

# ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO, A.S. V SYSTÉMOCH INTEGROVANEJ DOPRAVY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

**Autor: Igor Krško**

**Kľúčové slová:** integrovaný dopravný systém, cestujúci, doprava, tarifa, dopravca

## **Abstract:**

Integráciou viacerých druhov dopravy sa verejná osobná doprava stáva pre cestujúceho atraktívnejšou, pre objednávateľov dopravných služieb hospodárnejšou a pre dopravcov konkurencieschopnejšou voči individuálnej automobilovej doprave. Nosný systém IDS by mala tvoriť železničná osobná doprava. Dominantným železničným dopravcom v osobnej doprave na Slovensku je Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.. Na Slovensku sa budujú tri systémy integrovanej dopravy. Najviac pokročilo budovanie IDS Bratislavského samosprávneho kraja, Žilinský regionálny integrovaný dopravný systém funguje na obmedzenom území a Košická osobná regionálna integrovaná doprava sa len rozbieha. Pre rozvoj IDS na Slovensku je nutné vytvoriť vhodné podmienky napr. legislatívnymi zmenami. Napomôcť rozvoju IDS má aj vznik Dopravnej autority, ktorá bude riešiť harmonizáciu železničnej a autobusovej dopravy nielen v oblasti cestovného poriadku ale aj tarifnej.

## **Abstract:**

Due to the integration of the various transport modes, the public personal transport becomes more attractive for the passengers, more economic for the submitters of the transportation services and also more competitive to the individual automobile transportation. The supporting core of the ITS should be the railway transportation. The dominant carrier in the personal transportation in Slovakia is Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.. Currently, there are three integrated transport systems being built in Slovakia. At the moment, the best developed ITS is the one within the Bratislava self-governing region, The IDS of the Žilina self-governing region functions within a limited area only and ITS within the Košice self-governing region is only at its initial phase. . To improve and accelerate ITS development in Slovakia, we need to prepare the appropriate and convenient conditions, including the changes in legislation. To help the ITS proper development, the Transport Authority should be set in. Such an official body should cover and solve the mutual harmonization of the railway and bus transportation not only in the area of timetables, but in the tariff sphere as well.

## **1. ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO, A.S.**

### **1.1 VZNIK ŽELEZNIČNEJ SPOLOČNOSTI SLOVENSKO, A.S.**

Železnice Slovenskej republiky vznikli 1. januára 1993 po rozdelení Československej republiky ako nástupca ČSD podľa zákona č. 258/1993 Z.z..

Od 1. januára 2002 sa od ŽSR fyzicky aj účtovne oddelili činnosti súvisiace s prevádzkou osobnej a nákladnej dopravy. Vznikla Železničná spoločnosť, a.s.. Rozdelenie ŽSR nastalo na základe Projektu transformácie a reštrukturalizácie ŽSR (uznesenie vlády SR č. 830/2000).

Od 1. januára 2005 sa rozdelila Železničná spoločnosť, a.s. na Železničnú spoločnosť Slovensko, a.s. (ZSSK) – osobný dopravca a Železničnú spoločnosť CARGO, a.s. – nákladný dopravca.

## 1.2 PARAMETRE ZSSK

Hlavnou aktivitou ZSSK je preprava osôb na celoštátnych dráhach, regionálnych dráhach a činnosti s tým súvisiace. Výkony v osobnej doprave sú zabezpečované v súlade so štátnou dopravnou politikou SR a na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ), uzatvorenej podľa zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov medzi ZSSK ako dodávateľom a štátom (zastúpeným MDVRR SR) ako objednávateľom.

Tab. 1 Výkony ZSSK v roku 2015

ZSSK v roku 2015	Výkony
Prepravení cestujúci (mil.)	57,27
Prepravný výkon (mil. osobokm)	3 081
Dopravný výkon (mil. vlkm)	31,86
Priemerný počet vlakov vypravených za deň	1 455

Zdroj: Výročná správa Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. za rok 2015

## 2. CHARAKTERISTIKA INTEGROVANÝCH DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV

### 2.1 DEFINÍCIA IDS

Integrovaný dopravný systém (IDS) je spôsob zabezpečenia dopravnej obsluhy územia integráciou viacerých druhov dopravy, viacerých dopravcov operujúcich v danom regióne, ktorý sa vyznačuje optimalizáciou prepravnej ponuky, previazanosťou liniek jednotlivých druhov dopravy, koordináciou cestovných poriadkov jednotlivých dopravcov a minimalizáciou časových strát spojených s prestupovaním. Pre cestujúceho sa cestovanie v rámci IDS stáva jednoduchším, s využitím časových predplatných lístkov lacnejším a predovšetkým pohodlnejším v porovnaní so súčasným zabezpečením, pretože IDS sa vyznačuje jednotným informačným systémom pre všetky druhy integrovanej dopravy a dopravcov, zjednoteným tarifným systémom a zjednotenými prepravnými podmienkami v rámci celého systému.

