

1. Plán dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja

Záverom roka 2007 odovzdalo združenie PRODOS, riešiteľ projektu „Vypracovanie regionálneho plánu dopravnej obslužnosti - pilotná štúdia“ spracovanú tretiu etapu projektu s názvom „Návrh dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja“. Zadáateľom projektu bolo MDPT SR a uvedený projekt bol vyhotovený v súlade s ustanovením § 14a ods. 2 zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

Navrhovaný stav dopravnej obslužnosti predstavuje sieťový návrh, ktorý pokrýva dopravnú obsluhu v plošnom i líniovom zábere územia a spočíva v návrhu liniek a počtu spojov tvoriacich základnú dopravnú obslužnosť v intermodálnom režime poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme. Dopravná podoba plánu je spracovaná ako návrh dvojúrovňového systému využívajúceho autobusovú i železničnú dopravu. Súčasné výkony na území KSK v autobusovej doprave v objeme 25 852 978 vozkm/rok (89,45%) a v železničnej doprave v objeme 3 049 089 vlkm/rok (10,55%) odporúča z hľadiska využívania dopravnej ponuky znížiť o 20-30% v autobusovej a o 48% v železničnej doprave. Plán dopravnej obslužnosti nie je jednorazový dokument, ale je východiskom pre organizáciu spoločensky nutnej prepravnej práce v regióne, za ktorú je regionálna samospráva zodpovedná.

Plán dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja (ďalej len „PDO KSK“) okrem uvedeného odporúča vykonanie harmonizácie verejnej dopravy t.j. vykonať opatrenia pre odstránenie nevyváženej dopravnej ponuky, vykonať objektívne posúdenie dopravných výkonov, dosiahnuť spoluprácu medzi jednotlivými druhmi dopravy a v konečnom dôsledku dosiahnuť optimálnu dopravnú ponuku pre cestujúcu verejnosť.

2. Kompetencie vo verejnej doprave

Druh verejnej dopravy	Správny orgán	Cenový orgán
železničná	MDPT SR	MF SR
autobusová	samosprávne kraje	samosprávne kraje
mestská	obce a mestá	obce a mestá

Uvedený stav zobrazuje rozhodujúci problém pri harmonizácii a koordinácii verejnej dopravy. Rozdielnosť kompetencií, nejednotnosť taríf, poskytovaných zliav a rozdielne zdroje financovania spôsobujú nielen rôzne ciele jednotlivých účastníkov dopravného systému (cestujúci, správne orgány, dopravcovia), ale i nejasné a nejednotné ciele správnych orgánov.

3. Stav prechodu kompetencií v železničnej doprave

Dňa 17. decembra 2007 zvolal minister dopravy, pôšt a telekomunikácií stretnutie s predsedami VÚC za účelom konečného odsúhlasenia realizácie presunu kompetencií v regionálnej železničnej doprave do pôsobnosti vyšších územných celkov.

Na predmetnom stretnutí boli prítomní predseda a podpredseda združenia samosprávnych krajov SK-8, ktorí v spoločnom stanovisku všetkých samosprávnych krajov, na základe schváleného štátneho rozpočtu na rok 2008, nesúhlasili s navrhovaným presunom kompetencií železničnej osobnej dopravy na samosprávne kraje bez presunu finančných prostriedkov na úhradu straty za výkony vo verejnom záujme a bez platnej legislatívy.

Rezort dopravy navrhuje úplný presun kompetencií na samosprávne kraje až v roku 2011. V rokoch 2009 a 2010 (tzv. prechodné obdobie) by mali samosprávne kraje vykonávať prenesený výkon štátnej správy v regionálnej železničnej doprave. Vyplýva to z návrhu MDPT SR na postupný presun regionálnej železničnej dopravy do pôsobností vyšších územných celkov.

V súčasnosti spracúva MDPT SR novelizáciu zákona o dráhach a strategický dokument pod názvom „Prehodnotenie výkonnosti a ekonomickej efektívnosti železničnej dopravy“ ktorého súčasťou je aj Koncepcia spoplatňovania železničnej dopravnej cesty. Konečným cieľom uvedenej koncepcie by mala byť úhrada väčšej časti fixných nákladov železničnej dopravnej cesty zo štátneho rozpočtu a tým aj zníženie poplatku za používanie železničnej dopravnej cesty. V praxi to znamená, že železničná doprava nebude znevýhodňovaná pri zadávaní výkonov, čím sa vytvoria priaznivé podmienky pre harmonizáciu verejnej dopravy.

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, časové polohy vlakov tak, aby bola zabezpečená základná dopravná obsluha.

Kvôli nedostatočnému legislatívnemu postaveniu samosprávnych krajov však nebolo možné dosiahnuť zásadnejšie úpravy trás a časových polôh vlakov pri tvorbe harmonogramu cestovného poriadku Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. pre obdobie 2008/2009.

