

**Katedra ekonomie Ekonomicko-správní fakulty
Masarykovy univerzity**
*Department of Economics, Faculty of Economics and Administration,
Masaryk University*

ve spolupráci s
in cooperation with

**Institutem mezinárodních studií Fakulty sociálních věd
Univerzity Karlovy v Praze**
*Institute of International Studies, Faculty of Social Sciences, Charles
University in Prague*



**Nabídková řízení ve veřejné dopravě:
příležitosti a hrozby**

*Procurements in public transport:
opportunities and pitfalls*

Sborník příspěvků ze semináře Telč 2015

Conference Proceedings of Telč 2015

Telč, 5.-6. listopadu 2015

Telč, 5-6 November 2015

Brno 2015

Programový výbor / Program committee

Martin Kvizda

Masarykova univerzita / Masaryk University

Zdeněk Tomeš

Masarykova univerzita / Masaryk University

Tomáš Nigrin

Univerzita Karlova / Charles University

Daniel Seidenglanz

Masarykova univerzita / Masaryk University

Editoři / Edited by:

Martin Kvizda

Masarykova univerzita / Masaryk University

Zdeněk Tomeš

Masarykova univerzita / Masaryk University

Recenzenti / Rewied by:

Antonín Peltrám

Masarykova univerzita / Masaryk University

Daniel Seidenglanz

Masarykova univerzita / Masaryk University

Tomáš Nigrin

Univerzita Karlova / Charles University

Vzor citace / citation example:

AUTOR, A. Název článku. In Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.) Nabídková řízení ve veřejné dopravě: příležitosti a hrozby. Brno: Masarykova univerzita, 2015. s. 1–5. ISBN 978-80-210-8003-4.

AUTHOR, A. Title of paper. In Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.) Procurements in public transport: opportunities and pitfalls. Brno: Masaryk University, 2015. p. 1–5. ISBN 978-80-210-8003-4.

© 2015 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-8003-4

AUTOŘI / AUTHORS:

- Anna Dolinayová – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk
- Jozef Gašparík – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Jozef.Gasparik@fpedas.uniza.sk
- Peltrám, Antonín – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, antonin.peltram@gmail.com
- Pečený, Lumír – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, lumir.peceny@fpedas.uniza.sk
- Pohl, Jiří - Siemens, s.r.o., Divize Mobility, Siemensova 1,155 00 Praha 13 – Stodůlky, jiri.pohl@siemens.com
- Ponický, Ján - Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, jan.ponicky@fpedas.uniza.sk
- Černá, Lenka - Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, lenka.cerna@fpedas.uniza.sk
- Daniš, Josef - Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, jozef.danis@fpedas.uniza.sk
- Gáborová, Veronika - Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, veronika.gaborova@fpedas.uniza.sk
- Meško, Pavol - Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, pavol.mesko@fpedas.uniza.sk
- Chovancová, Mária - - Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, maria.chovancova@fpedas.uniza.sk



OBSAH

Autoři / Authors:	4
Obsah	6
Contents	7
Předmluva	8
Súčasný stav cenovej regulácie verejnej železničnej dopravy v Slovenskej republike	10
<i>Anna Dolinayová, Lenka Černá, Jozef Daniš</i>	
Rozvoj súťaže v diaľkovej železničnej doprave pre zabezpečenie verejných dopravných služieb SR	21
<i>Veronika Gáborová, Jozef Gašparík</i>	
Hodnotenie plnenia štandardov kvality v regionálnej osobnej železničnej doprave v podmienkach SR	33
<i>Pavol Meško, Mária Chovancová</i>	
Nabídková řízení ve veřejné dopravě z hlediska makroekonomiky a jejích současných klíčových problémů	45
<i>Antonín Peltrám</i>	
Vliv technických inovací na cíle a nástroje železniční dopravy	58
<i>Jiří Pohl</i>	
Dopravné služby vo verejnej osobnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky	72
<i>Lumír Pečený, Ján Ponický, Jozef Gašparík</i>	

CONTENTS

The present state of the price regulation of public railway transport in Slovakia	10
<i>Anna Dolinayová, Lenka Černá, Jozef Daniš</i>	
Development of public tender in long-distance rail transport for the provision of public transport services in Slovak Republic	21
<i>Veronika Gáborová, Jozef Gašparík</i>	
Evaluation of the fulfillment of quality standards in regional rail passenger transport in Slovakia	33
<i>Pavol Meško, Mária Chovancová</i>	
Tendering for public transport services in terms of macroeconomics and its current key issues	45
<i>Antonín Peltrám</i>	
The influence of technical innovation to the objective and instrument of rail	58
<i>Jiří Pohl</i>	
Transport services in public passenger transport in the Slovak Republic	72
<i>Lumír Pečený, Ján Ponický, Jozef Gašparík</i>	

PŘEDMLUVA

Letošní jubilejní X. ročník Semináře Telč je věnován mimořádně významnému tématu veřejných soutěží na zajištění dopravní obsluhy a nese název: *Nabídková řízení ve veřejné dopravě – příležitosti a hrozby*. S postupující liberalizací odvětví železniční dopravy, v souvislosti s modernizací dopravní cesty i vozidel a s rozvojem regionálních integrovaných dopravních systémů se zvyšuje objem finančních prostředků, které jsou v odvětví vynakládány z veřejných i soukromých zdrojů. To s sebou nese také zvyšující se tlak na jejich efektivní využití. Jedním z činitelů a přímo podmínkou efektivního fungování každého odvětví je volná konkurence podnikatelských subjektů – pokud taková konkurence přímo na trhu není možná, je na místě takové institucionální opatření, které chybějící konkurenci nahradí. Odvětvím, kde je volná konkurence uskutečnitelná jen omezeně, je osobní železniční doprava; opatřením, které umožňuje i v tomto odvětví zavedení soutěže, je otevřené nabídkové řízení. Jak je na telčských seminářích tradicí, oslovili jsme zástupce různých skupin dotčených subjektů o prezentaci zkušeností a názorů na nabídkové řízení ve veřejné dopravě osob a k diskusi jsme kromě členů Telčské skupiny pozvali odbornou veřejnost.

Prezentaci a diskusi jsme rozdělili do tří tematických bloků: první blok, nazvaný *Dopravci a stát*, zahájí emeritní ministr dopravy Antonín Peltrám prezentací *Nabídková řízení ve veřejné dopravě z hlediska makroekonomiky*, následovat budou zástupci akademické sféry Jozef Gašparík a Veronika Gáborová (*Rozvoj súťaže v diaľkovej železničnej doprave pre zabezpečenie verejných dopravných služieb SR*) a Zdeněk Tomeš (*Zahraniční zkušenosti s veřejnými soutěžemi na železnici*) a dále zástupci dopravců: za ČD a.s. Jan Hrabáček a Tomáš Pospíšil (*České dráhy v osidlech výběrových řízení*) a za Arriva Transport ČR a.s. Jiří Nálevka (*Soutěž v železniční dopravě - příležitost nebo riziko?*).

Druhý blok nazvaný *Pohled nezávislých* bude patřit zástupcům akademické sféry. Tomáš Horáček představí *Legislativní aspekty nabídkových řízení*, Jiří Pohl *Vliv technických inovací na cíle a nástroje veřejné dopravy*, a Lumír Pečený, Ján Ponický a Jozef Gašparík *Dopravné služby vo verejnej osobnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky*. Blok uzavře Daniel Seidenglanz prezentací *Geografická delimitace soutěžených celků v nabídkových řízeních*

a Anna Dolinayová a Jozef Daniš prezentací *Súčasný stav cenovej regulácie verejnej železničnej dopravy v Slovenskej republike*.

Třetí blok s názvem *Zkušenosti z krajů* zahájí Pavol Meško a Mária Chovancová prezentací *Hodnotenie plnenia štandardov kvality v regionálnej osobnej železničnej doprave v podmienkach SR*. Dále již bude blok patřit zástupcům krajských samospráv a koordinátorů IDS. Marcela Benediktová (POVED Plzeň) vystoupí s prezentací *Zkušenosti z přípravy nabídkových řízení v linkové autobusové dopravě v Plzeňském kraji*, Kamil Novák a Martin Farbiak (KORDIS Brno) představí *Zadávací řízení na autobusové dopravce v IDS JMK* a Jakub Jeřábek (Úřad Ústeckého kraje, Ústí n/L) *Zkušenosti Ústeckého kraje se soutěžemi ve veřejné linkové dopravě*. V tomto sborníku přinášíme plné znění vybraných příspěvků, které autoři nabídli i v písemné formě; sylaby těchto i všech ostatních prezentací jsou dostupné na internetových stránkách www.ekonomiedopravy.cz.

za Telčskou skupinu

Martin Kvizda

SÚČASNÝ STAV CENOVEJ REGULÁCIE VEREJNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

The present state of the price regulation of public railway transport in Slovakia.

ANNA DOLINAYOVÁ, LENKA ČERNÁ, JOZEF DANIS

Abstract

In the Slovak Republic were recently accepted several legislative changes in financial, economic and social measures of Slovak government in rail passenger transport. One of the measures is the boot of free transportation for students and pensioners by a decision of Slovak government in trains operated according to a contract about transport services in the public interest .

Železničná spoločnosť Slovensko and Ministry of Transport, Construction and Regional development of the Slovak Republic signed an addition to the 10-year contract about transport services in the public interest for the years 2011-2020. Scope of ordered performances increased to 31.304 mill. Train kilometers in 2015. The next addition was concluded to 9-year contract with RegioJet. It is presented the ordering of 1,197 mill. train kilometers on the line Bratislava - Komárno in 2015.

Abstrakt

V Slovenskej republike v poslednom období došlo k legislatívnym zmenám v rámci opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády SR v železničnej osobnej doprave. Príkladom podpory osobnej železničnej dopravy je zavedenie bezplatnej prepravy pre žiakov a študentov na základe rozhodnutia Vlády SR vo vlakoch prevádzkovaných v rámci zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.

Železničná spoločnosť Slovensko a Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja podpísali 22. decembra dodatok k 10-ročnej zmluve o prevádzkovaní dopravy vo verejnom záujme na roky 2011-2020. Rozsah objednaných výkonov v roku 2015 sa v nej zvyšuje na 31,304 mil. vlkm. Ďalším opatrením Ministerstva bolo prijatie dodatku k 9-ročnej zmluve s RegioJetom, na rok 2015 si užho objednalo 1,197 mil. vlkm na trati Bratislava – Komárno.

Keywords

Regulation, measure, rail transport, freetransportation, traveling, contracts, transport services, thereasonable profit, thepublicinterest and performances.

Kľúčové slová

Regulácia, opatrenia, železničná doprava, bezplatná preprava, cestujúci, zmluva, dopravné služby, primeraný zisk, verejný záujem a výkony.

Úvod

Na základe Uznesenia vlády SR č. 530/2014 sa s účinnosťou od 17.11.2014 pre vybrané kategórie cestujúcich vo vnútroštátnej preprave vo vlakoch osobnej dopravy vedených v rámci „Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme“ (ZoDSVZ) okrem komerčných IC vlakov, zaviedla bezplatná preprava.

