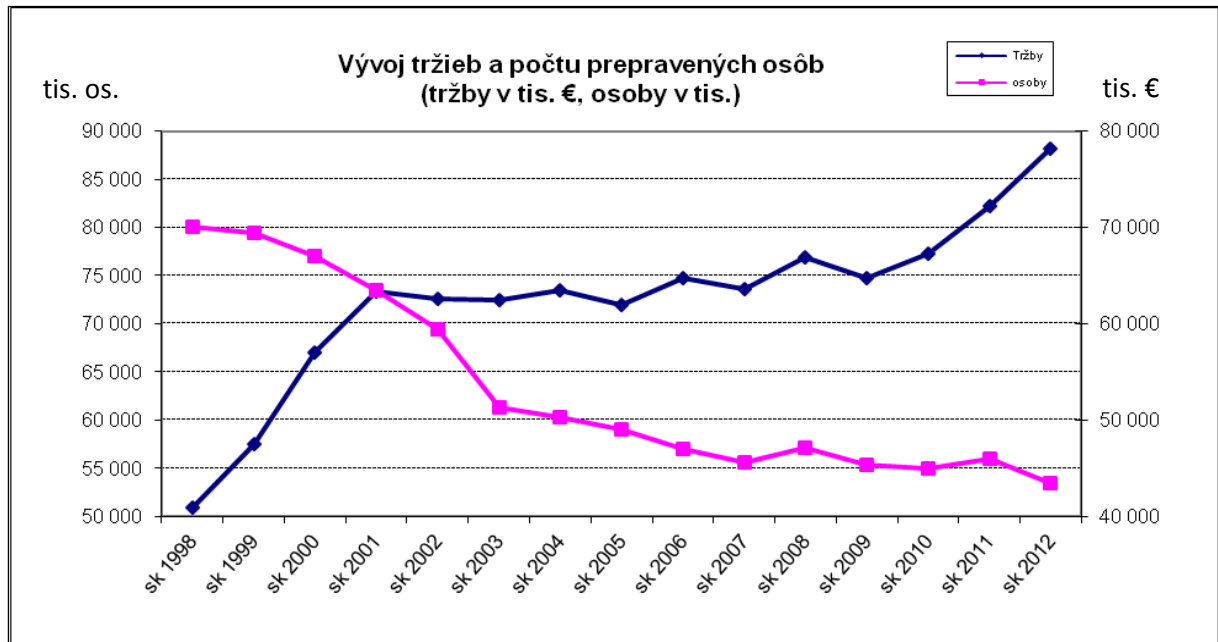
Graf č. 4 Vývoj výkonov a dotácií železničnej dopravy na obyvateľa SR



Zdroj: MDVRR SR, ZSSK, RJSK

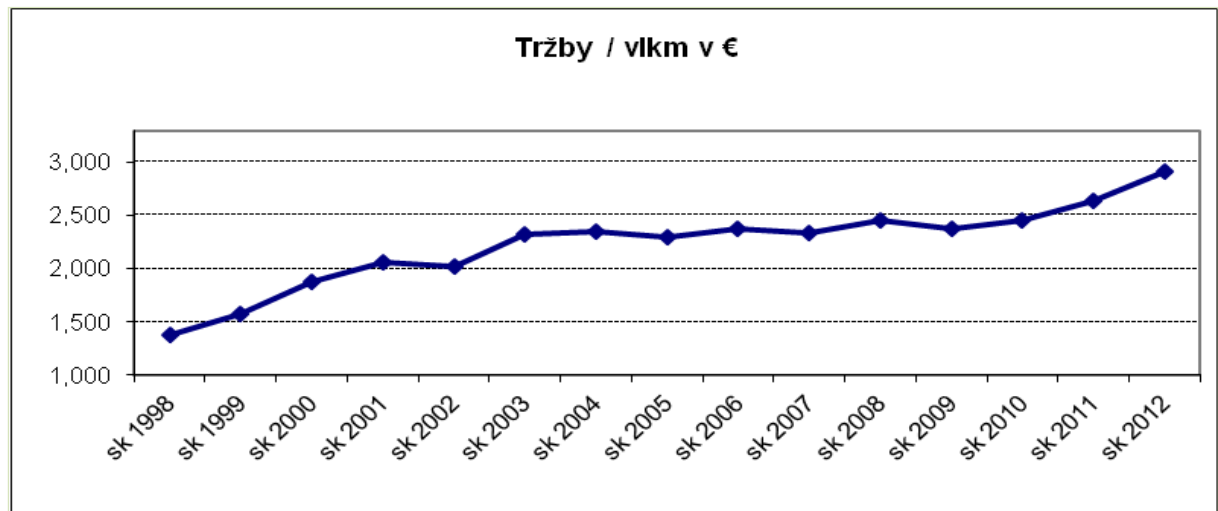
V železničnej osobnej doprave vyjadrujú vývoj tržieb a počtu prepravených osôb, ako aj podiel železničnej osobnej dopravy na celkovom objeme výkonov osobnej dopravy (vrátane IAD) nasledovné grafy:

Graf č. 5 Vývoj tržieb a počtu prepravených osôb ZSSK



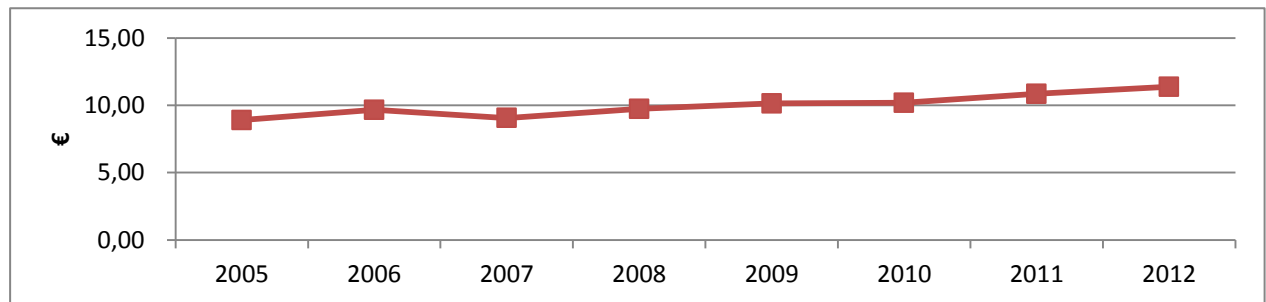
Zdroj: ZSSK

Graf č. 6 Tržby na vlakový km ZSSK



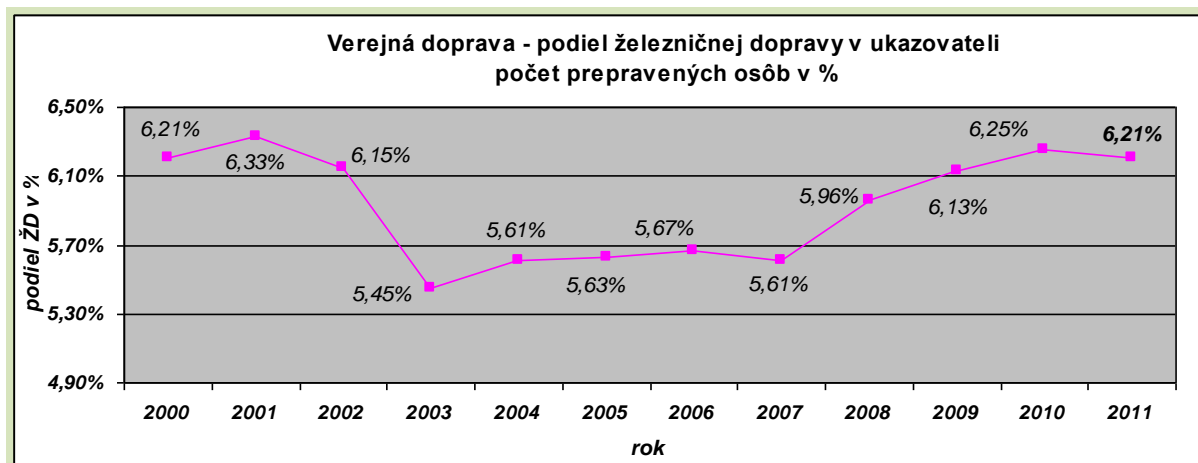
Zdroj: ZSSK

Graf č. 7 Náklady na vlkm ZSSK



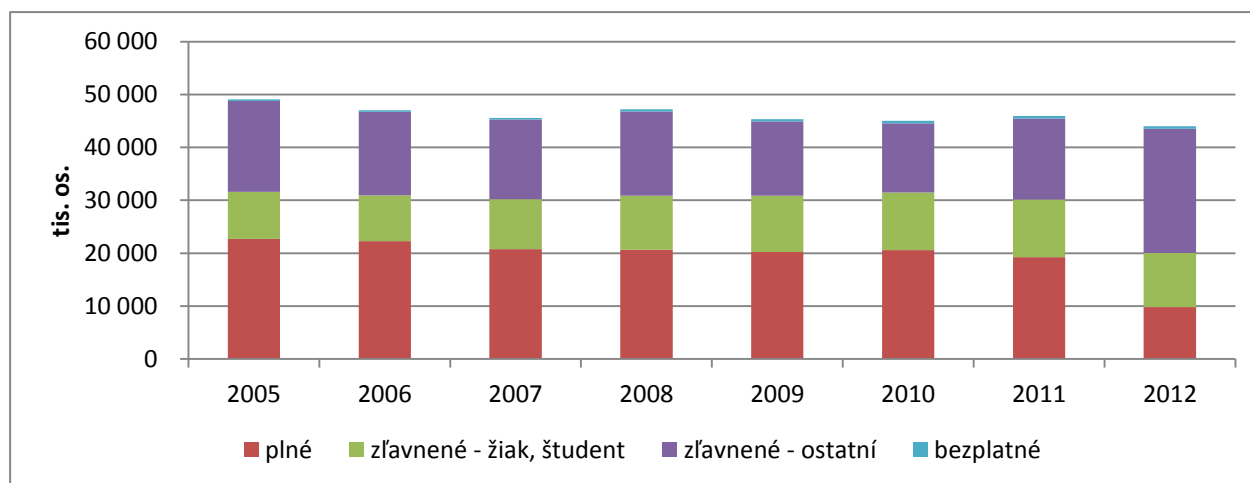
Zdroj: MDVRR SR, ZSSK

Graf č. 8 Podiel železničnej dopravy na celkovom počte prepravených osôb



Zdroj: MDVRR SR

Graf č. 9 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v železničnej doprave podľa typu cestovného



Zdroj: ZSSK, RJSK

Poznámka: K 1.11.2011 boli zrealizované výrazné zmeny v tarifnej politike ZSSK: zmena kilometrických pásiem po 1 km, zlúčenie TEŽ a OŽ do jedného tarifného systému, zavedenie nového druhu zľavneného cestovného „regional“; ZSSK nedisponuje údajmi o počte bezplatne prepravených cestujúcich, eviduje len bezplatnú prepravu sprievodcov k ŽZP-S.

Verejná železničná doprava si udržiava dlhodobo rovnaký podiel na trhu. Drobné výkyvy sú ovplyvnené cenovou úrovňou železničnej dopravy, kúpyschopnosťou obyvateľstva ovplyvneného finančnou krízou (hlavne pri cestách realizovaných z dôvodu voľnočasových aktivít) a redukciami výkonov na najmenej výkonných a najmenej efektívnych traťových úsekoch. Táto redukcia je realizovaná na základe podkladov z jednotlivých traťových úsekov a záverov z rokovaní MDVRR SR. Vo všeobecnosti možno s ohľadom na doterajší vývoj predpokladať v realistickom prípade stabilizovaný, v optimistickom nanajvyš mierne narastajúci trend v počte prepravených cestujúcich i vybraných tržbách.

V zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov je cestovný poriadok v železničnej osobnej doprave vydávaný na obdobie jedného roka a vydáva sa vždy zo soboty na nedeľu, spravidla v druhý decembrový týždeň príslušného roka. Zmeny cestovného poriadku sa spravidla vykonávajú raz za polrok.

Diaľková železničná osobná doprava sa vykonáva na týchto tratiach:

- *medzinárodná na tratiach:*

- Budapešť – Štúrovo št. hr. – Kúty št. hr. – Praha – Berlín (napojenie juhozápadného Slovenska na líniu Berlín – Praha – Budapešť; dvojhodinový takt)
- Žilina – Púchov – Hranice na Moravě – Praha (napojenie severozápadného Slovenska na Prahu; dvojhodinový takt počas dňa)
- Košice – Čaňa – Miskolc – Budapest (napojenie východného Slovenska na Maďarsko; zatiaľ dva páry vlakov denne)
- Žilina – Ostrava s prípojom v Bohumíne na premávajúce vlaky do Varšavy s prípojom na Krakov (napojenie severozápadného Slovenska na Poľsko; dvojhodinový takt počas dňa; až do dokončenia modernizačných prác na úseku trate Nové Mesto nad Váhom – Žilina je nedostatkom týchto vlakových spojení nemožnosť zabezpečiť ich previazanie s dvojhodinovým taktom najvýznamnejších vnútroštátnych diaľkových vlakov na trati Bratislava – Žilina – Košice v Žiline)
- Bratislava hl. st. – Devínska Nová Ves – Marchegg – Wien (hodinový takt)
- Bratislava Petržalka – Kittsee – Wien (hodinový takt)

Tu treba poznamenať, že priama medzinárodná doprava na poľsko-slovenskom pohraničí prakticky nie je vykonávaná (pohraničná doprava je reprezentovaná štyrmi párami osobných vlakov denne na trati Skalité – Zwardoń), pomerne malý rozsah má aj pohraničná doprava SR / UA (dva páry osobných vlakov denne na trati Čierna nad Tisou – Čop). Príčinou tohto stavu sú veľmi nízke frekvencie cezhraničnej prepravy na týchto líniiach.

- *vnútroštátna na tratiach:*

- Bratislava – Žilina – Košice (dvojhodinový symetrický takt denných vlakov, jeden pár nočných vlakov) s prípojom v Bratislave na medzinárodné vlaky Kúty št. hr. – Štúrovo št. hr. v smere na Prahu a Berlín (nie je prípoj na Budapešť), s prípojom v Púchove na medzinárodné vlaky v smere na Hranice na Moravě a Prahu, avšak bez prípoja v Žiline na vlaky smer Bohumín a Ostrava a s prípojom v Košiciach na obidva medzinárodné vlaky v smere na Miskolc a Budapešť;
- Košice – výh. Slivník – Trebišov – Humenné (dvojhodinový kvázi takt)
- Žilina – Banská Bystrica – Zvolen – Levice – Bratislava (dvojhodinový symetrický takt denných vlakov) so systémovým prípojom v Bratislave-Vinohradoch, Vrútkach a Žiline na vnútroštátne diaľkové vlaky Bratislava – Žilina – Košice a s prípojom v Bratislave hl. st. na medzinárodné vlaky Štúrovo št. hr. – Kúty št. hr. v smere na Prahu a Berlín,
- Bratislava – Leopoldov – Prievidza (štyri páry vlakov denne) s prípojom osobným vlakom zo Zbehov na Nitru; v úseku Bratislava – Leopoldov sú tieto vlaky vedené v taktovej polohe rýchlikov Bratislava – Žilina – Košice
- Zvolen – Plešivec – Košice (štyri páry vlakov denne) so systémovým prípojom vo Zvolene na diaľkové vlaky Bratislava – Zvolen – Banská Bystrica – Vrútky – Žilina a v Košiciach na diaľkové vlaky Košice – Humenné; zatiaľ sa nepodarilo zabezpečiť previazanie týchto vlakov v Košiciach na rýchliky Bratislava – Žilina – Košice
- Bratislava – Zvolen – Plešivec – Košice – Prešov (pár nočných vlakov)

Zvyšný objem výkonov železničnej osobnej dopravy v SR sa vykonáva ako regionálna doprava. Sústreďuje sa na tie trate, kde vlastné výkony železničnej osobnej regionálnej prepravy prevyšujú

vo významnej časti trasy 500 osôb denne v oboch smeroch. Konkrétnejšie sú pomery v regionálnej železničnej osobnej doprave popísané v kapitolách venovaných funkčným regiónom.

Tabuľka č. 4 Vybrané parametre prevádzky ZSSK

Priemerný počet spojov EC/EN/IC-dotované počas pracovného dňa	počet vlakov	22
Priemerný počet spojov EC/EN/IC-dotované počas voľného dňa	počet vlakov	22
Priemerný počet spojov Ex/R počas pracovného dňa	počet vlakov	24
Priemerný počet spojov Ex/R počas voľného dňa	počet vlakov	24
Priemerný počet spojov Zr/REX v počas pracovného dňa	počet vlakov	91
Priemerný počet spojov Zr/REX počas voľného dňa	počet vlakov	78
Priemerný počet spojov Os počas pracovného dňa	počet vlakov	1294
Priemerný počet spojov Os počas voľného dňa	počet vlakov	921
Počet nehôd za kalendárny rok ⁶		150
Počet nehôd zavinených ZSSK za kalendárny rok		36
Počet vážnych a menších nehôd za kalendárny rok		117
Počet vážnych a menších nehôd zavinených ZSSK za kalendárny rok		8

Zdroj: ZSSK, stav za GVD 2012/2013 resp. za rok 2012

⁶ Nehodami sú v zmysle Zákona č. 513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov vážne nehody, menšie nehody a incidenty, na ktorých sa podieľalo pohybujúce sa železničné vozidlo. Z hľadiska porovnateľnosti s nehodami v cestnej doprave je relevantný počet vážnych a menších nehôd.

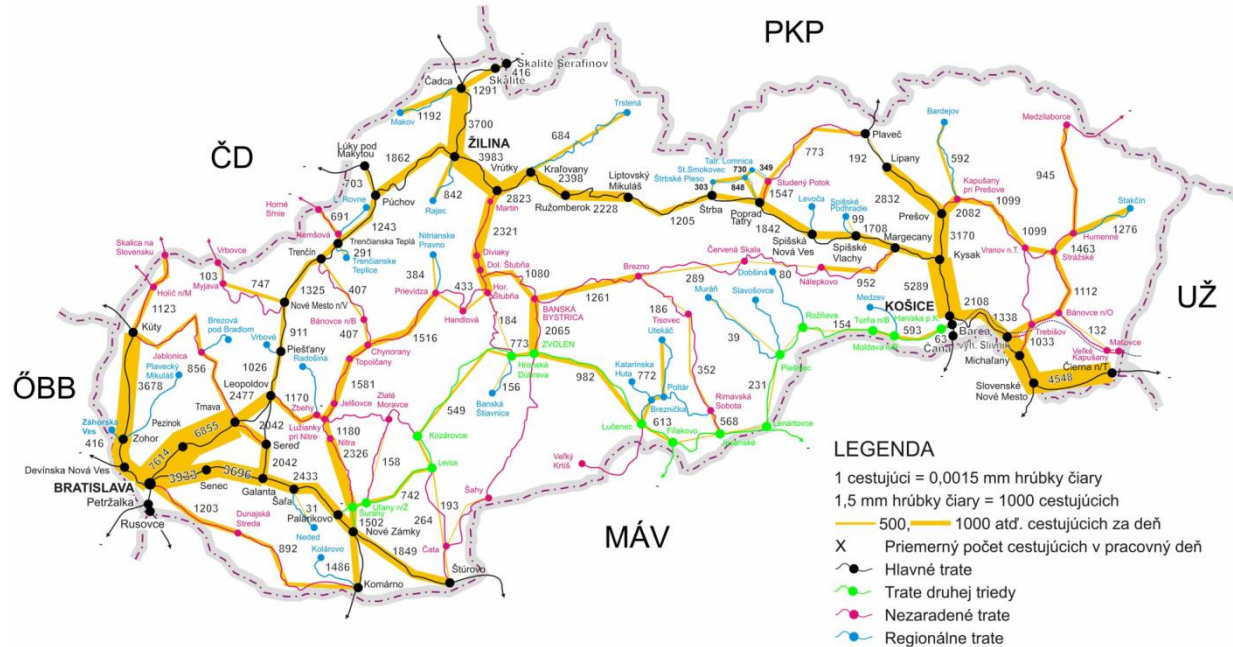
Pod vážnou nehodou sa rozumie každá zrážka alebo vykoľajenie vlakov, ktorej následkom je najmenej jedna usmrtená osoba, alebo najmenej päť ťažko zranených osôb, alebo rozsiahle poškodenie železničných vozidiel, železničnej infraštruktúry, životného prostredia alebo majetku tretích osôb, ako aj iná podobná nehoda so zjavnými dôsledkami na bezpečnosť existujúceho železničného systému alebo na riadenie bezpečnosti.

Menšou nehodou sa rozumie neželaná alebo neúmyselná náhla udalosť alebo špecifický reťazec zoskupenia takých udalostí, ktoré majú za následok najviac štyri ťažko zranené osoby, poškodenie železničných vozidiel a železničnej infraštruktúry, alebo spôsobenie väčšej škody na životnom prostredí alebo na majetku tretích osôb.

Obrázok č. 3 Priemerné prepravné prúdy v regionálnej železničnej doprave (2010)

Priemerné prepravné prúdy na traťových úsekoch v roku 2010

Počty cestujúcich v osobných a zrýchlených vlakoch v pracovný deň

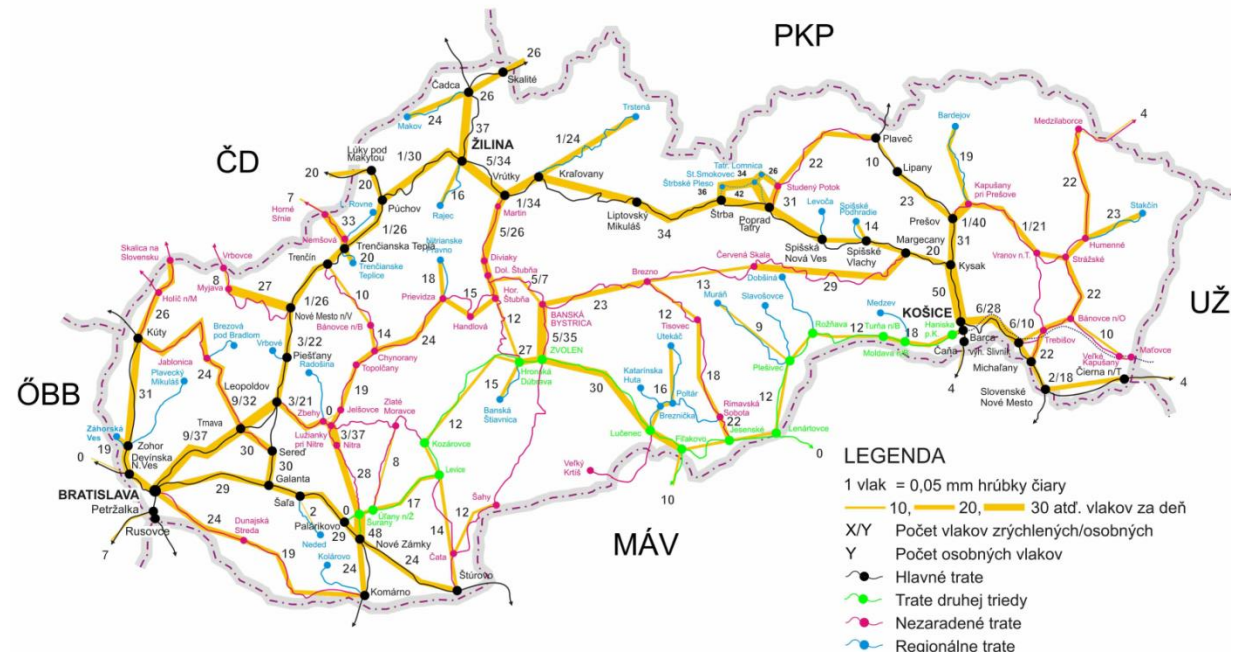


Zdroj: VÚD

Obrázok č. 4 Počet osobných a zrýchlených vlakov (GVD 2010/2011)

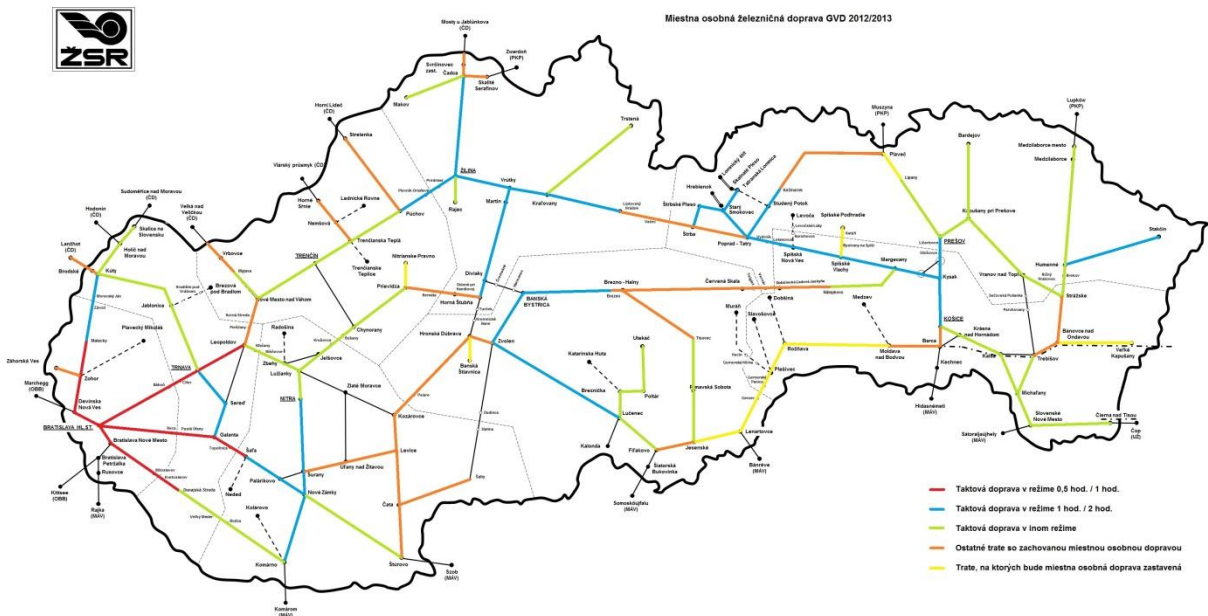
Vlaky osobnej dopravy na tratiach ŽSR podľa GVD 2010/2011

Počty osobných a zrýchlených vlakov v pracovný deň



Zdroj: VÚD

Obrázok č. 5 Taktová regionálna železničná doprava

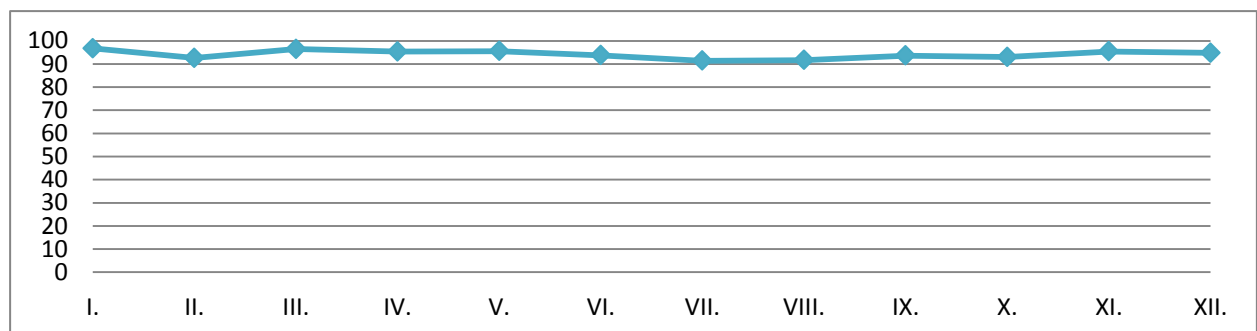


Zdroj: VÚD

Požadovanú presnosť dopravy určuje pre ZSSK Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme. Na roky 2011 a 2012 bola miera presnosti stanovená na 94%, na rok 2013 na 93%. Vlak je považovaný za idúci presne, ak príde do konečnej stanice najneskôr do 5 minút po plánovanom čase príchodu. Za rok 2012 dosiahla osobná doprava vykonávaná ZSSK mieru presnosti 94,19%.

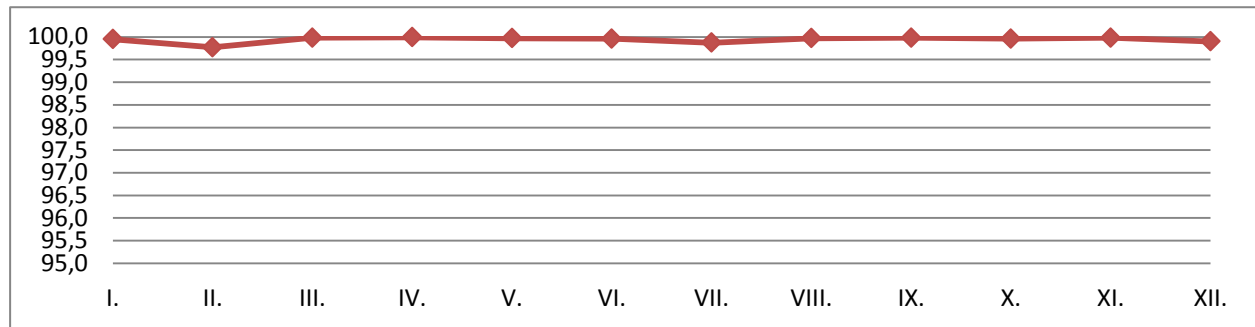
Uvedená zmluva určuje aj ročnú mieru spoľahlivosti vo výške 99% z celkového zmluvne dojednaného počtu východiskových vlakov. Mierou spoľahlivosti sa rozumie percentuálny podiel prevádzkovaných východiskových vlakov z celkového zmluvne dohodnutého počtu východiskových vlakov. Vlak sa považuje za prevádzkovaný, ak bol vedený v celej alebo aspoň v časti plánovanej trasy; ak bol nahradený vo zvyšnej časti plánovanej trasy náhradnou autobusovou dopravou, resp. preprava cestujúcich bola zabezpečená inými vhodnými a porovnateľnými prostriedkami alebo ak bol vlak v celej trase nahradený autobusovou dopravou. Ďalšie podrobnosti spoľahlivosti určujú jednotlivé ustanovenia zmluvy. V roku 2012 dopravca ZSSK dosiahol mieru spoľahlivosti podľa stanovených kritérií na úrovni 99,94%.

Graf 10 Vývoj plnenia miery presnosti v jednotlivých mesiacoch roku 2012 [%]



Zdroj: MDVRR SR, ZSSK

Graf 11 Vývoj plnenia miery spoľahlivosti v jednotlivých mesiacoch roku 2012 [%]



Zdroj: MDVRR SR, ZSSK

Cesty

V nasledujúcich tabuľkách a grafoch je podľa jednotlivých samosprávnych krajov znázornená intenzita individuálnej automobilovej dopravy (IAD) nameraná podľa celoštátneho sčítania dopravy vykonaného v roku 2010 na súbežnej infraštruktúre s verejnou hromadnou dopravou (železničnou a autobusovou). Zdrojom dát je VÚD.

Z uvádzaných tabuliek a pentlogramov záťažou osobných automobilov na súbežných úsekoch ciest so železničnými traťami vyplýva, že najväčšie intenzity sú v okolí centrálnych miest jednotlivých samosprávnych krajov. Väčší nárast intenzity oproti minulosti je viditeľný aj na úsekoch ciest nižších kategórií, čo na jednej strane spôsobuje prudký nárast počtu osobných vozidiel aj v menších obciach a na druhej strane signalizuje nedostatočné (nevhodné) zabezpečenie dopravnej obsluhy kraja verejnou hromadnou dopravou, alebo jej cena nie je primeraná oproti individuálnej automobilovej doprave. Z porovnaných samosprávnych krajov je najväčšia intenzita IAD v Bratislavskom kraji, na druhom mieste je Žilinský kraj (Žilina – Ružomberok).

Cestujúci IAD sú potenciálnymi cestujúcimi vo verejnej hromadnej doprave, ak sa im ponúkne atraktívnejšia osobná doprava a sťaží dochádzka IAD do centier miest. V dotazníku o používaní verejnej hromadnej dopravy uviedlo na Slovensku 65% respondentov, že by uvažovalo o častejšom využívaní verejnej osobnej dopravy, ak by existovala možnosť kúpiť si jednotný lístok na všetky typy dopravy. Medzi hlavné dôvody uprednostňovania automobilu uvádzali vodiči väčšie pohodlie v porovnaní s verejnou dopravou, nedostatok spojení vo verejnej doprave, nízku frekvenciu spojov a nespoľahlivosť verejnej dopravy. Svoj prístup by prehodnotili, ak by existovali kvalitnejšie (on-line) informácie o cestovných poriadkoch, atraktívnejšie terminály, možnosť kúpiť cestovné lístky on-line.

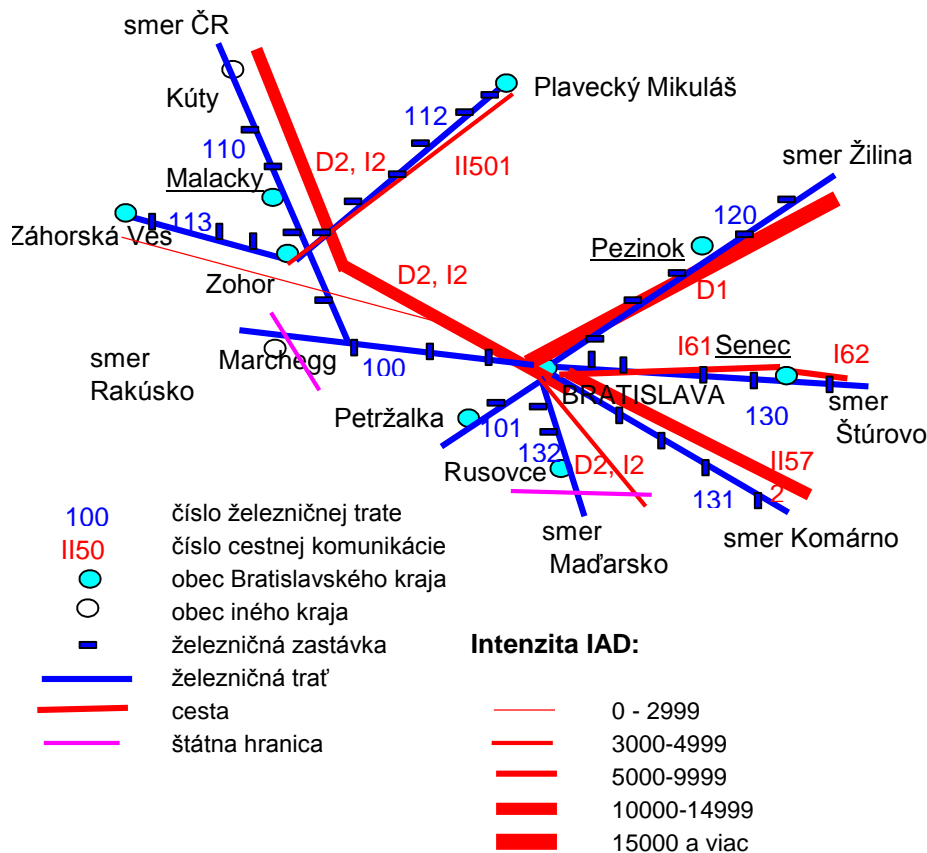
Tabuľka č. 5 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Bratislavskom samosprávnom kraji

Individuálna automobilová doprava Bratislavského samosprávneho kraja

Por.č. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	100	Bratislava - Marchegg - Wien	I/2, II/505					
2	101	Bratislava - Petržalka - Wien	I/2					
3	110	Bratislava - Kúty - Břeclav	I/2	87016	80110	15 566	6 435	11 001
4	112	Zohor - Plavecký Mikuláš	II/501					
5	113	Zohor - Záhorská Ves	III. trieda	85577	82786		1 058	1 058
6	120	Bratislava - Žilina - Košice	II/502	87020	80140	59 606	6 080	32 843
7	130	Bratislava - Štúrovo - Szob	I/61, I/62	80130	80288		7 228	7 228
8	131	Bratislava - Komárno	II/572	82650	82668	14 643	4 960	9 802
9	132	Bratislava - Rusovce - Rajka	I/2					

osobná železničná preprava zastavená

Graf č. 12 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Bratislavskom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

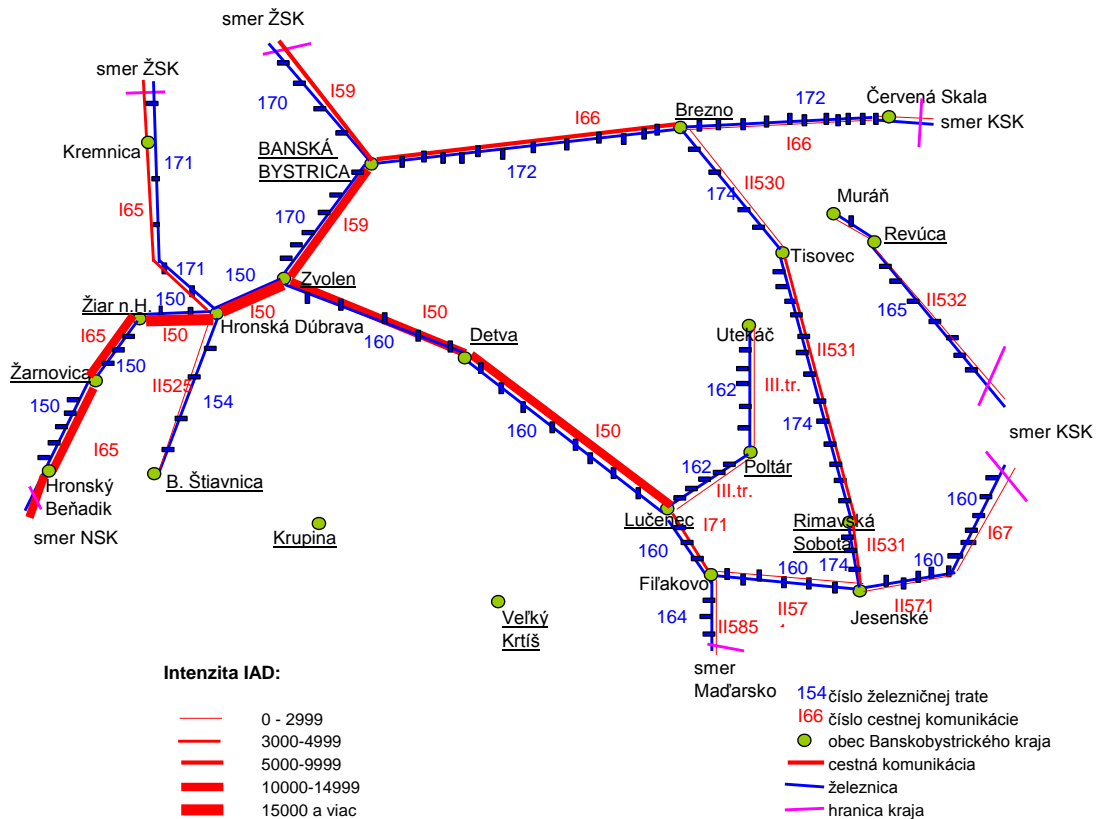
Tabuľka č. 6 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Banskobystrickom samosprávnom kraji

Individuálna automobilová doprava Banskobystrického samosprávneho kraja

Por.č. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	150	Levice-Hron.Beňadik-Žiar nH	I65	95720	90390	10 922	16 310	13 616
2	150	Žiar n.H. - Zvolen	I50	92160	90440	16 436	18 463	17 450
3	153	Zvolen - Čata						
4	154	Ban. Štiavnica – Hr. Dúbrava	II525	91650	91669	2 602	2 190	2 396
5	160	Zvolen - Lučenec	I50	90470	90536	12 023	10 403	11 213
6	160	Lučenec - Filakovo	I71	91917	92676	4 721	3 681	4 201
7	160	Filakovo - Jesenské	II571	92698	92720	549	3 305	1 927
8	160	Jesenské - Gemer-Plešivec	II571, I67					
			II571	92730	92760	1 967	1 171	1 569
			I67	92080	90650	1 846	1 843	1 845
9	161	Lučenec - Veľký Krtíš						
10	162	Lučenec - Utekáč	III.tr.	93110	93680			
11	163	Breznička - Katarínska Huta						
12	164	Filakovo - Somoskoujálu	II585	91920	91930	2 618	1 603	2 111
13	165	Muráň - Plešivec	II532	02280	02250	1 705	1 253	1 479
15	170	Vrútky-Harmanec-Zvolen	I59	91510	90660	2 626	9 453	6 040
16	171	Diviaky-Kr.Bane-Hr.Dúbrava	I65	91338	91340	2 808	5 297	4 053
17	172	Banská Bystrica - Brezno	I66	90897	90940	8 352	9 259	8 806
18	172	Brezno - Červená Skala	I66	90967	90980	3 041	983	2 012
19	174	Brezno - Tisovec	II530	92060	92059	2 836	2 215	2 526
20	174	Tisovec - Jesenské	II531	92000	92650	2 019	5 019	3 519

osobná železničná preprava zastavená

Graf č. 13 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Banskobystrickom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

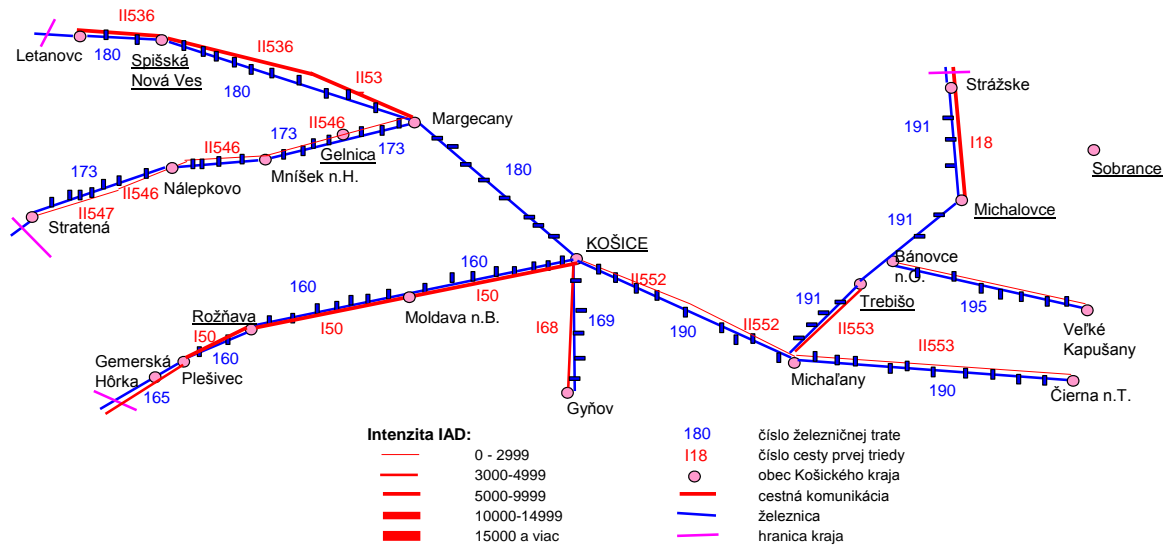
Tabuľka č. 7 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Košickom samosprávnom kraji

Individuálna automobilová doprava Košického samosprávneho kraja

Por.čís. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	160	Plešivec – Rožňava	I50	00520	00536	5 410	5 979	5 695
2	160	Košice – Moldava n.B.	I50	00618	00600	9 244	7 227	8 236
3	160	Moldava – Rožňava	I50	00540	00590	7 415	6 638	7 027
4	165	Plešivec – Gemerská Hôrka						
5	166	Plešivec – Slavošovce						
6	167	Dobšiná – Rožňava						
7	168	Moldava n.B. – Medzev						
8	169	Košice – Gyňov	III trieda	02069		7 479		7 479
9	173	Margecany – Mníšek n.H.	II546	02140	02120	4 380	1 348	2 864
10	173	Mníšek n.H. – Nálepkovo	II546	02110	02100	856	957	907
11	173	Nálepkovo – Dobšiná.L.J.	II546, II535	02090	00708	1 933	1 145	1 539
12	180	(Poprad)-Letanovce-Spiš.N.Ves	II536					
13	180	Spišská N.Ves – Margecany	II536, II547	02326	02010	7 150	3 114	5 132
14	180	Margecany – Košice						
15	190	Košice – Michalany	II552, III tr.	02570		3 341		3 341
16	190	Michalany – Čierna n.T.	II553					
17	191	Michalany – Trebišov	II553	01580	01560	2 579	4 347	3 463
18	191	Trebišov – Michalovce						
19	191	Michalovce – Strážske	I18	00480	00470	6 160	6 266	6 213
20	192	Trebišov – Vranov n.T.						
21	195	Bánovce n.O. - Veľké Kapušany		02820	02687	2 117	2 730	2 424

- nemá súbežnú cestu
- osob.železnič.preprava zastavená
- dĺžka úseku je príliš krátka

Graf č. 14 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Košickom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

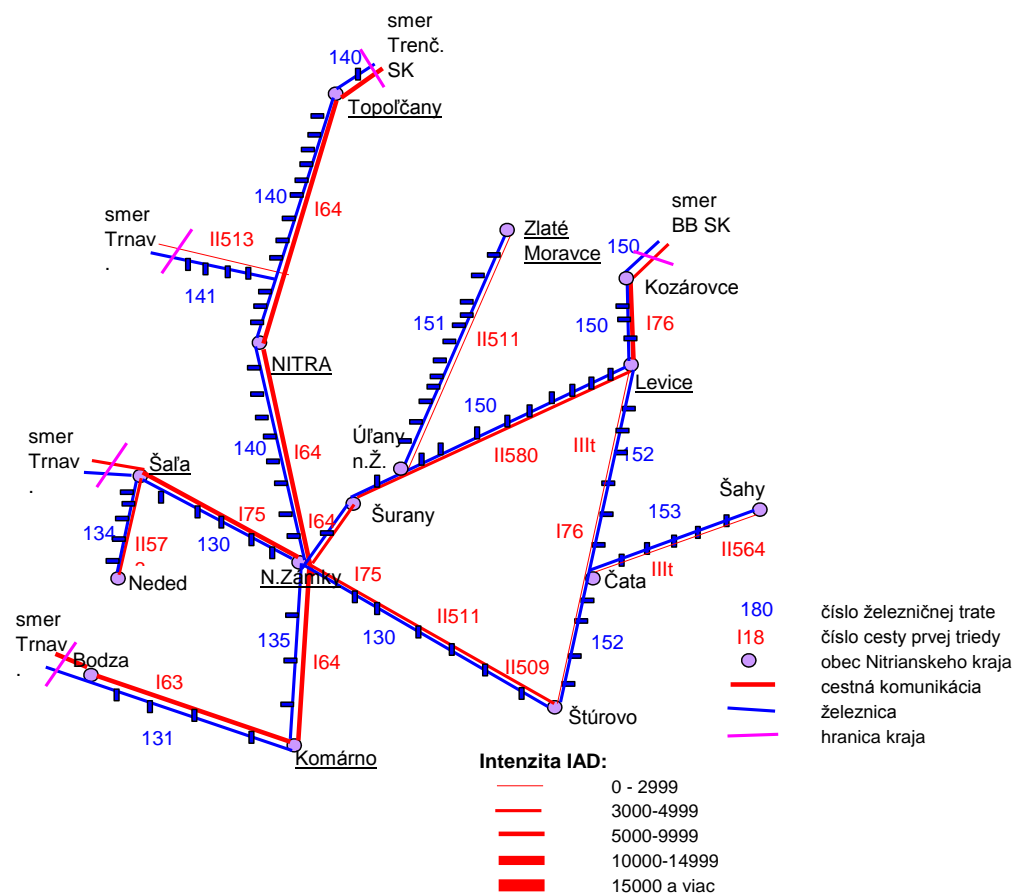
Tabuľka č. 8 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Nitrianskom samosprávnom kraji

Individuálna automobilová doprava Nitrianskeho samosprávneho kraja

Por.čís. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	130	Šaľa – Nové Zámky	I75	81378	81390	5 416	6 522	5 969
2	130	Nové Zámky – Štúrovo	I75,II511,II509	81400	81440	3 474	2 813	3 144
3	131	Bodza – Komárno	I63	81539	81570	5 425	8 894	7 160
4	134	Šaľa – Neded	IIItr., II573	82730	82727	2 704	3 386	3 045
5	135	Nové Zámky – Komárno	I64	80440	80420	5 407	9 089	7 248
6	136	Komárno – Kolárovo						
7	140	Nové Zámky – Nitra	I64	80470	80498	6 445	5 601	6 023
8	140	Nitra – Topoľčany	I64	80538	80560	4 212	9 262	6 737
9	140	Topoľčany – Krušovce						
10	141	Zbehy – Rišňovce	II513, IIItr.		81168		5 515	5 515
11	142	Zbehy – Radošina						
12	150	Nové Zámky – Levice	I64, II580	80470	81710	6 445	3 077	4 761
13	150	Levice – Kozárovce	II564, I76	80900		5 411		5 411
14	151	Úľany n.Ž. – Zlaté Moravce	II511	82407	83348	2 856		2 856
15	152	Štúrovo – Levice	I76, III.tr.	81300	81250	2 269		2 269
16	153	Čata – Šahy	IIItr., II564	85498	85617			
17	153	Šahy – smer Zvolen						

osobná doprava na železničnej trati zrušená
 dĺžka úseku je príliš krátka

Graf č. 15 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Nitrianskom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

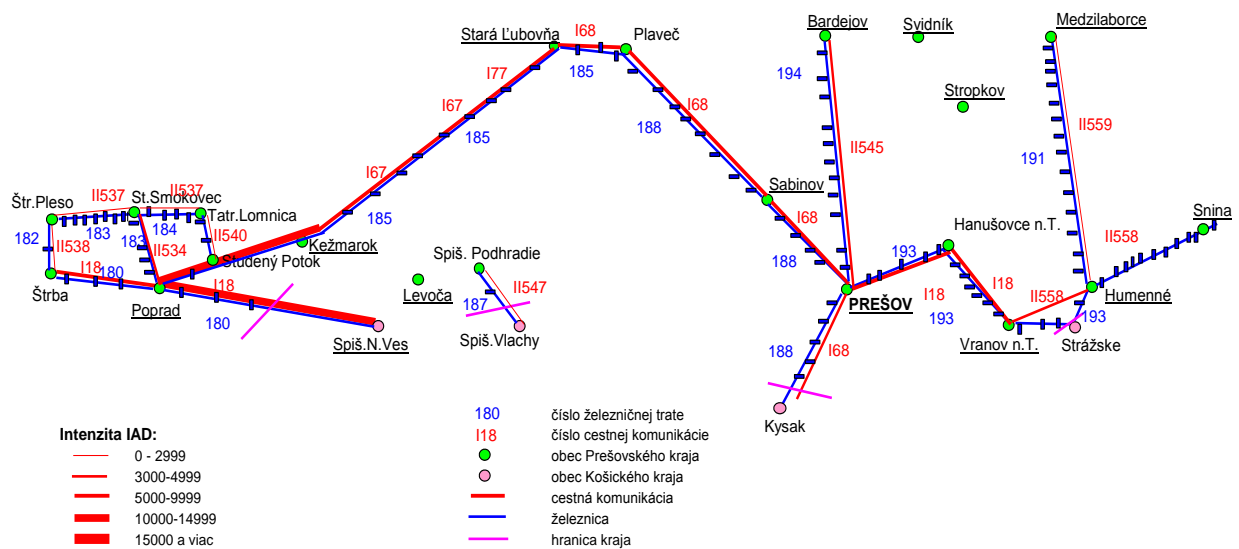
Tabuľka č. 9 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Prešovskom samosprávnom kraji

Individuálna automobilová doprava Prešovského samosprávneho kraja

Por.čís. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	180	Štrba – Poprad	I18	00027	00030	4 414	12 649	8 532
2	180	Poprad – Spišská Nová Ves	I18	00047	00069	8 750	14 474	11 612
3	182	Štrba – Štrbské Pleso	II538					
4	183	Poprad – Starý Smokovec	II534	01266	01260	4 740	3 448	4 094
5	183	Starý Smokovec – Štrbské Pleso	II537	00760	00750	1 748	1 478	1 613
6	184	Starý Smokovec - Tatr.Lomnica	II537					
7	185	Poprad – Kežmarok	I67	01300	01310	10 485	11 118	10 802
8	185	Kežmarok – Stará Ľubovňa	I67, I77	01320	00850	8 860	6 357	7 609
9	185	Stará Ľubovňa – Plaveč	I68	00860	00870	5 270	3 976	4 623
10	185	Studený Potok – Tatr.Lomnica	II540					
11	187	Spišské Vlachy - Spiš.Podhradie	II547					
12	188	Kysak – Prešov	I68	00190	00180	3 133	4 114	3 624
13	188	Prešov – Sabinov	I68	00940	00930	9 613		9 613
14	188	Sabinov – Plaveč	I68	00936	00889	8 700	2 649	5 675
15	191	Humenné – Medzilaborce	II559	01760	01720	3 528	1 498	2 513
16	193	Prešov – Vranov nad Topľou	I18	00409	00420	6 539	5 935	6 237
17	193	Vranov nad Topľou – Humenné	I18	00446	01789	7 327	6 925	7 126
18	194	Prešov – Bardejov	II545	01468	01490	3 677	6 885	5 281
19	196	Humenné – Stakčín	II558	01217	01240	4 793	4 939	4 866

dĺžka úseku je príliš krátka

Graf č. 16 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Prešovskom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

Tabuľka č. 10 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Trenčianskom samosprávnom kraji

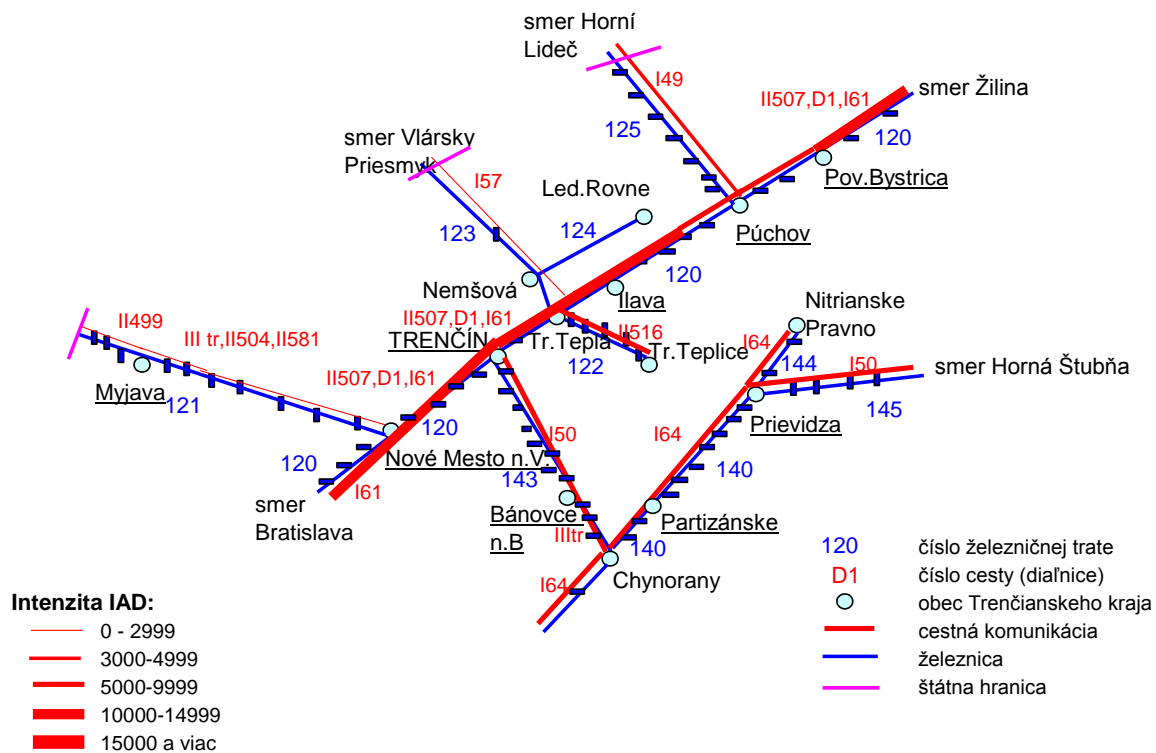
Individuálna automobilová doprava Trenčianskeho samosprávneho kraja

Por.čís. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	120	Plevník-Drienové – Považská Bystrica	II507,D1,I61	90059	90050			
2	120	Považská Bystrica - Púchov	II507	92230	92220	8 001	5 671	6 836
3	120	Púchov - Trenčín	II507,D1,I61	92210	80040	3 367	15 372	9 370
4	120	Trenčín - Nové Mesto nad Váhom	II507,D1,I61	80270	80260	4 472	5 465	4 969
5	120	Nové Mesto nad Váhom - Horná Streda	I61	80257	82220	4 831	1 282	3 057
6	121	Nové Mesto nad Váhom – Čachtice	II504					
7	121	Čachtice - Stará Turá	III.tr,II504,II581	82080		4 818		4 818
8	121	Stará Turá - Myjava	II581	85539	83569	3 816	6 060	4 938
9	121	Myjava - Vrbovce	II499	81870	81958		735	735
10	122	Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice	II516					
11	123	Trenčianska Teplá – Vlársky Priesmyk	I61, I57	82278	80690	2 136	3 577	2 857
12	124	Trenčianska Teplá – Lednické Rovne	I61, II507					
13	125	Púchov – Strelenka – Horní Lideč	II507, I49	91080	91060	4 713		4 713
14	140	Chynorany - Prievidza	I64	80600	91460	6 270	7 164	6 717
15	143	Trenčín – Bánovce nad Bebravou	I50	80026	80659	8 063	8 753	8 408
16	143	Bánovce n/B - Chynorany	III.tr, I64	80670		4 547		4 547
17	144	Prievidza – Nitrianske Pravno	I64	91440	91430	11 711	7 105	9 408
18	145	Handlová - Prievidza	I50	92120	92117	7 123	9 582	8 353
19	117	Brezová pod Bradlom - Brez. zast.						

dĺžka úseku je príliš krátka

osobná doprava na železničnej trati zrušená

Graf č. 17 Znázornenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Trenčianskom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

Tabuľka č. 11 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Trnavskom samosprávnom kraji

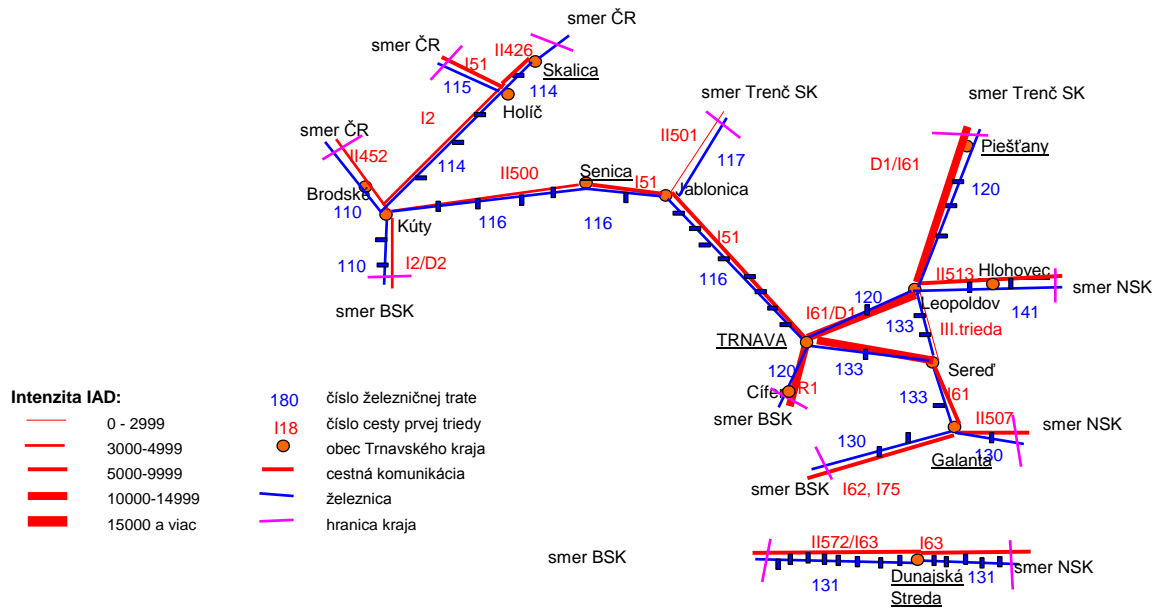
Individuálna automobilová doprava Trnavského samosprávneho kraja

Por.čís. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obe	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.us.1	Číslo sčít.us.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	110	Kúty - Brodské	II425					
2	110	Zohor - Kúty	I2/D2	80080	80066	3 452	5 966	4 709
3	114	Skalica - Holíč	II426					
4	114	Holíč - Kúty	I2	81866	81867	5 096	3 308	4 202
5	115	Holíč - Hodonin	I51					
6	116	Kúty - Senica	II500	80910	80940	3 039	5 775	4 407
7	116	Senica - Jablonica	I51	80750		5 438		5 438
8	116	Jablonica - Trnava	I51	80768	80780	4 254	6 782	5 518
9	117	Jablonica - Brezova p. Br.	II501					
10	120	Bratislava - Trnava	I61	80190		12 273		12 273
11	120	Trnava - Leopoldov	I61/D1	80200	81130	9 187	6 718	7 953
12	120	Leopoldov - Nové Mesto na	D1/I61	80220	80230	3 998	5 681	4 840
13	130	Bratislava - Galanta	I62, I75	80296	81330	8 465	8 126	8 296
14	130	Galanta - Sara	I75					
15	131	Streda	II572/ I63	81480	81500	10 953	8 157	9 555
16	131	Komárno	I63	81510	81520	8 185	5 147	6 666
17	133	Leopoldov - Sered'	III.trieda	85170	85176			
18	133	Trnava - Sered'	R1	80818	80769	34 763	3 722	19 243
19	133	Sered' - Galanta	II507	80830		7 618		7 618
20	141	Leopoldov - Zbehy	II513	81159		6 254		6 254

dĺžka úseku je príliš krátka

osobná železničná preprava zastavená

Graf č. 18 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Trnavskom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

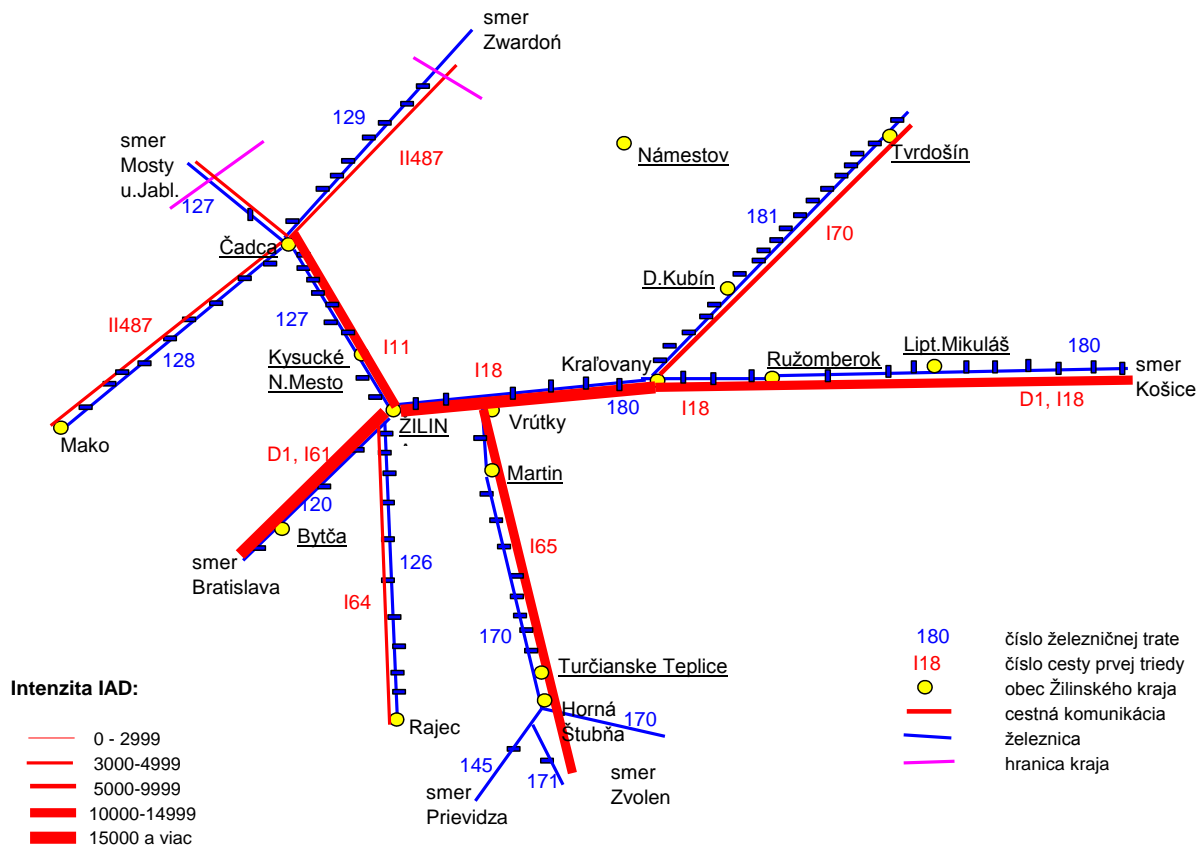
Tabuľka č. 12 IAD na súbežných úsekoch so železnicou v Žilinskom samosprávnom kraji

Individuálna automobilová doprava Žilinského samosprávneho kraja

Por. čís. úseku	Číslo trate	Súbežný úsek - názov počiat. obec - koncová obec	Číslo cestnej infraštruktúry	Číslo sčít.ús.1	Číslo sčít.ús.2	Intenz.1 2010	Intenz.2 2010	Priem.int. 2010
1	120	(Bratislava)-Predmier-Žilina	D1, I61					
			I61	90069	90087			
			II507	92248	92250	1 618	3 572	2 595
2	126	Žilina – Rajec	I64	91380	91387	7 597	6 543	7 070
3	127	Žilina – Čadca	I11	90308	90276	13 789	9 140	11 465
4	127	Čadca – Mosty u Jablunkova	I11					
5	128	Čadca – Makov	II487	91110	91107	8 375	1 591	4 983
6	129	Čadca – Zwardoň	II487	90260	94759	7 571	1 250	4 411
7	145	Horná Štubňa – Prievidza	I65					
8	170	Vrútky – Zvolen	I65		91300		5 558	5 558
9	171	Zvolen – Diviaky	I65					
10	180	Žilina – Ružomberok	I18	90118	90170	18 627	11 979	15 303
11	180	Ružomberok-Važec-(Košice)	D1, I18	90180	97260	18 290	10 622	14 456
12	181	Kraľovany – Trstená	I70	91230	90780	8 757	8 837	8 797

dĺžka úseku je príliš krátka

Graf č. 19 Znárodnenie intenzity IAD na súbežných úsekoch s železnicou v Žilinskom samosprávnom kraji



Poznámka: Intenzita je uvedená za 24 hod v oboch smeroch.

2.3.3 Infraštruktúra

Železničná doprava

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 a poskytovaniu služieb.

Tabuľka č. 13 Vybrané parametre vozidlového parku ZSSK

Počet trakčných vozidiel na osobnú dopravu (okrem motorových vozňov)	210/135	<i>evidenčný stav / GVD potreba</i>
Počet motorových vozňov (spolu s prípojnými vozňami 011, 012 a radiacim vozňom 912)	209/105	<i>evidenčný stav / GVD potreba</i>
Počet osobných vozňov	1050/726	<i>evidenčný stav / GVD potreba</i>
Počet obojsmerných motorových súprav (jednotky)	119/85	<i>evidenčný stav / GVD potreba</i>
Počet push-pull súprav	9/8	<i>evidenčný stav / GVD potreba</i>
Priemerný vek vozidiel (v rokoch, bez GO)	20,64/21,66	<i>osobné vozne/hnacie dráhové vozidlá</i>

Zdroj: ZSSK

Podrobnejší popis vozidlového parku je uvedený v prílohe 3.

ZSSK nedisponuje náležitým počtom vozidiel umožňujúcim plne využiť najvyššiu dovolenú rýchlosť na modernizovaných a rekonštruovaných tratiach.

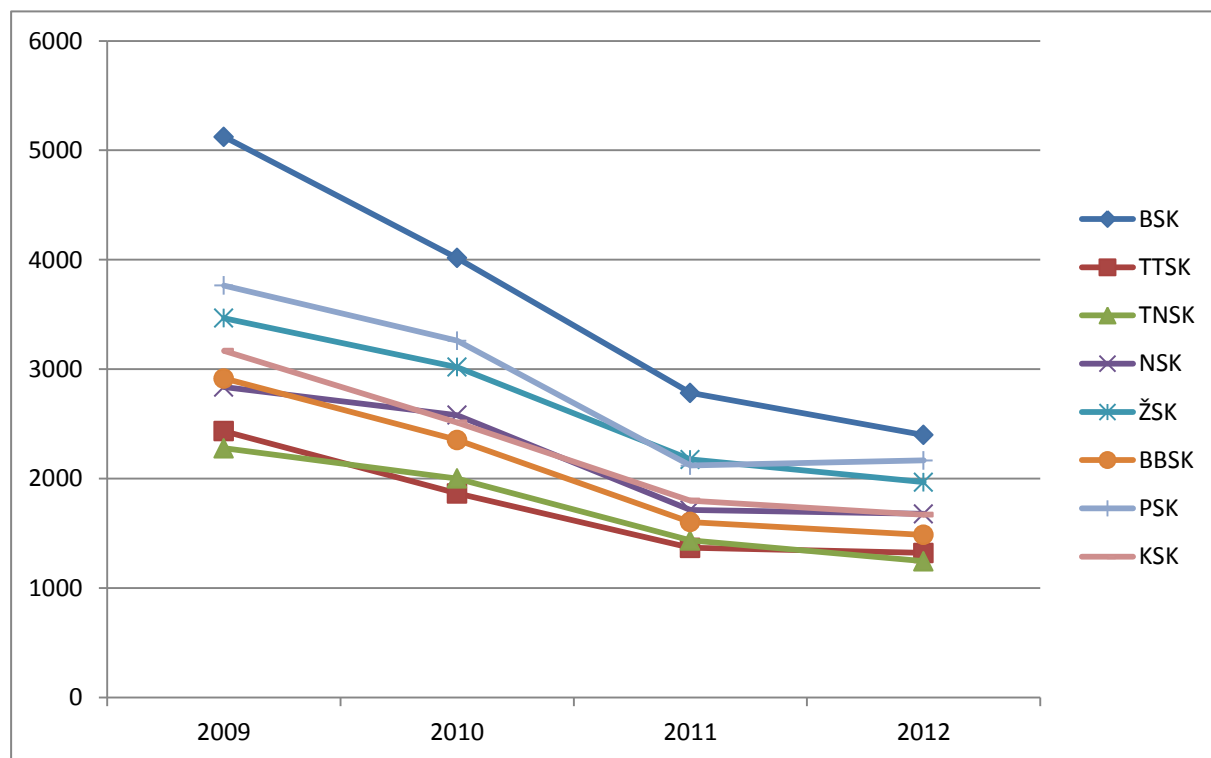
Cesty

Cestná verejná osobná doprava využíva cesty I. triedy (v správe Slovenskej správy ciest), cesty II. a III. triedy (v správe samosprávnych krajov, ktoré sú zároveň objednávatelmi PAD) a miestne komunikácie (v správe obcí), prípadne aj niektoré úseky diaľnic a rýchlostných ciest (v správe Národnej diaľničnej spoločnosti). Komunikáciám v správe VÚC a analyzovaných miest sa bližšie venujú kapitoly 2.4.3, 2.5.3, 2.6.3 a 2.7.3, pričom skúmaný je aj rozsah preferencie VOD v rámci cestnej siete. Využitie ciest I. triedy, diaľnic a rýchlostných ciest autobusovou dopravou podrobne uvádza príloha č. 12 Sektorovej analýzy cestnej infraštruktúry.

Niektoré autobusové linky vedú aj po spoplatnených úsekoch ciest I. triedy a rýchlostných komunikácií. Zoznam spoplatnených úsekov ciest určuje Vyhláška č. 529/2009 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta, v znení neskorších predpisov. Mýtné poplatky sú prostredníctvom úhrady straty pri realizácii výkonov vo verejnom záujme prenášané na objednávateľov dopravy (VÚC a mestá), prípadne prostredníctvom cien cestovného na cestujúcich.

Nehodovosť

Tabuľka č. 14 Vývoj nehodovosti na cestách podľa jednotlivých VÚC



Zdroj: MV SR

Tabuľka č. 15 Nehodovosť v jednotlivých VÚC

	Rok	BSK	TTSK	TSK	NSK	ŽSK	BBSK	PSK	KSK	Spolu
Dopravné nehody	2012	2402	1321	1245	1678	1970	1488	2169	1672	13945
	2011	2784	1369	1435	1714	2175	1604	2120	1800	15001
	2010	4016	1865	2001	2581	3019	2354	3261	2514	21611
	2009	5124	2435	2278	2836	3467	2916	3765	3168	25989
Ľahko zranení	2012	609	648	528	720	562	603	809	837	5316
	2011	746	676	590	746	742	716	785	904	5905
	2010	837	740	788	947	709	905	953	1084	6963
	2009	804	864	703	918	716	915	1053	1153	7126
Ťažko zranení	2012	108	142	85	110	162	157	181	177	1122
	2011	126	139	72	100	172	190	168	201	1168
	2010	127	131	94	104	162	186	203	200	1207
	2009	139	171	93	145	195	207	238	220	1408
Usmrtení	2012	26	49	32	42	42	37	30	38	296
	2011	27	47	31	32	42	50	44	51	324
	2010	30	46	39	34	57	44	53	42	345
	2009	27	45	28	40	55	66	37	49	347
Usmrtení motocyklisti	2012	2	2	1	5	8	4	4	1	27
	2011	2	4	3	4	2	5	3	4	27
	2010	3	2	3	1	5	4	5	3	26
	2009	2	6	2	6	6	3	3	2	30
Usmrtení chodci	2012	8	8	8	11	4	10	9	8	66
	2011	11	5	9	6	10	8	13	13	75
	2010	10	13	8	7	20	20	14	21	113
	2009	8	4	9	13	20	14	10	26	104
Usmrtení cyklisti	2012	1	6	5	4	2	2	2	3	25
	2011	0	5	2	2	4	3	1	1	18
	2010	4	5	3	2	3	1	0	3	21
	2009	2	2	0	2	1	2	3	2	14

Zdroj: MV SR

Cyklistická doprava

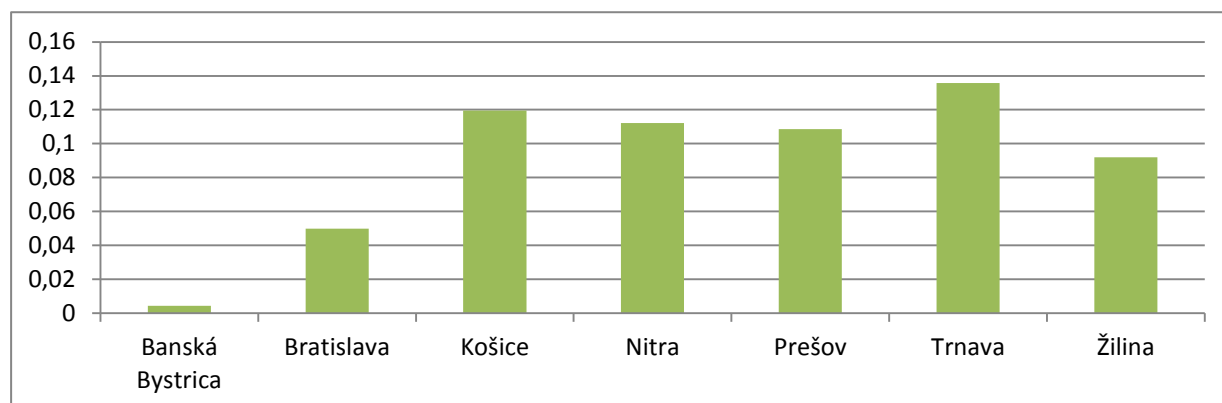
Tabuľka č. 16 Dĺžka cyklistických komunikácií vo vybraných mestách SR

Názov mesta	Celková dĺžka cyklistických komunikácií [m]	Názov mesta	Celková dĺžka cyklistických komunikácií [m]
Banská Bystrica	350	Prievidza	7000
Bardejov	3519	Rajec	830
Bratislava	20610	Ružomberok	0
Brezno	0	Senec	11000
Bytča	0	Senica	4367
Detva	0	Sereď	0
Dobšiná	0	Sliach	0
Dolný Kubín	0	Snina	0
Dudince	0	Sobrance	0
Dunajská Streda	2800	Spišská Belá	5100
Gelnica	0	Spišská Nová Ves	3230
Giraltovce	0	Stará Turá	0
Handlová	0	Svätý Jur	0
Humenné	1087	Svit	5090
Košice	25100	Šahy	0
Kráľovský Chlmec	0	Šaľa	0
Krásno nad Kysucou	540	Šaštín-Stráže	0
Kremnica	0	Štúrovo	0
Krupina	0	Šurany	0
Levoča	2218	Tornaľa	988
Liptovský Hrádok	0	Trenčín	10000
Lučenec	700	Trnava	8990
Martin	6500	Tvrdošín	0
Moldava nad Bodvou	0	Vranov nad Topľou	2000
Myjava	0	Zlaté Moravce	1935
Nitra	8850	Zvolen	1620
Nová Dubnica	0	Žarnovica	0
Partizánske	2500	Želiezovce	557
Piešťany	11035	Žiar nad Hronom	0
Prešov	9955	Žilina	7500

Zdroj: VÚD, dotazníkový prieskum v mestách realizovaný v roku 2012⁷; STaRZ Bratislava (3/2013); Banská Bystrica (3/2013)

⁷ Údaje zo všetkých vyplnených a spätne doručených dotazníkov. Dotazníky zaslané 138 mestám, vrátené zo 67 miest.

Graf č. 20 Dĺžka cyklistických komunikácií na obyvateľa vo vybraných mestách SR [m]



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

Tabuľka č. 17 Cykloturistické trasy v jednotlivých VÚC

Samosprávny kraj	počet trás	dĺžka [km]
Bratislavský samosprávny kraj	41	749
Trnavský samosprávny kraj	56	804
Nitriansky samosprávny kraj	21	387
Trenčiansky samosprávny kraj	64	1178
Žilinský samosprávny kraj	112	2200
Banskobystrický samosprávny kraj	106	2140
Prešovský samosprávny kraj	76	1350
Košický samosprávny kraj	54	1291
Spolu	530	10099

Zdroj: MDVRR SR, VÚD, VÚC

Tabuľka č. 18 Nehody s účasťou cyklistov v SR a jednotlivých VÚC

	SR	BSK	TTSK	TSK	NSK	ŽSK	BBSK	PSK	KSK
Počet nehôd zavinených cyklistami (2011)	417	46	54	54	56	69	37	57	44
Počet nehôd zavinených cyklistami (2012)	351	27	44	45	43	52	32	43	65
Počet usmrtených cyklistov (2011)	18	0	5	2	2	4	3	1	1
Počet usmrtených cyklistov (2012)	25	1	6	5	4	2	2	2	3
Počet ťažko zranených cyklistov (zavinené cyklistami) (2011)	65	4	8	9	10	10	7	6	11
Počet ťažko zranených cyklistov (zavinené cyklistami) (2012)	49	4	5	3	6	5	6	9	11
Počet ľahko zranených cyklistov (zavinené cyklistami) (2011)	269	28	35	33	36	40	23	43	31
Počet ľahko zranených cyklistov (zavinené cyklistami) (2012)	223	15	29	34	31	26	21	22	45

Zdroj: MV SR

2.4 Bratislava a Juhozápadné Slovensko

2.4.1 Organizovanie dopravy

Tabuľka č. 19 Bratislavský samosprávny kraj – základné údaje

Počet obyvateľov	606 537
Rozloha [km ²]	2053
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	293,5
Počet miest	7
Počet obcí	73

Tabuľka č. 20 Nitriansky samosprávny kraj – základné údaje

Počet obyvateľov	704 752
Rozloha [km ²]	6343
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	111,1
Počet miest	15
Počet obcí	354

Tabuľka č. 21 Trnavský samosprávny kraj – základné údaje

Počet obyvateľov	563 081
Rozloha [km ²]	4148
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	135,7
Počet miest	16
Počet obcí	251

Tabuľka č. 22 Bratislava – základné údaje

Počet obyvateľov	413 192
Rozloha [km ²]	367,55
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	1 124,2
Počet mestských častí	17

Tabuľka č. 23 Nitra – základné údaje

Počet obyvateľov	81 798
Rozloha [km ²]	100,44
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	814,4
Počet mestských častí	13

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 objedávateľmi 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 resp. z neho.

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 obslužený 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-percentnou 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%.

Tabuľka č. 24 Bratislava – vybrané tarifné parametre MHD

Typ jednorazových cestovných lístkov	časové, prestupné časové, neprestupné (15-min CL)
Cena cestovného lístka na jednu cestu (60-min, prestupný)	0,90 €
Cena 30-dňového predplatného cestovného lístka	26,00 €
Typ odbavovacieho systému - jednorazové cestovné lístky	papierové
Typ odbavovacieho systému - predplatné cestovné lístky	dopravná karta
Ďalšie formy predaja cestovných lístkov	automaty, internet, SMS

Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava

Mestskú hromadnú dopravu v Nitre zabezpečuje spoločnosť Arriva Nitra, a. s. (do 30.6.2013 pod názvom Veolia Transport Nitra a. s.), ktorej menšinovým 39,52-percentným akcionárom je Fond národného majetku. Spoločnosť má zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme s mestom Nitra uzatvorenú do mája 2017.

Tabuľka č. 25 Nitra – vybrané tarifné parametre MHD

Typ jednorazových cestovných lístkov	na jednu jazdu
Cena cestovného lístka na jednu jazdu	0,70 €
Cena 1-mesačného predplatného cestovného lístka	20 €
Typ odbavovacieho systému - jednorazové cestovné lístky	papierové, dopravná karta
Typ odbavovacieho systému - predplatné cestovné lístky	dopravná karta
Ďalšie formy predaja cestovných lístkov	automaty

Zdroj: Mesto Nitra

2.4.2 Prevádzka

Železničná doprava

Nasledujúci text charakterizuje jednotlivé trate a identifikuje na nich realizované výkony (stav z októbra 2010):

- **Kúty – Malacky – Bratislava**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy sú tu pomerne vysoké (vzrastajú z cca 950 denných cestujúcich za Kútmi až na cca 3000 denných cestujúcich pred Bratislavou). Trať je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (vzdialenosť medzi cestou a železnicou je cca 1 – 2 km) v úseku Veľké Leváre – Zohor (tu však treba poznamenať, že tento súbeh sa končí ešte pred železničnou stanicou Zohor a že táto železničná stanica je od cesty vzdialená až cca 2,5 km).
- **Horná Streda (hranica regiónu) – Piešťany – Trnava – Bratislava**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu postupne vzrastajú od pomerne nízkych až po veľmi vysoké (v úseku Horná Streda – Leopoldov cca 450 - 500 denných cestujúcich, v úseku Leopoldov – Trnava cca 1200 denných cestujúcich a v úseku Trnava – Bratislava až cca 4000 denných cestujúcich). Trať je v súbehu s cestnou komunikáciou len v úseku Pezinok – Bratislava.
- **Bratislava – Nové Zámky**
 - Výkony železničnej osobnej dopravy sú tu všeobecne pomerne vysoké. V úseku Bratislava – Šaľa sú na úrovni cca 1300 – 1700 denných cestujúcich, v ďalšom úseku sa do istej miery znížia na cca 1000 – 1250 cestujúcich. Železničná trať je v úseku Nové Zámky – Senec – Bratislava v súbehu s cestami I/75, I/62 a I/61.
- **Nové Zámky – Štúrovo**
 - V úseku Nové Zámky – Nová Vieska nie je železnica v súbehu so žiadnou cestnou komunikáciou. Naopak v úseku Nová Vieska – Štúrovo vedie železnica v tesnom súbehu s cestou II/509. Vlastný potenciál železničnej osobnej dopravy rastie od cca 500 denných cestujúcich v jednom smere zo Štúrova až na cca 900 cestujúcich na vjazde do Nových Zámkov.
- **Komárno – Dunajská Streda – Bratislava**
 - Železnica má v prvej časti pomerne slabý prúd (cca 250 – 300 cestujúcich denne v jednom smere). Je však v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (vzdaluje sa od nej nanajvýš na cca 1 km). Výkony železničnej osobnej dopravy od Zemianskej Oľče do Kvetoslavova postupne vzrastajú z cca 300 denných cestujúcich vo Veľkom Mederi na cca 750 cestujúcich v Kvetoslavove. Železnica a cestná komunikácia sú v súbehu iba v úseku Dunajská Streda – Michal na Ostrove. V úseku od Kvetoslavova do Bratislavy

železničné denné výkony ďalej vzrastajú z cca 750 na cca 850 denných cestujúcich. Železnica v záverečnej časti nie je v súbehu so žiadnou cestnou komunikáciou.

