

Návrh zásad zabezpečenia dopravnej obslužnosti samosprávnych krajov

V rámci plnenia uznesenia vlády SR č. 377/2005 ku návrhu Koncepcie osobnej autobusovej a železničnej dopravy s dôrazom na systémové riešenie financovania výkonov vo verejnom záujme v roku 2005 a v rokoch nasledujúcich a prípravy vyšších územných celkov na výkon nových kompetencií ministerstvo koordinovalo riešenie pilotného projektu „**Plán dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja**“ (riešiteľ VÚD Žilina, október 2006 – október 2007). Projekt bude využitý pri objednávaní výkonov vo verejnom záujme a jeho najväčší prínos je v definovaní:

- **minimálnej obslužnosti** verejnou dopravou, systém jej prepojenosti a del'be prepravných výkonov:
 - o prvá úroveň – definovanie minimálneho počtu spojov medzi koncovými obcami a spádovým centrom – autobusová doprava,
 - o druhá úroveň – doprava medzi spádovými centrami a krajským mestom a doprava medzi samotnými spádovými centrami – železničná doprava,
- základu pre **udeľovanie dopravných licencií** na skupiny autobusových liniek (medzi **spádovými centrami a ich atrakčnými obvodmi**),
- **súťažných podmienok** pri budúcom obstarávaní dopravných výkonov v súlade s platným nariadením EP a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave,
- **výkonov železničnej osobnej dopravy** potrebných na realizáciu verejnej dopravy v rámci kraja.

1. Analýza dopravnej obslužnosti samosprávneho kraja verejnou osobnou dopravou

Východiskom pre spracovanie plánu dopravnej obslužnosti je analýza zameraná na:

- určenie potenciálu prepravných požiadaviek jednotlivých obcí kraja: počet obyvateľov, štruktúra obyvateľov, možnosti zamestnania, vybavenosť zdravotníckymi, školskými a inými zariadeniami;
- zistenie záujmu o cestovanie v príslušnej obci (koeficient záujmu, ktorý je pomernou hodnotou denného počtu cestujúcich z obce k celkovému počtu obyvateľov obce);
- hodnotenie prístupu k doprave – počet spojov pre jednotlivé koncové obce a ich využitie; dopravné intenzity, ktoré špecifikujú toky obyvateľov po komunikáciách danej oblasti;
- definovanie spádových centier spĺňajúce nasledovné kritériá:
 - o pracovné príležitosti, školy, zdravotnícke zariadenie, úrady;
 - o výhodná dopravná poloha a možnosť prestupu medzi rôznymi dopravnými systémami;
- analýza dopytu služieb verejnej dopravy (elasticita verejnej dopravy) v závislosti od rastu reálnych príjmov a výšky cestovného.

2. Zásady tvorby dopravnej obslužnosti

2.1 Zásada viacúrovňového prístupu pri zabezpečení dopravnej obslužnosti

Na základe výsledkov analýzy samosprávny kraj definuje spádové centrá, ktoré sú východiskom na rozdelenie dopravnej obsluhy, spravidla do dvoch úrovní:

- **prvú úroveň** reprezentuje doprava medzi spádovými centrami a obcami, ktoré tvoria atraktívny obvod spádového centra,
- **druhú úroveň** predstavuje spojenie spádových centier s centrom samosprávneho kraja a spojenie medzi jednotlivými spádovými centrami.

Prvá úroveň

- Doprava je prevažne realizovaná autobusovou dopravou do spádového centra. Samosprávny kraj stanoví minimálny počet spojov medzi koncovými obcami a spádovými centrami, ktorý môže byť upravovaný na základe koeficientu záujmu o cestovanie v príslušnej koncovej obci. Počet párov spojov z koncových obcí musí byť navrhnutý optimálne, pretože ich počet najviac ovplyvňuje úroveň straty z prevádzkovania verejnej dopravy.
- Počet, časová poloha a frekvencia spojov musí rešpektovať zabezpečenie dopravy (mobility) do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení vrátane prepravy späť.
- Ak zistený priemerný počet cestujúcich z koncovej obce je menší ako päť na jeden spoj, samosprávny kraj zabezpečí "skrátene spoje", t. j. prepravu z koncovej obce na nácestnú zastávku (a späť), ktorá je súčasne zastávkou štandardných liniek. Tieto skrátené spoje je možné zabezpečovať nasledovnými postupmi:
 - obstaraním (nákup, prenájom) vhodného vozidla (midibus, minibus) pre potreby obce za účelom prepravy občanov do nácestnej zastávky priebežného spoja a späť; prevádzku vozidla pre potreby obce v súvislosti s dopravnou obsluhou si zabezpečí obec v súlade s dopytom obyvateľov obce po doprave,
 - dohodou obce s príslušným dopravcom o príspevku na dopravu vo výške zohľadňujúcej výkony spoja v oboch smeroch po nácestnú zastávku a z nich vyplývajúcej stratovosti spojov; v prípade ciest do zamestnania sa odporúča účasť zamestnávateľov na financovaní takýchto spojov.