### 2.2 VÝHODY FUNKČNÉHO IDS

Výhody pre cestujúcich:

- atraktívna ponuka dopravy (nadväznosti liniek, vedenie liniek),
- prehľadné dopravného systému,
- jednotné prepravné a tarifné podmienky,
- jednotný tarifno – vybavovací systém,
- úroveň kvality poskytovaných dopravných služieb na základe jednotných štandardov kvality.

Výhody pre inštitúcie zodpovedné za zabezpečenie dopravnej obsluhy (objednávateľov dopravných výkonov):

- zlepšenie dopravnej obsluhy regiónu hromadnou dopravou,
- hospodárnejšie využitie verejných prostriedkov pri zabezpečovaní dopravnej obsluhy regiónu,
- systémové dopravné a tarifné riešenia v regióne,
- zabezpečenie mobility občanov udržateľným spôsobom (vyššie využívanie hromadnej dopravy pred IAD).

Výhody pre dopravcov:

- zvýšenie atraktivity hromadnej dopravy,
- zvyšovanie potenciálu prepravného trhu (vyšší počet prepravených cestujúcich) a s tým spojená perspektíva ďalšieho rozvoja aktivít,
- zlepšenie imidžu a propagácie verejného systému dopravy v porovnaní s IAD,

- koordinácia dopravcov v regióne.

### 3. INTEGROVANÝ DOPRAVNÝ SYSTÉM V BRATISLAVSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI - IDS BK

#### 3.1 VZNIK IDS BK

- I. Etapa - 1. jún 2013 tarifná integrácia predplatných cestovných dokladov (CD) v okrese Malacky a v meste Bratislava
- II. Etapa - nebola realizovaná, predstavovala integráciu predplatných CD na celom území BSK,
- III. Etapa - 1. november 2015 kompletná tarifná integrácia celého územia BSK.

#### 3.2 KOORDINÁTOR

Funkciu koordinátora v IDS BK plní Bratislavská integrovaná doprava, a.s. (BID, a.s.). Hlavné úlohy BID, a.s. sú:

- koordinácia činností smerujúcich k vytvoreniu plnohodnotného dopravného systému,
- koordinácia spoločnej tarify a podmienok pre integrovanú dopravu,
- deľba tržieb z cestovného medzi dopravcov integrovaného systému,
- vytváranie podkladov pre koordináciu liniek a spojov jednotlivých druhov dopravy,
- vypracovávanie reklamy, práca s verejnosťou a informovanie cestujúcich,
- kontrola ekonomických ukazovateľov v nákladovej položke integrovaných dopravcov,
- vytváranie dopravných štandardov a kritérií pre posudzovanie dopravy,
- prieskum kvality dopravy, výkonov a hospodárnosti prepravy,
- vypracovávanie podkladov na verejné súťaže pre objednávateľov integrovanej dopravy.

Tab. 2 Objednávatelia a dopravcovia v rámci IDS BK

Doprava	Objednávatelia	Dopracovia
železničná doprava	MDVRR SR	ZSSK
autobusová prímestská doprava	BSK	Slovak lines, a.s.
mestská hromadná doprava	Magistrát mesta Bratislava	Dopravný podnik Bratislava, a.s.

Zdroj: Sekcia Marketingu Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

#### 3.3 SÚČASNÝ STAV IDS BK

##### Stav integrácie

V rámci III. etapy IDS BK prišlo k plnej tarifnej integrácii na integrovanom území (predplatné cestovné doklady ako aj cestovné doklady na jednu cestu). Regionálni dopravcovia v princípe stratili svoju dualitu a zabezpečujú tak prepravu výhradne v zmysle PP IDS BK (okrem celoštátne pôsobiacej ZSSK).