- Po prevzatí železničnej osobnej dopravy spoločnosťou RegioJet v marci 2012 bol na tejto trati viditeľne zahustený grafikon vlakovej dopravy (na úseku Dunajská Streda – Bratislava režim celodenného hodinového taktu), výsledkom sa stal podstatný nárast prepravného výkonu (medziročne október 2012 – október 2013 nárast vlkm o 74%, os. km o 146%) a počtu cestujúcich (medziročne október 2012 – október 2013 o 115%).
- **Galanta – Trnava**
 - Výkony osobnej miestnej železničnej dopravy železnice sú tu pomerne vysoké (v úseku Galanta – Sereď cca 750 denných cestujúcich, v úseku Sereď – Trnava až cca 1000 denných cestujúcich) a trať nie je v súbehu so žiadnou relevantnou cestnou komunikáciou.
- **Trnava – Jablonica – Kúty**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu od Trnavy po Jablonicu postupne klesajú z úrovne cca 650 na cca 350 denných cestujúcich. V úseku Jablonica – Kúty je výkon na tejto úrovni 350 denných cestujúcich stabilizovaný. Súbeh medzi linkami autobusovej prímestskej dopravy a líniou železničnej osobnej dopravy existuje v úseku Trnava – Jablonica, ďalej vzrastá vzdialenosť medzi železničnou a paralelnou cestnou komunikáciou na cca 2 – 4 km (železnica v tomto úseku obsluhuje vlastné územie). Veľkou nevýhodou železničnej dopravy je poloha železničnej stanice Senica pomerne ďaleko od centra mesta Senica (2,6 km).
- **Kúty – Gbely – Holíč – Skalica**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy je tu v úseku Kúty – Holíč na úrovni cca 520 denných cestujúcich, v úseku Holíč – Skalica klesá na cca 400 denných cestujúcich. Súbeh s linkou prímestskej autobusovej dopravy jestvuje v úseku Skalica – Holíč.
- **Nitra – Zbehy – Leopoldov**
 - V úseku Lužianky – Zbehy – Rišňovce (– Hlohovec) má železnica pomerne významný a stabilný výkon (cca 500 – 550 cestujúcich denne v jednom smere). V úseku Lužianky – Alekšince železnica nie je v súbehu s cestou (od obce Andač je vzdialená 1,1 km). Ďalej však pokračuje v súbehu s cestou II/513 prakticky až do Leopoldova.
- **Nitra – Nové Zámky**
 - Železnica tu má významný stabilný výkon (v úseku Nitra – Šurany cca 1300, v úseku Šurany – Nové Zámky však až 1800 cestujúcich denne v jednom smere) a v úseku Nitra – Šurany je aj v súbehu s cestou I/64. V úseku Šurany – Nové Zámky trať obchádza vo vzdialenosti cca 1,5 km obec Bánov. Cesta v tomto úseku lepšie obsluhuje obývané územie.
- **Nové Zámky – Komárno**
 - Železnica má v celom úseku pomerne významný a stabilný výkon (650 – 750 cestujúcich denne v jednom smere) a je v súbehu s cestou I/64.
- **Topoľčany – Nitra**
 - Železnica má významný stabilný výkon (v úseku Topoľčany – Lužianky je na úrovni 600 – 750 cestujúcich denne v jednom smere, tento počet však v úseku Lužianky – Nitra vzrastie až na cca 1200). V úseku Topoľčany – Čakajovce (t. j. prakticky až do Nitry) je v súbehu s cestou I/64.

- **Nové Zámky – Šurany – Levice – Kozárovce (– Hronský Beňadik, hranica regiónu)**
 - Železnica je v celej trase v súbehu s cestou I/64. V úseku Šurany – Nové Zámky trať obchádza vo vzdialenosti 1,7 km obec Bánov. Počet cestujúcich železničnej osobnej dopravy je pomerne nízky (v úseku Šurany – Levice cca 400 – 450 denných cestujúcich v jednom smere, v úseku Levice – Kozárovce (– Hronský Beňadik) však klesá na iba 300 – 225, za Kozárovcami dokonca iba 180 denných cestujúcich).
- **Úľany nad Žitavou – Vráble – Zlaté Moravce**
 - Železnica je v celej trase v súbehu s jestvujúcou cestnou komunikáciou II/511. Denné počty prepravných cestujúcich sú však na veľmi nízkej úrovni (v železničnej doprave kolíšu v rozmedzí iba 50 – 140 denných cestujúcich).
- **Štúrovo – Čata – Levice**
 - Železnica a cesta I/76 sú v súbehu v úseku Štúrovo – Čata – Želiezovce, ďalej sa železnica odkláňa a nie je v súbehu so žiadnou cestnou komunikáciou (jestvujúce komunikácie ju krížia a pričom však všetky obce na línii železnice majú spojenie so spádovou obcou cestnou dopravou); železničné výkony v úseku Štúrovo – Želiezovce kolíšu v rozmedzí 90 – 150 denných cestujúcich, v úseku Želiezovce – Levice vzrastú na 200 – 240 denných cestujúcich.
- **Čata – Šahy**
 - Hoci je železnica a cesta v úseku Čata – Ipeľský Sokolec v súbehu s viacerými cestnými komunikáciami, treba konštatovať, že je trasovaná mimo všetkých významnejších prúdov cestujúcich (sleduje len jeden z nich a aj to iba na krátkom úseku Ipeľský Sokolec – Pastovce). V úseku Ipeľský Sokolec – Šahy nie je železnica v súbehu so žiadnou cestnou komunikáciou s prevádzkovanou autobusovou prímestskou dopravou. Výkony železničnej osobnej dopravy sú tu veľmi nízke, kolíšu v rozmedzí 45 – 160 cestujúcich.
- **Zohor – Záhorská Ves**
 - Vlastné výkony železničnej dopravy v úseku Záhorská Ves – Vysoká pri Morave sú cca 110 denných cestujúcich, v úseku Vysoká pri Morave – Zohor cca 230 denných cestujúcich. Súbežne so železničnou traťou tu jestvuje cestná komunikácia, ktorá sa odkláňa od železničnej trate na viac ako 0,5 km len v neobývaných úsekoch (medzi Vysokou pri Morave a Zohorom).

Na území BSK, NSK a TTSK bolo dopravcom ZSSK v roku 2012 prepravených 12 599 962 osôb (34 526 prepravených osôb/kalendárny deň).

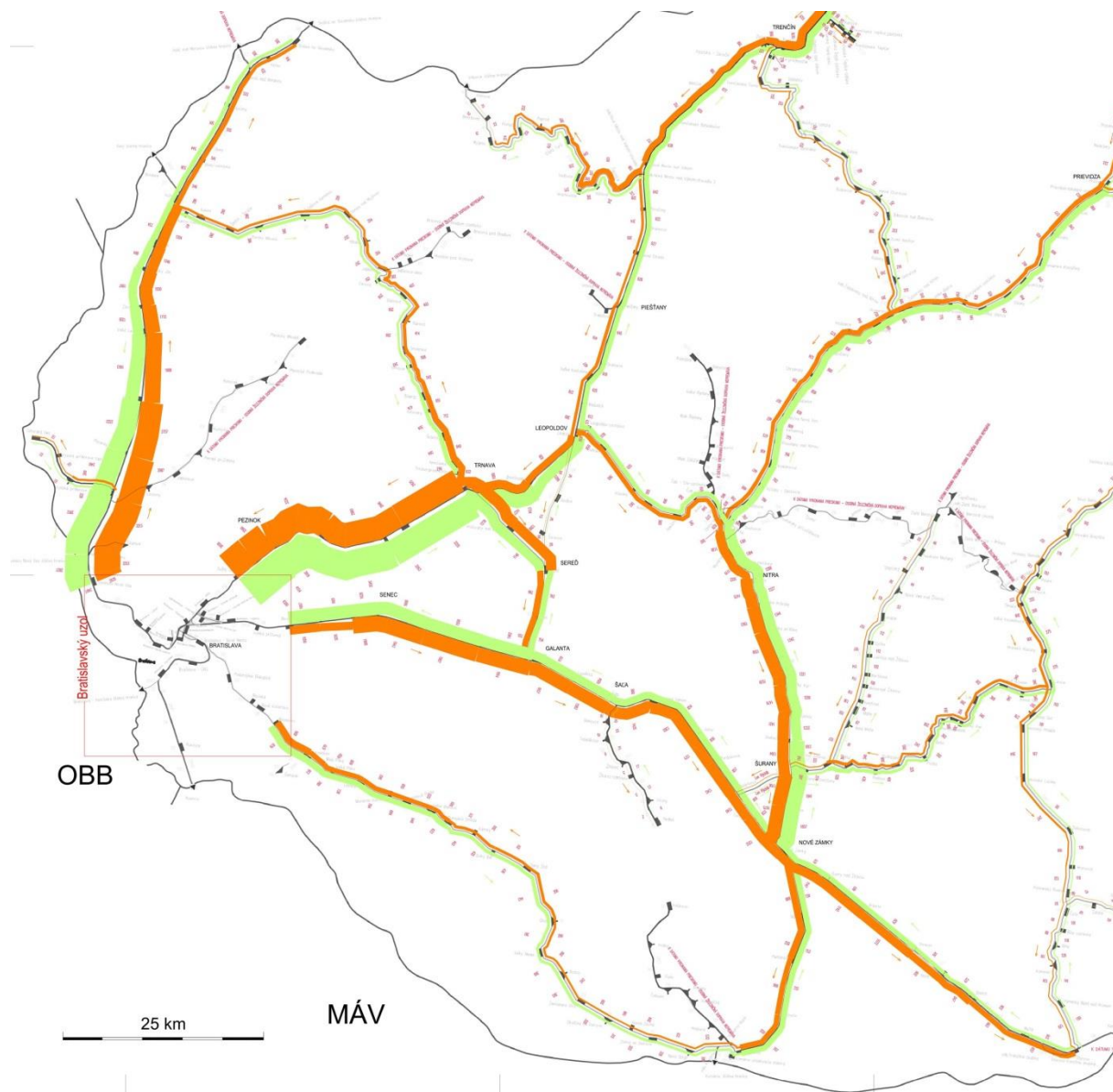
Tabuľka č. 26 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v BSK, NSK a TTSK (2012)

Dopravný uzol	Nástup	Výstup	Zahrnuté železničné stanice
Bratislava	4 698 004	3 347 057	Vinohrady, Predmestie, Nové Mesto, Rača, Vajnory, Hlavná stanica, Železná studienka, Lamač, Devínska Nová Ves
Nitra	820 064	701 475	
Trnava	1 531 595	1 604 759	Trnava, Trnava-predmestie

Zdroj: ZSSK

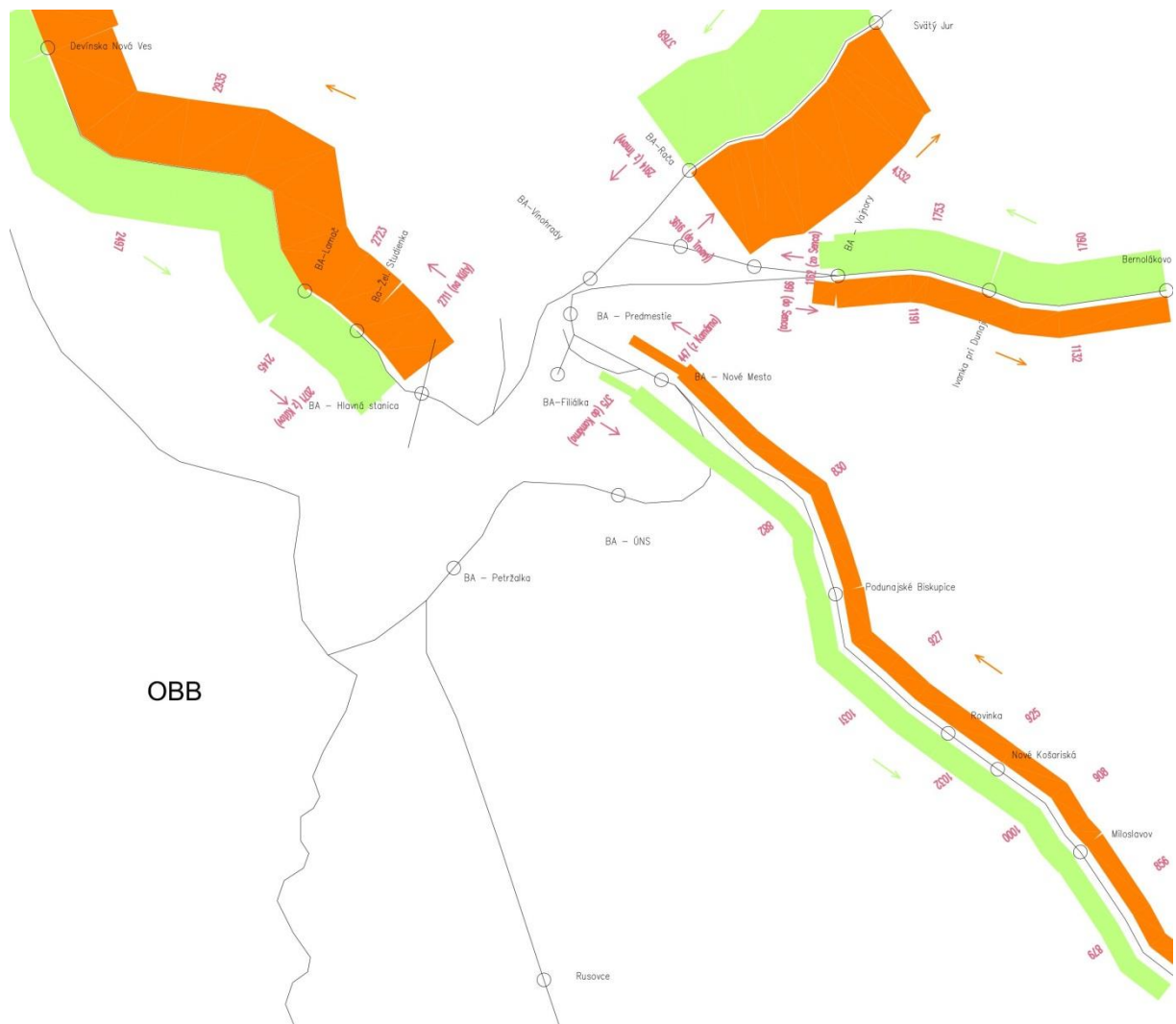
Poznámka: Počty v Bratislave nezahŕňajú dopravcu RJSK

Obrázok č. 6 Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy



Zdroj: VÚD

Obrázok č. 7 Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy v Bratislavskom uzle



Zdroj: VÚD

Autobusová doprava

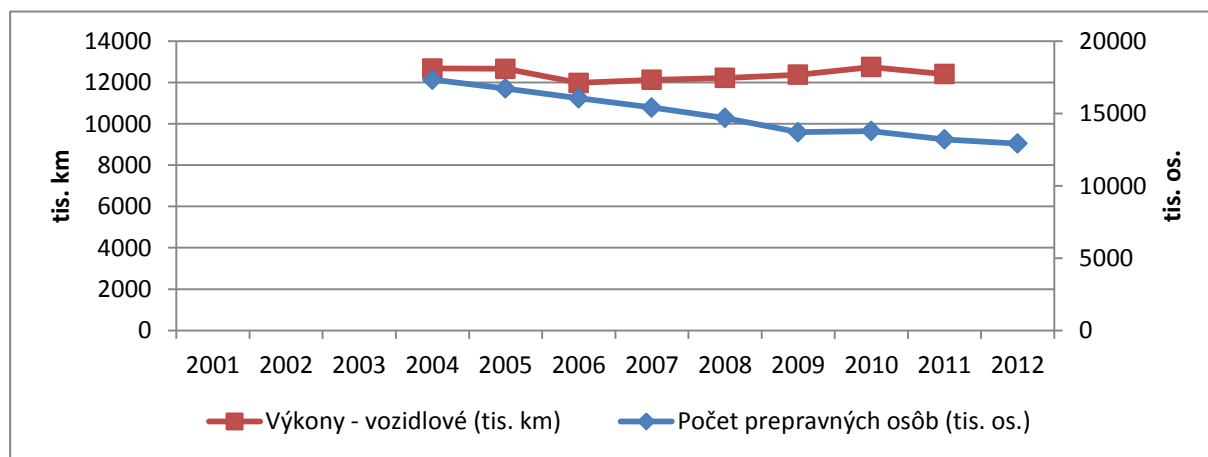
Bratislavský samosprávny kraj

Tabuľka č. 27 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v BSK

	autobusy/spolu
Počet denných liniek	42
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	1707
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	691 (558 nedeľa)
Doba prevádzky denných liniek [h]	4 – 23
Dĺžka denných liniek [km]	1605
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	80

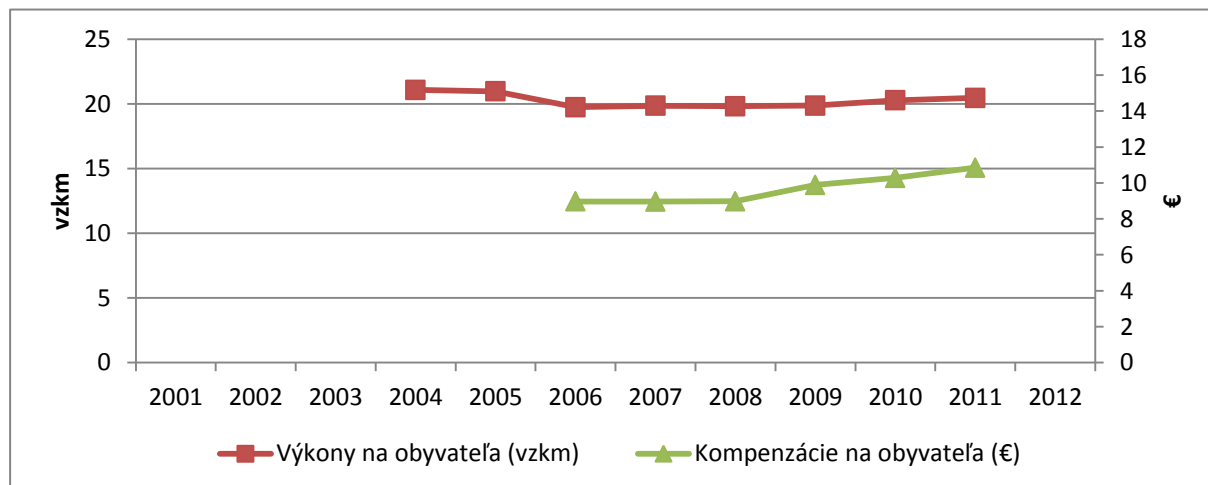
Zdroj: BSK

Graf č. 21 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v BSK



Zdroj: BSK

Graf č. 22 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v BSK



Zdroj: BSK

Údaje o nákladoch na 1 vozidlový km a o podiele jednotlivých skupín cestujúcich podľa typu cestovného nie sú k dispozícii.

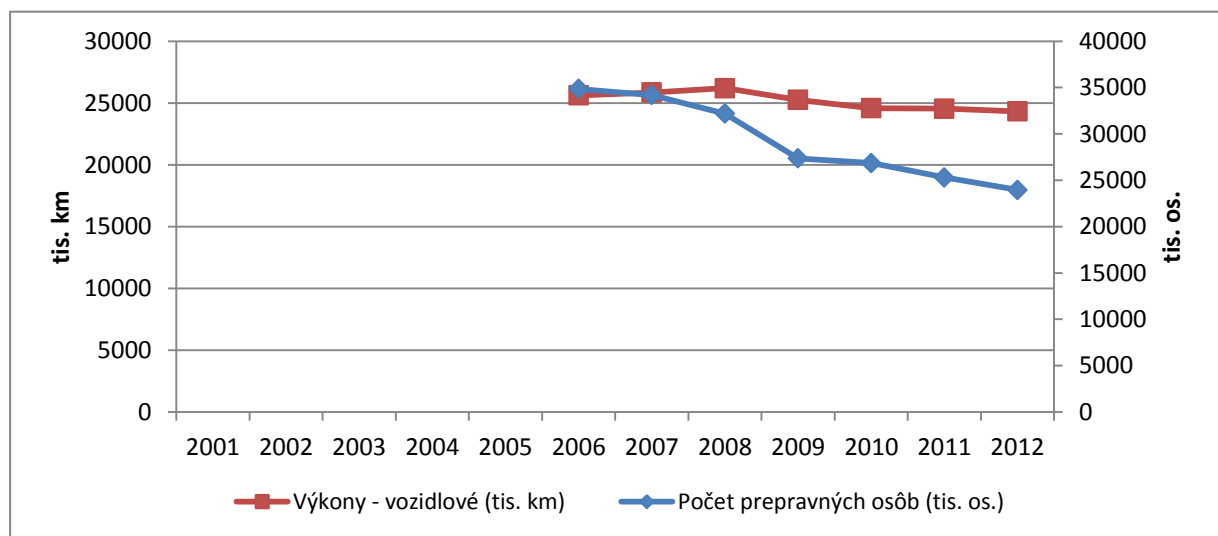
Nitriansky samosprávny kraj

Tabuľka č. 28 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v NSK

	autobusy/spolu
Počet denných liniek	183
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	3765
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	883
Doba prevádzky denných liniek [h]	18
Dĺžka denných liniek [km]	6291
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	33

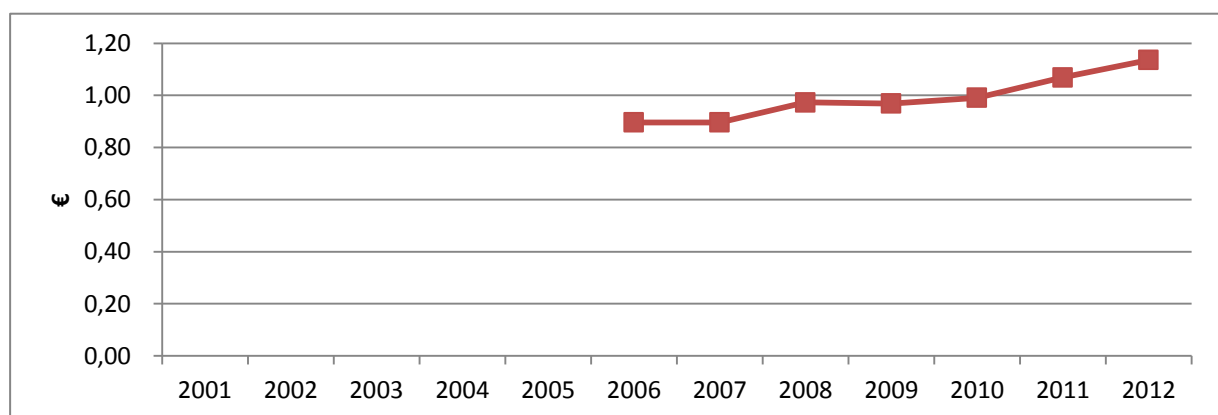
Zdroj: NSK

Graf č. 23 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v NSK



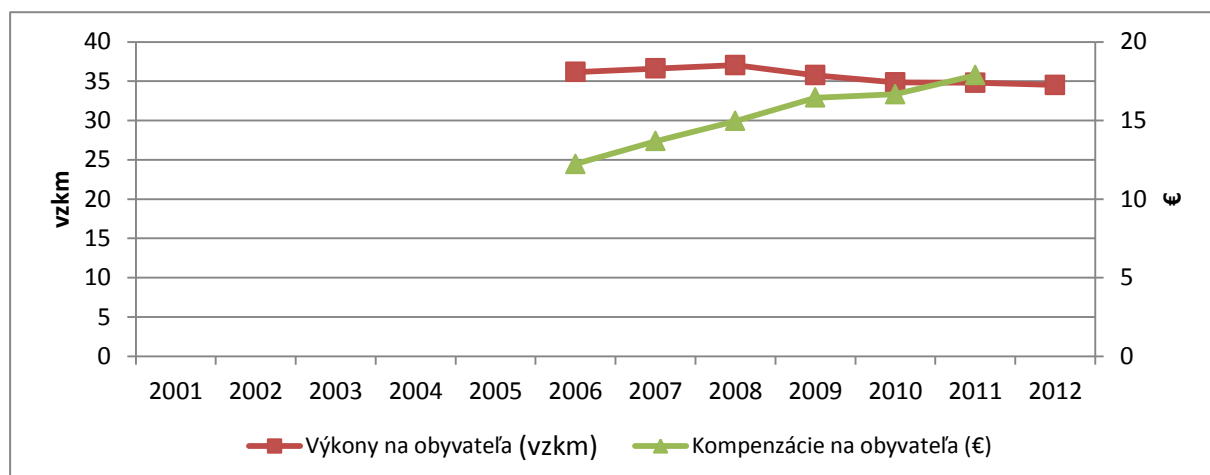
Zdroj: NSK

Graf č. 24 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v NSK



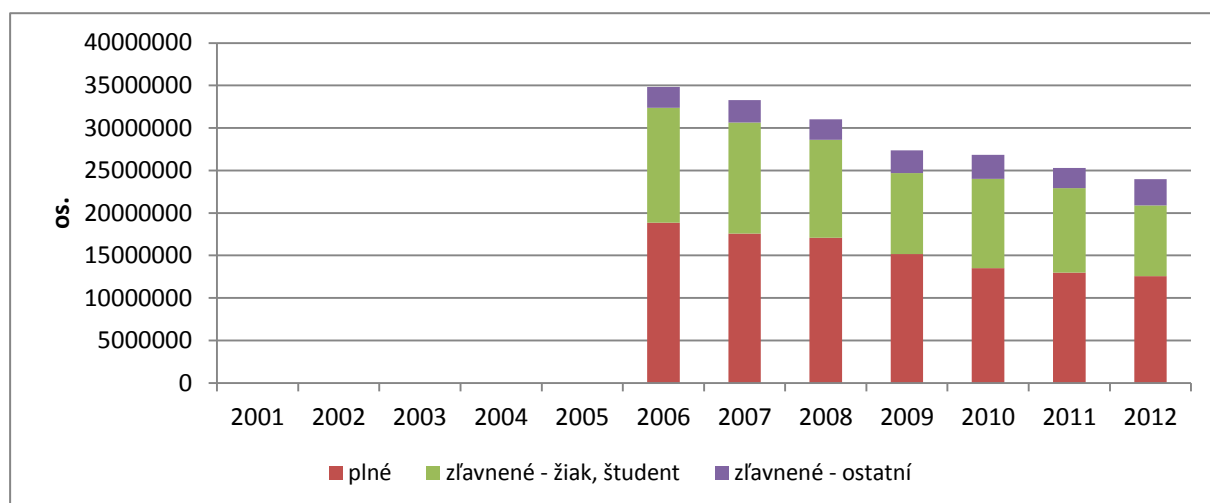
Zdroj: NSK

Graf č. 25 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v NSK



Zdroj: NSK

Graf č. 26 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v NSK podľa typu cestovného



Zdroj: NSK

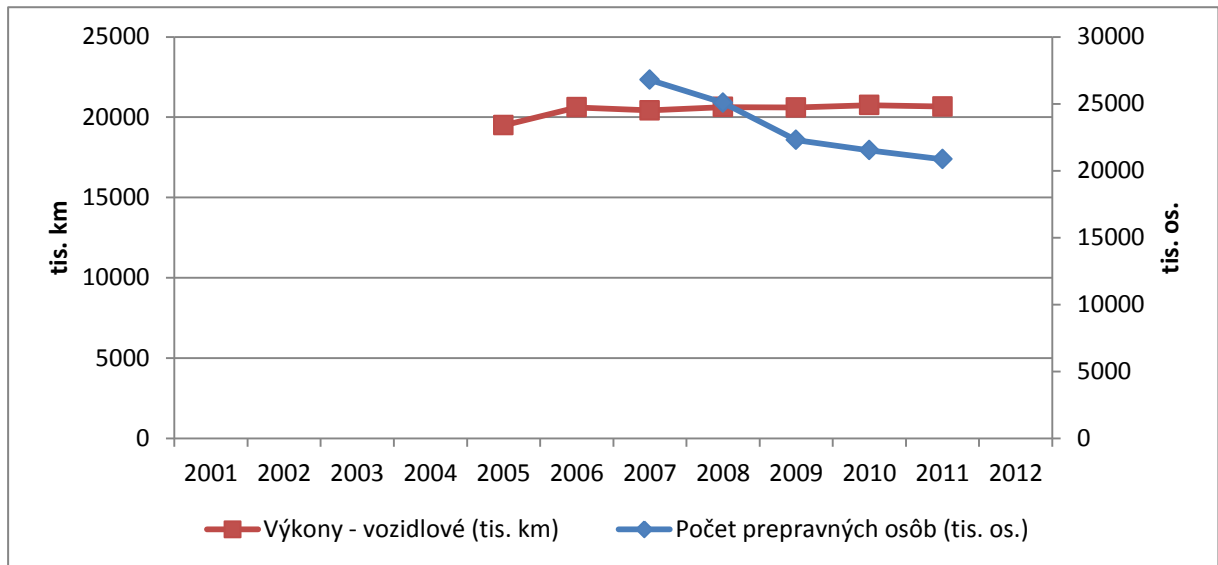
Trnavský samosprávny kraj

Tabuľka č. 29 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v TTSK

	autobusy/spolu
Počet denných liniek	154
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	3 638
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	1 280
Doba prevádzky denných liniek [h]	N/A
Dĺžka denných liniek [km]	5 359
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	30

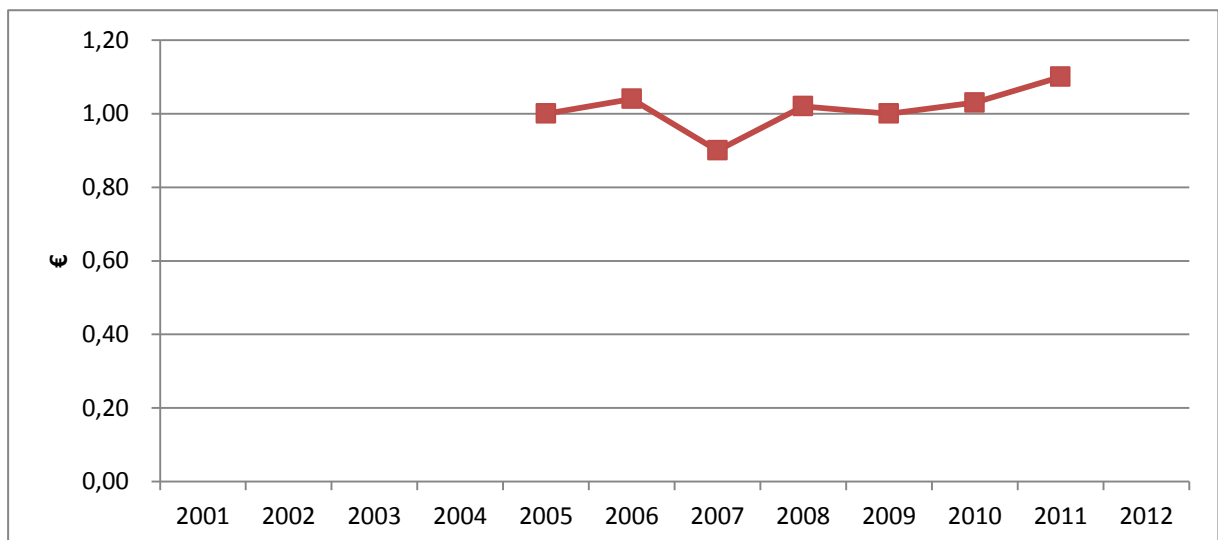
Zdroj: TTSK

Graf č. 27 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v TTSK



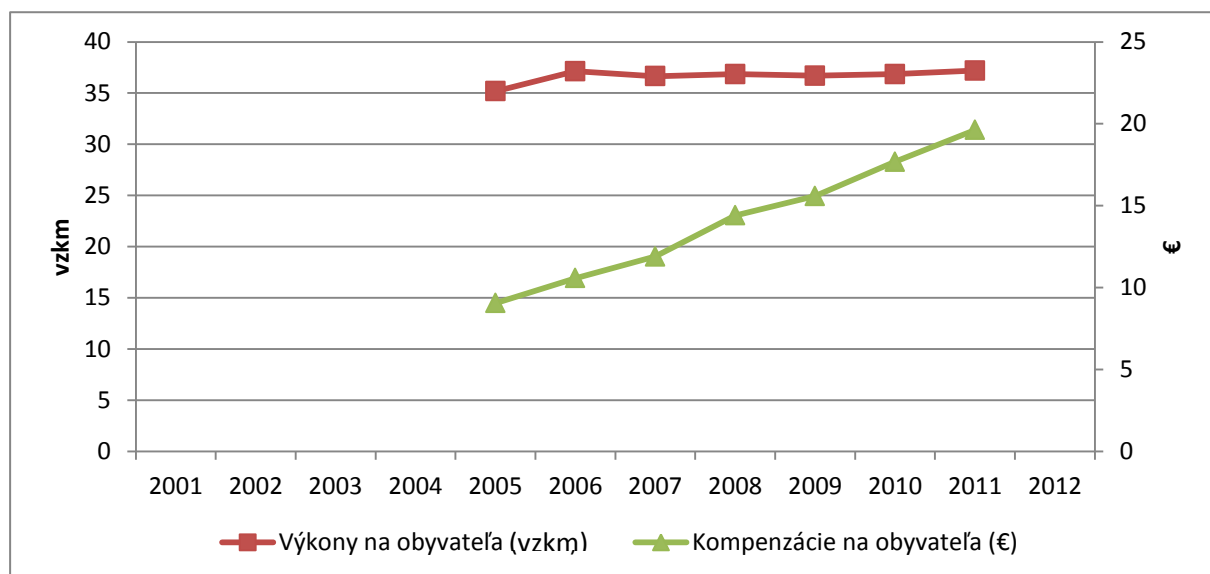
Zdroj: TTSK

Graf č. 28 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v TTSK



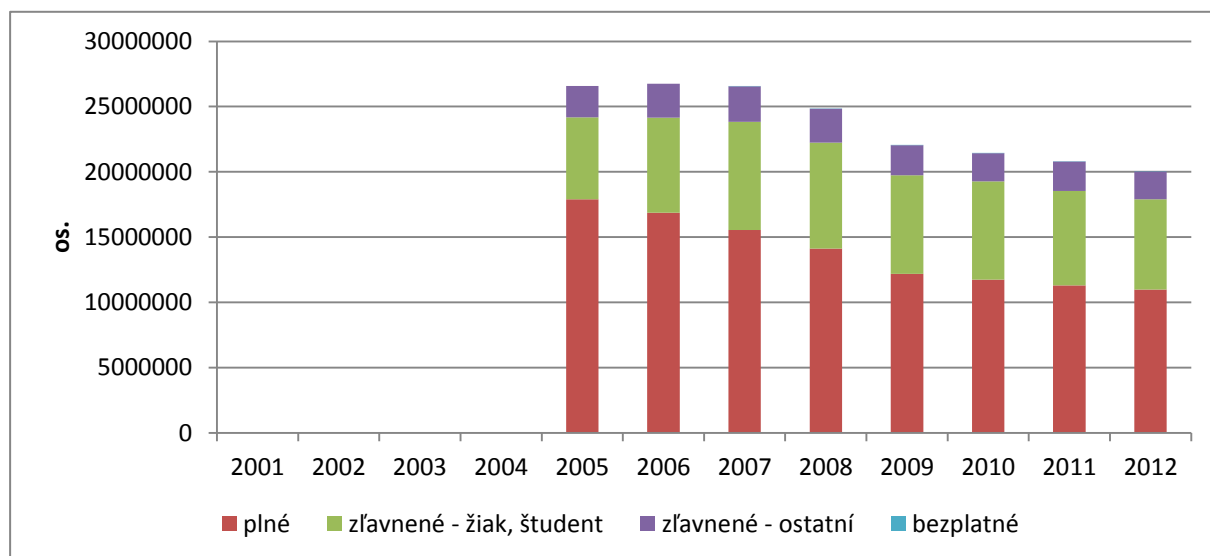
Zdroj: TTSK

Graf č. 29 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v TTSK



Zdroj: TTSK

Graf č. 30 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v TTSK podľa typu cestovného



Zdroj: TTSK

Mestská hromadná doprava

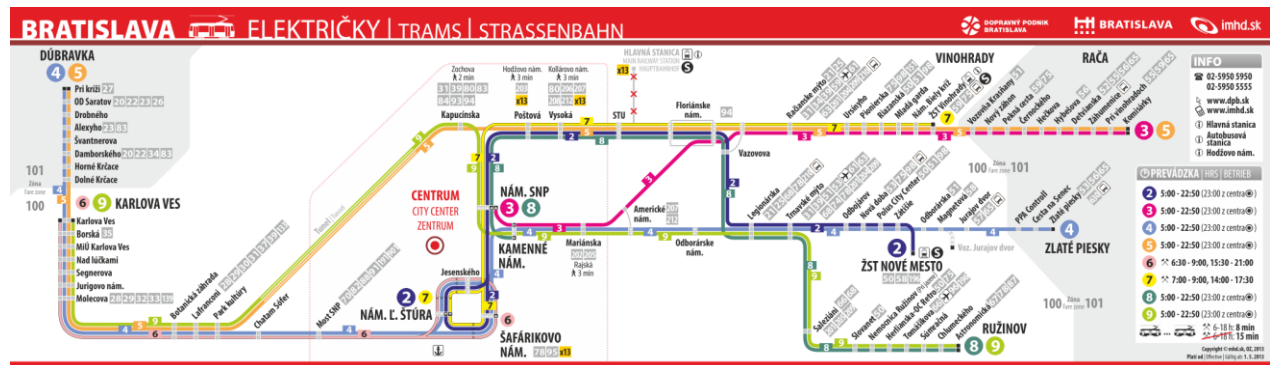
Bratislava

Mestská hromadná doprava na území mesta Bratislava je v súčasnosti tvorená sieťou električkových, trolejbusových a autobusových tratí, ktoré sú navzájom komplementárne. Celková dĺžka prepravnej siete MHD na území mesta predstavuje 479,4 km, z toho 39,5 km (8,2%) električkových tratí, 41,5 km (8,7%) trolejbusových a 398,4 km (83,1%) autobusových tratí.

Ročne je v rámci MHD Bratislava ubehnutých 45 664 000 vzkm, počet prepravených osôb bol na úrovni 237 248 000 osôb. Aktuálne sa elektrická trakcia podieľa na prepravných výkonoch v podiele 37,2%. V oblasti prepravených osôb v celkovom objeme 4302,6 mil. os. km pripadá na električky podiel 30,6% a na trolejbusy 11,4%.

Električky vykonávajú nosnú dopravu v oblasti Dúbravka, Karlova Ves, Rača, Ružinov a východná priemyselná zóna (oblasť Vajnorskej ulice a Zlaté piesky).

Obrázok č. 8 Sieť električkových liniek MHD v Bratislave k 1.5.2013

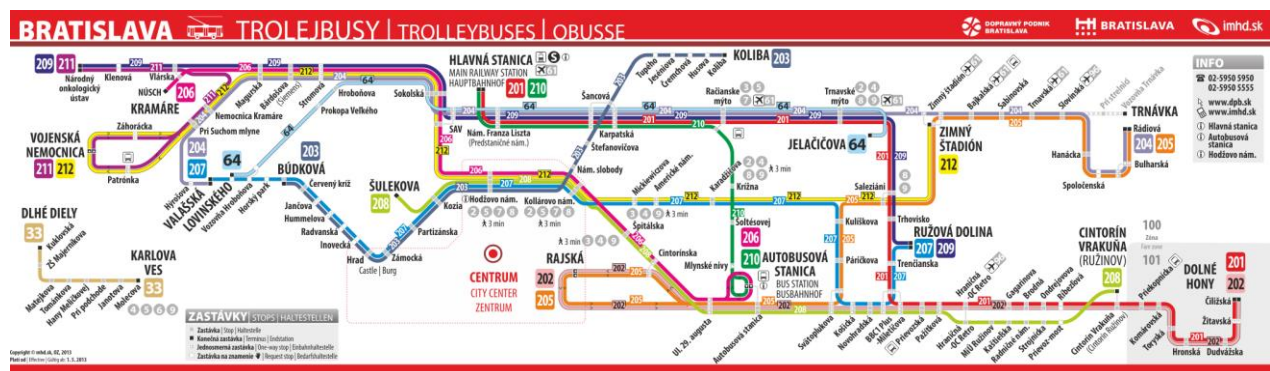


Zdroj: mhd.sk, OZ

Sieť električkových liniek prešla v roku 2012 reformou, keď bol znížený počet liniek a skrátený interval medzi spojmi tak, aby bola zachovaná kapacita. Reformované linkové vedenie električiek zostalo v platnosti aj po otvorení trate cez tunel 1.5.2013. Linky jazdia v jednotných intervaloch 8 min cez pracovné dni (10 min počas školských prázdnin) v čase 6. – 19. h a v intervale 15 min v ostatných časoch. Z ôsmich električkových liniek označených číslami 2 až 9 sú linky 6 a 7 doplnkové a premávajú iba počas vymedzených období v pracovných dňoch. Doba prevádzky električkovej dopravy je od 5. do 23. h. DPB prevádzkuje s výnimkou záložných vozidiel výlučne spriahnuté súpravy električiek T3 resp. T6 s dĺžkou 30 metrov a kĺbové električky K2 s dĺžkou 20 m, čo predurčuje poskytovanú kapacitu v sieti.

Trolejbusovou dopravou v Bratislave sú zabezpečované dopravné výkony cca 5,7 mil. vzkm, čo predstavuje cca 13% z celkových výkonov MHD, a sú prakticky jedinou „nosnou dopravou“ v kopcovitej oblasti Bratislavy - Kramáre, Koliba, Hrad, Horský park, Dlhé diely a zároveň vykonávajú základnú dopravnú obsluhu v oblastiach Podunajské Biskupice, Vrakuňa (sídliisko Dolné hony) a Trnávka.

Obrázok č. 9 Sieť trolejbusových liniek MHD v Bratislave k 1.5.2013



Zdroj: mhd.sk, OZ

Autobusy predstavujú nosnú dopravu v ostatných častiach mesta, najmä na sídliskách Petržalka, Devínska Nová Ves, Lamač a Dlhé diely. Zároveň dopĺňajú sieť o tangenciálne, lokálne a doplnkové linky, ktoré sú v niektorých prípadoch obsluhované minibusmi.

Na rozdiel od väčšiny veľkých miest v SR má Bratislava lokalizovanú hlavnú železničnú a autobusovú stanicu na rôznych miestach na okraji centra. Spojenie oboch staníc zabezpečuje trolejbusová linka 210 v intervale do 15 minút s jazdnou dobou 10 minút v jednom smere, ktorá však počas prepravných špičiek narastá vplyvom dopravných kongescií.

Spojenie Hlavnej stanice s Letiskom Milana Rastislava Štefánika umiestnenom na okraji mesta zabezpečuje autobusová linka 61 v intervale do 20 minút a dĺžkou jazdy 25 minút v jednom smere.

Podobne ako v predchádzajúcom prípade, aj tu dĺžka jazdy narastá vplyvom dopravných zápch. Priame spojenie letiska a autobusovej stanice je zabezpečené diaľkovými autobusovými linkami bez zaradenia do integrovanej dopravy.

Obrázok č. 10 Počet spojov podľa jednotlivých traktív v Bratislave



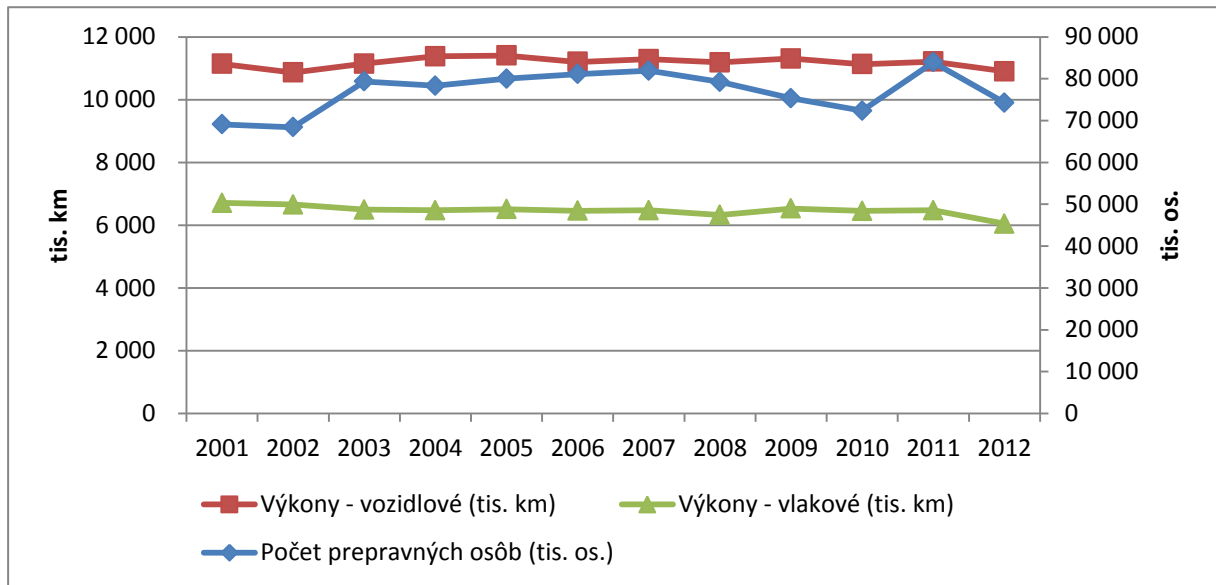
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava

Tabuľka č. 30 Vybrané parametre prevádzky MHD v Bratislave

	Električky	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet denných liniek	8	14	74	96
Počet liniek s intervalom 10 min a menším (v rannej špičke pracovného dňa)	8	8	19	35
Počet liniek s intervalom 15 min a menším (v sedle a cez voľné dni)	6	10	16	32
Priemerný počet spojov na dennej linke počas pracovného dňa	202,0	170,9	106,7	124,8
Priemerný počet spojov na dennej linke počas voľného dňa	113,0	127,9	60,8	75,5
Doba prevádzky denných liniek [h]	4:45 – 23:00			
Dĺžka denných liniek [km]	172,8	192,6	1 491,9	1 857,3
Počet nočných liniek	0	3	17	20
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	228	182	804	1214

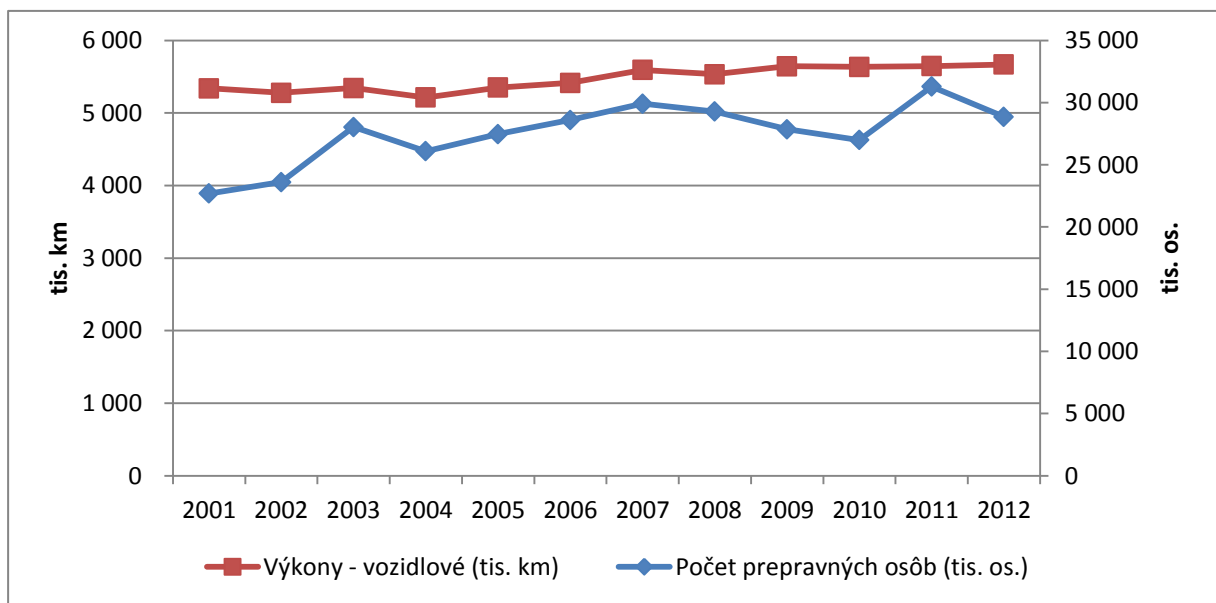
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 31 Električky: výkony a počet prepravených osôb MHD v Bratislave



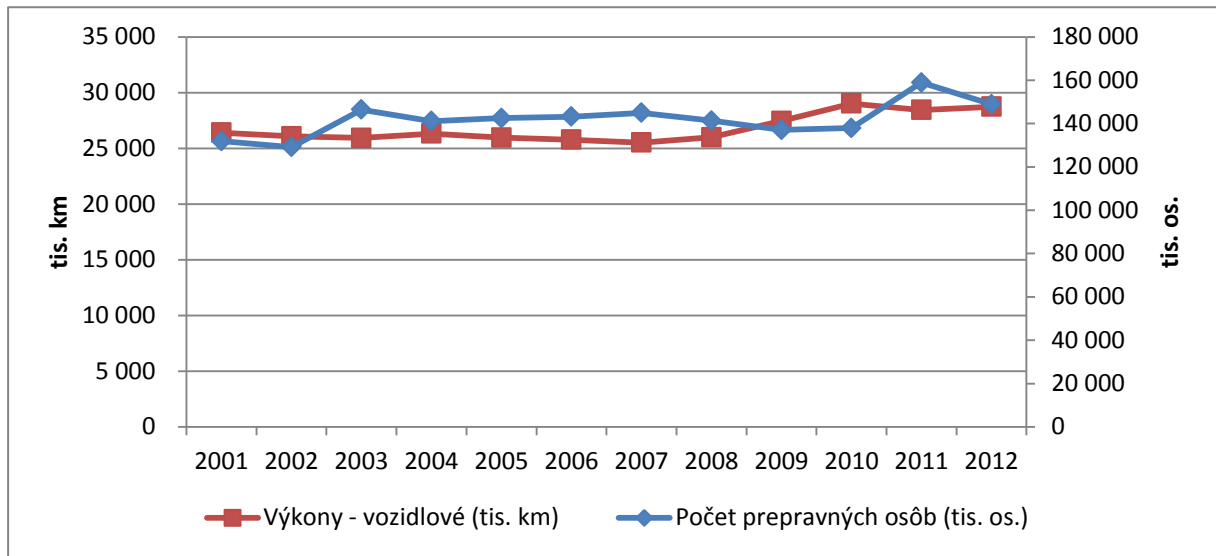
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 32 Trolejbusy: výkony a počet prepravených osôb MHD v Bratislave



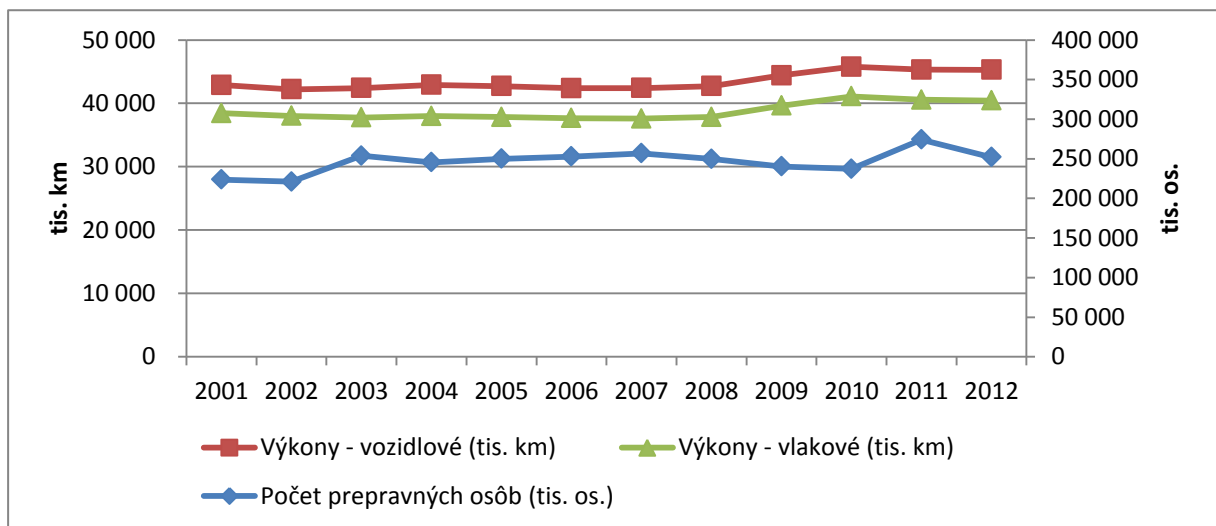
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 33 Autobusy: výkony a počet prepravených osôb MHD v Bratislave



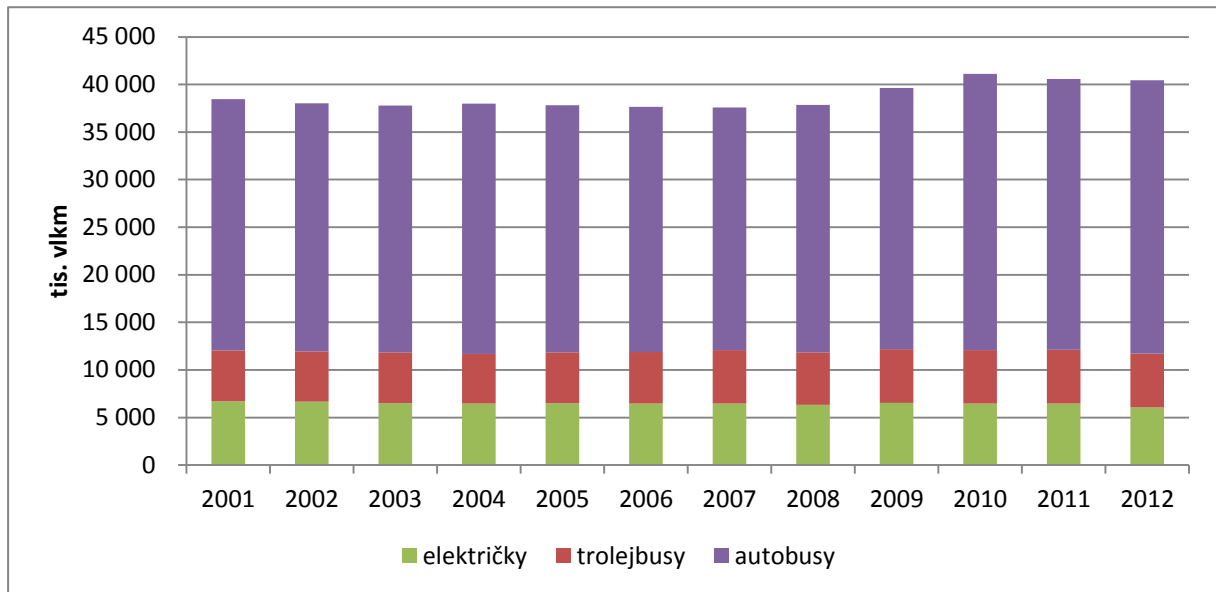
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 34 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Bratislave



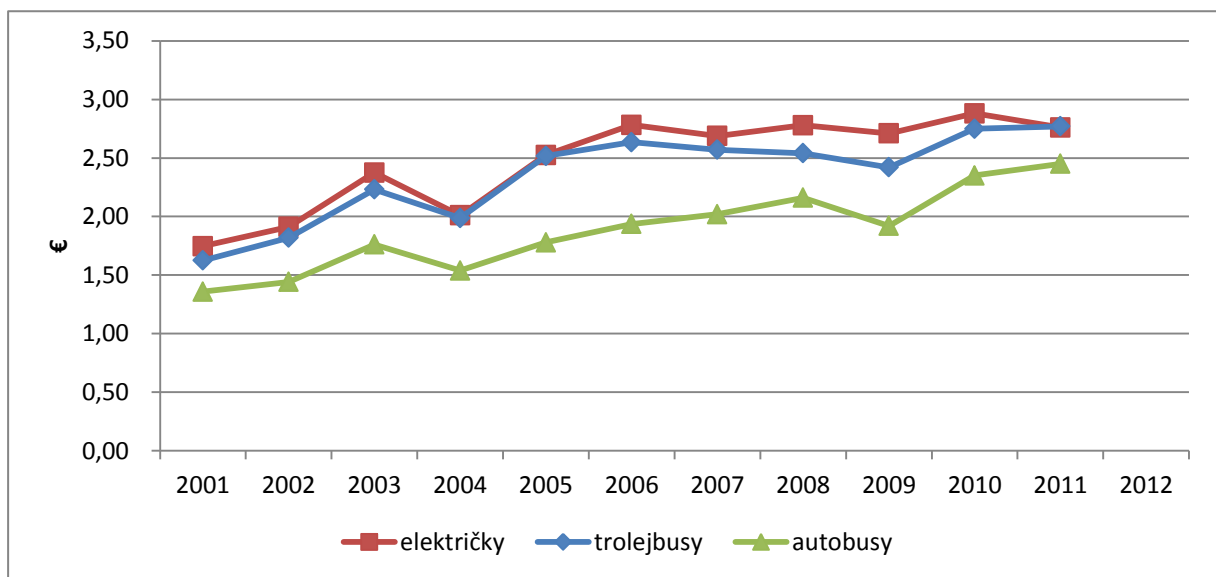
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 35 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Bratislave



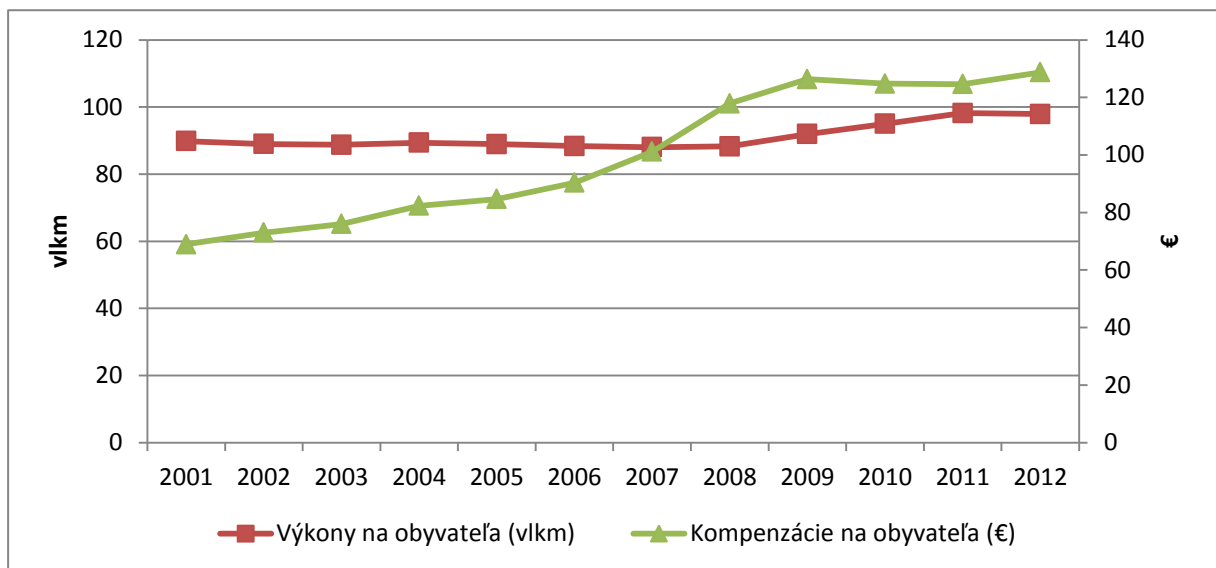
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 36 Náklady na 1 vozidlový km MHD v Bratislave



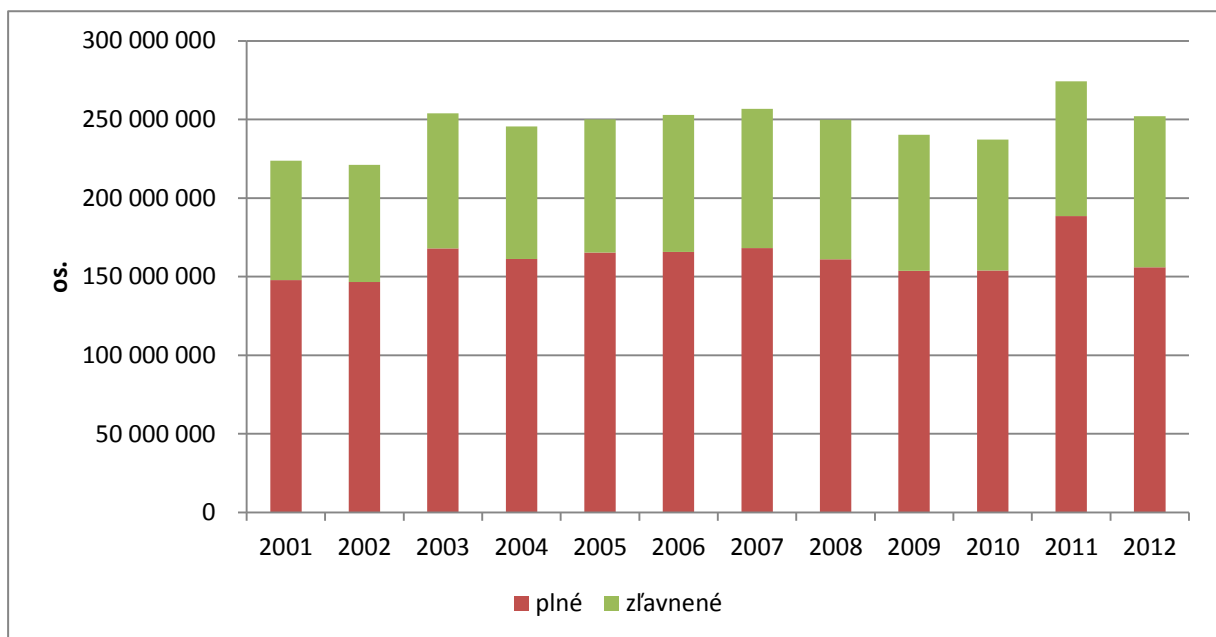
Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 37 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Bratislave na obyvateľa



Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Graf č. 38 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich MHD v Bratislave podľa typu cestovného



Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

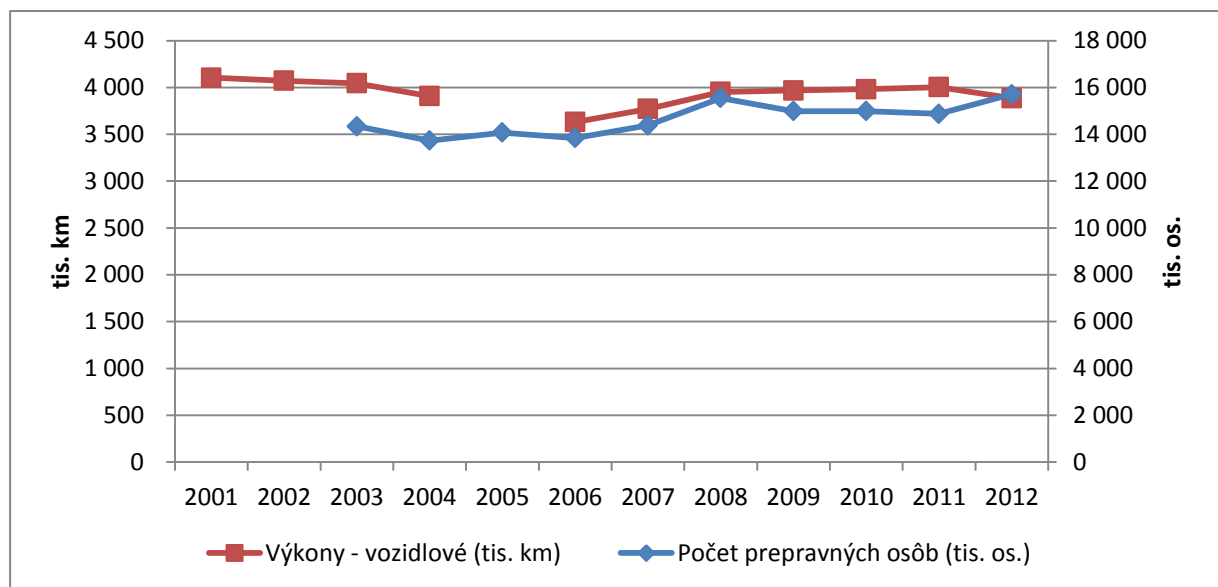
Nitra

Tabuľka č. 31 Vybrané parametre prevádzky MHD v Nitre

	Autobusy/spolu
Počet denných liniek	27
Počet liniek s intervalom 10 min a menším (v rannej špičke pracovného dňa)	2
Počet liniek s intervalom 15 min a menším (v sedle a cez voľné dni)	0
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	1346
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	722
Doba prevádzky denných liniek [h]	5 - 23
Dĺžka denných liniek [km]	286
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	59

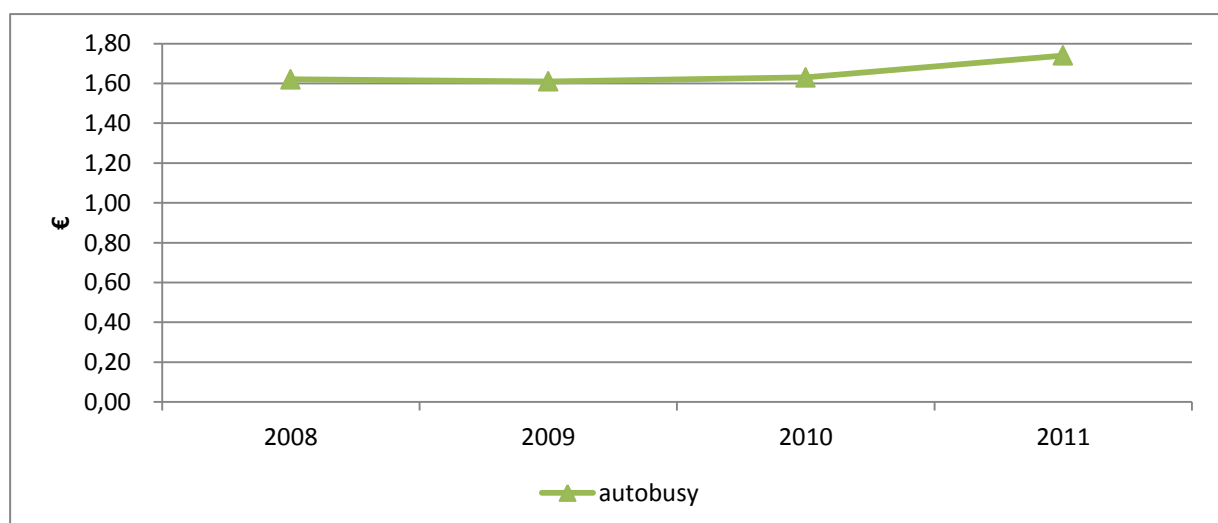
Zdroj: Mesto Nitra

Graf č. 39 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Nitre



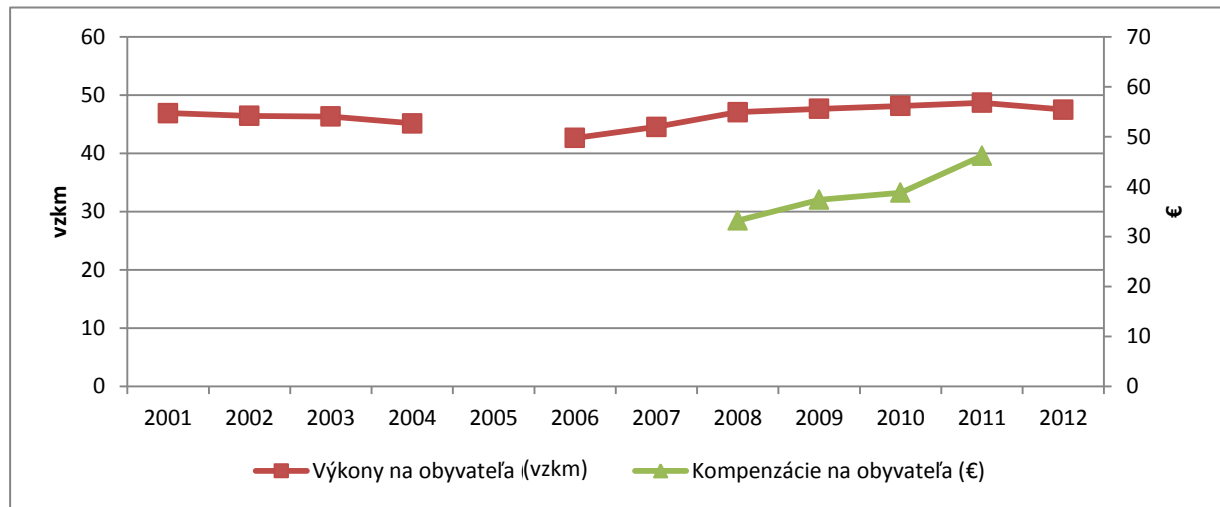
Zdroj: Mesto Nitra

Graf č. 40 Náklady na 1 vozidlový km MHD v Nitre



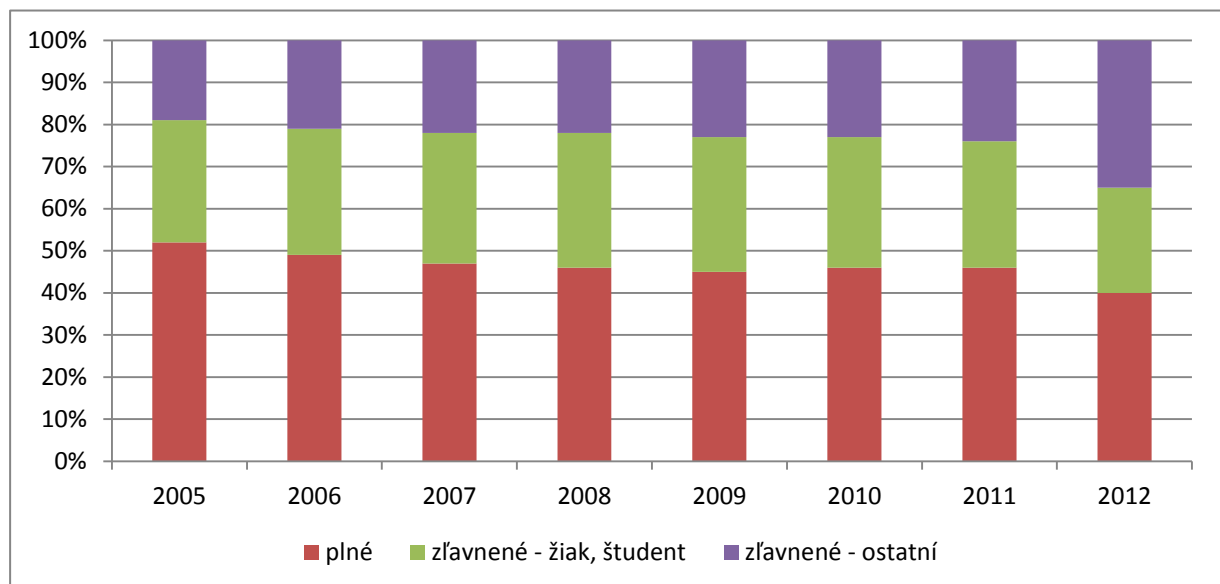
Zdroj: Mesto Nitra

Graf č. 41 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Nitre na obyvateľa



Zdroj: Mesto Nitra

Graf č. 42 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich MHD v Nitre podľa typu cestovného



Zdroj: Mesto Nitra

2.4.3 Infraštruktúra

Železničná doprava

Sieť železničných tratí, na ktorých sa v predmetnom regióne vykonáva regionálna železničná osobná doprava, má charakter hviezdice radiálne situovaných tratí s centrom v Bratislave. Ide o dvojkolažné elektrifikované trate Bratislava – Kúty št. hr., Bratislava – Leopoldov (súčasť kľúčovej železničnej trate Bratislava – Žilina – Košice) a Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo. Súčasťou tohto systému je aj jednokolažná neelektrifikovaná trať Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Radiálne trate sú diagonálne pospájané jednokolažnými traťami Skalica na Slovensku – Kúty – Trnava – Galanta (elektrifikovaná mimo krátkeho úseku Skalica na Slovensku - Holíč) a Leopoldov – Nitra – Nové Zámky – Komárno (elektrifikovaná len v úseku Šurany – Nové Zámky – Komárno).

Ďalej sa regionálna železničná osobná doprava vykonáva na neelektrifikovanej jednokoľajnej trati Nitra – Topoľčany (osobné vlaky za nimi prekračujú hranicu medzi západným regiónom a stredo-severným regiónom a pokračujú do Prievidze), na jednokoľajnej elektrifikovanej trati Nové Zámky – Levice (aj tu niektoré osobné vlaky pokračujú hranicu medzi západným regiónom a stredo-južným regiónom a pokračujú do Zvolena). Pomerne marginálny charakter má železničná osobná doprava na jednokoľajných tratiach Štúrovo – Levice, Čata – Šahy, Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce a Zohor – Záhorská Ves (na poslednej menovanej sa vykonáva za finančnej spoluúčasti Bratislavského samosprávneho kraja).

Štandardnou traťovou rýchlosťou hlavných dvojkolajných elektrifikovaných tratí je 120 km/hod (na niektorých úsekoch trate Kúty - Malacky – Devínska Nová Ves a Senec – Sládkovičovo je rýchlosť 140 km/hod, na trati Bratislava-Rača – automatické hradlo Záriečie je rýchlosť 160 km/hod). Na ostatných tratiach prevláda rýchlosť 80 km/hod (Zohor – Záhorská Ves má však len 60 km/hod, naopak Lužianky – Leopoldov, Šurany – Nové Zámky a niektoré úseky Levice – Šurany 100 km/hod, Levice – Čata 90 km/hod, Čata – Šahy 70 km/hod).

Dopravca využíva v regionálnej osobnej doprave na elektrifikovaných tratiach moderné elektrické súpravy push-pull (tieto predovšetkým na hlavných tratiach), doplnené klasickými súpravami s elektrickými rušňami striedavej alebo dvojsystémovej trakcie. Na neelektrifikovaných tratiach nasadzuje motorové vozne odvozené od radu 810 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 750 a 754; tieto sú však najmä na trati Topoľčany – Nitra – Nové Zámky postupne nahradzované novo dodanými motorovými jednotkami radu 861. Privátny dopravca RegioJet, a. s. používa na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno výhradne motorové jednotky Bombardier Talent.

Na údržbu svojich vozidiel využíva štátny železničný dopravca rušňové depo a opravovňu vozňov v uzle Bratislava a Nové Zámky. V oboch prípadoch ide o pracoviská, postavené ešte v časoch parnej prevádzky, s viacerými ekologickými záťažami. Tieto pracoviská svojim usporiadaním neumožňujú udržiavať vozidlá charakteru nedeliteľných jednotiek, ktoré sa čoraz viac objavujú vo vozidlovom parku dopravcu. Privátny dopravca RegioJet nemá vlastné pracovisko základnej údržby svojich vozidiel, služby si objednáva u štátnych dopravcov ZSSK CARGO a ZSSK Slovensko.

V celom regióne nie je k dispozícii celoročná vozňová umývací linka. Exteriér vozidiel osobnej dopravy sa preto najmä počas zimných mesiacov prakticky neudržiava.

Autobusová doprava

Bratislavský samosprávny kraj

Tabuľka č. 32 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v BSK

	autobusy/spolu
Počet vozidiel	216
Počet nízkopodlažných vozidiel (plán od 10.4.2013)	8
Podiel nízkopodlažných vozidiel (plán od 10.4.2013)	4%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	N/A
Rezerva vozidiel	N/A
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	9,2

Zdroj: BSK

Nitriansky samosprávny kraj**Tabuľka č. 33 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v NSK**

	autobusy/spolu
Počet vozidiel	439
Počet nízkopodlažných vozidiel	24
Podiel nízkopodlažných vozidiel	5%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	397
Rezerva vozidiel	10%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	12,76

Zdroj: NSK

Trnavský samosprávny kraj**Tabuľka č. 34 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v TTSK**

	autobusy/spolu
Počet vozidiel	375
Počet nízkopodlažných vozidiel	1
Podiel nízkopodlažných vozidiel	0%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	345
Rezerva vozidiel	8%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	8,67

Zdroj: TTSK

Mestská hromadná doprava**Bratislava**

Električkovú koľajovú sieť tvorí v súčasnosti okruh v centrálnej časti mesta po trase nábrežia, cez Šafárikovo nám., Štúrovu ul., Námestie SNP, Kapucínsku ul. a tunel, na ktorý na napájajú jednotlivé radiály, dané geografickými a komunikačnými podmienkami Bratislavy, menovite na západe to je Karlovesko-dúbravská radiála a na východe radiály Račianska, Vajnorská a Ružinovská. Táto základná kostra je doplnená prepojovacími vetvami (Nám. SNP, Vazovova ulica, Americké námestie) a nadväzujú na ňu odbočujúce vetvy, smerujúce na Hlavnú stanicu (t. č. mimo prevádzky) a na železničnú stanicu Nové Mesto. Rozchod koľajníc je 1000 mm.

Rozširovanie oboch elektrických traktív je však limitované počtom vozidiel vo vozidlovom parku. Veľká časť vozidiel vozidlového parku elektrickej trakcie je momentálne po životnosti a nespĺňa vysoké nároky kladené na vozidlá mestskej hromadnej dopravy premávajúce na území hlavného mesta.

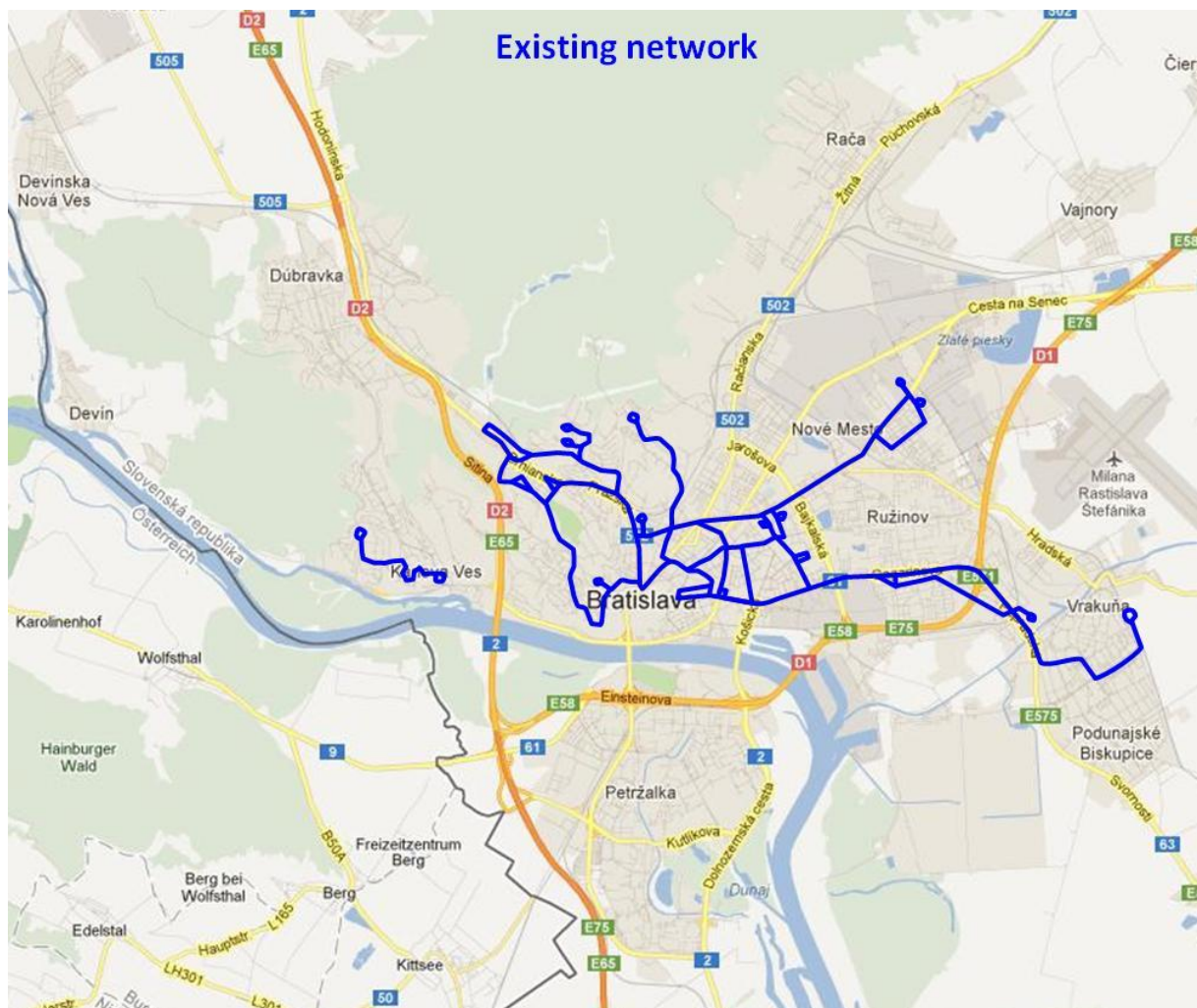
Obe vozovne električiek sa nachádzajú vo východnej časti mesta na Vajnorskej radiále (Jurajov dvor – Trnávka) resp. Račianskej radiále (Krasňany). Vozovne trolejbusov sa nachádzajú vo východnej časti (Trnávka – Jurajov dvor) a západnej časti mesta (Hroboňova). Autobusové vozovne zostali po zrušení prevádzky vo vozovni Krasňany dve, a to vo východnej časti (Jurajov dvor – Trnávka) a na juhu Petržalky.

