

## 1. Prímestská autobusová doprava

Prímestská autobusová doprava (do 100 km) na území Košického samosprávneho kraja je v rozhodujúcom rozsahu poskytovaná dopravcami eurobus, a.s. a SAD Michalovce, a.s.; čiastočne je dopravná ponuka je zabezpečovaná aj dopravcami SAD Prešov, a.s., SAD Humenné, a.s. a SAD Poprad, a.s..

Základné informácie o prímestskej autobusovej doprave v KSK v roku 2008:

počet obsluhovaných obcí	440 (všetky)
počet ubehnutých kilometrov vo verejnom záujme	26,2 mil. km
počet prepravených cestujúcich	31,1 mil. cestujúcich
tržby od cestujúcich	464 mil. Sk
poskytnuté zľavy	183 mil. Sk
predpokladaná strata z výkonu vo verejnom záujme	cca 328 mil. Sk

Zmluvy o výkone vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave zaväzujú dopravcov k prepravnej, prevádzkovej a tarifnej povinnosti a Košický samosprávny kraj k náhrade preukázanej straty, ktorá z tohto výkonu vzniká (§ 29b písm. c) zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov). Strata je preukázaná po ukončení kalendárneho roka a posúdená „Komisiou pre zúčtovanie a odsúhlasenie straty z výkonu vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave“, ktorá pozostáva zo zástupcov odboru dopravy, odboru financií a útvaru hlavného kontrolóra. Vzájomné finančné vyrovnanie je ukončené do 30. júna príslušného roka.

Košický samosprávny kraj v súčasnosti rokuje s dopravcami o uzavretí dlhodobých zmlúv (do roku 2017) podľa § 15 ods. 2 zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, s plánovaným každoročným dodatkom na príslušný rok.

V súlade s projektom „Vypracovanie regionálneho plánu dopravnej obslužnosti - pilotná štúdia“ a jeho treťou etapou s názvom „Návrh dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja“ spracúva v súčasnosti odbor dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja

- a) ekonomické posúdenie autobusových spojov v porovnaní s variabilnými nákladmi dopravcu a základnými kritériami základnej dopravnej obslužnosti. Cieľom je presná špecifikácia nevyhnutného, no hospodárneho rozsahu dopravných služieb.
- b) meranie skutočných vzdialeností autobusových liniek úradným meradlom pre určenie tarifných vzdialeností autobusových zastávok, ktoré je vykonávané na náklady dopravcu a za účasti Polície SR, ktorá zároveň posudzuje dopravný a technický stav autobusových zastávok. Cieľom je presné určenie ubehnutých kilometrov a výšky cestovného.

V súvislosti s cieľom zvyšovania atraktivity prímestskej dopravy je momentálne riešené (v spolupráci s dopravcami a spoločnosťou poskytujúcou vybavovací systém) zavedenie prestupného cestovného lístka. S ohľadom na súčasne platný tarifný systém bude cestujúcemu umožnené, aby následný cestovný lístok po vystúpení z predchádzajúceho autobusového spoja bol zvýhodnený o sumu stanovenú cenovým výmerom.

Zvyšovanie kvality poskytovaných dopravných služieb sa vykonáva nielen elimináciou meškaní, či vynechaných spojov, ale aj výraznou obnovou vozidlového parku dopravcov (t.j. 75 nových autobusov zaradených do prímestskej dopravy v roku 2008). V roku 2009 je odsúhlasené zakúpenie ďalších 45 autobusov, aj so zameraním na nízko-kapacitné.

Všetky uvedené opatrenia a postupy sú vykonávané so zámerom zníženia dopadov významne sa prejavujúcej hospodárskej krízy, ktorá v súčasnom období značne vplýva na znižovanie počtu prepravených osôb. Vývoj nákladov, tržieb a úhrady straty v pravidelnej autobusovej doprave je priblížený v Prílohe č. 1. Vývoj počtu prepravených osôb je permanentne klesajúci (pokles o viac ako štvrtinu oproti roku 2002) a to bez ohľadu na to, či dochádza alebo nedochádza k zmene výšky

cestovného. Ak sa uvedený trend významne nezmení, je súčasný rozsah dopravných služieb autobusovej dopravy do budúcnosti neudržateľný.