V súčasnosti sa financovanie železničnej osobnej dopravy (ŽOD) uskutočňuje na základe ZoDSVZ (podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, do 31.12.2009 podľa zákona č. 164/1996 Z. z. o dráhach - ZVVZ), v rámci ktorej štát zastúpený Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR) SR uhrádza preukázateľnú stratu z verejnej železničnej osobnej dopravy na území SR. Zmluvou sa štát zaväzuje uhradiť dopravcovi túto stratu, ktorou je v osobnej doprave rozdiel medzi ekonomicky oprávnenými nákladmi vynaloženými dopravcom na splnenie záväzku zo zmluvy o prevádzkovaní dopravy vrátane primeraného zisku a tržbami dosiahnutými dopravcom z tohto záväzku.¹

Objednávanie dopravných výkonov vo verejnom záujme v SR

V tomto období je v platnosti dlhodobá ZoDSVZ na obdobie rokov 2011 – 2020, ktorá je postavená na báze nariadenia EP 1370/2007 a okrem iného rieši aj otázku problematiky štátnej pomoci pre prijatie EÚ fondov z Operačného programu Doprava.

V zmysle platného znenia zákona č. 514/2009 Z.z., §46, ods (13) od 1.1.2016 majú vykonávať Vyššie územné celky (VÚC) práva a povinnosti objednávateľ a výkonov v súvislosti s DSVZ. Táto zmena môže znížiť výkony

¹Primeraný zisk, ktorý možno kalkulovať podľa zákona, nebol doteraz uplatňovaný

regionálnej železničnej dopravy v prospech prímestskej autobusovej dopravy. Pokles železničných výkonov zníži využitie majetku a vyvolá nadbytočnosť zamestnancov.

Uznesením vlády SR č.638/2012 bolo uložené MDVRR SR v spolupráci s VÚC pripraviť návrh efektívneho systému harmonizácie objednávaní výkonov dopravných služieb železničnej dopravy a pravidelnej regionálnej a prímestskej autobusovej dopravy. MDVRR SR spracovalo v roku 2013 návrh riešenia spôsobu koordinácie spojov ŽD a AD prostredníctvom zriadenia nezávislého úradu, tzv. Dopravnej autority (v súčasnosti Národná dopravná agentúra – NADA).

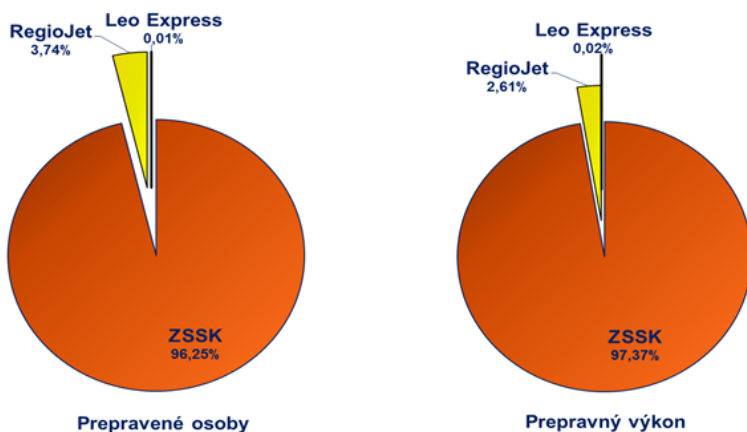
V dokumente „Návrh efektívneho systému harmonizácie objednávaní výkonov dopravných služieb železničnej dopravy a pravidelnej prímestskej autobusovej dopravy“ je uvedené, že MDVRR SR upustí od presunu kompetencií v regionálnej železničnej doprave na VÚC, ak bude zriadená NADA.

Podiel na trhu v počte prepravených osôb

Základným problémom osobnej železničnej dopravy je nízka obsadenosť ponúkaných spojov (približne 22%). Jeho hlavnou príčinou je absentujúca alebo len veľmi malá koordinácia medzi osobnou železničnou a autobusovou dopravou na jednej strane a celý rad súbehov týchto druhov dopravy a strane druhej. Na obrázku č. 1 je znázornený podiel dopravcov na železničnom trhu v SR (počet prepravených osôb a prepravný výkon).

Obrázok 1: Podiel dopravcov na železničnom trhu v SR v roku 2014

Dopravcovia	Preprava osôb %podiel	Prepravný výkon %podiel
ZSSK	96,25	97,37
RegioJet	3,74	2,61
Leo Expres	0,01	0,02
Spolu	100,00	100,00



Zdroj: ZSSK + [1]

Predpokladalo sa, že dôjde k zvýšeniu podielu železničnej osobnej dopravy na základe už uvedeného Uznesenia vlády SR č. 530/2014 a Uznesenia vlády SR č. 47 z 28. januára 2015 k návrhu na realizáciu opatrení finančného, ekonomického a sociálneho balíčka vlády SR v železničnej osobnej doprave, ktorým bola od 1.2.2015 zavedená zľava na dochádzku do zamestnania.

Analýza vývoja počtu prepravených cestujúcich v sledovanom období a počtu registrácií na bezplatné prepravy od 17.11.2014

Celkový počet registrovaných cestujúcich v rámci prvého mesiaca odkedy bola možná registrácia na bezplatné prepravy prekročil 292 282 (študent + dôchodca). Z celkového počtu registrovaných cestujúcich k 28.2.2015 (549 774) je najväčší počet registrácií práve v kategórii dôchodca. Z nich je podľa údajov ZSSK okolo 900 občanov Českej republiky, a to najmä seniorov. Obrázok 2 dokumentuje registrácie na bezplatné prepravy k marcu 2015.

Súčasný stav cenovej regulácie verejnej železničnej dopravy v Slovenskej republike

Obrázok 2: Stav registrácie zákazníkov na bezplatnú prepravu

REGISTRÁCIA K 8.3.2015	
617 415	počet zaregistrovaných zákazníkov na bezplatnú prepravu
611 688	počet zaregistrovaných občanov SR t.j. 99,07%
560 106	počet zaregistrovaných cez osobné pokladne t.j. 90,72%
305 038	počet registrácií – deti a študenti 49,41%
312 313	počet registrácií – dôchodcovia 50,58%

Zdroj: ZSSK + [1]

Vývoj počtu prepravených cestujúcich má stúpajúcu tendenciu. Podrobnejší prehľad počtu prepravených cestujúcich a percentuálny nárast/pokles v rámci sledovaných mesiacov je opísaný v tabuľke č. 1. Zmeny v počte prepravených cestujúcich železničnou dopravou bude možné presnejšie vyhodnotiť až s dlhším časovým odstupom, pretože dochádza k zásadným presunom v dopravnom správaní a najmä k zmenám v nakupovaní jednotlivých druhov lístkov. Už v súčasnosti je zjavné, že vývoj má stúpajúci charakter s výnimkou mesiacov, v ktorých je väčší počet dní pracovného voľna, pokoja alebo sú v týchto mesiacoch štátne sviatke.

Tabuľka 1: Prehľad počtu prepravených cestujúcich v období január 2014 až február 2015

Obdobie	Počet cestujúcich	Nárast/Pokles	Percentuálny nárast/pokles			
			január '14 január '15	február '14 február '15	október '14 november '14	január+február '14 január+február '15
Január '14	3 725 942	-	+ 16,4%	+ 22,7%	+ 3,8%	+ 19,5%
Február '14	3 602 792	-3,3%				
Marec '14	4 060 491	12,7%				
Apríl '14	3 785 852	-6,8%				
Máj '14	3 828 594	1,1%				
Jún '14	3 842 707	0,4%				
Júl '14	3 512 284	-8,6%				
August '14	3 598 692	2,5%				
September '14	4 219 290	17,2%				
Október '14	4 299 316	1,9%				
November '14	4 464 581	3,8%				
December '14	3 700 059	-17,1%				
Január '15	4 337 345	17,2%				

Február '15	4 420 614	1,9%			
-------------	-----------	------	--	--	--

Pozn. registrácie boli možné od 9.11.2014

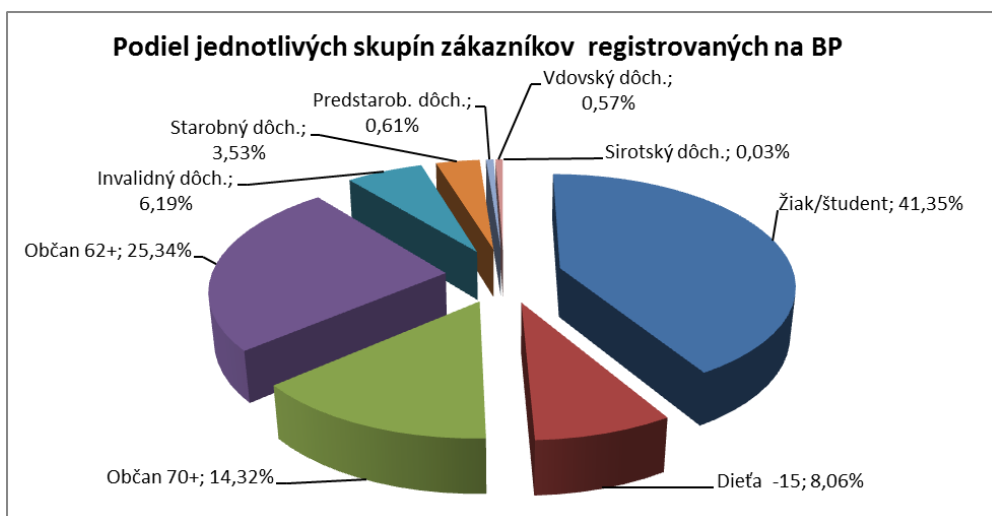
Zdroj: ZSSK + vlastné spracovanie

Podľa situácie z prvého týždňa možno konštatovať, že dochádzalo najmä k citeľnému zvýšeniu záujmu o študentské časové lístky/mesačníky. Pred spustením bezplatnej prepravy na žiacky/študentský týždenník či mesačník cestovalo priemerne týždenne okolo 9 až 10 tisíc žiakov a študentov.

V prvý deň bezplatnej prepravy bolo otvorených 240 pokladníc ZSSK počas dňa na 150 staniách na Slovensku (mimo zmluvných predajcov). 4akacia doba pri pokladniciach bola reálne viac ako 15 minút len pri pokladniciach špecializovaných na registráciu, jedna registrácia trvala tri až päť minút.

Druhý deň od spustenia bezplatnej prepravy na železnici na Slovensku stúpol podiel cestujúcich, ktorí cestovali v rámci bezplatnej prepravy. Z celodenného predaja 110 tisíc lístkov cestujúci využívajúci bezplatnú prepravu tvorili 55 percent, resp. bolo predaných 61 tisíc nulových lístkov. Tento údaj nezahŕňal skorší predpredaj lístkov na daný deň ani počet cestujúcich s týždennými a mesačnými traťovými lístkami. Štruktúra cestujúcich registrovaných na bezplatnú prepravu je uvedená na obrázku 3.

Obrázok 3: Podiel jednotlivých skupín zákazníkov registrovaných na bezplatnú prepravu



Zdroj: ZSSK + [1]

Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) v pondelok 17.11.2014 počas prvého dňa bezplatnej prepravy vydala 104 tisíc cestovných lístkov na daný deň, pričom vyše 48 tisíc lístkov bolo na bezplatnú dopravu. Značná časť platiacich cestujúcich si však zakúpila lístky v predstihu a títo cestujúci nie sú zahrnutí v danom počte. Celkovo bolo predaných o 30% viac lístkov ako v nedeľu 17. novembra 2013, kedy sa pred rokom končil bežný víkend.

Možnosť cestovať s bezplatným lístkom sa nevzťahuje na cesty vlakmi kategórie InterCity. Tieto vlaky majú osobitný cenník. Napriek tomu je cestovné pre cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu v IC vlakoch oproti ostatným cestujúcim zvýhodnené.

