

# INTEGROVANÁ DOPRAVA V ŽILINSKOM KRAJI VO VZŤAHU K INDIVIDUÁLNEJ AUTOMOBILOVEJ DOPRAVE

Richard Staškovan<sup>1</sup>, Zuzana Lokšová<sup>2</sup>

## Abstrakt

Príspevok pojednáva o dôležitosti rozvíjania systémov verejnej osobnej dopravy. Kvalitný integrovaný dopravný systém je veľmi účinný prostriedok v snahe obmedziť individuálnu automobilovú dopravu.

## Abstract

This contribution deals with importance of public passenger transport systems development. A quality integrated transport system is a very effective mean in an effort to reduce individual automotive transport.

**Kľúčové slová:** verejná osobná doprava, individuálna automobilová doprava, integrovaný dopravný systém

**Key words:** public passenger transport, individual automotive transport, integrated transport system

**Jel Classification:** L92

## 1. ÚVOD

Kvalitná verejná osobná doprava v regióne je základným predpokladom trvalo udržateľnej mobility, zvyšuje záujem o investície podnikateľských subjektov, podporuje cestovný ruch, je výrazne šetrnejšia k životnému prostrediu. Nástrojom udržateľného rozvoja obsluhy územia je teda neustále rozvíjanie systémov verejnej osobnej dopravy. V tejto súvislosti sa trvalo využíva pojem „Integrované dopravné systémy“. V rámci regiónu ide o systémové prepojenie medzi linkami a spojmi jednotlivých dopravcov s aktívnou pozíciou železníc, prímestskej autobusovej dopravy a systémov mestskej hromadnej dopravy krajského mesta a ostatných mestských aglomerácií, a to postupným uplatnením cestovných poriadkov na báze pravidelnej taktovej dopravy. Len tak je možné vybudovať dynamický systém v cieľovom stave s vyššími cestovnými rýchlosťami, ktorý bude zároveň aj efektívny z hľadiska nákladov, a teda uspokojí tak cestujúceho z hľadiska ponúkaných služieb, ako aj štátnu a verejnú správu, ktorá celý systém hradí.

---

<sup>1</sup> Ing. Richard Staškovan, Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, tel.: +421 915896535, e-mail: richard.staskovan@idzk.sk

<sup>2</sup> Ing. Zuzana Lokšová, PhD., Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o., Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, , e-mail: zuzana.loksova@idzk.sk

## 2. DOPYT PO VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVE

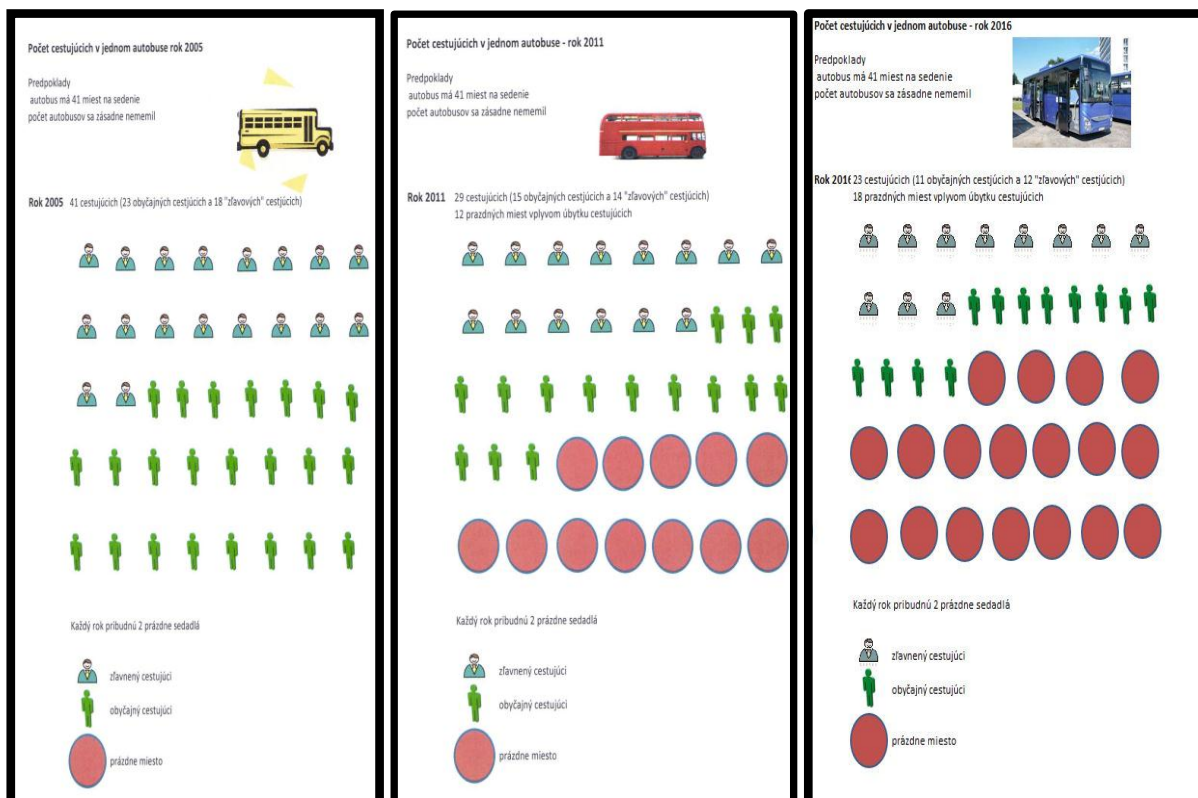
Z dôvodu neustáleho rozvoja spoločnosti a zároveň rýchleho vývoja komunikačných a informačných technológií sú na hromadnú prepravu osôb kladené čoraz väčšie nároky. V minulosti bol hlavným dôvodom hľadania nových možností verejnej osobnej dopravy najmä rýchly rozvoj miest, nárast počtu obyvateľov a plôch miest. V súčasnosti by to mal byť najmä stagnujúci, dokonca klesajúci počet osôb prepravených verejnou osobnou dopravou, neustály nárast počtu osobných automobilov a predovšetkým negatívne vplyvy individuálneho automobilizmu.