Aktuálne sa pripravuje spustenie tzv. Etapy IIIB., ktorá je zameraná na zavedenie elektronickej peňaženky a elektronickeho cestovného dokladu na jednu cestu. (ZSSK sa nezapojí do elektronickej peňaženky, pripravuje vlastné kreditné konto).

Zásadným pretrvávajúcim nedostatkom je neúplná dopravná koordinácia a optimalizácia, ktorá výrazne ovplyvňuje dopady zavedenia IDS na jednotlivých dopravcov a súčasne kvalitu a spoľahlivosť systému dopravy v regióne.

##### Systém delenia tržieb

Založený na presnom sledovaní prepravného výkonu integrovaných spojov v jednotlivých tarifných zónach. Pravidelný dopravný prieskum koordinátora zameraný na využitie duálnej tarify dopravcu a stanovenie koeficientov, ktoré „očistia“ prepravné výkony dopravcov v tarifných zónach pre potreby deľby tržby z IDS BK.

Aktuálne riešená problematika

- linkové vedenie verejnej dopravy zatiaľ nekorešponduje so zásadami IDS – neukončená dopravná koordinácia,
- pretrvávajúca súbežnosť dopravcov na viacerých reláciách – neuskutočnená kompletná dopravná optimalizácia,
- nekoncepčné zásahy objednávateľov (najmä MMB) do tarifného systému, čím prichádza k neprehľadnosti ponuky a deformácii systému tarifnej integrácie (rôzne bonusové zľavy).

### 3.4 POSTAVENIE ZSSK V IDS BK

Vlaky ZSSK

V rámci IDS BK sú integrované všetky vlaky ZSSK prímestskej dopravy na integrovanom území. Vlaky kategórie Os a REX, celkom 236 vlakov. Integrovaným územím je územie celého Bratislavského samosprávneho kraja a obce Cífer, Moravský Sv. Ján a Sekule z Trnavského samosprávneho kraja ako čiastočne integrované územie (bez tarifnej infraštruktúry a obmedzeným režimom prvotného vypravenia cestujúcich).

Tarifná ZSSK

ZSSK si vzhľadom na celosieťový charakter zachováva duálny tarifný systém. Vo vlakoch na integrovanom území platia cestovné doklady vydané podľa PP ZSSK ako aj PP IDS BK. Cestujúci je povinný dodržiavať ustanovenia toho PP, podľa ktorého má zakúpený CD. Výška tržby dopravcu s duálnou tarifou (ZSSK) je závislá na počte prepravených cestujúcich v zmysle PP IDS BK.

Predajný systém ZSSK

Predaj cestovných dokladov IDS BK je zabezpečený prostredníctvom všetkých predajných kanálov ZSSK. ZSSK predá mesačne približne 12 000 cestovných dokladov IDS BK. Majoritným predajcom cestovných dokladov IDS BK je práve DPB, nasleduje SL a ZSSK je v predaji vzhľadom na dualitu a najnižší počet integrovaných liniek dopravcom s najnižším predajom. Deľba tržieb cestovných dokladov prebieha nezávisle od počtu predaných cestovných dokladov jednotlivými dopravcami, deľba je závislá od skutočného prepravného výkonu dopravcu v IDS BK.

Vozidlá ZSSK pre IDS BK

- 12 kusov elektrických jednotiek,
- 2 kusy dieselových jednotiek,
- viac ako 52 modernizovaných a nových vozňov klasickej stavby,
- nové a modernizované vozidlá ZSSK zabezpečujú viac ako 80% výkonov ZSSK v rámci IDS BK.

### 3.5 PLÁNOVANÉ AKTIVITY IDS BK

- Zavedenie novej bonusovej (sociálnej) zľavy pre vybrané skupiny cestujúcich. - Financované BSK a MMB (objednávateľia refundujú zľavu jednotlivým dopravcom). Do systému deľby tržieb vstúpi cena CD IDS BK vo výške bez zľavy. Predpokladané zavedenie od 1.5.2016.
- Spustenie Etapy IIIB., elektronický cestovný doklad a elektronická peňaženka pre cestujúcich v IDS BK - Spustenie sa zdržalo vzhľadom na komplikácie pri obstaraní HW a SW. Predpokladané spustenie od júla 2016.
- Dopravná koordinácia a optimalizácia - Nastane po spracovaní nového Plánu dopravnej obsluhy Bratislavského samosprávneho kraja. Predpokladaný termín realizácie 3./4. kvartál 2016.