Obrázok č. 11 Schéma siete električkových tratí MHD v Bratislave



Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava

Obrázok č. 12 Schéma siete trolejbusových tratí MHD v Bratislave

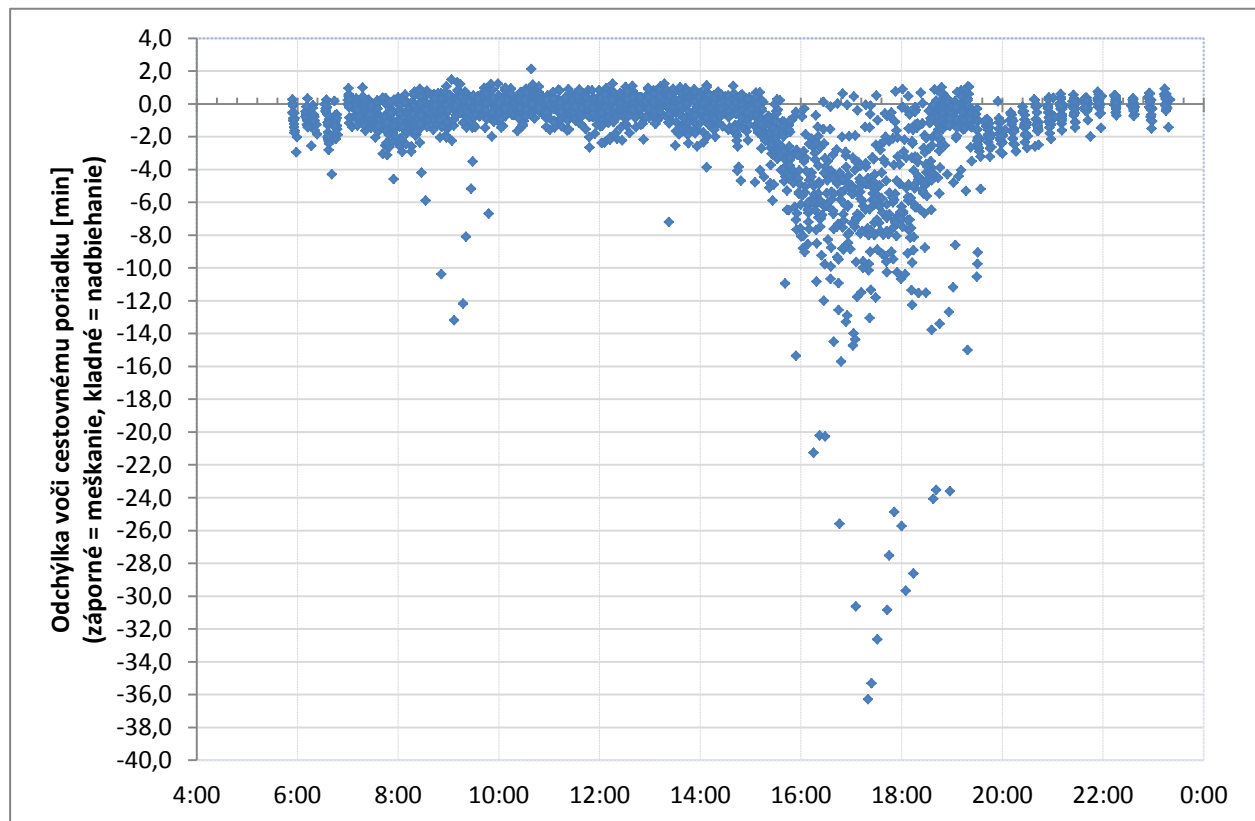


Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava

Dopravné kongescie vznikajú v ranej špičke na vstupoch do Bratislavy predovšetkým od východu. Vstupy v Rači (od Pezinka po ceste II/502) a na Zlatých pieskoch (od Vajnôr po miestnych komunikáciách a od Senca po ceste I/61) sú obslužené vlakovou a následne aj električkovou dopravou, preto je možné ako alternatívu použiť VOD. Pri ceste do Bratislavy cez Podunajské Biskupice a Vrakuňu (od Dunajskej Lužnej po ceste I/63 a od Mostu pri Bratislave po cestách II/572 a III/06359) je možné využiť regionálnu železničnú trať. Vzhľadom na úzke miesta (Gagarinova ul., Vrakuňská cesta) bez vyhradených jazdných pruhov pre MHD trpia kongesciami aj trolejbusové a autobusové linky MHD obsluhujúce sídliská v bratislavských mestských častiach Podunajské Biskupice a Vrakuňa.

Podľa údajov z palubných počítačov vozidiel MHD DPB dosahujú trolejbusy a autobusy meškание v odpoľudňajúcej špičke (16:30 – 17:30) v smere von z centra (profil Cintorín Ružinov) v priemere 3,89 min, maximálne meškание až 24 minút a vysoký rozptyl jazdných časov na úrovni 9,43 min. Priebeh odchýliek jazdných časov vozidiel oproti cestovnému poriadku ilustruje nasledujúci graf, z ktorého sú zrejmé výrazné meškания.

Graf č. 43 Odchýlky vozidiel MHD voči cestovnému poriadku počas pracovného dňa v úseku Hraničná – Priekopnícka (smer z centra)



Zdroj: DPB, september – október 2013⁸

Tabuľka č. 35 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Bratislave

	Električky	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet vozidiel	228	116	473	817
Počet nízkopodlažných vozidiel	0	6	338	344
Podiel nízkopodlažných vozidiel	0%	5%	71%	42%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	60	7	0	67
Maximálny počet vypravených vozidiel	158	99	398	655
Rezerva vozidiel	31%	15%	16%	20%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	21,4	19,0	7,3	12,9
Počet vozovní	2	2	2 ⁹	4 ¹⁰
Kapacita vozovní	N/A	N/A	N/A	N/A
Spotreba el. energie (tis. kWh)	N/A	N/A		N/A
Spotreba pohonných hmôt za rok (tis. litrov)			N/A	N/A

Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

⁸ Každý bod v grafe znázorňuje samostatný spoj počas dňa (os x) a jeho odchýlku voči cestovnému poriadku v minútach (os y). Z grafu sú zjavné vysoké meškania v čase popoludňajšej špičky.

⁹ Nie je započítaná Vozovňa Krasňany vzhľadom na zrušenie danej autobusovej prevádzky.

¹⁰ Areál Jurajov dvor – Trnávka je započítaný ako jedna spoločná vozovňa pre všetky trakcie.

Tabuľka č. 36 Vybrané parametre električkových tratí MHD v Bratislave

Dĺžka siete koľajových tratí (jednokofajne, mimo vozovní) [m]	73 848
Dĺžka úsekov s obmedzenou rýchlosťou oproti projektovanej rýchlosti (jednokofajne) [m]	7048
Maximálna premávková rýchlosť [km/h]	50
Počet výhybiek	225
Počet automaticky stavaných výhybiek	0 ¹¹
Zabezpečovacie zariadenia	-

Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Tabuľka č. 37 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Bratislave

Dĺžka trolejového vedenia (jednostopovo) [m]	45 650
Počet výhybiek	219
Počet automaticky stavaných výhybiek	0

Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Tabuľka č. 38 Vybrané parametre informačného systému MHD v Bratislave

Vybavenie vozidiel on-line sledovaním polohy	áno
Podiel zastávok so zobrazovaním najbližších odchodov MHD	0,13%

Zdroj: Hlavné mesto SR Bratislava, DPB

Nitra

Železničná a autobusová stanica sú spolu s obratiskom autobusov MHD situované na juhozápadnom okraji centra.

Tabuľka č. 39 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Nitre

	autobusy/spolu
Počet vozidiel	89
Počet nízkopodlažných vozidiel	69
Podiel nízkopodlažných vozidiel	78%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	72
Rezerva vozidiel	19%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	7,82
Počet vozovní	1
Kapacita vozovní	N/A
Spotreba el. energie (tis. kWh)	-
Spotreba pohonných hmôt za rok (tis. litrov)	1 387

Zdroj: mesto Nitra

Tabuľka č. 40 Vybrané parametre informačného systému MHD v Nitre

Vybavenie vozidiel on-line sledovaním polohy	nie
Podiel zastávok so zobrazovaním najbližších odchodov MHD	0%

Zdroj: mesto Nitra

¹¹ Na jeseň 2013 začal DPB so zavádzaním automaticky stavaných výhybiek (testovacia prevádzka)

Cesty

Na území Bratislavského samosprávneho kraja je v majetku VÚC 179 km ciest II. triedy a 333 km ciest III. triedy. Na žiadnej z nich nie sú vyhradené jazdné pruhy pre autobusy. Cestnou svetelnou signalizáciou je vybavených 10 križovatiek, ani jedna z nich nemá aktívnu preferenciu autobusov.

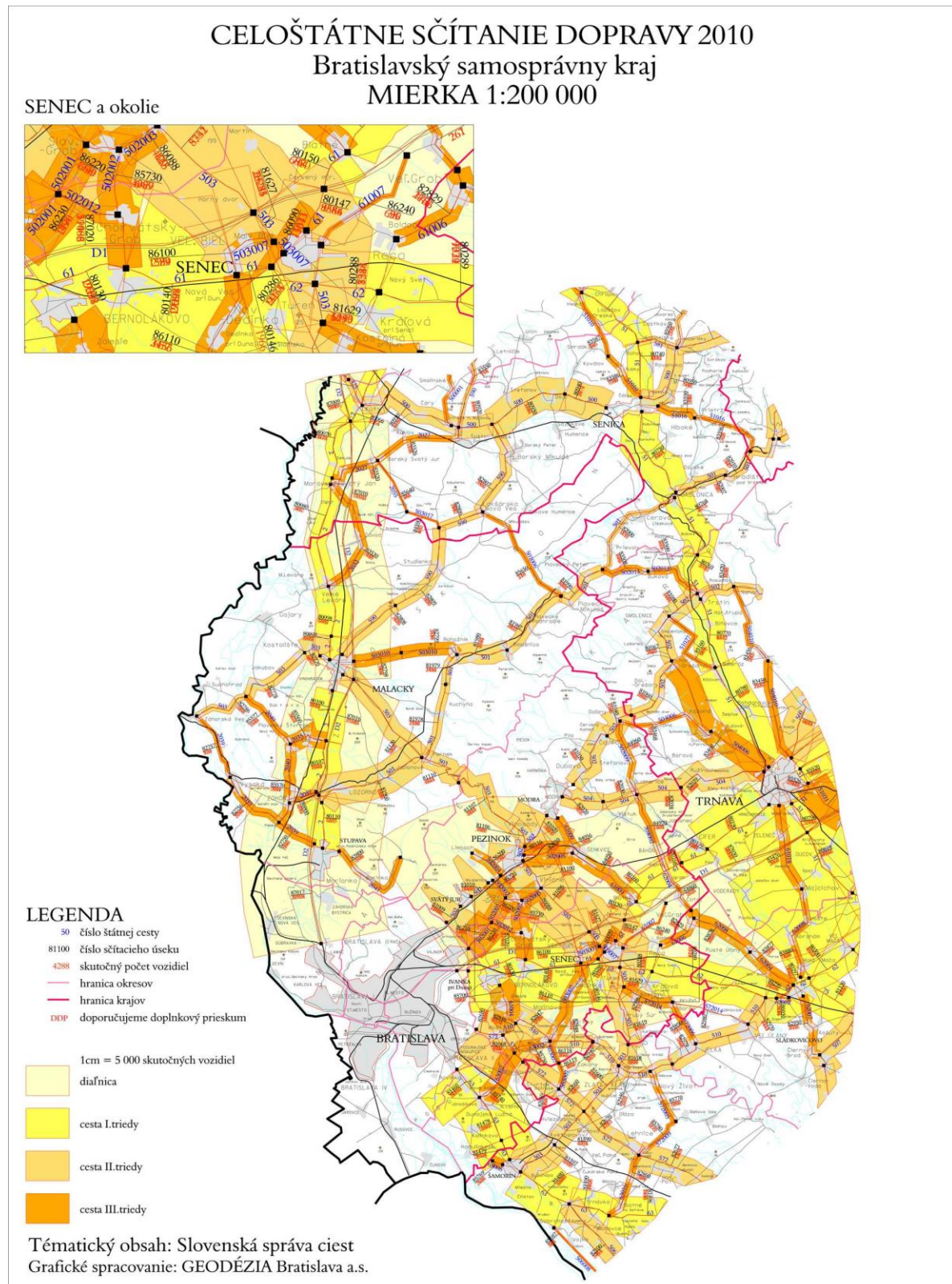
V Bratislave sa vyhradené jazdné pruhy pre trolejbusy a autobusy nachádzajú na 23 050 m z celkovej dĺžky cestnej siete v majetku mesta 103 402 m. Mesto deklaruje, že z 181 križovatiek a dopytových chodeckých zariadení je 13 vybavených preferenciou vozidiel MHD.

V majetku Nitrianskeho samosprávneho kraja je 500 km ciest II. triedy a 1540 km ciest III. triedy, vo všetkých prípadoch bez vyhradených jazdných pruhov pre autobusy a bez preferencie na križovatkách riadených cestnou svetelnou signalizáciou.

V meste Nitra je vytvorených 210 metrov vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá MHD. Žiadna z 18 riadených križovatiek nefunguje v režime preferencie vozidiel MHD.

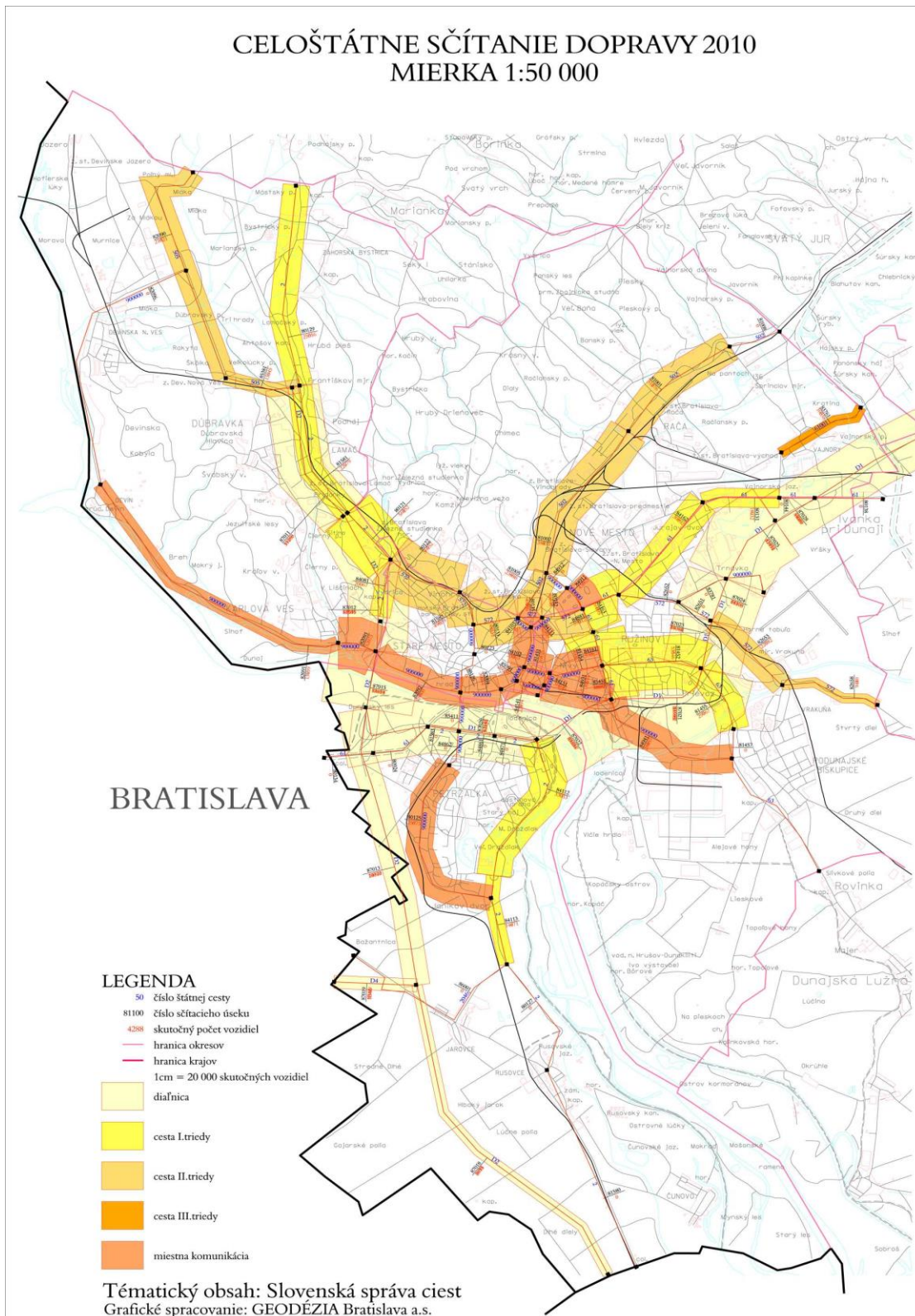
Na území Trnavského samosprávneho kraja je v majetku VÚC 529 km ciest II. triedy a 1066 km ciest III. triedy. Na žiadnej z nich nie sú vyhradené jazdné pruhy pre autobusy. Cestnou svetelnou signalizáciou je vybavených 5 križovatiek, ani jedna z nich nemá aktívnu preferenciu autobusov.

Obrázok č. 13 Intenzity cestnej dopravy v BSK



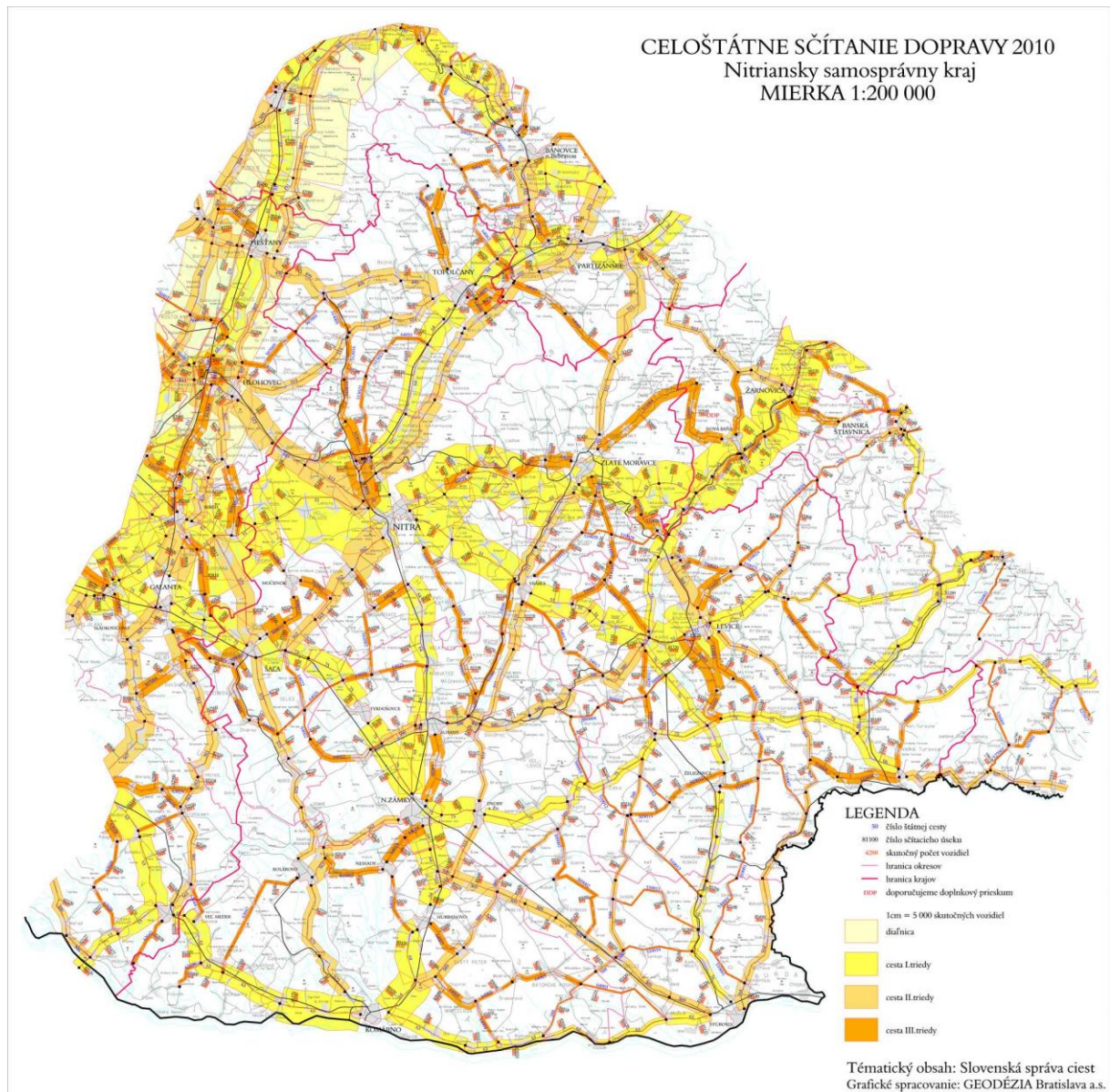
Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 14 Intenzity cestnej dopravy v Bratislave



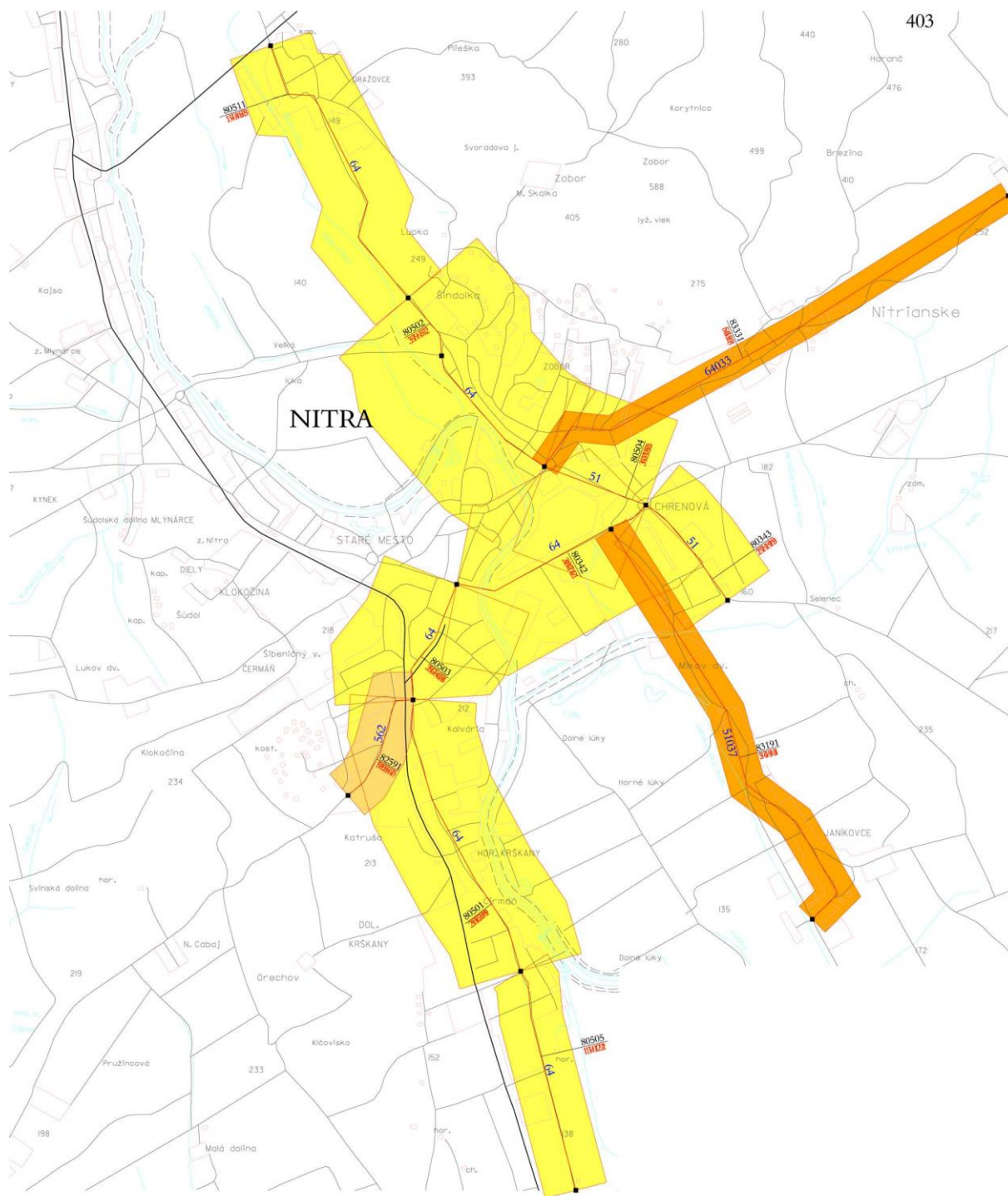
Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 15 Intenzity cestnej dopravy v NSK



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 16 Intenzity cestnej dopravy v Nitre

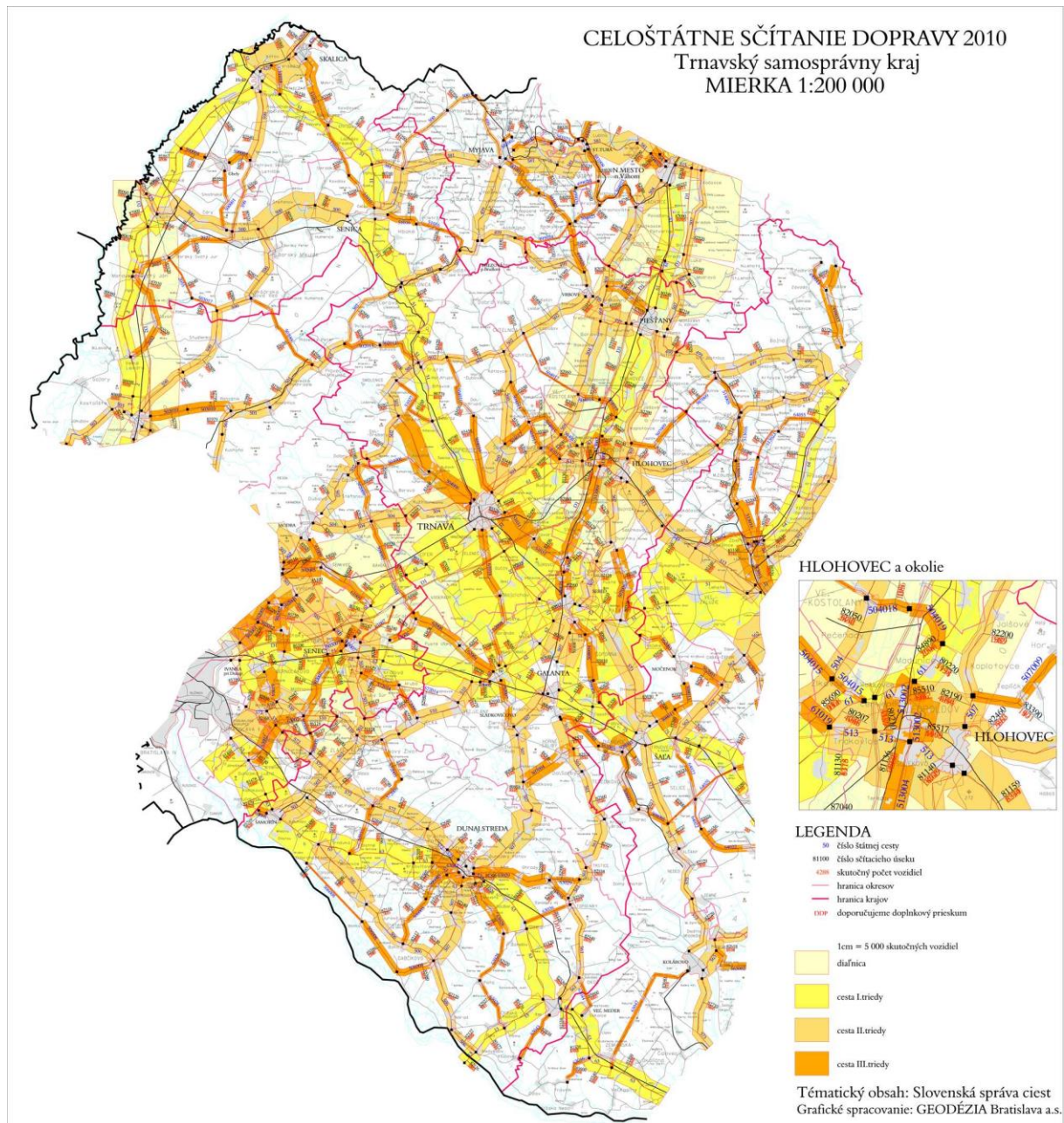


1:25000

Tématický obsah: Slovenská správa ciest
Grafické spracovanie: GEODÉZIA Bratislava a.s.

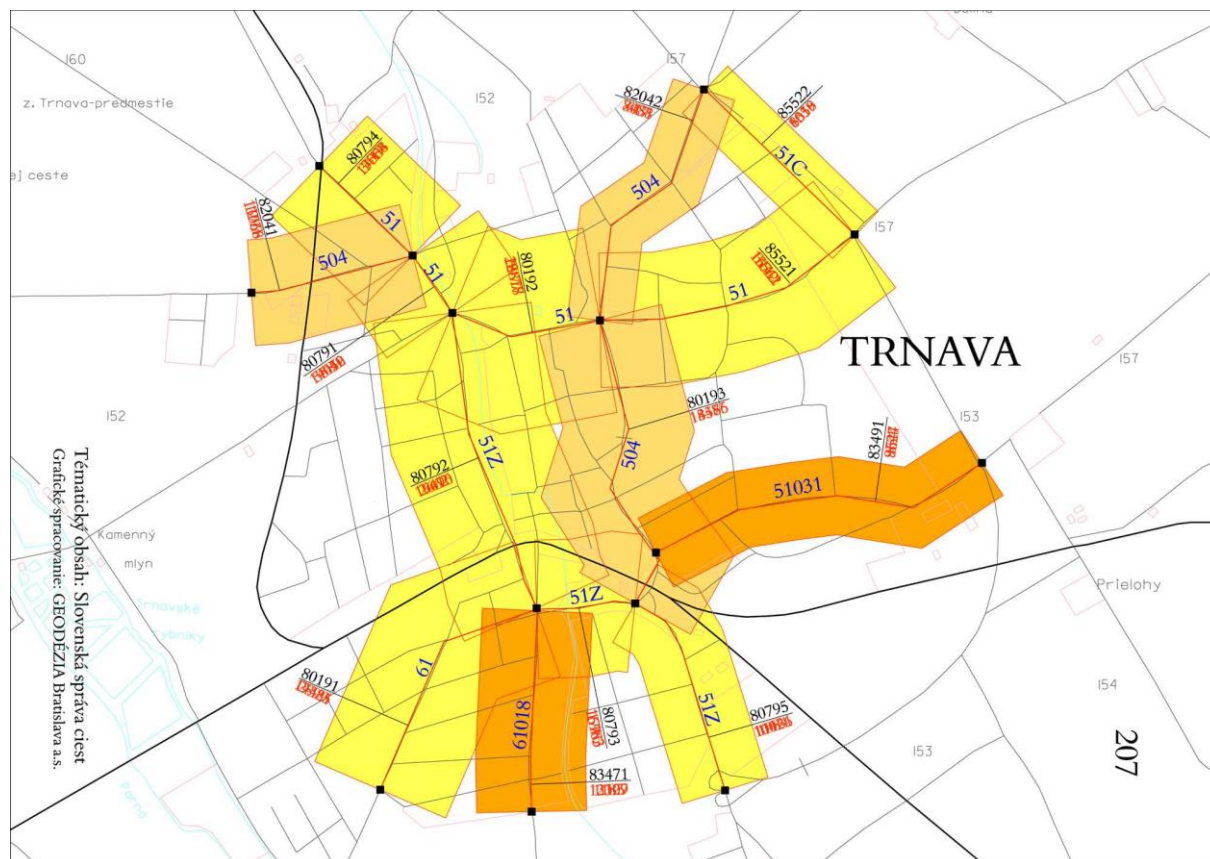
Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 17 Intenzity cestnej dopravy v TTSK



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 18 Intenzity cestnej dopravy v Trnave



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

2.5 Severozápadné Slovensko

2.5.1 Organizovanie dopravy

Tabuľka č. 41 Trenčiansky samosprávny kraj – základné údaje

Počet obyvateľov	594 186
Rozloha [km ²]	4 501
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	132,0
Počet miest	18
Počet obcí	276

Tabuľka č. 42 Žilinský samosprávny kraj – základné údaje

Počet obyvateľov	698 009
Rozloha [km ²]	6 808,8
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	102,5
Počet miest	18
Počet obcí	315

Tabuľka č. 43 Žilina – základné údaje

Počet obyvateľov	84 358
Rozloha [km ²]	80,03
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	1054,1
Počet mestských častí	20

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 (160) 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 jednopásmová (*do 5 ľubovoľných po sebe idúcich zastávok v jednom spoji bez prestupu*).

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,
- 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.

Tabuľka č. 44 Vybrané tarifné parametre MHD v Žiline

Typ jednorazových cestovných lístkov	jednorazový dvoj pásmový
Cena cestovného lístka na jednu jazdu	0,65 €
Cena 1-mesačného predplatného cestovného lístka	20,00 €
Typ odbavovacieho systému - jednorazové cestovné lístky	papierové
Typ odbavovacieho systému - predplatné cestovné lístky	dopravná karta
Ďalšie formy predaja cestovných lístkov	automaty, SMS

Zdroj: DPMŽ

2.5.2 Prevádzka

Železničná doprava

Nasledujúci text charakterizuje jednotlivé trate a identifikuje na nich realizované výkony (stav z októbra 2010):

- **Piešťany (hranica regiónu) – Žilina – Štrba (hranica regiónu)**
 - Od pomerne nízkych výkonov na hranici regiónu pri Piešťanoch (cca 450 denných cestujúcich v jednom smere) tu výkony za Novým Mestom nad Váhom k Trenčínu skokom vzrastú na cca 680 – 730 denných cestujúcich, aby ďalej do Púchova klesli na úroveň cca 550 cestujúcich. Smerom k Žiline však zas plynule vzrastajú až na cca 1300 cestujúcich. Prúd v smere na Važec zas postupne klesá z cca 1500 až na cca 560 denných cestujúcich. Železnica je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (I/18 a I/61) v úseku Žilina – Piešťany (s výnimkou úseku Považská Teplá – Púchov, kde sa nachádza vodná nádrž Nosice). Na východ od Žiliny je trať v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou (I/18) len v úseku Kráľova Lehota – Liptovský Mikuláš. V úseku Kraľovany – Vrútky sa cesta od železnice vzdáľuje na cca 1 – 1,5 km.
- **Žilina – Čadca**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu postupne vzrastajú od cca 1500 (Čadca) až na 2250 (Žilina) denných cestujúcich. Železničná trať je v celej dĺžke v súbehu s cestnou komunikáciou. Problémom je bariéra medzi železnicou a cestou, ako aj väčšinou obcí v podobe rieky Kysuca v takmer celej trati (s výnimkou krátkeho úseku Žilina – Brodno).
- **Žilina – Rajec**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu postupne vzrastajú od cca 340 (Rajec) až na 550 (Žilina) denných cestujúcich. Železničná trať je v celej dĺžke v tesnom súbehu s cestnou komunikáciou.

- **Čadca – Makov**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu od Čadce po Turzovku postupne klesajú z úrovne cca 930 po cca 710 denných cestujúcich, v úseku Turzovka – Makov sú na úrovni cca 460 - 230 denných cestujúcich. V celej trase je železnica v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- **Čadca – Skalité**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu od Čadce po Skalité postupne klesajú z úrovne cca 850 po cca 520 denných cestujúcich, v úseku Skalité – Serafínov sú na úrovni cca 230 - 80 denných cestujúcich. V celej trase je železnica v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- **Vrútky – Martin – Diviaky – odb. Dolná Štubňa – Čremošné (hranica regiónu)**
 - Vlastné výkony železničnej miestnej osobnej dopravy sú v úseku Vrútky – Martin na úrovni cca 1200 denných cestujúcich. Tento výkon od Martina skokovo vzrastie na 1600 cestujúcich a ďalej až po Turčianske Teplice zas plynule klesá na cca 1050 denných cestujúcich. Tu výkon skokovo klesne na cca 600 cestujúcich a ku hraniciam samosprávneho kraja za Čremošným ďalej plynule klesá na hodnotu cca 450. Železničná trať je tu v súbehu s cestnou komunikáciou iba v úseku Vrútky – Príbovce. V úseku Príbovce – Čremošné je železnica v súbehu len s cestou Príbovce – Moškovec (cesta je vzdialená cca 1 km od trate). Od Turčianskych Teplíc jestvuje súbeh cesty I/14 s traťou až do Dolného Harmanca.
- **Diviaky – Horná Štubňa (hranica regiónu)**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej miestnej dopravy sú tu v úseku Diviaky – Horná Štubňa na úrovni iba 120 denných cestujúcich, ďalej v smere na Zvolen klesajú na 110 cestujúcich. Trať je v súbehu s cestnou komunikáciou I/65.
- **Horná Štubňa – Sklené pri Handlovej – Handlová – Prievidza – Topoľčany (hranica regiónu)**
 - Vlastné výkony železničnej miestnej osobnej dopravy sú tu za Hornou Štubňou na úrovni cca 140 denných cestujúcich. V úseku Handlová – Sklené pri Handlovej nie je trať v súbehu so žiadnou cestnou komunikáciou. Za Skleným pri Handlovej výkony železničnej miestnej osobnej dopravy postupne vzrastajú až na cca 240 cestujúcich pred Prievidzou. V úseku Prievidza – Handlová je trať v súbehu s cestnou komunikáciou.
 - Od Prievidze v smere na Topoľčany vlastné výkony miestnej železničnej osobnej dopravy postupne klesajú z úrovne cca 740 (Prievidza) na cca 540 vo Veľkých Uherciach, odkiaľ zas narastajú na cca 800 denných cestujúcich pred Topoľčanmi. Cestná komunikácia lepšie obsluhuje obývané územie, je iba čiastočnom súbehu so železničnou traťou (vzdďaľuje sa až na 2,5 km).
- **Púchov – Lúky pod Makytou št. hr.**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej dopravy tu od Púchovu smerom ku štátnej hranici postupne klesajú z úrovne cca 500 denných cestujúcich až na cca 280 denných cestujúcich v Lysej pod Makytou. Ďalej ku štátnej hranici skokovito poklesnú na cca 125 denných cestujúcich. Cestná komunikácia s prímestskou autobusovou dopravou je v úplnom súbehu s cestnou komunikáciou.
- **Kraľovany – Trstená**
 - Vlastné výkony železničnej miestnej osobnej dopravy sú tu najvyššie v úseku Mokrad' – Dolný Kubín (cca 460 denných cestujúcich v jednom smere). Smerom ku Kraľovanom plynule klesajú na úroveň cca 320 denných cestujúcich, v smere na Trstenú plynule

klesajú až na úroveň iba cca 140 denných cestujúcich. Trať je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.

- **Nové Mesto nad Váhom – Myjava – Vrbovce št. hr.**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej dopravy tu plynulo klesajú z Nového Mesta nad Váhom až po Vrbovce. V úseku Nové Mesto nad Váhom – Stará Turá je tento výkon v rozmedzí 500 – 340 denných cestujúcich, v úseku Stará Turá – Myjava klesne toto rozmedzie na hodnotu 240 – 180 cestujúcich a v úseku Myjava – Vrbovce je táto hodnota iba cca 25 cestujúcich.
 - Železnica je v súbehu s prímestskými linkami autobusovej dopravy len v úseku Nové Mesto nad Váhom – Čachtice, v úseku Stará Turá – Myjava pokračuje železničná trať územím bez paralelnej autobusovej dopravy; existujúce linky tu v jestvujúcom kopaničiarskom osídlení trať skôr krížia.
- **Trenčianska Teplá – Horné Srnie – Vlársky priesmyk**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej dopravy sú tu v úseku Trenčianska Teplá – Horné Srnie na úrovni 260 denných cestujúcich, ďalej do Vlárskeho priesmyku klesajú na cca 120 denných cestujúcich. Cesta je tu v úplnom súbehu so železničnou traťou.
- **Trenčín – Chynorany**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej dopravy sú tu najvyššie v úseku Bánovce nad Bebravou – Chynorany, ide o cca 215 – 240 denných cestujúcich. V úseku Trenčín – Bánovce nad Bebravou kolíše denný výkon železničnej osobnej dopravy v jednom smere na úrovni cca 145 – 160 cestujúcich.
 - Pomerne významný prúd cestujúcich autobusmi prímestskej dopravy tu v súbehu so železničnou traťou jestvuje len v úseku Trenčín – Bánovce nad Bebravou, kde sa však odchyľuje od železničnej trate v smere na Partizánske, resp. Nováky. Nevýhodou železnice v tomto úseku je jej podstatne väčšia rozvinutá dĺžka v dôsledku významného meandrovania v náročnom horskom teréne. Oveľa slabší prúd cestujúcich v dotovaných autobusoch sprevádza železnicu v úseku Bánovce nad Bebravou – Ostratice, za nimi sa však tento prúd odkláňa v smere na Žabokrek.

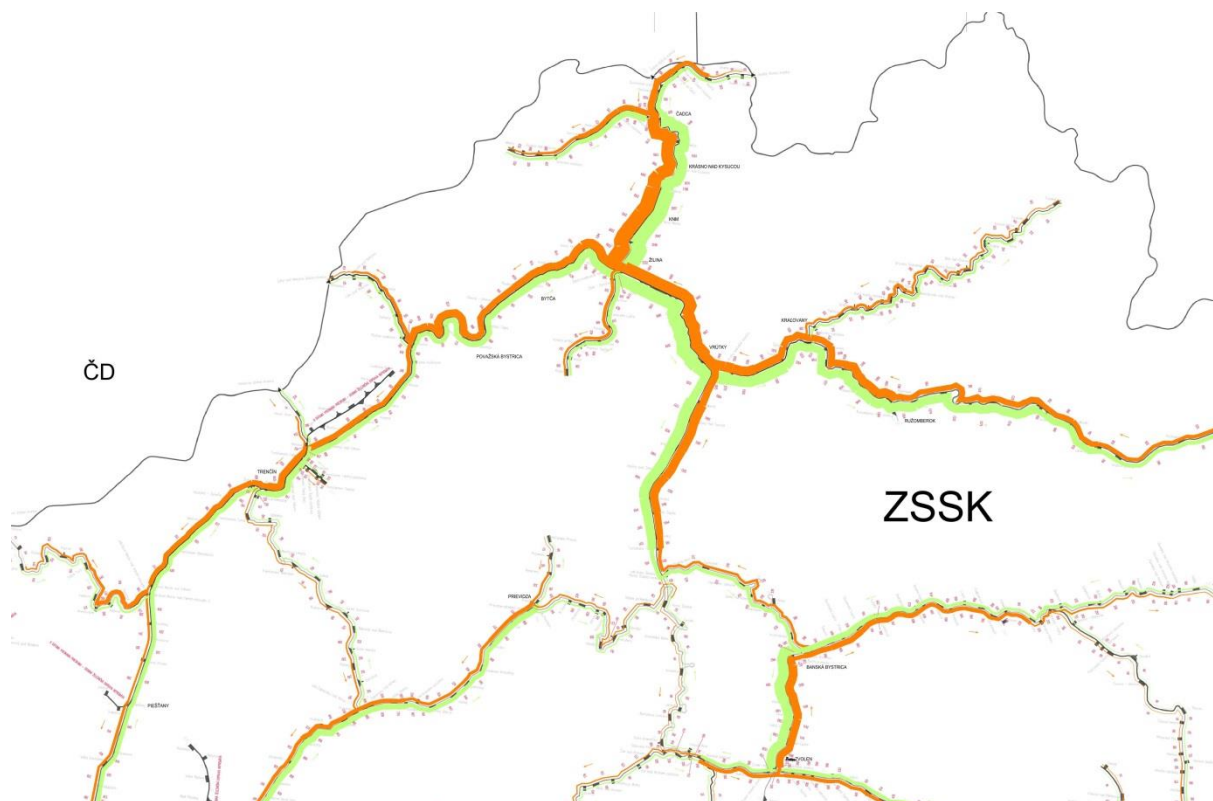
Na území TSK a ŽSK bolo v železničnej doprave v roku 2012 prepravených 8 886 258 osôb (24 279 prepravených osôb/kalendárny deň).

Tabuľka č. 45 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v TSK a ŽSK (2012)

Dopravný uzol	Nástup	Výstup	Zahrnuté železničné stanice
Žilina	3 111 043	2 823 147	Žilina, Záriečie, Solinky

Zdroj: ZSSK

Obrázok č. 19 Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy



Zdroj: VÚD

Autobusová doprava

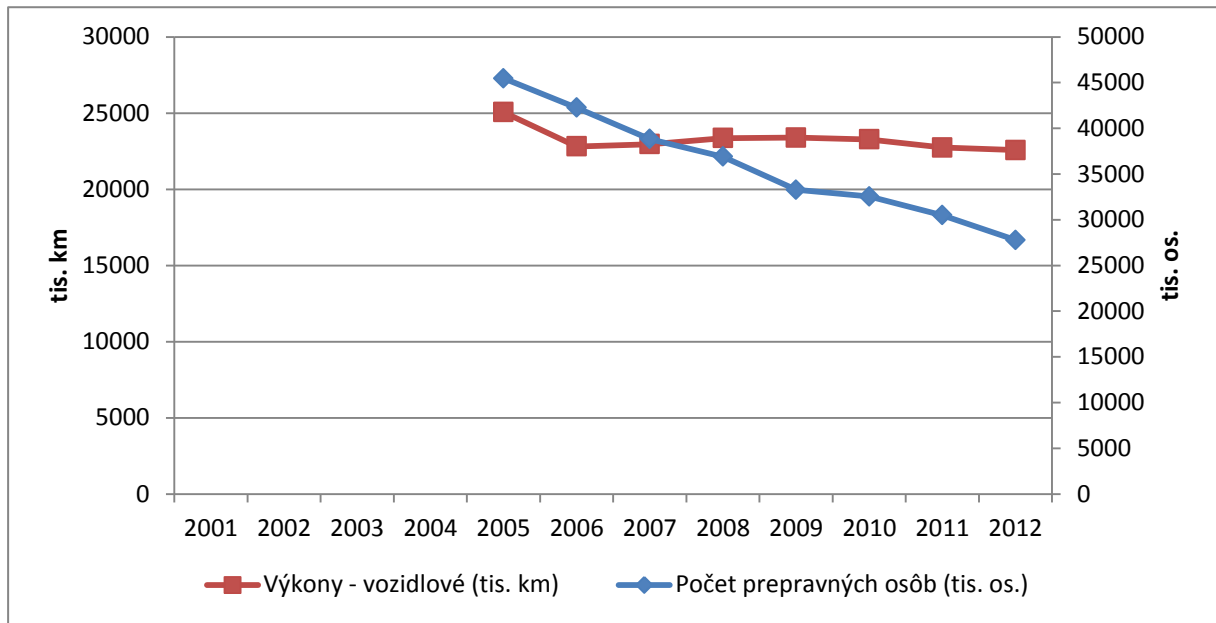
Trenčiansky samosprávny kraj

Tabuľka č. 46 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v TSK

	Autobusy/spolu
Počet denných liniek	208
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	4528
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	1413
Doba prevádzky denných liniek [h]	N/A
Dĺžka denných liniek [km]	5818
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	402

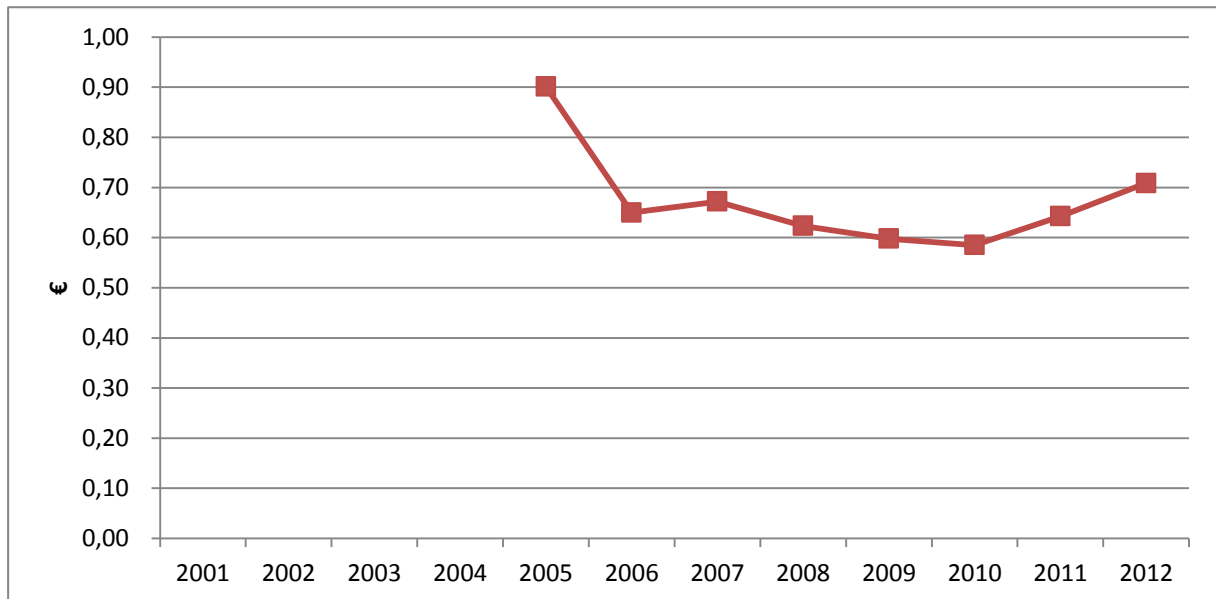
Zdroj: TSK

Graf č. 44 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v TSK



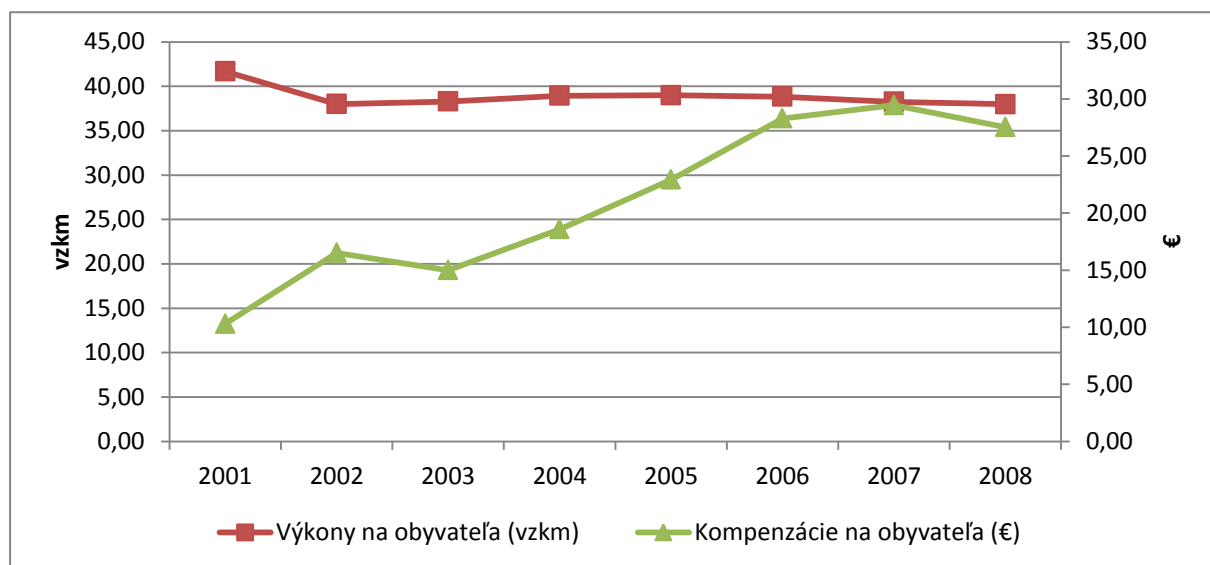
Zdroj: TSK

Graf č. 45 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v TSK



Zdroj: TSK

Graf č. 46 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v TSK



Zdroj: TSK

Údaje o podiele jednotlivých skupín cestujúcich podľa typu cestovného nie sú k dispozícii.

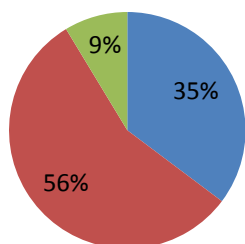
Žilinský samosprávny kraj

Vývoj v oblasti prímestskej autobusovej dopravy je charakteristický neustálym poklesom, v ostatnom čase spomaľovaným. Najväčší pokles cestujúcich je v prípade cestujúcich, ktorí cestujú za obyčajné cestovné, v roku 2011 predstavoval tento pokles v porovnaní s rokom 2005 až 36%. Značný pokles je vidieť i v prípade skupiny, ktorá cestuje za osobitné cestovné, a to 28%.

Graf č. 47 Porovnanie štruktúry cestujúcich autobusovej dopravy v ŽSK v roku 2005 a v roku 2011

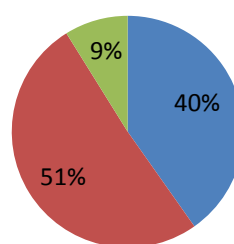
Štruktúra cestujúcich rok 2005

■ žiacke ■ občianske ■ Iné



Štruktúra cestujúcich rok 2011

■ žiacke ■ občianske ■ Iné



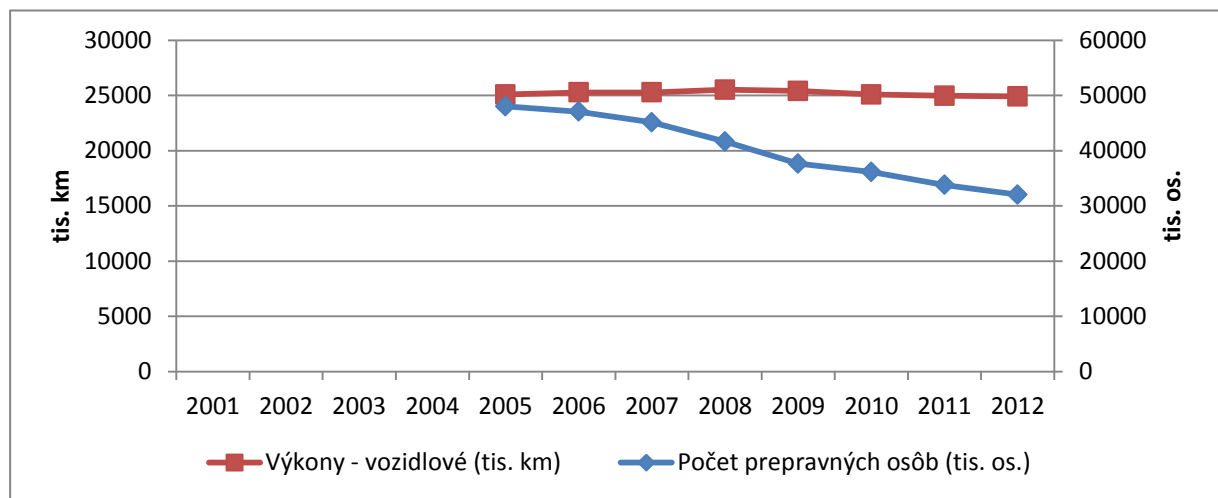
Zdroj: ŽSK

Tabuľka č. 47 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v ŽSK

	Autobusy/spolu
Počet denných liniek	218
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	4482
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	1437
Doba prevádzky denných liniek [h]	4:00 – 23:00
Dĺžka denných liniek [km]	N/A
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	41

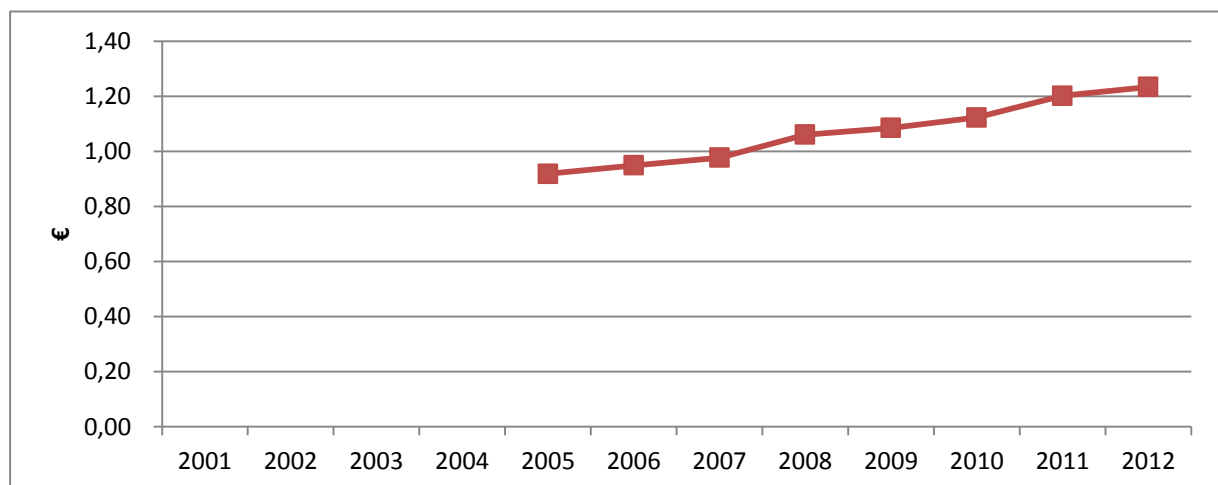
Zdroj: ŽSK

Graf č. 48 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v ŽSK



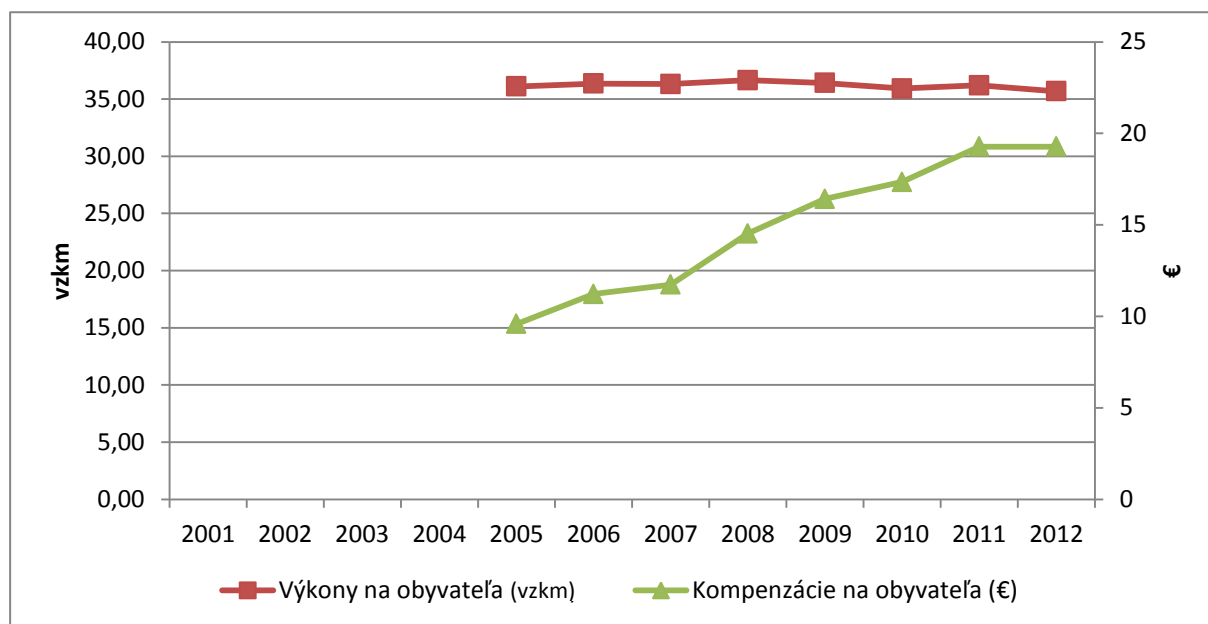
Zdroj: ŽSK

Graf č. 49 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v ŽSK



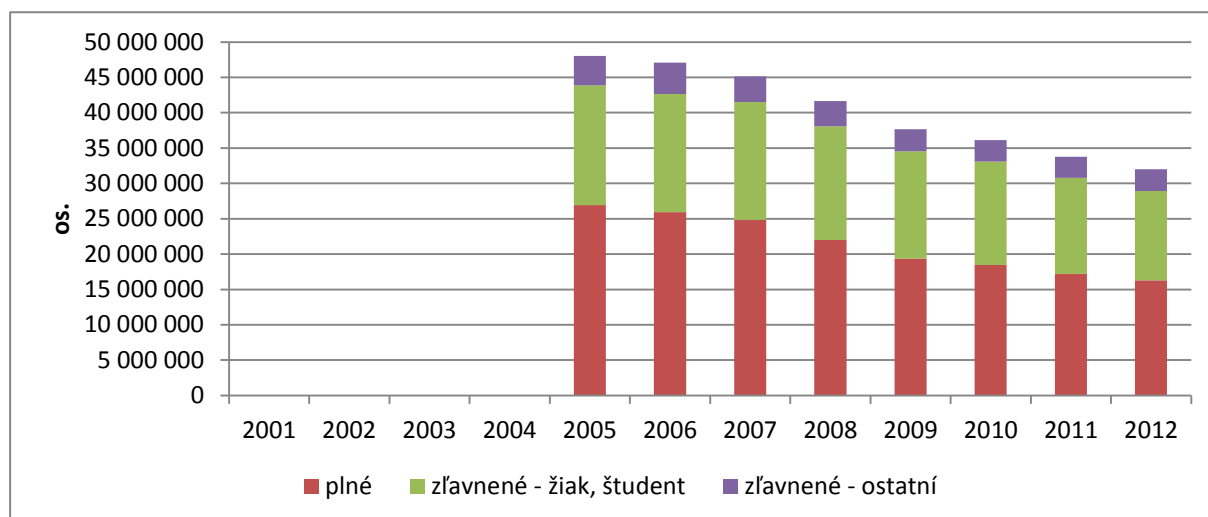
Zdroj: ŽSK

Graf č. 50 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v ŽSK



Zdroj: ŽSK

Graf č. 51 Podiel jednotlivých skupín cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK podľa typu cestovného



Zdroj: ŽSK

Mestská hromadná doprava

Žilina

Nosným systémom hromadnej dopravy je trolejbusová doprava, ktorej prevádzkovanie začalo v roku 1994. Postupným budovaním trakčného vedenia na jednotlivé sídliská a nákupom trolejbusov sa autobusové linky menili na trolejbusové a v súčasnosti tvorí trolejbusová doprava spomínaný nosný systém hromadnej dopravy v meste Žilina. Pomer počtu prepravených cestujúcich trolejbusmi je až 70% z celkového počtu, pričom mesačne prepravujú na 8 linkách v priemere 600 tisíc cestujúcich.

Autobusová doprava je svojím charakterom doplnková, nakoľko zabezpečuje prepravu osôb najmä z príľahlých mestských častí do centra mesta. V centre mesta je zabezpečený prestup na nosnú trolejbusovú dopravu. Objemom kilometrov je takmer identická ako trolejbusová doprava, no je to dané vzdialenosťou mestských častí od centra mesta. Objem prepravených cestujúcich je však na úrovni 30%

z celkového počtu prepravených cestujúcich. Autobusová doprava je zabezpečovaná 10-timi linkami, z toho jedna linka zabezpečuje nočnú dopravu v meste Žilina. Na týchto linkách sa prepraví v priemere 240 tisíc cestujúcich za mesiac.

Linkové vedenie je zostavené aj na základe verejnej diskusie a je koncipované na uvedených tézach:

1. priame spojenie sídlisk s centrom mesta
2. priame spojenie medzi jednotlivými sídliskami
3. spojenie sídlisk s nemocnicou
4. spojenie sídlisk so Žilinskou univerzitou a vybranými strednými školami
5. spojenie sídlisk s obchodnými centrami
6. spojenie sídlisk s priemyselnou zónou
7. spojenie priľahlých častí Žiliny s centrom mesta (*železničná a autobusová stanica, historické centrum*)
8. spojenie centra mesta s priemyselnými zónami
9. pravidelný interval

Prvých 6 téz je zabezpečovaných trolejbusovými linkami č. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 14, 16, ktorých dĺžka predstavuje 128,4 km. Tézy 7 a 8 sú zabezpečované autobusovými linkami č. 20, 21, 22, 24, 26, 27, 29, 30, 31 v dĺžke 234,4 km.

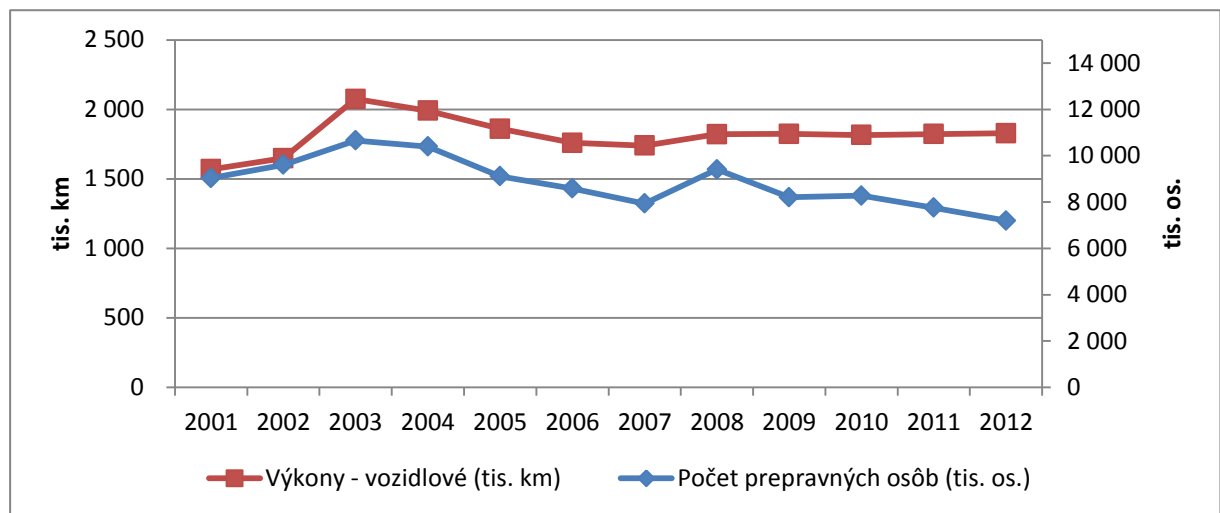
Prevádzková doba na linkách je v čase od 5:00 do 23:00 v dňoch od pondelka do nedele. Na linkách č. 1, 16, 20, je prevádzková doba iba v pracovných dňoch nakoľko uvedené linky zabezpečujú spojenia do priemyselných oblastí, kde cestujúci dochádzajú za prácou. V nočných hodinách od 23:00 do 5:00 je doprava zabezpečovaná nočnou linkou č. 50, ktorá spája sídliská so železničnou stanicou, nemocnicou a spája sídliská navzájom medzi sebou.

Tabuľka č. 48 Vybrané parametre prevádzky MHD v Žiline

	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet denných liniek	8	9	17
Počet liniek s intervalom 10 min a menším (v rannej špičke pracovného dňa)	3	0	3
Počet liniek s intervalom 15 min a menším (v sedle a cez voľné dni)	0	0	0
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	585	365	950
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	398	147	545
Doba prevádzky denných liniek [h]	5:00 – 23:00		
Dĺžka denných liniek [km]	128,3	234,4	331,5
Počet nočných liniek	0	1	1
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	41	35	76

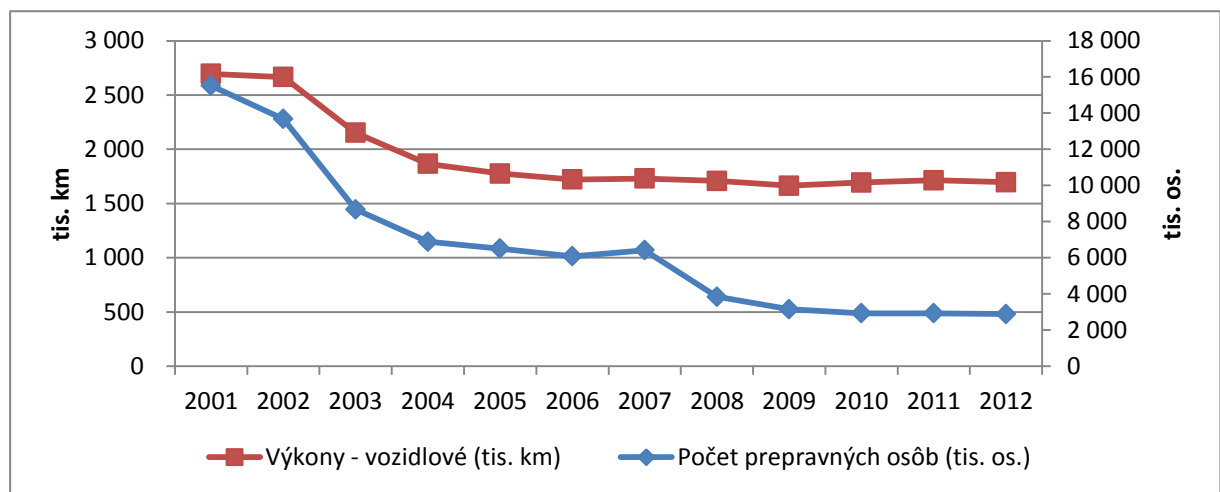
Zdroj: DPMŽ

Graf č. 52 Trolejbusy: výkony a prepravené osoby MHD v Žiline



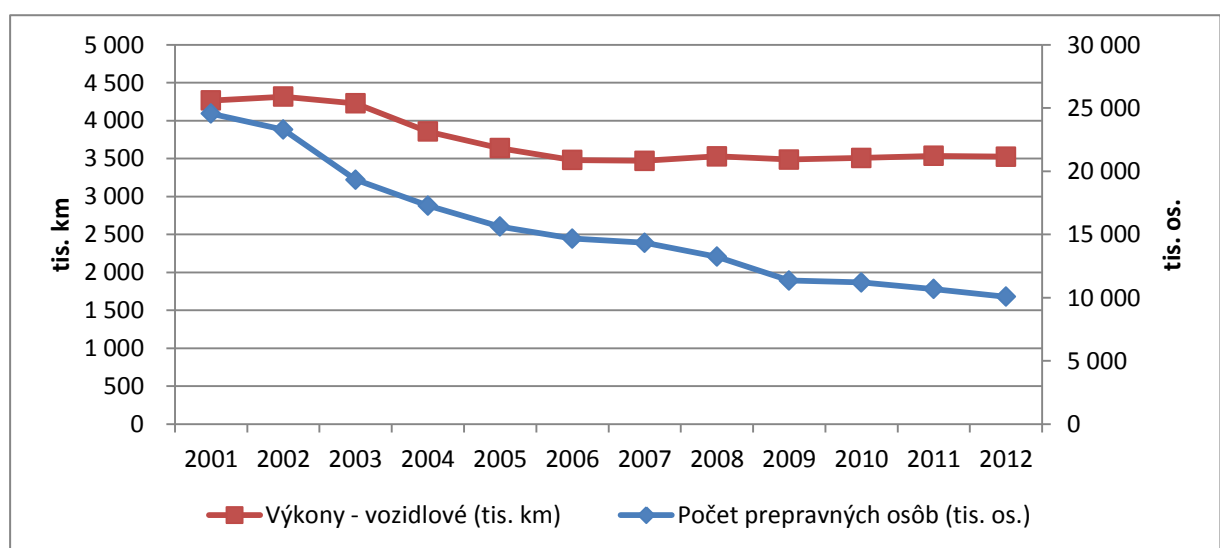
Zdroj: DPMŽ

Graf č. 53 Autobusy: výkony a prepravené osoby MHD v Žiline



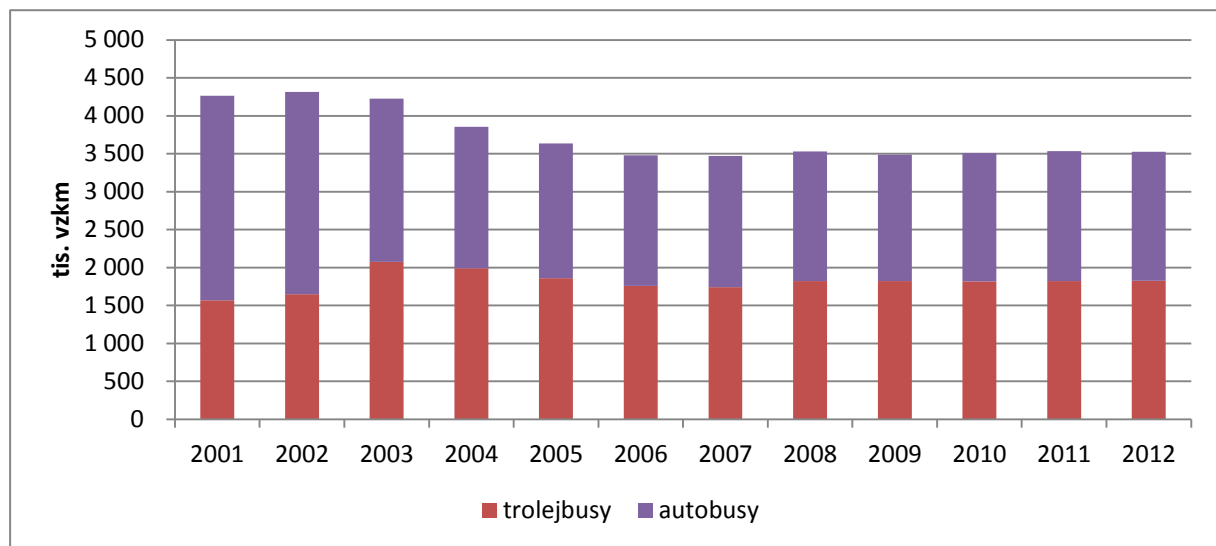
Zdroj: DPMŽ

Graf č. 54 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Žiline



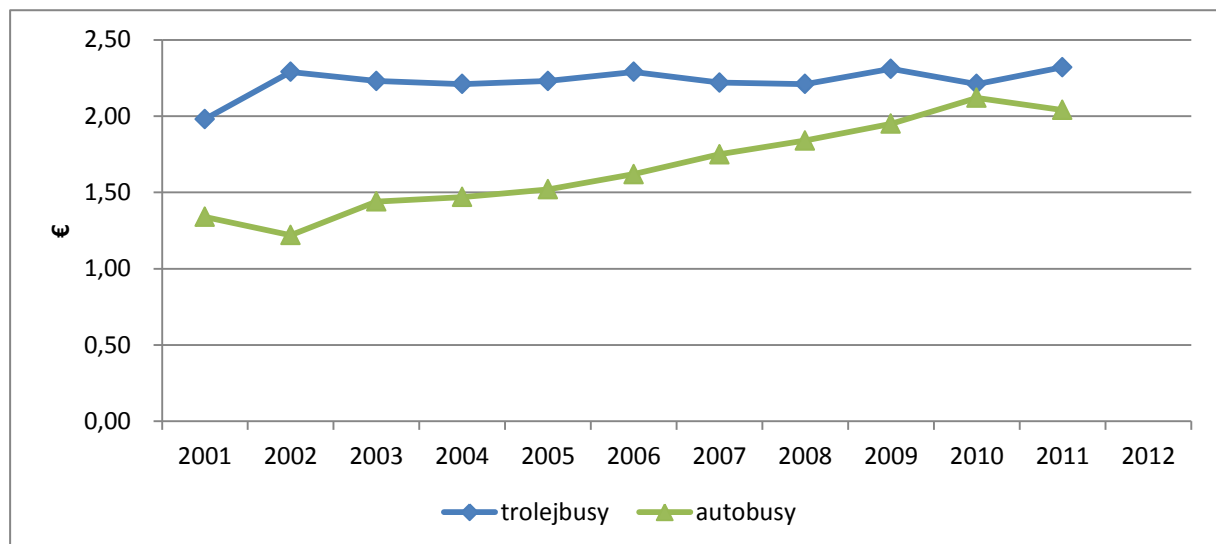
Zdroj: DPMŽ

Graf č. 55 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Žiline



Zdroj: DPMŽ

Graf č. 56 Náklady na 1 vozidlový km podľa trakcií MHD v Žiline



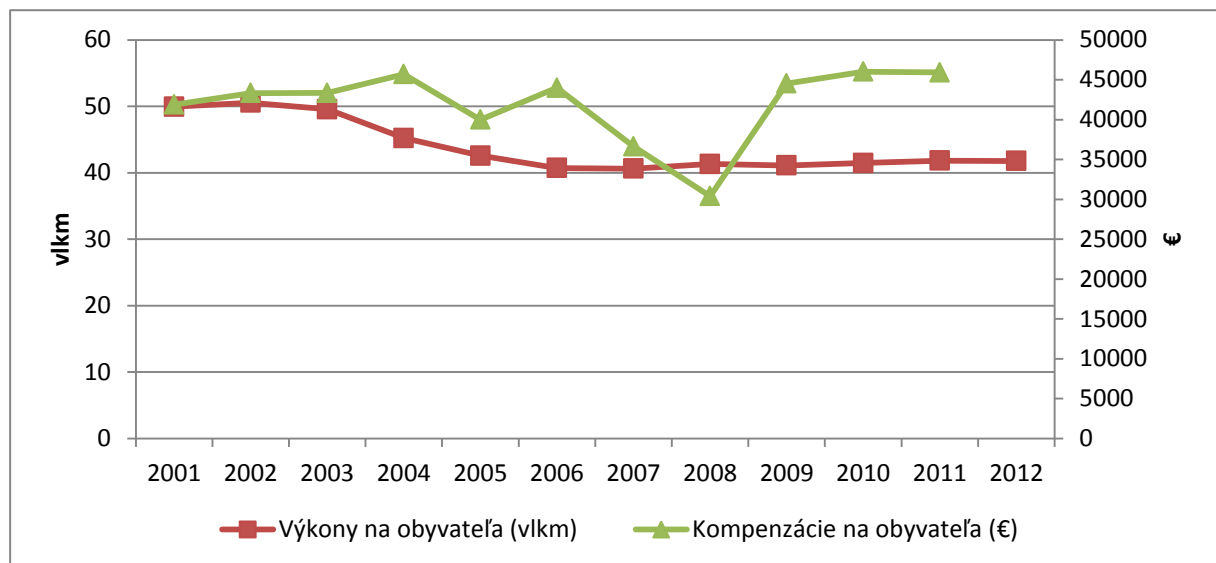
Zdroj: DPMŽ

Typickými skupinami cestujúcich sú:

- žiaci základných škôl,
- študenti stredných škôl a Žilinskej univerzity,
- pracujúci, ktorí za prácou dochádzajú zo sídlisk do centra mesta, priemyselných zón alebo do iných miest a obcí,
- dôchodcovia,
- turisti a návštevníci mesta a regiónu,
- cestujúci za účelom rekreácie a oddychu

Potvrdením o uzavretí zmluvy o preprave osôb a batožín a dokladom o zaplatení cestovného je označený cestovný lístok.

Graf č. 57 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Žiline na obyvateľa



Zdroj: DPMŽ

Graf č. 58 Počet predaných jász MHD v Žiline



Zdroj: DPMŽ

2.5.3 Infraštruktúra

Železničná doprava

Prirodzeným centrom železničnej regionálnej osobnej dopravy v stredo-severnom regióne je Žilina, významným strediskom je však aj mesto Trenčín. Základnou železničnou osou regiónu je hlavná dvojkolajná elektrifikovaná trať Bratislava – Žilina – Košice v úseku Važec (hranica regiónu) – Nové Mesto nad Váhom (hranica regiónu).

V žilinskom železničnom uzle od tejto trate odbočuje dvojkolajná elektrifikovaná trať do Čadce ku štátnej hranici s ČR a jednokoľajná neelektrifikovaná trať do Rajca. Do Čadce ústi neelektrifikovaná jednokoľajná, ale z pohľadu osobnej dopravy súčasne aj pomerne nádejná trať z Makova a menej významná (hoci modernizovaná a elektrifikovaná) trať z poľského Zwardoňa cez Skalité.

Významným železničným uzlom na trati Bratislava – Košice sú Vrútky, kde z tejto hlavnej trate odbočuje dvojkolačná trať Vrútky – Martin – Diviaky (elektrifikovaná je len v úseku Vrútky – Martin); tu sa rozdeľuje na jednokolačnú líniu smerujúcu do Banskej Bystrice a takisto jednokolačnú trať smerujúcu do Zvolena. Na poslednej menovanej trati leží stanica Horná Štubňa, do ktorej ústi trať na Prievidzu a Topoľčany. Tá je spojniciou medzi stredo-severným a západným regiónom v mieste absencie cestnej komunikácie.

V stanici Púchov odbočuje ku štátnej hranici s ČR dvojkolačná elektrifikovaná trať Púchov – Horní Lideč.

Menej významnými železničnými traťami regiónu sú jednokolačné neelektrifikované trate Kraľovany – Trstená, Trenčín – Chynorany (prepoj medzi traťami Považím a regiónom Hornej Nitry), Trenčianska Teplá – Vlársky priesmyk (hranica s ČR) a Nové Mesto nad Váhom – Myjava – Vrbovce št. hr.

Štandardnou traťovou rýchlosťou hlavných dvojkolačných elektrifikovaných tratí je 120 km/hod (na niektorých úsekoch tratí obmedzovaná z dôvodu smerového vedenia trasy na 90 alebo 100 km/hod, avšak na trati Žilina – Čadca naopak aj 140 km/hod). Na ostatných tratiach prevláda rýchlosť 70 - 80 km/hod (Trstená – Kraľovany a Čadca – Makov však len 50 km/hod, Horná Štubňa – Prievidza 50 – 60 km/hod, Žilina – Rajec 60 km/hod, Horná Štubňa – Vrútky a Čadca – Skalité naopak až 100 km/hod).

Dopravca využíva v regionálnej osobnej doprave na elektrifikovaných tratiach moderné elektrické jednotky radu 671 (tieto predovšetkým na hlavných tratiach), doplnené klasickými súpravami s elektrickými rušňami jednosmernej alebo dvojsystémovej trakcie. Vzhľadom na nedostatok elektrických jednotiek s nižšou kapacitou sú na elektrifikovaných tratiach v časoch nižších prepravných nárokov využívané aj motorové vozne. Na neelektrifikovaných tratiach nasadzuje motorové vozne odvodené od radu 810 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 750 a 754. Na trati medzi Topoľčanmi a Prievidzou sú nasadzované aj novo dodané motorové jednotky radu 861.

Na údržbu svojich vozidiel využíva štátny železničný dopravca iba rušňové depo a malú opravovňu vozňov v excentricky umiestnenej Prievidzi. Ide o pracovisko postavené ešte v časoch parnej prevádzky s viacerými ekologickými záťažami. Toto pracovisko svojim usporiadaním neumožňuje udržiavať nedeliteľné motorové jednotky radu 861 (ide o klasické parné rušňové depo charakteru rotundy).

Hoci je Žilina regionálnym centrom, nemá ZSSK v tomto meste ani okolí žiadne zariadenie na preventívne ošetrovanie a technicko-hygienickú údržbu koľajových vozidiel. ZSSK využíva formou prenájmu opravovňu vozňov v Žiline s pomerne dlhou halou (vlastníkom pracoviska je v tomto prípade ZSSK CARGO).

V celom regióne nie je k dispozícii celoročná vozňová umývací linka. Exteriér vozidiel osobnej dopravy sa preto najmä počas zimných mesiacov prakticky neudržiava.

Autobusová doprava**Trenčiansky samosprávny kraj****Tabuľka č. 49 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v TSK**

	Autobusy/spolu
Počet vozidiel	449
Počet nízkopodlažných vozidiel	0
Podiel nízkopodlažných vozidiel	0%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	399
Rezerva vozidiel	11%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	4,54

Zdroj: TSK

Žilinský samosprávny kraj**Tabuľka č. 50 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v ŽSK**

	Autobusy/spolu
Počet vozidiel	438
Počet nízkopodlažných vozidiel	0
Podiel nízkopodlažných vozidiel	0%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	N/A
Rezerva vozidiel	cca 9%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	5,17

Zdroj: ŽSK

Mestská hromadná doprava**Žilina**

Od roku 1996 sa podnik (DPMŽ) orientuje na postupné zavádzanie informačných systémov v MHD. Ako prvé mesto na Slovensku mala Žilina vo všetkých vozidlách v prevádzke informačný systém, ktorý pozostáva z palubného počítača, elektronických označovačov, elektronických smerových tabúľ a akustických hlásičov na oznamovanie zastávok v interiéri vozidla, ako aj v exteriéry na zastávkach pre potreby orientácie nevidomých a slabozrakých. Údaje získané týmto informačným systémom umožňujú vyhodnocovať dopravné, technické a ekonomické kritériá prevádzky MHD. Taktiež sú základom pre optimalizáciu dopravy. Prepojením informačného systému s trunkingovou digitálnou sieťou na prenos hlasu a dát je umožnené lokalizovať polohu vozidiel (v súčasnosti trolejbusov) v meste počas ich prevádzky. Zastávkové informačné panely, ktoré informujú cestujúcich o skutočnom príchode vozidla na zastávku, sú zatiaľ umiestnené na 4 zastávkach v centre mesta.

V meste Žilina je mestská trolejbusová dráha dvojstopová s menovitým napätím 750 V. Trolejbusová dráha je rozdelená na 23 úsekov, ktoré sú napájané z 3 meniarní. Zdrojom údajov v nasledujúcich tabuľkách je DPMŽ.