Tab.1 Počet evidovaných osobných automobilov v ŽSK v porovnaní s počtom prepravených cestujúcich prímestskou autobusovou dopravou v Žilinskom kraji

Obdobie (k 31.12)	Počet evidovaných osobných automobilov v ŽSK	Index	Počet prepravených osôb (osoby)	Index
2005	125 011	0	48 022 000	0
2006	145 218	1,16	47 080 000	0,98
2007	158 477	1,09	45 117 000	0,96
2008	172 233	1,09	41 635 000	0,92
2009	178 826	1,04	37 654 000	0,90
2010	188 585	1,05	36 137 000	0,96
2011	198 556	1,05	33 786 000	0,93
2012	208 055	1,05	32 017 000	0,95
2013	215 092	1,03	29 926 000	0,93
2014	224 472	1,04	28 332 000	0,95
2015	235 521	1,05	27 326 043	0,96
2016	246 487	1,05	26 071 808	0,95
2017	258 995	1,05	24 943 000	0,96
<b>Index 2011/2003</b>	<b>133 984</b>	<b>2,07</b>	<b>-23 079 000</b>	<b>0,52</b>

Zdroj: [3]

Počet cestujúcich v prímestskej autobusovej doprave v Žilinskom kraji z roka na rok výrazne klesá. Hoci kvalita cestovania stúpa a Žilinský samosprávny kraj sa snaží udržať čo najpriateľnejšie ceny cestovných lístkov, autobusy jazdia často poloprázdne. Môže za to samozrejme zväčšujúci sa počet osobných automobilov, keď v porovnaní s rokom 2005 sa počet evidovaných osobných automobilov v ŽSK zvýšil o viac ako 100 percent.



Obr. 1 Počet prepravených cestujúcich v jednom autobuse za obdobie rokov 2005 až 2016 za ŽSK

Zdroj: [3]

Nástrojmi zvyšovania konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave sú: zvyšovanie jej efektívnosti a kvality, vytváranie podmienok pre tvorbu integrovaných dopravných systémov a udržanie optimálneho pomeru medzi verejnou osobnou a individuálnou automobilovou dopravou, a to preferenciou verejnej osobnej dopravy a tiež vzájomnou koordináciou.

Rozvoj dopravného systému oblastí a miest vyžaduje okrem preferencie verejnej osobnej dopravy tiež koordináciu a integráciu jednotlivých druhov dopravy, predovšetkým koordináciu hromadnej a individuálnej dopravy. Koordinácia môže byť riešená systémom P&R, ktorý umožňuje využitie individuálnej automobilovej dopravy s verejnou osobnou dopravou. Parkoviská P&R sa zväčša umiestňujú na vstupoch pri dôležitých komunikáciách s dobrým dopravným napojením do centra mesta. V niektorých prípadoch je v cene parkovného už zahrnutý cestovný lístok na verejnú osobnú dopravu v rámci danej oblasti.