## 4. KOŠICKÁ OSOBNÁ REGIONÁLNA INTEGROVANÁ DOPRAVA - KORID

### 4.1 PRÍPRAVA IDS KSK

Projektové zámery riešenia infraštruktúry v rámci IDS začali v roku 2008. V roku 2013 sa pristúpilo k spracovaniu prvotnému návrhu spoločného Prepravného poriadku.

### 4.2 KOORDINÁTOR

Organizátorom IDS je ORID, s.r.o. (Organizátor regionálnej integrovanej dopravy), ktorého činnosť je aktuálne pozastavená. V súčasnosti činnosti koordinátora IDS zastrešuje Odbor dopravy, Košického samosprávneho kraja.

Tab. 3 Objednávateľa a dopravcovia v rámci IDS KSK

Doprava	Objednávateľa	Dopracovia
železničná doprava	MDVRR SR	ZSSK
autobusová prímestská doprava	KSK	Eurobus, a.s., Arriva Michalovce, a.s.
mestská hromadná doprava	Magistrát mesta Košice	Dopravný podnik mesta Košice, a.s.

Zdroj: Sekcia Marketingu Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

### 4.3 SÚČASNÝ STAV IDS KSK

Stav integrácie

V rámci viacerých projektových zámerov, mimo iné aj TRAM TRAIN, bola realizovaná rozsiahla rekonštrukcia mestskej siete koľajovej dopravy a výstavba regionálneho prestupného terminálu Moldava nad Bodvou mesto. S výstavbou prestupného terminálu súvisí sprevádzkovanie trate Moldava nad Bodvou – Moldava nad Bodvou mesto pre osobnú železničnú dopravu. Vďaka rekonštrukcii a výstavbe sa zaviedla nová vlaková linka (14 vlakov v pracovných dňoch) Košice – Moldava nad Bodvou mesto.

Zámer zabezpečenia návozu / odvozu cestujúcich do U.S.Steel železničnou dopravou nebol realizovaný z dôvodu neakceptovania obyvateľmi regiónu (vstupná brána).

Zavedenie relácie Košice – Moldava nad Bodvou mesto sa stretlo s pozitívnymi ohlasmi zo strany obyvateľov a cestujúcich. KSK spoločne so ZSSK zabezpečujú v prestupnom termináli nadväznosti medzi prímestskou autobusovou a vlakovou dopravou.

ZSSK vo vlakoch eviduje viac ako 40% nárast počtu prepravených cestujúcich (súvis aj s bezplatnou prepravou).

Systém delenia tržieb

Tarifná integrácia v KSK zatiaľ neprebehla. Spustenie 1. etapy (30 dňový PCL) je plánované v 1. kvartáli 2017.

Aktuálne riešená problematika

- návrh zonácie územia 1. etapy a tarifnej politiky IDS v KSK,
- finalizácia spoločného prepravného poriadku pre IDS KSK,
- príprava sfunkčnenia koordinátora IDS,
- príprava zmlúv medzi objednávatelmi dopravných výkonov resp. objednávatelmi a koordinátorom,
- príprava zmluvných vzťahov medzi dopravcami a koordinátorom ohľadom zavedenia IDS,
- základom IDS bude harmonizácia a koordinácia verejnej prímestskej dopravy,
- snaha o spustenie 1. etapy IDS - 1. kvartál 2017,
- perspektíva rozšírenia na celý KSK a neskôr na celý Východoslovenský funkčný región.

#### **4.4. POSTAVENIE ZSSK V IDS BK**

##### **Vlaky ZSSK**

V rámci 1. etapy sa uvažuje s integráciou prímestských vlakov len na relácii Košice – Moldava nad Bodvou mesto (14 vlakov denne). V cieľovom stave je predpoklad integrácie všetkých prímestských vlakov na integrovanom území.

##### **Tarifa ZSSK**

ZSSK si vzhľadom na celosieťový charakter zachová duálnu tarifu. V 1. etape IDS je predpoklad duálnej tarify u všetkých dopravcov. 1. Etapa IDS v KSK predstavuje integráciu len v rámci 30 dňových predplatných CD na integrovanom území 1. etapy. Vybudovanie kompletnej tarifnej a informačnej infraštruktúry (na strane koordinátora) je predpokladané až v 2. etape IDS.

