

Sekcia C

Regióny a problémy ich rozvoja

OSOBNÁ DOPRAVA, AKO FENOMÉN ROZVOJA REGIÓNU, JEJ PROBLÉMY A MOŽNOSTI JEJ RIEŠENIA

Milan BRANICKÝ

Abstract

The contribution analyses the regional passenger transport in Slovakia, compares its functioning before 1990 and after this year. It refers to its present problems consisting especially in lack of finance and absence of transfer of powers from the State to the regions. There are laid down the gradual steps and possibilities of the solution of regional passenger transport in legislative, organizational and economic spheres.

Key words: region, transport, integrated transport, traffic and tariff union

1. Úvod

Doprava – osobná i nákladná zohráva významnú úlohu vo formovaní a rozvoji regiónov už od historických čias. Je významným fenoménom podmieňujúcim ich hospodársky rozvoj alebo stagnáciu. Preto je potrebné posudzovať ju komplexne s prihliadnutím na potreby spoločnosti, príslušného regiónu, ale aj jej vplyvov na životné prostredie. Jej rozvoj a ďalšie smerovanie by malo byť samozrejmom požiadavkou všetkých inštitúcií na úrovni štát – región – mesto – obec – občan.

Úlohou osobnej dopravy v regiónoch je zabezpečenie obligatórných, poprípadne fakultatívnych preprav obyvateľstva medzi spádovými sídlami rôznej hierarchickej úrovne a ich zázemiami.

2. Expozícia problému

Pri zmene politického systému v r. 1989 Slovensko malo oproti krajinám západnej Európy snáď len jednu výhodu a to tú, že tu nebol taký vysoký stupeň individuálneho motorizmu. V osobnej doprave prevládala vcelku správna tendencia, že preprava je sociálna služba, náklady na jej prevádzku nesmú citeľne zaťažovať obyvateľstvo a musí ich znášať štát. Na druhej strane prevádzkovatelia neboli zainteresovaní na jej skvalitňovaní, stačilo zvyšovať kvantitu, aby sa úmerne zvyšovali aj štátne dotácie. Regionálne a miestne inštitúcie sa v zásade starali len o zdôvodňovanie finančných nárokov voči štátu. Vzhľadom k vysokým nákladom na kúpu

RNDr. Milan BRANICKÝ, CSc.

Katedra geodézie, Stavebná fakulta Žilinskej univerzity, Komenského 52, 010 26 Žilina

a prevádzkovanie osobného automobilu v porovnaní s priemernou mzdou, ako aj minimálnym tarifám verejnej hromadnej dopravy, občania ju preferovali aj napriek pomerne jej nízkej kvalite. Deľbu prepravnej práce medzi hromadnou dopravou a individuálnou automobilovou dopravou nám závideli prakticky všetky krajiny západnej Európy, kde bol vývoj úplne opačný (T. Hollarek 1995).

V nových podmienkach štát pociťoval značnú finančnú záťaž, ktorú preň predstavovala zdedená politika v osobnej doprave. I keď okamžitý prechod na trhovú ekonomiku nebol zo sociálneho hľadiska možný, ukázalo sa, že vysoké dotácie sú pre štát neprijateľné. Aj napriek tomu, že došlo k zrušeniu pomerne značných robotníckych zliav, nájsť východisko z tejto situácie nie je ľahké a ani okamžité.

Zo strany štátu sa pomerne dlho prezentoval názor, že situáciu vyrieši transformácia a následná privatizácia štátnych podnikov Slovenskej autobusovej dopravy (SAD). Keďže osobná doprava je všade stratová a vyžaduje si dotácie, je treba považovať tento názor za nesprávny. Neposkytnutie dotácií súkromným spoločnostiam vedie tieto k rušeniu všetkých neefektívnych spojov, čo v konečnom dôsledku sa negatívne prejaví v dopravnej obsluhu územia hromadnou dopravou a povedie k preferencii individuálnej dopravy. Zvlášť kritické sa stávajú najmä linky do koncových obcí. Navyše dopravné prostriedky sú zastarané v dôsledku čoho sa nedosahuje potrebná úroveň kvality a bezpečnosti prepravy cestujúcich.

Slovensko navyše postupne strácalo aj výhodnú deľbu prepravnej práce. Zatiaľ čo v r. 1990 činil podiel verejnej hromadnej dopravy 62 % a individuálnej dopravy 38 %, v r. 1996 to už bolo 48 %, resp. 52 % v prospech individuálnej dopravy (P. Faith, M. Branický, J. Faith, B. Hejhalová 1997).

3. Negatívny vplyv dopravy na životné prostredie.

Významnou úlohou štátu je tiež úloha garanta prijateľných parametrov životného prostredia, kde doprava zohráva čoraz viac negatívnejšiu úlohu (hluk, vibrácie, exhaláty, nehodovosť, kongescie, problémy parkovania a i.).