Tabuľka č. 51 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Žiline

	trolejbusy	autobusy	spolu
Počet vozidiel	42	42	84
Počet nízkopodlažných vozidiel	10	9	19
Podiel nízkopodlažných vozidiel	24%	21%	23%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	10	0	10
Maximálny počet vypravených vozidiel	30	32	62
Rezerva vozidiel	29%	24%	26%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	12,2	9,59	11,16
Počet vozovní	1	1	2
Kapacita vozovní	45	60	105
Spotreba el. energie (tis. kWh)	4 450		4 450
Spotreba pohonných hmôt za rok (tis. litrov)		554	554

Zdroj: DPMŽ

Tabuľka č. 52 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Žiline

Dĺžka trolejového vedenia (jednostopovo) [m]	42988
Počet výhybiek	52
Počet automaticky stavaných výhybiek	0

Zdroj: DPMŽ

Tabuľka č. 53 Vybrané parametre informačného systému MHD v Žiline

Vybavenie vozidiel on-line sledovaním polohy	iba trolejbusy
Podiel zastávok so zobrazovaním najbližších odchodov MHD	1,70%

Zdroj: DPMŽ

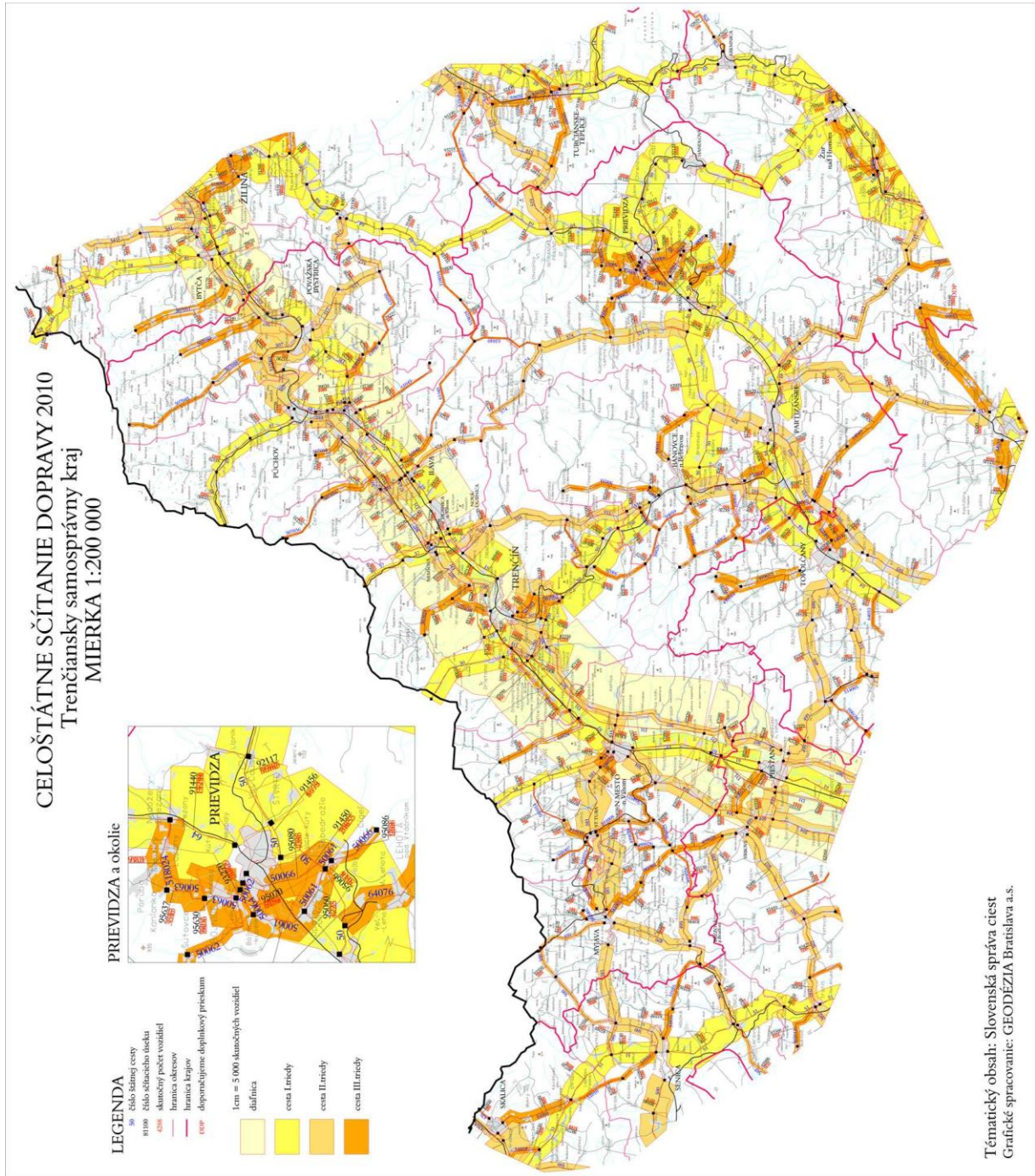
Cesty

Na území Trenčianskeho samosprávneho kraja je v majetku VÚC 349 km ciest II. triedy a 1141 km ciest III. triedy. Na žiadnej z nich nie sú vyhradené jazdné pruhy pre autobusy. Informácie o vybavení križovatiek cestnou svetelnou signalizáciou a o preferencii na nich nie sú k dispozícii.

Na území Žilinského samosprávneho kraja je v majetku VÚC 326 km ciest II. triedy a 1116 km ciest III. triedy. Na žiadnej z nich nie sú vyhradené jazdné pruhy pre autobusy. Informácie o vybavení križovatiek cestnou svetelnou signalizáciou a o preferencii VOD na nich nie sú k dispozícii.

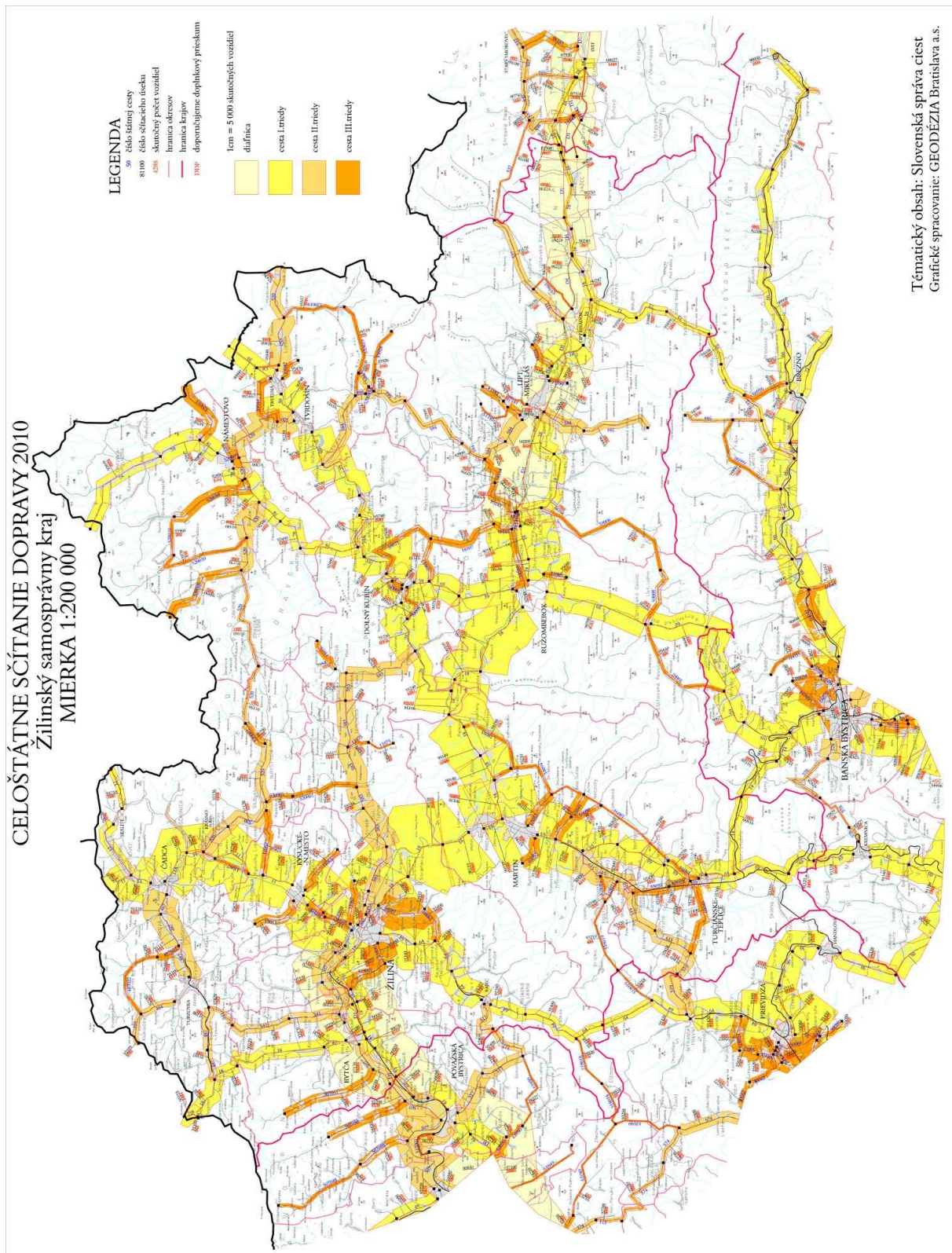
V meste Žilina nie sú vytvorené žiadne vyhradené jazdné pruhy pre vozidlá MHD a taktiež žiadna z 9 riadených križovatiek nefunguje v režime preferencie vozidiel MHD.

Obrázok č. 20 Intenzity cestnej dopravy v TSK



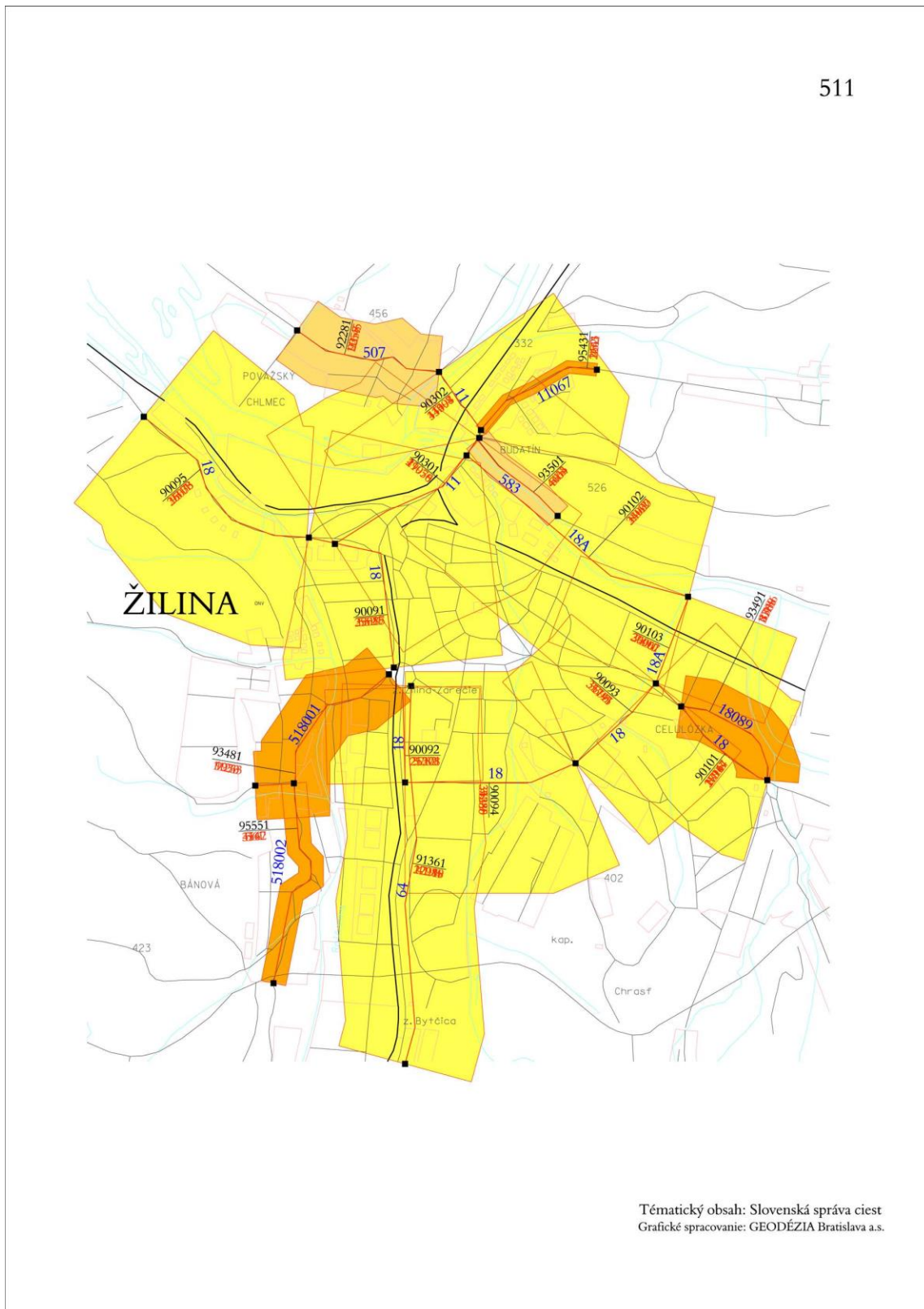
Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 21 Intenzity cestnej dopravy v ŽSK



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 22 Intenzity cestnej dopravy v Žiline



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

2.6 Stredné Slovensko

2.6.1 Organizovanie dopravy

Tabuľka č. 54 Banskobystrický samosprávny kraj - základné údaje

Počet obyvateľov	660 128
Rozloha [km ²]	9454
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	69,8
Počet miest	24
Počet obcí	492

Tabuľka č. 55 Banská Bystrica – základné údaje

Počet obyvateľov	78 187
Rozloha [km ²]	103,37
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	756,4
Počet mestských častí	16

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-percentný podiel Fond národného majetku. DPMBB má s mestom uzatvorenú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme do roku 2017, SAD Zvolen do roku 2015.

Tabuľka č. 56 Vybrané tarifné parametre MHD v Banskej Bystrici

Typ jednorazových cestovných lístkov	na jednu jazdu
Cena cestovného lístka na jednu jazdu	0,70 € v hotovosti 0,50 € z dopravnej karty
Cena 1-mesačného predplatného cestovného lístka	20,00 €
Typ odbavovacieho systému - jednorazové cestovné lístky	papierové, dopravná karta
Typ odbavovacieho systému - predplatné cestovné lístky	dopravná karta
Ďalšie formy predaja cestovných lístkov	SMS

Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Statická doprava

Spoplatnených je 1133 parkovacích miest v centrálnej zóne s regulovaným parkovaním a 740 parkovacích miest na sídliskách. Na platbu za parkovné sa využíva SMS parking (platba zaslaním SMS s príslušným textom na určené číslo, následné prijatie SMS parkovacieho lístka) a hotovosť (sieť parkovacích automatov). Cena za parkovné je 0,50 € resp. 1,00 € podľa tarifného pásma. Cena za 1 deň parkovania sa líši v závislosti od tarifných pásiem – 6 €, 3 € a 1 €.

Rezidentské parkovanie sa rieši osadením dopravnej značky IP16 s príslušnou dodatkovou tabuľou s textom „Státie povolené vozidlám označeným platnou parkovacou kartou“ a vydávaním príslušných parkovacích kariet obyvateľom zóny.

Banská Bystrica vytvorila 3 záchytné parkoviská s denným poplatkom 1 €. Všetky záchytné parkoviská sú v blízkosti zastávok MHD. Jedno parkovisko sa nachádza pri železničnej stanici Banská Bystrica-mesto, druhé sa nachádza v blízkosti autobusovej stanice Banská Bystrica a tretie v blízkosti centra mesta Banská Bystrica. Celková kapacita týchto troch záchytných parkovísk je 239 parkovacích miest.

2.6.2 Prevádzka

Železničná doprava

Nasledujúci text charakterizuje jednotlivé trate a identifikuje na nich realizované výkony (stav z októbra 2010):

- **Banská Bystrica – Zvolen**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy tu kolíšu v rozmedzí 1200 – 1400 denných cestujúcich. Železničná trať je v úseku Banská Bystrica – Sliač v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou I/69, od ktorej sa odkláňa nanajvýš na cca 1,2 km.
- **Telgárt (hranice regiónu) – Červená Skala – Brezno – Banská Bystrica**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy v úseku Banská Bystrica – Brezno postupne klesajú z úrovne cca 820 (Banská Bystrica) až na cca 450 denných cestujúcich v Brezne. Tam sa prúd náhle zníži na cca 300 denných cestujúcich a ďalej plynule klesá až na úroveň cca 30 denných cestujúcich v Červenej Skale. Na tejto intenzite sa prúd cestujúcich stabilizuje až po Dobšinskú Ľadovú Jaskyňu.
 - V celej svojej trase je železnica v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou I/66.
- **Horná Štubňa (hranice regiónu) – Hronská Dúbrava**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej miestnej dopravy sú tu na úrovni cca 90 denných cestujúcich. Železničná trať je v celej svojej dĺžke v súbehu s cestnou komunikáciou s výkonmi autobusovej dopravy na úrovni 300 – 580 denných cestujúcich. Trať má však v tejto línii podstatne väčšiu rozvinutú dĺžku v dôsledku jej významného meandrovania v náročnom horskom teréne.
- **Zvolen – Hronský Beňadik (– Kozárovce)**
 - Vlastné výkony železničnej osobnej dopravy sú tu v úseku Kozárovce – Hronská Dúbrava na úrovni cca 160 – 200 denných cestujúcich. V úseku Hronská Dúbrava – Zvolen tento výkon stúpa na cca 540 denných cestujúcich (ide však o pomerne krátky úsek, pričom toto relatívne zreteľné číslo je súčtom pomerne nízkych frekvencií z tratí, zbiehajúcich sa v Hronskej Dúbrave). Železničná trať je v celej trase v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- **Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica**
 - Výkony železničnej osobnej dopravy sú na tejto trati na úrovni cca 85 – 100 denných cestujúcich. Cestná komunikácia je v súbehu so železničnou traťou v úseku Hronská Dúbrava – Banská Belá, kde sa cesta od železničnej trate odkláňa a smeruje priamo do centra Banskej Štiavnice (železnica naopak končí na jej okraji).
- **Zvolen – Lučenec – Filákov – Jesenské – Plešivec (hranica regiónu)**
 - Výkony železničnej osobnej dopravy tu v úseku Zvolen – Lučenec kolíšu v rozmedzí cca 500 (Zvolen) – 400 (Podkriváň) – 630 (Lučenec) denných cestujúcich. V úseku Lučenec –

Fiľakovo sú tieto výkony stabilizované na úrovni cca 420 – 400 denných cestujúcich. V úseku Fiľakovo – Jesenské ďalej poklesnú na úroveň cca 150 – 170 denných cestujúcich a v poslednom úseku Jesenské – Tornaľa sa stabilizujú na úrovni cca 85 cestujúcich. Cesta je prakticky v celej línii železnice v súbehu so železničnou traťou; vzdáľuje sa od nej na najvyšš cca 1,4 km v krátkom úseku Podrečany – Lučenec a na cca 3 km v krátkom úseku Jesenské – Dubovec.

- **Lučenec – Utekáč**

- Výkony železničnej osobnej dopravy na tejto trati tu v úseku Lučenec – Poltár postupne klesajú z úrovne cca 580 cestujúcich (Lučenec) na cca 420 (Poltár). V úseku Poltár – Kokava nad Rimavicou ďalej klesá z cca 240 na cca 165 denných cestujúcich. V poslednom úseku Kokava nad Rimavicou – Utekáč je na úrovni cca 60 cestujúcich. Železnica je v úplnom súbehu s cestnou komunikáciou. Výnimkou je krátky úsek železnice Lučenec – Veľká Ves, kde však cesta zaústená do Tomášoviec neobsluhuje obývané územie.

- **Jesenské – Tisovec**

- Výkony železničnej osobnej dopravy tu postupne klesajú z úrovne cca 300 – 320 denných cestujúcich (v úseku Jesenské – Rimavská Sobota) až na iba cca 65 denných cestujúcich (Tisovec). Cesta je v celej trase železnice v súbehu s ňou (vzájomná vzdialenosť ich línii cca 1 km).

- **Tisovec – Brezno-Halny**

- Výkony železničnej osobnej dopravy sú tu v úseku Tisovec – Pohronská Polhora na úrovni iba cca 50 denných cestujúcich, ďalej v smere na Brezno postupne rastú na úroveň cca 120 cestujúcich. Cesta je v súbehu so železničnou traťou až po železničnú zastávku Brezno-Rohozná, potom sa odkláňa od železničnej trate a priamo ústi do mestského centra (železnica sa do Brezno dostáva veľkým oblúkom cez Brezno-Halny).

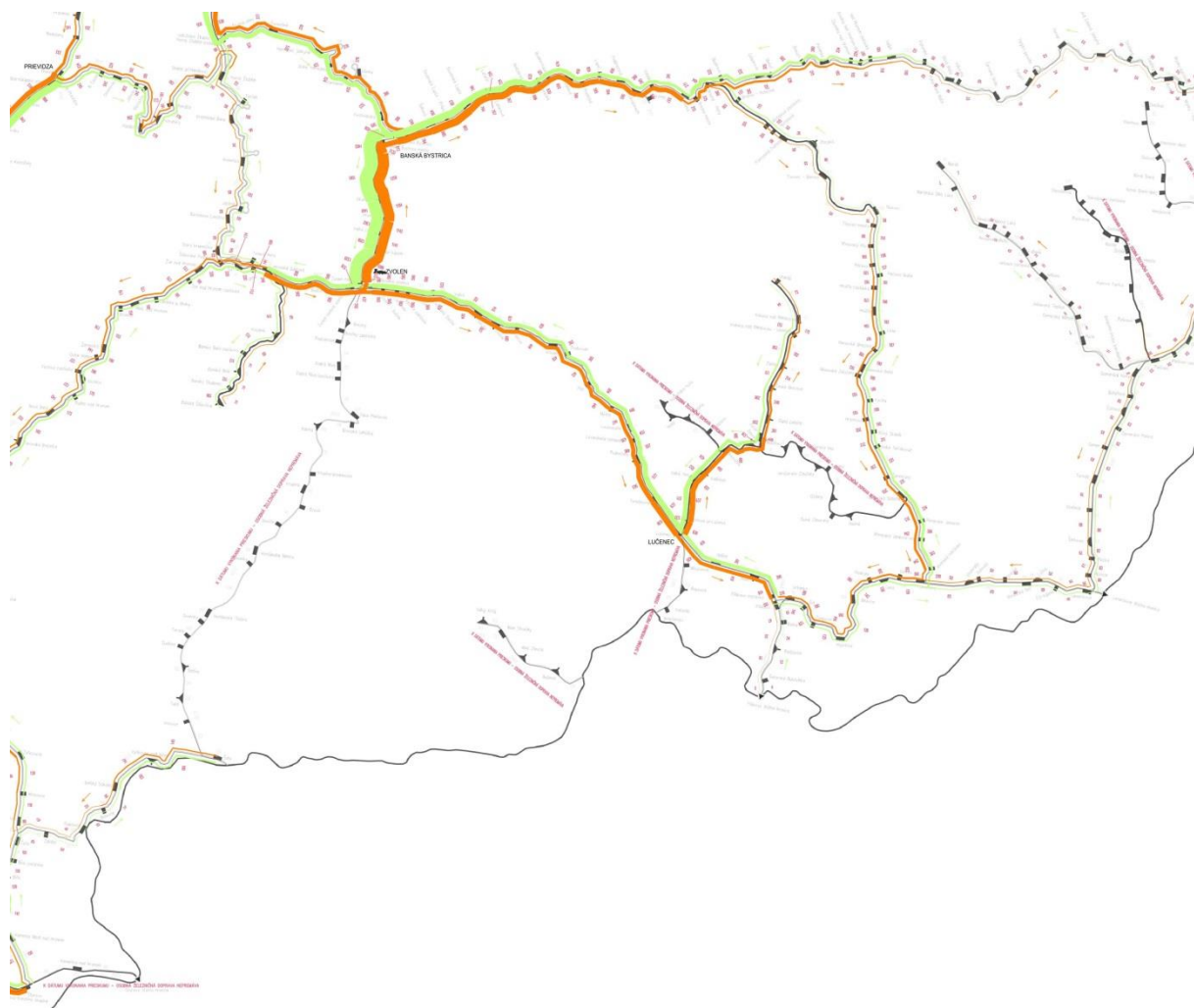
Na území BBSK bolo v železničnej doprave v roku 2012 prepravených 609 056 osôb (7 407 prepravených osôb/kalendárny deň).

Tabuľka č. 57 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v BBSK (2012)

Dopravný uzol	Nástup	Výstup	Zahrnuté železničné stanice
Banská Bystrica	762 050	752 410	Banská Bystrica, Banská Bystrica-mesto

Zdroj: ZSSK

Poznámka: Vlaky kategórie R zabezpečujú vzhľadom na zastavenia na úseku Zvolen – Banská Bystrica aj regionálnu dopravu. Z uvedeného dôvodu sú počty regionálnej frekvencie navýšené o 100 000 cestujúcich, čo je odhadovaný podiel regionálnej frekvencie v o vlakoch R.

Obrázok č. 23 Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy

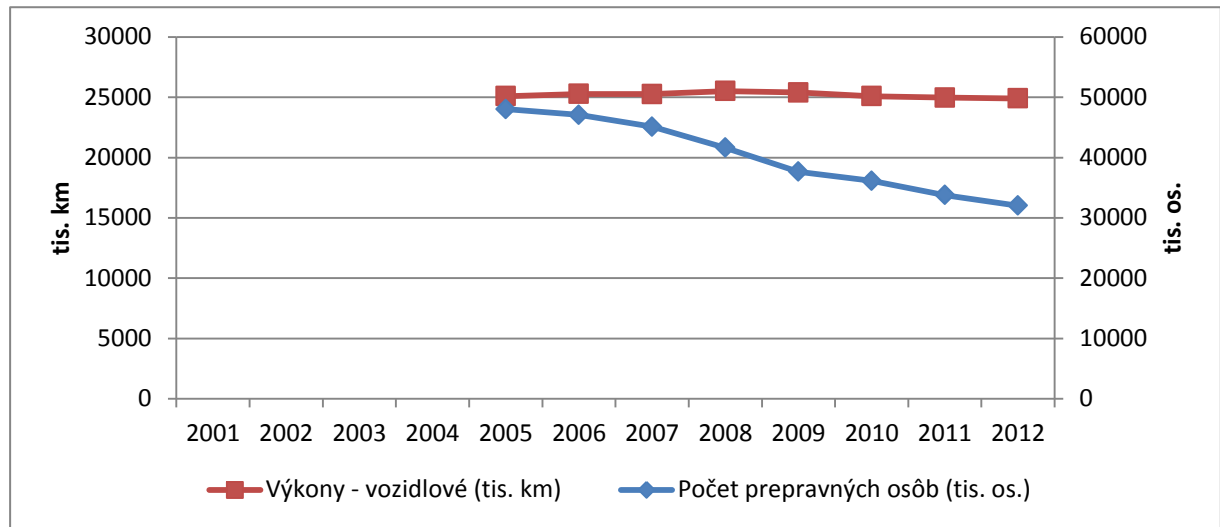
Zdroj: VÚD

Autobusová doprava**Banskobystrický samosprávny kraj****Tabuľka č. 58** Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v BBSK

	Autobusy/spolu
Počet denných liniek	205
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	N/A
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	N/A
Doba prevádzky denných liniek [h]	4:00 – 23:00
Dĺžka denných liniek [km]	7266
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	285

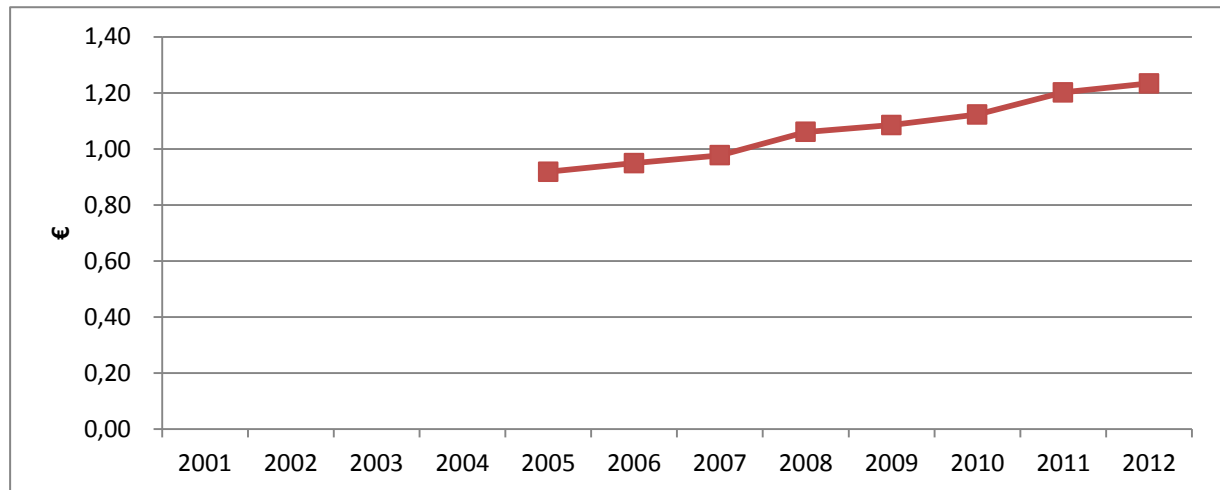
Zdroj: BBSK

Graf č. 59 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v BBSK



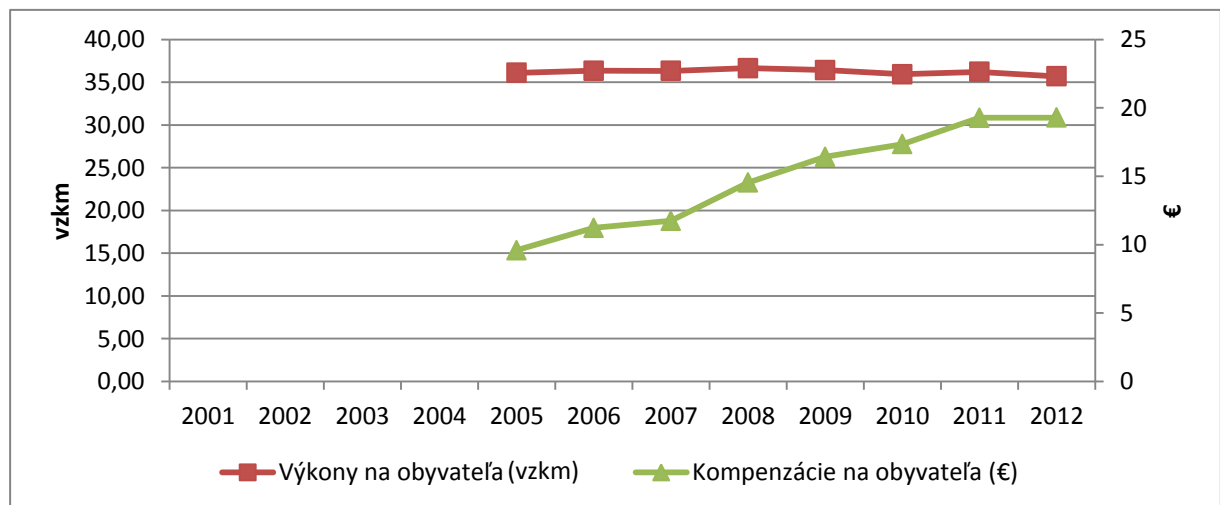
Zdroj: BBSK

Graf č. 60 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v BBSK



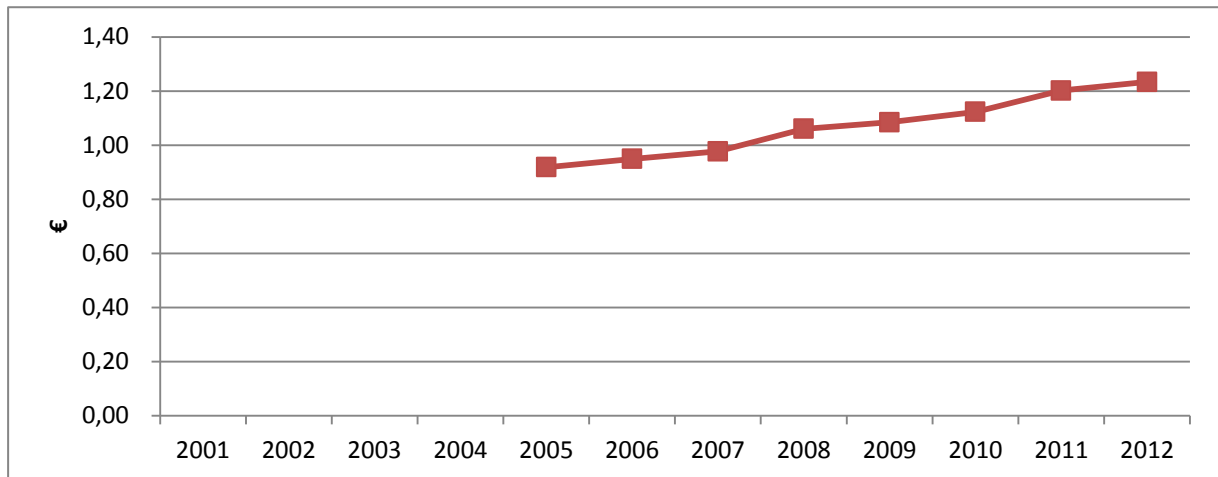
Zdroj: BBSK

Graf č. 61 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v BBSK



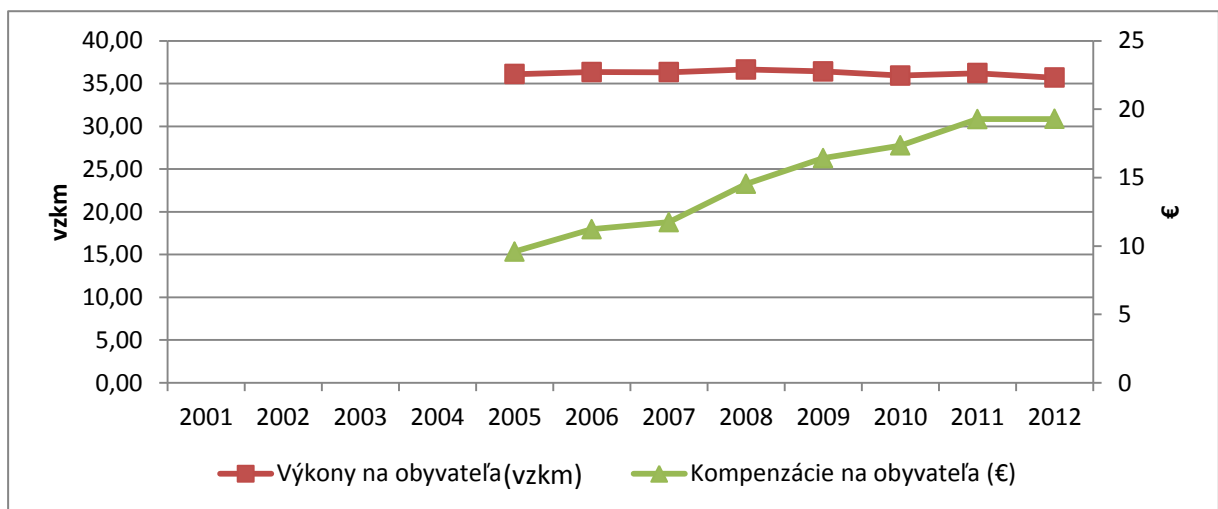
Zdroj: BBSK

Graf č. 62 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v BBSK



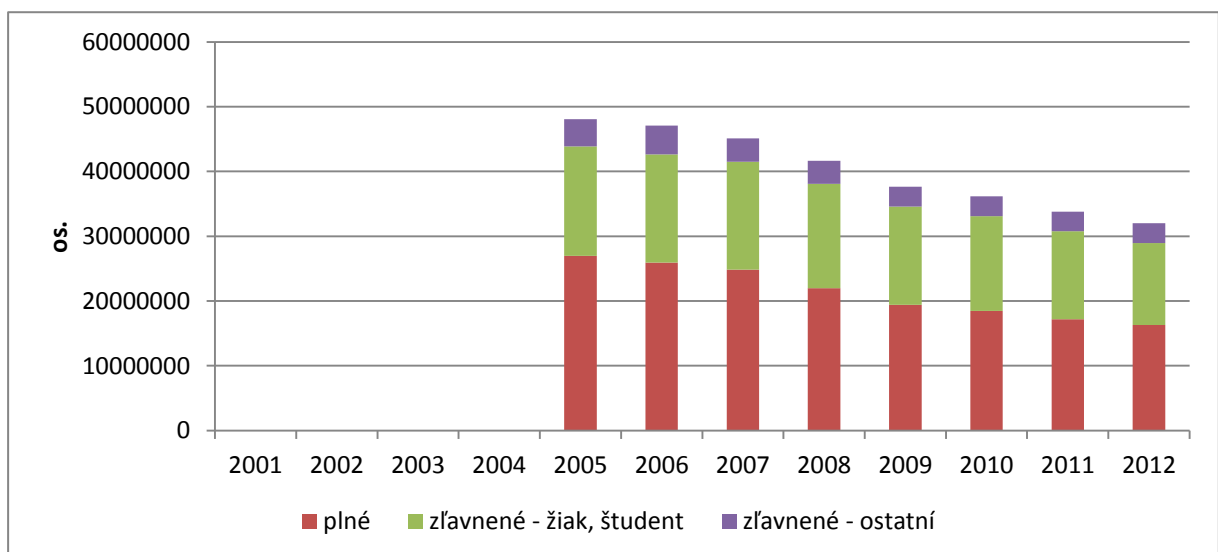
Zdroj: BBSK

Graf č. 63 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v BBSK



Zdroj: BBSK

Graf č. 64 Počet prepravených osôb v prímestskej autobusovej doprave v BBSK podľa kategórie cestovného



Zdroj: BBSK

Mestská hromadná doprava

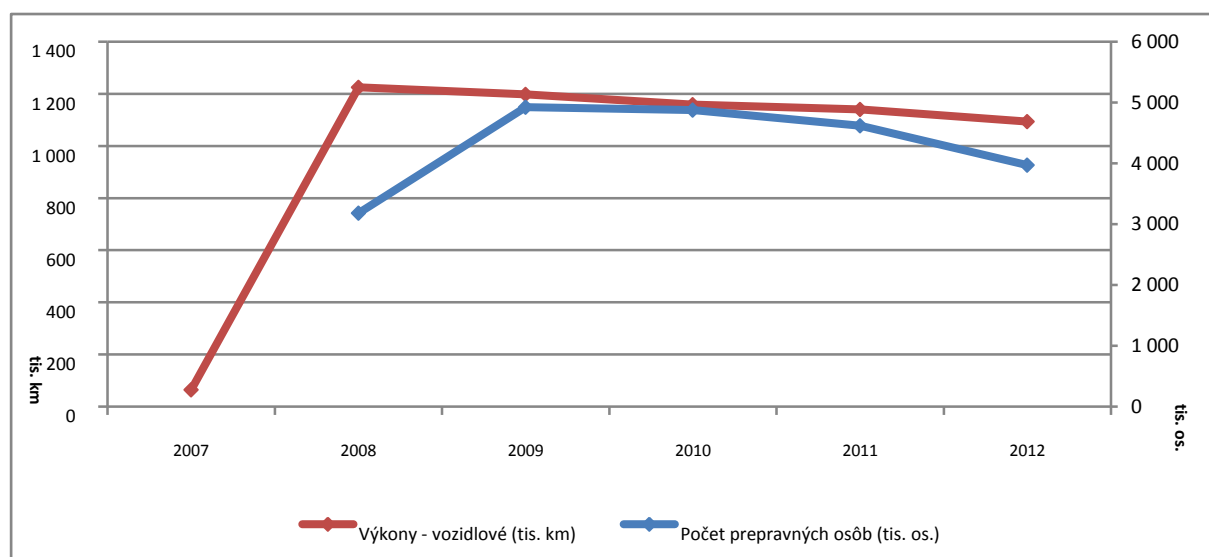
Banská Bystrica

Tabuľka č. 59 Vybrané parametre prevádzky MHD v Banskej Bystrici

	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet denných liniek	8	22	30
Počet liniek s intervalom 10 min a menším (v rannej špičke pracovného dňa)	3	0	3
Počet liniek s intervalom 15 min a menším (v sedle a cez voľné dni)	1	0	1
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	526	699	1225
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	331	220	551
Doba prevádzky denných liniek [h]	4:30 – 23:00		
Dĺžka denných liniek [km]	56,5	190	246,5
Počet nočných liniek	0	0	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	30	66	96

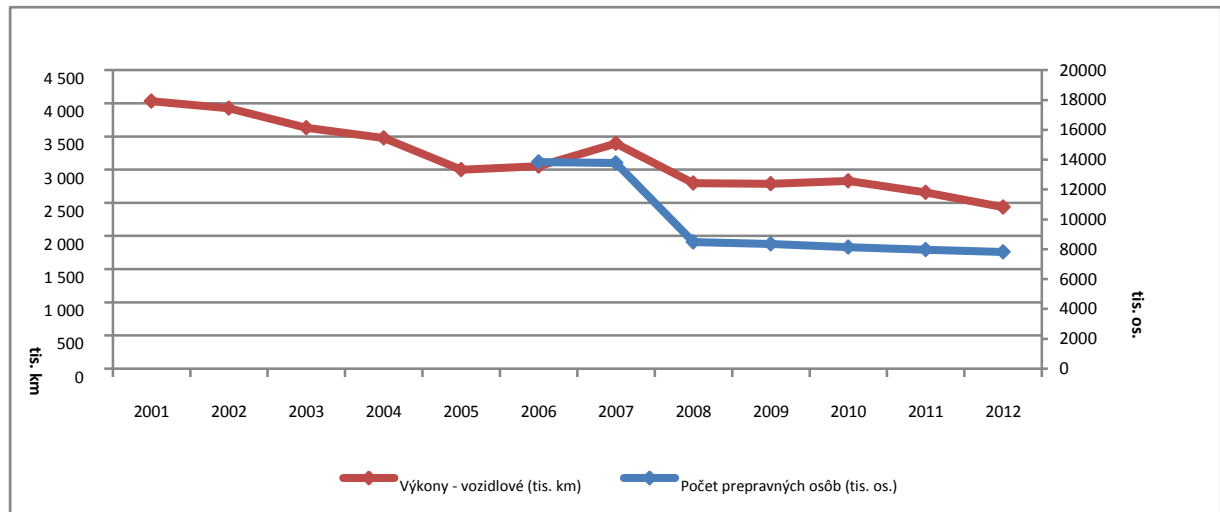
Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Graf č. 65 Trolejbusy: výkony a prepravené osoby MHD v Banskej Bystrici



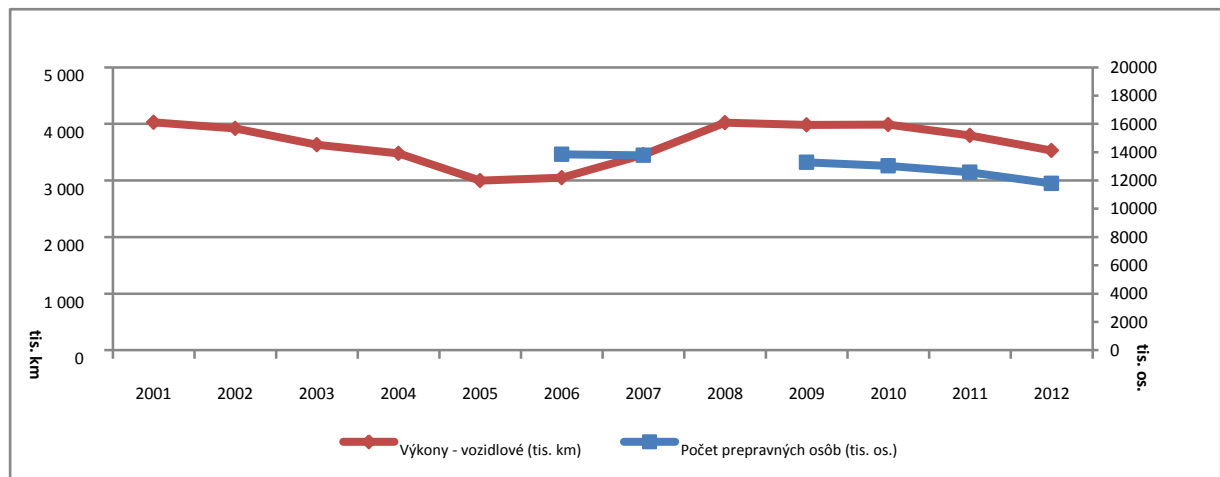
Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Graf č. 66 Autobusy: výkony a prepravené osoby MHD v Banskej Bystrici



Zdroj: Mesto Banská Bystrica

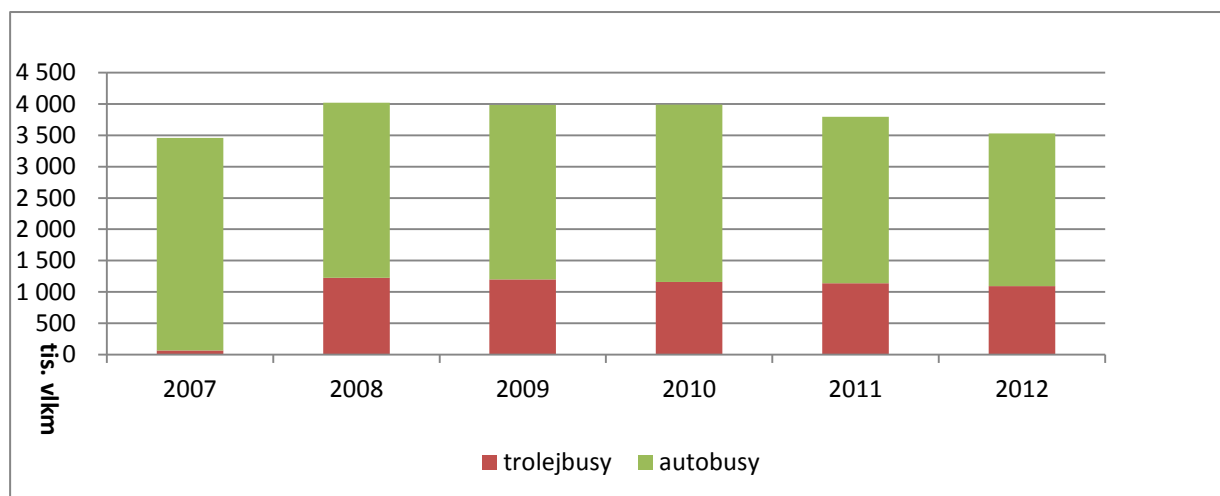
Graf č. 67 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Banskej Bystrici



Zdroj: Mesto Banská Bystrica

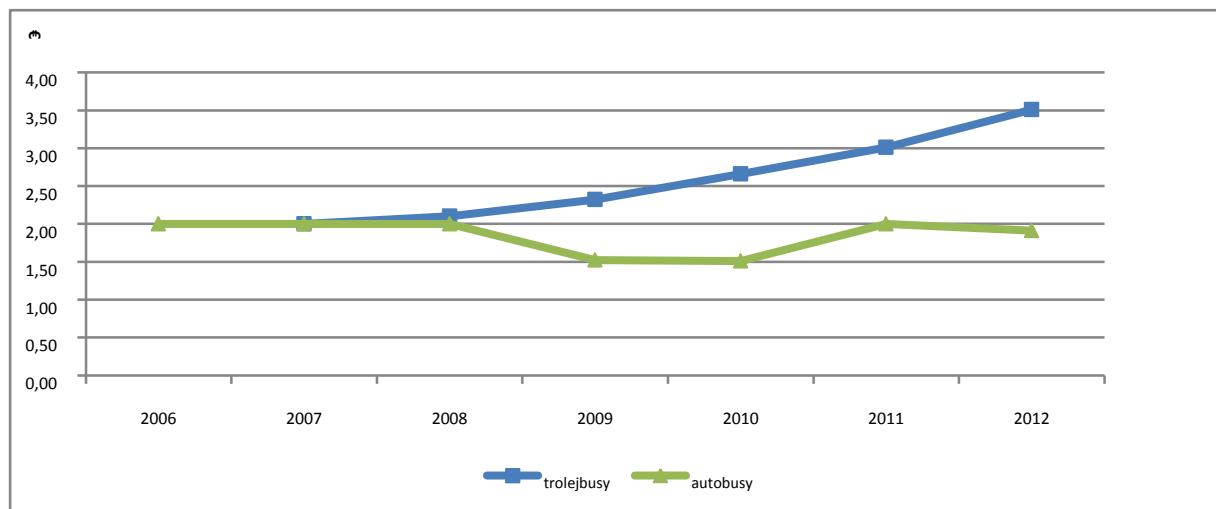
Poznámka: Údaj o počte prepravených osôb v roku 2008 nie je k dispozícii.

Graf č. 68 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Banskej Bystrici



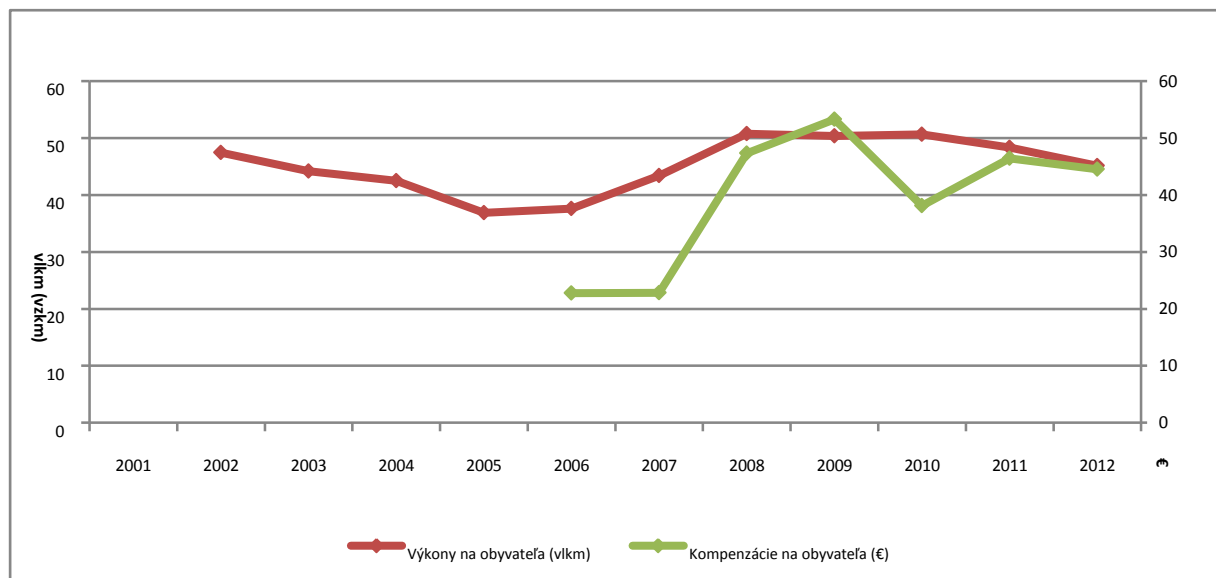
Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Graf č. 69 Náklady na 1 vozidlový km podľa traktív MHD v Banskej Bystrici



Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Graf č. 70 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Banskej Bystrici na obyvateľa



Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Rozdelenie cestujúcich podľa zakúpených cestovných lístkov (plné cestovné, zľavnené cestovné, bezplatné cestovné) nie je k dispozícii.

2.6.3 Infraštruktúra

Železničná doprava

Významným železničným centrom regiónu je dvojmostie Zvolen – Banská Bystrica. Spája ich jednokoľajná frekventovaná elektrifikovaná trať.

Najvýznamnejším železničným uzlom oblasti je Zvolen, v ktorom sa stretá elektrifikovaná trať (v niektorých úsekoch dvojkolejná) Zvolen – Levice (pri hraniciach regiónu), jednokoľajná elektrifikovaná trať z Banskej Bystrice, neelektrifikovaná a v niektorých úsekoch dvojkolejná trať Zvolen – Plešivec (pri hraniciach regiónu).

Z Banskej Bystrice sa rozbiehajú jednokoľajné trate do Zvolena (elektrifikovaná), do Brezna (neelektrifikovaná) a Červenej Skaly (pri hranici regiónu; neelektrifikovaná) a do Diviakov (pri hranici regiónu; neelektrifikovaná; táto trať je však podstatná len z pohľadu medziregionálnej dopravy).

Ďalšími traťami regiónu sú takisto neelektrifikované jednokoľajné trate Lučenec – Utekáč a Jesenské – Tisovec – Brezno. Táto posledná menovaná trať je prepojavacou traťou medzi traťami Zvolen – Plešivec a Banská Bystrica – Červená Skala; vo svojom vrcholovom úseku má však veľmi nepriaznivé spádové pomery (ozubnicová trať).

Určitým uzlom oblasti je tiež Hronská Dúbrava, ležiaca na elektrifikovanej trati Zvolen – Levice. Ústia do nej trate z Hornej Štubne a Banskej Štiavnice. Avšak vzhľadom na skutočnosť, že prepravné prúdy na týchto líniách sú veľmi nízke, nemá uzol väčší význam.

Štandardnou rýchlosťou hlavných tratí je 100 km/hod (ide o trate Banská Bystrica – Zvolen – Levice a Zvolen – Plešivec) s krátkymi obmedzeniami na 70, 80 alebo 90 km/hod. Na ostatných tratiach prevláda rýchlosť 60 - 70 km/hod (na trati Tisovec – Pohronská Polhora len 30 km/hod, na trati Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica a Pohronská Polhora – Brezno 50 km/hod, naopak na trati Jesenské – Hnúšťa 80 km/hod).

Dopravca využíva v regionálnej osobnej doprave na elektrifikovaných tratiach klasické súpravy dopravované elektrickými rušňami striedavej trakcie. Na neelektrifikovaných tratiach nasadzuje motorové vozne odvozené od radu 810 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 750 a 754; okrem nich tu pôsobí niekoľko kusov jeho modernizovanej varianty radu 757. Na údržbu svojich vozidiel využíva štátny železničný dopravca rušňové depá Filakovo a Brezno (tradičné parné depá, poznamenané ekologickými záťažami) a opravovňu vozňov Zvolen. V existujúcich priestoroch nemožno udržiavať ucelené jednotky.

V celom regióne nie je k dispozícii celoročná vozňová umývací linka. Exteriér vozidiel osobnej dopravy sa preto najmä počas zimných mesiacov prakticky neudržiava.

Autobusová doprava

Banskobystrický samosprávny kraj

Tabuľka č. 60 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v BBSK

	autobusy/spolu
Počet vozidiel	503
Počet nízkopodlažných vozidiel	68
Podiel nízkopodlažných vozidiel	13,5%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	485
Rezerva vozidiel	9%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	7,6

Zdroj: BBSK

Mestská hromadná doprava

Banská Bystrica

Tabuľka č. 61 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Banskej Bystrici

	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet vozidiel	29	52	81
Počet nízkopodlažných vozidiel	19	16	35
Podiel nízkopodlažných vozidiel	66%	31%	43%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	19	0	19
Maximálny počet vypravených vozidiel	24	45	69
Rezerva vozidiel	17%	13%	15%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	8,9	4,3	5,9
Počet vozovní	1	1	2
Kapacita vozovní	50	135	185
Spotreba el. energie (tis. kWh)	2 011		2 011
Spotreba pohonných hmôt (diesel) za rok (tis. litrov)		578	578
Spotreba pohonných hmôt (CNG) za rok (tis. m ³)		360,579	360,579

Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Tabuľka č. 62 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Banskej Bystrici

Dĺžka trolejového vedenia (jednostopovo) [m]	34 900
Počet výhybiek	37 (rozjazdné)
Počet automaticky stavaných výhybiek	0

Zdroj: Mesto Banská Bystrica

Tabuľka č. 63 Vybrané parametre informačného systému MHD v Banskej Bystrici

Vybavenie vozidiel on-line sledovaním polohy	nie
Podiel zastávok so zobrazovaním najbližších odchodov MHD	0%

Zdroj: Mesto Banská Bystrica

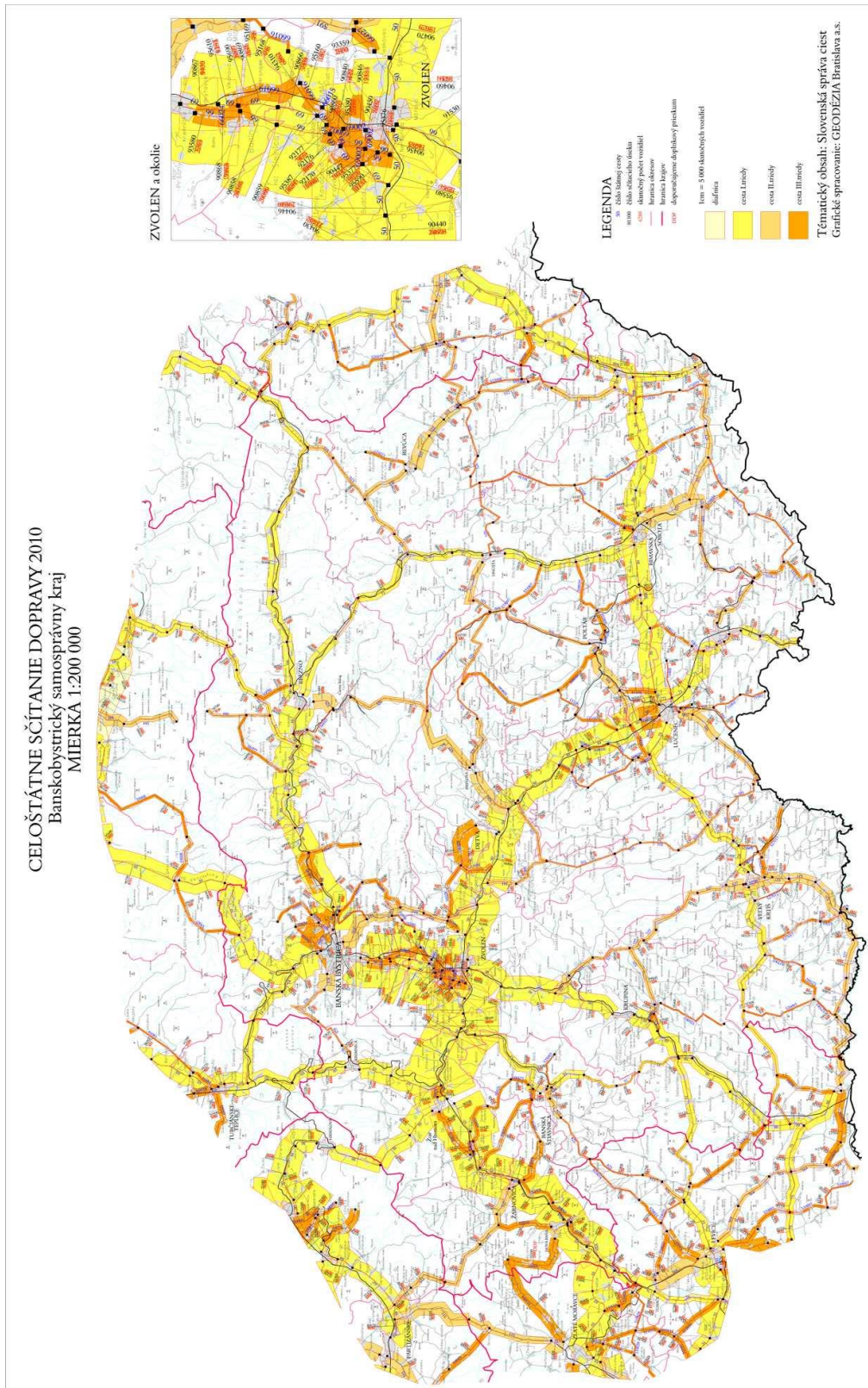
Statická doprava

Mesto Banská Bystrica má k dispozícii spolu 17037 parkovacích miest, z toho 8849 v garážach a 8185 uličných. Celkovú potrebu parkovacích miest mesto vyčíslilo na 33200 miest, tzn. má deficit 16163 miest.

Cesty

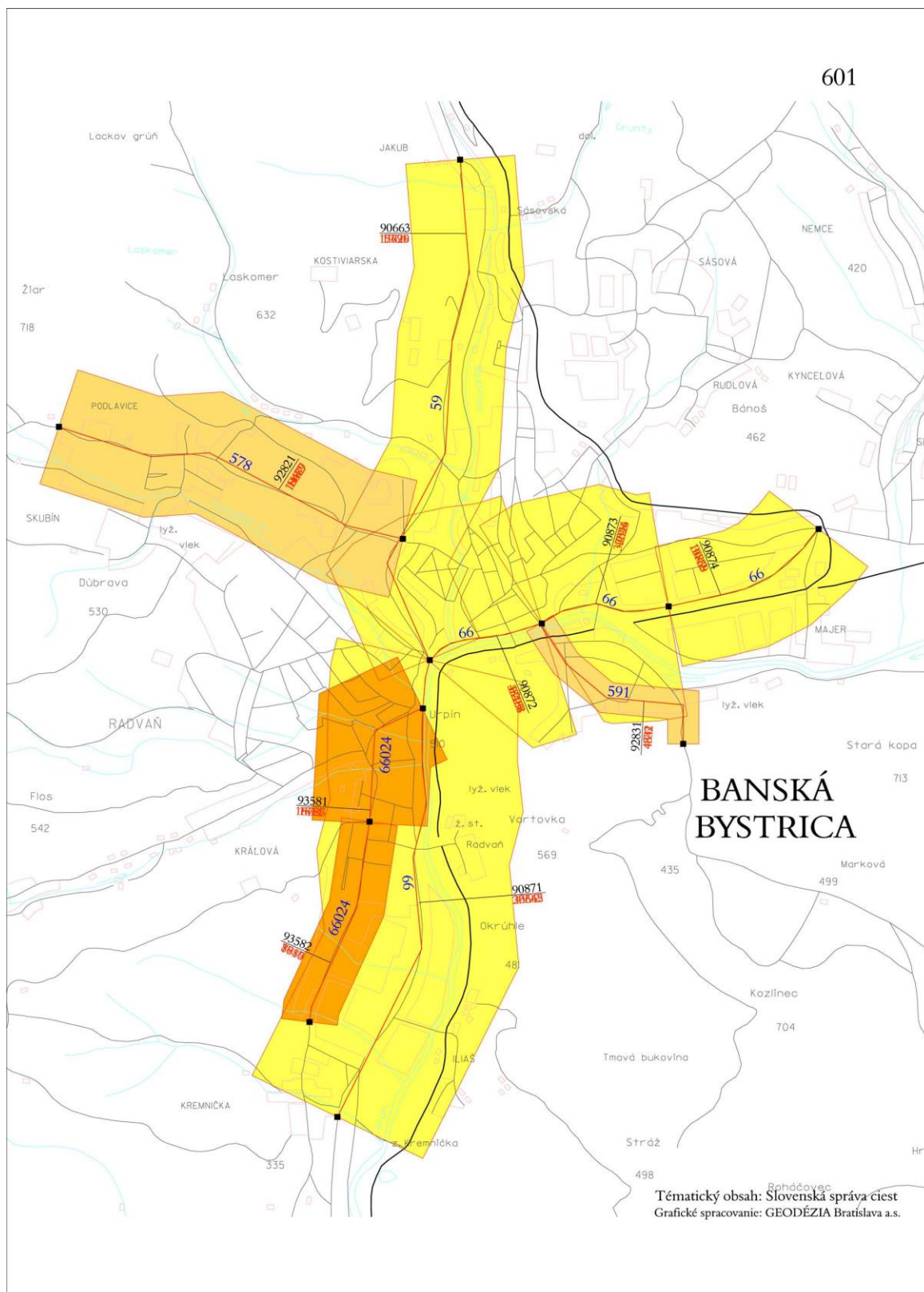
V meste Banská Bystrica nie sú vytvorené žiadne vyhradené jazdné pruhy pre vozidlá MHD a taktiež žiadna z 15 riadených križovatiek nefunguje v režime preferencie vozidiel MHD. Rovnaká situácia je aj na cestách v majetku Banskobystrického samosprávneho kraja (610 km II. triedy a 1853 km III. triedy).

Obrázok č. 24 Intenzity cestnej dopravy v BBSK



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 25 Intenzity cestnej dopravy v Banskej Bystrici



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

2.7 Východné Slovensko

2.7.1 Organizovanie dopravy

Tabuľka č. 64 Košický samosprávny kraj – základné údaje

Počet obyvateľov	792 991
Rozloha [km ²]	6 754,5
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	117,4
Počet miest	17
Počet obcí	423

Tabuľka č. 65 Prešovský samosprávny kraj – základné údaje

Počet obyvateľov	814 527
Rozloha [km ²]	8 974
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	90,8
Počet miest	23
Počet obcí	643

Tabuľka č. 66 Košice – základné údaje

Počet obyvateľov	240 688
Rozloha [km ²]	244
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	986,4
Počet mestských častí	22

Tabuľka č. 67 Prešov – základné údaje

Počet obyvateľov	91 782
Rozloha [km ²]	71,18
Hustota obyvateľstva [obyv./km ²]	1289,4
Počet mestských častí	1

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-percentnom vlastníctve mesta Košice. DPMK má s mestom Košice uzatvorenú zmluvu o výkonoch vo verejnom záujme platnú do 31.12.2018. Miera integrácie druhov dopráv 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%.

Tabuľka č. 68 Vybrané tarifné parametre MHD v Košiciach

Typ jednorazových cestovných lístkov	prestupné časové neprestupné na 4 zastávky
Cena cestovného lístka na jednu cestu (60-min, prestupný)	0,70 €
Cena 30-dňového predplatného cestovného lístka	20,00 €
Typ odbavovacieho systému - jednorazové cestovné lístky	papierové aj dopravná karta
Typ odbavovacieho systému - predplatné cestovné lístky	dopravná karta
Ďalšie formy predaja cestovných lístkov	automaty, internet, SMS

Zdroj: Mesto Košice

MHD v Prešove je vykonávaná mestskou akciovou spoločnosťou DPMP. Mesto Prešov a DPMP majú spoločne uzatvorený zmluvný vzťah – zmluvu vo verejnom záujme pri prevádzkovaní pravidelnej mestskej autobusovej a trolejbusovej dopravy. Táto zmluva je pravidelne dopĺňaná dodatkami, ktoré ju upravujú minimálne v rozsahu výšky strát z výkonov vo verejnom záujme na každý kalendárny rok. Zmluva je platná do 31.12.2020. DPMP vykonáva obsluhu záujmového územia mesta Prešov na základe dopravnej licencie, ktorú udeľuje mesto Prešov ako dopravný správny orgán v zmysle platnej legislatívy. Dopravná licencia je vydaná na všetky linky vykonávané DPMP na území mesta Prešov. Cestovný poriadok je schvaľovaný spravidla 2x ročne, t. j. vždy k 1. septembru – cestovný poriadok platný počas školského roka a k 1. júlu – cestovný poriadok platný počas letných prázdnin (mesiace júl – august), ktorým je spravidla obsluha územia mesta obmedzená o cca 15%.

Okrem obsluhy mesta Prešov DPMP zabezpečuje aj verejnú dopravu do ôsmich priľahlých obcí a jedného mesta a to na základe licencií vydaných týmito obcami a zmluvy vo verejnom záujme medzi obcou a DPMP, podľa ktorej obce uhrádzajú straty z výkonov vo verejnom záujme v rozsahu pre danú obec. Trasovanie liniek do obcí a ich cestovný poriadok je zosúladený s obsluhou mesta Prešov. Tarifne sú obce, okrem Ľubotic, zaradené do druhého tarifného pásma. DPMP obsluhuje obce Bzenov, Fintice, Haniska, Ľubotice, Malý Šariš, Ruská Nová Ves, Teriakovce, Záborské a mesto Veľký Šariš s miestnou časťou Kanaš. Rozsah obsluhy v týchto obciach je na úrovni cca 13% celkových výkonov DPMP.

Dopravný podnik poskytuje v oblasti tarify zľavnené cestovné pre nasledujúce skupiny cestujúcich: žiaci, študenti, dôchodcovia, držiteľia Jánskeho plakety, držiteľia preukazu ŤZP alebo ŤZP-S. Výška zľavy je pre uvedené skupiny cestujúcich rovnaká.

Tabuľka č. 69 Vybrané tarifné parametre MHD v Prešove

Typ jednorazových cestovných lístkov	na jednu cestu (časové, prestupné)
Cena cestovného lístka na jednu cestu (60-min, prestupný)	0,70 €
Cena 1-mesačného predplatného cestovného lístka	16,60 €
Typ odbavovacieho systému - jednorazové cestovné lístky	papierové CL
Typ odbavovacieho systému - predplatné cestovné lístky	dopravná karta
Ďalšie formy predaja cestovných lístkov	automaty, SMS

Zdroj: Mesto Prešov

2.7.2 Prevádzka

Železničná doprava

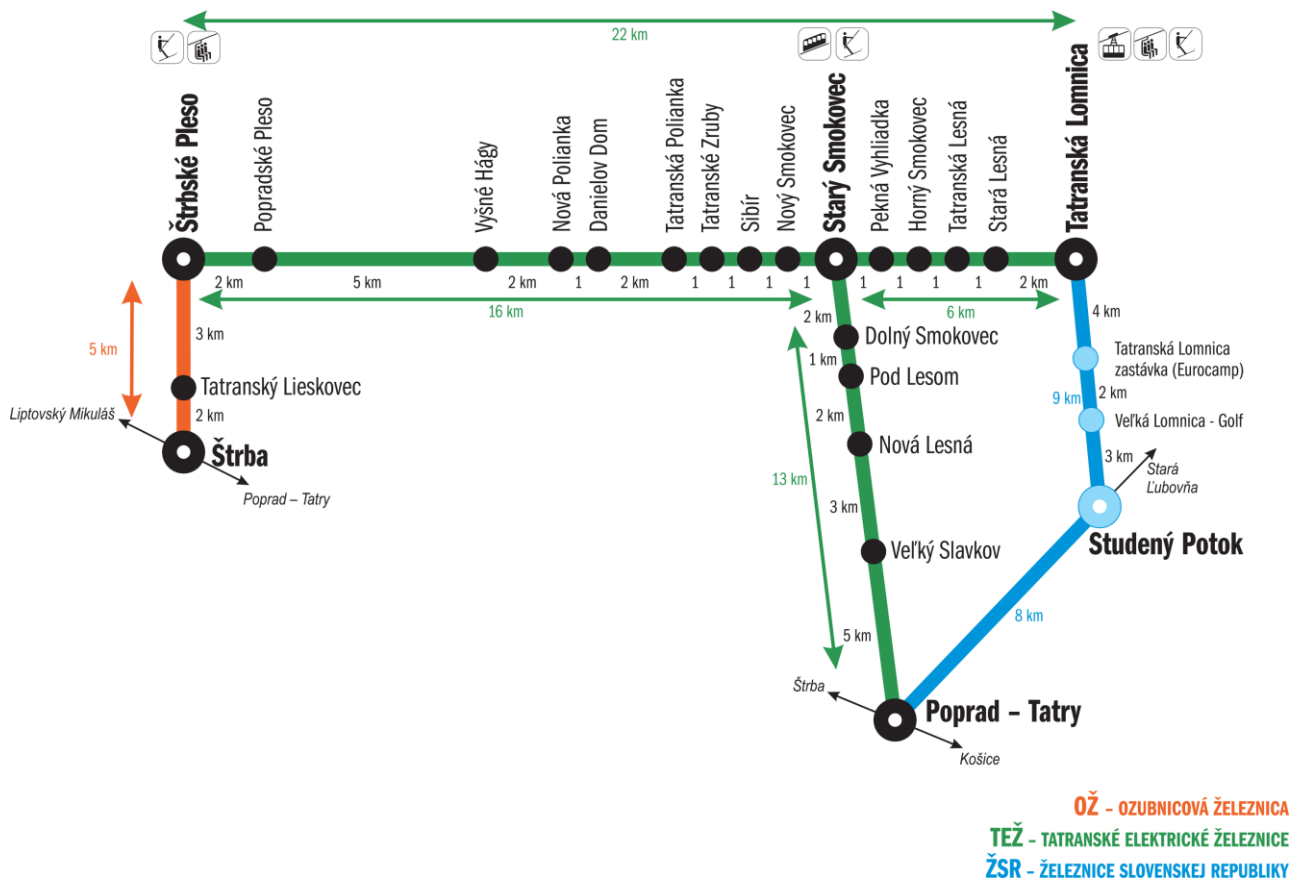
Nasledujúci text charakterizuje jednotlivé trate a identifikuje na nich realizované výkony (stav z októbra 2010).

- **Štrba (hranica regiónu) – Poprad-Tatry – Košice**
 - Výkony železničnej osobnej dopravy tu v úseku Štrba – Poprad plynule vzrastajú z cca 460 na cca 630 denných cestujúcich. V Poprade skokovo vzrastú na cca 970 a smerom na Vydrník postupne klesnú na cca 840 denných cestujúcich. Ďalej výkony kolíšu v rozmedzí 450 – 1000 denných cestujúcich (najvyššie sú medzi Margecanmi a Kysakom, naopak najnižšie v úseku Spišské Vlachy – Olcnavá). V úseku Kysak – Košice sú na úrovni 2250 – 2500 denných cestujúcich. Cesta je v súbehu so železničnou traťou len na pomerne zanedbateľnom úseku Važec – Poprad.
- **Kysak – Prešov – Plaveč**
 - Výkony miestnej železničnej osobnej dopravy sú tu v úseku Kysak – Prešov na úrovni cca 1500 – 1600 denných cestujúcich. V Prešove tento prúd náhle vzrastie až na cca 1850 denných cestujúcich a z tejto hodnoty smerom na Lipany plynule klesá na cca 900 denných cestujúcich. V úseku Lipany – Plaveč pokračuje zanedbateľný prúd cca 180 – 70 denných cestujúcich.
 - V úseku Ličartovce – Prešov – Lipany je cesta v súbehu so železničnou traťou. Hoci aj v úseku Lipany – Plaveč je železnica v súbehu s cestnou komunikáciou, železnica tu v náročnom horskom teréne meandruje, pričom autobusová doprava lepšie a úspornejšie obsluhuje rozptýlené osídlenie.
- **(Telgárt –) Dobšinská Ľadová Jaskyňa – Margecany**
 - Vlastné výkony osobnej miestnej železničnej dopravy v úseku Dobšinská Ľadová Jaskyňa – Nálepko rastú z úrovne cca 30 na cca 75 denných cestujúcich. Za Nálepkom tento prúd náhle vzrastie na cca 160 cestujúcich a ďalej plynule rastie až na cca 1000 denných cestujúcich pred Margecanmi (hranicu 500 denných cestujúcich prekoná tento prúd v Prakovciach).
 - Železnica je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou, výnimkou je krátky úsek medzi Hnilcom a Nálepkom (treba však konštatovať, že v tomto úseku obsluhuje železnica územie bez paralelnej prímestskej autobusovej dopravy, hoci cestná komunikácia tu jestvuje). Problémom úsekov Švedlár – Mníšek nad Hnilcom a Prakovce – Margecany je bariéra medzi cestou a železnicou v podobe vodného toku.

- **Plešivec (hranica regiónu) – Barca – Košice**
 - Výkony železničnej osobnej dopravy tu v úseku (Tornaľa –) Plešivec – Turňa nad Bodvou sú na veľmi nízkej úrovni cca 65 – 100 denných cestujúcich. Od Turne nad Bodvou do Barce a Košíc plynule rastú z úrovne cca 160 až na cca 380 denných cestujúcich. Železnica je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou takmer v celej trati, výnimkou je len úsek Brzotín – Jablonov nad Turňou (tu cestná doprava lepšie obsluhuje obývané oblasti) a Moldava nad Bodvou – Barca – Košice.
- **Košice – Čierna nad Tisou**
 - Výkony železničnej osobnej dopravy tu v úseku Košice – Slovenské Nové Mesto plynule klesajú z úrovne cca 2000 (Košice) na cca 900 denných cestujúcich, ďalej zas vzrastajú až na cca 1150 denných cestujúcich (Čierna nad Tisou).
 - Železnica je v súbehu s významnejším prúdom cestujúcich autobusmi prímestskej dopravy iba v úseku Čerhov – Streda nad Bodrogom.
- **Michaľany – Trebišov – Humenné – Medzilaborce**
 - Výkony železničnej dopravy sú v úseku Michaľany – Trebišov stabilizované na úrovni cca 500 – 570 denných cestujúcich, ďalej veľmi pozvoľne klesajú z úrovne cca 430 až na 330 denných cestujúcich (v Humennom). Za Humenným tento prúd náhle zmohutnie na cca 1050 denných cestujúcich a v smere na Medzilaborce veľmi plynule slabne až na cca 330 denných cestujúcich. Súbeh cesty a železnice jestvuje len v úseku Michalovce – Strážske. Cesta je tu od železnice vzdialená do cca 2 km a lepšie obsluhuje centrá obcí. V úseku Humenné – Medzilaborce je železničná trať v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- **Prešov – Vranov nad Topľou – Strážske – Humenné**
 - Výkony miestnej železničnej osobnej dopravy sú tu v úseku Prešov – Kapušany pri Prešove stabilizované na úrovni cca 940 denných cestujúcich. V úseku Kapušany pri Prešove – Vranov nad Topľou plynule klesajú z úrovne cca 680 na cca 460 denných cestujúcich. V poslednom úseku Vranov nad Topľou – Nižný Hrabovec – Strážske sú stabilizované na úrovni cca 330 – 350 denných cestujúcich.
 - Cestná komunikácia je s výnimkou krátkeho úseku Prešov – Kapušany pri Prešove (kde však cesta neobsluhuje významnejšie obývané územie) v celej svojej línii v súbehu so železničnou traťou.
- **Poprad – Plaveč**
 - Výkony miestnej železničnej osobnej dopravy sú tu v úseku Poprad – Studený Potok na úrovni cca 800 – 820 denných cestujúcich v jednom smere. V úseku Studený Potok – Kežmarok skokovito poklesnú tieto výkony na úroveň 610 – 620 denných cestujúcich. V úseku Kežmarok – Stará Ľubovňa výkony plynule klesajú z cca 470 cestujúcich za Kežmarkom na cca 290 denných cestujúcich pred Starou Ľubovňou. V poslednom úseku Stará Ľubovňa – Plaveč výkon za Starou Ľubovňou opäť skokom klesá na úroveň cca 140 cestujúcich a tento výkon smerom ku Plavču ďalej klesá až na cca 70 denných cestujúcich.
 - Cesta je v súbehu so železničnou traťou v úseku Poprad – Kežmarok. V úseku Kežmarok – Stará Ľubovňa je cesta v súbehu so železničnou s výnimkou najexponovanejšieho úseku v okolí Spišskej Belej, ktorú železnica obchádza vo vzdialenosti cca 2 km. Práve sem však od Kežmarku i od Starej Ľubovne gravituje významný prúd cestujúcich prímestskými autobusovými spojmi.

- V úseku Stará Ľubovňa – Plaveč súbeh medzi cestou a železnicou nie je tesný (cesta sa tu v okolí obce Plavnica vzdáľuje od železničnej trate až na cca 2 km), pričom cesta lepšie obsluhuje centrá obcí na trase.
- **Studený Potok – Tatranská Lomnica**
 - Výkony miestnej železničnej osobnej dopravy sú tu na úrovni cca 175 denných cestujúcich v jednom smere. Cesta je tu v súbehu so železničnou traťou.
- **Kapušany pri Prešove – Bardejov**
 - Výkony miestnej železničnej osobnej dopravy tu kolíšu v rozmedzí cca 280 – 350 denných cestujúcich. Významnejšia cestná komunikácia je tu v súbehu so železničnou traťou len v úseku Kapušany pri Prešove – Raslavice. V ďalšom úseku prímestská autobusová doprava nie je v súbehu so železničnou traťou, pomerne dobre však obsluhuje všetky obce, ktoré lepšie napája na Bardejov, ktorý je prirodzeným spádovým centrom.
- **Humenné – Stakčín**
 - Výkony miestnej železničnej osobnej dopravy tu v úseku Humenné – Snina postupne klesajú z cca 920 na cca 530 denných cestujúcich. V krátkom úseku medzi Sninou a Stakčínom je tento výkon na úrovni iba 150 – 170 denných cestujúcich.
 - Železničná trať je v súbehu s paralelnou cestnou komunikáciou.
- **Úzkorozchodné trate v oblasti Vysokých Tatier**
 - Výkony železničnej osobnej dopravy neboli sledované (ide o uzatvorený tarifný systém). Trate sú tu v súbehu s paralelnými cestnými komunikáciami.

Obrázok č. 26 Sieť tratí v oblasti Vysokých Tatier



Zdroj: ZSSK

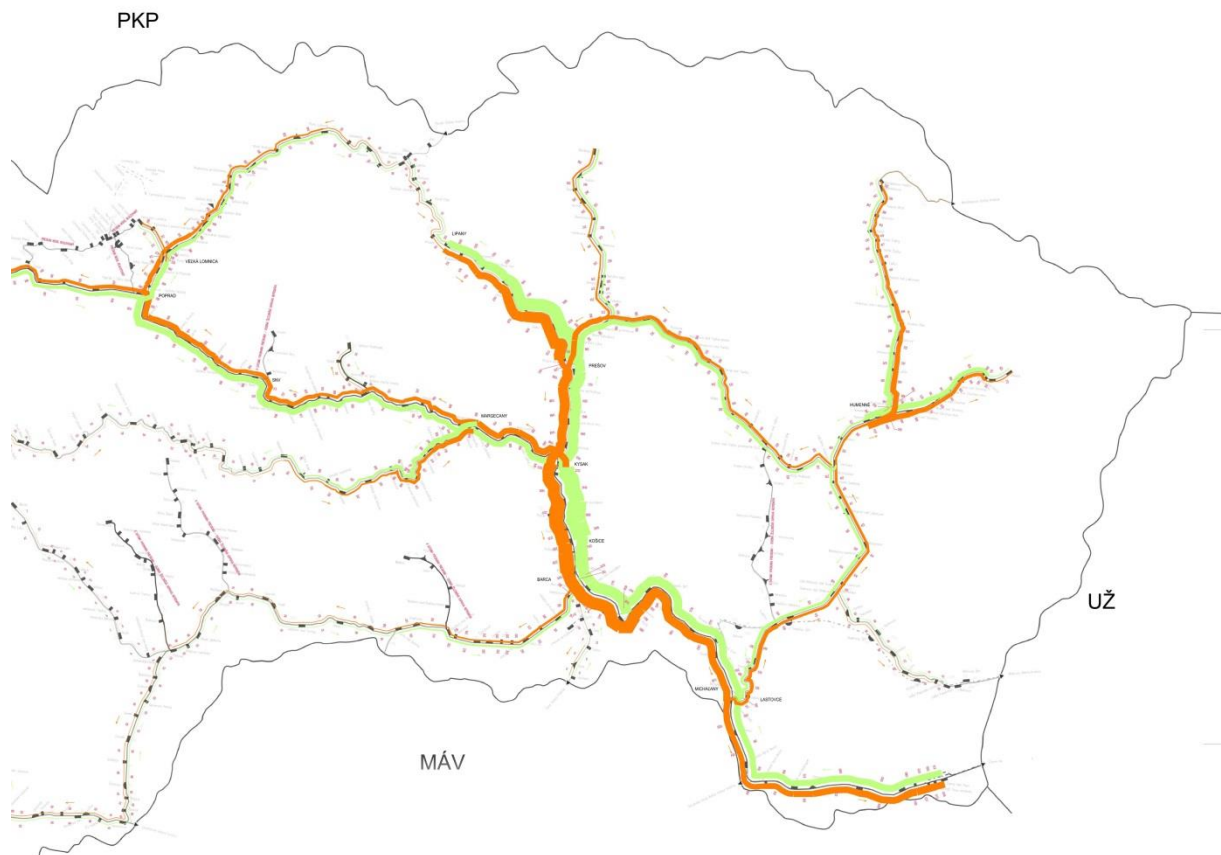
Na území KSK a PSK bolo železničnej doprave v roku 2012 prepravených 8 374 762 osôb (22 882 prepravených osôb/kalendárny deň).