##### **Predajný systém ZSSK**

Spustenie IDS predpokladá predaj cestovných dokladov na všetkých predajných miestach dopravcov. Predpokladá sa využitie BČK ako nosiča CD IDS. Emitentom BČK nebude ZSSK, avšak v ZSSK bude zabezpečená kompletná kompatibilita pre jednoduché a pohodlné použitie BČK.

##### **Vozidlá ZSSK pre IDS KSK**

V rámci 1. etapy IDS sa predpokladá využitie 2 vozidiel motorovej trakcie.

V súčasnosti sa pre región KSK predpokladá využitie:

- 4 kusov elektrických jednotiek,
- 16 kusov dieselových jednotiek,
- 58 nových vozidiel klasickej stavby.

Uvedené vozidlá zabezpečia v cieľovom stave 100% výkonov ZSSK v rámci IDS.

#### **4.5 PLÁNOVANÉ AKTIVITY IDS KSK**

- Sprevádzkovanie koordinátora IDS v KSK - 2. kvartál 2016. Funkčnosť koordinátora IDS je základným predpokladom pre vznik, fungovanie a rozvoj IDS.
- Príprava a uzatvorenie prístupových zmlúv medzi objednávateľmi dopravných výkonov a koordinátorom (zatiaľ KSK) - 2. kvartál 2016
- Príprava a uzatvorenie prístupových zmlúv medzi dopravcami a koordinátorom - 2. kvartál 2016
- Vytvorenie spoločného PP a tarify IDS KSK, definovanie finálnej verzie zonácie územia a stanovenie výšky cestovného pre IDS - 2. kvartál 2016
- Spustenie 1. etapy IDS v KSK - 1. kvartál 2017.

Spustenie musí predchádzať uzatvorením zmlúv, dohoda objednávateľov a dopravcov, ako aj zapracovanie zmien do tarifných systémov všetkých dopravcov.

### **5. ŽILINSKÝ REGIONÁLNY INTEGROVANÝ DOPRAVNÝ SYSTÉM – ŽRIDS**

#### **5.1 VZNIK IDS ŽSK**

ŽRIDS vznikol 1. novembra 2003. Nejedná sa o IDS v pravom slova zmysle ale o vzájomnú spoluprácu dvoch dopravcov na určitom území s cieľom zatriktívnenia verejnej dopravy v regióne.

#### **5.2 KOORDINÁTOR**

Bez koordinátora, jedná sa o spoluprácu Dopravného podniku mesta Žiliny, s.r.o. a ZSSK.

Tab.4 Objednávateľa a dopravcovia

Doprava	Objednávateľa	Dopracovia
železničná doprava	MDVRR SR	ZSSK
mestská hromadná doprava	Magistrát mesta Žilina	Dopravný podnik mesta Žiliny, s.r.o

Zdroj: Sekcia Marketingu Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

### 5.3 SÚČASNÝ STAV IDS ŽSK

#### Stav integrácie

ZSSK zabezpečuje na traťovom úseku jazdu vlakov v režime SVS, bez zabezpečenia predaja cestovných dokladov v tarifných bodoch na traťovom úseku (mimo ŽST. Žilina). Spolupráca dopravcov na traťovom úseku Rajec – Žilina, kedy DPMŽ pre ZSSK zabezpečuje predaj cestovných dokladov. V predajných automatoch je zabezpečený predaj CD ŽRIDS. Cestovné doklady ŽRIDS sú platné v dopravných prostriedkoch DPMŽ aj ZSSK (v závislosti od zakúpeného pásma). Minimálna dopravná koordinácia a optimalizácia spojov na regionálnom aj mestskom úseku.

#### Systém delenia tržieb

Každý cestovný lístok, ktorý je v ponuke, má presne určený spôsob prerozdelenia tržieb medzi dopravcov.

#### Aktuálne riešená problematika

Žilinský samosprávny kraj pripravuje spracovanie štúdie realizovateľnosti IDS v celom ŽSK s integráciou všetkých dopravcov zabezpečujúcich regionálnu – prímestskú dopravu.

### 5.4 POSTAVENIE ZSSK

#### Vlaky ZSSK

V rámci ŽRIDS sú dnes integrované všetky vlaky na traťovom úseku Žilina – Rajec. V období 2013 - 2015 prišlo k postupnému navýšeniu spojov a nárastu dopravného výkonu na traťovom úseku. Celkom sa jedná o 23 vlakov kategórie Os. V prípade realizácie koordinácie dopravných systémov je ZSSK pripravená navýšiť prepravnú kapacitu existujúcich spojov.