Druhá úroveň

- Druhá úroveň spája spádové centrá s krajským mestom a samotné centrá navzájom. Výkony vo verejnom záujme samosprávny kraj zabezpečuje spravidla železničnou dopravou.
- Počty spojov sa určujú na základe výsledkov analýzy dopytu tak, aby nedochádzalo k súbehom. Prednosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti na danom úseku by mal mať taký druh dopravy, ktorý dokáže splniť prepravné požiadavky cestujúcich vzhľadom na kapacitu, cestovnú rýchlosť a na ekonomickú efektívnosť. Samosprávny kraj počíta pri objednávaní kapacít s minimálne 50 % obsadenosťou dopravného prostriedku. V prípade slabšej prevádzky (dopravné sedlo) môže byť doprava zabezpečovaná autobusovou dopravou.
- Samosprávny kraj stanoví základné ukazovatele kvality v súlade s normou kvality STN EN 13816 – „Preprava. Logistika a služby. Verejná osobná doprava. Definícia, ciele a meranie kvality služby“ vrátane štruktúry a vývoja tarify. Medzi základné ukazovatele kvality patrí najmä: presnosť a dodržiavanie prevádzky podľa cestovného poriadku, dostupnosť a prístupnosť verejnej dopravy aj pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou, možnosť prestupu, čistota vozidiel a technický stav vozidiel.
- Maximálna dochádzková vzdialenosť na zastávku prímestskej dopravy v pracovný deň v čase prepravnej špičky sa odporúča stanoviť na 1,5 km, čo zodpovedá 20 min chôdze. Táto dochádzková vzdialenosť má pokryť minimálne 90 % obyvateľov v danom území.

V čase prepravného sedla, v deň pracovného voľna a pracovného pokoja je stanovená na 2,2 km, t. j. 30 min chôdze.

- Za súbežné spoje autobusovej a železničnej dopravy sú považované tie spoje, ktoré spĺňajú nasledovné podmienky:
 - spoje, ktoré majú prevažnú väčšinu zastávok na súbežnom úseku vo vzájomnej vzdialenosti menšej ako 1,5 km (zodpovedajúcej dochádzkovej vzdialenosti),
 - časový rozdiel príchodov a odchodov zo zastávky medzi spojmi je menší ako 30 minút.

2.2 Zásada koordinácie liniek a spojov

- Dopravné spoje z prvej úrovne majú byť vedené v takom časovom predstihu, ktorý umožňuje prestup z jedného druhu dopravného prostriedku na druhý a z jednej úrovne na druhú. Čas prestupu musí zohľadňovať dobu, za ktorú môžu prestúpiť aj cestujúci s obmedzenou pohyblivosťou.

2.3 Zásady hodnotenia ekonomiky jednotlivých spojov

- Po navrhnutí nového variantu dopravnej obsluhy nasleduje jeho vyhodnotenie: finančné (z pohľadu dopravcov), ekonomické (z celospoločenského hľadiska).
- Posúdenie ekonomiky jednotlivých spojov spočíva v porovnaní ekonomickej ceny (ekonomicky oprávnené náklady a primeraný zisk) s tržbami jednotlivých spojov.
- Spoje ziskové sú tie, kde príjmy z cestovného prevyšujú priemernú ekonomickú cenu výkonu (ekonomicky oprávnené náklady a primeraný zisk),
- Stratové spoje sa delia na spoje, ktorých:
 - príjmy z cestovného nepokrývajú ekonomicky oprávnené náklady a primeraný zisk,
 - príjmy z cestovného nepokrývajú ani variabilné náklady na prevádzku spoja,
- Ak príjmy z cestovného nepokrývajú variabilné náklady, je potrebné analyzovať, či takýto spoj je využívaný na pravidelné prepravy (do zamestnania, škôl, nemocníc). Je potrebné skúmať vždy párové spoje. Ak suma tržieb aj z párových spojov je pod úrovňou vynaložených variabilných nákladov, ide o jednoznačnú neefektívnosť ich vykonávania a samosprávny kraj musí rozhodnúť, či daný pár spojov zaradiť do zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme.

2.4 Zásada transparentného výberu dopravcov na realizáciu dopravnej obslužnosti

- V súlade s nariadením EP a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, samosprávny kraj alebo obec pri obstarávaní výkonov vo verejnom záujme zabezpečí verejnú súťaž na výber dopravcov. Výnimky z tohto pravidla sú v nasledovných prípadoch:
 - ak prevádzkovanie verejnej dopravy je vo vlastnej réžii samosprávneho kraja alebo obce, alebo prostredníctvom interného prevádzkovateľa,
 - pri zmluve nižšej hodnoty (tržby + dotácie) ako 1 milión EUR ročne alebo pri zmluve nižšej ako 300 000 km dopravnej služby ročne (v prípade podniku do 23 vozidiel dané pravidlo je 2 mil. EUR a 600 000 km dopravnej služby),
 - v prípade zmluvy uzavretej v naliehavých prípadoch, ktorá nesmie presiahnuť dva roky,

- pri regionálnej alebo diaľkovej železničnej doprave.
- Samosprávny kraj vydáva dopravné licencie na skupiny liniek, ktoré obsluhujú linky jedného spádového centra. Výber prevádzkovateľa na súbor liniek má dva stupne hodnotenia:
 - plnenie kvalifikačných požiadaviek, ktorými sú: finančná spoľahlivosť a odborná spôsobilosť, plnenie všeobecných povinností dopravcu, plnenie požiadaviek podľa zákona o verejnom obstarávaní a požiadavka na certifikovaný systém manažérstva kvality podľa STN EN ISO 9001:2001,
 - posúdenie výberových kritérií, ako napr. ponuková cena za 1 vozkm, resp. 1 vlkm, technické a prevádzkové štandardy vozidiel (priemerný vek, percento nízkopodlažných vozidiel, percento klimatizovaných vozidiel, vybavenie elektronickým informačným systémom a pod.).
- Samosprávny kraj po vyhodnotení uvedených požiadaviek udelí víťazovi výhradné právo na prevádzkovanie stanovenej skupiny liniek, ktorá bola predmetom súťaže.