Rovnako nie je možné bezplatne cestovať na prihraničnom úseku (s výnimkou detí do 6 rokov). Prihraničný úsek je trasa od poslednej stanice/zastávky na území SR (kde vlak pravidelne zastavuje) po štátnu hranicu. V 1. vozňovej triede sa platí cestovné podľa cenníka. Výnimkou sú deti do 6 rokov, pričom na jedného dospelého možno prepraviť dve deti do 6 rokov bezplatne.

Z celkového počtu bezplatných lístkov vydaných v roku 2014 bolo 71% lístkov pre študentov (len malá časť boli študentské mesačníky, ostatok boli jednorazové lístky na konkrétnu cestu). Stúpol záujem aj o miestenky, takmer na 90 % boli vypredané miestenky na popoludňajších vlakoch na trase Košice - Žilina - Bratislava, na iných reláciách to bolo menej ako 60%.

O bezplatnú prepravu vlakmi za prvých pár dní prejavilo záujem 650 Európanov, väčšinou sú to penzisti z Čiech. Slovenskými vlakmi sa však zadarmo môžu prevážať aj študenti z Estónska či Dánska.

Okrem 11 novozavedených diaľkových vlakov ZSSK zaviedla v novembri jeden mimoriadny vlak na základe operatívnej situácie na trase Žilina - Bratislava. Reálne do kapacity vlakov pribudlo denne 12 tisíc miest na sedenie, súpravy vlakov sa predĺžili o 60 vozňov, celkovo denne ZSSK po posilnení nasadila 775 vozňov.

ZSSK zaviedla viaceré regulácie a opatrenia, aby sa vyhla enormne preplneným dotovaným vlakom od 17. Novembra 2014. Nulové cestovné lístky vydávala len na konkrétny vlak a zároveň v diaľkových vlakoch regulovala počet miest pre bezplatných cestujúcich. Platiacim cestujúcim

začala štátna spoločnosť taktiež bezplatne vydávať miestenky k lístku nad desať eur.

Vplyv na kvalitu cestovania verejnou osobnou dopravou

Zavedením bezplatnej prepravy bolo nevyhnutné podniknúť kroky na udržania štandardov kvality cestovania pre platiacich cestujúcich a zároveň naplniť vyššie uvedené Uznesenia vlády. Z toho dôvodu boli v prvej fáze vo vlakoch SC, EC, Ex a R zavedené jedno a viacúsekové limitované počty. Zavedením limitov sa však predlžuje výdaj cestovných dokladov. Dôvodom je hľadanie ešte nezaplneného kontingentu, nakoľko cestujúci chcú cestovať bezplatne, keďže majú nato nárok.

Vo vlakoch prímestskej dopravy neprišlo k zavedeniu limitov, ale k zvýšeniu kapacity a posilneniu dopravných výkonov v čase dopravnej špičky. V nadväznosti na vyššie uvedené skutočnosti, aktuálne prichádza v termínoch pravidelných zmien GVD k optimalizácii vedenia jednotlivých vlakov vzhľadom na skutočné využitie – podľa dopytu cestujúcich po preprave. Zároveň ZSSK operatívne zefektívňuje silu kapacity jednotlivých vlakov prímestskej dopravy. Vzhľadom na PP(prepravný poriadok) ZSSK si špeciálne riešenie vyžaduje aj oblasť TEŽ a riešenie skupinových prepráv škôl v priebehu školského roka.

Na základe doterajších štatistických a účtovných výstupov možno konštatovať, že zavedenie bezplatnej prepravy vo vlakoch prevádzkovaných v rámci ZoDSVZ (vnútroštátna preprava) bol ovplyvnený vývoj týchto hlavných prepravných ukazovateľov:

- 18 %-ný nárast cestujúcich,
- 11 tisíc cestujúcich viac vo vlakoch ZoDSVZ denne,
- 42,65% neplatiacich cestujúcich vo vnútroštátnych vlakoch ZoDSVZ,
- pokles na tržbách vo vlakoch ZoDSVZ,
- nárast priemernej prepravnej vzdialenosti vo vlakoch ZoDSVZ o 4,3 km,
- nárast predaja miesteniek.

Zavedením bezplatnej prepravy v ZSSK vznikla nová situácia pre integrované dopravné systémy (IDS), tak ako ich dnes poznáme, vzhľadom na nastavený proces del'by tržieb, ktorý je deformovaný existenciou súbehov a absencie dopravnej koordinácie. Pre jednotlivé IDS to znamená pokles tržieb, ktoré vstupujú do IDS.

Bezplatná preprava by mala pôsobiť ako fungujúci nástroj, ktorého cieľom je vyvolať koordináciu jednotlivých dopravcov, nakoľko práve súbežné spoje sa stávajú pre konkurujúceho dopravcu (autobusových dopravcov) voči ZSSK menej atraktívne vplyvom odlivu cestujúcich do vlakovej dopravy.

Z pohľadu zavedenia IDS je bezplatná preprava nástrojom na zníženie cien integrovaných cestovných lístkov v prípade cestovania viacerými druhmi dopravy. V takomto prípade, za súčasného zabezpečenia atraktívnych autobusových spojení do jednotlivých prestupných bodov vlak/autobus, je priestor na oživenie verejnej dopravy vo všetkých regiónoch SR za súčasného rozvoja a budovania IDS.

Záver

O bezplatné cestovanie vlakmi je na Slovensku veľký záujem. Už po týždni bezplatnej prepravy vybraných skupín cestujúcich sa zvýšilo využitie kapacity vlakových spojení. Železničná spoločnosť Slovensko počas prvého týždňa bezplatnej prepravy vydala 316 tisíc cestovných lístkov na bezplatnú prepravu. Išlo o predaj od pondelka 17. novembra do nedele 23. novembra 2014 (vrátane). Lístky pre cestujúcich na bezplatnú prepravu predstavovali 43 % z celkovo predaných lístkov (vrátane platiacich cestujúcich). Počet predaných lístkov nepredstavuje celkový počet cestujúcich vo vlakoch. V aktuálnych číslach nie sú zohľadnené počty lístkov zakupovaných cestujúcimi ZSSK na dlhšie obdobie ako jeden deň pred 17. novembrom 2014. Ide napríklad o traťové mesačníky, týždenníky, ako aj ročné a polročné karty MAXIKLASIK a podobne.

Analýza bezplatnej prepravy cestujúcich v železničnej doprave ukázala, že v Slovenskej republike je pri určitých skupinách obyvateľstva cena za prepravu najvýznamnejším faktorom ovplyvňujúcim rozhodovanie sa o výberedruhu dopravy priuskutočňovaní prepravných potrieb.

Príspevok vznikol v nadväznosti na riešený projekt spolufinancovaný zo zdrojov EÚ s názvom „Kalita vzdelávania a rozvoj ľudských zdrojov ako piliere vedomostnej spoločnosti na Fakulte PEDAS Žilinskej univerzity v Žiline“, ITMS kód projektu 26110230083“, riešeného na Žilinskej univerzite v Žiline.



Moderné vzdelávanie pre vedomostnú spoločnosť/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ

Literatúra

- [1] CHÚPEK, M. (2015): Posilňovanie železničnej osobnej dopravy v súlade s verejným záujmom, *In: Zborník zo seminára - Legislatívne zmeny vo verejnej železničnej osobnej doprave 2015*. Žilina, Slovenská republika. ISSN1336-5851
- [2] Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe v SR. Dostupné z:
<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=90706>
- [3] <http://www.slovakrail.sk/sk/preprava-osob/slovensko/produkty-a-zlavy/bezplatna-preprava-vo-vlakoch-zssk.html>
- [4] <http://www.vlakyzadarmo.sk/category/novinky-o-cestovani-vlakmi-zadarmo#.VTZ7nKY5wfk>
- [5] <http://www.preukazstudenta.sk/content/zavedenie-bezplatnej-prepravy-pre-studentov-vysokych-skol-od-17112014>

- [6] PEČENÝ L., MEŠKO P. (2010): Princípy optimalizácie regionálnej železničnej osobnej dopravy v SR, *In: Horizonty železničnej dopravy 2010*. Žilina: Žilinská univerzita. ISBN 9788055402475.
- [7] KENDRA M. (2011): Dopyt po verejnej osobnej doprave. *In: Horizonty železničnej dopravy 2011*. Žilina: Žilinská univerzita. ISBN 9788055404264

doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.

Katedra železničnej dopravy
F Pedas, Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
Tel.: 041 513 3424
E-mail: anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk

Ing. Lenka Černá, PhD.

Katedra železničnej dopravy
F Pedas, Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
Tel.: 041 513 3422
E-mail: lenka.cerna@fpedas.uniza.sk

Ing. Jozef Daniš

Katedra železničnej dopravy
F Pedas, Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1, 010 26 Žilina
Tel.: 041 513 3434
E-mail: jozef.danis@fpedas.uniza.sk

ROZVOJ SÚŤAŽE V DIALKOVEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE PRE ZABEZPEČENIE VEREJNÝCH DOPRAVNÝCH SLUŽIEB SR

Development of public tender in long-distance rail transport for the provision of public transport services in Slovak Republic

VERONIKA GÁBOROVÁ, JOZEF GAŠPARÍK

Abstract

Slovak Republic has made the progress in adopting EU transport policy in the detaching transport operators from infrastructure. At present there gradually starts to apply public tender between private operators in a liberalized transport market. The aim of this article is to analyze steps of the Slovak government in the announcement of the first public tenders to provide subsidized transport of a selected line and to determine conditions for this tender.

Abstrakt

Slovenská republika vykonala pokrok v prijímaní opatrení dopravnej politiky EÚ v oddelení prevádzkovania dopravy od infraštruktúry. V súčasnosti sa na liberalizovanom trhu postupne začína uplatňovať účinná súťaž medzi jednotlivými dopravcami. Cieľom príspevku je analyzovať postupné kroky vlády SR pri vyhlasovaní prvých súťaží na zabezpečenie dotovaných dopravných výkonov na definovanej linke a stanovenie podmienok pre túto súťaž.

Keywords

public tender, liberalization of passenger transport, public performance

Kľúčové slová

hospodárska súťaž, liberalizácia osobnej dopravy, výkony vo verejnom záujme

Úvod

K čiastočnej liberalizácii trhu osobnej železničnej dopravy v EÚ došlo už v roku 2010, keď získali všetky európske železničné podniky, ktoré majú potrebné licencie a bezpečnostné certifikáty, prístup k železničnej infraštruktúre vo všetkých 27 členských štátoch. Tento krok však znamenal iba otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy, netýkal sa otvorenia trhov vnútroštátnej osobnej dopravy. V súčasnosti existuje úplne otvorený trh vnútroštátnej osobnej dopravy iba vo Švédsku a Veľkej Británii, čiastočne svoj trh pre vstup nových dopravcov otvorilo Nemecko, Rakúsko, Taliansko, Česká republika a Holandsko.

Jedným z aktuálnych cieľov spoločnej dopravnej politiky EÚ zakotvených vo štvrtom železničnom balíčku je otvoriť trh vnútroštátnej verejnej osobnej dopravy vo všetkých členských štátoch do roku 2019 a zároveň dosiahnuť to, aby sa súťažné verejné obstarávanie stalo pre zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave povinným.