#### Tarifa ZSSK

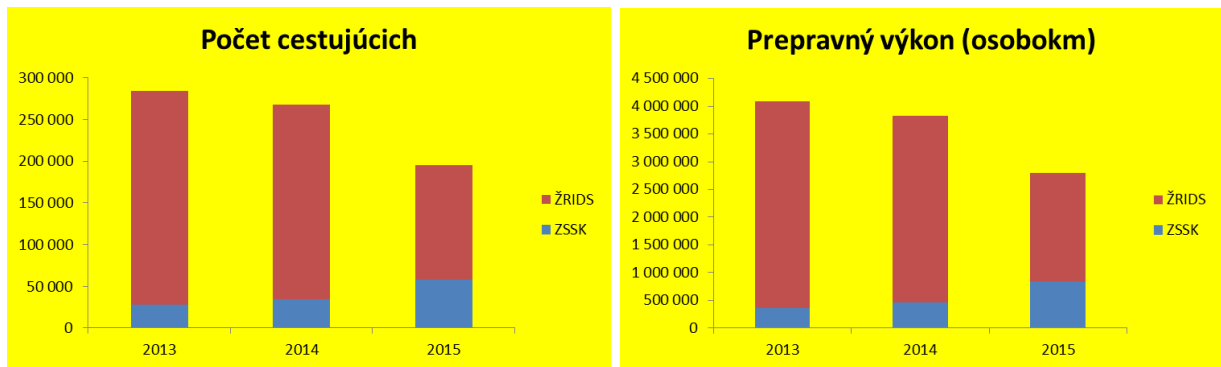
Vo vlakoch ZSSK platí duálna tarifa, teda platia cestovné doklady vydané z predajných automatov ŽRIDS ako aj cestovné doklady ZSSK vydané podľa PP ZSSK.

#### Predajný systém ZSSK

Predaj cestovných dokladov je zabezpečený prostredníctvom iKVC na celej sieti a prostredníctvom predajných automatov ŽRIDS, ktoré sú umiestnené vo všetkých TB na traťovom úseku Žilina – Rajec.

#### Vozidlá ZSSK

V súčasnosti zabezpečujú výkony v rámci IDS 4 ks 813 – 913.



Graf 1 Výkony ZSSK v rámci ŽRIDS

Zdroj: Sekcia Marketingu Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

V rámci ŽRIDS boli v roku 2015 aktualizované zmluvné vzťahy v nadväznosti na zmeny PP ZSSK a objektivizáciu záväzkov partnerov. V prípade vzniku nového systému IDS v celom samosprávnom kraji, budú zjednotené podmienky aj na dnešnom území ŽRIDS.

### 5.5 VÍZIA ZSSK O ROZVOJI IDS V ŽILINSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

- Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. je pripravená na všetkých traťových úsekoch prevziať na seba úlohu nosného dopravného systému v rámci IDS.

Taktový symetrický grafikon vlakovej dopravy s optimálnou pravidelnosťou vlakov na traťových úsekoch. Príprava nákupu viac ako 20 nových vozidiel dislokovaných v ŽSK určených na dopravnú obsluhu prímestských vlakov (pripravovaný projekt obnovy ŽKV spolufinancovaný z eurofondov).

- V rámci ŽSK (mimo ŽRIDS) nie sú definované záväzné pravidlá tarifnej a dopravnej koordinácie. Objednávateľia dopravných výkonov však deklarujú pripravenosť na vzájomnú koordináciu dopravných spojov a snahu o tarifnú integráciu so zvýšením atraktivity pre obyvateľov regiónu najmä vo vzťahu k cestovnej dobe, spoľahlivosti a jednoduchosti vypravenia.
- Koordinátor IDS

Spusteniu IDS bude predchádzať založenie koordinátora IDS, ktorý bude zodpovedný za objektívne posúdenie princípov integrácie, vznik, rozvoj a administratívnu prevádzku IDS.

VÚC predpokladá spustenie IDS vo viacerých etapách:

1. Etapa mikroregión Kysuce,
2. Etapa mikroregión Turiec,
3. Etapa mikroregión Liptov,
4. Etapa mikroregión Orava,
5. Etapa mikroregión Považie,
6. Etapa potenciálna integrácia Trenčianskeho samosprávneho kraja.