Tabuľka č. 70 Ročný počet cestujúcich v železničnom dopravnom uzle v KSK a PSK (2012)

Dopravný uzol	Nástup	Výstup	Zahrnuté železničné stanice
Košice	3 040 651	2 660 317	Košice, Košice-predmestie
Prešov	898 776	894 268	

Zdroj: ZSSK

Obrazok č. 27 Počty cestujúcich vo vlakoch regionálnej železničnej dopravy



Zdroj: VÚD

Autobusová doprava

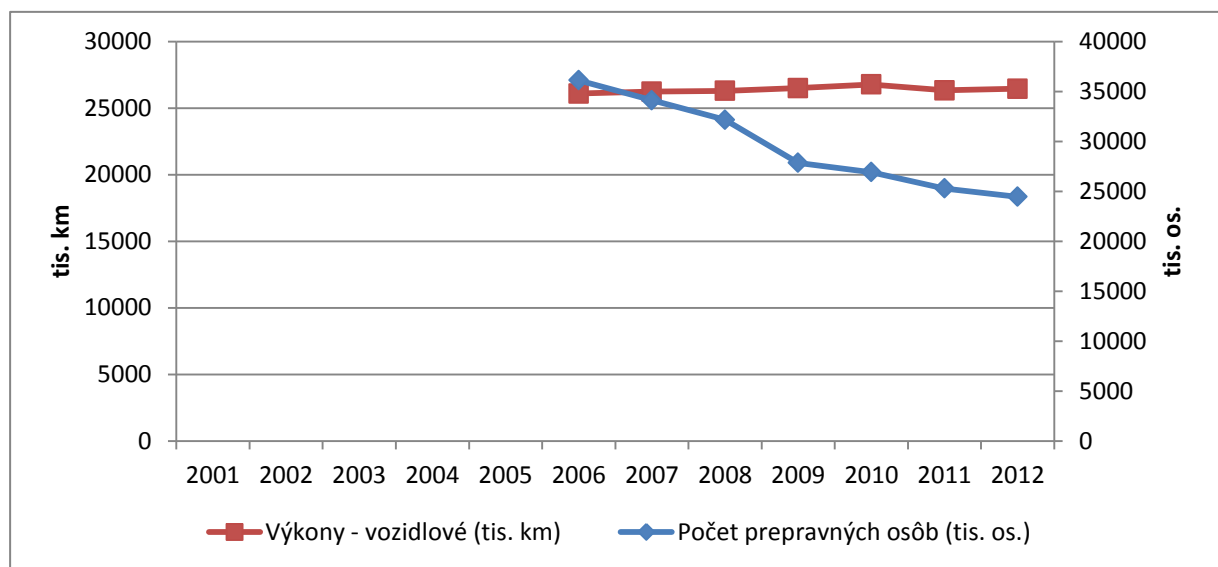
Košický samosprávny kraj

Tabuľka č. 71 Vybrané parametre prevádzky autobusovej dopravy v KSK

	Autobusy/spolu
Počet denných liniek	168
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	4 534
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	1 239
Doba prevádzky denných liniek [h]	3 – 24
Počet nočných liniek	0
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	218

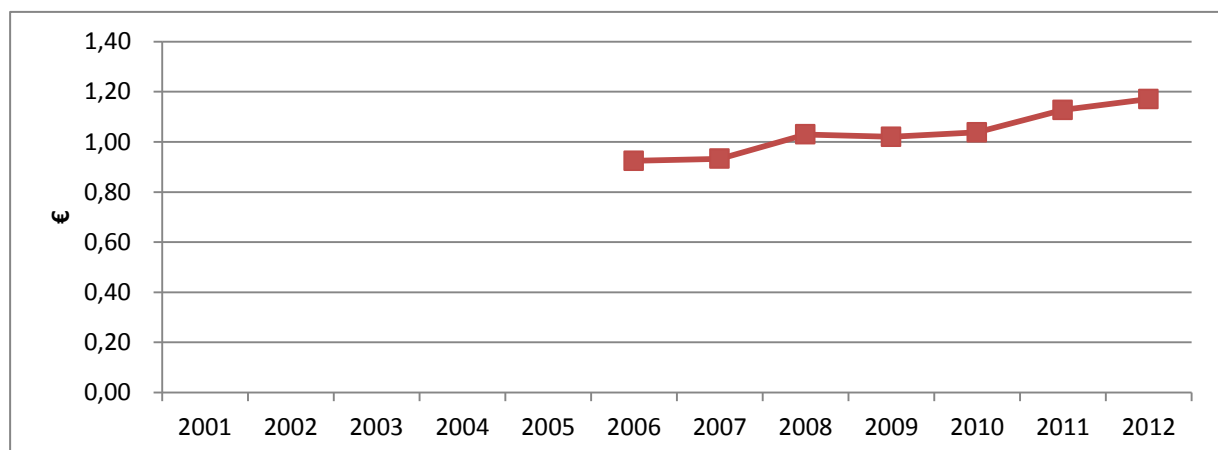
Zdroj: KSK

Graf č. 71 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v KSK



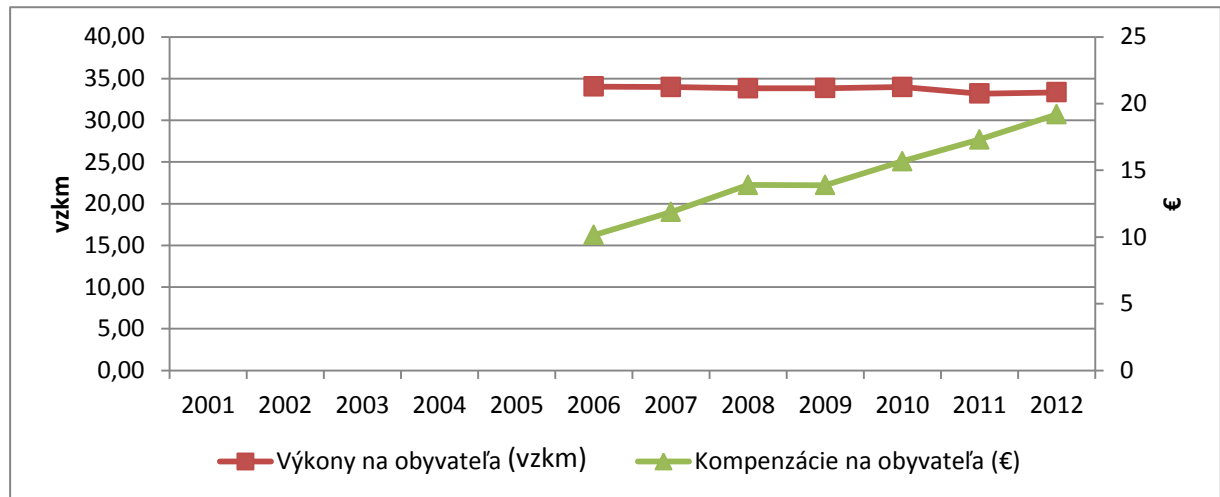
Zdroj: KSK

Graf č. 72 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v KSK



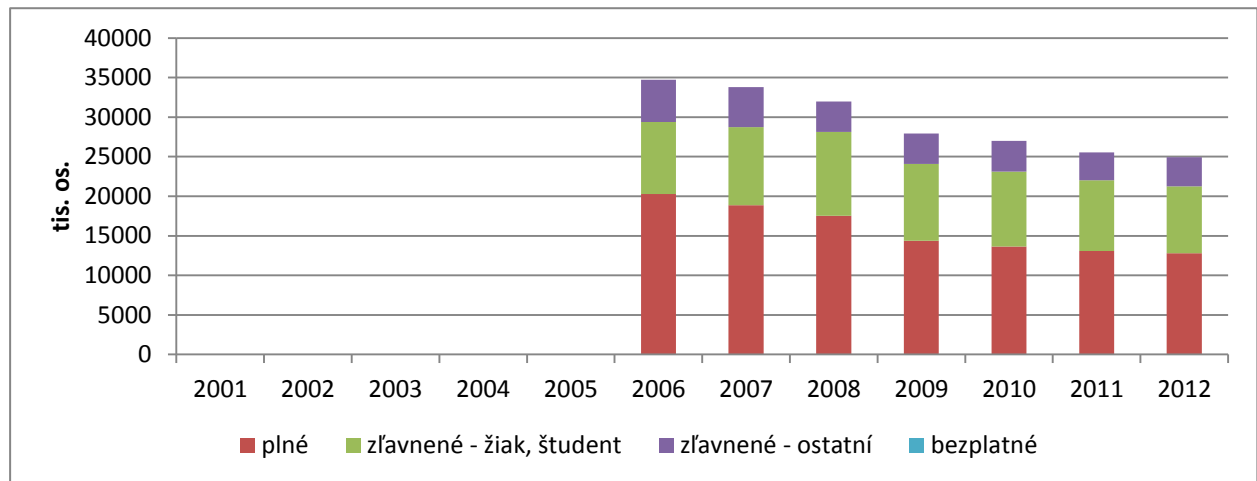
Zdroj: KSK

Graf č. 73 Výkony a finančné kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v KSK



Zdroj: KSK

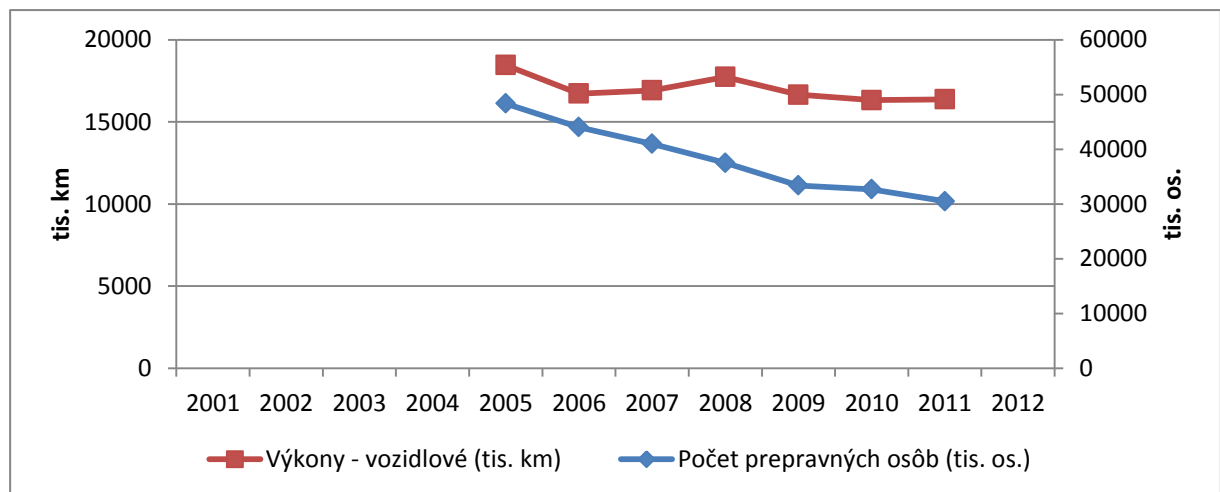
Graf č. 74 Počet prepravených osôb v prímestskej autobusovej doprave v KSK podľa kategórie cestovného



Zdroj: KSK

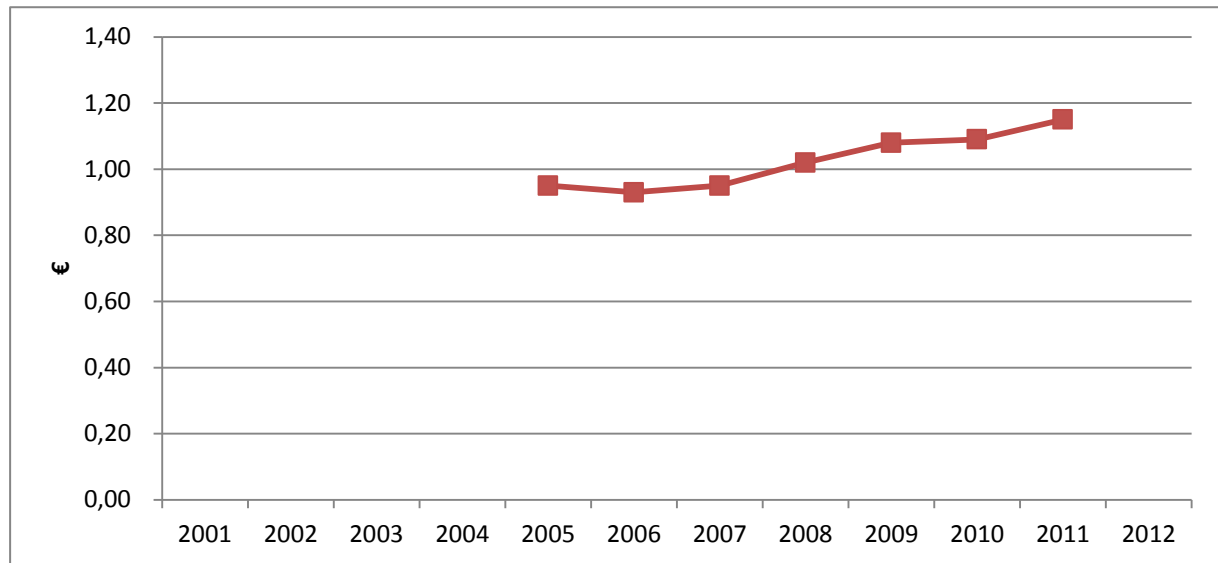
Prešovský samosprávny kraj

Graf č. 75 Celkové výkony a prepravené osoby autobusovej dopravy v PSK



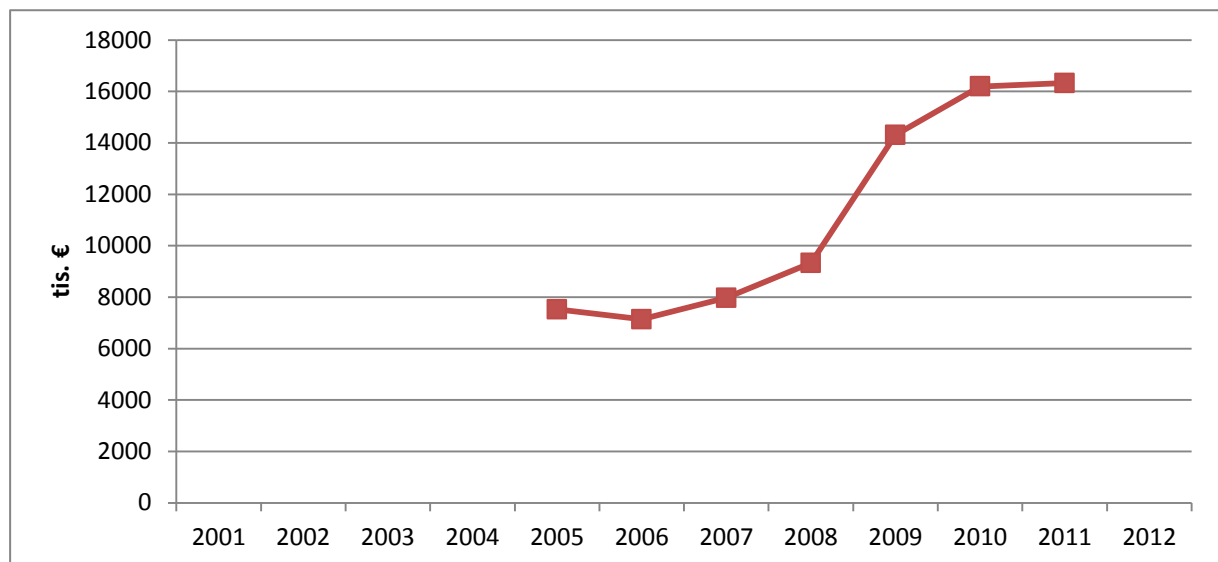
Zdroj: PSK

Graf č. 76 Náklady na 1 vozidlový km autobusovej dopravy v PSK



Zdroj: PSK

Graf č. 77 Vývoj finančných kompenzácií autobusovej dopravy v PSK



Zdroj: PSK

Údaje o podiele jednotlivých skupín cestujúcich podľa typu cestovného rovnako ako vybrané parametre prevádzky nie sú k dispozícii.

Mestská hromadná doprava

Košice

Mesto Košice malo podľa posledného sčítania (k 31.12.2011) 240 688 obyvateľov, priľahlý okres Košice - okolie 119 227 obyvateľov. Mesto je prirodzenou silnou dopravnou atraktivitou z hľadiska zamestnanosti, školstva, nákupu a služieb, zdravotníctva, verejnej správy, kultúry a športu pre prakticky celé územie Košického samosprávneho kraja (ďalej len KSK), pre priľahlé južné okresy Prešovského samosprávneho kraja (PSK) a čiastočne aj pre priľahlé severné okresy župy Borsod-Abaúj-Zemplén (BAZ) Maďarskej republiky. Denná dochádzka do práce a školy sa uskutočňuje v zásade z miest a obcí vzdialených do cca 60 km od mesta.

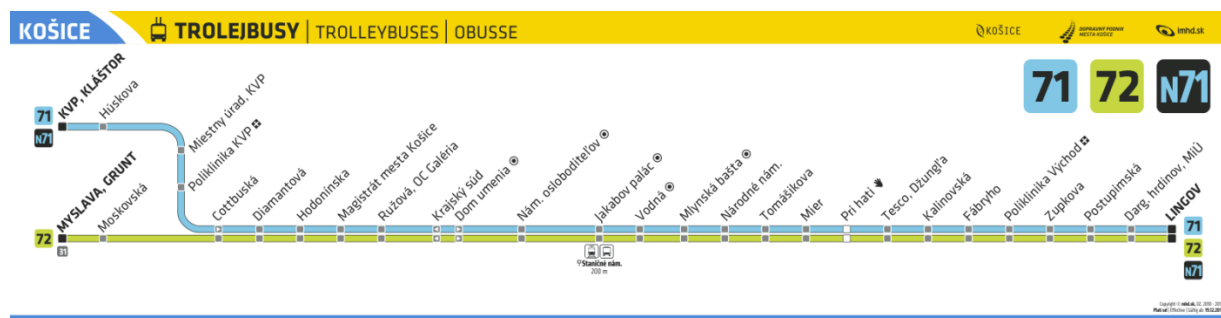
DPMK zabezpečuje MHD 3 dopravnými módmi – električkami, trolejbusmi a autobusmi. Okrem toho je na území mesta vykonávaná aj rekreačná doprava na Košickej detskej železnici (špeciálna dráha fyzicky izolovaná od železničnej aj električkovej siete). DPMK je správcom mestských dráh (električkovej a trolejbusovej), správcom špeciálnej dráhy – Košickej detskej železnice a výlučným dopravcom v MHD (električková, trolejbusová a autobusová doprava). Celková dĺžka siete MHD k 31. 12. 2012 bola 184,4 km.

Obrázok č. 28 Sieť električkových liniek MHD v Košiciach



Zdroj: mhd.sk, OZ

Obrázok č. 29 Sieť trolejbusových liniek MHD v Košiciach



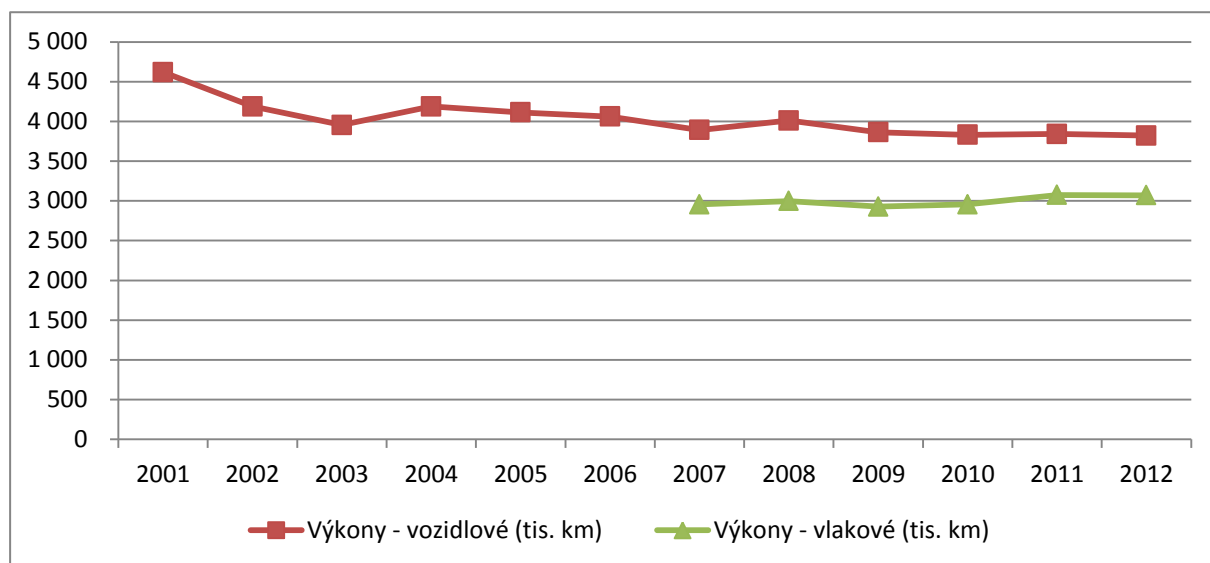
Zdroj: mhd.sk, OZ

Tabuľka č. 72 Vybrané parametre prevádzky MHD v Košiciach

	Električky	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet denných liniek	18	2	40	60
Počet liniek s intervalom 10 min a menším (v rannej špičke pracovného dňa)	2	2	9	13
Počet liniek s intervalom 15 min a menším (v sedle a cez voľné dni)	0	0	0	0
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	902	316	2 383	3 601
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	604	228	1 488	2 320
Doba prevádzky denných liniek [h]	4:45 – 22:45			
Dĺžka denných liniek [km]	4,3 - 17,3	11,6 - 12,8	1,2 - 40,2	1,2 - 40,2
Počet nočných liniek	0	1	3	4
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	100	33	273	406

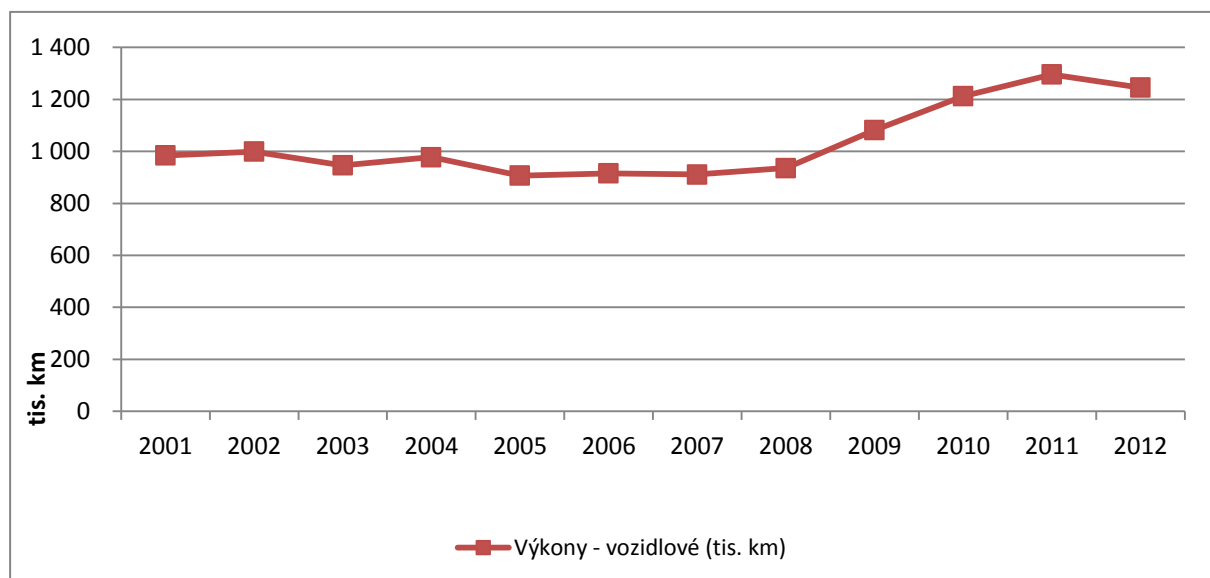
Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 78 Električky: výkony MHD v Košiciach



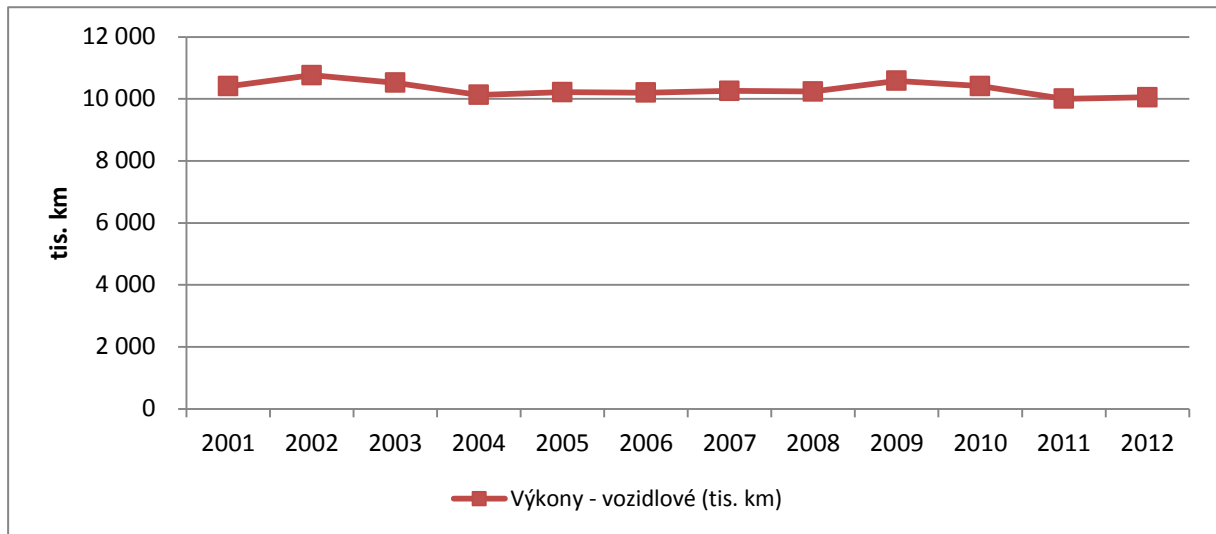
Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 79 Trolejbusy: výkony MHD v Košiciach



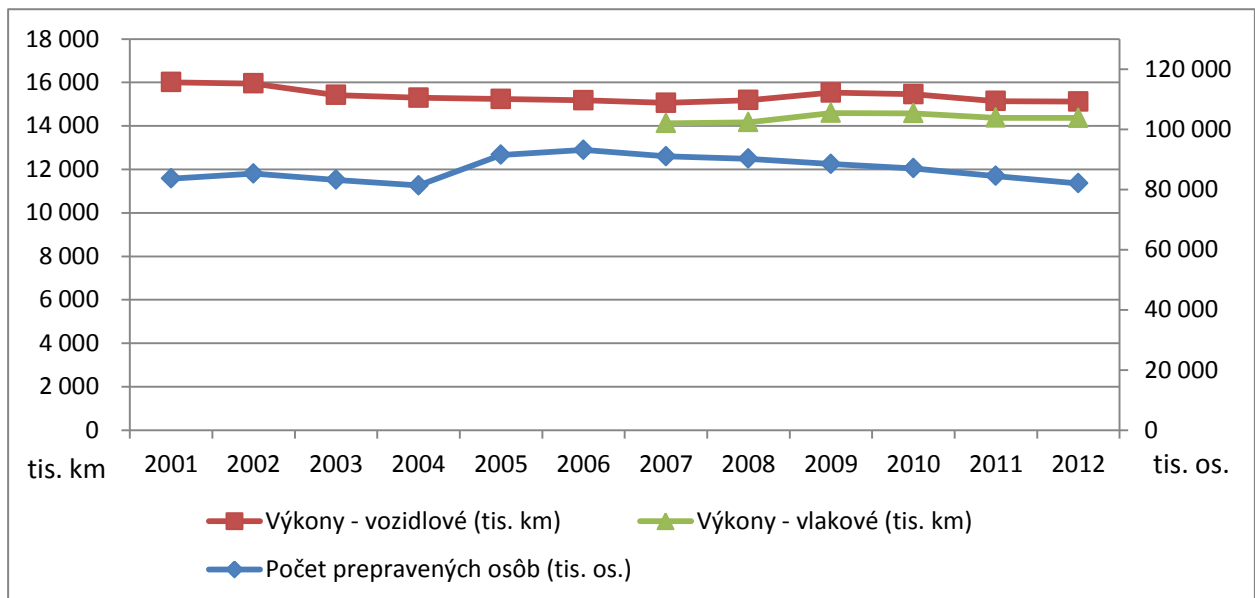
Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 80 Autobusy: výkony



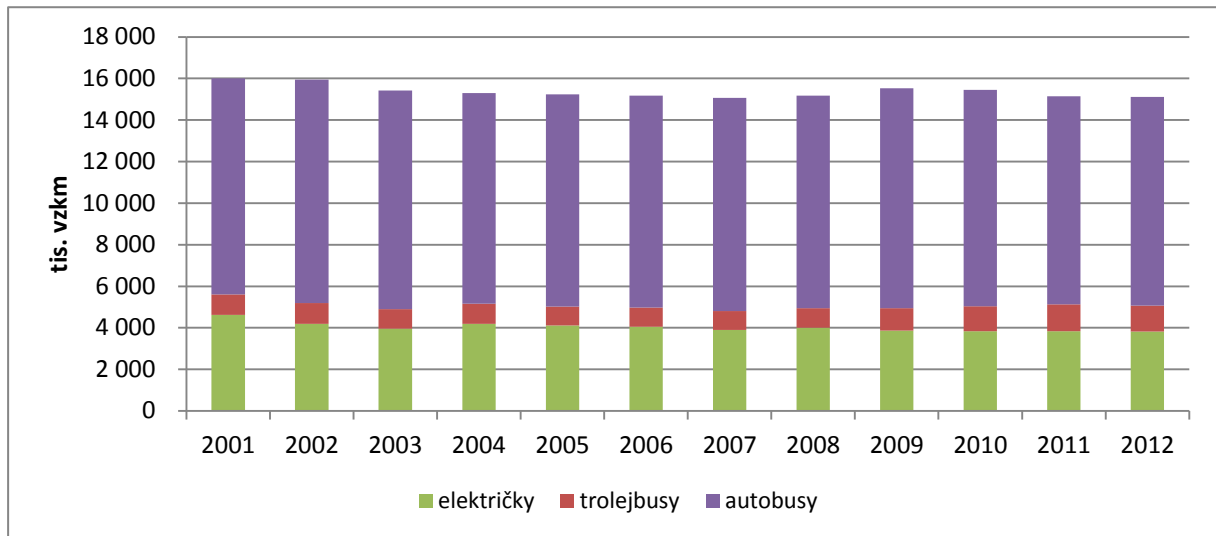
Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 81 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Košiciach



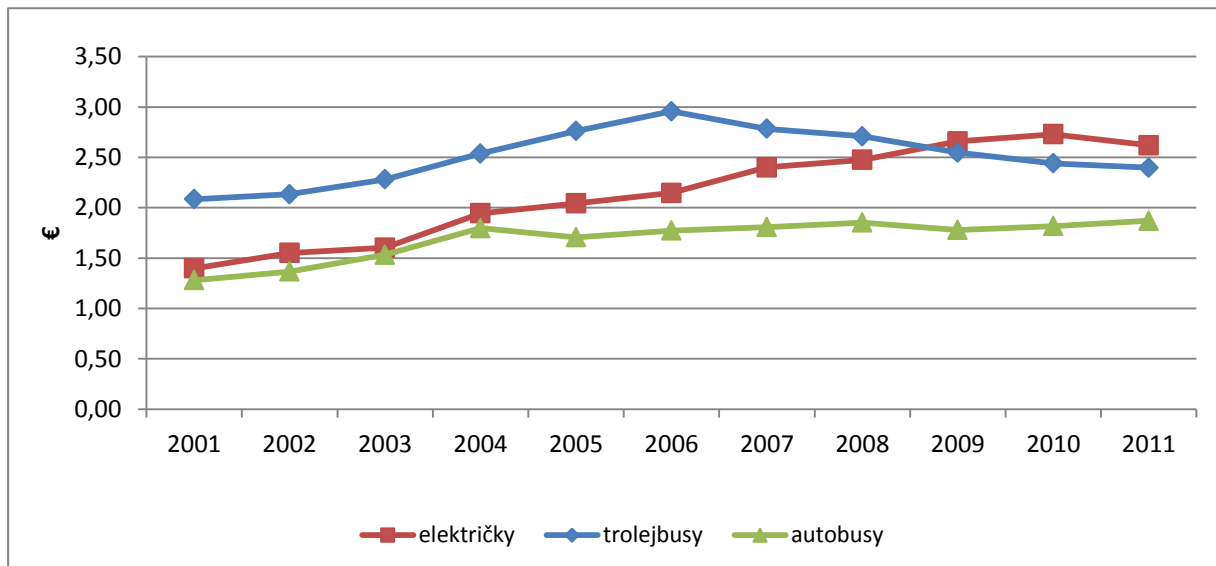
Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 82 Podiel trakcií na celkových výkonoch MHD v Košiciach



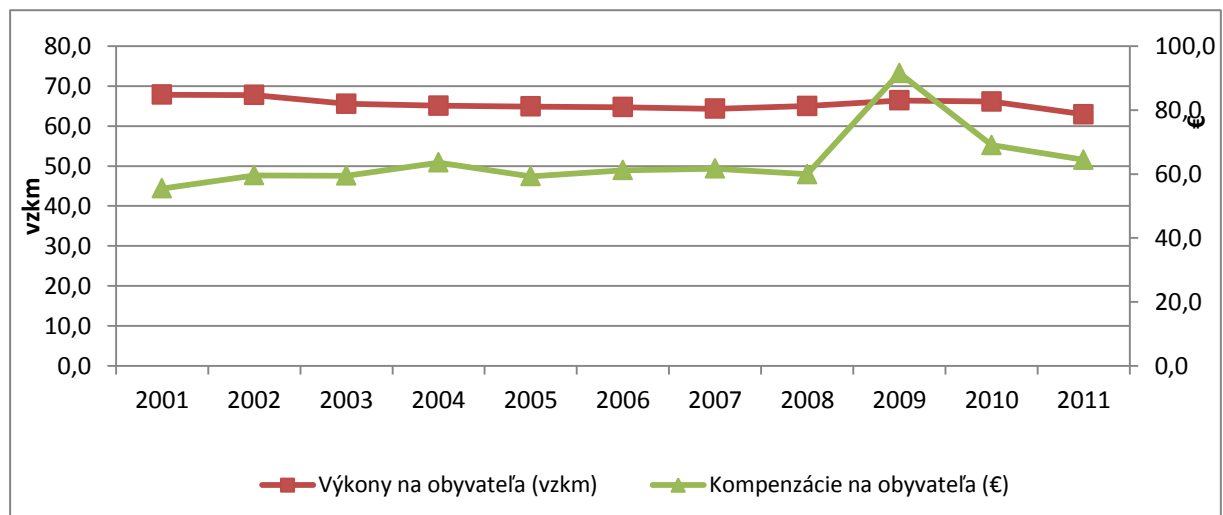
Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 83 Náklady na 1 vozidlový km podľa trakcií MHD v Košiciach



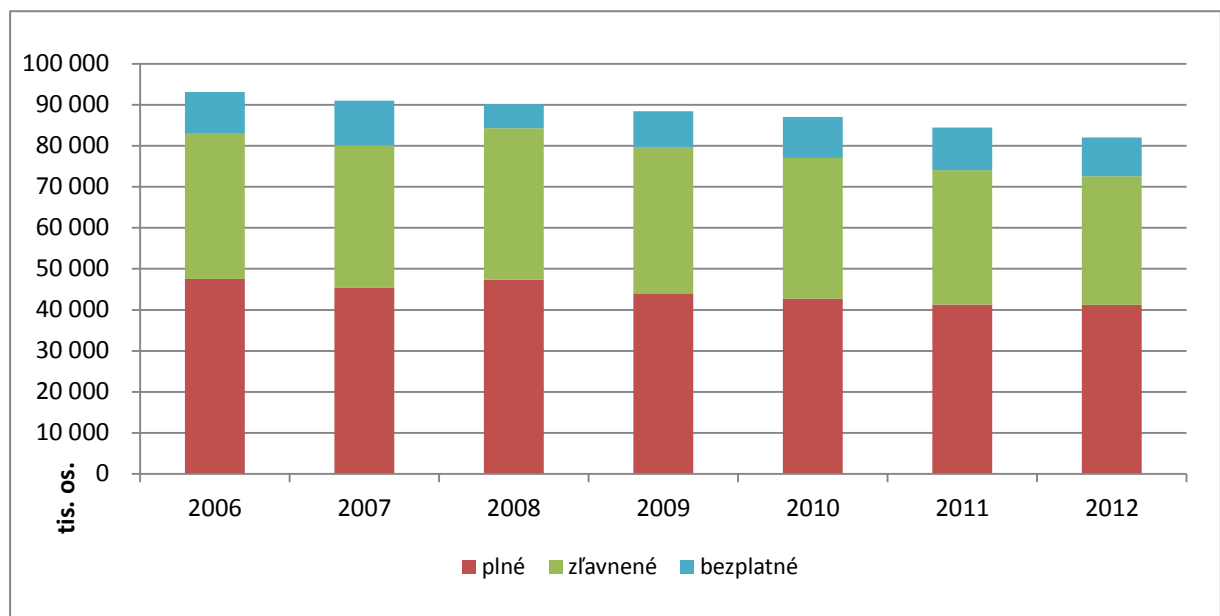
Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 84 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Košiciach na obyvateľa



Zdroj: Mesto Košice

Graf č. 85 Počet prepravených osôb MHD v Košiciach podľa kategórie cestovného



Zdroj: Mesto Košice

Prešov

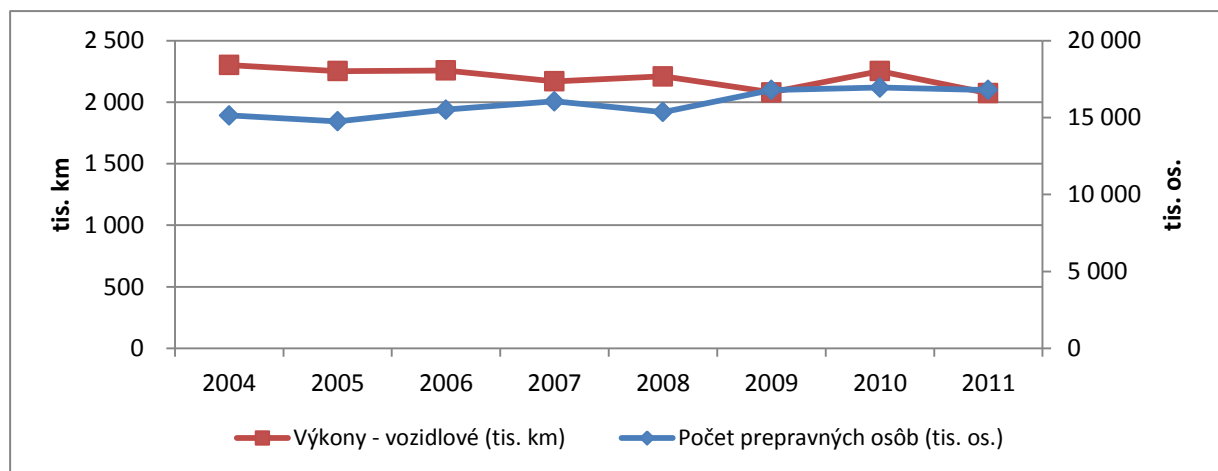
Systém mestskej hromadnej dopravy v Prešove je realizovaný kombináciou autobusovej a trolejbusovej dopravy v pomere 55% autobusy : 45% trolejbusy. Charakteristickým znakom MHD v Prešove je diagonálne vedenie liniek nosného systému, ktorý tvoria trolejbusové linky a väčšina autobusových liniek. Trasy diagonálnych liniek prechádzajú centrom mesta Prešov. Nosný systém je doplnený okruhovými, príp. radiálnymi linkami. Autobusová doprava tvorí doplnkový druh verejnej dopravy využívaný na menej frekventovaných trasách a v čase dopravných špičiek.

Tabuľka č. 73 Vybrané parametre prevádzky MHD v Prešove

	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet denných liniek	8	35	43
Počet liniek s intervalom 10 min a menším (v rannej špičke pracovného dňa)	4	1	5
Počet liniek s intervalom 15 min a menším (v sedle a cez voľné dni)	3	0	3
Priemerný počet spojov počas pracovného dňa	685	864	1549
Priemerný počet spojov počas voľného dňa	392	475	867
Doba prevádzky denných liniek [h]	5:00/6:00 – 22:00	5:00/6:00 – 22:00	5:00/6:00 – 22:00
Dĺžka denných liniek [km]	65	327,6	392,7
Počet nočných liniek	0	3	3
Počet dopravných nehôd za kalendárny rok	N/A	N/A	36

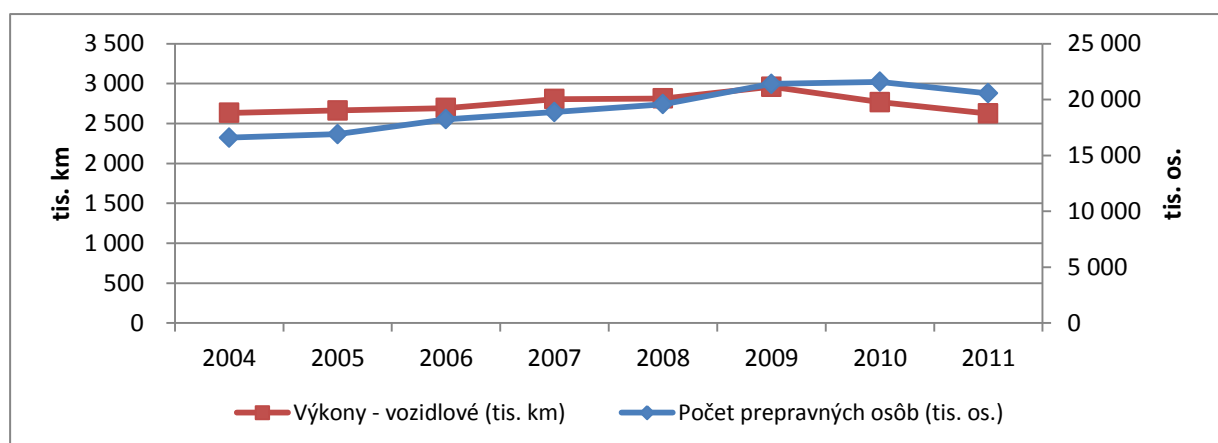
Zdroj: Mesto Prešov

Graf č. 86 Trolejbusy: výkony a prepravené osoby MHD v Prešove



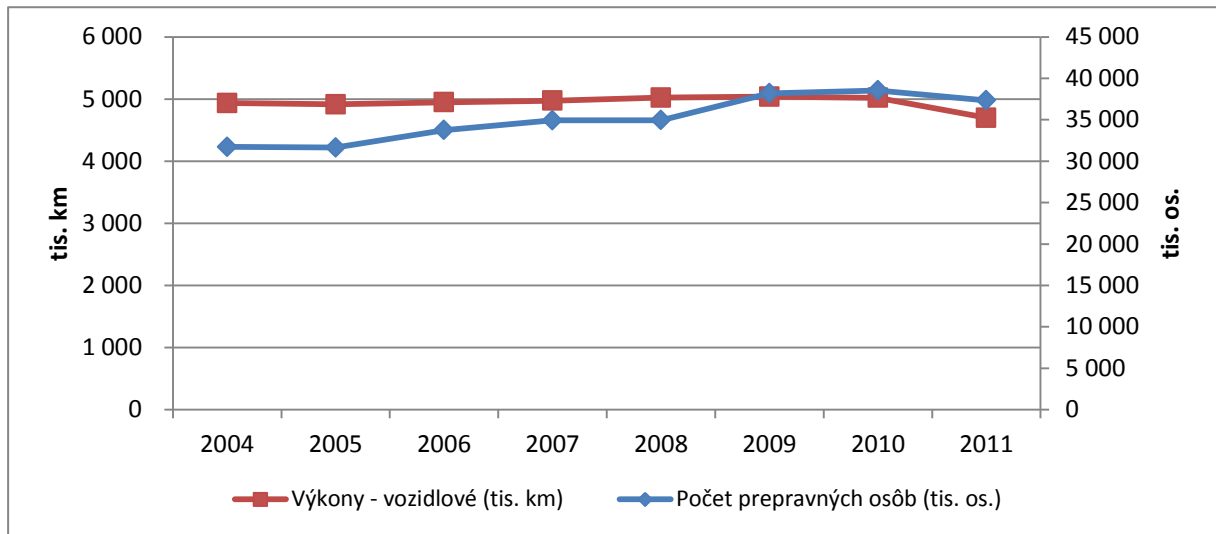
Zdroj: Mesto Prešov

Graf č. 87 Autobusy: výkony a prepravené osoby MHD v Prešove



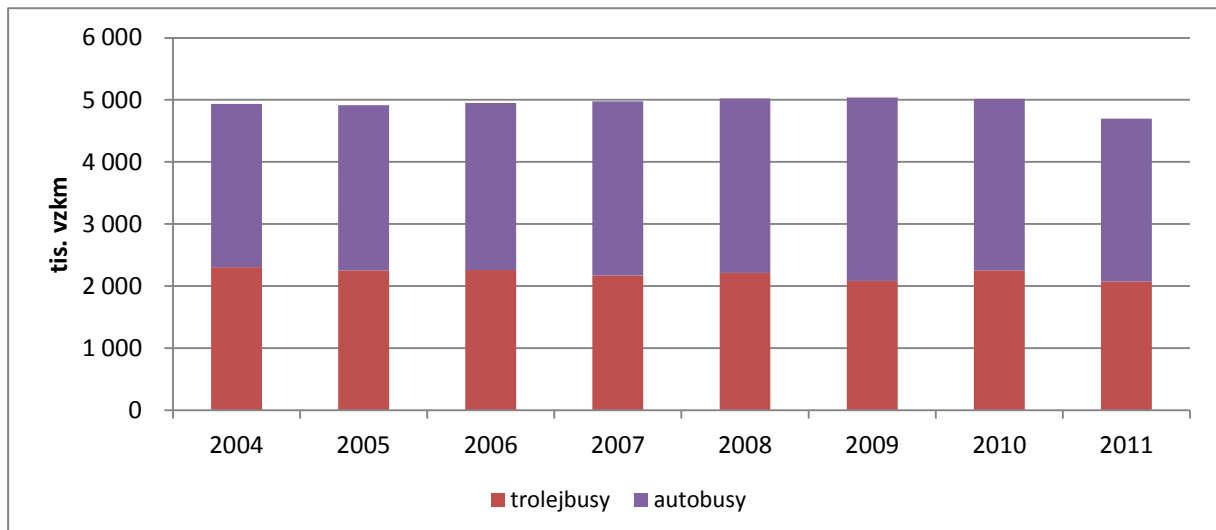
Zdroj: Mesto Prešov

Graf č. 88 Celkové výkony a prepravené osoby MHD v Prešove



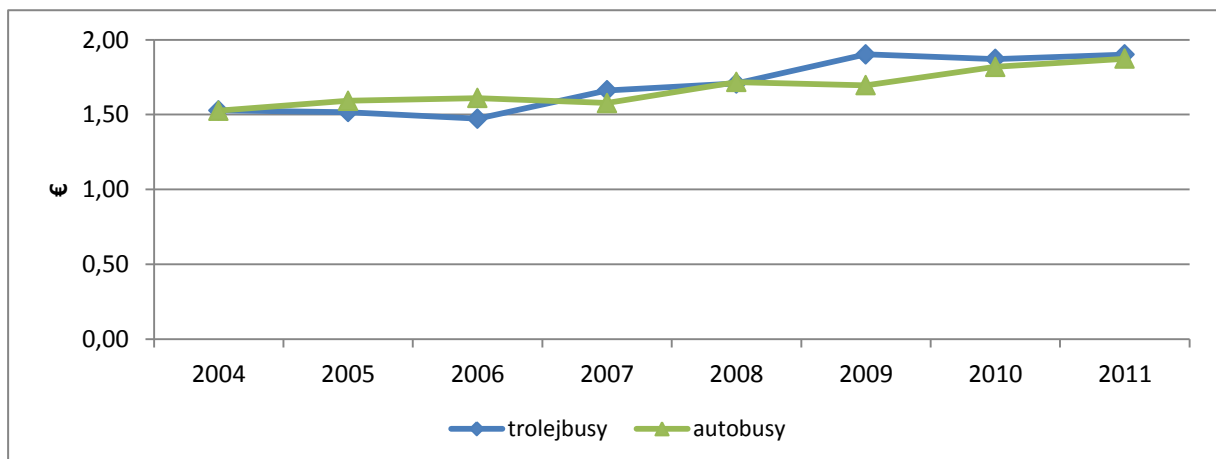
Zdroj: Mesto Prešov

Graf č. 89 Podiel trakcií na výkonoch MHD v Prešove



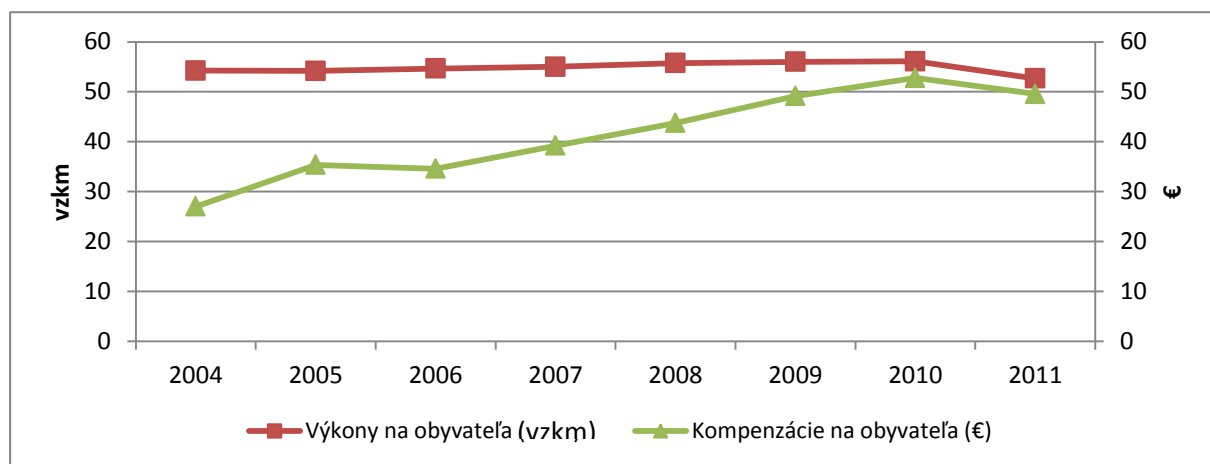
Zdroj: Mesto Prešov

Graf č. 90 Náklady na 1 vozidlový km podľa trakcií MHD v Prešove



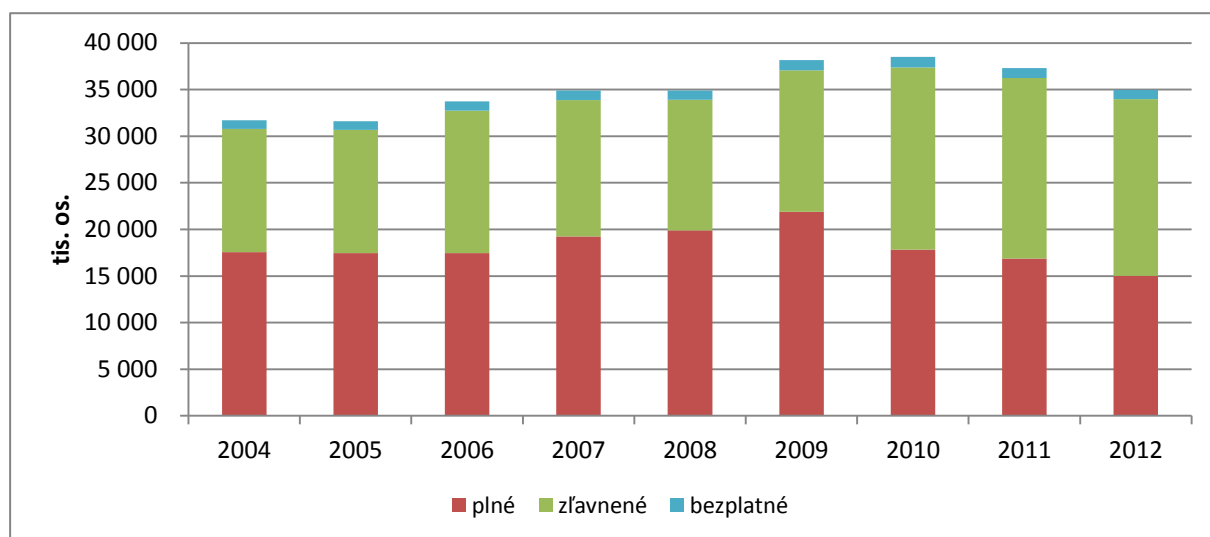
Zdroj: Mesto Prešov

Graf č. 91 Výkony a finančné kompenzácie MHD v Prešove na obyvateľa



Zdroj: Mesto Prešov

Graf č. 92 Počet prepravených osôb MHD v Prešove podľa kategórie cestovného



Zdroj: Mesto Prešov

2.7.3 Infraštruktúra

Železničná doprava

Najdôležitejším strediskom východného regiónu je dvojmestie Košice – Prešov. Nosnou železničnou traťou regiónu je dvojkolajná elektrifikovaná trať Košice – Bratislava (hranicou regiónu je Štrba). Na túto trať je Prešov napojený jednokoľajnou elektrifikovanou traťou Kysak – Prešov, ktorá za Prešovom ďalej pokračuje do Plavča ku štátnej hranici s Poľskom. Z Prešova ešte odbočuje jednokoľajná neelektrifikovaná trať do Humenného a do Bardejova (tieto dve trate v úseku Prešov - Kapušany pri Prešove používajú spoločnú koľaj).

Ďalšou významnou oblasťou regiónu je oblasť Vysokých Tatier. Túto oblasť obsluhuje systém elektrifikovaných úzkorozchodných tratí; ide o trate Tatranských elektrických železníc Poprad-Tatry – Štrbské Pleso s odbočkou Starý Smokovec – Tatranská Lomnica a o ozubnicovú železnicu Štrba – Štrbské Pleso. Oblasť na východ od Vysokých Tatier obsluhuje jednokoľajná neelektrifikovaná trať Poprad-Tatry – Plaveč (tu sa napája na už spomenutú líniu Prešov – Plaveč št. hr.), na ktorej je však od decembra 2012 osobná doprava vykonávaná len v úseku Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa. Z predmetnej trate odbočuje v Studenom Potoku trať do Tatranskej Lomnice.

Z hlavnej trate Bratislava – Košice odbočuje v Margecanoch jednokoľajná neelektrifikovaná trať do Červenej Skaly, Brezna a Banskej Bystrice (hranicou regiónu je tu Telgárt pri Červenej Skale).

Dôležitým železničným uzlom regiónu sú Košice. V juhozápadnom smere z neho vychádza čiastočne dvojkoľajná trať do Plešivca a Zvolena (elektrifikovaná však len v úseku Košice – Haniska pri Košiciach). Na východ od Košíc je nosnou železničnou líniou dvojkoľajná elektrifikovaná trať Košice – Čierna nad Tisou (hranica s UA), na ktorú nadväzuje v Michalovciach jednokoľajná trať do Humenného a Medzilaboriec (ku hranici s Poľskom; táto trať je elektrifikovaná len v úseku Michalovce – Bánovce nad Ondavou). Významným železničným uzlom na tejto línii je Humenné, kde sa k hlavnej trati pripájajú jednokoľajné neelektrifikované trate z Prešova a zo Stakčína, resp. Sniny.

Štandardnou rýchlosťou hlavných dvojkoľajných elektrifikovaných tratí je 100 – 120 km/hod. Dominujúcou rýchlosťou jednokoľajných elektrifikovaných tratí je 100 km/hod (avšak Prešov – Kysak len 80 km/hod). Na ostatných tratiach prevláda rýchlosť 70 – 80 km/hod (avšak Prešov – Bardejov, Studený Potok – Tatranská Lomnica, Plaveč – Lipany a trate Tatranských elektrických železníc len 60 km/hod, ozubnicová železnica Štrba – Štrbské Pleso 30 km/hod; naopak – na tratiach Košice – Plešivec a Prešov – Strážske je povolená rýchlosť 100 km/hod).

Dopravca využíva v regionálnej osobnej doprave na elektrifikovaných tratiach moderné elektrické jednotky radu 671 (tieto predovšetkým na hlavných tratiach), doplnené klasickými súpravami s elektrickými rušňami jednosmernej alebo dvojsystémovej trakcie. Na neelektrifikovaných tratiach nasadzuje motorové vozne odvodené od radu 810 alebo klasické súpravy s motorovými rušňami radov 750 a 754. Na trati v okolí uzla Humenné sú nasadzované aj novo dodané motorové jednotky radu 861. Na trati Poprad-Tatry – Stará Ľubovňa sú v prevádzke moderné motorové jednotky radu 840. V uzavretom systéme Tatranských elektrických železníc sú prevádzkované úzkorozchodné elektrické motorové jednotky radu 425.9 a na ozubnicovej železnici Štrba – Štrbské Pleso úzkorozchodné jednotky radu 405.9.

Na údržbu svojich vozidiel využíva štátny železničný dopravca rušňové depo a opravovňu vozňov Humenné a Košice. Z nich však iba na pracovisku v Košiciach je k dispozícii hala s dĺžkou potrebnou na údržbu elektrických motorových jednotiek radu 671. Na údržbu vozidiel operujúcich v oblasti Vysokých Tatier slúži rušňové depo Poprad, ktoré pochádza z prelomu 60. a 70. rokov 20. storočia.

V celom regióne nie je k dispozícii celoročná vozňová umývací linka. Exteriér vozidiel osobnej dopravy sa preto najmä počas zimných mesiacov prakticky neudržiava.

Autobusová doprava

Košický samosprávny kraj

Tabuľka č. 74 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v KSK

	Autobusy/spolu
Počet vozidiel	461
Počet nízkopodlažných vozidiel	6
Podiel nízkopodlažných vozidiel	1%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	419
Rezerva vozidiel	9%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	8,8

Zdroj: KSK

Tabuľka č. 75 Vybrané parametre informačného systému autobusovej dopravy v KSK

Vybavenie vozidiel on-line sledovaním polohy	áno
Podiel zastávok so zobrazovaním najbližších odchodov MHD	0% (1 zastávka)

Zdroj: KSK

Prešovský samosprávny kraj**Tabuľka č. 76 Vybrané parametre vozidlového parku autobusovej dopravy v PSK**

	autobusy/spolu
Počet vozidiel	532
Počet nízkopodlažných vozidiel	N/A
Podiel nízkopodlažných vozidiel	N/A
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	0
Maximálny počet vypravených vozidiel	N/A
Rezerva vozidiel	N/A
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	N/A

Zdroj: PSK

Mestská hromadná doprava**Košice****Tabuľka č. 77 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Košiciach**

	Električky	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet vozidiel	117	27	196	340
Počet nízkopodlažných vozidiel	9	0	91	100
Podiel nízkopodlažných vozidiel	8%	0%	46%	29%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	1	0	0	1
Maximálny počet vypravených vozidiel	77	19	154	250
Rezerva vozidiel	34%	30%	21%	26%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	24,50	16,74	11,76	16,54
Počet vozovní	1	1	3	4 ¹²
Kapacita vozovní	130	55	210	395
Spotreba el. energie (tis. kWh)	12 953	3 542		16 494
Spotreba pohonných hmôt za rok (tis. litrov)			2 911	2 911

Zdroj: DPMK

Tabuľka č. 78 Vybrané parametre električkových tratí MHD v Košiciach

Dĺžka siete koľajových tratí (jednokofajne, mimo vozovní) [m]	73 848
Dĺžka úsekov s obmedzenou rýchlosťou oproti projektovanej rýchlosti (jednokofajne) [m]	36 434
Maximálna premávková rýchlosť [km/h]	60
Počet výhybiek	186
Počet automaticky stavaných výhybiek	0
Zabezpečovacie zariadenia	-

Zdroj: DPMK

¹² Garáž Hornádska je spoločná pre autobusy a trolejbusy

Tabuľka č. 79 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Košiciach

Dĺžka trolejového vedenia (jednostopovo) [m]	23 100
Počet výhybiek	32
Počet automaticky stavaných výhybiek	0

Zdroj: DPMK

Tabuľka č. 80 Vybrané parametre informačného systému MHD v Košiciach

Vybavenie vozidiel on-line sledovaním polohy	áno, postupne bude zavedené do všetkých vozidiel v roku 2013
Podiel zastávok so zobrazovaním najbližších odchodov MHD	0

Zdroj: DPMK

Prešov

Tabuľka č. 81 Vybrané parametre vozidlového parku a infraštruktúry MHD v Prešove

	Trolejbusy	Autobusy	Spolu
Počet vozidiel	48	60	108
Počet nízkopodlažných vozidiel	16	28	44
Podiel nízkopodlažných vozidiel	33%	47%	41%
Počet vozidiel s rekuperáciou energie	18		18
Maximálny počet vypravených vozidiel	33	49	82
Rezerva vozidiel	31%	18%	24%
Priemerný vek vozidiel (bez GO)	12,9	10,39	11,6
Počet vozovní	1	1	1 ¹³
Kapacita vozovní	50	65	
Spotreba el. energie (tis. kWh)	4521,1		4521,1
Spotreba pohonných hmôt za rok (tis. litrov)		1 013	1 013

Zdroj: Mesto Prešov

Tabuľka č. 82 Vybrané parametre trolejbusových tratí MHD v Prešove

Dĺžka trolejového vedenia (dvojestopovo) [km]	30
Počet výhybiek	79
Počet automaticky stavaných výhybiek	0

Zdroj: Mesto Prešov

Tabuľka č. 83 Vybrané parametre informačného systému MHD v Prešove

Vybavenie vozidiel on-line sledovaním polohy	nie
Podiel zastávok so zobrazovaním najbližších odchodov MHD	0%

Zdroj: Mesto Prešov

Cesty

Košický samosprávny kraj má v majetku 573 km ciest II. triedy a 1382 km ciest III. triedy. Vyhradené jazdné pruhy pre autobusy na nich zriadené nie sú.

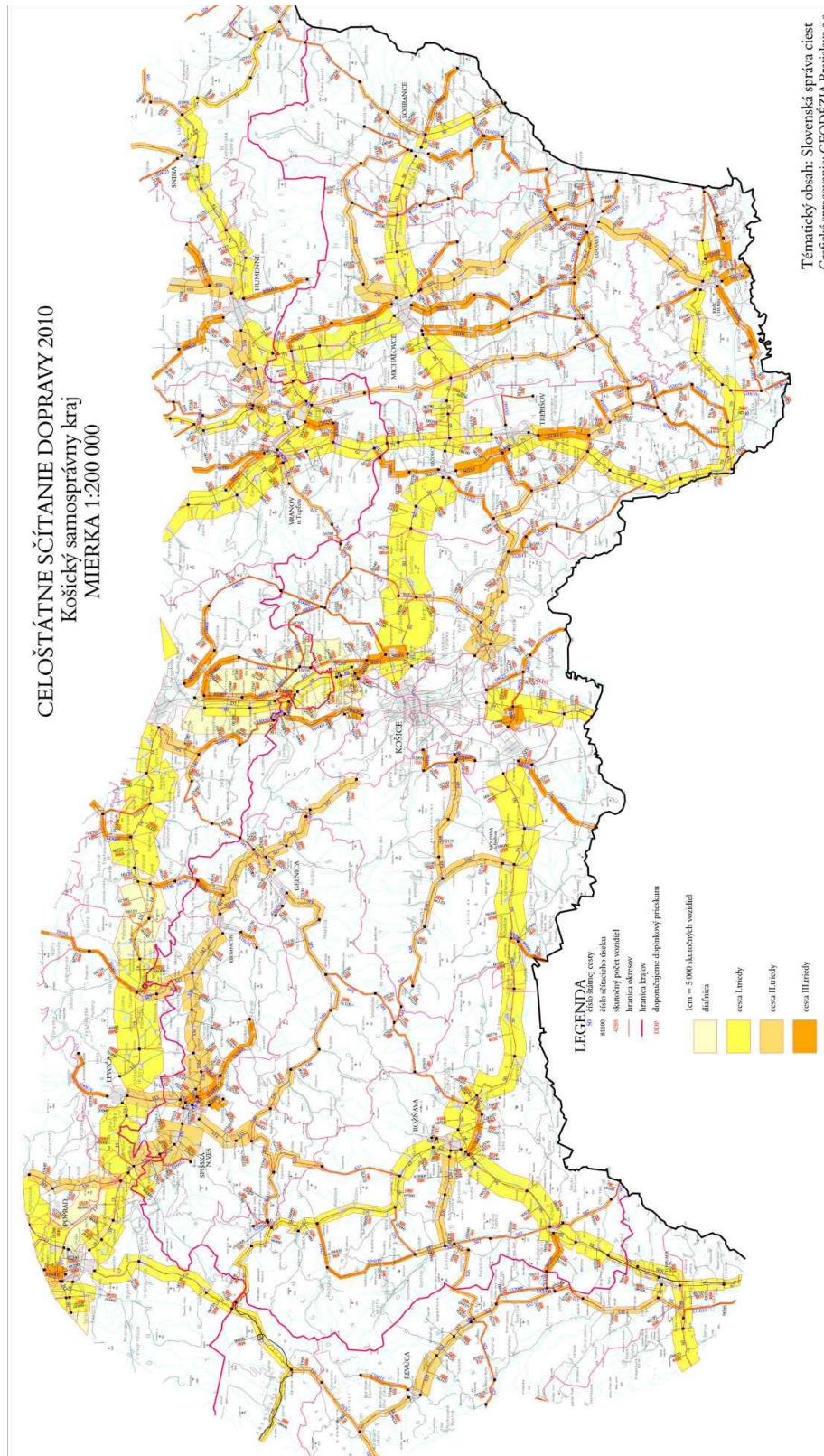
Mesto Košice má radiálno-okružný komunikačný systém mesta, ktorého výstavba postupovala v súlade s GDP a ÚPN HSA Košice. Celková dĺžka pozemných komunikácií na území mesta je 741,3 km, z toho cesty I., II., a III. triedy 63,729 km a miestne komunikácie 329,3 km. Na území mesta Košice je zriadený

¹³ Vozovňa je spoločná pre trolejbusy aj autobusy

samostatný BUS-pruh iba na zbernej komunikácii Štúrova ulica – Námestie osloboditeľov v dĺžke 890 m. Z celkového počtu 69 svetelne riadených križovatiek a dopytových chodeckých zariadení sú 4 križovatky riešené formou preferencie MHD. V električkovej doprave je absolútna preferencia inštalovaná na dvoch križovatkách na Alejovej ulici. Na svetelne riadených križovatkách na Triede SNP, kde je spádové územie obsluhované výlučne električkovou dopravou, je nefunkčná preferencia. Cestné komunikácie na území mesta, po ktorých premáva cestná hromadná doprava (trolejbusová, autobusová) sú v zmysle platnej legislatívy SR v správe rôznych subjektov, a to v závislosti od svojej kategórie (rýchlostné cesty – Národná diaľničná spoločnosť, a.s., cesty I. triedy – Slovenská správa ciest, cesty II. a III. triedy – Správa ciest KSK, miestne komunikácie – Mesto Košice a účelové komunikácie – príslušné právnické osoby).

V meste Prešov nie sú vytvorené žiadne vyhradené jazdné pruhy pre vozidlá MHD a taktiež žiadna z 22 riadených križovatiek nefunguje v režime preferencie vozidiel MHD.

Obrázok č. 30 Intenzity cestnej dopravy v KSK

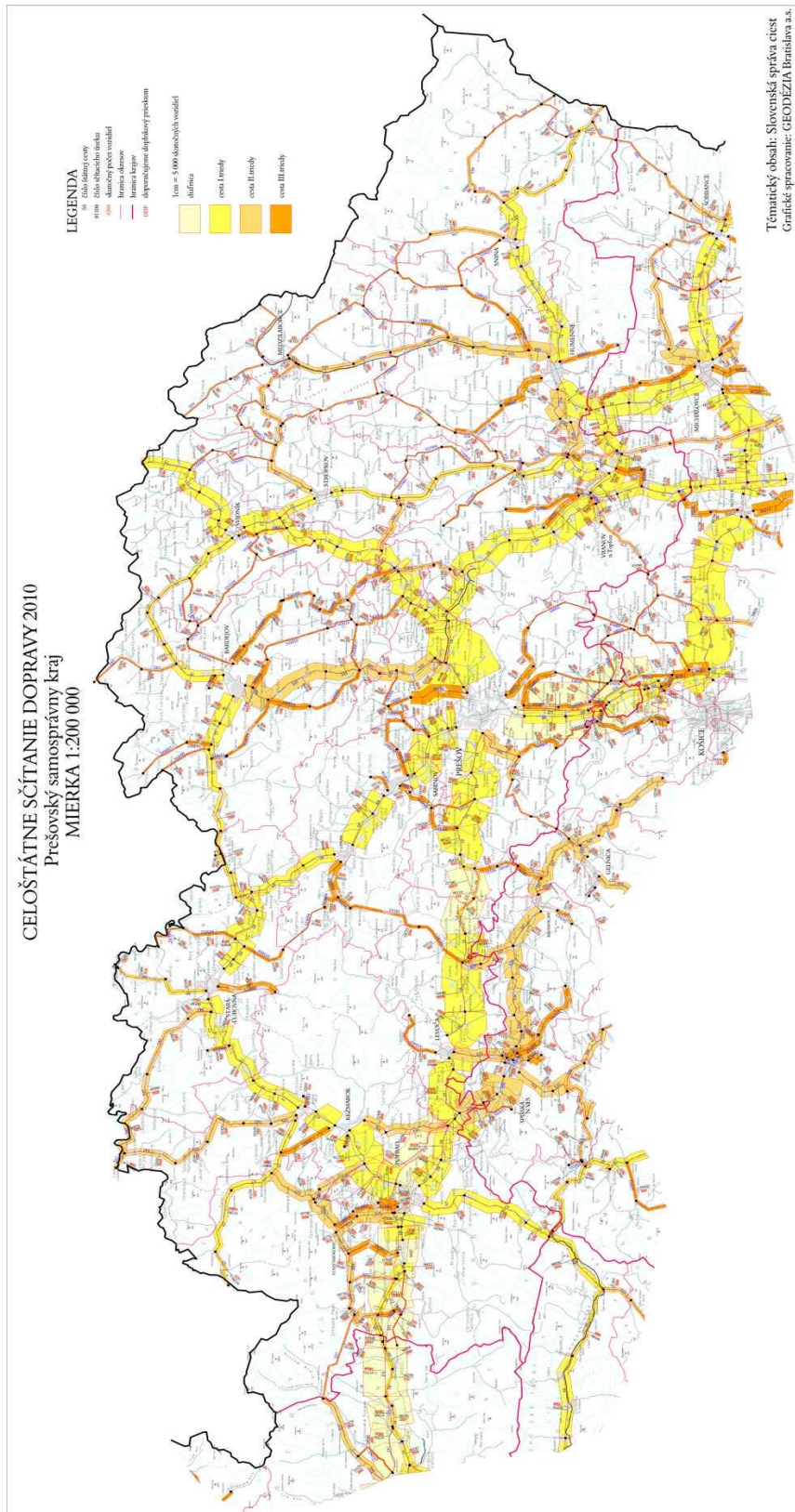


Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 31 Intenzity cestnej dopravy v Košiciach

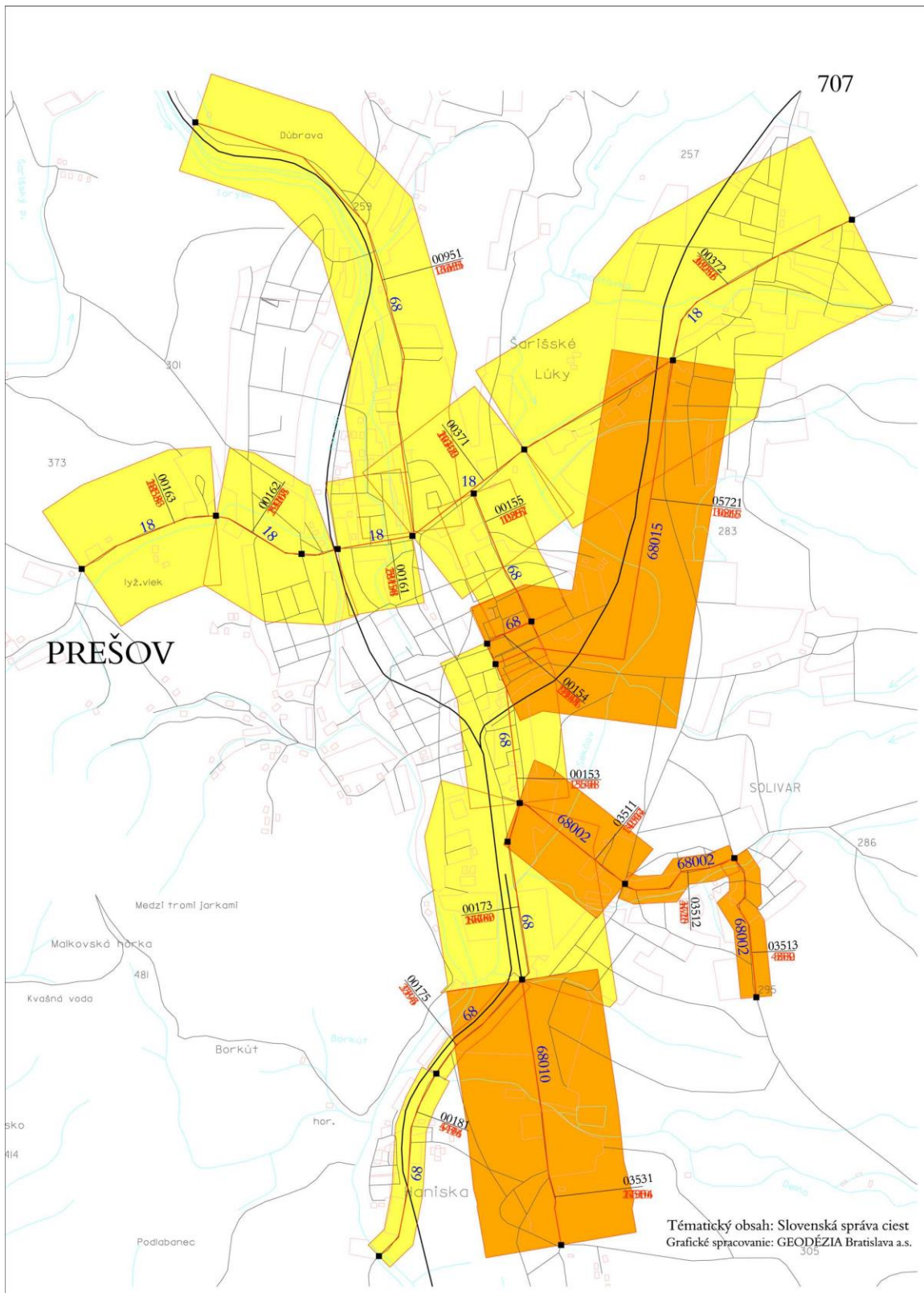


Obrázok č. 32 Intenzity cestnej dopravy v PSK



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

Obrázok č. 33 Intenzity cestnej dopravy v Prešove



Zdroj: SSC, Celoštátne sčítanie dopravy, 2010

3 Situačná analýza

3.1 Analýza spoločných regionálnych a nadregionálnych častí

3.1.1 Organizovanie dopravy

Vývoj štátneho rozpočtu a samosprávnych rozpočtov

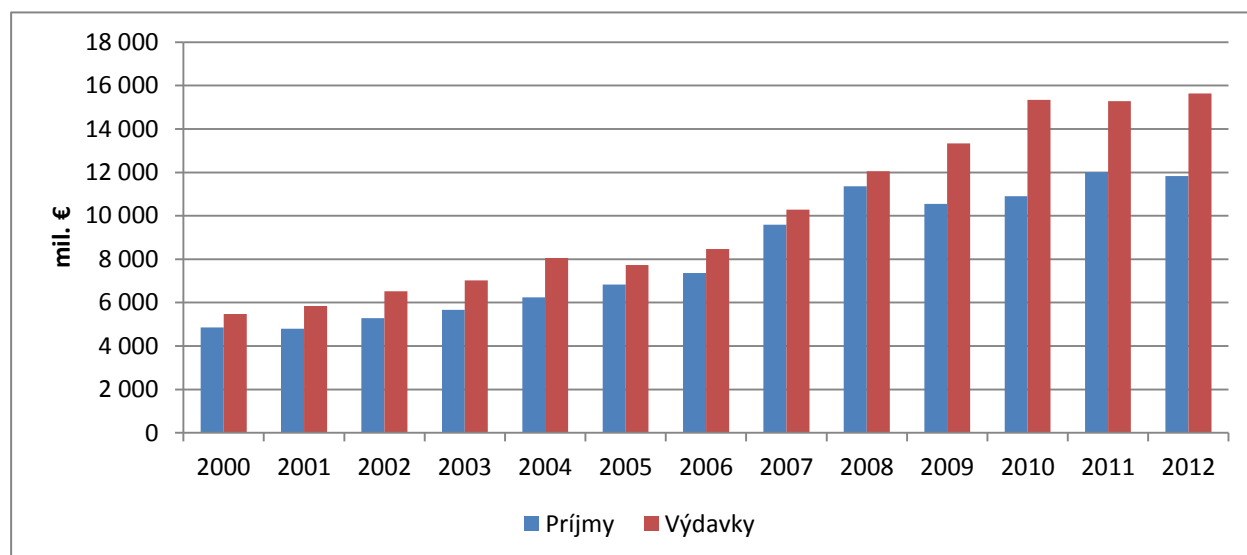
Štátny rozpočet SR bol doteraz prakticky vždy schodkový, čo ilustruje nasledujúca tabuľka a graf.

Tabuľka č. 84 Celkové príjmy a výdavky štátneho rozpočtu SR (v mil. €)

Štátny rozpočet	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Príjmy	4 852	4 802	5 282	5 662	6 249	6 835	7 367	9 589	11 352	10 541	10 901	12 002	11 830
Výdavky	5 481	5 840	6 519	7 022	8 061	7 730	8 463	10 289	12 057	13 332	15 337	15 278	15 641
Saldo	-629	-1 038	-1 237	-1 237	-1 812	-895	-1 096	-700	-704	-2 791	-4 436	-3 276	-3 811

Zdroj: ŠÚ SR, MF SR, MDVRR SR

Graf č. 93 Celkové príjmy a výdavky štátneho rozpočtu SR (v mil. €)

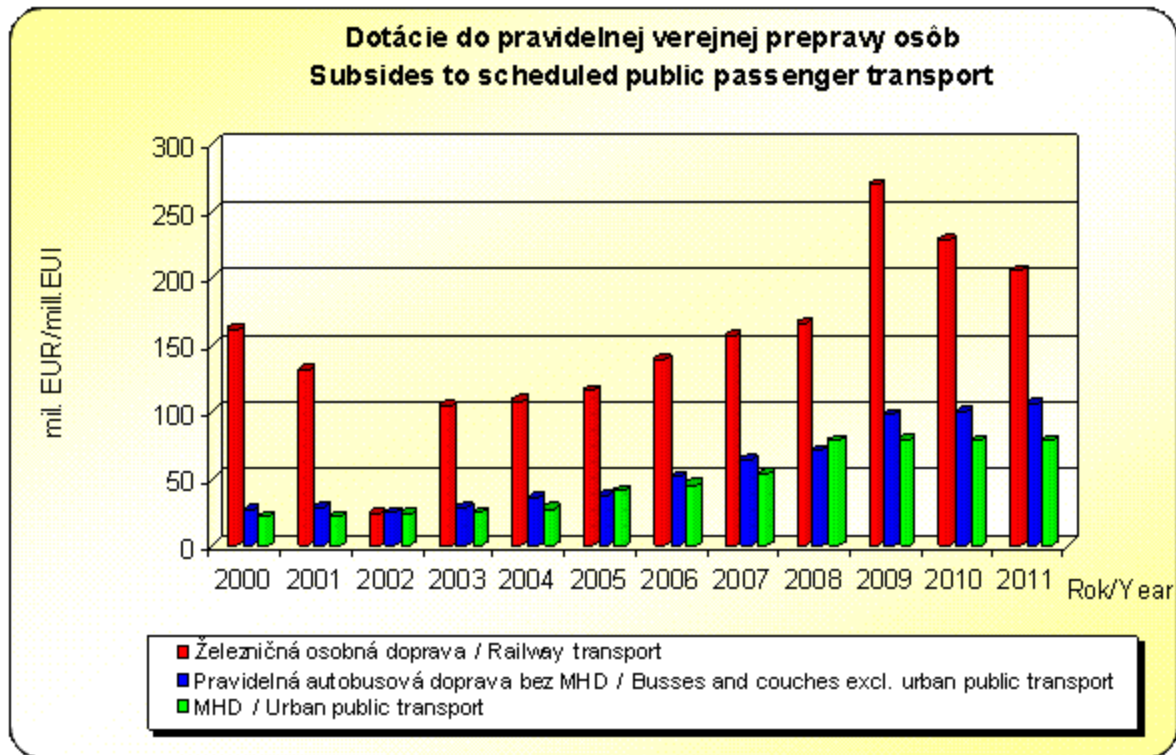


Zdroj: ŠÚ SR, MDVRR SR

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, avšak nedostatočné financovanie 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 infraštruktúry boli v rokoch 2009 – 2011 v priemere 220 mil. € ročne.

Kraje vydávajú na zabezpečenie verejnej osobnej dopravy¹⁴ 7 – 17 mil. € (podľa veľkosti kraja), spolu všetky kraje približne 100 mil. €. Na údržbu ciest II. a III. triedy je v rozpočtoch 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%.

Graf č. 94 Celkové dotácie do pravidelnej verejnej prepravy osôb v SR



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, celkové náklady najmä prímestskej autobusovej dopravy postupne rastú a v súvislosti s tým každoročne narastá aj úhrada straty dopravcov zo strany samosprávnych krajov. Táto situácia čoraz viac komplikuje finančnú kondíciu objednávateľov verejnej dopravy. K nárastu nákladov autobusovej dopravy došlo najmä z dôvodu nevyhnutnej obnovy vozidlového parku, nárastu cien pohonných hmôt a z dôvodu zavedenia mýta. Na výšku nákladov mala rovnako vplyv aj výška inflácie.

Možno konštatovať, že v prípade železničnej osobnej dopravy tvoria tržby v súčasnosti približne 30 – 33% príspevku objednávateľa. Pomerne rozkolísaný vývoj tohto ukazovateľa vyjadruje nasledovná tabuľka:

¹⁴ podľa rozpočtov samosprávnych krajov na rok 2013 zverejnených na webových sídlach jednotlivých VÚC

Tabuľka č. 85 Pomer dotácie ZSSK k tržbám z prepravy

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dotácia ZVVZ/ZoDSVZ Kapitálový transfer (ŠR, EU spolufinancovanie (tis. €))	160 991	172 808	179 247	165 970	325 241	249 014	251 484
Tržby z prepravy ¹⁵ (celkom, tis. €)	73 171	76 417	75 314	78 935	76 786	78 885	83 876
Pomer tržby / dotácie	45,45%	44,22%	42,02%	47,56%	23,61%	31,68%	33,35%

Zdroj: ZSSK

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 objednávaníu 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.

¹⁵ Tržby z prepravy obsahujú tržby z prepravy osôb v zmysle Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme a z prepravy osôb IC vlakov (nie je v nich zarátaný účet 602/9000 ostatné služby mimo Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme).