Postupné kroky liberalizácie a otvorenie trhov železničnej osobnej dopravy v EÚ

Reformy železničnej dopravy a postupné otváranie železničného sektora zahájila EÚ už v 90. rokoch 20. storočia a to vytvorením a následnou aplikáciou smerníc a regulačných opatrení. Základným krokom v liberalizácii železničnej dopravy bolo oddelenie prevádzkovateľov infraštruktúry od železničných dopravných podnikov a následne poskytnutie nediskriminačného prístupu novým dopravcom na infraštruktúru vo všetkých členských štátoch.

Otvorenie trhu pre nových súkromných dopravcov znamenalo, že na vybraných linkách si tak mohli súčasne priamo konkurovať viaceré dopravné podniky. Keďže osobná doprava predstavuje nástroj dopravnej, regionálnej a sociálnej politiky štátu na zaistenie dopravnej obslužnosti, je ešte stále a vo veľkej miere regulovaná štátom. [4]

Najväčší problém pri otvorení trhov vnútroštátnej osobnej dopravy predstavujú také trate, na ktorých sú dopravné výkony objednávané a zároveň aj dotované štátom, pretože sa na nich nemôže vytvoriť prirodzená konkurencia. Hoci sa vplyvom európskych reforiem situácia zlepšila, takéto linky naďalej zostávajú finančne príliš náročné, a tak nie je

možné na nich vyhlásiť transparentnú hospodársku súťaž. Z tohoto dôvodu jednotlivé štáty pokračujú v objednávaní výkonov a dotovaní osobnej dopravy štátom, avšak stále viac sa do popredia dostáva možnosť verejnej hospodárskej súťaže na zabezpečenie objednaných výkonov na vybranej linke s ich následnou štátnou dotáciou. [4]

Na linkách s veľkým objemom výkonov a dostatočným počtom cestujúcich je situácia priaznivejšia, pretože dopravca tu môže poskytovať dopravné služby bez priamych dotácií štátu a na vlastné podnikateľské riziko. Konkurencia sa tak na takýchto linkách rozvíjala síce pomalšie, ale v súčasnosti existuje v členských štátoch niekoľko takýchto liniek, pričom sú to prevažne spojnice väčších alebo krajských miest. Na Slovensku je takto prevádzkovaná doprava na linke Bratislava – Košice, v susednej Českej republike na linke Praha – Ostrava.

Otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej dopravy v SR

Na trhu vnútroštátnej osobnej dopravy v SR v súčasnosti pôsobia dvaja dopravcovia, a to Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK) a spoločnosť RegioJet a. s. (RJ), s ktorými ma štát uzatvorené zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Platnú licenciu na poskytovanie dopravných služieb v osobnej doprave má na tratiach ŽSR až 9 dopravcov. Objednávateľom regionálnej, ale aj diaľkovej dopravy v Slovenskej republike je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR).

V súčasnosti na tratiach ŽSR môže dopravca poskytovať dopravné služby na vlastné obchodné riziko, tento princíp sa uplatňuje na linkách s dostatočným objemom výkonov, kde je menší predpoklad rizika a prípadnej finančnej straty pre dopravcu. V súčasnosti je takto prevádzkovaná diaľková doprava na linke Bratislava - Košice a to IC vlakmi spoločnosti ZSSK a IC vlakmi spoločnosti RJ.

Až do roku 2012 bol trh vnútroštátnej osobnej dopravy takmer uzatvorený a všetky zmluvy o verejných dopravných službách malo MDVRR uzatvorené s jediným (štátnym) dopravcom ZSSK. Taktiež sa všetky výkony ZSSK realizovali ako výkony vo verejnom záujme, a teda štát uhrádzal dopravnej spoločnosti preukázateľnú stratu, ktorú nadobudla pri ich realizácii. Situácia sa zmenila až v roku 2012 po vstupe nového dopravcu na trh vnútroštátnej osobnej dopravy – spoločnosti RJ, ktorá začala prevádzkovať

regionálnu osobnú dopravu na linke Bratislava – Komárno na základe priameho zadania a uzatvorenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. [2]

Zmena taktiež nastala na vnútroštátnej diaľkovej linke Bratislava – Košice, ktorá poskytuje dostatočný objem výkonov a veľké prepravné prúdy cestujúcich. Od januára 2012 tak ZSSK začala prevádzkovať IC vlaky ako komerčné vlaky mimo zmluvy o dopravných výkonoch vo verejnom záujme. Pre tieto vlaky platí samostatná tarifná politika, nie sú dotované štátom a dopravca ich prevádzkuje na svoje vlastné obchodné riziko. K poskytovaniu takéhoto druhu dopravných služieb sa od decembra 2014 pridala aj súkromná spoločnosť RegioJet.

Vyhlasovanie verejných súťaží v SR

V SR zatiaľ neprebegli žiadne súťaže na dotované výkony vo verejnom záujme, avšak v septembri roku 2015 bolo zverejnené predbežné oznámenie o vyhlásení verejnej súťaže na diaľkovú linku Bratislava - Banská Bystrica.

V súčasnosti existujú dve formy uzatvorenia zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, a to buď vyhlásením verejnej súťaže na určitý dopravný výkon s následným uzatvorením takejto zmluvy alebo priamym zadaním vybranému železničnému podniku. Uzatvorenie zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme formou priameho zadania vybranému dopravcovi realizovalo MDVRR na trati Bratislava – Komárno. Ministerstvo neuskutočnilo žiadne ponukové konanie a zadalo tieto dopravné výkony konkrétnemu dopravcovi – spoločnosti RJ. Zmluva bola uzatvorená už v decembri 2010 na obdobie 9 rokov od marca 2012 do decembra 2020 a v zmluve bol objednaný objem výkonov takmer 1,3 vlakových kilometrov. [2]

Z analýzy MDVRR vyplynulo, že po prevzatí železničnej osobnej dopravy spoločnosťou RegioJet, a. s. v marci 2012 bol na tejto trati viditeľne zahustený grafikon vlakovej dopravy (na úseku Dunajská Streda – Bratislava režim celodenného hodinového taktu), a výsledkom sa stal podstatný nárast prepravného výkonu. Medziročne v období október 2012 – október 2013 došlo k nárastu vlkm o 74 %, oskm o 146 % a v rovnakom období došlo k nárastu počtu cestujúcich o 115 %. Taktiež bolo

zaznamenané zníženie nákladov na jeden vlkm na 5,7 €, čo predstavuje zníženie nákladov v porovnaní so štátnym dopravcom o 16%. [6]

Diaľková linka Bratislava - Banská Bystrica

Ministerstvo dopravy v priebehu roku 2015 začalo postupne podnikat kroky v liberalizácii diaľkovej vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy, a to predbežným vyhlásením verejnej súťaže na prevádzkovanie osobnej dopravy na linke Bratislava – Banská Bystrica, čím sa otvára trh vnútroštátnej osobnej dopravy pre nového dopravcu. Linka Bratislava - Banská Bystrica bola zvolená z toho dôvodu, že poskytuje dostatočný objem výkonov a prúdy cestujúcich. Verejná súťaž na prevádzku dopravy na tejto linke by mala byť vyhlásená MDVRR v priebehu roku 2015. Liberalizačný proces na linke Bratislava - Banská Bystrica je však stále v počiatočných fázach, verejná súťaž sa v tomto období pripravuje a nastavujú sa podmienky súťaže a tiež požadované kritériá. [3]

Dňa 23. 9. 2015 bolo vo Vestníku verejného obstarávania č. 188/2015 zverejnené predbežné oznámenie verejnej súťaže. Ako verejný obstarávateľ tu vystupuje Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, a ako hlavná činnosť sú uvedené všeobecné verejné služby. Táto verejná súťaž má zabezpečiť výber dopravcu pre zabezpečenie služieb vo verejnom záujme v osobnej železničnej doprave vlakmi diaľkovej dopravy na relácii Bratislava - Šurany – Zvolen - Banská Bystrica a miestom dodania predmetu zákazky sú samosprávne kraje, cez ktoré prechádza trať Bratislava - Banská Bystrica, teda kraj Bratislavský, Trnavský, Nitriansky a Banskobystrický. [5]

Predmetom súťaže je zabezpečiť bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby pre cestujúcu verejnosť medzi mestami Bratislava a Banská Bystrica vlakmi diaľkovej dopravy. S vysúťaženým uchádzačom bude uzatvorená zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme na základe zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach. Ročný dopravný výkon sa predpokladá v rozsahu cca 1,5 mil. vlkm, pričom rozsah dopravných výkonov na príslušný rok bude spresnený osobitným dodatkom ku zmluve. Za realizovaný dopravný výkon prináleží dopravcovi úhrada preukázateľnej straty z plnenia zmluvného záväzku za zrealizované dopravné výkony. [5]

Ministerstvo deklaruje, že jedným z cieľov tejto súťaže je vygenerovať čo najvýhodnejšie ekonomické podmienky ako pre štát, tak aj pre cestujúcich a zároveň zabezpečiť prevádzku dopravy v požadovanej kvalite. Štát v

súčasnosti hradí ZSSK približne 6,7 € za jeden vlkm. Predbežne sa v tejto súťaži počíta so zahrnutím ôsmich párov rýchlikov jazdiacich denne a dva páry posilových vlakov jazdiacich v nedeľu resp. v piatok. [3]

V súčasnosti (grafikon vlakovej dopravy 2014/2015) sú na relácii Bratislava - Banská Bystrica vedené 4 priame rýchliky v tomto smere a ďalšie spojenie je zabezpečené s prestupom v ŽST Zvolen taktiež 4 rýchlikmi. V opačnom smere je vedených 5 priamych rýchlikov a 3 rýchliky s potrebným prestupom v ŽST Zvolen. Vlaky sú ako zo stanice Bratislava hl. st., tak aj zo stanice Banská Bystrica vypravované v dvojhodinových intervaloch. Relácia má dĺžku 230 km, dosahovaný cestovný čas je 3 hodiny a 32 minút a priemerná cestovná rýchlosť je 65 km/h.

V zverejnenom rámcovom návrhu GVD 2015/2016 je plánovaných 8 priamych rýchlikov v každom smere a navyše dva posilové priame rýchliky vedené v nedeľu v smere do Bratislavy. Cestovný čas je v navrhovanom GVD skrátený na 3 hodiny a 25 minút, priemerná cestovná rýchlosť je teda 67,1 km/h.

Možné prekážky a hrozby fungovania diaľkovej linky zaradenej do súťaže

Na základe analýzy doterajších krokov vlády SR v otváraní železničného trhu v SR voľnej súťaži možno v procese prípravy súťaže pre diaľkovú linku Bratislava - Banská Bystrica identifikovať hrozby a prekážky vo dvoch rovinách:

- infraštruktúrne predpoklady,
- prevádzkovo-technologické aspekty.

Analýza železničnej infraštruktúry ŽSR, ktorá vytávrá reláciu Bratislava - Banská Bystrica, znamená zhodnotiť kategóriu a technickú úroveň prvkov infraštruktúry tratí tvoriacich túto reláciu:

- Bratislava - Palárikovo (ako časť koridorovej trate Bratislava - Štúrovo),
- Palárikovo - Šurany - Levice - Hronská Dúbrava - Zvolen,
- Zvolen - Banská Bystrica (ako časť trate Zvolen - Banská Bystrica - Diviaky - Vrútky).

Vybrané technické charakteristiky traťových úsekov sú uvedené v tab. 1.