4. Postupy a opatrenia pre harmonizáciu a koordináciu prímestskej verejnej autobusovej dopravy a regionálnej železničnej dopravy v Košickom samosprávnom kraji

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

Prvotne sú vykonávané opatrenia v oblasti pravidelnej autobusovej dopravy:

- a) aktuálne stanovenie tarifných kilometrov (zmeny cestovných poriadkov, zmena údajov o ubehnutých km, prístavných km, možná zmena výšky cestovného),
- b) zmeny cestovných poriadkov s cieľom koordinácie autobusovej a železničnej dopravy, odstraňovaním súbežných spojov, optimalizáciou prestupov a zmien v organizovaní dopravy (odvoz a návoz autobusmi od a k železničným staniciam),
- c) zmeny cenového výmeru s cieľom zvýšenia atraktivity verejnej dopravy (zavedenie zvýhodneného cestovného lístka pri prestupe, neplatenie za zachádzku autobusového spoja, ak je vynútená, zvýhodnenie výšky cestovného pri platení bezkontaktnou čipovou kartou „BČK“),
- d) úspešná koordinácia cenových výmerov Košického samosprávneho kraja a Prešovského samosprávneho kraja a uznávanie platby BČK všetkými dopravcami v pravidelnej autobusovej doprave na území oboch krajov a všetkých miest,
- e) vytvorenie pracovnej skupiny „Pravidelná autobusová doprava v Košickom samosprávnom kraji“, ktorá je zložená zo zástupcov dopravcov (eurobus, a.s., SAD Michalovce, a.s. a DPMK, a.s.) a samosprávy (KSK a mesto Košice). Hlavný cieľom pracovnej skupiny je odstraňovať súbežnú dopravu, využívať ponúkané kapacity iných dopravcov a dosiahnutie hospodárneho uspokojovania dopravných potrieb

- cestujúcej verejnosti v súlade s PDO KSK. V ďalšom období postupné priberanie zástupcov miest, ktoré poskytujú mestskú dopravu svojim občanom a následne aj iných dopravcov, pričom pracovná skupina môže kontinuálne prejsť v procese integrácie verejnej dopravy do podoby poradného orgánu pri tvorbe organizátora IDS,
- f) organizovanie parciálnych porád autobusových dopravcov so zástupcami obcí a Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. pri príprave nových cestovných poriadkov (získavanie údajov, podnetov a pripomienok od cestujúcej verejnosti),
 - g) ekonomická analýza autobusových spojov porovnaním tržieb a variabilných nákladov dopravcov (územie, ktorého obsluhu vykonáva SAD Michalovce, a.s.),
 - h) analýza využívania autobusových zastávok a návrhy na zrušenie zastavovania na vybraných autobusových zastávkach po dohode s dotknutými obcami, zámer vytvorenia centrálnej autobusovej zastávky v obci (aj kvôli koordinácii prestupov).

Tieto opatrenia sú realizované v súlade so základnými motívmi dopravnej politiky štátu, t.j. nosným systémom verejnej dopravy je železničná doprava a to aj napriek jej relatívne nízkemu pokrytiu a neúplnej elektrifikácii železničných tratí na území KSK.

Uvedené aktivity sú zatiaľ realizované bez viditeľnej podpory ostatnej samosprávy, čo je dopravcami i odbornou verejnosťou vnímané ako pasívny resp. negatívny postoj k možnej integrácii dopravných a tarifných systémov. Naopak, dochádza k prezentácii výsledkov práce Košického samosprávneho kraja na verejnosti ostatnými samosprávami.

V súvislosti s uvedeným je preto nevyhnutné vykonať zásadné zmeny v prístupe zainteresovaných subjektov, ktoré by mali 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 s cieľom hospodárneho využitia verejných zdrojov pri udržaní súčasných cestujúcich verejnej dopravy a získaní potenciálu nových.

5. Budúcnosť v oblasti verejnej dopravy

Uplatnenie Plánu dopravnej obslužnosti KSK a vzájomná harmonizácia a koordinácia jednotlivých druhov dopravy sú úzko späté s materiálom „Informatívna správa o zrealizovanom projekte z fondov EÚ - Inštitucionalizácia integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy Košického kraja“, ktorý bol prerokovaný na zasadnutí zastupiteľstva Košického samosprávneho kraja dňa 27.10.2008.

Jedným z výstupov materiálu bola i druhá podmienka pre etapovité zriadenie ORID-u (Organizátora regionálnej integrovanej dopravy): „V roku 2009 vytvoriť na odbore dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja a referáte dopravy mesta Košice, pracovné miesta po dvoch pracovníkoch poverených prípravou ORID, ako aj prípravou stavieb infraštruktúry integrovaného dopravného systému.“

Uvedený zámer je riešením aj pre uplatnenie Plánu dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja do praxe, nakoľko súčasný stav personálneho (1 pracovník pre autobusovú dopravu a 1 pracovník pre železničnú dopravu) a technického (chýbajúce simulačné a optimalizačné dopravné programové vybavenie) vybavenia odboru dopravy Úradu Košického samosprávneho kraja neumožňuje realizovať súčasný rozsah kompetencií a zároveň vykonávať zásadné zmeny v organizácii a optimalizácii verejnej dopravy.

Skúsenosti zo zahraničia ukazujú, že vznik integrovaných dopravných systémov je z celospoločenského hľadiska najhospodárnejším spôsobom zabezpečovania dopravných služieb cestujúcej verejnosti. Práve organizátor integrovaného systému (samostatný právny subjekt) má byť v budúcnosti zodpovedným za vytvorenie podmienok na

realizáciu definitívneho riešenia harmonizácie, koordinácie a financovania prímestskej verejnej autobusovej dopravy, regionálnej železničnej dopravy i mestských dopráv na území Košického samosprávneho kraja a neskôr aj na vybraných územiach Prešovského samosprávneho kraja.

Košice, dňa 27. októbra 2008

Spracovali: Ing. Radovan Hužvík
Zdenka Štefanová