Tabuľka č. 86 Prehľad hlavných dopravcov PAD v jednotlivých VÚC

VÚC	Dopravca	Počet prímestských liniek
Bratislavský	Slovak Lines, a.s.	42
Trnavský	SAD Dunajská Streda, a.s.	44
	SAD Trnava, a.s.	89
	SKAND Skalica, s.r.o.	19
Trenčiansky	SAD Prievidza, a.s.	147
	SAD Trenčín, a.s.	61
Nitriansky	Arriva Nové Zámky, a.s.	90
	Arriva Nitra, a.s.	94
	Viliam Turan – TURANCAR	1
Žilinský	SAD Žilina, a.s.	125
	Milan Matejov, Vysoká nad Kysucou	1
	Danko Zajac, Turzovka	1
	UNITRANZ-TECH, s.r.o. Čierne	1
	Zdeněk Martaus – MABUS, Čierne	1
	Anton Kvašňovský, TOMITOUR, Čadca	1
	SAD Liorbus, a.s. Ružomberok	92
	KLIBOS, s.r.o. Zákamenné	3
	Zdeněk Triebel, Beňadovo	1
	KA&LO, s.r.o., Zápotok	1
	Jozef Jagelka, Rabča	1
	Autobusová doprava Ján Čuporák, Podbiel	1
	Autobusová doprava Edmund Šiška, Zuberec	1
	Autobusová doprava Jozef Žulko, Brezovica	1
	K&K Trust, s.r.o. Trstená	1
Banskobystrický	SAD Zvolen, a.s.	130
	SAD Lučenec, a.s.	75
Prešovský	SAD Prešov, a.s.	22
	Jozef Sliva – SLIVTOUR, Bardejov	2
	SAD Humenné, a.s.	73
	SAD Poprad, a.s.	70
	EURO-CRV Tatry, s.r.o., Poprad	1
	SAD Prešov, a.s.	41
	BUS Karpaty, s.r.o., Stará Ľubovňa	17
	Peter Pjatak, Stará Ľubovňa	1
Košícký	eurobus, a.s., Košice	111
	SAD Michalovce, a.s.	59

Zdroj: MDVRR SR

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.

Tabuľka č. 87 Zoznam podnikov zabezpečujúcich MHD

Mesto	Mestský dopravný podnik	Iný dopravný podnik
Banská Bystrica	DPMBB	SAD Zvolen
Bardejov		SAD Prešov
Bratislava	DPB	
Brezno		SAD Zvolen
Dolný Kubín		SAD LIORBUS
Košice	DPMK	
Liptovský Mikuláš		SAD LIORBUS
Lučenec		SAD Lučenec
Martin		SAD Žilina
Michalovce		M.K.-Trans plus s. r. o.
Nitra		Arriva Nitra
Nové Zámky		Arriva Nové Zámky
Poprad		SAD Poprad
Považská Bystrica	MDS Považská Bystrica	
Prešov	DPMP	
Prievidza		SAD Prievidza
Púchov	Autobusová doprava Púchov	
Rožňava		eurobus, a. s.
Ružomberok		SAD LIORBUS
Spišská Nová Ves		eurobus, a. s.
Trebišov		SAD Michalovce, a. s.
Trenčín		SAD Trenčín
Trnava		SAD Trnava
Zvolen		SAD Zvolen
Žilina	DPMŽ	

Zdroj: Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR, KSK

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 percent. 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 sa na lístok cestuje, pretože je ho možné použiť na neobmedzený počet ciest po tej istej trati (stanice vyznačené na lístku).

RJSK má v ponuke jednorazové, týždenné a mesačné predplatné lístky. Základné jednorazové cestovné predstavuje štátom regulovanú výšku cestovného a slúži všetkým, ktorý 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 a pre seniorov nad 70 rokov
- Zľavy pre deti od 6 do 15 rokov veku
- Zľavy pre žiakov a študentov v dennej forme štúdia do 26 rokov veku
- Zľavy pre držiteľov preukazov ŤZP a ŤZP-S

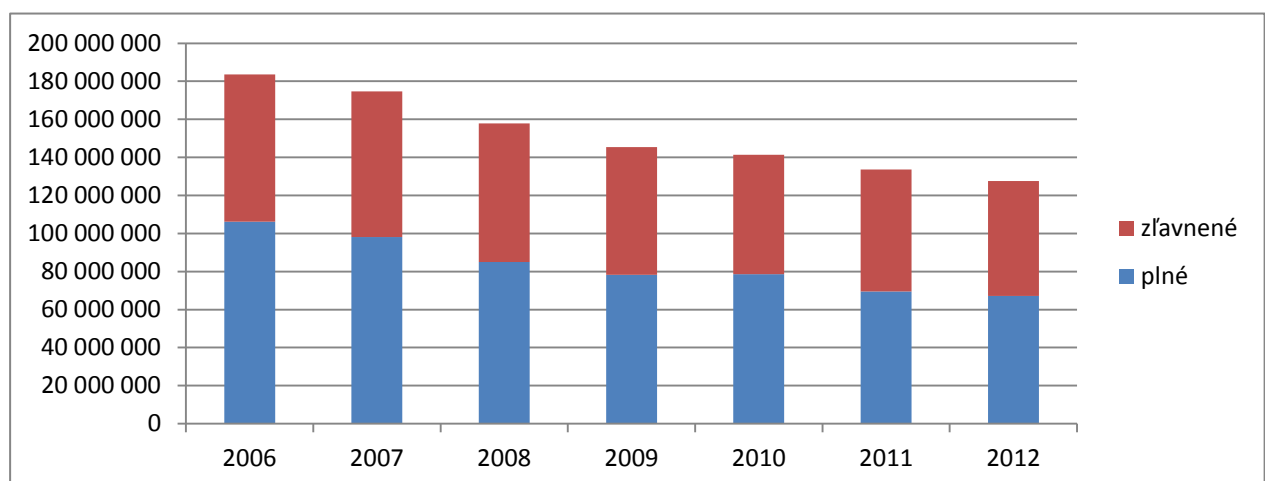
Spravidla bezplatne je prepravovaný detský kočík s dieťaťom, sprievodca držiteľa preukazu ŤZP-S, vozík pre imobilného cestujúceho a vodiaci pes so špeciálnym výcvikom.

Na základe zákona bezplatne cestujú poslanci a sudcovia, 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
- MHD v Bratislave

Graf č. 95 Vývoj počtu cestujúcich podľa druhu cestovného (BBSK, KSK, NSK, TTSK, ŽSK)



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

Prepravným dokladom v pravidelnej autobusovej doprave je cestovný lístok, ktorý môže mať papierovú alebo elektronickú podobu. Cestovný lístok možno 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 bezkontaktnéj 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
- v rámci cestovného lístku na vlak (*produkt „Vlakom ďalej“*)

Predaj cestovných lístkov vo väčších mestách prebieha prostredníctvom zákazníckych 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 staniaciach¹⁶. 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 je predávaný 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 objednávateľom v regionálnej železničnej doprave MDVRR SR a v prímestskej autobusovej doprave sú objednávateľmi 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 objednávateľ dopravných služieb berie do úvahy oprávnené požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu a 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.

¹⁶ Spolupráca so železničným dopravcom funguje aj naopak – v Bratislave je umožnené v rámci zákazníckeho centra DPB na Hodžovom nám. zakúpenie si cestovných lístkov aj na vlaky.

Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ dopravných služieb spolupracuje s objednávateľom dopravných služieb železničnej dopravy pre zosúladenie kapacitných a prevádzkových možností v železničnej a v pravidelnej autobusovej doprave. Objedávateľ 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 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 delby 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 zneprehľadňujú systém 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.

Pragmatickým cieľom v tejto oblasti by malo byť:

1. Prevzatie úplnej dopravnej obsluhy územia výhradne železničnou osobnou dopravou v tých miestach, kde cesta a železnica sú vo vzájomnom súbehu, kde je významný prepravný prúd a kde železnica má rovnaké alebo lepšie parametre (najmä rýchlosť prepravy) v porovnaní s cestnou dopravou. Takéto úseky tratí vyplývajú z popisu východiskovej situácie uvedenom vyššie v kapitole 2. Na týchto tratiach nie je potrebná súčasná paralelná prevádzka vlakov i prímestských autobusov. Usporené autobusové výkony možno účelne presunúť na iné potrebné miesta alebo posilniť prepravu osôb z odľahlejších území do železničných staníc na predmetných tratiach, čím je možné zvýšiť atraktivitu verejnej osobnej dopravy ako celku.
2. Úplné prenechanie dopravnej obsluhy územia autobusovej doprave v miestach, kde železnica nedokáže náležite využiť svoju vysokú prepravnú kapacitu, a kde v dôsledku svojich vysokých fixných nákladov jej efektívnosť je výrazne znížená, alebo kde je železničná doprava znevýhodnená nevhodným vedením trasy či nízkou prepravnou rýchlosťou v porovnaní s paralelnou cestnou komunikáciou. Tieto úseky tratí takisto vyplývajú z popisu východiskovej situácie.
3. Čo najužšia spolupráca medzi železničnou i prímestskou autobusovou dopravou vo všetkých ostatných oblastiach, kde sa budú prevádzkovať oba druhy dopravy vedľa seba. Pôjde najmä o úplnú elimináciu konkurenčného správania s čo najlepším previazaním

železničných i autobusových spojov medzi sebou navzájom. Podmienkou pre zavedenie tohto stavu je oveľa podrobnejšia a detailnejšia konkretizácia spôsobu vykonávania výkonov vo verejnom záujme objednávateľmi týchto výkonov, pričom jednou z najvýznamnejších tém tejto konkretizácie je konštrukcia cestovných poriadkov.

4. Integrácia jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy tak, aby vytvárala atraktívnejší a súčasne efektívnejší dopravný systém.

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 prehľad o počte legálnych a nelegálnych parkovacích miest.

Na centralizovanej úrovni boli doteraz agregované len vybrané dáta 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, tzn. nenapĺňa požiadavky vyššie uvedenej úlohy 1j).

3.1.2 Prevádzka

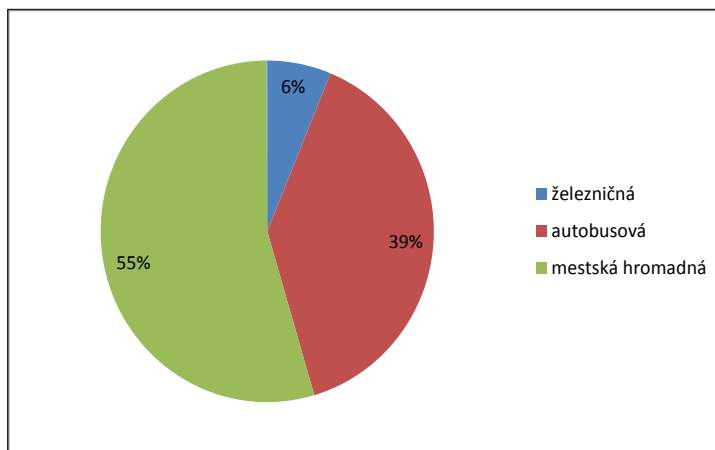
Vývoj prevádzky verejnej osobnej dopravy

Doprava je rozhodujúcim faktorom dosiahnutia zámeru – podporiť hospodársky rast regiónov, zlepšiť ich dostupnosť i mobilitu obyvateľov týchto regiónov. Moderná doprava napomáha využitiu disponibilného rastového potenciálu, ktorý nebol využitý z dôvodov nevyhovujúcej dostupnosti a slabej, resp. preplnenej dopravnej infraštruktúry.

Verejná osobná doprava má charakter služby obyvateľstvu, ktorej ťažisková úloha spočíva v uspokojovaní jeho každodenných požiadaviek na prepravu (cesty do zamestnania, škôl, úradov, do zdravotných zariadení a pod.). Na tejto úlohe sa v podmienkach Slovenska rozhodujúcou mierou podieľa osobná autobusová a železničná doprava, v rámci ktorej má pri dopravnej obsluhu mestských

aglomerácií a miest nezastupiteľné postavenie prímestská autobusová a železničná doprava a mestská hromadná doprava. Význam pravidelnej autobusovej dopravy pre rozvoj samosprávnych krajov a obcí je teda nesporný. Na sieť pravidelnej autobusovej dopravy je napojená každá z 2 890 obcí na Slovensku.

Graf č. 96 Rozdelenie počtov ciest verejnou dopravou (2011)



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 ich iba 6% využilo železnicu, 39% cestnú verejnú dopravu a 55% vozidlá MHD.

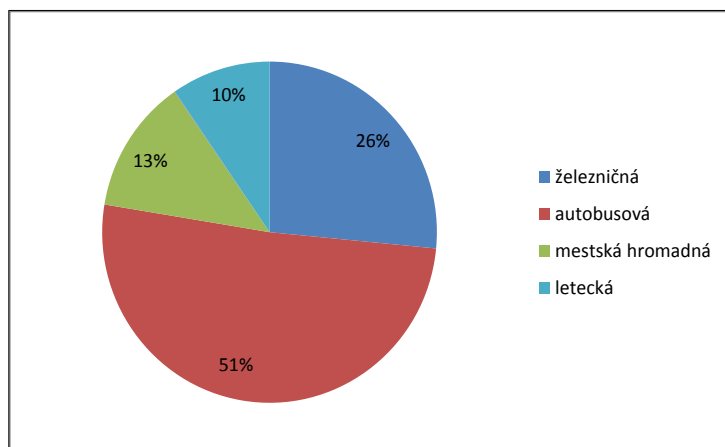
Prepravné výkony vo verejnej osobnej doprave v oskm sa delili v roku 2011 na 51% realizovaných v autobusovej doprave, 26% v železničnej doprave, 13% v mestskej hromadnej doprave a 10% v leteckej doprave (podiel leteckej dopravy na počte cestujúcich je menší ako 1%, avšak vzhľadom na vysokú priemernú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

vzdialenosť – napr. 1500 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. vzk. V roku 2011 prepravili všetky slovenské prevádzky MHD 417 mil. cestujúcich.

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.

Graf č. 97 Del'ba prepravnej práce verejnej dopravy v oskm v SR (2011)



Zdroj: ŠÚ SR

Železničná osobná doprava využíva výhodné rozmiestenie sídiel a vyššiu koncentráciu aktívneho obyvateľstva v niekoľkých väčších sídlach. Sídelne je obyvateľstvo SR rozmiestené v 2 891 obciach a mestách. Všetky väčšie sídla a mestá sú napojené na železničnú sieť. Z hľadiska veľkosti miest, SR má

iba 42 miest s počtom obyvateľov nad 20 000, cez ktoré prechádza železničná trať. V týchto mestách trvalo býva 2,25 mil. obyvateľov, keď sa pripočíta 1,9 mil. občanov žijúcich v obciach s priamym dosahom na železnicu, potom železničná osobná doprava obsluhuje územie obývané 4,1 mil. obyvateľmi, čo je viac ako 77% obyvateľov SR. To je priaznivá skutočnosť pre železničnú dopravu, avšak priemerné mesto SR má len 54 000 obyvateľov a priemerná veľkosť obce je 686 obyvateľov. Na rozptýlenom osídlení sa vytvorila špecifická organizácia vnútroregionálnej a medziregionálnej dopravy s gravitačnými bodmi a spádovými oblasťami pre hospodárske a zamestnanecké centrá.

Územné vedenie železničných tratí Slovenska, vzhľadom na jeho geografický povrch a rozlohu je rozložené tak, že hlavné traťové línie sa zhodujú s hlavnými sídelnými osami Slovenska. Hustota železničnej siete je preto pomerne vysoká, dosahuje 75 km železníc na tis. km² územia, čo značne prevyšuje priemer 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 spriemyselňovania a požiadavky i potreby kvalifikovanej pracovnej sily, čím sa prehľbovali regionálne disparity. Zosilnili sa jednak demografickým vývojom a jednak z hospodárskych dôvodov, ktoré v ostatnom čase sú spojené s transformáciou a vznikom novej štruktúry hospodárskych odvetví v regiónoch. Vyrovnanie ich hospodárskej úrovne s vyspelejšími regióni Slovenska je časovo a kapitálovo mimoriadne náročné a v mnohom závislé od uplatňovanej hospodárskej politiky.

Hybnosť obyvateľstva, ktorá vyplýva aj z urbanizácie, súvisí tiež s umiestňovaním kapitálu a vznikom pracovných miest. Má dvojakú povahu. Je to jednak hybnosť za prácou a inými aktivitami do miest mimo sídliska a nepravidelný, v dennom režime časovo rozptýlený, návrat späť a jednak hybnosť vyvolaná návratom časti obyvateľov z preplnených miest a nezdravého životného prostredia do menších vidieckych sídiel.

Pokles v miere urbanizácie Slovenska možno vysvetliť predovšetkým zhoršujúcimi sa životnými podmienkami vo väčších sídelných celkoch a mestách (exhaláty, hluk, prach, rast motorizácie, veľká koncentrácia občanov v malom priestore, dlhodobá nezamestnanosť, rastúce náklady na bývanie, cenové rozdiely tovarov medzi mestami a vidiekom a pod.) a významný je aj faktor dopravnej dostupnosti pracoviska z vidieckeho sídla. Dôležitú úlohu majú aj tradície obyvateľov Slovenska, ktoré uprednostňujú bývanie v menších vidieckych sídlach a dochádzanie do práce aj do vzdialenejšieho miesta.

Urbanizáciu spolu s hustotou obyvateľov žijúcich na km² je nutné považovať za významný dopravný faktor, ktorý vytvára dopyt po dopravných službách a rastúcu hybnosť obyvateľstva. Vyššia hustota obyvateľov je spravidla spojená s vyššou mierou urbanizácie. Prepravný dopyt je však priestorovo viazaný na určité miesta alebo spádové oblasti a jeho maximá sú sústredené na určité časti dňa. Z hľadiska dopravy je to faktor komplikujúci prepravu v tom zmysle, že vyžaduje vysoké prepravné kapacity v krátkych časových úsekoch dňa, ktoré sú však v ostatných hodinách nevyužitú. Keďže sa dopravná obsluha územia uskutočňuje vo verejnom záujme, je nevyhnutné straty z tohto dôvodu kompenzovať.

Z hľadiska osobnej dopravy urbanizácia spolu s hustotou obyvateľstva má osobitný význam pri plánovaní dopravy, tvorbe grafikonu a využiteľnosti jednotlivých vozidiel a vlakov. Poznatky získané od Svetovej banky a EBRD o vplyve urbanizácie na verejnú osobnú dopravu ukazujú, že v krajinách, ktoré dosahujú mieru urbanizácie nad 55% sa skracaie doba strávená vo verejných dopravných prostriedkoch. Úmerne s tým vzrastá dopyt po službách mestskej dopravy, alebo sa zvyšuje individuálna automobilová doprava. Prepravný dopyt vysoko preferuje tie druhy dopravy, ktoré spĺňajú požiadavku najnižšej doby strávenej dopravou. V spojení s preferenciou najnižších nákladov na dopravu, výškou priemerných miezd a životnej úrovne sa profiluje aj voľba druhu dopravy. Vo veľkej väčšine sídiel krajín zisťovania sa doba denne strávená vo verejných dopravných prostriedkoch s rastúcou urbanizáciou znižuje a pri vysokej

urbanizácii sa prepravný dopyt veľkou mierou presúva na individuálnu automobilovú dopravu, čo iba potvrdzuje skutočnosť, že so zvyšovaním miery urbanizácie nastávajú väčšie štrukturálne presuny medzi jednotlivými druhmi osobnej dopravy. Vývoj na Slovensku nenaznačuje tendenciu dosiahnuť a prekročiť hraničnú mieru urbanizácie.

Tabuľka č. 88 Počet obyvateľov v regiónoch (2010)

Regióny NUTS 3	Obyvateľstvo	Podiel na obyvateľoch SR
Bratislava	625 834	11,50%
Trnava	562 391	10,40%
Trenčín	599 018	11,00%
Nitra	705 193	13,00%
Žilina	698 009	12,90%
Banská Bystrica	652 800	12,00%
Prešov	808 532	14,90%
Košice	779 247	14,30%
SR	5 431 024	100%

Zdroj: ŠÚ SR

Tabuľka č. 89 Hustota obyvateľov VÚC na km²

VÚC	2005	2010	zmena
Bratislavský	294,1	306,3	+12,2%
Trnavský	133,6	135,8	+2,2%
Trenčiansky	133,4	133,0	-0,4%
Nitriansky	111,7	111,1	-0,6%
Žilinský	102,2	102,6	0,4%
Banskobystrický	69,5	69,0	-0,5%
Prešovský	88,9	90,2	+1,3%
Košický	114,3	115,5	+1,2%
SR	109,9	110,8	+0,9%

Zdroj: ŠÚ SR

Podiel jednotlivých módov dopravy

Dopravný trh v SR za ostatné roky prešiel významnými zmenami, ktoré sa vyznačujú rýchlym rastom 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, že sa zmenšuje počet cestujúcich v prímestskej doprave a vzrastá počet 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, že železničná doprava zvýši počet prepravených osôb na 50 mil. osôb, autobusová slabo klesne a automobilová sa zvýši o 3 – 4%.

Pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy územia požadovanej regiónmi však došlo z viacerých príčin k podstatnému úbytku počtu cestujúcich a poklesu výkonov. Za desaťročie 2000 – 2011 bolo zníženie významné, dopravný výkon v roku 2011 klesol 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 vzrastali. ZSSK dosahovala stratu, ktorú čiastočne kompenzoval štátny rozpočet.

Tabuľka č. 90 Priemerná prepravná vzdialenosť v km

Dopravný mód	2000	2005	2009	2010	2011
Železničná doprava	42,96	43,23	48,51	49,57	51,15
Cestná verejná doprava	13,96	16,74	14,04	14,19	15,39
Mestská hromadná doprava	2,90	3,54	2,90	2,90	2,81
Individuálna automobilová doprava	14,38	14,60	14,31	14,46	14,33
Priemerná prepravná vzdialenosť celkom	13,62	14,84	14,55	13,68	13,66

Zdroj: MDVRR SR, ŠÚ SR

Tabuľka č. 91 Podiel osobokilometrov na HDP spolu (oskm/€, v bežných cenách)

Ukazovateľ	2009	2010	2011
Podiel os. km na HDP spolu	0,183	0,133	0,133
v tom			
železničná doprava	0,036	0,035	0,035
cestná verejná doprava	0,072	0,067	0,067
cestná neverejná doprava	0,002	0,001	0,001
vnútrozemská vodná doprava	0,000	0,000	0,000
mestská hromadná doprava	0,018	0,017	0,017
letecká doprava	0,055	0,013	0,013

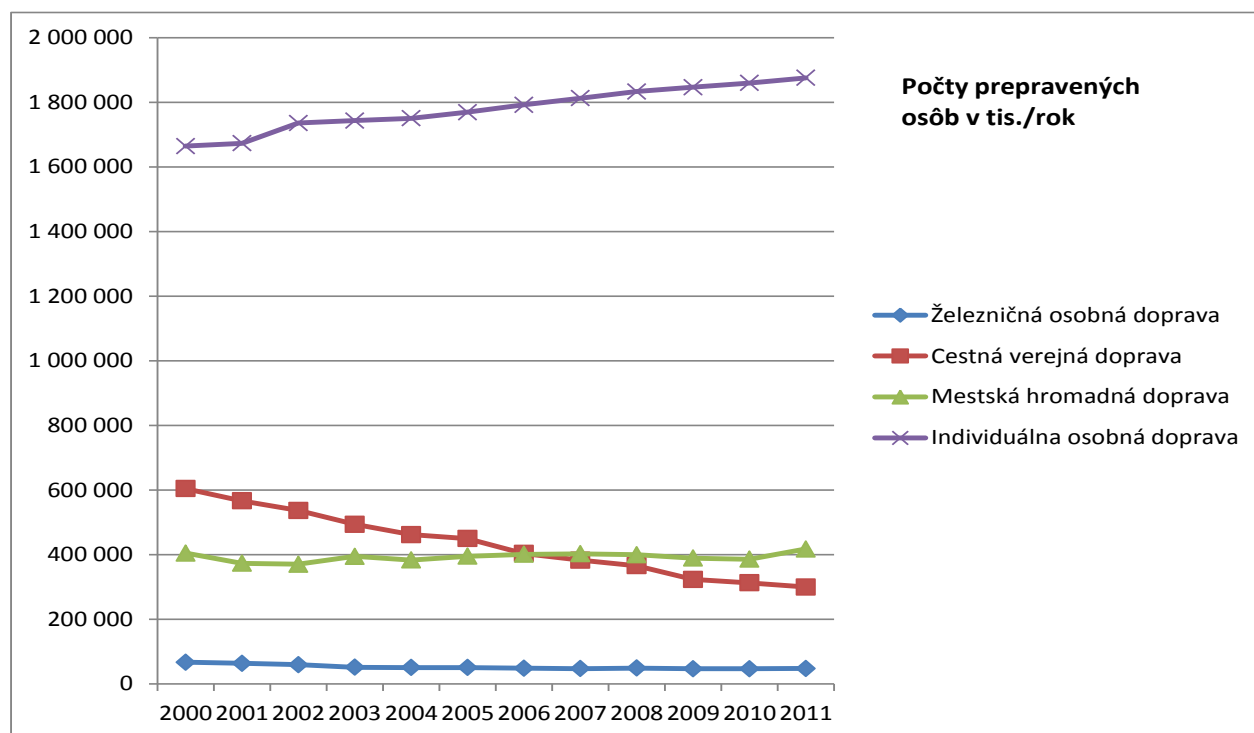
Zdroj: ŠÚ SR

Tabuľka č. 92 Vývoj dopravného trhu – osobná doprava (tis. osôb)

	Preprava osôb celkom tis. osôb	Železničná osobná doprava	Cestná verejná doprava	Mestská hromadná doprava	Individuálna osobná doprava	Verejná osobná doprava ¹⁷	Neverejná osobná doprava ¹⁸
2000	2 745 442	66 806	604 249	404 539	1 664 342	1 075 820	1 669 622
2001	2 680 747	63 473	566 445	373 269	1 673 019	1 003 456	1 677 291
2002	2 706 052	59 430	536 613	370 018	1 735 560	966 473	1 739 580
2003	2 688 157	51 274	493 706	394 465	1 742 915	940 153	1 748 004
2004	2 650 569	50 325	461 772	383 118	1 750 171	896 382	1 754 187
2005	2 669 382	50 458	449 456	395 064	1 769 147	896 788	1 772 594
2006	2 649 500	48 438	403 270	400 673	1 792 000	852 492	1 797 008
2007	2 650 438	47 062	382 589	402 591	1 812 245	832 609	1 817 829
2008	2 663 067	48 744	365 519	399 425	1 833 082	817 966	1 835 081
2009	2 609 688	46 667	323 142	389 263	1 846 439	761 470	1 848 218
2010	2 606 149	46 583	312 717	385 594	1 859 479	745 568	1 860 581
2011	2 642 307	47 531	299 579	417 293	1 875 479	765 117	1 877 190

Zdroj: MDVRR SR

Graf č. 98 Počet prepravených osôb jednotlivými módmi dopravy v SR



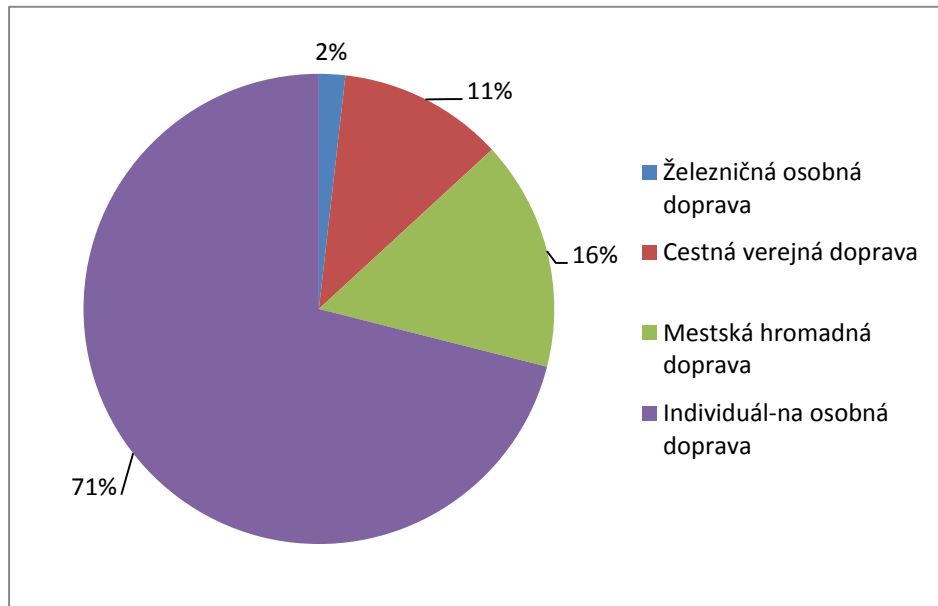
Zdroj: MDVRR SR

Predchádzajúci graf dokumentuje kontinuálny nárast objemu individuálnej automobilovej dopravy a pokles počtu prepravených cestujúcich v regionálnej autobusovej doprave. Naďalej pokračuje

¹⁷ vrátane leteckej a vnútrozemskej vodnej dopravy¹⁸ vrátane cestnej neverejnej dopravy

stagnácia až mierny pokles počtu cestujúcich v železničnej doprave a stagnácia počtu cestujúcich v mestskej hromadnej doprave.

Graf č. 99 *Deľba prepravnej práce v SR (2011)*

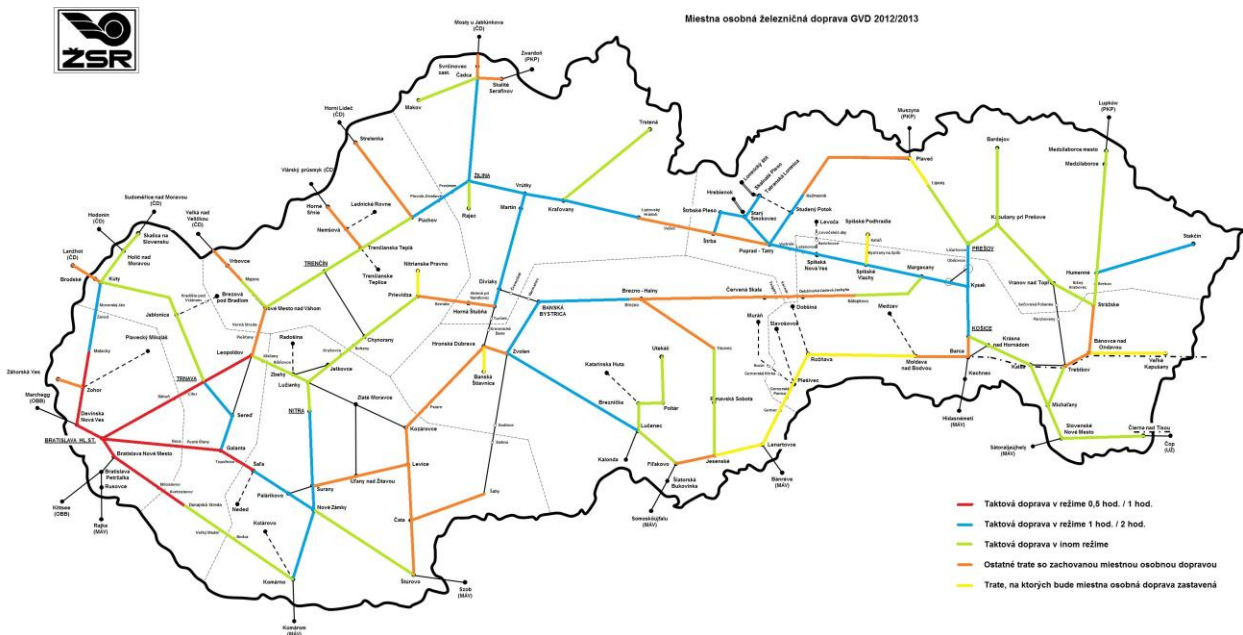


Zdroj: MDVRR SR

Železničná doprava

Veľký potenciál spočíva v účelnej koordinácii autobusovej prímestskej a železničnej regionálnej osobnej dopravy a sústredení 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 (pôjde predovšetkým o náhradu starších, nedostatočnou údržbou nadmerne opotrebovaných vozidiel novými a o zásadné zdokonalenie ich údržby).

Obrázok č. 34 Regionálna osobná železničná doprava v GVD 2012/2013



Zdroj: VÚD

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 do budúcnosti pokračovať. Určitým problémom je absencia cestných komunikácií v miestach, kde by pre obsluhu relatívne nízkeho prúdu cestujúcich postačovala pre zabezpečenie osobnej dopravy autobusová doprava a kde je dnes namiesto toho prevádzkovaná kapacitná a drahá železničná osobná doprava, pracujúca v neekonomickom režime (Nové Mesto nad Váhom – Myjava, Handlová – Horná Štubňa, Šahy – Čata).

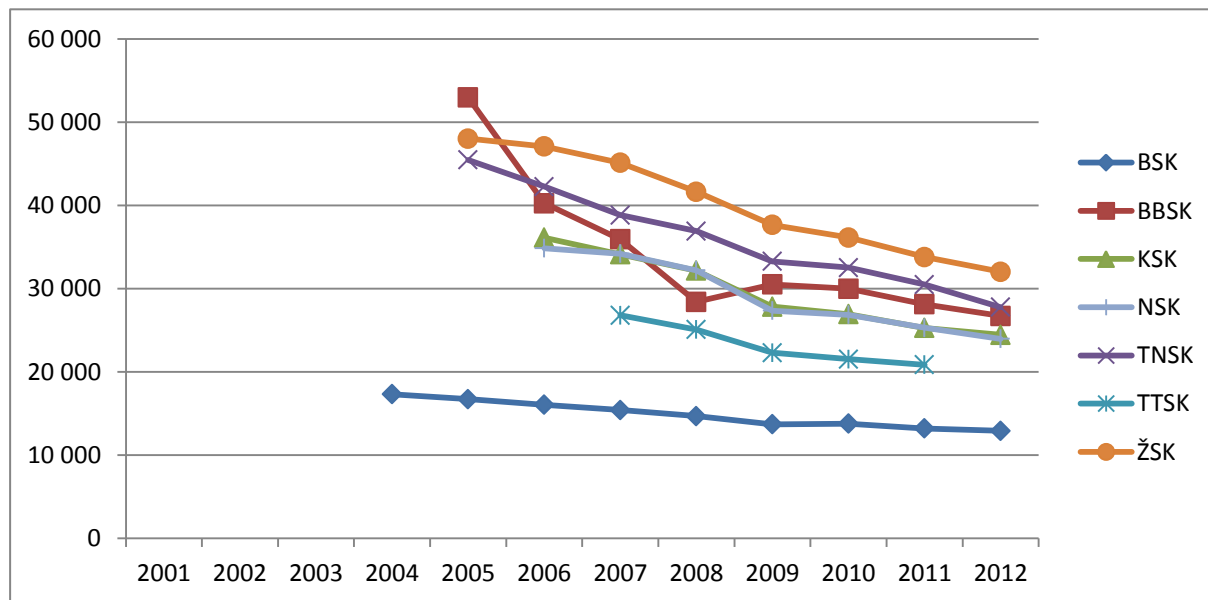
Autobusová doprava

Spoločným problémom autobusovej regionálnej verejnej dopravy v samosprávnych krajoch je pokles počtu cestujúcich v ostatných rokoch a s tým spojený nárast potrebných dotácií. Prepravné služby sú v krajoch poskytované na základe dlhodobých zmlúv s dopravcami, ktorí obnovili vozidlový park autobusov. Nie sú 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 subsystemov 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, avšak dlhodobo jej objem klesá.

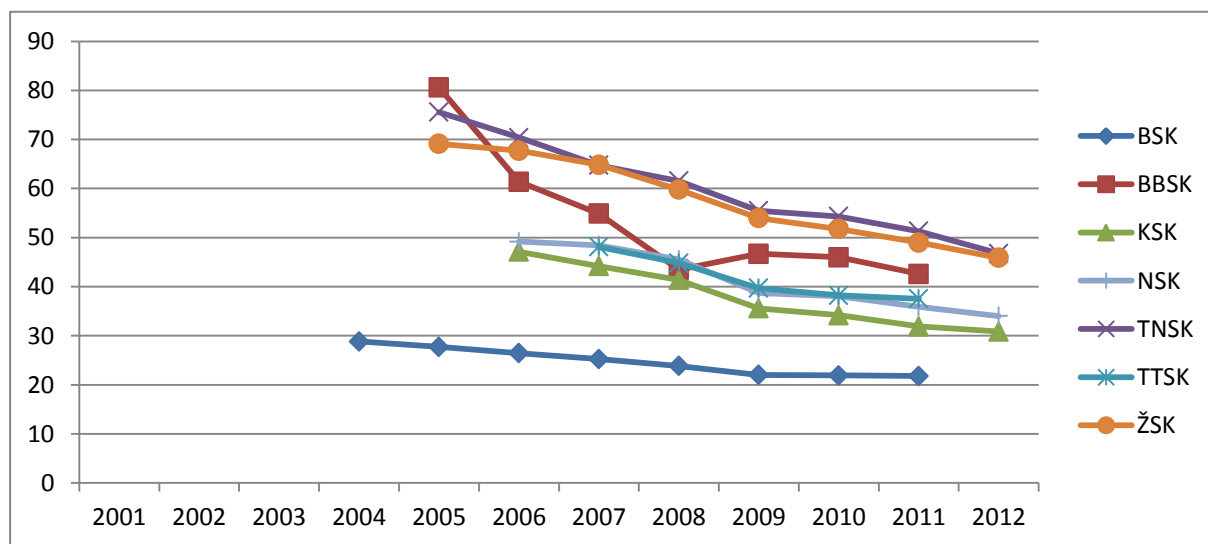
Graf č. 100 Vývoj počtu prepravených osôb autobusovou dopravou v jednotlivých VÚC [tis. os.]



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

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

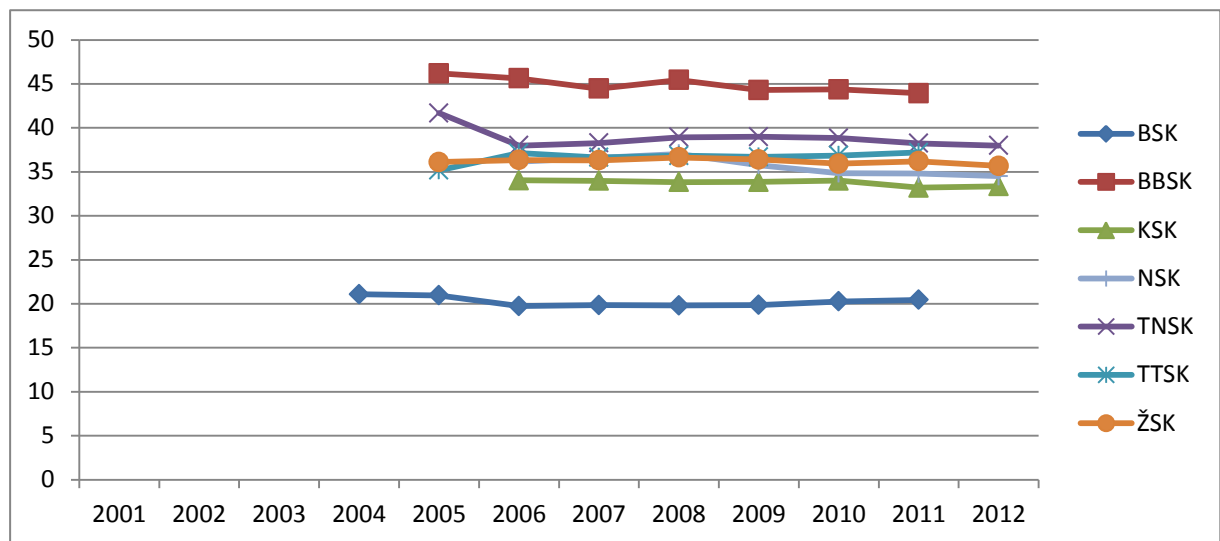
Graf č. 101 Počet prepravených osôb autobusovou dopravou na obyvateľa v jednotlivých VÚC



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

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.

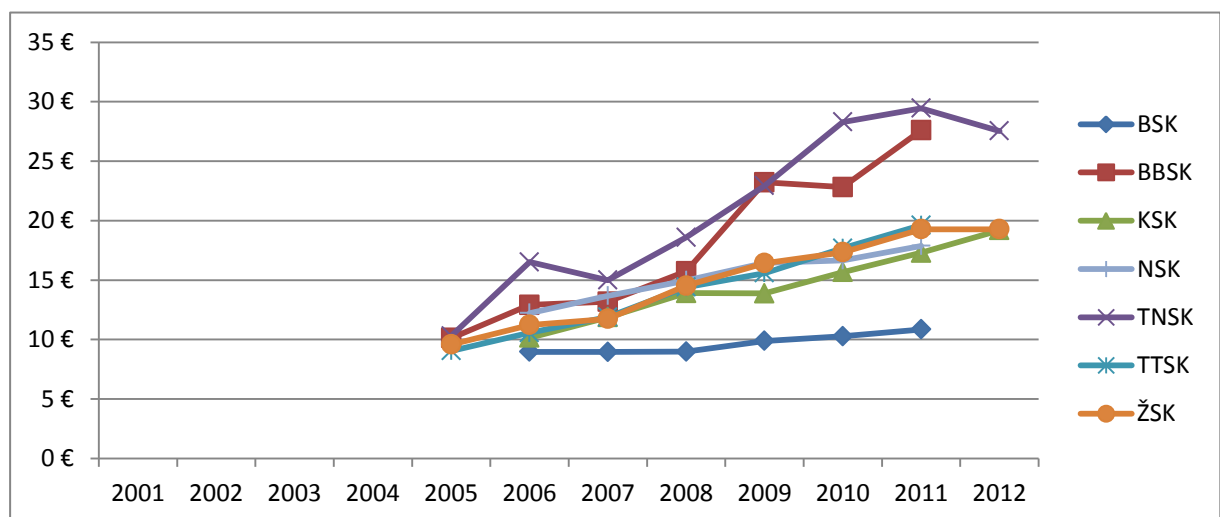
Graf č. 102 Výkony autobusovej dopravy na obyvateľa v jednotlivých VÚC (vzkm/obyv.)



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

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.

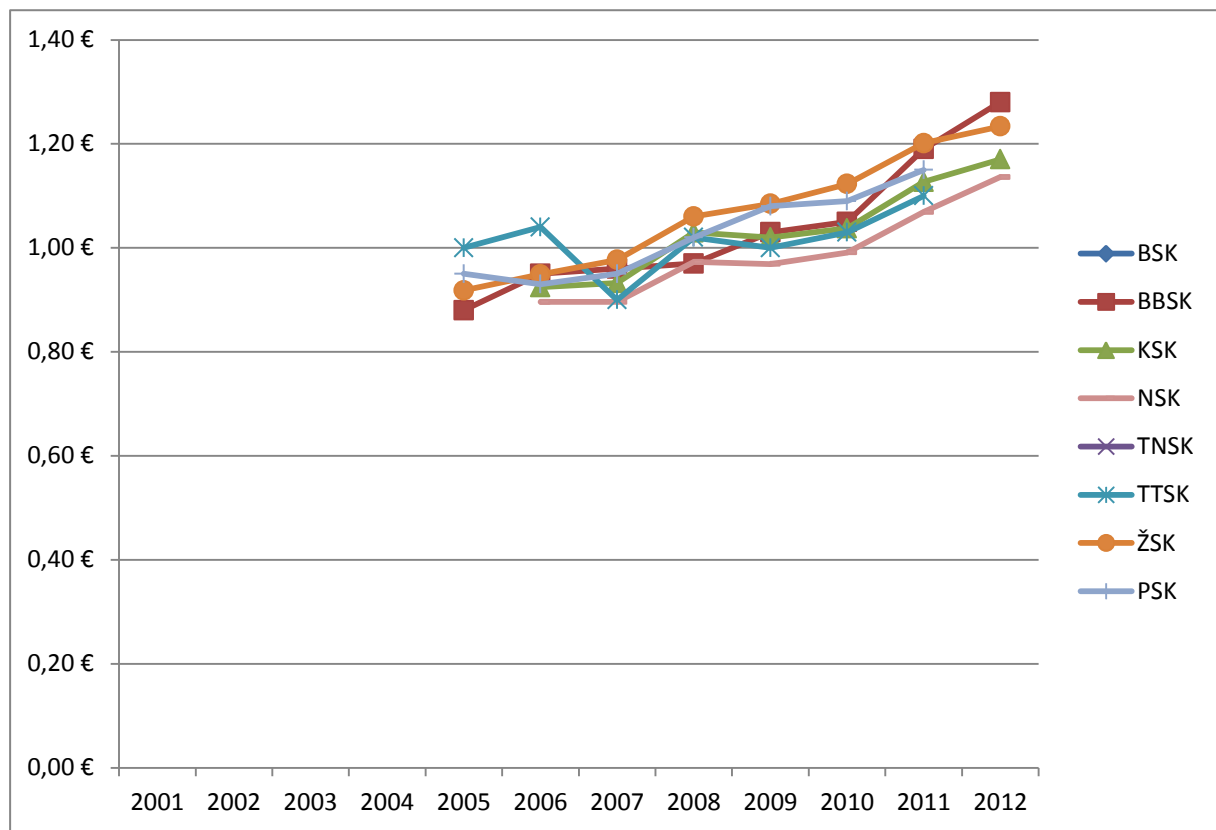
Graf č. 103 Kompenzácie autobusovej dopravy na obyvateľa v jednotlivých VÚC



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

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

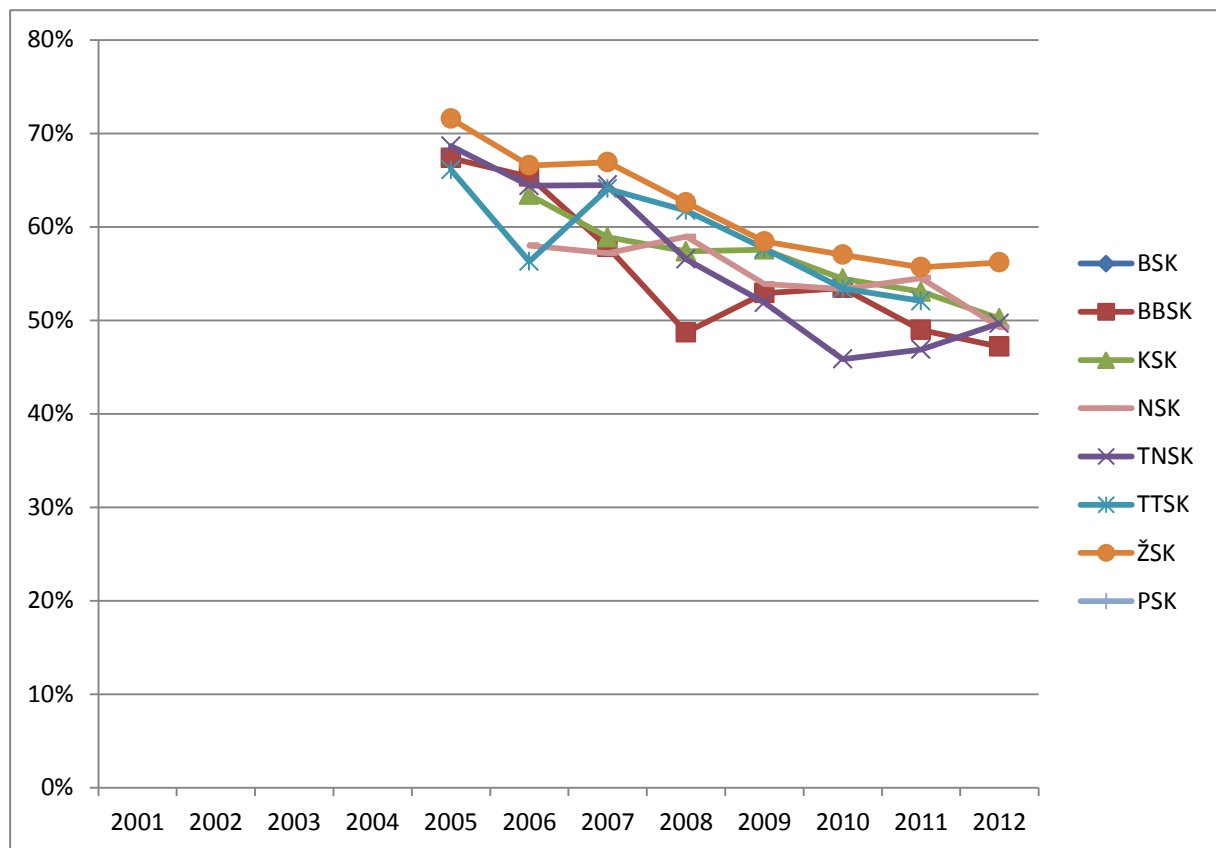
Graf č. 104 Náklady autobusovej dopravy na vzkm v jednotlivých VÚC



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

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 prepadom počtu cestujúcich a tržieb.

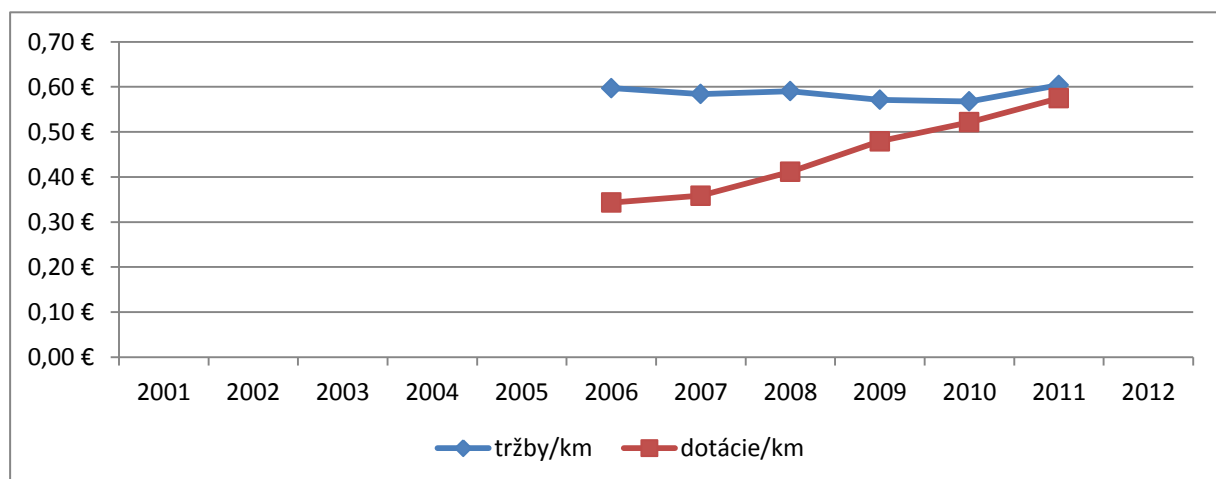
Graf č. 105 Krytie nákladov tržbami za cestovné lístky v autobusovej doprave v jednotlivých VÚC



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

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

Graf č. 106 Porovnanie vývoja dotácií/km a tržieb/km v autobusovej doprave (BSK, BBSK, KSK, NSK, TSK, TTSK, ŽSK)



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

Podľa súčasne platných cestovných poriadkov jednotlivých dopravcov PAD je možné konštatovať, že v jednotlivých VÚC je počet liniek a definovaných spojov (spoje určené na pracovný deň, víkend, prípadne sviatkov) podľa nasledujúcej tabuľky, pričom je to za celé Slovensko 1 421 liniek a 43 344 spojov. Z uvedeného prehľadu možno konštatovať, že v Žilinskom, Prešovskom, Trenčianskom

a Banskobystrickom VÚC je počet liniek nad 200. Priemerný počet spojov na linku charakterizuje súčasne veľké množstvo spojov, ktoré sú veľmi rôznorodé (je v nich veľa výnimiek), pretože ich vedenie je výsledkom prispôsobovania sa konkrétnej potrebe prepravy, čo nasvedčuje potrebe nesystémového prístupu v snahe vyhovieť jednotlivým požiadavkám cestujúcej verejnosti pri obmedzených finančných prostriedkoch.

Tabuľka č. 93 Počet autobusových liniek a spojov v jednotlivých VÚC

VÚC	Počet liniek	Počet spojov	Počet spojov/linka
Bratislavský	41	2 394	58,4
Trnavský	152	3 822	25,1
Trenčiansky	208	6 413	30,8
Nitriansky	185	4 944	26,7
Žilinský	232 ¹⁹	7 489	32,3
Banskobystrický	205	6 453	31,5
Prešovský	228	5 949	26,1
Košický	170	5 880	34,6
Slovenská republika	1 421	43 344	30,5

Zdroj: MDVRR SR

Mestská hromadná doprava

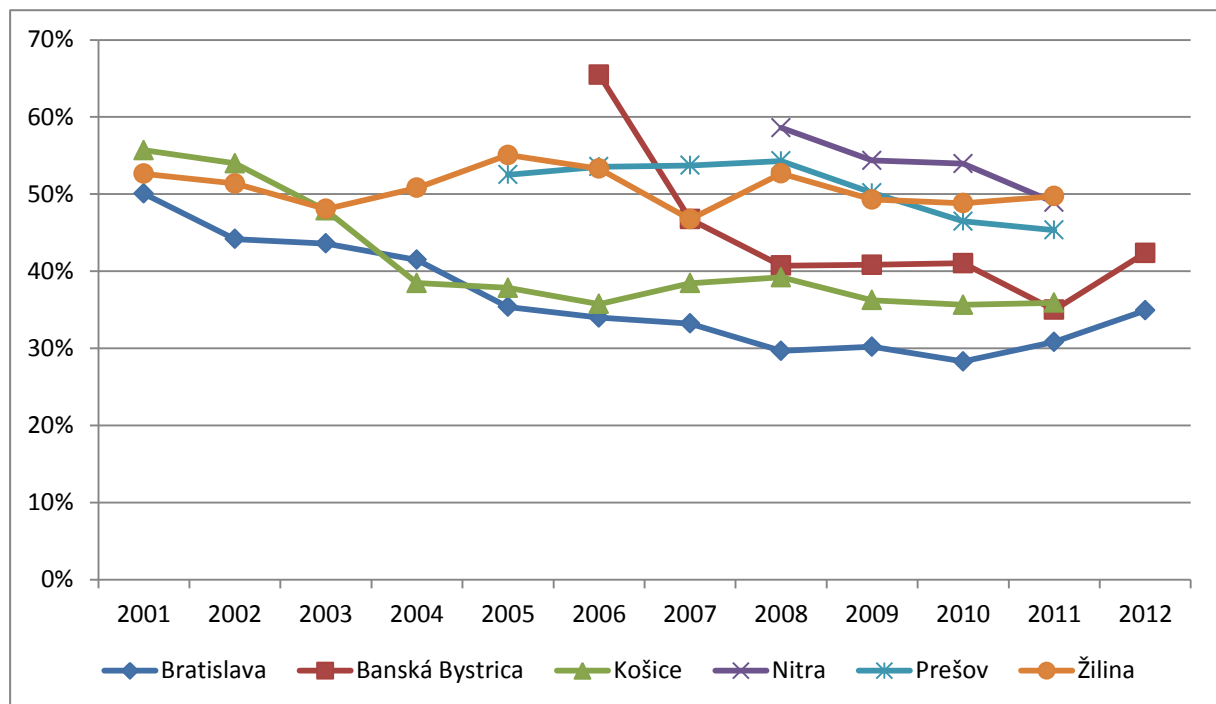
Typickými skupinami cestujúcich v MHD sú:

- žiaci základných škôl, študenti stredných a vysokých škôl
- pracujúci, ktorí za prácou dochádzajú zo sídlisk do centra mesta, priemyselných zón alebo do iných miest a obcí
- dôchodcovia
- turisti a návštevníci mesta a regiónu
- 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.

¹⁹ V tabuľke v ŽSK sú uvedené všetky linky vo VÚC, nielen za SAD Žilina a LIORBUS, a. s. Táto tabuľka zahrňuje všetkých dopravcov v jednotlivých VÚC, nielen hodnotených v PAD.

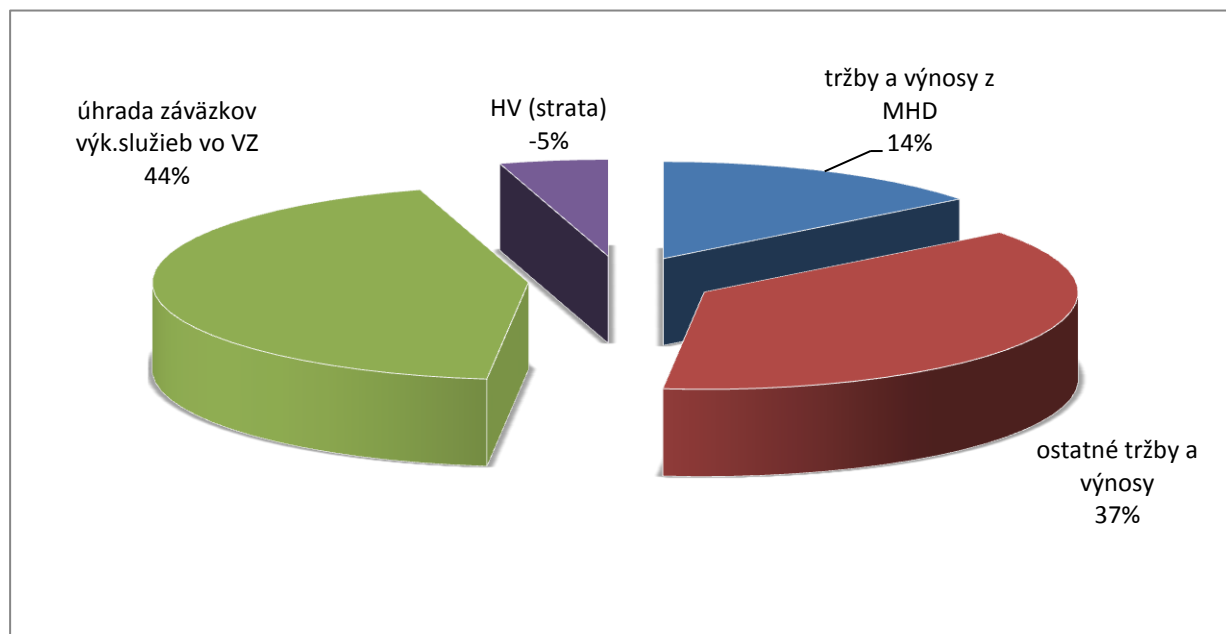
Graf č. 107 Krytie nákladov tržbami za cestovné lístky v MHD



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

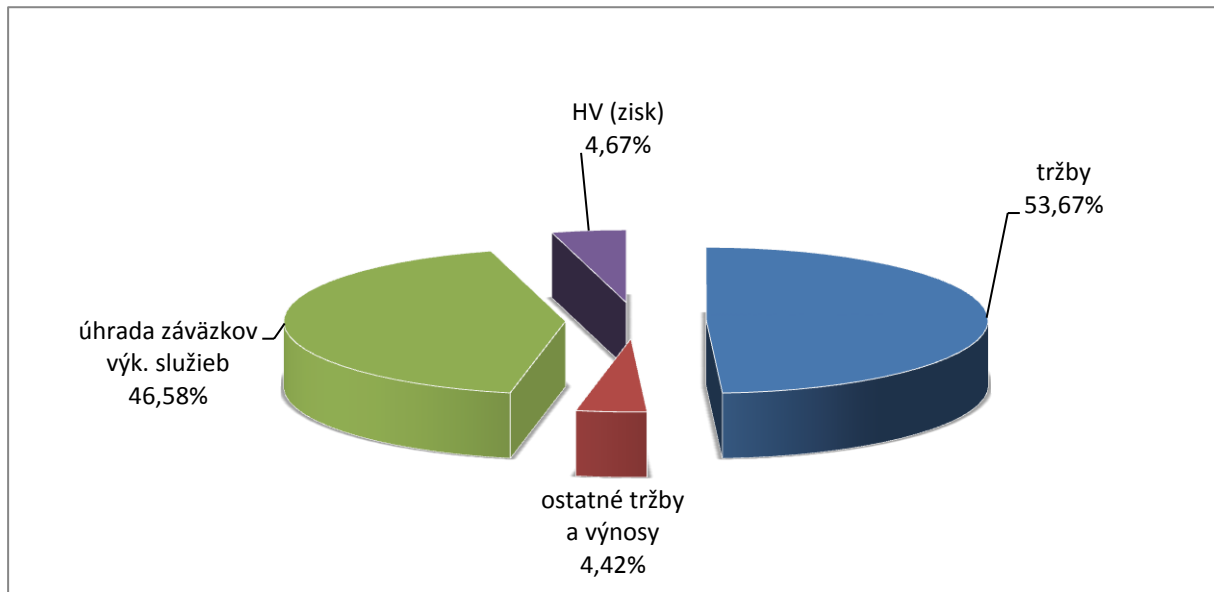
Nasledujúce dva grafy demonštrujú rozdiely medzi vykonávaním dopravy internými a externými dopravcami. Zatiaľ čo hospodársky výsledok interných dopravcov miest je v priemere záporný, v prípade, ak dopravu vykonáva súkromný dopravca, je hospodársky výsledok kladný. Externí dopravcovia však pôsobia prevažne v menších prevádzkach MHD bez dráhovej dopravy.

Graf č. 108 Podiel krytia nákladov na MHD tržbami a výnosmi – mestské dopravné podniky (2011)



Zdroj: Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR

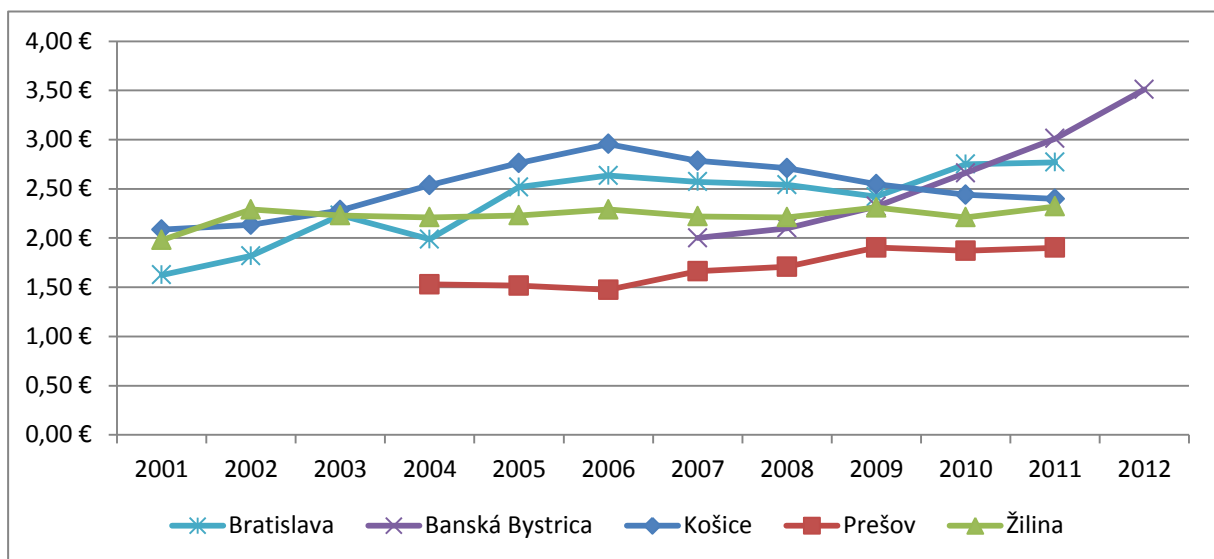
Graf č. 109 Podiel krytia nákladov na MHD tržbami a výnosmi – podniky SAD (prevádzky MHD) (2011)



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 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.

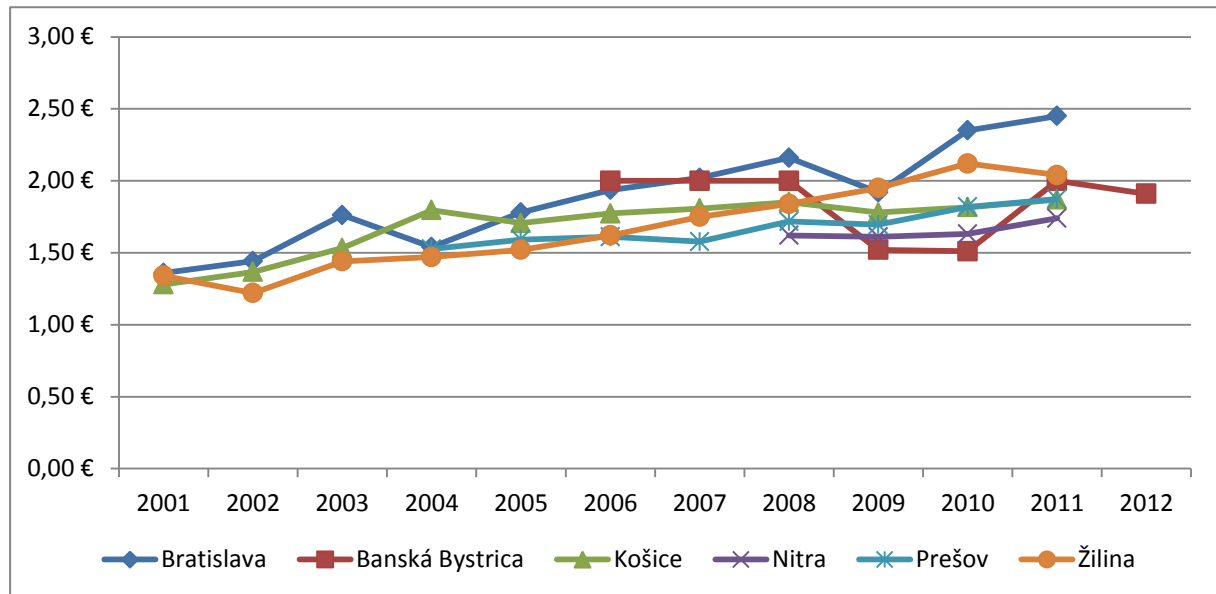
Graf č. 110 Porovnanie nákladov na 1 vzk. trolejbusov v MHD



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

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

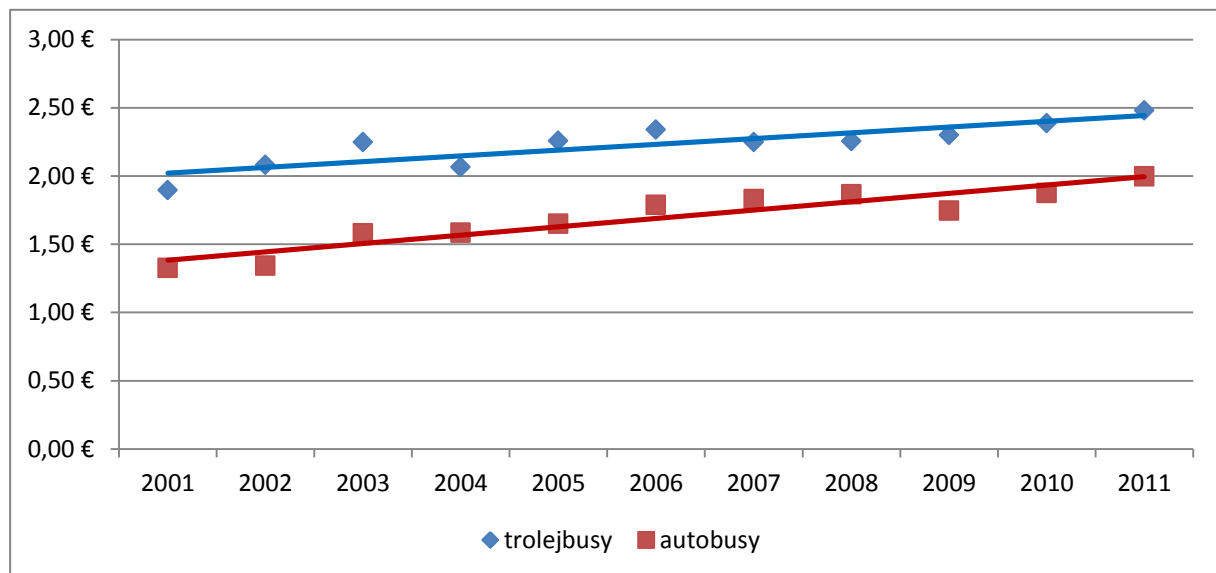
Graf č. 111 Porovnanie nákladov na 1 vzkM autobusov v MHD



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

Z dlhodobého hľadiska sa jednotkové náklady trolejbusov a autobusov približujú, čo ilustrujú trendové čiary v nasledujúcom grafe. Priemerné náklady trolejbusov sú o približne 0,50 €/km vyššie ako priemerné náklady autobusov²⁰.

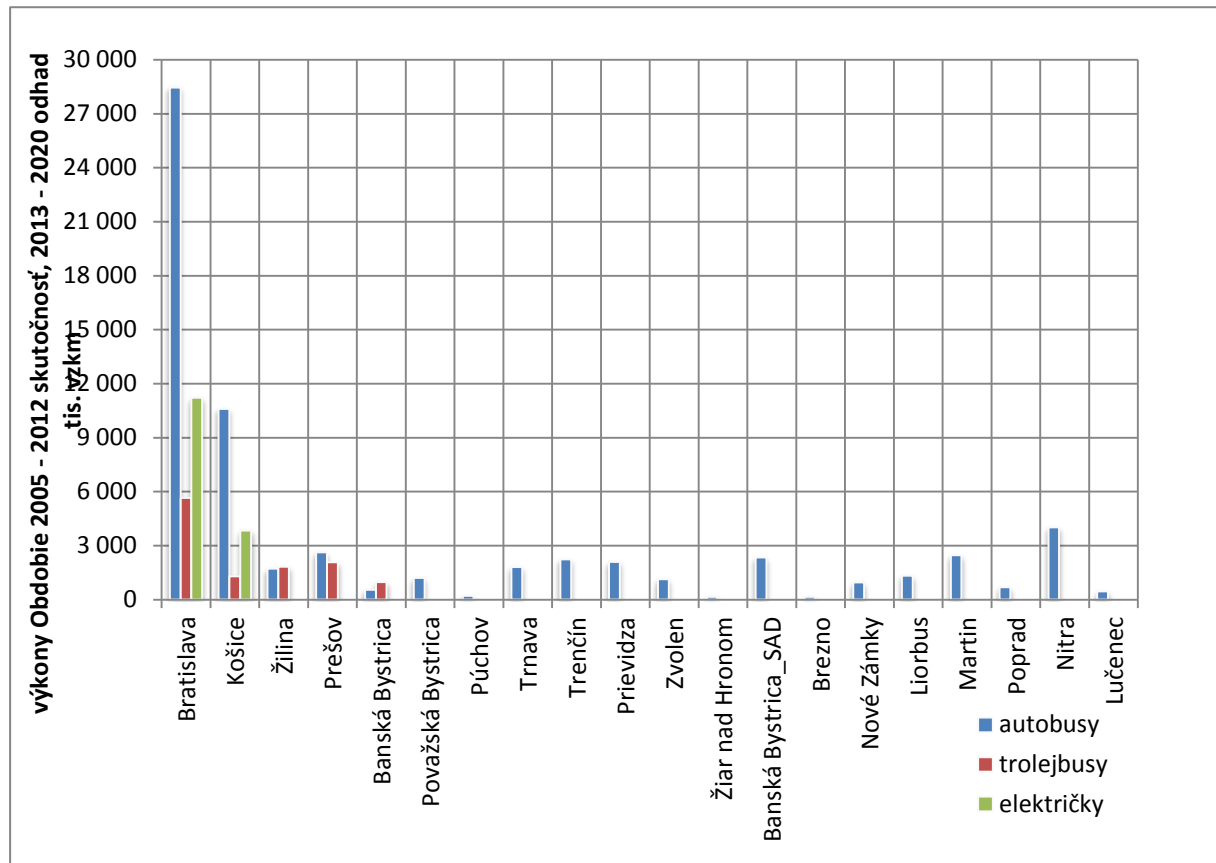
Graf č. 112 Porovnanie priemeru nákladov trolejbusov a autobusov na 1 vzkM za jednotlivé prevádzky MHD a trendu jeho vývoja (bez zohľadnenia rozdielnej kapacity oboch druhov dopravy a špecifik obsluhy trolejbusovou dopravou)



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

²⁰ Ide o aritmetický priemer vypočítaný z priemerných nákladov jednotlivých traktí za jednotlivé dopravné podniky.

Graf č. 113 Výkony MHD podľa traktív (2011)



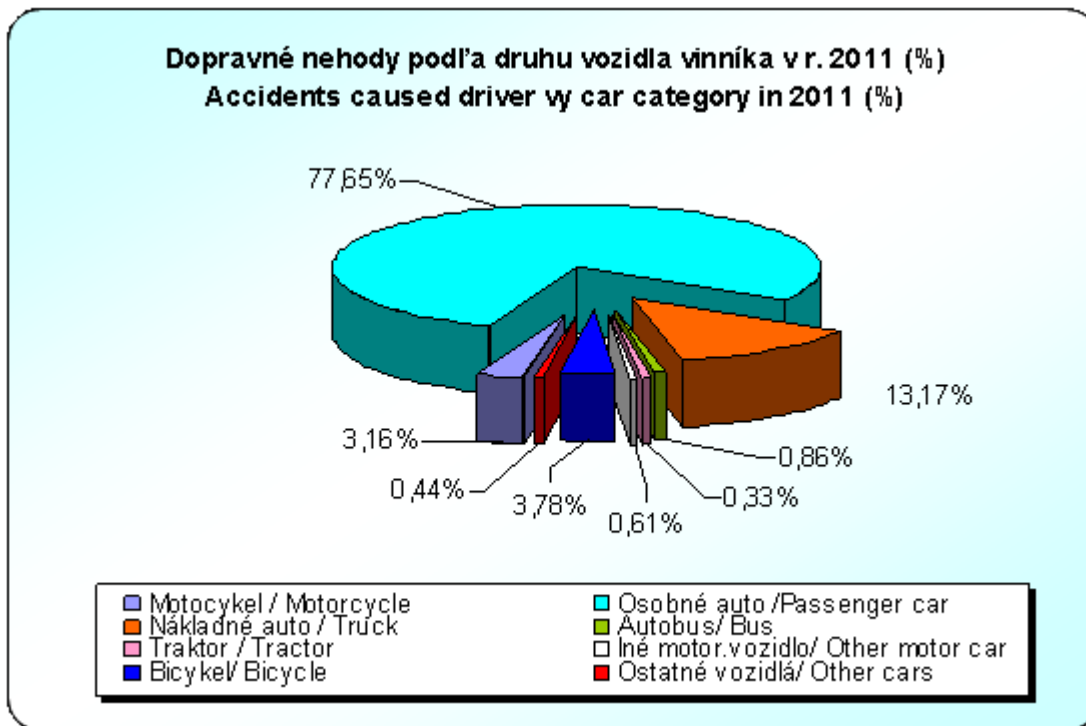
Zdroj: Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v mestských aglomeráciách SR

Cestovný poriadok sa v MHD konštruje obvykle ako intervalový, s kratším intervalom počas dopravných špičiek a dlhším počas sediel. 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. Oproti porovnateľným mestám v zahraničí je možné konštatovať prevažne dlhšie intervaly medzi spojmi.

Bezpečnosť

Pomerne malý podiel prostriedkov cestnej verejnej osobnej dopravy na dopravných nehodách vyjadruje Graf č. 114 nižšie. Podiel železničnej osobnej dopravy na celkovej nehodovosti je zanedbateľný, s výnimkou nehôd na priecestách, ktoré však v drvivej väčšine prípadov sú spôsobené užívateľmi cestnej komunikácie.

Graf č. 114 Dopravné nehody v SR podľa druhu vozidla vinníka (2011)



Zdroj: MV SR

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 ten výkonomo náležite využitý. Dlhodobým podfinancovaním a rezignáciou na zmysluplnú modernizáciu, optimalizáciu a racionalizáciu železničnej osobnej regionálnej dopravy došlo však 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. Železnica tiež nie dostatočne rešpektovala vývoj osídlenia a rezignovala na potrebnú optimalizáciu rozmiestnenia tarifných bodov. Významným problémom je aj fakt dvadsaťročného zabrzdenia nevyhnutného procesu kontinuálnej modernizácie železničného vozidlového parku, ktorý bol len nedostatočne suplovaný pomerne nekoncepčnými a často i drahými modernizáciami starších vozidiel. Tento fenomén je ďalej podčiarknutý nízkou úrovňou údržby prevádzkovaných vozidiel spôsobujúci nielen zníženú 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
- nie vždy optimálne rozmiestnenie tarifných bodov, neprispôsobené 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)
- 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., absentujúce možnosti križovania na niektorých perspektívnych tratiach, kde je potrebné aspoň počas špičiek zaviesť hodinový takt (najmä Kapušany pri Prešove – Bardejov a Lužianky – Nitra).

V oblasti železničných koľajových vozidiel nie je zabezpečená prevádzka moderných 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 aj viac než dvojnásobne. Stav zastávok a nástupísk 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 špičky 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 postojovi verejnosti k električkám v otázke hlučnosti. Obom dopravným podnikom prevádzkujúcim električkovú dopravu chýba záujem 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 adekvátne miera preferencie vozidiel či už prostredníctvom riadenia cestnej svetelnej signalizácie alebo prostredníctvom vyhradených pruhov (trolejbusy, autobusy). To vedie k zníženiu atraktívnosti 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 metra (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 cyklokomunikácií 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 cyklomobility 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.

V cyklistickej doprave je badateľný dôraz na cykloturistiku a nie na cyklodopravnú 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 neprepojené, čo znižuje ich atraktivitu a zabraňuje ich širšiemu využívaniu na cyklodopravné účely. Zriaďovaniu cyklistických komunikácií v mestách bráni aj nechota 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 – Bratislave a Košiciach – 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 je v súčasnosti vnímané 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 vplyvu na parkovaciu politiku. Navyše príjmy z parkovania 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 metra. 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.

Tabuľka č. 94 Ročná produkcia emisií škodlivín v SR (tis. t)

Rok	CO	NO _x	NM VOC	SO ₂	TZL
2000	117,13	36,55	15,73	0,86	3,77
2001	133,09	39,72	17,31	0,86	4,09
2002	124,77	40,13	15,72	0,80	4,65
2003	110,45	37,31	23,94	0,21	9,09
2004	106,22	42,17	13,77	0,22	6,09
2005	98,68	47,84	13,48	0,24	6,15
2006	83,89	43,72	10,66	0,24	6,55
2007	65,02	48,95	10,12	0,25	6,54
2008	63,52	48,50	9,93	0,26	5,02
2009	56,28	42,24	8,71	0,23	4,99
2010	49,30	45,55	7,76	0,25	3,76

Zdroj: SHMÚ, 2012

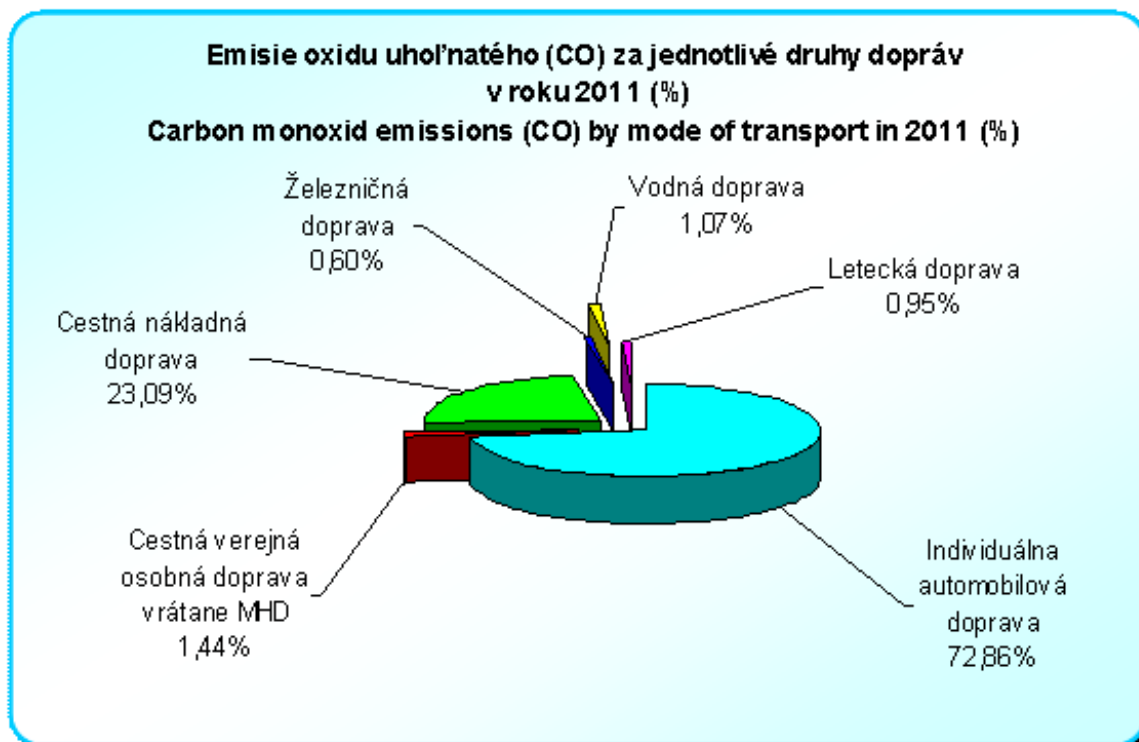
Na celkových emisiách bilancovaných znečisťujúcich látok za rok 2009 je významný 29-% podiel dopravy na emisiách CO, 50% podiel NO_x a 13% podiel NM VOC. Doprava sa na emisiách tuhých znečisťujúcich látok podieľala 13% a emisie SO₂ 0,37%. Podiel dopravy na emisiách ťažkých kovov je cca 8,4%, pričom najväčší podiel na emisiách ťažkých kovov vyprodukovaných dopravou v roku 2009 mala meď – 24,0%,

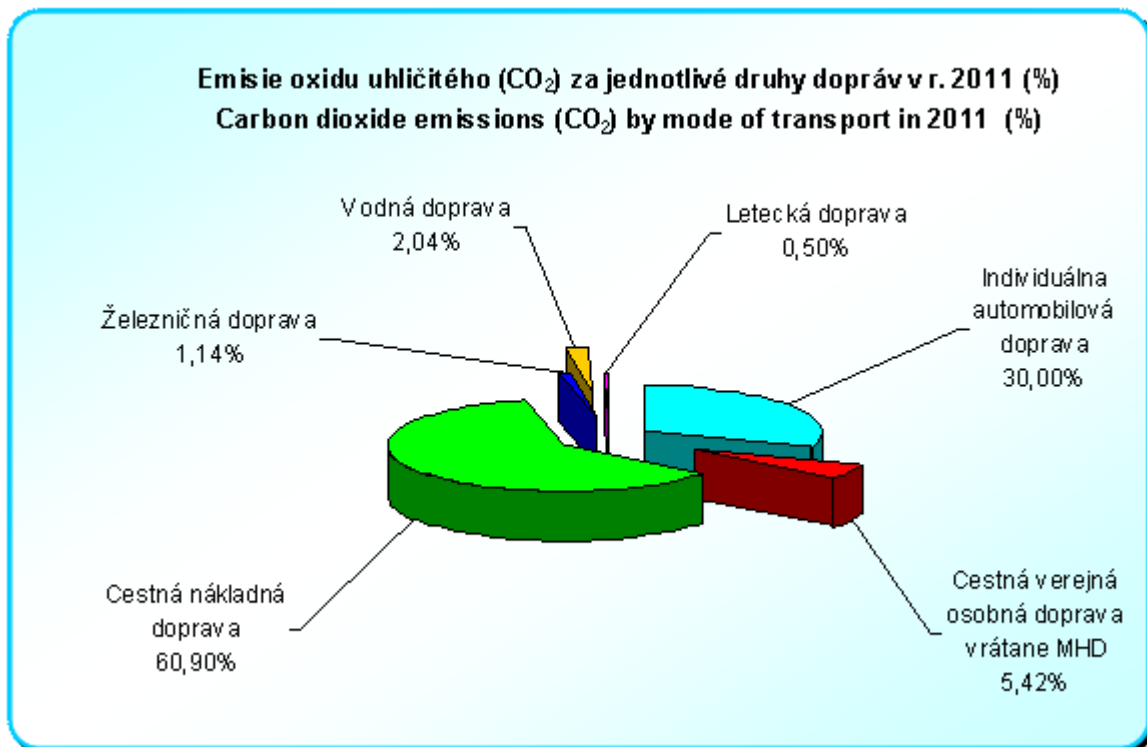
olovo – 5,6% a zinok – 8,1%. Rovnako u ostatných ťažkých kovov došlo oproti predchádzajúcemu roku k miernemu nárastu hodnôt nameraných emisií.

V rámci sektora dopravy a spojov v roku 2010 sa vyprodukovalo 120 728 t odpadov umiestnených na trh, z čoho bolo 33 492 t nebezpečných odpadov a 87 236 t ostatných odpadov, čo predstavuje pokles oproti predchádzajúcemu roku o 48 423 ton.