## 2. Železničná regionálna doprava

Železničná regionálna doprava je v zmysle Vyhlášky MDPT SR o preukazovaní predpokladanej straty definovaná ako doprava regionálnymi vlakmi, ktorých východisková i konečná stanica sa nachádza v tom istom regióne. Dopravné služby v železničnej regionálnej doprave na 8 tratiach v Košickom samosprávnom kraji vykonáva dopravca Železničná spoločnosť Slovensko, a.s..

Základné informácie o prímestskej autobusovej doprave v KSK v roku 2008:

počet obsluhovaných obcí	108
počet ubehnutých kilometrov vo verejnom záujme	1,5 mil. vlkm

Počet prepravených cestujúcich, tržby od cestujúcich, poskytnuté zľavy a predpokladaná strata sú údaje, ktoré zatiaľ nie sú zo strany Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. konkretizované.

Zmluvy o výkone vo verejnom záujme a ich uzatváranie sú predmetom nového návrhu zákona o doprave na dráhach, ktorý je momentálne v pripomienkovom konaní spoločne s návrhom zákona o dráhach. Oba zákony majú nadobudnúť platnosť 1. septembra 2009.

Dôvodom rozdelenia problematiky zákona o dráhach č. 164/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov do dvoch zákonov je skutočnosť, že v Slovenskej republike sú vytvorené dve zložky trhu v sektore železníc:

- a) správa a prevádzkovanie železničnej infraštruktúry vo vlastníctve Slovenskej republiky ako podnikanie na obmedzene trhovej báze pod štátnou reguláciou,
- b) trh železničnej dopravy ako podnikanie železničných podnikov, zatiaľ tiež so štátnou reguláciou vzhľadom na to, že ešte neexistuje konkurencia železničných podnikov na tej istej železničnej infraštruktúre.

Základné charakteristiky navrhovaného zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach, t.j. k presunu kompetencií v železničnej doprave:

*Pozitíva:*

1. Stanovenie prechodu kompetencií na samosprávne kraje
  - od 1. 1. 2010 prenesený výkon štátnej správy
  - od 1. 1. 2012 originálna kompetencia samosprávnych krajov, čo umožní optimalizáciu, harmonizáciu a hospodárnosť verejnej dopravy.
2. Zodpovednosť štátu za uhrádzanie straty z poskytovaných zliav z cestovného - cieľ, ktorý v oblasti prímestskej autobusovej dopravy dosiaľ nie je dosiahnutý.

*Negatíva:*

1. Nedostatočné definovanie pojmu „železničná regionálna doprava“ - zákonom nie je stanovený rozsah prenesených kompetencií.
2. Povinnosť samosprávnych krajov za zabezpečenie dopravnej obslužnosti a prakticky žiadne kompetencie na zmenu grafikonu.
3. Návrh zákona o dráhach a návrh zákona o doprave na dráhach si odporujú v otázke financovania poplatkov za dopravnú cestu.
4. Direktívne stanovenie prednosti železničnej dopravy pred autobusovou pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti bez ohľadu na ich hospodárnosť, či efektívnosť - rozpor s platnými právnymi predpismi (napr. zákonom o cestnej doprave).
5. Nejednoznačné riešenie zdrojov financovania.
6. Zdĺhavý proces schvaľovania grafikonu železničnej dopravy (prakticky rok), čo má výrazne negatívny vplyv na zabezpečenie dopravnej obslužnosti a harmonizáciu verejnej dopravy.

Uvedené námietky vzniesol Úrad Košického samosprávneho kraja v pripomienkovom konaní.