## 6. NEVYHNUTNÉ PODMIENKY NA ROZVOJ INTEGRÁCIE A ĎALŠIE KROKY

### 6.1 PODMIENKY PRE ROZVOJ

#### Kvalitná ponuka spojení

ZSSK je vo fáze zavádzania taktového grafikonu – to znamená, že vlaky sú prevádzkované v priebehu dňa v pravidelných intervaloch.

Autobusová doprava v niektorých oblastiach pokrýva dopyt len v špičkových časoch, je potrebné zrušiť súbežnosť vlakov a autobusov, takto ušetrené výkony nasadiť na zavedenie taktu aj v autobusovej doprave – pravidelné a nadväzujúce spojenia sú jediný spôsob ako presunúť ľudí z individuálnej dopravy do verejnej dopravy.

Kombinácia vlak – autobus umožní skrátiť cestovný čas z dôvodu preplnených ciest. Príklad Lodno – Žilina 22 km, priamy autobus 40 min. (obmedzená ponuka) autobus s prestupom 52 – 59 min., spojenie Lodno –(bus) Ochodnica –(vlak) Žilina: 36 – 41 min..

#### Financovanie

Zahustenie autobusov hlavne do koncových dolín v regióne vyžaduje nárast výkonov. Ten sa môže uskutočniť bez nárastu nákladov ak sa presunú výkony súbežné so železničnou dopravou.

Presun výkonov však znamená výpadok tržieb – potrebné riešiť integrovanú tarifu, s možnosťou predaja kombinovaného lístka v autobuse, pričom dopravca dostane „odmenu“ zo železničného úseku za každého cestujúceho, ktorý pokračuje vlakom.

#### Tarifa

Kombinácia cestovného autobus/vlak hlavne na krátke vzdialenosti predstavuje vyššie cestovné až o 25%. Preto je potrebné vytvoriť integrovanú tarifu, ktorá bude porovnateľná s neprestupnou tarifou.

#### Organizácia prevádzky

Pri riadení prevádzky a mimoriadnosti zabezpečiť kooperáciu dispečerov ZSSK a dispečerov autobusových dopravcov.

Predaj cestovných lístkov – ZSSK dokončuje zmeny v predajnom systéme, ktoré umožnia pripojenie iných predajných zariadení cez API a web služby. To znamená, že ak majú predajné zariadenia v autobusoch dátovú konektivitu, je možné vyžiadať priamo ceny z predajného systému ZSSK a predat' v autobuse, kde cestujúci začína cestu, lístok kamkoľvek v rámci Slovenska.

Predajný systém KVC umožňuje železničnú sieť rozšíriť aj o autobusové linky, pričom je možný predaj podľa tarify autobusového dopravcu alebo podľa kombinovanej integrovanej tarify.

### 6.2 ĎALŠÍ ROZVOJ

#### Tatranská integrovaná doprava

MDVRR zadalo vypracovanie štúdie pre organizáciu dopravy v podtatranskom regióne s cieľom preferencie verejnej dopravy obyvateľmi a návštevníkmi Vysokých Tatier.

Na základe výsledkov štúdie bude možné začať s rozvojom integrovaného systému vo Vysokých Tatrách.

#### Žilinský RIDS

Vzhľadom na dobré skúsenosti z trate Rajec – Žilina rozšíriť spoluprácu aj na ďalšie linky

Táto spolupráca je unikátna aj v tom, že ide o vzájomnú spoluprácu dvoch dopravcov zatiaľ bez účasti verejnej správy, pre rozšírenie spolupráce je vhodné uvažovať o vytvorení integrátora a rozšírení spolupráce so SAD Žilina.

#### Vznik dopravnej autority

Zámer vytvoriť dopravnú autoritu, ktorá bude v spolupráci s VÚC riešiť harmonizáciu železničnej a autobusovej dopravy nielen v oblasti cestovného poriadku ale aj tarifnej.

Dobrým krokom môže byť jednotný tarifný a predajný systém, pri využití existujúcich zariadení. Úlohou takéhoto systému je hlavne zabezpečiť fungovanie integrovanej tarify a následné rozdelenie tržieb a dotácií medzi dopravcov. Podobný systém funguje napr. v Holandsku alebo Dánsku, kde je to spoločný podnik dopravcov a objednávateľov výkonov.