Podiel rôznych módov dopravy na produkcii emisií oxidu uhoľnatého a uhličitého vyjadrujú nasledovné grafy:

Graf č. 115 Emisie CO za jednotlivé druhy dopravy v SR (2011)



Graf č. 116 Emisie CO₂ za jednotlivé druhy dopravy v SR (2011)

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_{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_{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 zaťaž 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.

3.2 Bratislava a Juhozápadné Slovensko

3.2.1 Organizovanie dopravy

Roztrieštenosť v objednávaní výkonov sa prejavuje na neoptimalizovanej dopravnej sieti v regióne a často na financovaní duplicitných výkonov (vlak, regionálne autobusy), a to najmä v reláciách Bratislava – Malacky, Bratislava – Pezínok, Bratislava – Senec a Bratislava – Dunajská Streda. Integrovanú dopravu na území BSK koordinuje spoločnosť Bratislavská integrovaná doprava, a. s. (BID), no tá má svoje reálne kompetencie vo vzťahu k zabezpečovaniu integračných prvkov značne obmedzené. Integrovaná doprava v regióne sa zavádza od roku 2000 pomalým tempom.

Úlohu plánovania verejnej osobnej dopravy na železnici prevzalo MDVRR SR, ktoré od GVD 2012/2013 požaduje od železničných dopravcov výkony na základe systémového taktového grafikonu. V oblasti regionálnej autobusovej dopravy napriek existencii koordinátora BID podobu cestovného poriadku pre BSK spracovávajú autobusoví dopravcovia. Obce Chorvátsky Grob a Marianka si objednávajú dodatočnú autobusovú dopravu u mestského dopravcu DPB v záujme zabezpečenia štandardu dopravnej obsluhy adekvátneho polohe uvedených obcí tesne za hranicou Bratislavy. Naopak, BSK spolufinancuje prevádzku na železničnej trati Zohor – Záhorská Ves pre zlepšenie napojenia uvedenej časti regiónu.

Zdrojmi financovania dopravy sú štátny rozpočet (železničná doprava, železničná infraštruktúra, cesty I. triedy a diaľnice), rozpočet VÚC (regionálna autobusová doprava, cesty II. a III. triedy) a rozpočty miest a obcí (MHD a prímestská autobusová doprava v prípade, že si objednávajú výkony nad rámec výkonov objednaných VÚC, miestne komunikácie).

BSK a NSK na zabezpečovanie regionálnej autobusovej dopravy v roku 2013 vynakladajú najnižšie percento svojich rozpočtových zdrojov spomedzi všetkých VÚC. BSK na údržbu ciest II. a III. triedy vynakladá o 38% viac prostriedkov ako na dotovanie verejnej osobnej dopravy, čo zároveň predstavuje najväčší percentuálny rozdiel v rámci VÚC. Opačný pomer existuje v TTSK, kde na údržbu ciest prúdi o 34% menej prostriedkov než na autobusovú dopravu. Celkovo sú rozpočtové výdavky BSK, NSK a TTSK na zabezpečenie dopravy podpriemerné – o 2,3% z celkových rozpočtových príjmov nižšie ako je priemer za všetky VÚC.

Zatiaľ čo dopravná integrácia jednotlivých módov dopravy existuje len vo veľmi obmedzenom rozsahu, tarifná integrácia bola spustená 1.6.2013, keď boli zavedené spoločné predplatné cestovné lístky pre oblasť Bratislavy a Záhoria. V pláne je zavedenie jednotných cestovných lístkov pre celé územie BSK poskytujúce zľavy pravidelným cestujúcim. Následne je možné ďalšie rozširovanie IDS aj do TTSK a NSK, ktoré nemajú zriadeného integrátora.

Systém cestovného pre pravidelných cestujúcich je už v súčasnosti založený na používaní dopravných kariet, ktoré slúžia ako nosič cestovných lístkov a v prípade regionálnej autobusovej dopravy aj ako elektronická peňaženka.

V bratislavskej MHD sú náklady na 1 vzkm električkovej a trolejbusovej dopravy približne rovnaké a postupne sa znižuje rozdiel medzi nimi a autobusovou dopravou. Dotácie do MHD prepočítané na obyvateľa do roku 2009 kontinuálne rástli, následne stagnujú. Podiel cestujúcich platiacich plné cestovné sa postupne znižuje (z 66% v roku 2001), avšak naďalej je pomerne vysoký, a to 62% (2012).

Mesto Bratislava pociťuje problém v skutočnosti, že v zmysle platnej legislatívy²¹ vyšší územný celok vykonáva pôsobnosť licenčného orgánu pre mestskú dráhovú dopravu na území VÚC. Mesto si tak nemôže samo určovať rozvoj mestských dráh ani spôsob napĺňania cieľov v oblastiestskej dráhovej dopravy.

²¹ Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov

V nitrianskej MHD bol identifikovaný nedostatočný počet predpredajných miest v podobe automatov na cestovné lístky umožňujúcich dobíjanie kariet. Ich súčasný počet je 3 na celú Nitru.

Náklady na 1 vzkm rovnako ako úhrady straty za výkony vo verejnom záujme na obyvateľa majú v Nitre pomerne stabilnú úroveň. Podiel cestujúcich platiacich plné cestovné sa postupne znižuje z 52% (2005) na 40% (2012).

3.2.2 Prevádzka

Regionálna doprava

Región zahŕňajúci hlavné a zároveň aj najväčšie mesto Slovenska je špecifický tým, že väčšina jeho obyvateľov žije v Bratislave a nevyužíva regionálnu autobusovú a železničnú dopravu pre dennú dochádzku (to tiež skresľuje výkonové a ekonomické ukazovatele). Do Bratislavského kraja je veľmi silná dochádzka regionálnou dopravou z Trnavského kraja, z ostatných krajov vrátane Nitrianskeho je tiež pomerne vysoká, formálne má ale charakter diaľkovej dopravy. Železničná doprava je prevádzkovaná na hlavných tratiach od Malaciek, Trnavy a Galanty, kvalita tratí je nadpriemerná, zaostáva kvalita zastávok a staníc niektoré zastávky na okrajoch Bratislavy chýbajú. Nedostatočná je úroveň služieb ZSSK, zastaraný vozidlový park, preplnené vozidlá v špičkách a nedostatok spojov mimo špičky veľmi znižuje atraktivitu železničnej dopravy. Výnimkou je spojenie Komárno – Dunajská Streda – Bratislava prevádzkované súkromným dopravcom RegioJet na čiastočne modernizovanej trati. Zvýšená kvalita priviedla na trať takmer dvojnásobný počet cestujúcich počas jedného roku. Výkony v autobusovej regionálnej preprave poklesli zo 17 mil. cestujúcich ročne v roku 2004 na 13 mil. v roku 2012.

Nitriansky región má regionálnu dopravu orientovanú predovšetkým do svojho hlavného mesta, silný je aj vzťah k Bratislave, veľkú časť týchto ciest však zabezpečuje diaľková autobusová doprava prevádzkovaná na komerčnej báze. Železničná doprava je predovšetkým vnútroregionálna, trate sú zväčša neelektrifikované a s nízkou traťovou rýchlosťou, chýba predovšetkým rýchlejšie spojenie s Bratislavou. Výkony v autobusovej regionálnej preprave poklesli z 35 mil. cestujúcich ročne v roku 2006 na 24 mil. v roku 2012, výkon dosahuje 25 mil. vzkm ročne, t. j. 35 km na obyvateľa ročne.

Trnavský región má veľmi netypické usporiadanie s tromi lokálnymi centrami dochádzky a s dominantným cieľom mimo kraja, a to Bratislavou. Železničná doprava je smerovaná hlavne do Bratislavy, kam sú smerované populárne zrýchlené vlaky z Trnavy a Galanty a atraktívne vlaky RegioJet z Dunajskej Stredy a Komárna. V kraji je zabezpečené dobré spojenie v relácii Galanta – Trnava a Nové Zámky – Komárno. Výkony v autobusovej regionálnej preprave poklesli z 27 mil. cestujúcich ročne v roku 2007 na 21 mil. v roku 2012, výkon dosahuje 21 mil. vzkm ročne, t. j. 37 km na osobu ročne, dotácie narástli z 9 € ročne v roku 2005 až na 20 € ročne na obyvateľa v roku 2012.

Mestská hromadná doprava

Bratislava

S ohľadom na dĺžku tratí a najmä na podiel jednotlivých subsystémov na celkových výkonoch možno konštatovať, že nosným subsystémom MHD v Bratislave je dlhodobou autobusová doprava, čo je nepriaznivý stav jednak z ekologického hľadiska, a tiež z hľadiska kolíznosti MHD s ostatnou dopravou v cestnej sieti mesta. Tento trend je evidentný napriek tomu, že mesto už od začiatku 90. rokov 20. storočia deklaruje snahu o presadenie preferencie MHD v ďalšom rozvoji dopravy osôb na území mesta. Nárast automobilizácie obyvateľstva sa prejavil znížením podielu hromadných druhov osobnej dopravy na prepravách v rámci mesta i cez jeho hranice a nárastom kongescií v cestnej sieti mesta, ktorá nebola na takúto záťaž dimenzovaná.

Od roku 1990 do roku 1995 postupne výkony klesali z úrovne 56 mil. vzkm na hranicu 43 mil. vzkm, na ktorej zotrvali až do roku 2008. V ďalších rokoch došlo k zvýšeniu výkonov až na súčasnú hranicu cca 45 mil. vzkm. To znamená, že za obdobie od roku 1990 poklesli výkony o cca 11 mil. vzkm (pokles o cca

20%). Pritom pokles cestujúcich bol za toto obdobie z cca 900 tis. prepravených cestujúcich denne na súčasných cca 730 tis. cestujúcich za deň, čo predstavuje denný pokles o cca 170 tis. cestujúcich (pokles o 18,9%). Tento rozdiel mal za následok zhoršenie kvality poskytovaných dopravných služieb MHD. Zároveň tento pokles cestujúcich priniesol pri odbornom predpoklade prepravy cca 2 osôb v osobnom aute viac ako 50 tisíc vozidiel IAD v Bratislave.

Počet prepravených osôb je od roku 2003 pomerne stabilný a delbu prepravnej práce medzi električkovú, trolejbusovú a autobusovú dopravu zásadnejšie neovplyvnili ani nové trolejbusové trate sprevádzkované v rokoch 2006 a 2012²².

Vo všeobecnosti možno konštatovať nízku cestovnú rýchlosť v električkovej doprave, čo je možné demonštrovať na spojení širšieho centra a mestskej časti Bratislava-Rača, ktoré trvá autobusovou linkou (s obmedzeným počtom zastávok a v prípade, ak neuviazne v dopravnej zápche) 12 minút, električkou 20 minút.

Nedostatočná kvalita infraštruktúry sa prejavuje na prevádzkových problémoch a neatraktivite MHD resp. nevyužitím jej potenciálu aj v ďalších prípadoch:

- Absencia koľajovej dopravy v mestskej časti Bratislava-Petržalka (106 tis. obyvateľov) v koridore Jantárová cesta spôsobuje časové straty cestujúcim v dôsledku obchádzkovej a komplikovanej trasy existujúcej autobusovej dopravy (linka 95). Mesto odhaduje pri náhrade úseku Bosákova – Janíkov dvor úsporu 6 min pre každý smer jazdy, čo predstavuje približne polovicu súčasného jazdného času. Časové straty sa premietajú aj do potreby vyššieho počtu nasadzovaných vozidiel. Predpokladaný potenciál trate je 8688 cestujúcich za hodinu v roku 2017.
- Mesto Bratislava odhaduje, že 30% jazdnej doby jednotlivých liniek tvoria zdržania na cestnej svetelnej signalizácii bez preferencie.
- Uzatvorenie električkovej trate na Hlavnú stanicu komplikuje spojenie Hlavnej stanice s juhovýchodnou časťou centra mesta. Uvedená relácia bola do roku 2011 obsluhovaná električkovou linkou 13 s intervalom 12 minút v pracovných dňoch a 20 minút cez voľné dni, pričom v čase prepravných špičiek bola táto linka plne využitá. Náhrada za električkovú dopravu nie je adekvátne zabezpečená.

Nedostatočná je definícia štandardov dopravnej obsluhy a kvality dopravných služieb a ich kontrola zo strany objednávateľa dopravy.

Nitra

Výkony MHD sa od roku 2008 držali na stabilnej úrovni okolo 4 mil. vzk, v roku 2012 klesli na necelých 3,9 mil. vzk. Zmena bola zapríčinená realizáciou optimalizácie liniek MHD, pri ktorej sa znížil počet liniek a boli zavedené kratšie intervaly medzi spojmi. Napriek poklesu výkonov však počet prepravených osôb v roku 2012 medziročne stúpol o 6% na najvyššiu hodnotu počas sledovania údajov (od roku 2001).

Cesty

BSK, NSK a TTSK sa navzájom značne líšia v nehodovosti na cestách evidovanej MV SR. Zatiaľ čo má BSK pri najmenšej rozlohe súčasne najvyšší počet nehôd spomedzi všetkých VÚC, v NSK je počet nehôd priemerný a v TTSK jeden z najnižších v rámci SR.

3.2.3 Infraštruktúra

Na všetkých hlavných smeroch do Bratislavy sa v čase ranných a popoludňajších špičiek vytvárajú kolóny. Najväčším zdrojom hluku v záujmovom území je intenzívna doprava, a to ako cestná tak aj železničná. Za

²² Nové trolejbusové trate predstavovali iba kratšie úseky, v druhom prípade zároveň mimo husto obývaných častí mesta.

najvýznamnejší zdroj hluku je možné považovať časť diaľnice D1 a železničnú trať č. 120 Bratislava – Žilina – Košice.

Autobusová doprava

Regionálna doprava je zabezpečovaná 216 autobusmi v BSK, 439 autobusmi v NSK a 375 autobusmi v TTSK. Ich priemerný vek sa pohybuje od 8 do 12 rokov. Podiel nízkopodlažných resp. low-entry vozidiel je nízky a dosahuje do 5% celkového počtu autobusov.

Mestská hromadná doprava

Bratislava

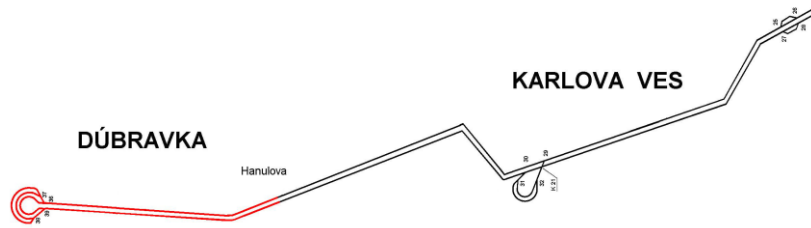
MHD je zabezpečovaná 228 električkami, 116 trolejbusmi a 473 autobusmi s priemerným vekom 21 resp. 19 resp. 7 rokov, ktorý svedčí o vážnom zanedbaní obnovy vozidlového parku trolejbusov a električiek. Elektrická trakcia má tiež minimum nízkopodlažných vozidiel – električky 0 a trolejbusy 5%, pričom dané prostriedky premávajú iba na jedinej trati. V prípade autobusov je podiel nízkopodlažných vozidiel 71%.

V Bratislave sa na rozmerovo pomerne veľmi malý centrálny okruh napájajú dlhé električkové radiály, v dôsledku čoho je obmedzená možnosť variabilnej tvorby linkového vedenia a v takto vybudovanej sieti sa vyskytuje aj značná zraniteľnosť spojená s prenášaním akejkoľvek prevádzkovej poruchy z niektorej radiály do celej siete električkovej dopravy. Sekundárne prenášané prevádzkové poruchy na tomto prevažne radiálnom systéme koľajových tratí sú aj základnou príčinou určitej nedôvery cestujúcej verejnosti voči električkovej doprave. Zároveň je značne oklieštená aj manévrovací schopnosť pri operatívnom riadení električkovej dopravy v mimoriadnych situáciách a v konečnom dôsledku ani pokrytie územia mesta ekologickou elektrickou trakciou, resp. kapacitnou električkovou dopravou nie je na takej úrovni, akú by tento druh dopravy mohol v Bratislave dosiahnuť.

V električkovej doprave je maximálna premávková rýchlosť 50 km/h, a to vrátane segregovaných úsekov. Vlaková cesta je stavaná diaľkovo z vozidiel po stlačení príslušného tlačidla vodičom, teda nie automaticky. Na jeseň 2013 však DPB začal so skúšobnou prevádzkou automatického stavania vlakovej cesty na vybraných výhybkách a vo vybraných vozidlách.

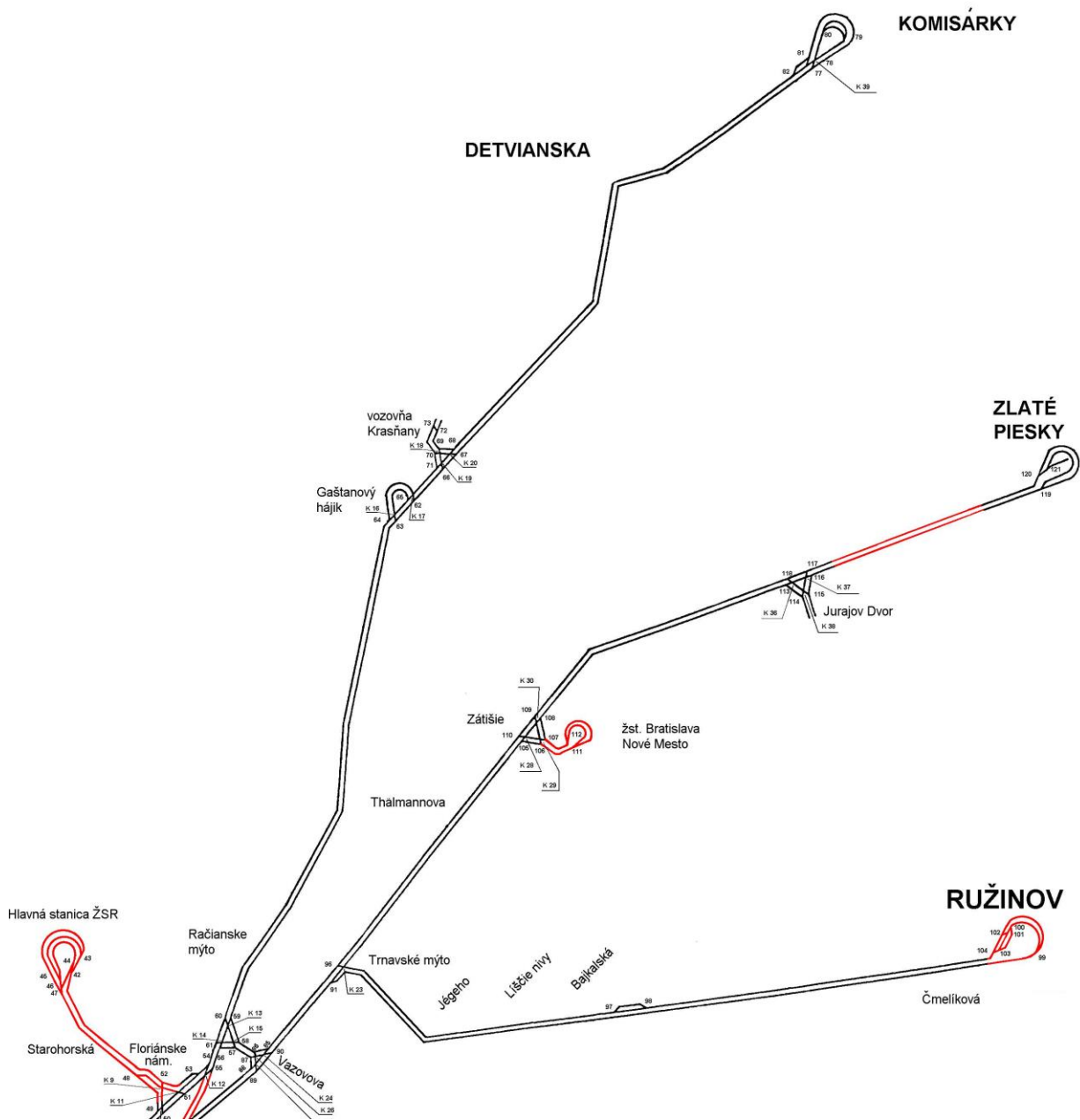
Koľajová sieť električiek trpí nedostatočnou údržbou, početnými a rozsiahlymi obmedzeniami rýchlosti, čo dokumentuje aj analýza infraštruktúry, ktorá preukázala obmedzenie rýchlosti na 10% dĺžky koľajových tratí. K aprílu 2013 bola mimo prevádzky radiála na Hlavnú stanicu z dôvodu nevyhovujúceho stavu trate a trať v tuneli pod hradom z dôvodu nevyhovujúceho stavu ostenia tunela (opätovné otvorenie 1.5.2013). Okrem dlhších úsekov s obmedzenými rýchlosťami sú problémom aj bodové obmedzenia, napr. nevhodne riešené prejazdy električkových tratí cez cestnú komunikáciu, oblúky s malými polomerami, cestná svetelná signalizácia bez preferencie električiek, neopravené bodové nedostatky na trati a výhybky s obmedzenou rýchlosťou pri jazde až na 10 km/h. Úzke miesta z hľadiska cestovnej rýchlosti dokumentuje príloha 2.1, a to spolu 31 úsekov, a z hľadiska technického stavu aj nasledujúce obrázky.

Obrázok č. 35 Schéma električkových tratí v západnej časti Bratislavy s vyznačením problematických úsekov z hľadiska technického stavu



Zdroj: DPB

Obrázok č. 36 Schéma električkových tratí vo východnej časti Bratislavy s vyznačením problematických úsekov z hľadiska technického stavu



Zdroj: DPB

Nevyhovujúca je aj hlučnosť električkových tratí. Tá je spôsobená nielen nedostatočnou údržbou (absencia pravidelného prebrusovania, zastarané výhybky a križenia, zlomené koľajnice, neudržiavané styky koľajníc), ale aj konštrukciou tratí a vozidiel. Existuje potenciál znižovania hlučnosti nasadením moderných električiek na zatravnovaných koľajových tratiach. Ako dokumentuje tabuľka meraní v prílohe 2.2, pri modernom type električiek a koľajovej trati je možné oproti súčasným vozidlám a tratiam s betónovým zakrytím znížiť hlučnosť o 14 dB.

Existuje široký potenciál rozširovania električkových tratí, ktorý je však konfrontovaný so zanedbanou údržbou už existujúcich tratí. V prípade rozšírenia siete električkových tratí bude nutné súčasne riešiť aj doplnenie vozidlového parku, ale aj zefektívnenie resp. zrýchlenie obehov vozidiel.

Priemerný mesačný počet porúch električiek je 157, z čoho je podľa odhadu mesta 50 – 70% spôsobených zastaranosťou vozidlového parku, ktorého priemerný vek je 21 rokov.

Trolejbusová doprava je v súčasnej dobe nenahraditeľným systémom MHD v kopcovitých častiach mesta. Trolejbusová doprava zároveň dopĺňa sieť nosného systému MHD v podobe električky. Práve v rozvoji trolejbusových systémov Bratislava zaostáva. Medzi posledné 4 vybudované trolejbusové trate patria rozšírenie trolejbusových tratí v oblasti Kramáre (Trolejbusová trať Magurská - Národný onkologický ústav s odbočením z Vlárskej k Slovenskému ústavu srdcových a cievnych chorôb) v roku 1998, trolejbusová trať Molecova – Kuklovská v mestskej časti Karlova Ves (2006), kde boli použité trolejbusy s pomocným dieselovým pohonom Škoda 25 Tr Irisbus) a v roku 2011 bola realizovaná z prostriedkov Operačného programu Bratislavský kraj (ďalej len „OPBK“) Trolejbusová trať Pražská - Hroboňova. Uvedenými stavbami sa rozšírila sieť trolejbusových tratí v Bratislave na súčasných viac ako 80 km tratí. V roku 2013 bola dokončená aj trolejbusová trať Patrónka – Vojenská nemocnica umožňujúca obojsmerné napojenie dôležitého prestupného uzla Patrónka na oblasť Kramárov a Horského parku.

Pri príprave projektov rozširovania trolejbusových tratí je však v nedostatočnej miere venovaná pozornosť systematickosti ich rozvoja a ich prevádzke, keď navrhovaný sled budovania trolejbusových tratí neumožňuje nahradiť existujúce autobusové linky v plnom rozsahu trolejbusmi a súčasne s rozvojom trolejbusových tratí nie sú zakúpené aj trolejbusy. Potenciál rozvoja trolejbusovej dopravy je v budovaní tratí na prepojenie existujúcich trolejbusových trás, ktoré je v súčasnosti realizované autobusovou dopravou, prípadne predĺžením existujúcich trás tak, aby bolo možné nahradiť existujúce autobusové linky obsluhujúce silné prepravné prúdy.

Trolejbusová doprava má v priemere 266 porúch za mesiac, z nich 40 – 75% pripisuje mesto na vrub zastaranosti vozidlového parku, ktorého priemerný vek je 19 rokov. Výhybky v trolejbusovej doprave sú stavané diaľkovo z vozidiel, nie však automaticky.

V západnej časti mesta sa nenachádza vozovňa električiek ani vozovňa autobusov. To spôsobuje nutnosť neefektívne vynakladaných výkonov na dlhé výjazdové a dojazdové trasy, ak majú byť dodržané štandardy prevádzky MHD v západnej aj východnej časti mesta. Trolejbusová vozovňa na Hroboňovej ul. má nízku kapacitu vzhľadom na nutnosť údržby nízkopodlažných trolejbusov a zastarané vybavenie technológiami. Vo vozovni Jurajov dvor – Trnávka je nedostatočné servisné zázemie trolejbusov, neumožňujúce dennú údržbu kĺbových vozidiel, a taktiež zastarané a nevhodné technické zázemie pre servis a údržbu električiek. Uvedené problémy sa budú stupňovať po dodaní nových električiek a trolejbusov v rokoch 2013 – 2015.

Riadenie mestskej hromadnej dopravy i integrovanej dopravy naráža na zastarané vybavenie dispečingu resp. v prípade integrátora na jeho úplnú absenciu. Komplikuje to efektívne sledovanie aktuálneho stavu prevádzky, sledovanie dodržiavania nadväzností medzi jednotlivými spojmi a možnosť riadiť technologické celky vozidiel ovládaním na diaľku.

Nitra

V nitrianskej MHD premáva 89 autobusov s priemerným vekom 8 rokov. Zastúpenie nízkopodlažných vozidiel je vysoké (78%), čo umožňuje nízkopodlažnými vozidlami zabezpečiť všetky služby s výnimkou vybraných spojov počas prepravných špičiek.

Podobne ako Bratislava aj Nitra zápasí s nezabezpečením preferencie MHD na svetelne riadených križovatkách. Časové zdržania spôsobené vplyvom premávky a absenciou preferencie možno vyjadriť ako rozdiel medzi jazdnými časmi v špičkách a vo víkendovom režime. Ten predstavuje priemerne 2 - 3 min na spoj. Straty za každých 0,5 min státia v dopravných kongesciách a na riadených križovatkách a priechodoch bez preferencie MHD na spoji celoročne dosahujú približne 3500 hodín jazdy vozidiel. Ďalšie straty sú spôsobené nutnosťou vyššieho počtu autobusov potrebných na zabezpečenie MHD.

V oblasti infraštruktúry MHD je nevyhovujúce súčasné obratisko autobusov v lokalite Diely, ktoré je umiestnené na provizórnej panelovej ploche pôvodne vybudovanej pre otáčanie jedného autobusu v intervale cca 60 minút. Výstavba nových bytov v oblasti postupne viedla k zahusťovaniu liniek VOD, kedy je potrebné státie a predchádzanie dvoch autobusov v obratisku. V budúcnosti sa tento počet ešte môže zvýšiť. Súčasný priestorový pomery na obratisku a v jeho okolí spôsobujú pravidelné meškание autobusovej dopravy. Situáciu je možné riešiť len kompletnou prestavbou existujúceho alebo výstavbou nového, kapacitnejšieho obratiska.

Jednotlivé módy verejnej osobnej dopravy majú spoločný bod na železničnej stanici a autobusovej stanici. V uvedenej lokalite však nie sú zabezpečené vyhovujúce ani atraktívne podmienky na prestupovanie. Železničná stanica sídli v pôvodnej budove z 19. storočia s minimálnym rozsahom služieb. Prístup k jednotlivým koľajám je úrovňový. Rozptyl jednotlivých nástupíšť oboch staníc je v dĺžke 350 metrov, čo predstavuje približne 4-minútový peší presun.

Cyklistická doprava

Cyklistickej doprave sa venujú všetky tri VÚC na západe SR a rovnako aj najväčšie mestá. Dĺžka cyklistických komunikácií na obyvateľa je v Bratislave menej než polovičná v porovnaní s Nitrou aj Trnavou. V Bratislave absentuje ucelená sieť cyklo dopravných trás. Existujúce úseky cyklotrás sú fragmentované a nedostatočne udržiavané. Cyklisti pri dlhších trasách sú nútení okrem existujúcich cyklistických komunikácií využívať aj spoločné cestné komunikácie s automobilovou dopravou, prípadne chodníky. Naopak, Trnava aj vďaka ucelenému systému cyklotrás vedie v dĺžke cyklistických komunikácií na obyvateľa na území SR.

V TTSK v rokoch 2011 aj 2012 zahynul pri dopravných nehodách najvyšší počet cyklistov spomedzi všetkých VÚC (5 v roku 2011 resp. 6 v roku 2012). Vysoký počet usmrtených cyklistov bol v roku 2012 aj v NSK (4). V BSK dosiahol počet usmrtených cyklistov v roku 2011 aj 2012 najnižšie číslo v rámci VÚC (0 resp. 1).

Samotný BSK identifikoval nasledujúce problémy v cyklistickej doprave:

- *Na jestvujúcich cyklochodníkoch je veľa bariér: úzke cestné komunikácie, rozbité chodníky, chýbajúce dopravné značenie – vid' Moravská cyklistická cesta, cesta Stupava – Pernek – Rohožník.*
- *Chýbajúce cyklochodníky zo smeru Modra, Pezinok, Svätý Jur; takisto smer Stupava, Záhorská Bystrica, Lamač.*
- *V BSK je 683 km cyklotrás, v genereli cyklo dopravy sa počíta v budúcnosti s až 1300 km. Za predpokladu, že sa zlepšia legislatívne podmienky, vysporiadajú sa pozemky a budú alokované zdroje na realizáciu.*
- *Nutnosť opatrení a cieľov na zlepšenie riešenia cyklo dopravy a cykloturistiky v BSK sú najmä: regulácia parkovania v mestách, zákaz parkovania mimo vyhradeného priestoru – najmä*

na chodníkoch; zväčšenie priestoru pre nemotorovú dopravu, i na úkor IAD; riešiť nemotorovú dopravu v súčinnosti s IAD, zriaďovať cyklistickú infraštruktúru všade tam, kde je to potrebné (železničné stanice, autobusové zástavky, nákupné centrá, športoviská a pod.).

- Nutnosť väčšej ústretovosti správcov komunikácii pri tvorbe cyklotrás, cyklopruhov, cyklopiktogramov (najmä SSC, NDS).
- Neriešenie prechodov cyklistov cez križovatky, jazda cyklistov na chodníkoch, neriešenie segregovaných cyklochodníkov v území (neriešenie ani pri novostavbách, neriešenie i napriek tomu, že tadiaľ vedie cyklotrasa i v územnom pláne – napríklad mesto Bratislava, najnovšie prestavba križovatky Bajkalská – Prievozská, či staršieho dáta križovatka Patrónka).
- Nezabezpečenie jazdy cyklistov v bus-pruhoch, neriešenie jazdy cyklistov v cyklopruhoch (neochota zainteresovaných prijímať takéto riešenia na úkor IAD).
- Väčšia ústretovosť správcov povodia Dunaja, rieky Moravy pri riešení cyklotrás na korune, či temene hrádzi v regióne BSK. (okrem iného osádzanie dopravných značiek „zákaz vjazdu všetkých vozidiel“ i na legálnych, dlhoročných cyklotrasách).
- Nutnosť väčšej ústretovosti Lesov SR pri riešení cyklotrás na nimi spravovaných územiach (takisto osádzanie zákazových značiek na legálnych cyklotrasách – zákazové značky pri vstupe do Malých Karpát).
- Nutnosť väčšej ústretovosti orgánov ochrany prírody pre legalizáciu cyklotrás (nezmyselné zákazy i tam, kde to ochrana prírody nevyžaduje, neochota riešiť cyklotrasy v niektorých častiach lesa, uprednostňovanie poľovníkov a pod. – napríklad „signálka“ pri Kittsee).
- Nerealizované projekty z dôvodu nevysporiadania pozemkov – Moravská cyklotrasa – medzinárodný koridor EuroVelo 13 (bývalé vojenské signálky nie sú majetkovo vysporiadané).

3.2.4 SWOT analýzy

Tabuľka č. 95 SWOT analýza regionálnej dopravy v BSK

Silné stránky

- Dobré pokrytie územia kraja infraštruktúrou železničnej dopravy
- Dostupnosť verejnej osobnej dopravy
- Prítomnosť všetkých druhov a foriem dopravy pri deľbe prepravnej práce
- Zmodernizovaná železničná trať č. 120 Bratislava – Trnava – (Žilina) (súčasť multimodálneho koridoru Va) pre traťovú rýchlosť 160 km/h
- Prítomnosť medzinárodných cyklotrás EV13 a EV6

Slabé stránky

- Pomalé zavádzanie IDS na území kraja
- Znečistenie ovzdušia z dopravy a stavebnej činnosti
- Rastúca miera urbanizácie a z toho vyplývajúci tlak na prírodné územia
- Zastarané dopravné prostriedky mestskej hromadnej dopravy s negatívnym vplyvom na ŽP
- Kontinuálne zvyšovanie intenzity dopravy na dopravných vstupoch do hl. mesta Bratislavy spôsobujúca kongescie dopravy

Príležitosti

- Presun cestujúcich na verejné druhy dopravy (autobusová, železničná) podporou IDS vrátane prihraničných regiónov – využitie vodnej dopravy a budovanie cyklochodníkov z dôvodu zlepšenia mestskej mobility
- Zefektívnenie a zatraktívnenie služieb pre cestujúcich vo verejnej doprave
- Zvýšenie podielu železničnej dopravy na výkonoch v osobnej doprave
- Možnosti riešiť kapacitne preťažené úseky ciest na vstupoch do Bratislavy a nedostatočné parkovacie kapacity v Bratislave rozvojom verejnej osobnej dopravy

Hrozby

- Zvyšujúci sa podiel individuálnej osobnej dopravy
- Nezavedenie IDS

Tabuľka č. 96 SWOT analýza mestskej mobility v Bratislave**Silné stránky**

- Hustota siete zastávok a pokrytia MHD
- Veľký potenciál zapojenia železničnej infraštruktúry do deľby práce v rámci verejnej osobnej dopravy
- Proces spúšťania integrovaného dopravného systému na území regiónu a nastavovanie väzieb medzi jednotlivými módmi verejnej osobnej dopravy
- Stále vysoký podiel cestujúcich MHD v rámci deľby práce medzi verejnou osobnou dopravou a IAD

Slabé stránky

- Zraniteľná radiálna sieť koľajovej dopravy
- Nízka preferencia vozidiel verejnej hromadnej dopravy v rámci siete mesta
- Zastaraný vozový park s vysokým počtom porúch a výpadkov, v rámci elektrickej trakcie takmer nulové percento nízkopodlažných vozidiel (u električiek je to nula)
- Nedostatočná informovanosť cestujúcej verejnosti a zastaraná infraštruktúra zázemia cestujúcej verejnosti a jeho vybavenia (zastávky MHD)

Príležitosti

- Podpora ekologických foriem dopravy zo strany mesta a regiónu
- Rozširovanie sietí elektrickej trakcie do ďalších území, zlepšenie jednotlivých väzieb a podpora udržateľnosti
- Zvýšenie úrovne verejnej osobnej dopravy, jej kvality, ponuky a dopytu vhodnou politikou a podporou verejnej osobnej dopravy spolu s realizáciou opatrení a projektov v oblasti dopravy

Hrozby

- Prudký nárast individuálnej dopravy spojený s nedostatočnou kapacitou verejnej siete
- Preferencia cestnej a útlm koľajovej dopravy
- Politické a lobistické vplyvy
- Neodborné zásahy dopravnej polície do pripravovaných a realizovaných projektov a opatrení
- Neodborne pripravené projekty realizácie jednotlivých opatrení
- Nekoncepčné zásahy útvarov magistrátu hlavného mesta
- Nedostatočne definovaná štátna dopravná politika a slabá podpora a financovanie mestských koľajových dráh

Tabuľka č. 97 SWOT analýza regionálnej dopravy v NSK**Silné stránky**

- Poskytovanie služieb VOD vo všetkých obciach Nitrianskeho samosprávneho kraja
- Stabilní a spoľahliví autobusoví dopravcovia
- Autobusová doprava do Bratislavy na komerčnom základe s vysokou frekvenciou spojov

Slabé stránky

- Nízka úroveň zastávok v obciach a autobusových staníc
- Zastaraná infraštruktúra železníc vrátane staníc
- Neelektrifikované železničné trate

Príležitosti

- Zlepšenie informovania cestujúcich
- Zlepšenie stavu životného prostredia a kvality života
- Zlepšenie kvality verejnej osobnej dopravy pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou
- Zlepšenie organizácie dopravných služieb, prípadne možnosť zapojenia do Bratislavskej integrovanej dopravy
- Prepojenie železničných tratí medzi Nitrou a Trnovcom nad Váhom

Hrozby

- Nedostatok financií na zabezpečenie kvalitnej dopravy
- Pokračovanie poklesu počtu cestujúcich
- Zvyšovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy
- Nárast cien pohonných hmôt (možnosť riešenia: nákup autobusov na alternatívny pohon)
- Zastavenie obnovy vozidlového parku z vlastných zdrojov dopravcov pre nedostatok financií v rozpočte VÚC

Tabuľka č. 98 SWOT analýza mestskej mobility v Nitre**Silné stránky**

- Moderný vozidlový park – masívnou obnovou vozidlového parku v uplynulých rokoch bol dosiahnutý priemerný vek vozidiel 7,8 roka. Zameraním obnovy na novšie i jazdené nízkopodlažné autobusy je podiel nízkopodlažných autobusov momentálne 78%.
- Stabilita počtu prepravených osôb – počet prepravených osôb v uplynulých rokoch osciluje v miere max. 7%. Medziročné zmeny v počte prepravených osôb v rokoch 2006 – 2011 približne kopírovali intenzitu výroby v Priemyselnom parku Sever (silný zdroj a cieľ ciest). O stabilizáciu počtu používateľov MHD sa mesto v uplynulom období aktívne usilovalo.
- Ustálené linkové vedenie a intervalová doprava – linkové vedenie neprešlo zásadnými zmenami, ktoré by mohli mať negatívny dopad na počet cestujúcich. Strategické zámery obsiahnuté v PDO sa naplňajú postupne. Od roku 2005 sú cestovné poriadky spracovávané intervalovým spôsobom, od roku 2012 sú v ponuke tzv. nosné linky, kde interval medzi spojmi (s výnimkou časov okrajového režimu) neprekračuje v priebehu dňa 20 minút.
- Doplnkové služby – budovanie dobrého mena mestskej dopravy – okrem základných investícií do vozidlového parku sa v ostatných rokoch rozšírili služby pre verejnosť, ktoré prispievajú k zlepšeniu orientácie cestujúcich a väčšiemu pohodliu pri používaní MHD (akustické a vizuálne hlásenie zastávok, jazdné časy uvedené v cestovných poriadkoch, garancia bezbariérových spojov, služba tlače jednotlivých cestovných poriadkov podľa požiadaviek cestujúcich, sezónna linka do parku, cyklobus).

Slabé stránky

- Chýba on-line sledovanie premávky – súčasné vybavenie vozidiel neumožňuje ich on-line sledovanie, vyhodnocovanie a komunikáciu s nimi. Takto sú zatiaľ nedostupné možnosti ako operatívne riadenie dopravy dispečingom (dnes len prostredníctvom telefónov), dobíjanie čipových kariet prostredníctvom internetu, prevádzkovanie tzv. inteligentných zastávok (cestujúci na zastávke dostáva reálny čas príchodu vozidla v závislosti od jeho skutočnej polohy), či preferencia vozidiel
- Absencia preferencie verejnej dopravy – v ostatnom období sa veľa spravilo v prospech priepustnosti jednotlivých dopravných uzlov, čím sa pomohlo aj verejnej doprave. Táto však prakticky v celej sieti využíva spoločnú jazdnú dráhu s vozidlami individuálnej dopravy, neuplatňujú sa žiadne zásady jej preferencie (aktívna preferencia na svetelných križovatkách, vyhrané jazdné pruhy – s výnimkou súčasného jedného 200m pruhu).
- Zákaznícke centrum – pravidelní zákazníci MHD ani návštevníci mesta dnes nemajú k dispozícii žiadne informačné centrum, kde by dostali všetky potrebné informácie, prípadne riešili problémy týkajúce sa MHD. Túto úlohu čiastočne riešia predajné miesta dopravcu, ktoré prednostne slúžia na a vystavovanie a dobíjanie čipových kariet. Tieto sú navyše v nevyhovujúcich, nereprezentatívnych priestoroch.
- Absencia integrovanej dopravy – v súčasnosti na území mesta a blízkeho regiónu operujú linky mestskej hromadnej dopravy, prímestskej autobusovej dopravy a železničnej osobnej dopravy. Medzi týmito zložkami neexistuje prakticky žiadne forma integrácie, a to ani tarifnej ani prevádzkovej oblasti. Jediným spoločným prvkom je akceptácia spoločnej čipovej karty všetkých druhmi dopravy prevádzkovanými jedným dopravcom (v mestskej a prímestskej autobusovej doprave). V regióne nie sú zriadené žiadne prestupné terminály verejnej dopravy, všetky zložky tvoria produkty pre svojich zákazníkov nekoordinovane s ostatnými.

Príležitosti

- Nová generácia vernejších cestujúcich – nezanedbateľná časť používateľov IAD odmieta návrat k MHD pre svoje negatívne skúsenosti s dopravou pred 20 – 30 rokmi. Zvýšenou orientáciou na mladého zákazníka, ktorý je dočasne na používanie MHD odkázaný, máme možnosť zachovať si priazeň novej generácie zákazníkov aj v ich produktívnom veku.
- Nové produkty a služby – rozvoj technických možností dáva priestor pre inovatívne riešenia, ktoré uľahčujú cestujúcim používanie služby a prispievajú tak k udržaniu/zvýšeniu počtu cestujúcich (SMS lístok, internetové dobíjanie, informačné aplikácie do mobilných telefónov, on-line vyhľadávače spojenia).
- Riešenie dopravnej obsluhy novobudovaných častí mesta – v minulosti sa viackrát stalo, že vznikol nový obytný súbor alebo priemyselná zóna a zavedenie obsluhy verejnou dopravou nasledovalo až so značným odstupom. Cieľavedomým plánovaním dopravnej obsluhy územia už v čase projektového riešenia územia možno podnietiť používanie hromadnej dopravy ďalšími obyvateľmi mesta, či občanmi, ktorí doň dochádzajú do práce.
- Zvýšenie koordinácie jednotlivých zložiek verejnej dopravy – nadviazaním tesnejšej spolupráce objednávateľov jednotlivých druhov dopravy je možné postupne smerovať k integrovanej doprave s cieľom aktívnej využiť potenciál každého druhu dopravy pre zlepšenie dopravy v meste a regióne pri existujúcich finančných zdrojoch.

Hrozby

- Neudržanie tempa rastúcich nárokov na kvalitu služby – akokoľvek sa v poslednom období do MHD investovalo, svetové trendy kvality služieb vo verejnej doprave sa posúvajú stále ďalej. Zákazníci ich vnímajú a nespokojnosť sú schopní a pripravení riešiť použitím alternatívneho dopravného prostriedku.
- Znižovanie počtu plne platiacich cestujúcich – počet cestujúcich na nezľavnené cestovné postupne klesá. Je to dôsledok tarifnej politiky (v uplynulých rokoch vznikli nové zľavy), ale aj úbytku zákazníkov z radov občanov v produktívnom veku. Výpadok tejto kategórie cestujúcich sa najväčšmi podieľa na výpadku tržieb z cestovného, ale aj v náraste dopravných problémov mesta.
- Zvyšujúce sa náklady na zabezpečenie služby – ceny vstupov pre zabezpečenie výkonu kvalitnej MHD neustále rastú, a to rýchlejšie ako ceny regulovaného cestovného. V snahe zachovať počet cestujúcich je tak samospráva nútená vynakladať na MHD stále viac prostriedkov. V opačnom prípade hrozí prepad počtu prepravených cestujúcich a tým možno ešte väčšia záťaž na mestský rozpočet.
- Nesprávny vývoj verejnej mienky – okrem preukázateľných kvalitatívnych ukazovateľov ovplyvňujú používanie verejnej dopravy aj spoločenské trendy. V období posledných 20 rokov sa v spoločnosti silne ukotvil pohľad na verejnú dopravu ako na podradný druh dopravy.

Tabuľka č. 99 SWOT analýza regionálnej dopravy v TTSK**Silné stránky**

- Zabezpečenie dopravnej obslužnosti vo všetkých obciach na území TTSK
- Koordinácia autobusovej a železničnej dopravy
- Kvalitná úroveň cestovania
- Flexibilita pri riešení požiadaviek cestujúcej verejnosti

Slabé stránky

- Pokles počtu cestujúcich
- Zvyšovanie podielu individuálnej osobnej dopravy
- Chýbajúce vyhradené pruhy pre autobusy
- Chýbajúci systém vzájomného zúčtovania platieb

Príležitosti

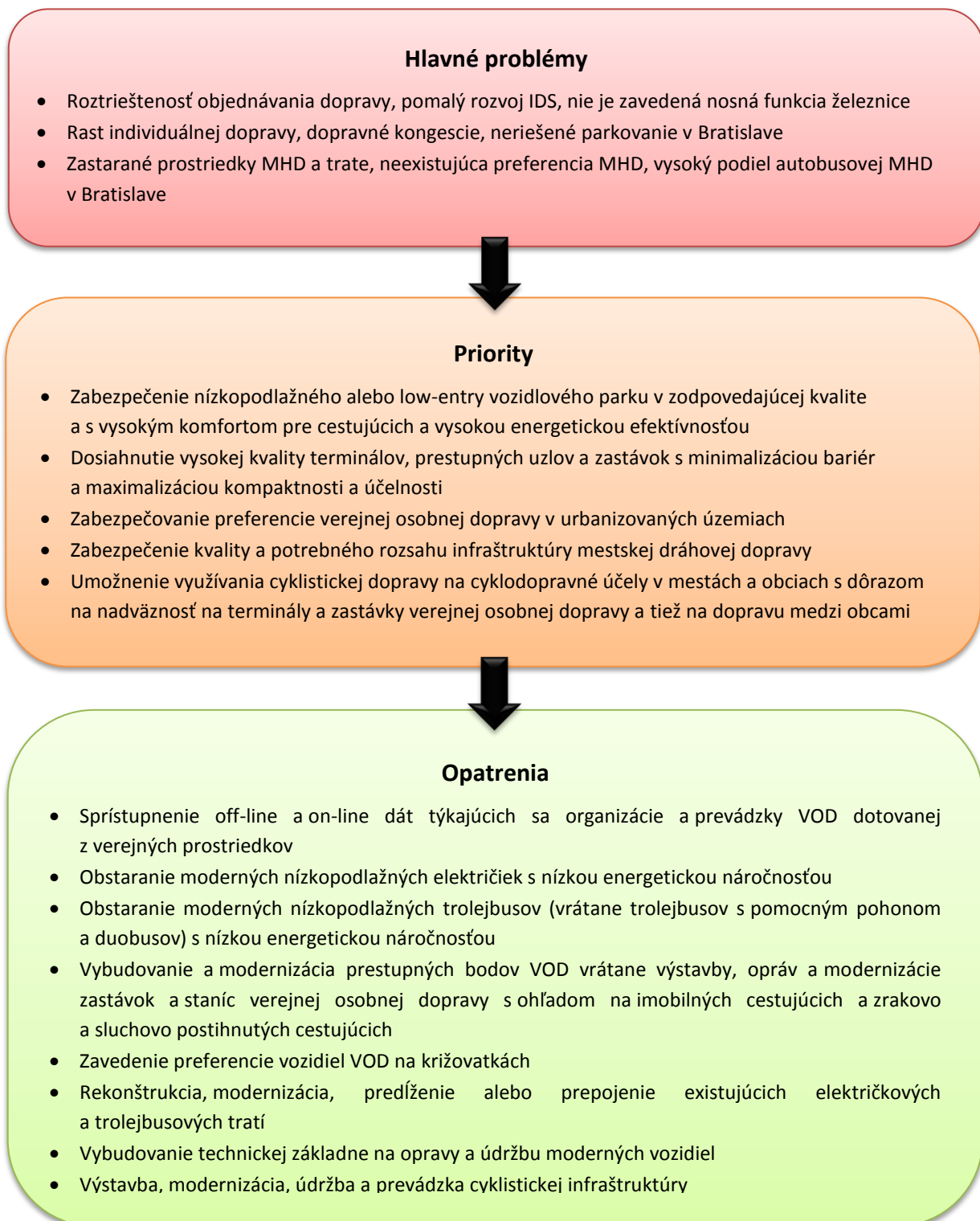
- Zavedenie systému elektronizácie služieb
- Zavedenie IDS
- Spracovanie plánu dopravnej obslužnosti
- Uľahčenie prístupu pre telesne postihnutých

Hrozby

- Narastajúce ceny pohonných hmôt
- Zvyšovanie podielu individuálnej osobnej dopravy
- Zastavenie obnovy vozového parku

3.2.5 Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami

Tabuľka č. 100 Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy



3.3 Severozápadné Slovensko

3.3.1 Organizovanie dopravy

Nedostatočná koordinácia jednotlivých subsystémov verejnej osobnej dopravy sa prejavuje na neefektívnom dotovaní viacerých súbežných módov VOD v niektorých reláciách. Z hľadiska integrácie dopravy je v súčasnosti realizovaná tarifná integrácia MHD v Žiline s vlakovou dopravou na trati Žilina – Rajec.

Zdrojmi financovania dopravy sú štátny rozpočet (železničná doprava, železničná infraštruktúra, cesty I. triedy a diaľnice), rozpočet VÚC (regionálna autobusová doprava, cesty II. a III. triedy) a rozpočty miest a obcí (MHD, miestne komunikácie).

ŽSK na zabezpečovanie regionálnej autobusovej dopravy v roku 2013 vynakladá priemerné percento svojich rozpočtových príjmov a TSK najvyššie percento svojich rozpočtových príjmov spomedzi všetkých VÚC. Na údržbu a rozvoj ciest II. a III. triedy vynakladajú 6 resp. 15% svojich rozpočtov. Celkovo sa rozpočtové výdavky na zabezpečenie dopravy v oboch krajoch líšia – v ŽSK sú priemerné, zatiaľ čo v TSK vysoko nadpriemerné.

Systém cestovného pre pravidelných cestujúcich je už v súčasnosti založený na používaní dopravných kariet, ktoré slúžia ako nosič cestovných lístkov a v prípade regionálnej autobusovej dopravy aj ako elektronická peňaženka.

V Žiline v súčasnosti nie je zabezpečená možnosť internetového predaja cestovných lístkov, ktorá umožňuje zakúpenie predplatných cestovných lístkov aj bez osobnej návštevy predajne. Zavedeniu internetového predaja bráni nutnosť hardvérových úprav vo vozidlách – doplnenie modulu na prenos dát a zariadení na zápis dát na kartu.

Náklady na jednotku výkonu trolejbusov a autobusov sa postupne k sebe približovali s výnimkou posledného sledovaného roku 2011. Dotácia na MHD na obyvateľa predstavuje v ročnom objeme približne 46 €.

3.3.2 Prevádzka

Regionálna doprava

Železničná regionálna doprava je prevádzkovaná na tratiach 125 a 126 medzi Púchovom, Čadcou, Štrbou a Žilnou, v menšej miere v okolí Trenčína, a tiež na trati Vrútky – Horná Štubňa. Na regionálnych tratiach sú výkony veľmi nízke s výnimkou trate Čadca – Makov využívané v dopravných špičkách. V regionálnej doprave prevláda autobusová doprava, v ktorej poklesli výkony v os. km takmer o polovicu za ostatných 7 rokov, pričom dopravné výkony ostali vysoké na úrovni 3 km/obyv., ale dotácia v ŽSK narástla z 15 na 20 €/obyv. a v Trenčianskom kraji až k 30 €/obyv.

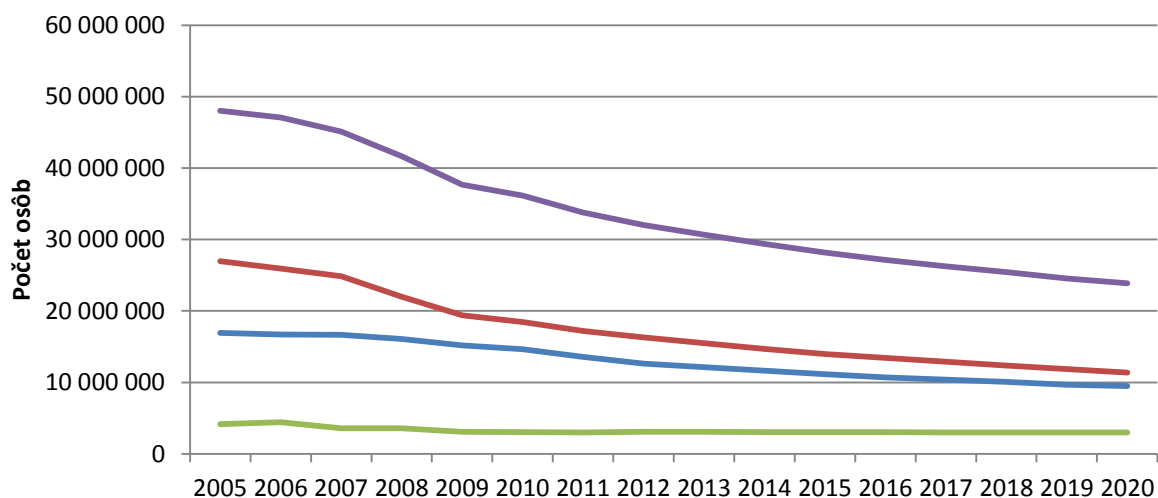
V ŽSK je k dispozícii aj prognóza vývoja počtu cestujúcich uvedená v nasledujúcej tabuľke a grafe.

Tabuľka č. 101 Prognóza vývoja počtu prepravených cestujúcich podľa skupín v ŽSK do roku 2020

Rok	Počet prepravených cestujúcich v osobách							
	Žiaci a študentské cestovné	Medziroč. index	Obyčajné – občianske cestovné	Medziroč. index	Iné – ostatné cestovné	Medziroč. index	Spolu	Medziroč. index
2013	12 119 796		15 483 300		3 087 874		30 690 970	
2014	11 626 520	95,93	14 709 135	95,00	3 041 556	98,50	29 377 212	95,72
2015	11 153 321	95,93	13 973 678	95,00	3 032 431	99,70	28 159 431	95,85
2016	10 699 381	95,93	13 414 731	96,00	3 023 334	99,70	27 137 446	96,37
2017	10 378 400	97,00	12 878 142	96,00	3 011 241	99,60	26 267 782	96,80
2018	10 067 048	97,00	12 363 016	96,00	3 005 218	99,80	25 435 282	96,83
2019	9 664 366	96,00	11 868 496	96,00	3 002 213	99,90	24 535 074	96,46
2020	9 471 078	98,00	11 393 756	96,00	3 001 254	99,97	23 866 088	97,27

Zdroj: ŽSK

Graf č. 117 Prognóza vývoja počtu prepravených cestujúcich podľa skupín v ŽSK do roku 2020



Obdobie 2005 - 2012 skutočnosť, 2013 - 2020 odhad

— Žiaci a študentské — Občianske (základné cestovné) — Iné – osobitné cestovné — Spolu

Zdroj: ŽSK

Na základe uvedenej analýzy nemožno bez radikálnejších zmien pozitívny vývoj prímestskej autobusovej dopravy v samosprávnych krajoch predpokladať ani v budúcnosti. Prognóza vychádza z vývoja počtu cestujúcich v Žilinskom samosprávnom kraji v súčasnosti a zohľadňuje predpokladaný vývoj populácie v žilinskom kraji do roku 2020. Prognóza bola vypracovaná tiež za predpokladu, že sa v rámci prímestskej autobusovej dopravy v Žilinskom samosprávnom kraji nenájde žiaden nástroj, ktorý by dokázal súčasne sa javiaci negatívny vývoj zvrátiť. Prognóza uvažuje pokles cestujúcich od 4,28% v roku 2013 po 2,73% v roku 2020.

Z uvedeného porovnania vidieť, že v poslednom období sa štruktúra cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave mení a z verejnej osobnej dopravy odchádzajú prevažne cestujúci, ktorí cestujú za plné, nezľavnené cestovné. V sektore verejnej autobusovej dopravy ostávajú v Žilinskom samosprávnom kraji v súčasnosti najmä žiaci, študenti, držiteľia preukazu ŤZP a preukazu ŤZP-S, dôchodcovia a tí cestujúci, ktorí z finančných alebo iných dôvodov nemajú možnosť využiť individuálnu automobilovú dopravu.

Mestská hromadná doprava

V žilinskej MHD je možné sledovať postupný úbytok cestujúcich pri zachovaní stabilných výkonov trolejbusovej dopravy. Výrazný pokles počtu cestujúcich nastal v autobusovej MHD, a to po redukcii výkonov v rokoch 2002 – 2005.

Cesty

V TSK bola zaznamenaná jedna z najnižších nehodovostí v porovnaní s ostatnými VÚC, avšak počet usmrtených cyklistov bol roku 2012 jeden z najvyšších. Počet nehôd v ŽSK je nadpriemerný, v rokoch 2009 – 2012 však bol zaznamenaný výrazný pokles počtu usmrtených chodcov o 80%.

3.3.3 Infraštruktúra

Autobusová doprava

Regionálnej autobusovej doprave v ŽSK aj TSK slúži pomerne mladý vozidlový park s priemerným vekom 5 rokov. Na druhej strane nie sú v prevádzke žiadne nízkopodlažné autobusy. V regionálnej doprave premáva 449 autobusov v ŽSK a 438 autobusov v TSK.

Mestská hromadná doprava

Celkový počet zastávok v sieti MHD je 231. Zastávok s tzv. „kasselským“ obrubníkom umožňujúcim pristavenie vozidiel tesne k hrane nástupnej plochy je v MHD Žilina celkovo 16 t. j. 6,9%. Zastávky MHD v centre Žiliny a na sídliskách sú riešené samostatným zastávkovým zásekem/záľivom. Zastávky na okraji centra a v prímestských častiach sú v prevažnej miere riešené stáťím na komunikácii a s výstupom, či už na príľahlý chodník alebo priamo na vozovku. V prípade, že ide o zastavenie na zastávke s výstupom pri hrane nástupišťa zastávky, sú tieto v prevažnej miere riešené „klasickým“ obrubníkom. Uvedené riešenia s výnimkou prvých spomínaných 6,9% neumožňujú vodičovi pristaviť vozidlo čo najbližšie k nástupnej hrane nástupišťa, a tým zabezpečiť cestujúcemu prekonávanie čo najmenšieho priestoru medzi nástupnou hranou a podlahou vozidla, bez obavy vodiča z poškodenia pneumatiky. Táto nevýhoda je zrejme najmä u nízkopodlažných vozidiel. Nástupišťa navyše nie sú vybavené navádzacou dlažbou pre nevidomých a slabozrakých, chýbajú zastávkové prístrešky na ochranu cestujúcich pred vplyvmi počasia, resp. umiestnenie informácií o MHD vo väčšej miere, ako je len cestovný poriadok. Na zastávkach, ktoré vo zvýšenej miere využívajú návštevníci a turisti, nie sú žiadne navigačné tabule na dôležité miesta v meste.

Vozidlový tarifný a informačný systém a rovnako aj dispečerský systém je buď nedostatočný alebo už morálne zastaraný a nezodpovedá súčasným nárokom. Nie všetky vozidlá sú vybavené elektronickými panelmi na informovanie cestujúcich (vonkajšie a vnútorné). Chýba zariadenie na obojstranný prenos dát z vozidla na dispečing a naopak, následne k cestujúcemu na zastávku, do iného vozidla, do prestupných terminálov iných dopravných prostriedkov, na internet, do mobilu, resp. prenos údajov z internetového predaja cestovných lístkov priamo do vozidla. Zastaraný systém akustického hlásenia vozidiel (zariadenia pochádzajú z rokov 1996 – 1998) neumožňuje prehrávať hlásenia s vyšším vzorkovacím kmitočtom z dôvodu limitovanej veľkosti pamäte akustického hlásiča. Zariadenia na hlásenia čísla a smeru linky pre nevidiacich a slabozrakých absentujú úplne.

V súčasnosti je zabezpečené online sledovanie polohy, avšak iba na trolejbusových linkách. Prenos údajov je technologicky riešený cez rádiovú trunkingovú sieť, ktorá umožňuje prenos hlasu aj dát. Dispečing DPMŽ má možnosť zobrazíť si aktuálnu polohu vozidla, a to jednak geografickú ako aj časovú (porovnanie s plánovaným grafikom). Získané online informácie sa následne používajú aj na štyroch zastávkových informačných paneloch. Uvedený systém je však značne limitovaný, pretože kapacita riadiaceho kanálu je v súčasnosti využitá na 93%, nie je možné odosielanie dátového paketu aj hlasovej konverzácie v tom istom momente. Interval odosielania údajov o aktuálnej polohe je 60 sekúnd, pričom hustejší interval by spôsobil nefunkčnosť hlasových prenosov, resp. riadiaci kanál by nezvládol také množstvo úloh „vo fronte“. DPMŽ definoval ako požadovaný interval odosielania informácie o aktuálnej polohe na najviac 30 sekúnd. V mimoriadnych situáciách sa využíva hlasová konverzácia prakticky stále a vtedy nedochádza k odosielaniu dát a tým pádom k správnej a presnej lokalizácii vozidiel. Poloha sa odvíja od prejdenej vzdialenosti od začiatku spoja a nie od GPS súradníc, takže v prípade mimoriadnej situácie a presune vozidiel mimo plánovaných trás stratí dispečer informáciu, kde sa ktoré vozidlo nachádza. Podobne v takomto prípade nedochádza ani k prenosu dát na zastávkové informačné panely. Napokon, vzhľadom na vyťaženosť dátového kanála nie je možné v jestvujúcom stave rozšíriť systém aj na autobusovú dopravu.

V súčasnosti nie je zabezpečená kompatibilita s novými kartami vydávanými Žilinskou univerzitou, Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s. a regionálnym autobusovým dopravcom, pretože čítacie zariadenia sú schopné čítať iba karty typu Mifare Classic (Standard).

Vo vybavení vozidiel chýbajú automatické sčítacie zariadenia nastupujúcich a vystupujúcich cestujúcich, ktoré by poskytli presné informácie o využití vozidiel na lepšie plánovanie potrieb cestujúcich.

Ročná spotreba trakčnej energie pre trolejbusy je 4450 MWh. V oblasti úspor energie existuje potenciál na zmenu použitej technológie v meniarňach napätia (výmena technológie tyristorovej za diódovú), ktorá by umožnila väčšie využitie rekuperovanej energie. Spotrebu trakčnej energie by znížilo aj uskladnenie rekuperovanej energie v superkapacitoroch a jej následné opätovné využitie.

MHD je zabezpečovaná 42 trolejbusmi, z ktorých je 10 (24%) nízkopodlažných a s modernou elektrickou výzbrojou. Celkovo je priemerný vek trolejbusov 12 rokov. V budúcnosti bude nutné pokračovať v náhrade zastaraných vozidiel modernými a tie prioritne nasadiť na najvyťaženejšie trolejbusové linky (4, 14, 6 a 3 s intervalom 10 – 20 min). DPMŽ nedisponuje trolejbusmi s pomocným pohonom, čo má negatívny vplyv pre cestujúcich pri výpadku trakčnej energie, resp. poruche na trakčnom vedení. Nie je tak možné ani zvýšiť využitie trolejbusovej siete, napríklad zachádzaním trolejbusových liniek do oblastí bez trolejového vedenia alebo prechádzaním cez ne.

Infraštruktúra trolejbusových tratí je zastaraná – súčasné prvky trate ako napr. výhybky, úsekové izolátory, zjazdové výhybky a kríženia majú predpísanú rýchlosť prejazdu 15 km/h, čo spôsobuje brzdenie dopravy trolejbusmi a ich znevýhodňovanie aj oproti autobusom. Trolejové výhybky nie sú automaticky stavané.

V sieti trolejbusových tratí identifikoval DPMŽ viacero úzkych miest. Chýbajúce prepojenie medzi ulicami Pod hájom a Alexandra Rudnaya v dĺžke cca 400 m spôsobuje zraniteľnosť trolejbusovej dopravy v prípade poruchy, resp. inej výluky na Sídlišku Solinky. Vyššie využitie trolejbusovej dopravy a rovnako zníženie zraniteľnosti by umožnilo prepojenie medzi ulicami „Hurbanova – Legionárska – Veľká okružná – Hálkova“, resp. ďalej „Hálkova – Veľká okružná – Komenského“ v celkovej dĺžke cca 1000 m. Nevybudované prepojenie medzi ulicami „Kvačalova – Stodolova“ v dĺžke cca 1500 m spôsobuje zraniteľnosť trolejbusovej trasy na sídlisko Hájik, predlžuje cestovný čas na uvedené sídlisko a generuje neproduktívne výkony pri výjazdoch a dojazdoch trolejbusov z/do vozovne vo výške 2,6 km na jednu jazdu.

DPMŽ prevádzkuje 42 dieselových autobusov s priemerným vekom 10 rokov a 21-percentným podielom nízkopodlažných vozidiel. Spotreba pohonných hmôt v roku 2012 dosiahla 554 374 litrov. Možnosti zabezpečenia znižovania emisií ilustruje nasledujúca tabuľka s prepočtom vykonaným pre 30

dvojnápravových autobusov s dĺžkou 12 metrov.

Tabuľka č. 102 Porovnanie produkcie emisií a spotreby pohonných hmôt 30 autobusov DPMŽ a hybridných autobusov

		Spolu EURO 0 – EURO 3 (DPMŽ)	Hybrid	Zníženie emisií a spotreby pohonných hmôt
Počet vozidiel	ks	30	30	
Ubehnuté km podľa Zákona 158/2011 Z. z.	km	24 000 000	24 000 000	
Spotreba paliva počas životnosti vozidla	l	10 024 000	7 680 000	2 344 000
Produkcia CO ₂ počas životnosti	kg	26 363 120	20 198 400	6 164 720
Vyprodukované emisie				
CO	g	82 338 735	14 547 456	67 791 279
NO _x	g	276 629 291	41 319 936	235 309 355
NMHC	g	42 375 186	645 120	41 730 066
PM (tuhé častice)	g	6 662 114	603 187	6 058 927

Zdroj: DPMŽ

Konštatovaná je nedostatočná preferencia MHD na riadených križovatkách a priechodoch, ktorú bližšie popisuje príloha 2.3. Priemerné zdržanie dosahuje 3:02 min na linku.

Cyklistická doprava

V Žiline je v prepočte na obyvateľa zriadených 0,09 metra cyklotrás. Žilina rieši cyklistickú dopravu v meste v rámci Koncepcie nemotoristickej dopravy, v kapitole 2.12.1.9. ÚPN - M predkladá riešenie, ktoré navrhuje postupný rozvoj cyklistickej dopravy, pre rok 2025 s 12-% podielom na celkovej dopravnej práci. Uvedená hodnota vychádza aj z odhadu stavu v rokoch 2005 – 2010, ktorý vzhľadom na podmienky, ktoré boli pre tento druh dopravy vytvorené, bol odhadnutý na 2 – 3%. Zároveň je v dokumente uvedené, že „Tento odhad však nie je rozhodujúci, lebo cieľom nie je kvantifikovať, ale navrhnúť ucelený systém komunikácií, ktoré by poskytli predpoklady pre rozvoj tohto druhu dopravy“.

Životné prostredie

V oblasti znečisťovania životného prostredia spôsobených cestnou dopravou sú v Žilinskom kraji vymedzené 3 oblasti riadenia a sledovania kvality ovzdušia (ORKO) pre PM10 (polietavý prach, ktorý predstavuje sumu častíc rôznej veľkosti voľne rozptýlených v ovzduší o veľkosti menej ako 10 mikrometrov) a PM2,5 (úplne jemný polietavý prach, ktorý predstavuje sumu častíc rôznej veľkosti voľne rozptýlených v ovzduší o veľkosti menej ako 2,5 mikrometrov), a to: územie mesta Žilina, územie mesta Martin a Vrútky a územie mesta Ružomberok a obce Likavka.

Intenzívna automobilová doprava patrí medzi zložky, ktoré prispievajú k značnému znečisťovaniu ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami PM10, a to najmä v územiach, kde nie sú vybudované obchvaty miest. V ŽSK sú z hľadiska prekračovania limitných hodnôt (LH) pre PM10 najhoršie hodnotené ORKO Ružomberok, potom Žilina a nakoniec Martin. Limitné hodnoty sú stanovené Smernicou EP a Rady 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší, ktorá bola transponovaná do Vyhlášky č.

360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia k zákonu č. 137/2010 Z. z. o ovzduší Na prekračovaní limitných hodnôt PM10 majú podiel tiež zlé rozptylové podmienky.

Riziká prekračovania limitných hodnôt znečisťujúcich látok PM10 a PM2,5 v ORKO oblastiach mesto Žilina, mesto Ružomberok a obec Likavka, mesto Martin a Vrútky sú nasledovné:

Tabuľka č. 103 Riziká prekračovania limitných hodnôt znečisťujúcich látok PM10 a PM2,5 v ORKO oblastiach mesto Žilina, mesto Ružomberok a obec Likavka, mesto Martin a Vrútky

Znečisťujúca látka	Limitná hodnota [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Doba spriemerovania	Počet prekročení
PM ₁₀	50	24 hod	35-krát/rok
PM _{2,5}	28	1 rok	1-krát/za rok

Zdroj: ŽSK

Z hľadiska znečisťovania životného prostredia cestnou dopravou a čistočkami PM₁₀ je teda najhoršie hodnotená oblasť Ružomberka.

K znečisťovaniu ovzdušia dopravou prispieva tiež nedostatočná údržba ciest a nedostatky ako sú: nízka kvalita technického stavu ciest, nízka kvalita stavu chodníkov, čistota ciest a chodníkov, prašnosť ciest a chodníkov z dôvodu oneskoreného alebo nedostatočného odstraňovania zimných posypov ciest.

3.3.4 SWOT analýzy

Tabuľka č. 104 SWOT analýza regionálnej dopravy v TSK

Silné stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizácia a obnova vozového parku (autobusov) prímestskej autobusovej dopravy – priemerný vek autobusov PAD TSK je 3,5 roka • Ekologickosť a bezpečnosť PAD - nižšie kongescie, menší obsah emisií v ovzduší, a to aj vďaka využívaniu ekologických vozidiel, nižší hluk, vyššia bezpečnosť a kvalita prepravy cestujúcich apod. • Dostupnosť zastávok, dostupnosť prepojenia prímestskej autobusovej dopravy aj v pohraničných oblastiach s ČR – výhodné rozmiestnenie a dostupnosť zastávok v blízkosti obydľí cestujúcej verejnosti, široká ponuka autobusových liniek/spojov, dobrá dostupnosť do okrajových obcí a pod. • Zabezpečenie obsluhy územia TSK, kde bola zrušená železničná doprava; • Výhodná geografická poloha pre tok tovarov a služieb medzi susednými samosprávnymi krajinami, ČR a pod.
Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Pokles zamestnanosti v regióne TSK, zníženie počtu obyvateľstva, demografický vývoj, zníženie počtu žiakov a študentov na školách, nedostatočné využitie existujúcich výrobných kapacít, ktoré majú značný vplyv na pokles prepravených osôb • Nedostatok finančných prostriedkov z rozpočtu TSK na infraštruktúru • Financovanie, resp. doplatok finančných prostriedkov na financovanie rôznorodých zliav pre jednotlivé kategórie cestujúcej verejnosti (žiaci, študenti, dôchodcovia, ŤZP, ŤZP-S a i. v prímestskej autobusovej doprave • Rast individuálnej automobilovej dopravy, vrátane neobmedzeného vydávania povolení zo strany Obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie na prepravu cestujúcich vozidlami do 9 miest • Nízka úroveň zastávok a autobusových staníc, ich rôznorodosť vlastníckych vzťahov • Absencia záchytných parkovísk pre osobné automobily, absencia odstavných plôch pre motocykle a bicykle, úschovne batožiny a pod. pri zastávkach prímestskej autobusovej dopravy • Absencia cyklotrás, cyklistických chodníkov a pod.

Príležitosti

- Zvyšovanie kvality PAD pokračovaním v obnove vozového parku vrátane bezbariérových vozidiel, budovaním terminálov verejnej osobnej dopravy, spolupráca s obcami a vlastníkami zastávok pri ich modernizácii;
- Zvyšovanie konkurencieschopnosti PAD voči individuálnej automobilovej doprave
- Budovanie koordinovaného a nadväzného systému verejnej osobnej dopravy s prepojením na individuálnu automobilovú dopravu a ekologickú dopravu a zavádzanie doplnkových služieb vo verejnej osobnej doprave
- Zlepšenie komunikácie a skvalitnenie informačného a oznamovacieho systému v rámci prímestskej autobusovej dopravy a v rámci verejnej osobnej dopravy ako celku vrátane zabezpečenia kompatibility týchto systémov
- Budovanie prestupných bodov – terminálov verejnej osobnej dopravy medzi jednotlivými druhmi dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry
- Zlepšenie súčasného stavu infraštruktúry vrátane regionálnej dopravnej siete – ciest II. a III. triedy.
- Ekologizácia verejnej osobnej dopravy
- Podpora PAD z celoštátnej úrovne a eliminácia rozmachu individuálnej automobilovej dopravy - obmedzovanie parkovania v mestách, budovanie záchytných parkovísk na okrajoch miest, vybudovanie cyklotrás a určenie emisných zón v mestách a stanovovanie poplatkov za ich používanie
- Optimalizácia prímestskej autobusovej dopravy

Hrozby

- Neustály pokles cestujúcich spôsobený poklesom demografického vývoja v rámci regiónu ale i celej SR, rastom nezamestnanosti
- Rast ekonomicky oprávnených nákladov na prevádzku PAD (neustále rastúce ceny pohonných látok, mýtné poplatky, inflácia a pod.)
- Dopady fiškálnej, dopravnej a sociálnej politiky štátu v neprospech PAD a dopady finančnej krízy - inflácia, nezamestnanosti, pokles cien osobných automobilov, rast cien PHM a i.
- Nedostatok verejných zdrojov a zmena legislatívy v neprospech PAD

Tabuľka č. 105 SWOT analýza regionálnej dopravy v ŽSK**Silné stránky**

- Dobrá dostupnosť vrátane prepojenia v pohraničných oblastiach s ČR a PL – výhodná územná dostupnosť, výhodné situovanie zastávok a staníc v blízkosti obydľí cestujúcich – možnosť prepravy cestujúcich „z domu – do domu“, široká sieť autobusových liniek, široká ponuka autobusových spojov, široká sieť autobusových zastávok a staníc
- Dobrý stav autobusového parku - priemerný vek autobusov PAD ŽSK je v súčasnosti 5 rokov
- Zabezpečenie obsluhy území Žilinského kraja, kde nie je vybudovaná železničná infraštruktúra a nie je tam možné viesť železničnú dopravu
- Ekologickosť a bezpečnosť – menší podiel na externalitách ako má individuálna automobilová doprava, nižšie kongescie, menší obsah emisií v ovzduší a to aj vďaka využívaniu ekologických vozidiel, nižší hluk, vyššia bezpečnosť prepravy, ktorá vyplýva aj z dobrého stavu autobusového parku

Slabé stránky

- Nízka miera konkurencieschopnosti PAD voči individuálnej automobilovej doprave a s tým súvisiaci úbytok cestujúcich
- Obmedzená kapacita cestnej siete – preplnená cestná sieť, vznik kongescií, meškanie spojov
- Absencia harmonizácie a integrácie PAD s ostatnými druhmi verejnej osobnej dopravy vrátane individuálnej a ekologickej dopravy a v mnohých prípadoch absencia prestupných bodov medzi jednotlivými druhmi dopravy
- Nízka úroveň zastávok a staníc PAD, nízky rozsah doplnkových služieb v PAD, absencia infraštruktúry – chýbajú parkoviská pre osobné vozidlá a taxíky a odstavné plochy pre bicykle a motocykle, úschovne batožiny v blízkosti zastávok a staníc verejnej osobnej dopravy, chýba infraštruktúra pre ekologické systémy dopravy – cyklotrasy, cyklistické chodníky, lyžiarske a bežecké magistály a pod.

Príležitosti

- Zvyšovanie konkurencieschopnosti PAD voči individuálnej automobilovej doprave:
 - zvyšovanie kvality PAD aj s ohľadom na cestujúcich s obmedzenou mobilitou a sluchovo a zrakovo postihnutých cestujúcich
 - budovanie koordinovaného a nadväzného systému verejnej osobnej dopravy s prepojením na individuálnu automobilovú dopravu a ekologickú dopravu a zavádzanie doplnkových služieb vo verejnej osobnej doprave
 - pravidelná obnova vozidlového parku vrátane ekologických a bezbariérových vozidiel
 - zlepšenie komunikácie a skvalitnenie informačného a oznamovacieho systému v rámci prímestskej autobusovej dopravy a v rámci verejnej osobnej dopravy ako celku vrátane zabezpečenia kompatibility týchto systémov
 - budovanie integrovaných dopravných systémov ako nástrojov získania a udržania si cestujúcich a nástrojov na uľahčenie cestovania v systéme verejnej osobnej dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry
- Zvyšovanie kvality cestnej siete:
 - budovanie prestupných bodov – terminálov verejnej osobnej dopravy medzi jednotlivými druhmi dopravy vrátane potrebnej infraštruktúry
 - zlepšenie súčasného stavu dopravnej siete vrátane regionálnej dopravnej siete – ciest II. a III. triedy.
 - eliminácia kolíznych bodov a úzkych problematických miest v dopravnej sieti – eliminácia kongescií
- Budovanie cestnej siete osobitne pre verejnú osobnú dopravu
- Ekologizácia verejnej osobnej dopravy
 - využívanie ekologických dopravných prostriedkov s čo najmenším dopadom na životné prostredie
 - zavádzanie nízkouhlíkových foriem dopravy a využívanie alternatívnych zdrojov energie
 - prepojenie verejnej osobnej dopravy s ostatnými ekologickými prepravnými systémami
 - budovanie infraštruktúry pre ekologickú dopravu - cyklistické chodníky, cyklotrasy, lyžiarske a bežecké magistrály, náučné chodníky, korčuliarske dráhy, parkoviska na bicykle na staniciach a zastávkach verejnej osobnej dopravy.
- Podpora PAD z celoštátnej úrovne a eliminácia rozmachu individuálnej automobilovej dopravy
 - podpora PAD prostredníctvom daňového systému, legislatívy, internalizácie externých nákladov, zavedením emisných kvót, spoplatnením tvorby emisií
 - obmedzovanie parkovania v mestách, budovanie záchytných parkovísk na okrajoch miest, určenie emisných zón v mestách a stanovovanie poplatkov za ich používanie.

Hrozby

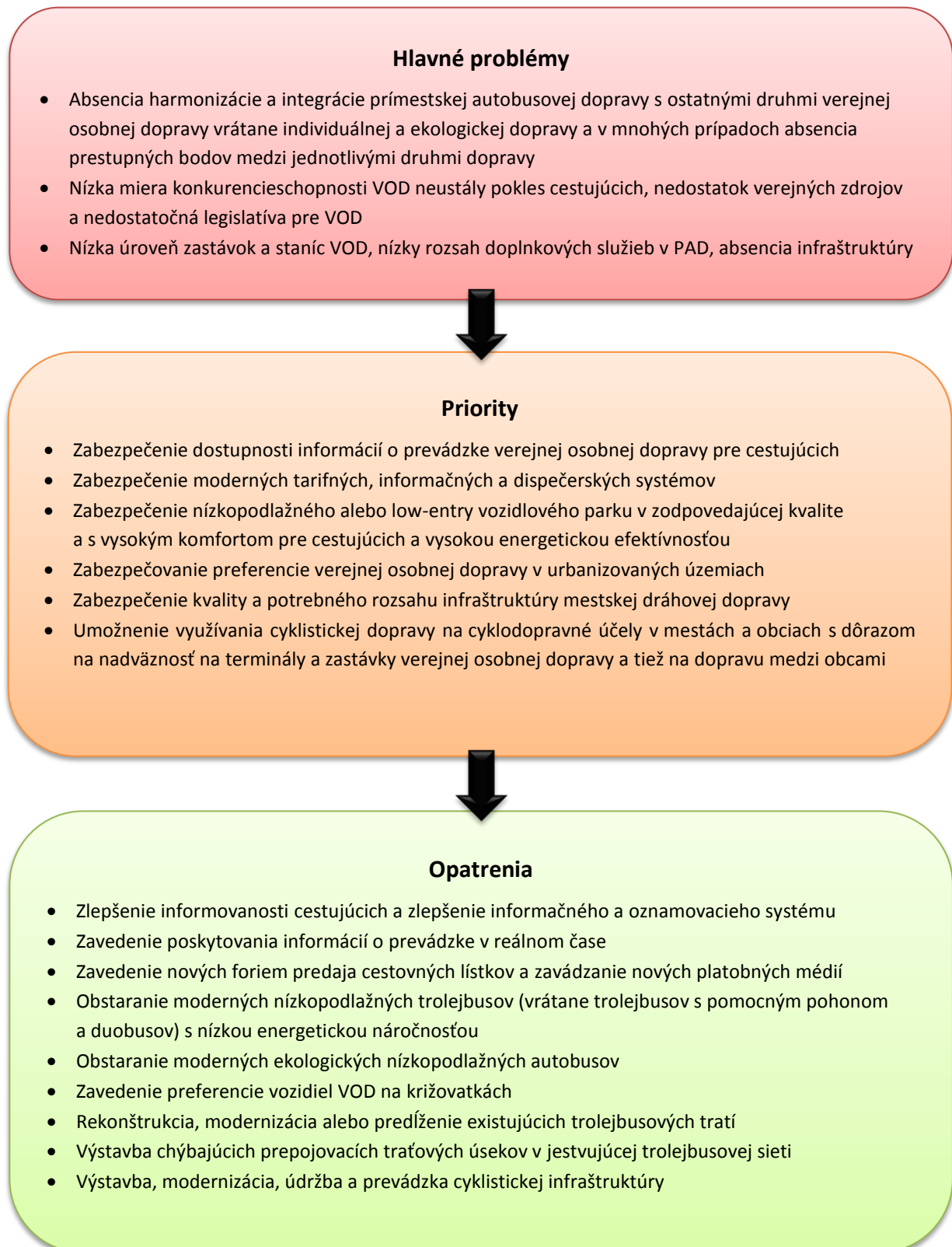
- Neustály pokles cestujúcich PAD a neustály nárast výšky úhrady straty
- Dopady fiškálnej, dopravnej a sociálnej politiky štátu v neprospech PAD a dopady finančnej krízy - enormný nárast nákladov PAD dôsledkom inflácie, dôsledkom zavedenia mýta, zvyšovanie nezamestnanosti, pokles cien osobných automobilov, nárast cien PHM
- Nedostatok verejných zdrojov a zmena legislatívy v neprospech PAD
- Nedostatok prostriedkov na zabezpečenie obnovy vozidlového parku

Tabuľka č. 106 SWOT analýza mestskej mobility v Žiline

Silné stránky	Možnosti na využitie predností
<ul style="list-style-type: none"> Trolejbusová i autobusová doprava v meste Trolejbusová doprava 	<ul style="list-style-type: none"> Zníženie podielu individuálnej dopravy Znižovanie podielu škodlivín v mestskej zástavbe (až 70% cestujúcich je prepravovaných trolejbusmi)
Slabé stránky	Možnosti na odstránenie nedostatkov
<ul style="list-style-type: none"> Mestská doprava nemá žiadnu preferenciu Vysoký vek vozidiel, málo nízkopodlažných vozidiel Informácie pre cestujúcich v reálnom čase Stavebný stav zastávok MHD Predpredaj CL – nutnosť osobného nákupu Prepojenie na železničnú a prímestskú autobusovú dopravu 	<ul style="list-style-type: none"> Vybudovať systém preferencie vozidiel MHD na svetelne riadených križovatkách Nákup nových nízkopodlažných vozidiel Vybudovať systém sledovania polohy vozidiel, vyhodnocovanie časových údajov a poskytovanie cestujúcim (<i>zastávky, internet</i>) Stavebné úpravy zastávok MHD (<i>zastávkové zálivy, nástupné hrany</i>) Zavedenie internetového predaja predplatných CL Vybudovanie systému integrovanej dopravy vhodnou formou pre daný región
Príležitosti	Možnosti na využitie príležitostí
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšenie informovanosti cestujúcich Zlepšenie stavu životného prostredia Zlepšenie kvality života v lokalitách s exponovanou cestnou dopravou Zlepšenie kvality verejnej osobnej dopravy pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou Zlepšenie organizácie dopravných služieb 	<ul style="list-style-type: none"> Vybavenie informačnými tabuľkami vo vozidlách a na prestupných miestach Hardverové a softvérové vybavenie na prenos dát v reálnom čase - informácie pre cestujúcich (<i>internet, infopanely na zastávkach</i>) a na dispečerské riadenie dopravy Nákup nízkopodlažných trolejbusov a hybridných autobusov Zvýšenie podielu verejnej dopravy Zvýšenie podielu trolejbusovej dopravy - dobudovanie trolejového vedenia Nákup nízkopodlažných trolejbusov a autobusov Zabezpečenie vybavenia centrálného dispečingu - lepšia koordinácia pri riadení dopravy
Hrozby	Možnosti na elimináciu hrozieb
<ul style="list-style-type: none"> Nárast cien pohonných látok Hrozba zastavenia obnovy vozidlového parku verejných dopravcov Vysoký vek trakčného vedenia a zastarané technológie na meniarňach 	<ul style="list-style-type: none"> Nákup hybridných autobusov Dotácie na nákup nových trolejbusov a autobusov (hybridných, nízkopodlažných) Rekonštrukcia/výmena starých prvkov trakčného vedenia (<i>výhybky, križenia, ...</i>) a zmena technológie na meniarňach

3.3.5 Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami

Tabuľka č. 107 *Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy*



3.4 Stredné Slovensko

3.4.1 Organizovanie dopravy

Stredo-južný región tvorený územím BBSK nemá ako celok harmonizovanú železničnú a autobusovú dopravu, a to ani v najsilnejšej relácii Banská Bystrica – Zvolen, kde si uvedené dopravné módy navzájom konkurujú. Vzhľadom na pomernú izolovanosť regiónu od ostatných regiónov je možné využiť výhodu nižšieho počtu vzťahov medzi objednávateľmi a dopravcami na zriadenie integrovaného dopravného systému.