Tab. 1. Technická charakteristika jednotlivých úsekov

Trat'	Kategória trate	Počet trať. koľají	Max. traťová rýchlosť [km.h ⁻¹]	Normatív dĺžky [m]	Priepustnosť [vl.d ⁻¹]
Palárikovo-Kozárovce	2.	1	100	540	86
Kozárovce-Hronská Dúbrava - Zvolen	2.	1 / 2	100	540	75
Zvolen - Banská Bystrica	2.	1	100	500	105

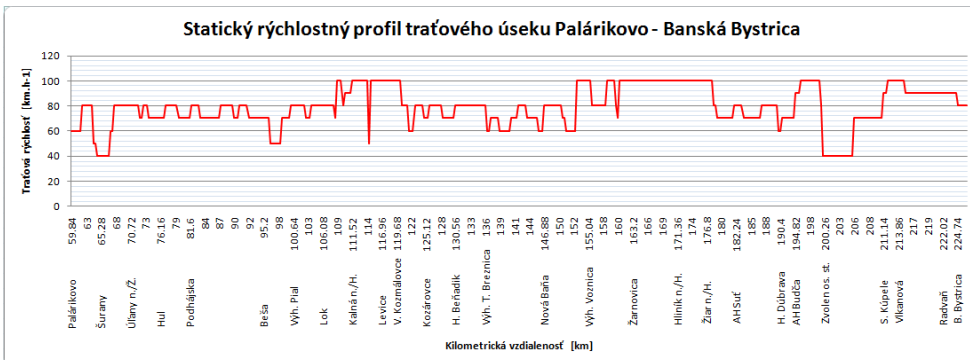
Na úseku Bratislava - Palárikovo ide o dvojkolajnú trať zaradenú do medzinárodných paneurópskych koridorov, avšak táto trať neprešla modernizáciou. Najvyššia dosahovaná traťová rýchlosť je 140 km/h na úseku Senec - Sládkovičovo, na ostatnej časti je trať vybudovaná pre rýchlosť 120 km/h.

Od Palárikova nasleduje jednokolný úsek až do Banskej Bystrice (s výnimkou krátkych zdvojkolajnených úsekov Žarnovica - Žiar nad Hronom a Hronská Dúbrava - Zvolen). Podrobný rýchlostný profil trate je graficky znázornený na obr. 1. Tento technický fakt spolu s nízkou traťovou rýchlosťou (maximálne 100 km/h, avšak na väčšine úseku do 80 km/h) a zastaraným staničným a traťovým zabezpečovacím zariadením s absenciou vlakového zabezpečovača znamená nízku priepustnosť traťového úseku s pomerne dlhými prevádzkovými intervalmi pri plánovaní križovania vlakov. ŽSR v roku 2014 zrušilo na trati dve výhybne, čím sa ešte viac znížila kapacita trate. Dôsledkom je nízka cestovná rýchlosť vlakov diaľkovej dopravy z dôvodu čakania vlakov z dopravných dôvodov a prenášanie prvotného meškania vlakov na ďalšie vlaky.

V neposlednom rade je na nízkej úrovni aj zabezpečenie dopravného procesu: na niektorých úsekoch ešte telefonický spôsob dorozumievania, poloautoblok a reléové zabezpečovacie zariadenia a taktiež aj nízka úroveň zabezpečenia železničných pricestí.

Treba podotknúť skutočnosť, že uvedená trať je súčasťou tzv. "južného ťahu" ŽSR, ako spojnice Bratislavy a Košíc.

Obr. 1. Statický rýchlostný profil traťových úsekov Palárikovo - Banská Bystrica



Otvorenie trhu diaľkovej železničnej doprave na tratiach s nevyhovujúcim stavom železničnej infraštruktúry tak, ako bolo poukázané na tratiach tvoriacich reláciu Bratislava - Banská Bystrica, prinesie tieto bariéry rozvoja:

- obmedzené možnosti pre konštrukciu kvalitného grafikonu vlakovej dopravy,
- nízka cestovná rýchlosť,
- problémy v operatívnom riadení dopravy pri odchýlkach od grafikonu vlakovej dopravy,
- pri interakcii s vlakmi iného dopravcu sa budú prenášať meškania na tieto vlaky,
- hrozba sporov medzi dopravcami.

Z hľadiska prevádzkovo-technologického sa v procese vymedzenia diaľkovej linky Bratislava - Banská Bystrica do súťaže javí ako základný problém zásah do koncepcie diaľkovej osobnej dopravy na tzv. "južnom ťahu" v podobe rozdelenia rýchlikového ramena Bratislava - Zvolen - Košice. Znamená to vytvorenie izolovanej linky Bratislava - Banská Bystrica s dôsledkami pre cestujúcich v podobe prestupu v ŽST Zvolen v smere na Košice a v ŽST Banská Bystrica v smere na Žilinu. Táto nová koncepcia prevádzkovania ucelenej linky vyvoláva defragmentačné tendencie v sieťovosti železničných spojení, čo môže spôsobiť pokles počtu cestujúcich. Významným momentom z pohľadu cestujúceho je nastavenie tarifných podmienok pre vlaky novovytvorenej linky. Hrozbou je nutnosť zakupovania osobitných cestovných dokladov pri prestupe na prípojné

vlaků štátneho dopravcu. Rovnako je otázkou nastavenia prípojových väzieb vo Zvolene a v Banskej Bystrici medzi rýchlikmi vysúťaženého dopravcu a vlakmi, ktoré zostanú v pôsobnosti štátneho dopravcu.

Návrh rámcových opatrení na posilnenie voľnej súťaže na relácii Bratislava - Banská Bystrica

V zmysle členenia prekážok a hrozieb možno v rovnakej štruktúre definovať rámcové opatrenia na posilnenie voľnej súťaže na relácii Bratislava - Banská Bystrica na:

- infraštruktúrne opatrenia,
- prevádzkovo-technologické opatrenia.

Na základe analýzy existujúcej železničnej infraštruktúry boli definované tri priority opatrení vo vzťahu k železničnej infraštruktúre:

1. zvýšenie bezpečnosti a spoľahlivosti,
2. moderná a kvalitná železničná infraštruktúra,
3. telematika a podpora technickými prostriedkami ICT.

Uvedené priority korešpondujú so strategickými dokumentmi dopravnej politiky EÚ a SR vo vzťahu k železničnej infraštruktúre. V prioritě zvýšenia bezpečnosti je potrebné posudzovať nedostatky cez ukazovateľ železničných nehôd a ich kategorizácie. Zároveň je sledovaný ukazovateľ bezpečnosti v tuneloch a na železničných priecestiach. V prioritě modernej a kvalitnej infraštruktúry je potrebné modernizačnými opatreniami odstrániť nedostatky súvisiace s poklesmi traťovej rýchlosti a kapacitnými nedostatkami. Kľúčovou modernizačnou prioritou musí byť nasadenie telematických aplikácií s podporou technických prostriedkov ICT na dosiahnutie vyššej kvality riadenia dopravy, informovanosti cestujúcich a bezpečnosti prevádzky.

Investície do železničnej infraštruktúry sú primárnym predpokladom pre rozvoj konkurencie a zabezpečovanie kvalitných služieb. Konkrétne je potrebné presadzovať predovšetkým tieto infraštruktúrne opatrenia:

- odstránenie prepádov traťovej rýchlosti - vyššia úroveň zabezpečenia výhybiek, odstránenie trvalých pomalých jázd - úprava železničného zvršku všeobecne,
- zvýšenie kapacity traťového úseku - prehodnotiť čiastočné zdvojkolažnenie niektorých exponovaných úsekov (Zvolen - Banská Bystrica, Levice - Kozárovce), aktivácia zrušených výhybní,

vybudovanie automatického traťového zabezpečovacieho zariadenia,

- vybudovanie vlakového zabezpečovacieho zariadenia s prenosom návěstí,
- modernizácia priecestných zabezpečovacích zariadení (vrátane kamerového systému)
- inštalácia audiovizuálnych informačných systémov pre cestujúcich v staniciach a zastávkach,
- inštalácia moderných elektronických zabezpečovacích zariadení s dispčerským centrálnym diaľkovým riadením.

Definované infraštruktúrne opatrenia budú mať priamy vplyv na technológiu zostavy cestovného poriadku, skrátenie cestovného času a čakanie vlakov. Zamedzí sa tým problémom vzájomného obviňovania dopravcov za spôsobené meškania a tiež manažér železničnej infraštruktúry bude schopný operatívne riešiť dopravu bez narastania meškaní vlakov.

Osobitným aspektom je nastavenie tarifnej politiky na súťaženej diaľkovej linke. Pre zachovanie kvality cestovania z hľadiska platnosti cestovných dokladov je potrebné, aby objednávateľ (MDVRR) definovalo požiadavky na spoločné tarifné ustanovenia, uznávanie cestovných dokladov pri prestupe medzi vlakmi rôznych dopravcov a tiež pri konštrukcii grafikonu zachovať prestupné väzby a nadväznosť spojov.

Záver

V súčasnosti prebieha v železničnom trhu SR významný moment, kedy sa pripravuje otvorenie trhu vnútroštátnej diaľkovej dopravy v procese prípravy súťaže na poskytovanie dopravných služieb vo verejnom záujme. Ide o komplexný proces, ktorý dosiahne požadovaný efekt len v prípade, ak bude dobre pripravený a nastavený. V článku sú identifikované dve roviny podstatné pre zabezpečenie dobrých štartovacích podmienok súťaže - nastavenie parametrov železničnej infraštruktúry z hľadiska kapacity a bezpečnosti a tiež prevádzkovo-technologické aspekty, reprezentované nastavením možnosti prípojných a tarifných väzieb medzi dopravcami.

Pri akceptovaní uvedených rámcových návrhov bude možné poskytovať služby v liberalizovanom prostredí na požadovanej kvalitatívnej úrovni s

cieľom uspokojiť zákazníka - cestujúceho. Z pohľadu cestujúceho je rozhodujúci čas prepravy, pričom je potrebné si uvedomiť, že zamýšľaná linka pre otvorenie súťaže Bratislava - Banská Bystrica už má v súčasnosti významného konkurenta v podobe automobilovej dopravy po dobudovaní rýchlostnej komunikácie R 1, s pomocou ktorej možno dosiahnuť prepravný čas autobusovou dopravou za 2 h 50 min resp. 3 h 25 min a individuálnou automobilovou dopravou za 2 h 5 min.