Obr. 2 Príklad riešenia P&R (Rakúsko)

Zdroj: [3]

### 3. CHARAKTERISTIKA SPOLOČNOSTI INTEGROVANÁ DOPRAVA ŽILINSKÉHO KRAJA, S.R.O.

V zmysle naplňania stratégie tvorby integrácie verejnej osobnej dopravy deklarovanej v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, ktorého súčasťou je aj Strategický plán rozvoja verejnej osobnej dopravy SR do roku 2020 (prijaté uznesenie vlády SR č. 311 z 25. júna 2014), Žilinský samosprávny kraj (ako gestor prípravy a implementácie podľa dokumentu „Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK“) a Mesto Žilina (ako gestor prípravy a implementácie udržateľného mestského rozvoja v zmysle Partnerskej dohody SR na roky 2014 – 2020) založili obchodnú spoločnosť, a to podpísaním Spoločenskej zmluvy o založení spoločnosti s ručením obmedzeným **Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.**, so sídlom Pri Rajčianke 2900/43, 010 01 Žilina, na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému vo verejnom záujme na území Žilinského kraja a na území príľahlých záujmových regiónov. Momentálne sa spoločnosť nachádza v prípravnej etape.

#### Rozvojová stratégia – etapy rozvoja IDS ŽSK

**Prípravná etapa** – založenie koordinátora a s tým súvisiace sprievodné procesy

**I. etapa** - zahŕňa územie - Horné Považie + Kysuce

**II. etapa** - zahŕňa územie – Turiec

**III. etapa** - zahŕňa územie – Liptov

**IV. etapa** - zahŕňa územie – Orava

**V. etapa** - zahŕňa vzájomné prepojenie IDS ŽSK na IDS TSK do jedného funkčného regiónu

Základnou myšlienkou prestavby systému dopravnej obsluhy ŽSK je prechod od dnes obvyklého usporiadania s priamymi autobusovými linkami, k pevnému systému kombinácie nosných, navzájom previazaných rýchlych chrbticových liniek (železničných i autobusových) so sieťou obslužných liniek, obsluhujúcich predovšetkým odbočné smery. Väzba medzi linkami je prostredníctvom prestupu. Hlavnou prednosťou takéhoto systému je prehľadný systém obmedzeného počtu liniek s vysokou frekvenciou dopravnej obsluhy; zvýšená potreba prestupov je v ňom kompenzovaná zvýšeným počtom spojov.

### **3.1 SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY AKO HLAVNÉHO PREDMETU ČINNOSTI SPOLOČNOSTI**

#### **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
- Celkom hustá sieť regionálnych železničných tratí (vzhľadom na ostatné územie SR)
- Dobrý stav vozidlového parku - priemerný vek autobusov v prímestskej autobusovej doprave v ŽSK je v súčasnosti okolo 6 rokov
- Zabezpečenie obsluhy územia 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 využivaniu ekologických vozidiel, nižší hluk, vyššia bezpečnosť prepravy, ktorá vyplýva aj z dobrého stavu autobusového parku
- Postupná (plánovaná) obnova a modernizácia mobilných prostriedkov železničnej a cestnej verejnej osobnej dopravy vrátane mestskej hromadnej dopravy
- Existencia strategického dokumentu *Stratégia tvorby a budovania Integrovaného dopravného systému v ŽSK*
- Existencia moderných tarifných, informačných a dispečerských systémov, hlavne čo sa týka prímestskej autobusovej dopravy

#### **Slabé stránky**

- Nízka miera konkurencieschopnosti pravidelnej autobusovej dopravy voči individuálnej automobilovej doprave a s tým súvisiaci úbytok cestujúcich
- Obmedzená kapacita cestnej siete – preplnená cestná sieť, vznik kongescií, meškание spojov
- Absencia harmonizácie a integrácie pravidelnej autobusovej dopravy 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, nízky rozsah doplnkových služieb v pravidelnej autobusovej doprave, 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 magistrály a pod.

- 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)
- Taktiež nepostačujúca kvalita vozového parku železničného dopravcu v rámci regionálnej osobnej dopravy

#### **4. ZÁVER**

Verejná osobná doprava na území Žilinského samosprávneho kraja, a to železničná, autobusová i mestská, sa vyznačuje pomerne vysokým stupňom využívania, bez ohľadu na okolnosti, ktoré verejnosť k tomu vedú. Táto skutočnosť je pre návrh parametrov pilotnej prevádzky a potom pre projekty ďalšieho rozvoja IDS Žilinského samosprávneho kraja veľmi dôležitá. Nešetrným zásahom, hoci vedeným s dobrým úmyslom, sa môže rýchlo dosiahnuť odliv cestujúcich z verejnej osobnej dopravy a početné skúsenosti zo zahraničia svedčia o časovo i finančne veľmi náročnom úsilí o návrat verejnosti späť do verejnej dopravy.

#### **Literatúra (References):**

- [1] Pilotný projekt IDS v regiónoch Horné Považie a Kysuce, Koordinátor ODIS s.r.o., 2015
- [2] GOGOLA,M. – LOKŠOVÁ,Z. – POLIAKOVÁ,B.: Systémy verejnej osobnej dopravy, EDIS Žilinská univerzita v Žiline, 2014
- [3] Interné materiály spoločnosti Integrovaná doprava Žilinského kraja, s.r.o.