Navrhované zákony nebudú mať v súčasnosti vplyv na rozpočet samosprávnych krajov. Od 1. januára 2010 prechádzajú na samosprávne kraje práva a povinnosti obstarávateľa dopravných služieb v regionálnej doprave. Prostriedky na náhradu za stratu z plnenia záväzkov podľa zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme budú viazané v rozpočtovej kapitole ministerstva a uvoľňované samosprávnym krajom štvrťročne.

Od 1. januára 2012 je obstarávateľom regionálnej dopravy samosprávny kraj z vlastných rozpočtových prostriedkov.

Železničná doprava má byť stále nosným systémom dopravy v kraji v zmysle Plánu dopravnej obslužnosti KSK. Koordinácia autobusovej a železničnej dopravy, ako aj odstraňovanie súbežných spojov, optimalizácia prestupov a zmien v organizovaní dopravy (navádzanie autobusmi k železničným staniciam), je už v súčasnosti vykonávaná postupne.

Hlavný dôraz je kladený na optimalizáciu prestupov medzi autobusovou a železničnou dopravou vo významných prestupných bodoch.

### **Návrh MDPT SR na financovanie železničnej regionálnej dopravy:**

1. Pre roky 2008 – 2010 bola uzavretá zmluva o výkonoch vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe medzi Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (MDPT) ako objednávatelom a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s. (ZSSK) ako dopravcom.
  - Pre uvedené roky MDPT SR vyčíslilo predpokladanú stratu 394,5 mil. Sk/rok.
  - Úhradu straty z výkonov vo verejnej doprave (VVZ) poskytuje MDPT dopravcovi zálohovo.
  - Spôsob úhrady straty pre rok 2009 špecifikuje Dodatok k Zmluve o výkonoch vo verejnom záujme, ktorý bol uzatvorený medzi MDPT a ZSSK.
2. Od 1.1.2010 bude stanovený prechod kompetencií na samosprávne kraje ako prenesený výkon štátnej správy.
  - Pre rok 2010 – 2011 uzavrie štát v zastúpení MDPT SR s dopravcom ZSSK za diaľkovú a medziregionálnu dopravu
  - Vyššie územné celky uzatvoria zmluvy za regionálnu dopravu priamo s dopravcom – ZSSK.
  - Túto zmluvu však odsúhlasia aj s MDPT.
  - Prostriedky na úhradu straty z VVZ regionálnych vlakov budú viazané v rozpočtovej kapitole MDPT SR a štvrťročne presúvané na jednotlivé VÚC.
  - V prípade zrušenia niektorých vlakových spojení bude dotácia úmerne zo strany MDPT SR krátená.
  - Spôsob uzatvorenia zmluvy medzi VÚC a ZSSK nie je dostatočne jasný vzhľadom k tomu, že Zmluva o výkonoch vo verejnom záujme uzatvorená medzi MDPT a ZSSK dňa 7.1.2008 na roky 2008 – 2010 bude stále v platnosti.
  - Prechodom kompetencií sa zaoberá pracovná skupina zriadená MDPT, ktorá je zložená zo zástupcov MDPT a VÚC.
  - Posledné pracovné rokovanie sa uskutočnilo dňa 5.11.2008. Vzhľadom na to, že v tom období bol Zákon o dráhach a doprave na dráhach len v štádiu tvorby, neboli ešte definované kompetencie VÚC a spôsob úhrady strát z VVZ. Táto problematika, ako aj špecifikácia variabilných a fixných nákladov mala byť predmetom neskorších rokovaní. Zatiaľ nebolo zvolané ďalšie rokovanie.
3. Od roku 2012 sa navrhuje presunúť na VÚC nielen objednávanie výkonov v železničnej doprave, ale aj ich priame financovanie.
  - VÚC by uhrádzali iba variabilné náklady, t. j. náklady, ktoré priamo súvisia s jazdou a prevádzkou vlaku.
  - O čiastku fixných nákladov by sa znížila potrebná výška dotácie.
  - Zákon 564/2004 Z. z. o rozpočtovom určení výnosu dane z príjmov územnej samosprávy nadobudol účinnosť 1. januára 2005 a od tej doby v ňom nenastali podstatnejšie zmeny.