Príspevok bol spracovaný s podporou projektu „Kvalita vzdelávania a rozvoj ľudských zdrojov ako piliere vedomostnej spoločnosti na Fakulte PEDAS Žilinskej univerzity v Žiline (ITMS 26110230083)“



Moderné vzdelávanie pre vedomostnú spoločnosť/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ

Literatúra

- [1] GAŠPARÍK, J. a kol.: Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej služby v doprave v kontexte globalizácie. Čiastková správa k projektu VEGA 1/0188/13, Žilinská univerzita v Žiline 2014
- [2] KENDRA, M – MAŠEK, J. (2013): Skúsenosti s poskytovaním prepravných služieb v regionálnej železničnej doprave súkromným dopravcom. In *Regulovaná a neregulovaná konkurencia na kolejiách*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita MuniPress, 2013. str. 117-129. ISBN 978-80-210-6425-6.
- [3] KREMENSKÝ, P. (2015): Vlaková linka do Banskej Bystrice láka české a nemecké firmy. In: *SME Ekonomika*. [online]. [cit. 06. 10. 2015]. Dostupné na: <<http://ekonomika.sme.sk/c/7669051/vlakova-linka-do-banskej-bystrice-laka-ceske-a-nemecke-firmy.html>>
- [4] KVIZDA, M. (2013): Regulace konkurenčního prostředí na železnici – čas rozhodnout. In *Regulovaná a neregulovaná konkurencia na kolejiách*. 1.

vyd. Brno: Masarykova univerzita MuniPress, 2013. str. 93-116. ISBN 978-80-210-6425-6

- [5] Predbežné oznámenie verejnej súťaže vo Vestníku č. 188/2015 [online]. [cit. 05. 10. 2015]. Dostupné na: <<https://www2.uvo.gov.sk/profily/-/profil/zdokumenty/2305/155045>>
- [6] Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. [online]. [cit. 03. 10. 2015]. Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=165524>

Ing. Veronika Gáborová

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1
010 26 Žilina
e-mail: veronika.gaborova@fpedas.uniza.sk

doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 1
010 26 Žilina
e-mail: jozef.gasparik@fpedas.uniza.sk

HODNOTENIE PLNENIA ŠTANDARDOV KVALITY V REGIONÁLNEJ OSOBNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE V PODMIENKACH SR

Evaluation of the fulfillment of quality standards in regional rail passenger transport in Slovakia

PAVOL MEŠKO, MÁRIA CHOVANCOVÁ

Abstract

Defining quality standards of performance in the regional passenger transport in the Slovak republic can be characterized by the orderer regional and long-distance transport is the Ministry of transport, construction and regional development. Transport service contracts are closed by two railway undertakings, whereby are defined certain quality standards already. There is not given a precise definition of regional rail transport what can be problematic after decentralization of ordering the transportation performance.

For the evaluation of quality standards need to create a methodology for evaluating the quality of services in regional passenger rail transport as a tool for comprehensive assessment of the level of quality in terms of customer eventually the transport coordinator. There is a relationship the orderer to railway undertaking, orderer to customer and to rail infrastructure manager. The methodology evaluates the parallelly claims against the railway undertaking and includes measurement of customer satisfaction with the quality of service.

Abstrakt

Definovanie plnenia štandardov kvality v regionálnej osobnej doprave v SR možno charakterizovať tak, že objednávateľom regionálnej i diaľkovej dopravy je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Zmluvy o dopravných službách sú uzatvorené s dvomi dopravcami, v ktorých sú už definované určité štandardy kvality. Nie je však daná presná definícia regionálnej železničnej dopravy, čo môže byť problematické pri decentralizácii objednávania výkonov.

Na hodnotenie štandardov kvality je potrebné vytvoriť metodiku hodnotenia kvality služieb v regionálnej osobnej železničnej doprave, ako nástroj na komplexné hodnotenie úrovne kvality, z hľadiska objednávateľa príp. koordinátora dopravných výkonov. Metodika obsahuje integrovaný pohľad hodnotenia štandardov kvality v troch nosných rovinách, a to vzťah objednávateľa s dopravcom, so zákazníkom a s manažérom železničnej infraštruktúry. Metodika hodnotí súbežne požiadavky voči dopravcovi a obsahuje meranie hodnotenia spokojnosti zákazníka s kvalitou poskytovaných služieb.

Keywords

standards of quality; kriteria of quality; regional passenger rail transport

Klíčové slová

štandardy kvality; kritéria kvality; regionálna osobná železničná doprava

Úvod

Hlavným poslaním osobnej dopravy je uspokojovanie požiadaviek zákazníkov (cestujúcich). Medzi základné požiadavky patrí kvalita, flexibilita, rýchlosť a bezpečnosť prepravy. Systematické sledovanie a vyhodnocovanie kvality poskytovaných služieb v regionálnej osobnej železničnej doprave je dôležitým nástrojom zvyšovania jej konkurencieschopnosti. Predovšetkým je potrebné poznať vnímanie kvality a hodnoty služby z pohľadu zákazníka (cestujúceho).

Kvalita je rozdielne vnímaná z hľadiska užívateľa dopravy a poskytovateľa prepravnej služby alebo organizátora prepravy. Významná je prepojenosť týchto subjektov a tiež interakcia prepravovaných osôb s dopravným systémom.

Objednávateľom regionálnej i diaľkovej dopravy v SR je Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Zmluvy o dopravných službách sú uzatvorené s dvomi dopravcami, v ktorých sú už definované určité štandardy kvality. Cieľom objednávateľa výkonov vo verejnom záujme je snaha vytvoriť vzájomne previazaný a pre zákazníkov dostatočne kvalitný a jednoduchý komplexný verejný dopravný systém.

Zámerom definovania štandardov kvality je vytvoriť konkurencieschopný systém voči individuálnej automobilovej doprave. Okrem udržania si súčasných zákazníkov a naplnenia ich očakávaní je snaha o prilákanie nových zákazníkov. Konkrétne štandardy kvality a ich kritériá sú náplňou článku.

Štandardy kvality regionálnej osobnej železničnej dopravy

Štandardy kvality regionálnej železničnej osobnej dopravy majú úlohu stanoviť jednotnú úroveň kvality poskytovaných služieb, pričom vychádzajú z STN EN 13 816.

Aby bolo možné stanovené štandardy kvality sledovať, vyhodnocovať a porovnávať je potrebné aby boli vnímané komplexne a systémovo. Štandardy kvality regionálnej železničnej osobnej dopravy musia byť záväzné pre všetky železničné podniky poskytujúce služby v železničnej osobnej doprave. Zároveň na napĺňaní týchto štandardov sa musí spolupodieľať aj manažér železničnej infraštruktúry. Aktualizácia štandardov kvality by sa mala vykonávať spravidla raz za rok po prerokovaní so všetkými zúčastnenými subjektmi.

Štandardy kvality predstavujú konkrétnu špecifikáciu merateľných kritérií kvality v podmienkach regionálnej železničnej dopravy a je potrebné ich definovať vo vzťahu k týmto zúčastneným subjektom:

- Železničný dopravca
- Manažér železničnej infraštruktúry
- Objednávateľ (štandardy dopravnej obsluhy regiónu)

Na základe štandardov kvality možno stanoviť rozsah meraní a spôsob merania kvality poskytovaných služieb a následne vykonať opatrenia na zlepšenie kvality, respektíve elimináciu rizík vzniku situácií vedúcich k znižovaniu kvality poskytovaných služieb.

Plnenie štandardov kvality poskytovaných služieb zmluvne zaväzujú koordinátora a poskytovateľa dopravnej služby (doprovca) merať a vyhodnocovať štandardy kvality. Každý zo zvolených štandardov kvality je potrebné definovať a stanoviť sankcie, prípadne bonusy.

Cieľom zavedenia štandardov kvality v regionálnej osobnej železničnej doprave je zabezpečiť dlhodobý rast výkonov železničnej regionálnej

osobnej dopravy, poskytovať služby na vysokej kvalitatívnej úrovni, tak aby bola železničná regionálna osobná doprava konkurencieschopná a v neposlednom rade zvyšovať zisk železničnej regionálnej osobnej dopravy.

Štandardy kvality vo vzťahu k dopravcovi

Vo vzťahu objednávateľa výkonov v železničnej doprave k dopravcovi sú definované tieto kritéria hodnotenia kvality:

- Vozidlový park

V rámci štandardov kvality sú definované určité konštrukčné vlastnosti a vybavenie vozidiel. Konkrétne ide o požiadavku interoperability vozidiel s prístupom na nadregionálne trate, klimatizáciu vozidiel, definíciu minimálnej konštrukčnej rýchlosti, minimálnej požadovanej kapacity v počte miest na sedenie. Vlaky označené v cestovnom poriadku medzinárodným symbolom pre prepravu telesne postihnutých osôb sú zaistené počas celého obdobia platnosti GVD a v celom úseku bezbariérovým dostupným vozidlom. Vozidlá sú označené logom dopravcu.

- Komfort počas jazdy

Jazda vo vlaku musí byť pokojná a pohodlná, bez neprimeraného hluku a otrasov. Teplota vo vnútorných priestoroch vozňov osobnej prepravy má byť v hodnotách podľa príslušnej normy, zásadne vo vykurovacom období nesmie klesnúť pod 18°C. V letnom období vo vlakoch vybavených klimatizáciou je garantovaná teplota o 5°C nižšia ako vonkajšia (ak prekročí 30°C). Osvetlenie vozňov osobnej prepravy v mieste sediaceho zákazníka má byť v hodnotách podľa príslušnej normy, zariadenia pre tlmenie osvetlenia cestujúcimi musia byť funkčné vo všetkých prípadoch. Štandardy kvality sa zameriavajú aj na čistotu interiéru a exteriéru vozidiel. Každý prvý ranný východiskový vlak vychádzajúci zo stanice s pracoviskom THÚ má byť vyčistený.

- Poskytovanie informácií zákazníkom

Pred prepravou ide najmä o zverejnenie informácií o prepravných podmienkach, tarifných podmienkach, predajných miestach cestovných dokladoch a cestovných poriadkoch. Dopravca je povinný poskytovať

aktuálne informácie na svojej webovej stránke a odpovedať na písomné sťažnosti do 30 dní.

Počas prepravy sú zákazníci informovaný prostredníctvom informačných tabulí vo vozidlách a od vlakového personálu. Vlakový personál bezodkladne informuje cestujúcich o spojeniach, v prípade mimoriadností o príčinách tohto stavu, o predpokladanom zdržaní, na požiadanie a ak to prevádzková situácia dovoľuje, poskytujú cestujúcim informácie o nadväzných vlakoch.

Štandardy kvality vo vzťahu k manažérovi železničnej infraštruktúry

Štandardy kvality, ktoré má plniť manažér železničnej infraštruktúry, vychádzajú z úloh tohto subjektu pri zabezpečovaní riadenia dopravy a pridelovania kapacity železničnej dopravnej cesty, ako aj zo správcovskej úlohy budov železničných staníc a zastávok. Návrh štandardov je previazaný na prevádzkovanie železničnej dopravy dopravcom. Ide o tieto kritériá:

- Dostupnosť železničného systému

Manažér infraštruktúry má zabezpečiť prístup k systému železničnej infraštruktúry a použiteľnosť železničnej infraštruktúry z geografického hľadiska. Objednávateľ podáva návrhy na opatrenia na rozšírenie železničnej infraštruktúry (dobudovanie a preložky tratí, zastávok, nástupíšť, THÚ staníc).

- Intervalový/taktový grafikon

Manažér infraštruktúry sa zaväzuje pri konštrukcii grafikonu vytvárať podmienky pre konštrukciu intervalového/taktového cestovného poriadku s kvalitnými trasami. Pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry vychádza v ústrety objednávateľovi regionálnej dopravy pri dosahovaní tohto cieľa.

- Nadväznosť spojov

V operatívnej prevádzke pri riadení dopravy sa manažér infraštruktúry zaväzuje dbať na vytváranie požadovaných prípojov objednávateľom resp. dopravcom.

- Bezbariérovosť staníc a zastávok

Manažér infraštruktúry garantuje, že všetky stanice a zastávky využívané pre objednávky regionálnej dopravy disponujú bezbariérovým prístupom na všetky nástupištia.

- Čistota a komfort železničných staníc a zastávok

Manažér infraštruktúry zodpovedá za čistotu, dostatočný počet lavičiek a čakárenských priestorov definovaných podľa požiadaviek objednávateľa a frekvencie cestujúcich a za dostatočné priestory pre zamestnancov dopravcu.