#### Zvýšenie kvality staníc

Kombinácia vlak/bus vytvára požiadavku na zabezpečenie terminálov pre styk železnice a autobusov. Aj menšie zastávky majú výpravnú budovu, ktorá sa však mnohokrát nevyužíva. V prípade revitalizácie takýchto budov na vytvorenie terminálov bus/vlak so zázemím pre čakajúcich cestujúcich ale aj vodičov autobusov je možné využiť na financovanie fondy EÚ (viď terminál Moldava nad Bodvou).

## 7. RESUMÉ

1. ZSSK aktívne pristupuje ku každej aktivite spojenej so vznikom efektívneho IDS v regióne.

ZSSK plnohodnotne zabezpečuje úlohu nosného dopravného systému na všetkých železničných linkách IDS BK. Aktívne participuje na tvorbe IDS v KSK. Očakávame a podporujeme prípravu a budovanie vzniku IDS v ŽSK. ZSSK je iniciátorom dopravnej koordinácie v každom regióne SR.

2. Vzhľadom na zapojenie ZSSK do viacerých IDS predpokladáme určitú formu kompatibility tarifných systémov a prepravných podmienok v rámci IDS.

V zatiaľ jedinom fungujúcom IDS v SR, IDS BK je plnohodnotne vybudovaná tarifná integrácia vo vzťahu k jednotným PP a zjednodušeniu vypravenia cestujúcich cestovnými dokladmi. Zásadným nedostatkom IDS BK je neuskutočnená dopravná optimalizácia a neúplná dopravná koordinácia, kedy cestujúci nemôžu plnohodnotne využiť všetky synergické výhody prepojeného systému verejnej prímestskej dopravy a objednávateľa dopravných výkonov naďalej tolerujú neefektívnu konkurenciu dopravcov v regionálnom meradle. Uvedený stav negatívne ovplyvňuje efektivitu a náklady IDS. Je v maximálnom záujme ZSSK, uskutočnenie dopravnej optimalizácie a najmä koordinácie v IDS BK najneskôr v 3. kvartáli 2016 v zmysle partnermi definovaného harmonogramu.

3. Vzhľadom na zapojenie ZSSK do viacerých IDS predpokladáme určitú formu kompatibility tarifných systémov a prepravných podmienok v rámci IDS.

IDS je súčasne nástrojom pre zlepšenie konkurencieschopnosti verejnej dopravy k individuálnemu motorizmu, odľahčeniu preťažených mestských komunikácií a zlepšenia dostupnosti jednotlivých miest a regiónov.

4. Legislatívne rámce a podmienky

Pre efektívne fungovanie a jednoduchší vznik správne fungujúcich IDS na území Slovenska je nutnou podmienkou vytvorenie vhodných legislatívnych podmienok. Napr. zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach v paragrafe 20 rieši súbežnosť spojov: „V súbežnej doprave má prednosť železničná doprava.“, ale v praxi sa neuplatňuje. Napomôcť vzniku fungujúcich IDS má Dopravná autorita, ktorej vytvorenie je uvedené v Programovom vyhlásení vlády: „Prioritou bude aj efektívnejšia spolupráca verejnej autobusovej a železničnej dopravy. Vláda pripraví podmienky pre vznik dopravnej autority, ktorá by zastrelila objednávanie výkonov vo verejnom záujme tak v železničnej, ako aj autobusovej doprave a zabezpečila nevyhnutnú synchronizáciu jednotlivých spojov za účelom zvýšenia dostupnosti a komfortu kombinovanej dopravy a ochrany práv a právom chránených záujmov cestujúcich.“ Dopravná autorita môže tak plniť úlohu koordinátora IDS v regiónoch. Taktiež sa v Programovom vyhlásení vlády uvádza: „Vláda bude podporovať aj intenzívnejšie budovanie systémov integrovanej dopravy, zabezpečenie stabilného, dostatočného a udržateľného spôsobu financovania verejnej osobnej dopravy a modernizáciu vozidlového parku podnikov mestskej hromadnej dopravy. V spolupráci so samosprávami má vláda ambíciu podporiť budovanie záchytných parkovísk na hlavných prístupových ťahoch, ktoré

spolu s nadväzujúcimi opatreniami budú smerovať k odľahčeniu vnútromestských komunikácií od cieľovej a statickej dopravy.

#### Literatúra

[1] BDR, spol. s r.o.: *Výročná správa Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. za rok 2015.*

Dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/o-spolocnosti/vyrocne-spravy0.html>