Zdrojmi na financovanie dopravy sú štátny rozpočet (železničná doprava, železničná infraštruktúra, cesty I. triedy a diaľnice), rozpočet VÚC (regionálna autobusová doprava, cesty II. a III. triedy) a rozpočty miest a obcí (MHD, miestne komunikácie).

BBSK vynakladá na verejnú osobnú dopravu 11% svojich rozpočtových príjmov, na cestnú infraštruktúru putuje 8%. Suma výdavkov na dopravu predstavuje v porovnaní s ostatnými VÚC nadpriemer.

Systém cestovného pre pravidelných cestujúcich je už v súčasnosti založený na používaní dopravných kariet, ktoré slúžia ako nosič cestovných lístkov a v prípade regionálnej autobusovej dopravy aj ako elektronická peňaženka.

Pomerne búrlivý vývoj v oblasti MHD zažilo za ostatných 10 rokov mesto Banská Bystrica. Zmena dopravcu v MHD v roku 2006 spôsobila zastavenie prevádzky trolejbusovej dopravy, ktorá bola opäť obnovená v roku 2007. V uvedenom období mali kolísavý trend výkony prepočítané na obyvateľa a rovnako aj výška kompenzácií, pri ktorých kolísavý vývoj naďalej trvá. Napriek tomu, že MHD v Banskej Bystrici prevádzkujú dvaja operátori, z pohľadu tarify a dopravného riešenia sa jedná o integrovaný systém s jednotnými podmienkami pre cestujúcich.

3.4.2 Prevádzka

Regionálna doprava

Železničná regionálna doprava je silnejšia medzi Banskou Bystricou a Zvolenom a ďalej na úsekoch do Hornej Štubne, Žiaru nad Hronom, Brezna a Lučenca,. Na zvyšku územia dominuje autobusová regionálna doprava, ktorá má vysoký dopravný výkon 35 km/obyv. ročne. Z dôvodu poklesu cestujúcich stúpla dotačná potreba z 15 na 20 €/obyv. ročne za ostatných 6 rokov.

Mestská hromadná doprava

Trolejbusovú dopravu možno charakterizovať veľkým počtom liniek (8) s dlhými intervalmi medzi spojmi (až do 60 minút). Od jej znovuzavedenia v roku 2007 postupne klesajú výkony aj počet prepravených osôb. Rovnaký trend má od roku 2008 aj autobusová doprava.

Cesty

Počet nehôd v BBSK je oproti priemeru VÚC podpriemerný a má klesajúcu tendenciu. Napriek tomu možno konštatovať jeden z najvyšších počtov usmrtených chodcov (10 v roku 2012).

3.4.3 Infraštruktúra

Autobusová doprava

Regionálnej autobusovej doprave v BBSK slúži vozidlový park s priemerným vekom 7,6 roka s pomerne vysokým podielom nízkopodlažných vozidiel. Napriek tomu je v prevádzke ešte množstvo zastaraných autobusov. V regionálnej doprave premáva spolu 503 autobusov.

Mestská hromadná doprava

Nedobudovaná sieť trolejbusových tratí neumožňuje zvýšiť efektivitu trolejbusovej dopravy, ktorá je v Banskej Bystrici na jednotku výkonu najnákladnejšia spomedzi všetkých prevádzok trolejbusovej dopravy na území SR. Chýbajúce trate v juhozápadnej časti mesta a na sídlisku Sásová taktiež neumožňujú odstrániť súbežnú autobusovú a trolejbusovú dopravu.

Vozidlový park trolejbusov bol masívne obnovený v roku 2011 devätnástimi novými nízkopodlažnými trolejbusmi dĺžky 12 m. Podiel nízkopodlažných vozidiel v trolejbusovej doprave tak stúpol na 66%, čo je najviac v rámci SR. Priemerný vek trolejbusov je 9 rokov, spolu je k dispozícii 29 vozidiel.

V autobusovej MHD sú najproblematickejšími úsekmi historicky bývalé malé obce, ktoré sú v súčasnosti už mestskými časťami nachádzajúcimi sa v tesnej blízkosti centra mesta – stará Sásová, Rudlová, Uhlisko a historické centrum mesta v časti, kde sa nachádzajú významné orgány štátnej a verejnej správy a tiež hlavná pošta. Uvedené časti mesta nie je možné efektívne obslúžiť bežnými autobusmi a ako vhodnejšia sa javí obsluha málo kapacitnými autobusmi.

Výrazne omladený je vozidlový park autobusovej dopravy s priemerným vekom 4 roky. V prevádzke sú autobusy s dieselovým alebo CNG pohonom. Podiel nízkopodlažných vozidiel dosahuje 31% z celkového počtu 52 autobusov.

Cyklistická doprava

Súčasný stav infraštruktúry pre cyklistickú dopravu možno hodnotiť ako absolútne nevyhovujúci, pričom jej najväčším nedostatkom je neucelená resp. minimálna sieť komunikácií pre nemotorovú dopravu, nekvalitná stavebná úprava, nedostatočná nadväznosť na sieť hromadnej dopravy a nízka úroveň bezpečnosti. Spomedzi siedmich najväčších miest v SR sa Banská Bystrica umiestnila v dĺžke cyklistických komunikácií na obyvateľa na poslednom mieste so zlomkom cyklotrás oproti ostatným mestám.

Podkladom pre stanovenie rozvoja cyklotrás je Územný generel nemotorovej dopravy v meste Banská Bystrica, kde je základným princípom prepojenie sídlisk a okrajových častí s centrom, medzi sídliskami navzájom s prepojením na extravilán. Potenciál predstavujú tie trasy, kde je možné obslúžiť územia s vysokým počtom obyvateľov a je možné očakávať výrazný nárast počtu cyklistov, tzn. zmenu delby prepravnej práce z 1-% podielu cyklistickej dopravy (2011).

V Banskej Bystrici je potenciál na zavedenie integrovaných dopravných riešení zameraných na riešenie problémov viacerých módov súčasne – MHD, cyklistickej dopravy, pešej dopravy a súčasne aj statickej dopravy – a to konkrétne v časti Sásová s 23 tis. obyvateľmi, ale aj na Striebornom námestí, ktoré je dôležitým mestským dopravným uzlom umožňujúcim prepojenie historického centra mesta s časťou Podlavice s pokračovaním do mestských častí Uľanka, Karlovo a Sásová. V uvedených prípadoch v súčasnosti možno identifikovať nasledujúce problémy: nekoordinovaná automobilová doprava, zastávky MHD nemajú vymedzené bezpečné plochy pre čakajúcich cestujúcich, pohyb peších je potlačený na úkor automobilovej dopravy, nie je zabezpečený bezpečný pohyb cyklistov.

3.4.4 SWOT analýzy

Tabuľka č. 108 SWOT analýza regionálnej dopravy v BBSK

Silné stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Vypracovaný a schválený Plán dopravnej obslužnosti BBSK • Uzatvorenie dlhodobých zmlúv o výkone vo verejnom záujme s dopravcami • Poskytovanie sociálnych zliav pre vybrané skupiny cestujúcich • Hustota regionálnej cestnej siete
Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatok finančných prostriedkov na financovanie služieb vo verejnom záujme • Absencia integrovaného dopravného systému • Morálne a technicky opotrebovaný vozidlový park verejnej hromadnej dopravy • Absencia koordinácie medzi železničnou regionálnou a prímestskou autobusovou dopravou
Príležitosti
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizácia vozového parku autobusových dopravcov • Zlepšenie dopravnej dostupnosti autobusovou dopravou • Postupná harmonizácia železničnej a cestnej dopravy, skvalitňovanie nadväznosti železničnej a cestnej dopravy • Realizácia integrovaných dopravných systémov
Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Trvalý presun cestujúcich z verejnej osobnej dopravy na individuálnu dopravu • Zníženie dopravnej dostupnosti a s tým spojené zníženie atraktívnosti územia BBSK pre investorov • Neefektívne vynakladanie verejných prostriedkov na zabezpečovanie služieb vo verejnej osobnej doprave • V prípade zastavenia obnovy vozového parku dopravcov vzniká predpoklad zníženia kvality vozidiel a zníženia bezpečnosti cestujúcej verejnosti

Tabuľka č. 109 SWOT analýza mestskej mobility v Banskej Bystrici**Silné stránky**

- Kvalitný, moderný a ekologický vozidlový park (vysoký podiel nízkopodlažných vozidiel)

Slabé stránky

- Neprehľadné linkové vedenie – dlhé linky s riedkymi intervalmi, nedostatočná koordinácia, súbehy mnohých liniek na spoločnej časti trasy
- Nevyužitý potenciál trolejbusovej dopravy (súbehy s autobusmi)
- Neexistujúca trolejbusová trať na najväčšie sídlisko Sásová
- Predimenzovaná dopravná obsluha niektorých ulíc alebo mestských častí
- Neexistencia preferencie VOD na svetelných križovatkách, v uličnom priestore
- Spôsob vybavovania cestujúcich (nástup iba 2 dvermi, kúpa lístka výhradne u vodiča pre tých, čo nie sú držiteľmi čipových kariet/neexistencia predpredaja)
- Neexistencia integrovaného dopravného systému

Príležitosti

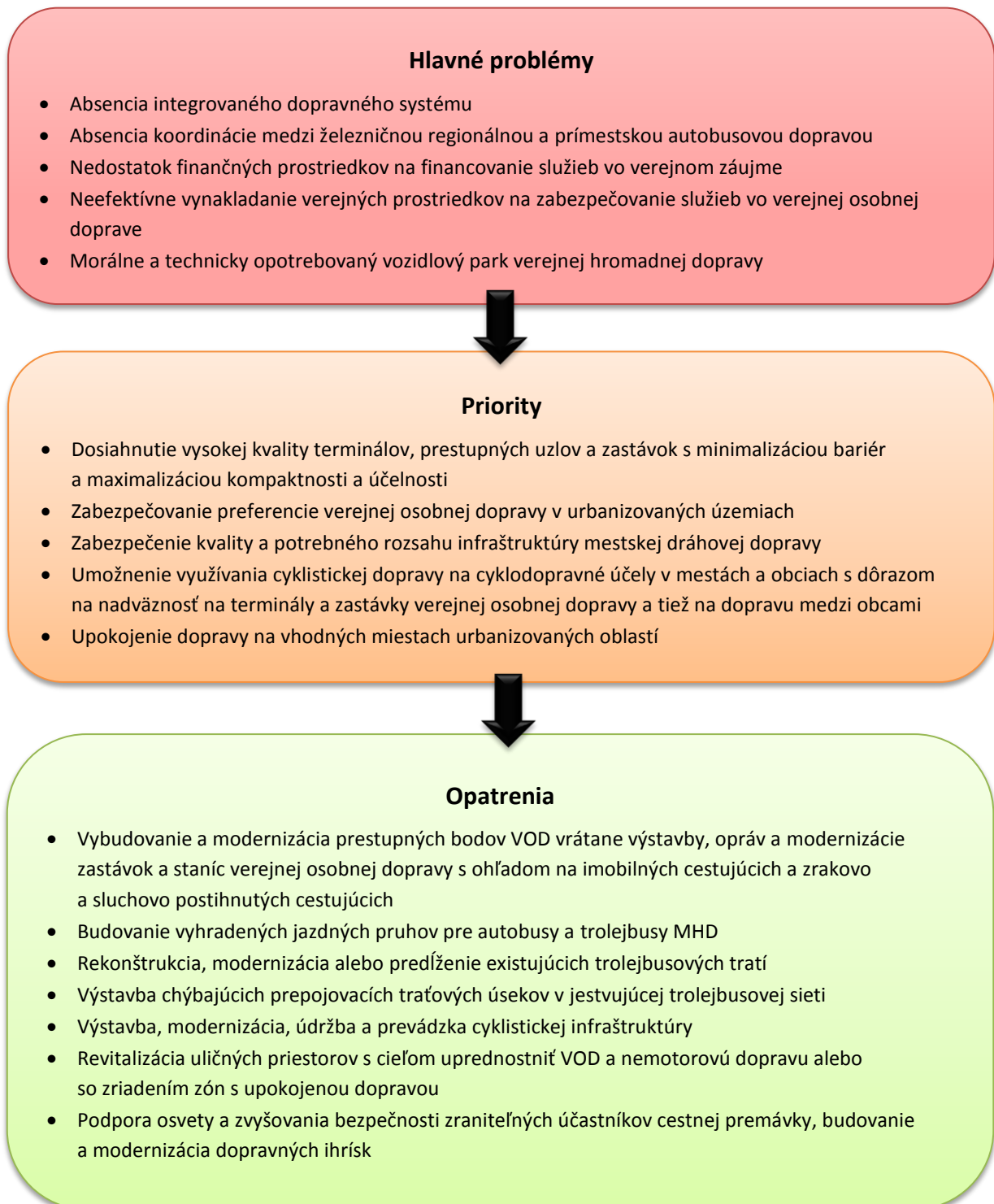
- Veľké možnosti racionálnejšej obsluhy územia – jednak v systéme MHD, ako aj v koordinácii s prímestskou autobusovou dopravou
- Celoplošné zavedenie zastávok na znamenie – zrýchlenie prepravy, úspora nákladov
- Diferenciácia časov jazdy medzi pracovnými dňami (špička/sedlo) a víkendom
- Rozširovanie siete liniek MHD do novovznikajúcich obchodných a priemyselných zón
- Možnosť zaviesť nekonvenčné spôsoby VOD (napr. autobusy na zavolanie v lokalitách s nižším, resp. špecifickým dopytom)

Hrozby

- Postupné vytlačanie MHD z určitých lokalít mesta (problémy s prejazdom kvôli parkujúcim vozidlám – Tatranská, Mládežnícka, vozidlá parkujúce na zastávkach)
- Sťažnosti obyvateľov na prevádzku MHD vo vybraných lokalitách (hluk, vibrácie)
- Neuvedomovanie si celospoločenského významu VOD
- Kontinuálny pokles prepravených osôb
- Znižovanie podielu prepravených osôb za občianske cestovné, relatívny a aj absolútny rast cestujúcich využívajúcich zľavnené cestovné (predovšetkým dôchodcovia) = výpadok tržieb
- Rast individuálneho motorizmu
- Sociálno-ekonomická situácia (nezamestnanosť, znižovanie finančných prostriedkov na VHD)
- Budúca rozsiahla potreba obnovy vozidlového parku (vozidlá sa neobnovujú priebežne, ale nárazovo sa dodal veľký počet vozidiel v rovnakom čase pomocou využitia Operačného programu Životné prostredie)
- Politický vplyv na odborné oblasti organizácie a prevádzky MHD

3.4.5 Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami

Tabuľka č. 110 *Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy*



3.5 Východné Slovensko

3.5.1 Organizovanie dopravy

Fragmentácia objednávaní a financovania rôznych módov verejnej osobnej dopravy sa prejavuje najmä v PSK v podobe súbežnej železničnej a autobusovej dopravy. KSK aj PSK vynakladajú zhodne po 8% svojich rozpočtových príjmov na zabezpečenie regionálnej autobusovej dopravy a 10% na údržbu a rozvoj cestnej infraštruktúry na cestách II. a III. triedy. To v sume predstavuje priemerné výdavky na dopravu v rámci všetkých VÚC v SR.

Zdrojmi financovania dopravy sú štátny rozpočet (železničná doprava, železničná infraštruktúra, cesty I. triedy a diaľnice), rozpočet VÚC (regionálna autobusová doprava, cesty II. a III. triedy) a rozpočty miest a obcí (MHD a prímestská autobusová doprava v prípade, že si objednávajú výkony nad rámec výkonov objednaných VÚC, miestne komunikácie).

Zavedenie mýta na cestách I. triedy a rýchlostných cestách v roku 2010 spomedzi všetkých mestských dopravných podnikov na Slovensku najviac pocítil DPMK najmä z dôvodu na spoplatnenia rýchlostnej cesty R2 spájajúcej centrálnu časť Košíc s mestskými časťami Pereš, Poľov, Lorinčík a Šaca a s podnikom U. S. Steel. DPMK v roku 2010 vyčíslil ročné náklady na mýto na 139 566 €. Ďalšie finančné prostriedky sú viazané v podobe zálohy za palubné jednotky (OBU) a predplateného mýta.

Systém cestovného pre pravidelných cestujúcich je už v súčasnosti založený na používaní dopravných kariet, ktoré slúžia ako nosič cestovných lístkov a v prípade regionálnej autobusovej dopravy a MHD v Košiciach aj ako elektronická peňaženka.

MHD v Košiciach si vyžaduje čoraz vyššie dotácie na obyvateľa pri znižujúcom sa objeme výkonov na obyvateľa. Podobný trend vývoja dotácie je aj v prešovskej MHD, pričom však až do roku 2010 sa jednalo o stabilné výkony.

Mesto Košice pripravuje koncepciu riešenia statickej dopravy na území mesta Košice. V prvej etape ide o riešenie problematiky organizovania parkovania v dnešnej Centrálnej mestskej zóne a v rozšírenej zóne plateného parkovania. Koncepcia je spracovávaná so zrozumiteľnými parkovacími pravidlami pre všetky užívateľské skupiny, so sprísnením kontroly plateného parkovania na verejných parkoviskách. Jedným z cieľov zavedenia taríf plateného parkovania a sprísnenia kontroly bude znižovanie osobnej automobilovej dopravy v centre mesta s vytvorením podmienok na preferenciu mestskej hromadnej dopravy.

3.5.2 Prevádzka

Regionálna doprava

V rámci východného regiónu je špecifickým súmestie Košice – Prešov, ktorého spojenie je riešené železničnou, regionálnou autobusovou aj diaľkovou autobusovou dopravou. Osobitné postavenie má mikroregión Tatry zahŕňajúci aj mesto Poprad. Špecifikom uvedeného mikroregiónu je prevádzka Tatranských elektrických železníc a Ozubnicovej železnice, ktorú objednáva MDVRR SR a zabezpečuje ZSSK.

V Košickom samosprávnom kraji je regionálna doprava na železnici využívaná pozdĺž hlavnej trate Margecany – Košice – Michalany – Čierna nad Tisou a v úseku Humenné – Strážske, na iných tratiach je regionálna doprava veľmi nízka. V PSK je silnejšia regionálna železničná doprava na úseku Kysak – Prešov s pokračovaním do Lipian a na tratiach z Medzilaboriec a Stakčina do Humenného. V regionálnej doprave dominuje v oboch krajoch autobusová doprava.

Počet prepravených osôb sústavne klesá pri zachovaní rozsahu výkonov v KSK, resp. miernom poklese výkonov v PSK. Zo systému ubúdajú predovšetkým cestujúci platiaci plné cestovné. V autobusovej regionálnej doprave poklesol v ostaných 6 rokoch počet cestujúcich o 40%, je udržiavaný výkon 35 km/obyv. ročne, náklady však narástli z 10 na 20 €/obyv. a rok.

V Košickom kraji bol založený organizátor integrovanej dopravy ORID a je naplánované integrovať autobusovú a železničnú dopravu a prepojiť je aj s MHD a Prešovským krajom. Praktické kroky však zatiaľ neboli realizované. Uvažuje sa aj o integrovanom dopravnom systéme vo Vysokých Tatrách.

Mestská hromadná doprava

Košice

Sieť liniek MHD v Košiciach bola od roku 2008 postupne reformovaná, pričom bol znížený počet liniek a skracované intervaly medzi spojmi na tzv. nosných linkách. Tých je v súčasnosti 15, z nich 6 električkových, 7 autobusových a 2 trolejbusové. Sieťový interval na nosných linkách je 10 resp. 12 minút v špičke pracovných dní počas školského roka resp. 12 a 15 minút počas školských prázdnin, 15 minút v sedle počas školského roka a 20 minút v ostatných režimoch prevádzky (stav k 1.7.2013). Vybrané linky sú v ranej špičke posilňované na interval 6 minút.

V roku 2009 bol v rámci vyhodnotenia reformy linkového vedenia z predchádzajúceho roku spracovaný profilový dopravný prieskum, v ktorom boli identifikované profily s nedostatočným zabezpečením kapacity. Následne bolo vo viacerých etapách pristúpené k úpravám liniek a intervalov liniek tak, aby ponúkaná kapacita dokázala pokryť dopyt. Počas tohto iteratívneho procesu bolo v nasledujúcom období vykonaných viacero čiastkových profilových prieskumov. Napríklad interval nosnej linky 10 a doplnkovej linky 51 obsluhujúcich Sídliisko Ťahanovce s 23 tis. obyvateľmi sa od reformy v roku 2008 do 2010 skrátil v ranej špičke z 12 na 6 minút.

V električkovej doprave od roku 2001 spočiatku pokračoval trend znižovania výkonov začatý ešte v 1990-tych rokoch, objem vlakových km sa po vyššie spomenutej reforme mierne zvýšil. Výkony trolejbusovej dopravy boli taktiež od roku 2008 zvyšované s maximom dosiahnutým v roku 2011. Autobusová doprava zaznamenáva stagnáciu až mierny pokles výkonov. Napriek pomerne stabilnému rozsahu výkonov celej MHD počet cestujúcich od roku 2006 sústavne klesá.

Z hľadiska výšky nákladov na vzkm sú najlacnejším dopravným módom autobusy nasledované trolejbusmi a električkami. Náklady na jednotku výkonu u autobusov postupne rastú, u trolejbusov od roku 2006 klesajú a u električiek v roku 2011 prvý raz od začiatku sledovaného obdobia (2001) klesli.

Nedostatočná je definícia štandardov dopravnej obsluhy a kvality dopravných služieb a ich kontrola zo strany objednávateľa dopravy.

Prešov

Zmeny, ktoré nastali v spôsobe života a zvyklostiach obyvateľov a návštevníkov mesta Prešov, v posledných rokoch zapríčinili nárast využívania osobných automobilov na území mesta. Tento stav v neúnosnej miere preťažuje cestné komunikácie. K uvedenému stavu prispela aj redukcia výkonov MHD o 5% zrealizovaná v roku 2011.

Až do uvedenej redukcie počet cestujúcich rástol v trolejbusovej aj autobusovej doprave. MHD v Prešove mala pred rokom 2011 dlhodobu stabilnú úroveň výkonov.

Veľkosť mesta Prešov umožňuje rešpektovať dochádzku pre obyvateľov a návštevníkov mesta za všetkými aktivitami v časovom intervale 30 minút. Tento čas umožňuje MHD za predpokladu vytvorenia optimalizovaných podmienok (vyhradené jazdné pruhy pre MHD, uprednostnenie MHD na križovatkách s cestnou svetelnou signalizáciou, zavedenie integrovaného dopravného systému, atď.), zabezpečiť bez problémov prepravu cestujúcich na vzdialenosť 20 km. Linkové vedenie je dlhodobu stabilné.

Cesty

Počet dopravných nehôd je v KSK priemerný a v PSK nadpriemerný, v oboch krajoch s dlhodobou klesajúcou tendenciou.

3.5.3 Infraštruktúra

Autobusová doprava

V KSK slúži v regionálnej doprave 461 autobusov, v PSK 532 autobusov. Ďalšie parametre infraštruktúry regionálnej autobusovej dopravy bolo možné vyhodnotiť iba v KSK. Priemerný vek autobusov je 9 rokov a len 1% z nich je nízkopodlažných.

Mestská hromadná doprava

Košice

Priemerný vek električiek v Košiciach je 25 rokov. Od roku 1992 bola dodaná iba jediná nová električka a obnova vozidiel bola riešená modernizáciami existujúcich vozidiel. Situácia má pôvod v 1990-tych rokoch, keď DPMK disponoval obnoveným vozidlovým parkom a prebytkom električiek. Dlhodobu preto nebola zabezpečovaná obnova, ale naopak dochádzalo k odpredaju prebytočných vozidiel. Z celkového počtu 117 električiek je 9 nízkopodlažných (8%).

Stav električkových tratí je vo všeobecnosti zlý, až 49% dĺžky tratí má obmedzenú maximálnu povolenú rýchlosť električiek oproti projektovanej traťovej rýchlosti. V obzvlášť zlom stave je väčšina koľajových križovatiek. Na tratiach nie je zavedené automatické stavanie vlakovej cesty. Údržba vozidiel je podpriemerná, avšak oproti stavu v 1990-tych rokoch došlo k jej výraznému zlepšeniu.

K rozsiahlemu plánovanému rozvoju električkových tratí od konca 1980-tych rokov nedošlo a ako jediné sídlisko zostalo bez obsluhy ekologickou elektrickou trakciou Sídlisko Ťahanovce. V uvedenom prípade je významným problémom aj napojenie sídliska na ostatnú komunikačnú sieť, a to len jedným kapacitným napojením na cestnú sieť.

Trolejbusová doprava trpí opakujúcimi sa diskusiami zaoberajúcimi sa jej likvidáciou. Absentuje strategické rozhodnutie ohľadom jej budúcnosti vrátane nastavenia časového rámca jednotlivých krokov. Stav trolejového vedenia je najmä v mestskej časti Košice-Dargovských hrdinov neuspokojivý s nízkou premávkovou rýchlosťou trolejbusov v kopcovitom teréne (25 km/h) neumožňujúcou využiť prednosti tohto tejto trakcie voči autobusom. Vzhľadom na jednoduchosť siete (tvar písmena Y s odbočkou do vozovne) je opodstatnená absencia automatického prestavenia výhybiek.

Na trolejbusových tratiach slúžia výlučne zastarané trolejbusy Škoda 14 TrM a 15 Tr(M) s bariérovým prístupom v počte 27 ks s priemerným vekom 17 rokov.

Najvyššie percento bezbariérových vozidiel je v autobusovej MHD, a to 46% z 196 ks. Priemerný vek autobusov je 12 rokov. Celkovo je priemerný vek vozidiel MHD 17 rokov, čo vypovedá o dlhodobom zanedbávaní obnovy vozidlového parku.

Absencia vyhradených jazdných pruhov pre MHD na vstupoch do centrálnej mestskej zóny na Hlinkovej a Palackého ul. spôsobuje zdržania vozidiel MHD v čase ranej prepravnej špičky. DPMK v roku 2009 vyčíslil, že na každej minúte vozidiel MHD strávenej v dopravných kongesciách na uvedených komunikáciách sú nutné dodatočné investičné náklady na nové vozidlá vo výške 232 tis. resp. 174 tis. € z titulu nutnosti vykrytia časovej straty, tzn. bez zlepšenia prevádzky MHD.

Riadenie mestskej hromadnej dopravy naráža na zastarané vybavenie dispečingu. Komplikuje to efektívne sledovanie aktuálneho stavu prevádzky, sledovanie dodržiavania nadväzností medzi jednotlivými spojmi a možnosť riadiť technologické celky vozidiel ovládaním na diaľku.

V súvislosti so zvýšenými nákladmi DPMK na mýto za používanie rýchlostnej cesty R2 z Košíc do mestskej časti Šaca je nutné konštatovať, že prevádzka autobusov po ceste R2 súvisí s nedostatočným stavom infraštruktúry v uvedenej relácii. Medzi Košicami a Šacou je v prevádzke aj električková rýchlodráha, prístup z nej do okolitých mestských častí Pereš, Poľov a Lorinčík a do miestnej časti Šaca-Lúdvíkov dvor nie je prijateľný z dôvodu nízkej bezpečnosti úrovňových priechodov pre chodcov na rýchlostnej ceste

od električkových zastávok a veľkým dochádzkovým vzdialenostiam (až 3 km). Zavedenie prípojných autobusových liniek k električkovej doprave však nie je možné z dôvodu nevybudovaných obrátisk a bezpečného napojenia na električkové zastávky. Z uvedených príčin sú realizované súbežné výkony električkovou aj autobusovou dopravou (zaťaženou mýtom).

Prešov

V premávke slúži 48 trolejbusov, z nich 33% nízkopodlažných. Obnova vozidiel je kontinuálna, ale v nedostatočnom rozsahu. Priemerný vek trolejbusov je preto 13 rokov. V premávke nie je realizované automatické prestavenie trolejových výhybiek.

Vyššiemu využitiu trolejbusovej siete bráni absencia trolejbusov s pomocným pohonom, ktoré by na konci svojej trasy pokračovali do územia bez trolejového vedenia. Nasadenie týchto vozidiel by bolo možné ako náhrada za autobusy obsluhujúce sídlisko Šváby, lokality Šalgovík, Šidlovec a Táborisko, kde sídli nemocnica s poliklinikou. Prevádzkovanie trolejbusov s pomocným pohonom by súčasne umožnilo riešiť výluky častí trolejbusovej siete bez nutnosti náhrady autobusmi. Mesto Prešov odhaduje, že nasadením trolejbusov s pomocným pohonom by bolo možné znížiť objem výkonov najazdených autobusmi o 34%, čo v prepočte predstavuje približne 950 000 km, a znížiť emisie výfukových plynov do ovzdušia o 7,6 t NO_x, 4,2 t CO a takmer 0,5 t pevných častíc.

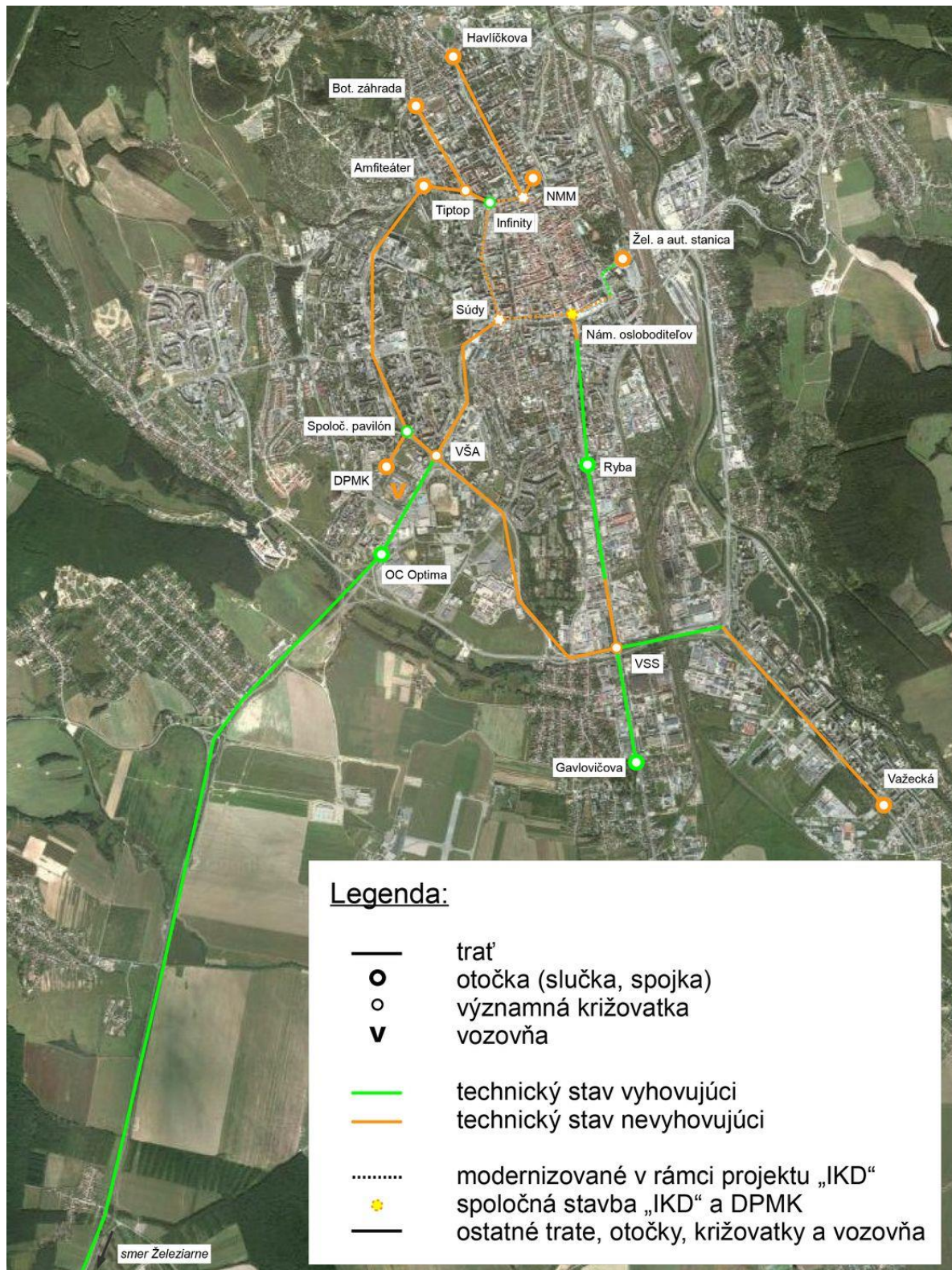
Problematický je vysoký priemerný vek autobusov (10 rokov) a emisie najstarších z nich. Napriek vysokému priemernému veku vozidiel je v prevádzke takmer polovica vozidiel so zníženou podlahou (47%). Celkovo prešovskej MHD slúži 60 autobusov.

Cyklistická doprava

Košice aj Prešov majú v porovnaní so 7 najväčšími mestami SR priemernú až nadpriemernú dĺžku cyklotrás. Nedostatky je možné hľadať najmä v nedostatočnom vytvorení cyklopruhov a cyklokoridorov v rámci existujúcich miestnych komunikácií, nevhodné riešenia prejazdu cyklistov cez križovatky a nevybudované prepojovacie úseky existujúcich cyklotrás.

Existujúce cyklotrasy na území Košického kraja majú najmä cykloturistický charakter a nezodpovedajú požiadavkám na efektívnu a bezpečnú dopravnú obsluhu územia. Cykloturistické trasy sú mnohokrát izolované a mimo rekreačných lokalít sú často vedené po existujúcich pozemných komunikáciách I. a II. triedy, kde nie sú vytvorené podmienky pre bezpečnú cyklistickú dopravu. Segregované cyklistické cestičky sú na území kraja vybudované v minimálnej miere a obyčajne spájajú len dve obce alebo sú súčasťou cykloturistickej trasy.

Obrázok č. 37 Technický stav električkových tratí v Košiciach k 1. 10. 2012



Zdroj: DPMK

3.5.4 SWOT analýzy

Tabuľka č. 111 SWOT analýza regionálnej dopravy v KSK

Silné stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Samostatne fungujúce systémy verejnej dopravy (prímestská autobusová doprava, železničná doprava a mestská doprava) so všetkými prímestskými a mestskými autobusovými dopravcami vzájomne si uznávajúci čipové karty - vytvárajú základný predpoklad pre budovanie integrovaného dopravného systému, • Rozvinutý systém verejnej dopravy z hľadiska plošného pokrytia územia – najmä hustá sieť liniek pravidelnej autobusovej dopravy dostatočne pokrýva celé územie kraja a zabezpečuje základnú dopravnú obsluhu územia v potrebnom rozsahu pre cesty do škôl a za prácou, • Dostatočná ponuka dopravy – najmä v prímestskej autobusovej doprave je snaha udržať dlhodobé výkony prímestskej autobusovej dopravy na stabilnej úrovni • Snaha vytvárať integrovaný dopravný systém, ktorá je daná požiadavkou na zvládnutie množstva prepravných nárokov, zvyšovaním nárokov na kvalitu verejnej osobnej dopravy a efektívnym využívaním verejných zdrojov.
Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatočná koordinovanosť jednotlivých dopravných systémov – dopravné systémy sú koordinované len v oblasti koordinácie cestovných poriadkov prímestskej autobusovej dopravy a železničnej dopravy, avšak bez akejkoľvek tarifnej integrácie medzi jednotlivými dopravnými systémami (v prímestskej autobusovej doprave je v tarife zavedené prestupné cestovné z čipovej karty), • Málo atraktívna železničná doprava v porovnaní s prímestskou autobusovou dopravou – železničná doprava je výhodnou len pre niektorých cestujúcich, ktorým zabezpečuje priame spojenie (uvedená skutočnosť je najmarkantnejšia na trase Košice – Prešov), • Neustály pokles prepravených cestujúcich verejnou dopravou – výrazne vplýva na vyššie požiadavky verejných zdrojov (Košický samosprávny kraj vynaložil na zabezpečenie prímestskej autobusovej dopravy v roku 2011 až 17,1% svojho rozpočtu – pri prevzatí originálnych kompetencií v roku 2007 to bolo 13,1% z rozpočtu), • Roztrieštenosť riadenia jednotlivých systémov verejnej dopravy – chýbajúci centrálny dispečing, ktorý by riadil jednotlivé dopravné systémy ako jeden celok.
Príležitosti
<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšenie efektívnosti systému verejnej osobnej dopravy a financovanie výkonov vo verejnej doprave, • Vytvorenie vhodných podmienok na zvýšenie konkurencieschopnosti verejnej dopravy voči individuálnej doprave, • Modernizovanie infraštruktúry s fondov EÚ, • Lepšie využitie železničných tratí aj v regionálnej doprave. • Možnosť zriadenia integrovaného dopravného systému súmestia Košice, Prešov, • Možnosť skapacitnenia, zdvojkofajnenia železničnej trate v úseku Prešov – Kysak.
Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Roztrieštenosť objednávania a financovania verejnej osobnej dopravy, • Nedostatočná legislatívna úprava postavenia organizátora systému integrovanej dopravy, • Obavy zúčastnených strán zo zmeny systému, • Súčasná slabá preferencia verejnej osobnej dopravy.

Tabuľka č. 112 SWOT analýza mestskej mobility v Košiciach**Silné stránky**

- Dobré založený radiálno-okružný komunikačný systém mesta, s čím súvisí dobrá obslužiteľnosť zastavaného územia mesta dopravnou sieťou hromadnej dopravy.
- Mesto je obsluhované všetkými druhmi osobnej hromadnej dopravy – kapacitná a ekologická električková, trolejbusová doprava a autobusová doprava.
- Sieť liniek s vyhovujúcimi intervalmi v pracovných dňoch.
- Vyhovujúce rozmiestnenie zastávok MHD s ohľadom na pešiu dostupnosť a sústredenost zastávok v hlavných prestupových bodoch.
- Moderný tarifný a informačný systém a statické informácie poskytované na zastávkach.
- Dostatočná kapacita ponúkaná v špičke pracovných dní.
- Riešenie obslužnosti rozvojových území osobnou hromadnou dopravou už v štádiu Územných plánov mesta.

Slabé stránky

- Poruchovosť tarifného a informačného systému.
- Zanedbaná a nedobudovaná trolejbusová doprava.
- Zlý stav vozidiel, koľajových tratí a údržby vo všeobecnosti.
- Nevyhovujúci stavebný stav samostatných zastavovacích pruhov a zastávok MHD.
- Pomalé zavádzanie IDS na území kraja a mesta.

Príležitosti

- Rekonštrukcia a modernizácia jestvujúcich električkových tratí, so zvýšením kvality cestovania.
- Postupné budovanie kapacitných električkových tratí na sídliská s veľkými prepravnými nárokmi.
- Zvýšenie spoľahlivosti, komfortu pre cestujúcich a energetickej efektívnosti nákupom nových vozidiel (električky, trolejbusy, autobusy).
- Možnosť prebudovania najproblémovejších a vybudovania potrebných nových autobusových otočiek.
- Možnosť prestavby najkritickejších a výstavby nových prestupných uzlov verejnej hromadnej dopravy.
- Zlepšenie informovania cestujúcich poskytovaním údajov o aktuálnej polohe vozidiel MHD a taktiež aj možnosť zlepšenia riadenia dopravného procesu dispečingovým riadením dopravy.
- Sfunkčniť preferenciu MHD na svetelne riadených križovatkách s využitím prvkov inteligentného dopravného systému, čím sa dosiahne plynulejší pohyb vozidiel MHD.
- Zavedenie IDS na báze tarifnej, prepravnej a dopravnej integrácie s vybudovaním infraštruktúry a zavedením moderných elektrických nízkopodlažných vozidiel.
- Budovanie terminálov integrovanej dopravy.
- Rozšírenie zóny plateného parkovania a zvýšenie taríf spolatnenia parkovania v centre mesta – preferencia MHD.
- Budovanie systému cyklistických trás na území mesta s prepojením na cykloturistické trasy.

Hrozby

- Prudký nárast individuálnej dopravy a neustály pokles cestujúcich.
- Nárast ciest pohonných látok vo všetkých trakciách.
- Neúmerné posilňovanie neekologickej autobusovej dopravy.
- Pokračujúce zastarávanie vozidlového parku a tratí.
- Tlak na implementáciu ambiciózných a pritom finančne veľmi náročných projektov, ktoré by prevádzku verejnej osobnej dopravy predražili nad úroveň únosnú pre ekonomiku mesta a regiónu.
- Politické a neodborné zásahy do procesu prípravy linkového vedenia a grafikonov.
- Dopravné kongescie znižujúce atraktivitu MHD a generujúce vyššie náklady ja jednotku výkonu.
- Riziko stúpajúcich nákladov z titulu legislatívy (elektronické mýto, organizácia pracovného času vodičov, povinné vybavenie vozidiel a pod.)

Tabuľka č. 113 SWOT analýza regionálnej dopravy v PSK

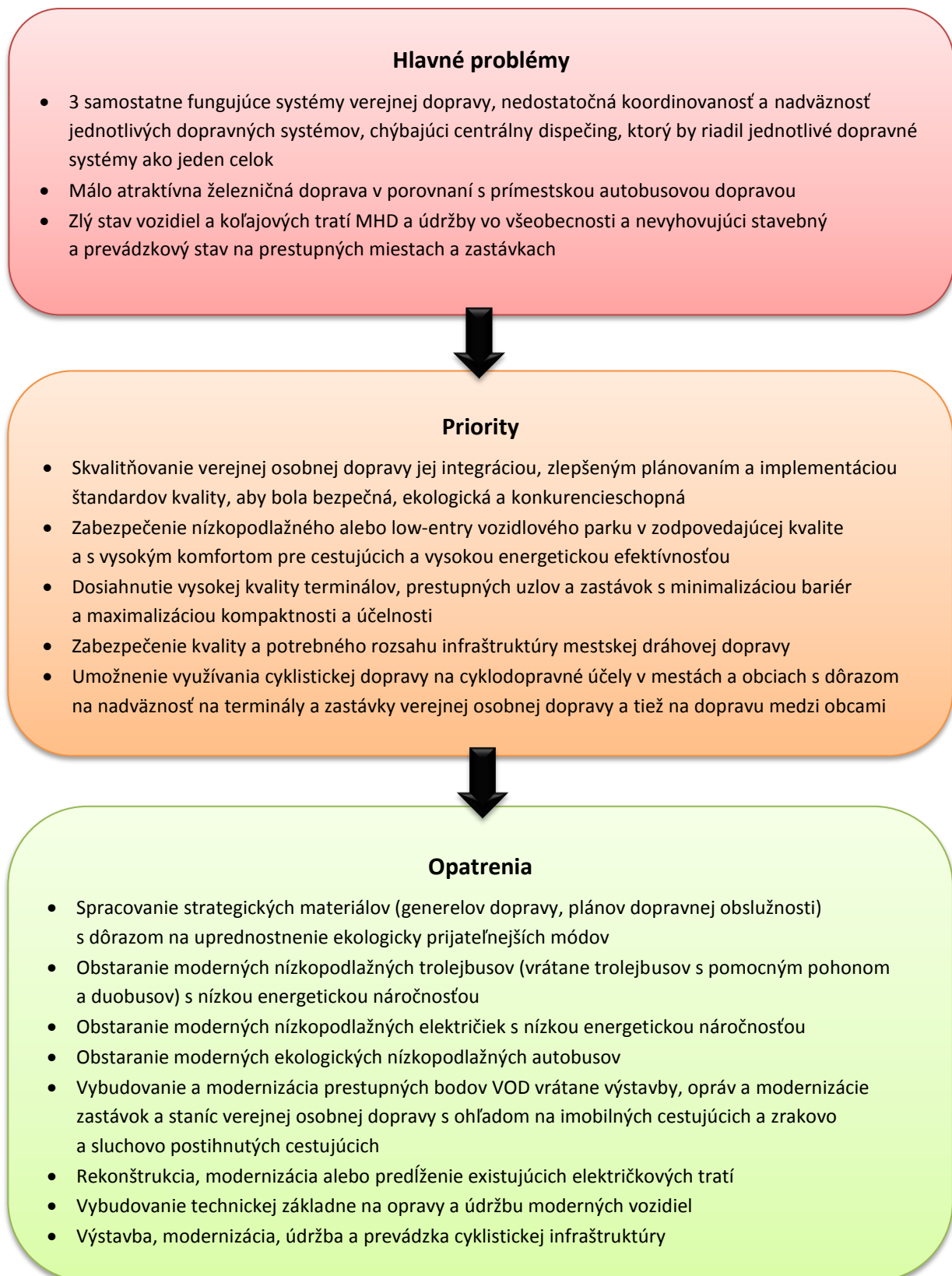
Silné stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Sú definované hlavné prepravné prúdy železničnej dopravy • Stabilní a spoľahliví autobusoví dopravcovia
Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Nenadväzovanie vlakov na prímestskú autobusovú dopravu • Chýbajú štandardy dopravnej obsluhy, definícia verejného záujmu, PDO aj generel dopravy • Stavebný a prevádzkový stav na prestupných miestach a zastávkach
Príležitosti
<ul style="list-style-type: none"> • Zriadenie IDS Košice – Prešov a IDS Poprad – Tatry • Zavedenie štandardov dopravnej obsluhy • Zlepšenie informovania cestujúcich vybavením vlakov a prestupných miest informačnými tabuľami • Zlepšenie stavu životného prostredia elektrifikáciou železničných tratí a rozvojom trolejbusovej dopravy • Zlepšenie kvality života v oblastiach s exponovanou cestnou dopravou • Zlepšenie prístupnosti VOD pre osoby so zníženou pohyblivosťou nákupom nízkopodlažných vozidiel • Zlepšenie organizácie dopravných služieb – zriadenie centrálného dispečingu, zriadenie IDS
Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Ďalší pokles počtu cestujúcich pri súčasnom stúpaní nákladov • Prevádzkovanie vozidiel 8+1 bez dopravnej licencie (pri prechode autobusovej dopravy na železničnú môžu zaujať jej miesto) • Nedostatok finančných zdrojov na prevádzku • Nárast individuálnej automobilovej dopravy • Rastúca miera nezamestnanosti

Tabuľka č. 114 SWOT analýza mestskej mobility v Prešove

Silné stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Vysoký podiel stálych zákazníkov – 50% cestujúcich využíva predplatné časové cestovné lístky • Vysoký podiel nízkopodlažných vozidiel v prevádzke (autobusov aj trolejbusov) – doprava naklonená osobám so zníženou mobilitou, matkám s malými deťmi, starším osobám • Spojenie dvoch akýchkoľvek miest v meste dosiahnuteľné priamym spojením alebo max. s jedným prestupom • 50% dopravných výkonov vykonávaných trolejbusovou dopravou – ekologicky prijateľnou • Podmieňovanie novej výstavby lokalít bývania vybavenosťou na obsluhu MHD (širokové parametre komunikácií, zastávky MHD)
Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatočná konkurencie schopnosť voči IAD: <ul style="list-style-type: none"> ○ chýbajúce obchvatové komunikácie cestnej siete – všetka doprava je prevádzaná priamo cez mesto (v dotyku s centrom mesta) – vytváranie kongescií, ktorých súčasťou sú vozidlá MHD ○ chýbajúca preferencia vozidiel MHD na riadených križovatkách ○ chýbajúce vyhradené jazdné pruhy • Nedostatočná kontinuita v obnove vozového parku - vysoký priemerný vek vozidiel • Chýbajúce strategické materiály – Generely dopravy, Plány dopravnej obslužnosti – ako základných strategických dokumentov
Príležitosti
<ul style="list-style-type: none"> • Vytvorenie vzájomne prepojeného systému VOD súmestia Prešov – Košice – prepojenie IDS obidvoch krajov • Prepojenie MHD a prímestskej dopravy v regióne Prešov a okolie – IDS • Zavedenie mestskej dopravnej karty v meste Prešov • Prestupné terminály: MHD – prímestská doprava – stavebné úpravy spoločných zastávok • Obnova a modernizácia vozového parku • Zvýšenie kvality cestovania a kultúry • Podpora nemotorových módov dopravy (cyklisti, peší) – budovanie cyklocestičiek, cyklokoridorov, parkovísk pre bicykle, zriadenie požičovní bicyklov a pod. • Vybudovanie záchytných parkovísk (okraj mesta, okraj centra mesta) • Rozšírenie trolejbusovej siete ako formy ekologickej dopravy
Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Presun cestujúcich do IAD – úbytok cestujúcich v MHD • Zvyšovanie nákladov na dopravu vyplývajúcich zo zákona, napr.: <ul style="list-style-type: none"> ○ Zákonná povinnosť platenia mýta aj u vozidiel vykonávajúcich služby vo verejnom záujme ○ Zmena legislatívy – povinnosť častého preskúšavania vodičov trolejbusov (1x za pol roka) napriek aktívnemu a nepretržitému výkonu činnosti. • Zvyšovanie podielu IAD – kongescie, zvýšenie nárokov na statickú dopravu, zhoršenie stavu ovzdušia v meste, zhoršenie životného prostredia

3.5.5 Väzby medzi zisteniami, prioritami a opatreniami

Tabuľka č. 115 *Nadväznosť priorít a opatrení na zistené problémy*



3.6 Závěry analytickej časti – definície problémov

3.6.1 Organizovanie dopravy

1. Roztrieštenosť kompetencií v oblasti verejnej osobnej dopravy
 - 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.
 - 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.
2. Nevyhovujúca koordinácia jednotlivých dopravných subsystémov
 - Jednotlivé subjekty objednávajúce verejnú osobnú dopravu navzájom komunikujú na nedostatočnej úrovni, čoho dôsledkom je časté nekoordinovanie železničnej, prímestskej autobusovej a mestskej hromadnej dopravy navzájom.
 - Chýbajú stratégie pre multimodálne dopravné riešenia.
 - VÚC nemajú včas informácie o definitívnej podobe GVD, preto nedokážu reagovať. Časté zmeny časových polôh vlakov komplikujú vytváranie nadväzností.
 - VÚC často objednávajú autobusovú dopravu v čiastočnom súbehu so železničnou dopravou a neplánujú tento prístup zásadne meniť z nasledujúcich dôvodov:
 - odstránenie súbehov by znamenalo výrazný pokles objednaných výkonov u autobusovej dopravy, čo je často v rozpore s uzatvorenými zmluvami s dopravcami, alebo presunutie výkonov do lokalít s nižším počtom cestujúcich, čo by znamenalo vyššiu stratu autobusového dopravcu a nutnosť vyššej kompenzácie z VÚC bez vyššieho transferu zo štátneho rozpočtu
 - ak je v danom úseku nedostatočná frekvencia alebo kapacita vlakov (napr. doprava na/z pracovných zmien s určeným začiatkom/koncom)
 - ak je nevhodná poloha alebo hustota železničných staníc (autobusové spoje však nie sú ukončené v poslednej železničnej stanici, ale pokračujú ďalej do centra spádovej oblasti)
 - neexistuje tarifná integrácia, tzn. odstránenie súbehov by cestujúcim predražilo cestu a zhoršilo atraktivitu VOD

- nedostatočné previazanie dispečingov jednotlivých dopráv (nie sú prenášané informácie o odchýlkach voči cestovnému poriadku, nie je možné garantovať nadväznosti)
- zákaz súbežnosti nie je dostatočne definovaný
- nie je funkčná kontrola dodržiavania zákazu súbežnosti

3. Rôzny výklad pojmu „verejný záujem“

- Nie je spracovaný plán dopravnej obslužnosti SR, chýbajú definície štandardov dopravnej obsluhy. Zákon o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. § 18 síce definuje dopravnú obslužnosť²³, avšak táto definícia je nekonkrétna.
- Je deklarovaný záujem uvažovať s VOD ako reálnou alternatívou k IAD, avšak finančné prostriedky postačujú najmä vo VÚC iba na základnú dopravnú obsluhu – cesty do/z zamestnania, škôl a zdravotníckych zariadení.

4. Nedostatok údajov

- 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 cestnú a verejnú dopravu a nie aj na cyklistickú a pešiu dopravu.

3.6.2 Prevádzka

1. Finančné problémy

- 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 obslužnosť 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). Bez systémového

²³ (1) Dopravnou obslužnosťou na účely tohto zákona sa rozumie vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja alebo obce.

(2) Primeraným rozsahom sa na účely odseku 1 rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov na jednotlivých autobusových linkách na uspokojenie dopytu verejnosti počas jednotlivých dní v týždni pri zohľadnení možností súbežných preprav a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti preprav, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

riešenia zlepšenia financovania, ale súčasne aj kontroly údržby, nebude možné riadne 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 plynie len do rozpočtu VÚC, pričom však údržba ciest I., II. a III. triedy zostáva na bedrách mesta.

2. Zvyšujúci sa podiel individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce

- Rozmach IAD nepriaznivo vplýva aj na VOD a nemotorovú dopravu:
 - VOD sa vplyvom dopravných kolón a budovania cestnej svetelnej signalizácie bez účinnej preferencie spomaľuje a zvyšujú sa jej 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.
 - Úbytok cestujúcich spôsobuje rušenie málo využitých spojov najmä vo večerných hodinách, čo generuje ďalší úbytok cestujúcich vzhľadom na znižujúcu sa atraktivitu VOD.
 - 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.
 - Pri posudzovaní vplyvov na dopravu sa v prvom rade prihliada na požiadavky IAD, prípadne aj VOD, a nemotorová doprava je odsunutá do role doplnkovej dopravy.

3. Nedostatočná frekvencia vlakov

- Súčasná frekvencia vlakov nie je pri väčšej integrácii (odstránení súbežnosti s autobusovou dopravou) výhľadovo dostatočne atraktívna, avšak na radikálne zvýšenie frekvencie nebudú prostriedky ani po optimalizácii železničnej siete.

4. Nedostatočná kapacita

- 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.

5. Neprehľadnosť systému

- 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.

3.6.3 Infraštruktúra

1. Nedostatočná legislatíva a technické normy

- Existujúca legislatíva nedostatočne podporuje ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy, alebo priamo podporuje rozvoj motorizmu²⁴. Technické normy pre výstavbu cestných komunikácií nedostatočne zohľadňujú vývoj v Európe za ostatné desaťročia a často vedú k realizácii predimenzovaných riešení pre IAD a naopak nedostatočných riešení pre ostatné druhy dopravy.
- Nízka flexibilita legislatívneho a normatívneho prostredia, najmä v oblasti zavádzania moderných systémov a ich preberaní z osvedčených systémov v zahraničí, výsledkom čoho sú prekážky kladené pri realizácii inovatívnych dopravných riešení.

2. Slabá miera preferencie vozidiel VOD

- Dopravné politiky miest často v praxi neuprednostňujú preferenciu vozidiel VOD pred individuálnou automobilovou dopravou. Ani legislatíva nestanovuje prioritu jednotlivých druhov dopravy pri posudzovaní dopravných riešení. Napríklad Zákon 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore v znení neskorších predpisov určuje ako jednu z úloh Policajného zboru dohľad na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a spolupôsobenie pri jej riadení, a to bez ohľadu na ekologicky prijateľnejšie druhy dopravy. Preferencia VOD sa tak v praxi uplatňuje nesystematicky a len na tých miestach, kde sa neobmedzí IAD alebo sa obmedzí len minimálne.
- Absencia previazania urbanistického rozvoja a výstavby nových sídelných útvarov s koncepčným riešením verejnej osobnej dopravy a infraštruktúry.

3. Zastaraný vozidlový park

- Najmä v mestskej hromadnej doprave je badateľný skrytý investičný dlh, keď sa priemerný vek električiek pohybuje nad hranicou 20 rokov, trolejbusov až do 19 rokov a autobusov až do 12 rokov.
- Väčšina električiek a trolejbusov na Slovensku nie je vybavená modernou elektrickou výzbrojou umožňujúcou rekuperáciu elektrickej energie, čím nie je dosiahnutá adekvátne hospodárnosť.

4. Nedobudovaná infraštruktúra

- Chýbajúce prestupné terminály, nevhodne riešené prestupné uzly a zlý stav zastávok znižujú atraktivitu VOD a zvyšujú tlak na priame spojenia bez prestupovania.
- Chýbajúce a neprepojené trolejbusové trate v Bratislave, Banskej Bystrici, Košiciach a Žiline neumožňujú plne využiť potenciál trolejbusovej dopravy.
- Chýbajúce tangenciálne električkové trate v Bratislave prispievajú k vysokej zraniteľnosti radiálneho systému bez možnosti obísť vylúčený bod v prípade mimoriadnej udalosti.

²⁴ Ako príklad možno spomenúť Zákon 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, ktorý legalizáciou parkovania na chodníkoch dramaticky rozšíril počet parkovacích miest v mestách, pričom v súvislosti s tým došlo k nárastu objemu dynamickej dopravy.

- Nie sú vytvorené centrá pre koordináciu subsystémov VOD a v niektorých prevádzkach MHD vozidlá VOD nie sú dostatočne vybavené modernými prostriedkami pre komunikáciu.
- Absencia inteligentných zastávok a ďalších informačných systémov poskytujúcich informácie v reálnom čase majú za následok nedostatočné informovanie cestujúcich o skutočných odchodoch a situácii v prevádzke VOD.
- Chýbajúce a neprepojené cyklistické komunikácie vo väčšine miest a regiónov neumožňujú využívať bicykel ako plnohodnotný dopravný prostriedok.
- Chýbajúce parkoviská P+R alebo ich absentujúce či nevhodné prepojenie na VOD prispievajú k masívnemu vstupu IAD priamo do miest.
- Dôraz na zvyšovanie kapacity komunikácií pre IAD zhoršuje podmienky pre ostatné dopravné módy i na iné než dopravné funkcie ulíc.

5. Údržba

- Nedostatočná miera údržby má za následok množstvo bodových a úsekových obmedzení na električkových tratiach vedúcich až k zastaveniu prevádzky (trať na Hlavnú stanicu v Bratislave). V prípade dodania nových električiek sú v súčasnosti niektoré trate pre moderné nízkopodlažné vozidlá nevyhovujúce.
- Nevhodne nastavená údržba vozidiel MHD vedie k zvýšenej poruchovosti a k nižšej atraktivite pre cestujúcich.

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, ktorej hlavné problémy a z toho vyplývajúce potreby sú zhrnuté v kapitole 3.6, 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 deľbe 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, ku ktorým patria nasledujúce:

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
- 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 poskytovaní 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
- Priorita SD2.5: Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov

4.2.3 Infraštruktúrny 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-entry 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 cyklodopravné účely v mestách a obciach s dôrazom na nadväznosť na terminály a zastávky verejnej osobnej dopravy a tiež na dopravu medzi obcami
- Priorita SD3.7: Upokojovanie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí

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

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

Opatrenie	Znenie • Zdôvodnenie	Súvisiace opatrenia
Priorita 1 SD1.1	Dosiahnutie preferovaného postavenia verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy voči automobilovej doprave	
OP 1	<p>Revízia legislatívy, technických noriem na projektovanie cestných komunikácií a zastávok, plánovacích a vyhodnocovacích prístupov s cieľom uprednostniť VOD a nemotorovú dopravu pred IAD</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 41 OP 42
OP 2	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	NCS 2.1.1
OP 3	<p>Zriadenie útvaru na úrovni štátu, ktorý sa bude komplexne na koncepcnej a legislatívnej úrovni zaoberať verejnou osobnou dopravou</p> <ul style="list-style-type: none"> V súčasnosti sa kompetencie pomerne striktne delia na cestnú dopravu a dráhovú dopravu, pričom nie je využitý potenciál riešiť jednotlivé módy 	OP 15

	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 <ul style="list-style-type: none"> • 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 55
OP 5	Zabezpečenie efektívnej koordinácie cyklistickej dopravy medzi štátom, VÚC, mestami, obcami a mimovládnyimi organizáciami a zabezpečenie jej efektívneho riadenia <ul style="list-style-type: none"> • 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). 	NCS 1.1.1 NCS 1.1.2
OP 6	Spracovanie generelov nemotorovej dopravy v záujme usmerňovania územného rozvoja v duchu trvalo udržateľnej mestskej mobility, spracovanie dizajnových manuálov ulíc <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	NCS 1.2.2 OP 16 OP 52 OP 53 OP 55
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 <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	NCS 1.3.1 NCS 2.1.5 OP 1 OP 38 OP 53 OP 54 OP 55
OP 8	Zvyšovanie povedomia o verejnej osobnej doprave a nemotorovej doprave <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	NCS 4.1.2 NCS 4.1.3 OP 56

OP 9	Podpora osvetu a zvyšovania bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky <ul style="list-style-type: none"> 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. 	NCS 4.1.5 OP 39 OP 56
Priorita 2 SD1.2	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 <ul style="list-style-type: none"> MDVRR SR má na objednávanie výkonov vo verejnom záujme na železnici rozpočet cca 200 mil. € ročne, čomu je nutné prispôsobiť 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 plynie 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 navrhnuť 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 <ul style="list-style-type: none"> 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 40
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 <ul style="list-style-type: none"> 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. 	OP 10 OP 33 OP 34 OP 35 OP 36

Priorita 3 SD1.3	Vytvorenie podmienok na zavedenie nosnej úlohy železnice v regionálnych dopravných systémoch tam, kde má na to potenciál	OP 15 OP 16 OP 17 OP 19
OP 14	<p>Prepojenie infraštruktúrnych projektov so skutočnými potrebami dopravcov</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 dopravy, z ktorého vyplynú veľmi konkrétne investičné opatrenia na železničnej infraštruktúre (ale aj investičné opatrenia na strane dopravcov). 	
Priorita 4 SD1.4	Integrované plánovanie a objednávanie výkonov verejnej osobnej dopravy	OP 3
OP 15	<p>Vytvorenie dopravnej autority (autorít) na spoločné organizovanie a príp. aj objednávanie služieb vo verejnom záujme v železničnej doprave, prímestskej autobusovej doprave a MHD</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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, avšak 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 koncepčným riešením verejnej osobnej dopravy a infraštruktúry. 	NCS 2.1.1 OP 6

OP 17	Zriaďovanie integrovaných dopravných systémov, integrácia verejnej osobnej dopravy vo funkčnom regióne Bratislava a Juhozápadné Slovensko (BSK, TTSK, Bratislave a Trnave), 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) <ul style="list-style-type: none"> 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). 	OP 20 OP 30 OP 32 OP 37
Priorita 5 SD1.5	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 <ul style="list-style-type: none"> Pomerne rozšírená je absencia funkcie niektorých častí vzťahu objednávateľ (samospráva) – dodávateľ (dopravca), a to najmä v najväčších prevádzkach MHD. Objedávateľ 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 17 OP 20
OP 19	Optimalizácia prevádzkovej železničnej siete a výkonov na nej <ul style="list-style-type: none"> 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. 	SPRDI 4.4.2.8 OP 14

Poznámky:

- SPRDI – odkaz na opatrenie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- NCS – odkaz na opatrenie Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- OP – odkaz na opatrenie v tomto dokumente

5.2 Prevádzkové opatrenia

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

Opatrenie	Znenie • Zdôvodnenie	Súvisiace opatrenia
Priorita 6 SD2.1	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 <ul style="list-style-type: none"> Kontrola dodržiavania definovaných štandardov je nedostatočná, objednávateľia venujú malú pozornosť kvalite služieb, ktoré dotujú zo svojich rozpočtov. 	OP 18
OP 21	Zabezpečenie spoľahlivosti prevádzky železničnej dopravy <ul style="list-style-type: none"> 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. 	OP 18
Priorita 7 SD2.2	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. <ul style="list-style-type: none"> Existujúce služby v prímestskej autobusovej doprave sú potenciálne rozšíriteľné o doplnkové služby, ktoré môžu prilákať cestujúcich, ktorí v súčasnosti využívajú individuálnu automobilovú dopravu. 	OP 18 OP 20
OP 23	Zlepšenie prístupu personálu dopravcov MHD k cestujúcim vhodným správaním a oblečením, zavádzanie systémov kvality u dopravcov <ul style="list-style-type: none"> Početné medializované sťažnosti na správanie sa a oblečenie personálu niektorých dopravcov poukazujú na rezervy v danej oblasti. 	OP 18 OP 20
OP 24	Skvalitnenie údržby infraštruktúry na dráhach – zníženie počtu trvalých a prechodných obmedzení traťovej rýchlosti, ktoré majú za následok predlžovanie jazdných časov dráhových vozidiel <ul style="list-style-type: none"> 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 10
OP 25	Zlepšenie údržby vozidiel mestskej a regionálnej dráhovej verejnej osobnej dopravy <ul style="list-style-type: none"> Existuje potenciál na zníženie poruchovosti vozidiel, zvýšenie spoľahlivosti dopravy a na zlepšenie vnímania verejnej osobnej dopravy cestujúcimi. 	OP 10 OP 34 OP 35
Priorita 8 SD2.3	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 <ul style="list-style-type: none"> 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 19

OP 27	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> V súčasnosti nie sú dostatočne spracované a realizované postupy na koordináciu jednotlivých módov verejnej osobnej dopravy. 	OP 17 OP 18 OP 30 OP 32
Priorita 9 SD2.4	Zabezpečenie dostupnosti informácií o prevádzke verejnej osobnej dopravy pre cestujúcich	
OP 28	<p>Zlepšenie informovanosti cestujúcich a zlepšenie informačného a oznamovacieho systému vrátane prvkov potrebných pre sluchovo a zrakovu 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 tarifách 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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 online 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. 	SRCR 1j OP 30 OP 32
OP 29	<p>Sprístupnenie off-line a on-line dát týkajúcich sa organizácie a prevádzky VOD dotovanej z verejných prostriedkov</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 viacerí dopravcov disponuje aj údajmi o prevádzke v reálnom čase, tzn. existujúce dáta sa nevyužívajú na zlepšovanie poskytovaných informácií o doprave a tým aj jej atraktivitu. Neexistuje záväzný jednotný formát a ani technológia na poskytovanie dát o doprave. 	
Priorita 10 SD2.5	Zabezpečenie moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov	
OP 30	<p>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</p>	OP 17 OP 27

	<p>kariet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existujúce informačné systémy neuvádzajú informácie o všetkých dopravných dostupných typoch VOD, existuje potenciál na rozšírenie poskytovaného objemu informácií • Niektoré informačné systémy neposkytujú dostatočný objem online dát, príp. ich neposkytujú v dostatočnom časovom intervale alebo s dostatočnou presnosťou a spoľahlivosťou. • V rámci IDS je nevyhnutná kompatibilita tarifných systémov. 	
OP 31	<p>Zavedenie nových foriem predaja cestovných lístkov a zavádzanie nových platobných médií</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Zavádzanie integrovaných dispečerských centier VOD pre IDS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>OP 17 OP 27</p>

Poznámky:

- SPRDI – odkaz na opatrenie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- NCS – odkaz na opatrenie Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- SRCR – odkaz na úlohu Stratégie rozvoja cestovného ruchu do roku 2020
- OP – odkaz na opatrenie v tomto dokumente

5.3 Infraštruktúrne opatrenia

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

Opatrenie	Znenie • Zdôvodnenie	Súvisiace opatrenia
Priorita 11 SD3.1	Zabezpečenie nízkopodlažného alebo low-entry vozidlového parku v zodpovedajúcej kvalite a s vysokým komfortom pre cestujúcich a vysokou energetickou efektívnosťou	
OP 33	<p>Obstaranie moderných vlakových jednotiek s bezbariérovým vstupom z úrovne nástupísk, obstaranie moderných HDV s nízkou energetickou náročnosťou, obnova vozidlového parku pre regionálnu železničnú dopravu</p> <ul style="list-style-type: none"> 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). 	<p>SPRDI 4.4.2.2 SPRDI 4.4.2.3 SPRDI 4.4.2.4 SPRDI 4.4.2.8 SPRDI 4.4.2.10 OP 43</p>
OP 34	<p>Obstaranie moderných nízkopodlažných električiek s nízkou energetickou náročnosťou alebo modernizácia existujúcich električiek</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>OP 41 OP 48 OP 51</p>
OP 35	<p>Obstaranie moderných nízkopodlažných trolejbusov (vrátane trolejbusov s pomocným pohonom a duobusov) s nízkou energetickou náročnosťou alebo modernizácia existujúcich trolejbusov</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>OP 41 OP 42 OP 49 OP 51</p>

	<ul style="list-style-type: none"> V Bratislave, Prešove a Žiline existuje potenciál na prevádzkovanie trolejbusov s pomocným pohonom mimo siete trolejového vedenia. 	
OP 36	<p>Obstaranie moderných ekologických nízkopodlažných autobusov a autobusov s veľmi nízkymi emisiami s alternatívnymi formami pohonu</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 elekrobusy ani hybridné autobusy. V prímestskej doprave je v prevádzke minimum vozidiel s nízkou podlahou (v jednotlivých krajoch 0 až 5%). Priemerný vek autobusov v niektorých mestách a krajoch (Košice, Prešov, NSK) presahuje 10 rokov. 	OP 41 OP 42
Priorita 12 SD3.2	Dosiahnutie vysokej kvality terminálov, prestupných uzlov a zastávok s minimalizáciou bariér a maximalizáciou kompaktnosti a účelnosti	
OP 37	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 prístupné 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 módmi. 	NCS 1.3.1 SPRDI 4.4.2.2 OP 17
OP 38	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> Nedostatočné previazanie verejnej osobnej dopravy s inými módmi 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. 	NCS 1.3.1 SPRDI 4.4.2.2
OP 39	<p>Budovanie zastávkových zálivov v obciach na zastávkach s dlhším pobytom autobusov</p> <ul style="list-style-type: none"> Pri dlhšom pobyte autobusov VOD na zastávkach bez zastávkového zálivu tvoria vozidlá VOD prekážku cestnej premávky, spoza ktorej vybiehajú cestujúci. 	OP 9
Priorita 13 SD3.3	Zabezpečovanie preferencie verejnej osobnej dopravy v urbanizovaných územiach	
OP 40	<p>Zabezpečenie infraštruktúry na regulované parkovanie IAD</p> <ul style="list-style-type: none"> Chýbajúca infraštruktúra neumožňuje zaviesť regulované parkovanie 	OP 12

	<p>IAD s efektívnym spôsobom spoplatnenia a kontroly.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 34 OP 35 OP 36
OP 42	<p>Zavedenie infraštruktúrnych opatrení na preferenciu VOD na cestných komunikáciách a budovanie vyhradených jazdných pruhov pre autobusy a trolejbusy MHD</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 využité vozidlá). • 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. 	NCS 1.3.2 OP 35 OP 36
Priorita 14 SD3.4	Prevádzka na modernej železničnej infraštruktúre s krátkymi jazdnými dobami a potrebnou hustotou bezbariérových a kvalitne vybavených železničných zastávok a prestupných terminálov	
OP 43	<p>Modernizácia železničnej infraštruktúry pre regionálnu dopravu vrátane zvýšenia úrovne staničných a traťových zabezpečovacích zariadení s cieľom zvýšenia kapacity a skrátenia jazdných dôb</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, Kraľovany – Trstená, Sereď – 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. 	SPRDI 4.4.2.4 SPRDI 4.4.2.7 SPRDI 4.4.2.11 OP 19 OP 33
OP 44	<p>Prispôsobenie infraštruktúry taktovej doprave (budovanie výhybní, zdvojkolaženie tratí a pod.)</p>	SPRDI 4.4.2.4 SPRDI

	<ul style="list-style-type: none"> • 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 jednokofajných 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 rýchlíkov cez túto stanicu. 	4.4.2.11 OP 14 OP 26
OP 45	<p>Znižovanie počtu a rozsahu prechodných a trvalých obmedzení traťovej rýchlosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Najväčšie problémy spôsobujú nechránené priecestia s nedostatočnými rozhľadovými pomermi, ktoré si vyžadujú výrazné zníženie traťovej rýchlosti (najvýznamnejšie problémy sú na tratiach Levice – Zvolen, Banská Bystrica – Červená Skala, Poprad-Tatry – Podolíneč, Kraľovany – 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). 	SPRDI 4.4.2.4 OP 24
OP 46	<p>Rekonštrukcia a modernizácia železničných zastávok a staníc a racionalizácia ich polohy</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, prispôbované súčasným potrebám železničnej prevádzky. 	SPRDI 4.4.2.9 SPRDI 4.4.2.10 OP 18
OP 47	<p>Modernizácia a výstavba stredísk na výkon technicko-hygienickej údržby</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizácia vozidlového parku v regionálnej železničnej osobnej doprave si vyžaduje zodpovedajúce zariadenia na ich údržbu, ktoré musia byť prispôbované 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 obratových staniach vlakov regionálnej dopravy, ktoré budú spresnené v súvislosti s konštrukciou cieľového grafikonu 2020/2021. 	OP 33

Priorita 15 SD3.5	Zabezpečenie kvality a potrebného rozsahu infraštruktúry mestskej dráhovej dopravy	
OP 48	<p>Rekonštrukcia, modernizácia alebo predĺženie existujúcich električkových tratí, výstavba chýbajúcich prepojovacích traťových úsekov a výstavba chýbajúcich obrátisk v jestvujúcej električkovej sieti</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 24 OP 41
OP 49	<p>Rekonštrukcia, modernizácia alebo predĺženie existujúcich trolejbusových tratí, výstavba chýbajúcich prepojovacích traťových úsekov a výstavba chýbajúcich obrátisk v jestvujúcej trolejbusovej sieti</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 24 OP 41 OP 42
OP 50	<p>Zavedenie automatického stavania vlakovej cesty u električiek a výhybiel u trolejbusov</p> <ul style="list-style-type: none"> • V súčasnosti sa v rozsiahlejších systémoch mestskej dráhovej dopravy nevyužíva potenciál časových úspor zavedením automatického stavania vlakovej cesty u električiek a výhybiel u trolejbusov. 	
OP 51	<p>Vybudovanie a modernizácia existujúcej technickej základne na opravy a údržbu moderných vozidiel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Súčasný technický zázemie najmä električkovej dopravy neumožňuje adekvátnu údržbu moderných nízkopodlažných vozidiel – v Bratislave ani Košiciach. • V Bratislave nie je možná údržba kĺbových trolejbusov v existujúcich dielňach vo vozovni Trnávka, čo neumožňuje efektívne nasadenie týchto typov vozidiel. 	OP 34 OP 35
Priorita 16 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	
OP 52	<p>Výstavba, modernizácia, údržba a prevádzka cyklistickej infraštruktúry</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	NCS 2.1.1 OP 6 OP 37 OP 38
OP 53	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> • V súčasnosti je nevyužitý potenciál v podobe zmien v organizácii 	NCS 2.1.1 OP 6 OP 7

	dopravy zameraných na podporu cyklistickej dopravy vrátane jej nadviazania na verejnú osobnú dopravu.	
	<ul style="list-style-type: none"> Existuje potenciál využiť existujúcu nevyužívanú alebo čiastočne využívanú infraštruktúru na rozvoj cyklistickej dopravy. 	
OP 54	<p>Budovanie doplnkovej cyklistickej infraštruktúry stimulujúcej širšie využívanie nemotorovej dopravy v urbanizovaných územiach</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	NCS 2.2.1
Priorita 17	Upokojenie dopravy na vhodných miestach urbanizovaných oblastí, podpora osvetly	
SD3.7		
OP 55	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> Zavádzanie moderných prvkov v doprave zvyšuje atraktivitu ekologických módov dopravy a prispieva k trvalo udržateľnej mobilite. 	NCS 2.1.6 OP 4
OP 56	<p>Budovanie a modernizácia dopravných ihrísk</p> <ul style="list-style-type: none"> Dopravné ihriská prispievajú k lepšej úrovni vedomostí detí ohľadom bezpečnosti cestnej premávky, dokážu priblížiť ekologickejšie druhy dopravy a existuje aj potenciál vstúpiť základy multimodálneho vnímania mobility. 	NCS 2.2.2 OP 9

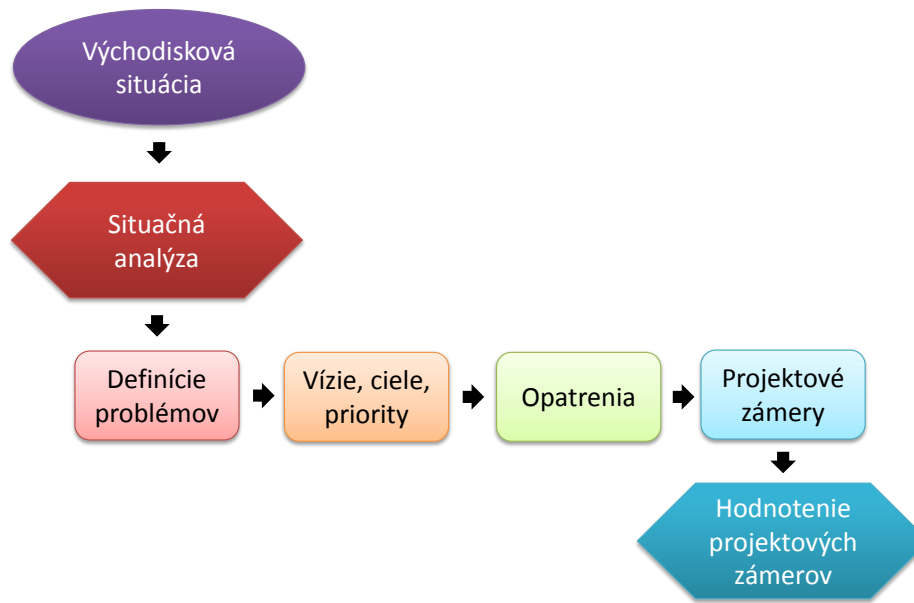
Poznámky:

- SPRDI – odkaz na opatrenie Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
- NCS – odkaz na opatrenie Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- OP – odkaz na opatrenie v tomto dokumente

6 Potenciálne projektové zámery

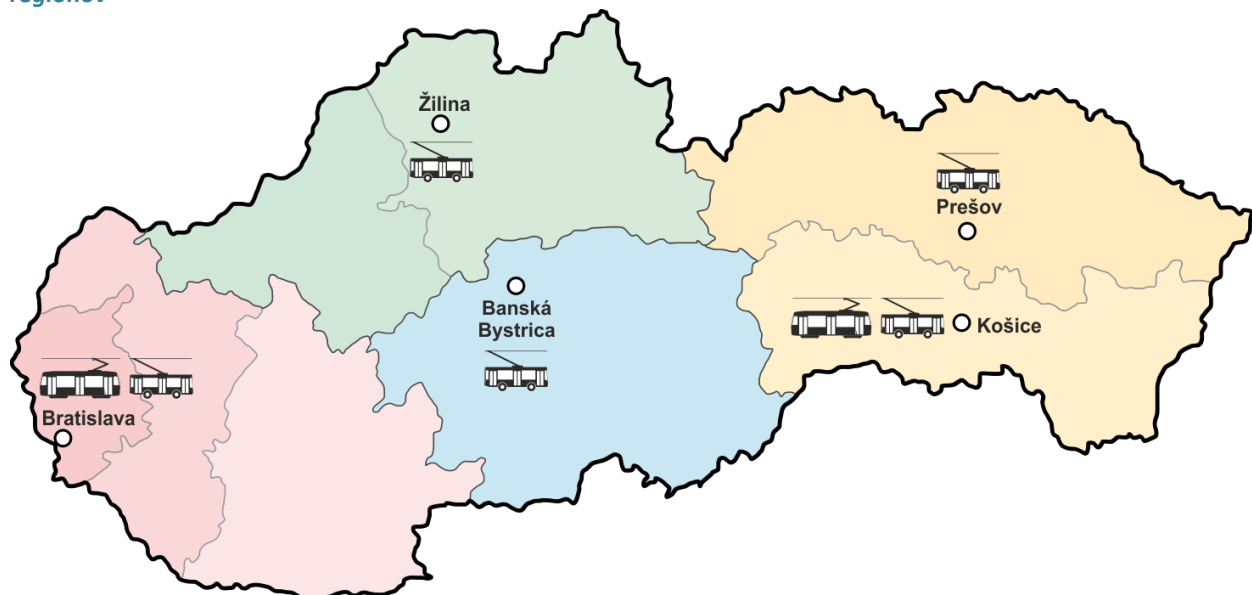
Jedným z výstupov stratégie je prehľad a analýza potenciálnych projektových zámerov a projektov, ktoré boli poskytnuté objednávateľmi jednotlivých druhov verejnej osobnej dopravy, dopravnými podnikmi a ZSSK v oblasti verejnej osobnej dopravy resp. samosprávami v oblasti nemotorovej dopravy. Projekty by mali byť výsledkom aktivít, ktorými sa naplňajú strategické a špecifické ciele.

Obrázok č. 38 Prehľad nadväzností stratégie od východiskových dát po hodnotenie projektov a projektových zámerov



Prehľad potenciálnych projektových zámerov a projektov obsahuje príloha 1 a Obrázok č. 39. Pri každej položke je v tabuľke uvedená hlavná priorita, ktorá bude naplnená realizáciou projektu a hlavné opatrenie, tzn. aktivita, ktorej súčasťou bude realizácia projektu. Projektové zámery a projekty v prílohe 1 sú uvedené vrátane ich analýzy - hodnotenia.

Obrázok č. 39 Prehľad lokalizácie projektov a projektových zámerov v mestskej dráhovej doprave do funkčných regiónov



6.1 Metodika analýzy a hodnotenia potenciálnych 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
- 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
 - obsah projektu
2. na základe podloženia
 - jasná väzba medzi dátami, analýzou problémov, opatreniami a projektmi
 - preukázané zdôvodnenie projektu
3. na základe hodnotenia priorít, ktoré napĺňa

Pre hodnotení boli jednotlivým položkám pridelené 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 č. 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.

Tabuľka č. 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.*

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

7 Závery stratégie

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 a v jednotlivých funkčných regiónoch (Bratislava a Juhozápadné Slovensko, Severozápadné Slovensko, Stredné Slovensko a Východné Slovensko), 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 svojej podfinancovanosti 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 objednávateľmi 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 jednoduchšej 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.