Výnos z tejto dane ako najvýznamnejší vlastný príjem VÚC finančne pokrýva len tie úlohy, ktoré pre ne boli určené ako originálna pôsobnosť v tom období.

- Nakoľko prevádzkovanie regionálnej železničnej osobnej dopravy v tom období medzi ne nepatrilo, bude preto nevyhnutné od roku 2012 adekvátne zvýšiť aj vlastné príjmy samosprávnych krajov tak, aby bola zabezpečená čiastka potrebná na úhradu straty z VVZ v regionálnej ŽOD, ktorú bude nevyhnutné v ďalších rokoch zvyšovať o predpokladanú mieru inflácie (konkrétna potreba výšky prostriedkov však bude závislá od stanoveného objemu dopravných výkonov a z toho vyplývajúcich nákladov na regionálne vlaky). Z potreby financovania prevádzky regionálnej ŽOD teda vyplýva nutnosť zmeny zákona č. 564/2004 Z. z. v platnom znení.

Odbor dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja uskutočňuje množstvo aktivít, aj nad rámec legislatívne stanovených kompetencií, s cieľom dosiahnutia maximálnej možnej miery koordinácie verejnej dopravy na území Košického samosprávneho kraja.

Pravidelne, minimálne raz mesačne, sa uskutočňujú pracovné stretnutia zástupcov Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. a odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja, na ktorých je prerokovávaná problematika spojov, harmonizácie dopravy, konzultovaný cestovný poriadok a časové polohy vlakov tak, aby bola zabezpečená základná dopravná obsluha.

V roku 2009 je takisto naplánovaná dôkladná analýza stavu železničných zastávok a staníc na území Košického samosprávneho kraja aj s rozdelením na ich možné

- a) zrušenie,
  - b) premiestnenie,
  - c) zmenu typu na „zastávku na znamenie“,
  - d) prebudovanie na prestupný terminál,
- či návrhmi na zriadenie nových železničných zastávok.

Na dosiahnutie hospodárneho využívania verejných zdrojov pri udržaní súčasných cestujúcich verejnej dopravy a získaní potenciálu nových, je nevyhnutné vykonať zásadné zmeny v prístupe zainteresovaných subjektov, ktoré majú byť realizované v súlade s projektom „Inštitucionalizácia integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy Košického kraja“ - t.j. jednotný a aktívny postoj samosprávy k dopravnej a ekonomickej integrácii a vytvoreniu organizátora integrovanej dopravy.

Košický samosprávny kraj má od prvej polovice roku 2008 spracovaný projekt „Inštitucionalizácia integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy Košického kraja“, ktorý definuje postupné kroky, právnu formu, personálne zabezpečenie a cieľovú náplň pre založenie organizátora verejnej dopravy v našom kraji. Košický samosprávny kraj vychádzajúc z predmetného projektu bol pripravený založiť spoločnosť ORID (Organizátor Regionálnej Integrovanej Dopravy) už začiatkom roku 2009, na čo vo svojom rozpočte na rok 2009 vyčlenil čiastku 165 969,59 € (5.000.000 Sk).

Hlavným partnerom projektu v prvej etape je mesto Košice, aj napriek spoločným jednaniam a informovanosti o spracovanom projekte Mesto Košice schválilo v Zastupiteľstve Mesta Košice v roku 2008 vlastný materiál pod názvom „Plán a metodika riadenia projektu IDS na území mesta Košice“ v ktorom termín na vytvorenie Organizátora IDS je predpokladaný do 31. 10. 2010.

V súčasnosti sa zástupcovia Košického samosprávneho kraja snažia, aby činnosť spoločnosti ORID bola funkčná už v roku 2009, a je na meste Košice, aby urobilo ďalší krok, pretože mnoho z problémov ktoré momentálne rieši má resp. môže riešiť už spoločnosť ORID.

Košice, dňa 12. marca 2009

Spracovali: Ing. Radovan Hužvík  
Zdenka Štefanová  
Bc. Anna Litavcová