- Informácie na staniciach a zastávkach

Manažér infraštruktúry umiestni vo vhodných miestach na staniciach a zastávkach informácie s odchodmi a príchodmi vlakov, ako aj vývesné cestovné poriadky. Manažér infraštruktúry poskytuje dopravcom prístup k informáciám o ich vlakoch vo svojom prevádzkovom informačnom systéme. V dohodnutých staniciach podáva hlásenia v staničnom rozhlase o príchodoch a odchodoch vlakov a ďalšie prevádzkové upozornenia. Vybrané stanice sú vybavené informačnými panelmi s informáciami o jazdách vlakov. Tieto informácie zahŕňajú číslo vlaku a linky, cieľovú stanicu, smer jazdy, pravidelný čas odchodu, predpokladané meškanie aktualizované online.

- Informácie počas jazdy

Dôraz sa kladie na prístup dopravcu do prevádzkového informačného systému manažéra infraštruktúry. Manažér infraštruktúry sa zaväzuje podávať zamestnancom dopravcu, najmä dispečerom ale i zamestnancom prichádzajúcich do kontaktu s cestujúcimi aktuálne informácie o odklone od plánu jazdy z dôvodu prekážky na infraštruktúre a o ďalších opatreniach akými sú napríklad odklony.

- Kvalitná železničná infraštruktúra

Kvalitná železničná infraštruktúra znamená predovšetkým kvalitný zvršok, plnú traťovú rýchlosť, požadovanú dĺžku nástupíšť, dostatočnú kapacitu železničnej infraštruktúry, osvetlenie nástupíšť, čakárne.

Štandardy kvality dopravnej obsluhy regiónu

Spracovanie štandardov kvality dopravnej obsluhy regiónu je úlohou objednávateľa resp. koordinátora dopravného systému. Sú podkladom k vypracovaniu objednávky rozsahu dopravy objednávateľom a k tvorbe cestovného poriadku. Štandardy kvality regionálnej železničnej osobnej dopravy vo vzťahu k tvorbe plánu dopravnej obsluhy sú nasledovné:

- Nadväznosť spojov (linkotvorba)

Cieľom je vytvoriť kvalitný cestovný poriadok s linkami podľa prúdov cestujúcich s primeranými nadväznosťami v rámci druhu dopravy, ako aj medzi rôznymi druhmi dopravy. Frekvencie spojov budú stanovené na základe pravidelných prieskumov prepravných prúdov u cestujúcich vo verejnej hromadnej doprave v regióne. Kontrolným ukazovateľom je počet prepravených cestujúcich železničnou dopravou.

- Frekvencia spojov

Objednávateľ sa zaväzuje objednať dopravné služby v regionálnej doprave v zmysle plánu dopravnej obslužnosti a na každej prevádzkovej trati objedná minimálny počet vlakov za deň s cieľom poskytnúť minimálny štandard obsluhy. Frekvencie spojov budú stanovené na základe pravidelných prieskumov prepravných prúdov u cestujúcich vo verejnej hromadnej doprave, ako aj u obyvateľstva v regióne (prúdy IAD). Verifikácia spokojnosti zákazníkov bude vykonaná dotazníkovým prieskumom zameraným na kvalitu.

- Kvalita spojenia v regióne

Objednávateľ bude dbať na prípravu takého cestovného poriadku, aby definovaný ukazovateľ kvality spojenia v regióne bol čo najpriaznivejší pre cestujúcich. Definované minimálne štandardy kvality spojenia v regióne:

- Priemerná cestovná rýchlosť
- Priemerná rýchlosť dosiahnutia
- Priemerný čas čakania

Štandardy trás liniek verejnej osobnej dopravy riešia koncepciu trasovania liniek verejnej osobnej dopravy. Cieľom organizácie verejnej osobnej dopravy je garancia dostupnosti niektorých základných cieľov ciest bez prestupu aj pri snahe o maximálnu efektívnosť verejnej osobnej dopravy

odstránením prebytočnej súbežnosti spojov verejnej osobnej dopravy pri jednotlivých druhoch dopravy.

Štandardy minimálneho počtu spojov verejnej osobnej dopravy v záväzku verejnej služby musia hodnotiť celkovú dopravnú obsluhu, nielen zmluvné výkony. Podstatou je zabezpečenie dopravnej obsluhu územia. Štandardy frekvencie spojov úzko nadväzujú na rozpočtové možnosti objednávateľa resp. verejných zdrojov.

Štandardy dostupnosti nástupných miest verejnej osobnej dopravy definujú maximálnu vzdialenosť obcí s minimálne 10 obyvateľmi k zastávke verejnej osobnej dopravy (pre časť obcí, rovnako aj u väčších obcí bez zodpovedajúcej komunikácie k zastávke).

Štandardy dopravného systému a siete majú za úlohu riešiť koncepciu spojenia na sieti a zabezpečiť dostupnosť.

Hodnotenie štandardov kvality poskytovaných služieb

Základným princípom politiky kvality poskytovaných služieb v regionálnej železničnej osobnej doprave je uspokojiť požiadavky zákazníka a orientácia na dodržanie stanovených štandardov kvality.

Úlohou objednávateľa dopravnej služby je zaistiť optimálnu dopravnú obsluhu územia pri efektívnom využívaní zdrojov a pri plnení zásad dopravnej politiky. Úlohou koordinátora je záväzne plniť požiadavky normy STN EN ISO 9001 : 2009 a STN EN 13816. Z tohto dôvodu koordinátor zavedie a udržiava systém manažmentu kvality a princípy permanentného zlepšovania všetkých procesov ovplyvňujúcich kvalitu poskytovaných služieb vo verejnej osobnej doprave. Pre efektívne poskytovanie kvalitných služieb je potrebné zaviesť kontrolné procesy každej činnosti, ktorá má vplyv na splnenie požiadaviek zákazníka.

Úlohou poskytovateľa dopravnej služby je zabezpečiť všetky úkony spojené s poskytnutím dopravnej služby v náležitej kvalite, plniť všetky stanovené štandardy kvality poskytovaných služieb.

Dopravca musí dbať o bezpečnú, pohodlnú, rýchlu a dostupnú prepravu cestujúceho (zákazníka) pri maximálnom splnení jeho požiadaviek. Dopravca musí svoje služby cestujúcemu poskytovať podľa schválených štandardov kvality na európskej úrovni s cieľom udržať si súčasných

zákazníkov prípadne zvýšiť dopyt po službách dopravcu, dopravca musí tiež dohliadať na vysoký kvalitatívny štandard svojich zamestnancov a technických prostriedkov. Najcennejším majetkom podniku je odborná spôsobilosť a zručnosť zamestnancov. Z tohto dôvodu je potrebné neustále dohliadať na zvyšovanie odbornej spôsobilosti a kariérneho rastu zamestnancov i vo vzťahu k plneniu definovaných kritérií kvality týkajúcich sa personálu a jeho prístupu k zákazníkom.

Realizácia dopravných služieb je priamo v kompetencii dopravcu, keďže zákazník vníma poskytnutú službu náležitosťami železničného podniku. Zabezpečenie dopravnej obsluhy verejnou dopravou je však verejnou službou, ktorá má uspokojiť potreby obyvateľstva v regióne. Požiadavky zákazníkov pri definovaní dopravných služieb v ich mene formuluje subjekt, ktorý objednáva dopravné výkony.

Poskytované služby v regionálnej železničnej osobnej doprave sú hodnotené z pohľadu objednávateľa dopravných služieb. Tento subjekt zodpovedá za vyhodnotenie požiadaviek zákazníkov a koordináciu dopravných výkonov.

Hodnotenie integruje riešenie hodnotenia štandardov kvality v regionálnej osobnej železničnej doprave v dvoch nosných rovinách:

- Vzťah objednávateľa a dopravcu
- Vzťah objednávateľa a zákazníka

Usporiadanie železničného trhu predurčuje vťahnutie do vzťahov subjektu zodpovedného za prevádzkovanie železničnej infraštruktúry, teda pristupuje:

- Vzťah objednávateľa a manažéra železničnej infraštruktúry

Tento vzťah je potrebné hodnotiť samostatne.

Komplexné zhodnotenie kvality poskytovaných dopravných služieb v regionálnej doprave

Náplňou komplexného hodnotenia je zjednocujúce vyhodnotenie kvality poskytovaných služieb pohľadom zákazníka i pohľadom objednávateľa. Ak úroveň kvality poskytovanej služby zodpovedá požiadavkám zákazníka a

zároveň zodpovedá požadovanej vnímanej úrovni kvality z pohľadu zákazníka, možno konštatovať, že bola dosiahnutá spokojnosť zákazníka, z čoho pramení spokojnosť objednávateľa a cyklus hodnotenia končí v danom období.

V prípade že kvalita poskytovanej služby nezodpovedá požiadavkám zákazníka, je potrebné vykonať nápravné opatrenia pre zlepšenie štandardu kvality a zopakovať celý proces hodnotenia kvality poskytovanej služby na strane železničného dopravcu.

Stanovenie koordinátora výkonov regionálnej osobnej dopravy ako rozhodovacieho článku pri hodnotení štandardov kvality poskytovaných služieb na základe meraní kvality poskytovaných služieb a na základe kontroly plnenia zmluvných štandardov má za cieľ zastupovať záujmy zákazníka pri dosahovaní požiadaviek na poskytovanie verejných služieb v doprave.

Záver

Štandardy kvality regionálnej železničnej osobnej dopravy majú za cieľ stanoviť jednotnú úroveň kvality, pričom vychádzajú z noriem EÚ, predovšetkým z STN EN 13 816 a rešpektujú strategické potreby cestujúcich.

Podľa subjektov, ktorých sa dané štandardy týkajú sú rozdelené do troch skupín, a teda sú to štandardy kvality vo vzťahu k dopravcovi, štandardy kvality vo vzťahu k manažérovi železničnej infraštruktúry a štandardy kvality dopravnej obsluhy regiónu. Pri naplňaní týchto štandardov je nutná prepojenosť subjektov zúčastnených na realizácii poskytovaných služieb.

V prvom rade je potrebné poznať vnímanie kvality a hodnoty služby z pohľadu zákazníka (cestujúceho). Záujmy zákazníka zastupuje objednávateľ dopravných výkonov vo verejnom záujme.

Samostatne sú navrhnuté štandardy kvality pre manažéra železničnej infraštruktúry a najmä samoevaluačné štandardy pre objednávateľa, ktorý zo svojej pozície komplexne zhodnotí úroveň kvality dopravných služieb v regióne kontrolou u dopravcu a dotazníkovým prieskumom u zákazníkov.

Návrhy plne korešpondujú s dopravnou politikou EÚ, najmä s Bielou knihou Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho

zdroje, normami kvality a s operačným programom doprava v horizonte 2020. Vytárajú tak priestor pre naplnenie cieľa podpory rozvoja verejnej osobnej železničnej dopravy prostredníctvom zvýšenia jej kvalitatívnej úrovne.

Príspevok vznikol v nadväznosti na riešený projekt spolufinancovaný zo zdrojov EÚ s názvom „Kvalita vzdelávani a rozvoj ľudských zdrojov ako piliere vedomostnej spoločnosti na Fakulte PEDAS Žilinskej univerzity v Žiline“, ITMS kód projektu 26110230083“, riešeného na Žilinskej univerzite v Žiline.