V súčasnosti doprava je zodpovedná za vyše 25 % spotreby svetovej energie a okolo 23 % emisií CO₂ z fosilných palív. Predstavuje najrýchlejšie rastúci sektor spotreby energie a je pravdepodobné, že toto percento sa v nasledujúcich 25 rokoch zdvojnásobí.

Nie zanedbateľný je aj záber územia dopravnou infraštruktúrou. Podľa (M. Kousal 1975) na prepravu 10 tis. cestujúcich za hodinu vyžadujú jednotlivé druhy dopravy:

	šírka dopravnej cesty	merná spotreba paliva na 1000 oskm
železnica	10 m	0,14 GJ ¹
autobus	17 m	0,35 GJ
osobný automobil	70 m	1,26 – 2,55 GJ

¹ elektrická trakcia

4. Možnosti riešenia regionálnej dopravy

Otázkou teda ostáva, ako doceliť proporcionálny a spoločensky prijateľný rozvoj osobnej dopravy v území, keď autobusová doprava mestská i prímestská trpí akútnym nedostatkom financií. Podobný problém má aj doprava železničná, ktorá sa musí vysporiadať aj s otázkou tzv. málo výkonných tratí.

Na ďalšom rozvoji dopravy v regiónoch popri štáte bude potrebné zainteresovať aj regióny, mestá a obce a to o to viac, že na služby osobnej dopravy má nárok každý občan, pretože sú predpokladom realizácie jeho občianskych a sociálnych práv. Východisko z tejto situácie je v preferencii hromadnej osobnej dopravy s dostupnosťou pre všetky vrstvy občanov.

Zo zahraničných skúseností vyplýva, že kooperáciou vyššie uvedených subjektov spolu s jednotlivými dopravcami sa vytvárajú regionálne integrované dopravné systémy (IDS), ktorých vyššiu formu predstavujú dopravné zväzy (DZ). Ich význam spočíva v tom, že majú schopnosť atraktívnej hromadnej dopravy tým, že môžu ponúknuť zákazníkovi jednu tarifu, jeden cestovný lístok, jeden cestovný poriadok a jednu sieť liniek, čiže jednoliatu verejnú dopravu, čo je významným stimulom umožňujúcim vzdorovať značnému nárastu individuálnej dopravy.

Vznik IDS iniciujú mestá a obce spolu s príslušnými územnými celkami. Veľkosť územia pôsobnosti IDS, resp. DZ bude závisieť od viacerých faktorov, ako napr.

- intenzity prepravných prúdov
- administratívno – správneho členenia
- veľkosti a atraktivity spádového sídla
- a v neposlednom rade aj od záujmu jednotlivých obcí zapojiť sa do IDS.

Spočiatku sa zrejme bude jednať len u určité linky a smery, ktoré budú zapojené do IDS a až postupným pripájaním ďalších dôjde k celoplošnej obsluhu územia. Je len prirodzené, že veľkosť obsluhovaného územia IDS sa v časovom priestore môže meniť.

Zabezpečiť vznik a fungovanie dopravného zväzu v území si nevyhnutne vyžaduje vyriešiť tri zásadné oblasti a to:

- legislatívnu
- organizačnú
- ekonomickú

V rámci legislatívnej oblasti bude predovšetkým potrebné:

- zriadiť regionálnu samosprávu s príslušným presunom kompetencií od štátu, pričom presun kompetencií musí byť uskutočnený spolu s presunom financií (zmenou daňových zákonov, ako aj rozpočtových pravidiel a i.)
- pripraviť návrh zákonov, resp. novelizovať súčasné zákony:
 - Zákon o regionálnej osobnej doprave s vykonávacou vyhláškou
 - Zákon o MHD s vykonávacou vyhláškou
 - Zákon o ŽSR
 - Novelizácia zákona o dráhach
 - Novelizácia zákona o cestnej doprave

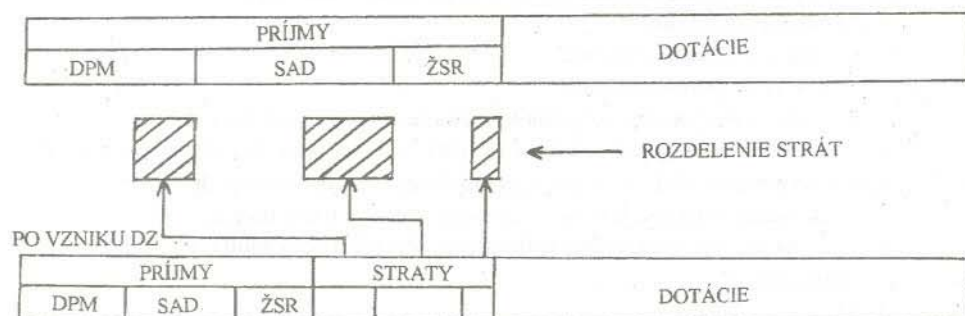
V organizačnej oblasti v počiatočnom štádiu bude kladený dôraz najmä na vytvorenie IDS a neskôr dopravného zväzu, ako najvyššej formy kooperácie vo verejnej doprave príslušného

regiónu. Podieľať by sa na tom mali obce, mestá, štát a po vytvorení regionálnej samosprávy aj príslušné regióny. Dopravný zväz nevykonáva samotnú dopravnú činnosť, ale je len objednávateľom dopravných výkonov. Jeho ďalšia činnosť je zameraná na plánovanie, koordináciu a optimalizáciu prepravnej činnosti vrátane sietí a liniek, cestovných poriadkov, tvorbu taríf, informačný systém pre cestujúcich a osvetu.

V ekonomickej oblasti sa jedná o vyriešenie troch problémov (M. Branický a kol. 1991):

- Určenie jednotnej tarify a od nej odvinúť systém taríf. Pritom je potrebné vychádzať z ekonomickej ceny založenej na prepočte spoločenských nákladov. Výška cestovného by sa mala pohybovať od 50 do 80 % ekonomickej ceny a zvyšok by mali tvoriť dotácie štátu, miest a obcí príslušného regiónu, ktoré prejavili záujem o IDS.
- Prerozdelenie príjmov
Toto je možné vykonať na základe predchádzajúceho dopravného prieskumu a jeho konfrontácie s príjmami dopravcov pred ich vstupom do zväzu, ako aj podľa výkonov príslušného dopravcu.
- Straty z pretarifovania. V nich ide o úhradu strát dopravcom, ktoré im vznikli zavedením jednotnej tarify. Podieľať by sa na nej mali 50 % štát a 50 % obce a mestá obsluhované DZ.

PRED VZNIKOM DZ



5. Záver

Pokles cestujúcich prepravených verejnou hromadnou dopravou a pomerne prudký rozvoj individuálneho motorizmu si vyžaduje novú koncepciu verejnej dopravy pri zvážení celého územia bez obmedzenia hranicami kraja, okresu či obce.

Zlá finančná situácia dopravných podnikov, SAD i ŽSR dovoľuje kooperáciu len pri zodpovedajúcej finančnej pomoci územných kooperácií. Kvalitné riešenie hromadnej osobnej dopravy v regiónoch môže vzniknúť len z trvalého konštruktívneho dialógu všetkých zainteresovaných inštitúcií a jednotlivých dopravcov pričom musia vychádzať zo záujmov cestujúcej verejnosti.

Dobre fungujúca mestská a regionálna hromadná doprava je základom úspešného rozvoja nielen daného územia, ale i celého štátu.

Literatúra:

- BRANICKÝ, M. a kol. (1991): Ekonomický model financovania prepravno – tarifných zväzov a jeho overenie v Žilinskej aglomerácii. VÚD, Žilina
- FAITH, P., BRANICKÝ, M., FAITH, J., HEJHALOVÁ, B. (1997): Vývoj individuálneho motorizmu v Slovenskej republike do roku 2020. VÚD, Žilina
- HOLLAREK, T. (1995): Zásady rozvoja osobnej hromadnej dopravy v regiónoch. Horizonty dopravy č.1. Žilina
- KOUSAL, M. (1975): Osobná preprava. Alfa, Bratislava

**PASSENGER TRANSPORT AS A PHENOMENON OF DEVELOPMENT
OF REGIONS, ITS PROBLEMS AND POSSIBILITIES OF ITS SOLUTION**

Milan BRANICKÝ

Summary

Relatively low grade of individual motoring has been probably the only advantage of Slovakia in comparison with West European countries in 1989.

A consequent change of political system has changed partially the conditions of functioning of regional transport too. At present the State begins to feel a high load caused by the grants to public mass transport. Some way-out from the existing situation is in the transformation of Slovak Bus Transport (SAD) enterprises to private companies. With regard to the fact that public mass transport is loss everywhere and it calls for the grants, transformation of the state enterprises to private ones will not solve the problem.

In addition to it the State is a guarantee of relevant parameters of the environment. It is just the transport and its impacts (noise, emission, accidents, congestion, occupancy of land etc.) that contribute to depreciation of the environment.

If we do not want to allow a high increase of individual motoring it is necessary to adopt the system measures. It refers especially to the formation of integrated transport systems and gradual formation of transport unions. In addition to State also the villages and regions shall have to participate in their origination and functioning. That will call for the solution of 3 basic spheres, particularly:

- legislative – formation of regional self-administration, some new acts or their amendment,
- organizational – formation of IDS and DZ (villages, regions, State), activity within the union,
- economic – fixation of uniform tariff, reallocation of incomes and reimbursement of losses caused by change of tariffs.

Recenzent: Doc. RNDr. Vilam LAUKO, CSc.