Moderné vzdelávanie pre vedomostnú spoločnosť/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ

Literatúra

- [1] Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015 Dostupné z: www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=mdpt/dokumenty/dp...
- [2] GAŠPARÍK, J. a kol. (2013): *Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej služby v doprave v kontexte globalizácie*. Priebežná správa grantového projektu VEGA 1/0188/13, Žilinská univerzita v Žiline
- [3] MOJŽIŠ, V. a kol. (2003): *Kvalita dopravných a přepravných procesů*, 1. vydanie, Edičné stredisko Univerzity Pardubice, ISBN 80-86530-09-4.
- [4] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave
- [5] PEČENÝ, L. (2014): *Štandardy kvality poskytovaných služieb v regionálnej osobnej železničnej doprave*. Dizertačná práca. Žilinská univerzita v Žiline
- [6] Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe Príloha 3

Ing. Pavol Meško, Ph.D.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
pavol.mesko@fpedas.uniza.sk

Ing. Mária Chovancová

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
maria.chovancova@fpedas.uniza.sk

NABÍDKOVÁ ŘÍZENÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ Z HLEDISKA MAKROEKONOMIKY A JEJÍCH SOUČASNÝCH KLÍČOVÝCH PROBLÉMŮ

Tendering for public transport services in terms of
macroeconomics and its current key issues

ANTONÍN PELTRÁM

Abstract

The European Commission chaired by Mr. Barroso had not pushed through the fourth railway package because of focused rationalization of transport services predominately based with the competition on the open market. But this European Commission began with a massive promotion of investment in transport infrastructure. There was developed huge effort to maximize effective investment. The new Commission has added the pioneer role of public share on investment together with instigating private capital to be less hesitant if the participant States and the EU shall support projects. There could be enough money to develop efficient transport system. In favour of further development there could be used even good managed in-flows of migrants.

Transport provides public services in general interest; owed to each citizen taking into account its financial situation, personal mobility and access to the transport network. It also means the loss-making services that are in focus of the social pillar of the EU policy. The private operator has the fundamental objective to maximize profits, competition changes this effort to the average net return on capital.

In network industries privatization of public services in general interests, with nearly 95% of total train kilometers in inland passenger railway transport EU could be with the privatisation of only some trains more expensive. There is the problem of "cherry picking", privatization of individual connections with the possibility to select the most efficient routes. The business operator does not shift money from the higher revenue potential for the operation to socially necessary parts of the network no liable to cover expenses. Thereby could be undermined the economic foundations of public services of general interest, whose connections are either canceled or converted into financial burden for

public budget. There should be problem to define the difference of about 5% of business operated services, which impedes fair competition.

„Cherry picking“ problem is yet after about 3 years disputes not solved, but there are general principles of fair competition (measure with a tendency to approximate the taxation, taxing profits in the countries where they are generated etc.) that facilitate to open fair railway market. In this milieu the unsolved task should be better solved in a due course.

New disputes on political principles of the 4th railway package would continue on the Transport Council held 8th October in Luxembourg. It could be complicated, because the base for political disputes has been the proposal of the European Commission's proposal for fourth package early 2013 with just outstanding „cherry picking“. In annex 1 there are conclusions of the Council of transport to the political agreement concerning the 4th railway package. The next (and last) session under the presidency of Luxembourg in December 2015 could negotiate concrete legal acts.

Abstrakt

Barrosova Evropská komise neprosadila čtvrtý železniční balíček s prioritním zaměřením na racionalizaci služeb otevíráním trhu soutěži. Začala ale s masivní podporou růstu investic do dopravní infrastruktury. Junckerova Komise pokračuje v podpoře efektivního investování, v němž se podněcuje vstup váhajícího soukromého kapitálu kapitálovou účastí EU a státu. Podle odhadu Komise, opírajícího se o odhady Evropské centrální banky, je v EU dostatek kapitálu pro rozvoj, který lze mobilizovat i pro potřebný rozvoj dopravního systému. Ve prospěch rozvoje se dokonce předpokládá využít i opatření, přijatá k regulaci desorganizované nenadále velké imigrace.

Doprava poskytuje veřejné služby v obecném zájmu; mají být dostupné každému obyvatele EU s ohledem na jeho finanční situaci, potřebu osobní mobility a možnost přístupu k dopravní síti. To také znamená, že ztrátové služby, patřící do sociálního pilíře sociální tržní ekonomiky budou dotovány z veřejných prostředků.

Na veřejné dopravní služby v obecném zájmu připadá v EU podle odhadu Komise 95% vlakových kilometrůch vnitrostátní osobní dopravy. Předpokládají se u nich stejné přepravní podmínky včetně jízdného na celé síti. Privatizace počínající od ekonomicky nejefektivnějších linek, jejichž

přebytek výnosů nad provozními náklady původně sloužil na úhradu společensky nutných, ale dotovaných spojů, vede k tzv. „cherry picking“. Soukromý provozovatel má jako základní cíl maximalizovat zisk, jehož výši na průměrnou míru zisku transformuje konkurence. Chce tedy spoje s nejvyšším možným výnosem, přičemž je ochotný hradit náklady pouze těchto spojů. Dosažený zisk využije pro zlepšení přepravy, snížení cen jízdného a využití lepší dražší techniky. Nepřispívá však na dotace ztrátových spojů. (Pokud je bude na objednávku provozovat, bude požadovat kompenzaci ztrát do výše průměrného zisku). Naopak zatím může zvolenou trasou spoje odlákat cestujících ze spojů veřejných služeb. Tím se ohrožuje ekonomický základ síťových veřejných služeb. A buď se zvýší státní dotace, nebo služby zaniknou.

Zábranu "Cherry picking" se po cca 3 létech sporů nepodařilo vyřešit. Bylo však dosaženo obecného pokroku ke spravedlivějšímu zdanění zveřejňováním majetků subjektů se sídlem v zahraničí, automatickou výměnou informací mezi státy a zásadou zdaňování zisku ve státě, kde se generuje apod. Problém férové konkurence na segmentech železniční sítě se zřejmě vyřeší v brzké době. Nová jednání o politických principech 4. balíčku budou na Radě dopravy 8. října 2015 v Lucemburku. Budou složité, protože jedním z podkladů je návrh Evropské komise k balíčku z počátku 2013, v němž není tento problém uspokojivě řešen.

Keywords in English

Economic development; Public transport market opening

Klíčová slova

Ekonomický rozvoj; Otevření trhu veřejné dopravy

Úvod

Barrosova Komise se v posledních letech jejího funkčního období výrazně zasloužila o prudký nárůst objemu infrastrukturních investic. Neprosadila však 4. železniční balíček; ve snaze o rychlou racionalizaci železniční osobní dopravy uvolněním trhu se nepodařilo stanovit férové podmínky konkurence pro případ soutěžení více dopravců na jednom síťovém segmentu. K tomu bylo nutno vyřešit klíčový bod narušující působení neviditelné ruky trhu: uspokojivou ochranou proti „cherry picking“ - vybírání třešniček v podobě privatizace spojů od těch s největším počtem cestujících, a tedy i přebytkem tržeb nad přímými provozními náklady. Tím došlo ke všeobecnému podkopání ekonomických základů veřejných

dopravních služeb v obecném zájmu. Stávající praxe musí vést buď k jejich rušení, nebo ekvivalentnímu navyšování požadavků na veřejné rozpočty. Předliberalizační praxe při tom ukazovala, že jediný celosíťový operátor křížově financoval ze ziskových linek částí schodku na ztrátových linkách provozovaných v rámci veřejných služeb v obecném zájmu v méně příznivých podmínkách. Stát hradil- někdy neúplně- jen ten zbytek.

Podle staré definice Evropské komise mají být v případě dopravy veřejné služby v obecném zájmu dostupné finančně, a tak umožňovat osobní mobilitu všem obyvatelům EU. To znamená státní podporu, přičemž konkrétní způsob realizace je v gestci členských států.

V době vyvrcholení sporů de facto o zábraně „cherry picking“ došlo k podávání žalob Evropské komise k Evropskému soudnímu dvoru prakticky na všechny členské státy EU s železnicemi za nedostatečné uvolňování trhu služeb železniční osobní dopravy bývalými státními monopoly. Evropský soudní dvůr s rozhodnutím váhal. Ve vnitrostátní železniční osobní dopravě v EU bylo v době vrcholících diskuzí dotováno členskými státy až 95% vlakových kilometrů osobní železniční dopravy (Evropská komise), protože šlo o výkony veřejných služeb v obecném zájmu. Dotace na ně tvoří podstatnou část povolených relativně velkých státních podpor železniční dopravy. Jejich celkovou výši se ale zatím EUROSTATu nikdy nepodařilo na srovnatelné evropské bázi celkových státních podpor vyčíslit.

Nepodařilo se také plně vymezit, v čem je nadstandardní úroveň nad veřejnými službami u zbylých cca 5% vlakových km osobní dopravy. Při poskytnutí vyšší kvality by navíc proti veřejným službám za normálních podmínek na trhu měly být služby dražší, protože by i tak měly přispívat přesunem části tržeb na méně efektivní, ale společensky žádoucí služby. A stanovení tohoto příspěvku patří do oblasti problémů zamezení „cherry picking“. Posléze by neměla soutěž umožnit kanibalizaci „extraspojů“ na spojích vypravených v rámci veřejných služeb. Také nasazení moderních jednotek, umožněných ziskovostí privatizované linky, musejí posléze nahradit ve zvýšené míře dotace veřejných financí (některé jsou skryté), nebo dojde ke zrušení části služeb v obecném zájmu. Příklad postupu je ve sborníku mezinárodní konference tohoto kolektivu v Praze: jeden z nových dopravců dokonce snížil cenu jízdenky na nejlukrativnější relaci

dumpingem pod 40% dřívější ceny dominantního dopravce, ke škodě všech 3 soutěžících dopravců. Dalším problémem liberalizace železničních linek je obtížné dosažení jednotných přepravních podmínek a sjednocení tarifů, které patří k zásadním požadavkům evropské dopravní politiky.

K řešení přispějí obecná pravidla pro rozvoj ekonomiky

Všechny tyto problémy jsou v současné době překryty - a dokonce ve prospěch rozvoje dopravní infrastruktury příjemně - zásadním zvratem v pojetí rozvoje EU ze strany předsedy Evropské komise Junckera s posílenou pozicí přímou volbou předsedy Komise Evropským parlamentem.

Stěžejním bodem programu Komise je maximalizace výdajů na efektivní investice umožňující restrukturaliaci ekonomiky a zvýšení globální konkurenceschopnosti EU. Nová politika nahrazuje pojetí rozpočtové odpovědnosti skrz škrty (včetně investičních výdajů) kontrolou vynakládaných veřejných prostředků. Zásadním cílem je urychlit investicemi růst ekonomiky a zvýšit zaměstnanost. Mezi dopravní priority patří budování transevropských sítí. Ty jsou zčásti financované na vrub kvót přidělených kohezním státům, pro něž se prostředky rozdělují podle kvality a ekonomického přínosu projektů. Projekty vybírá Evropská komise, ale před vyhlášením je potvrzuje stálá skupina nejlepších evropských expertů. A ta také bude podle týchž kritérií hodnotit návrhy projektů v rámci kvót spolufinancování kohezních států.

Jedinou překážkou pro to, aby se ČR více podílela na tomto investičním boomu, bude nezkrácení investičního cyklu s výkupem pozemků pouze za cenu uvedenou v platné cenové mapě a s rychlým projednáním odvolání, do něhož patří i účast odborníků na hodnocení vlivu dopravy na životní prostředí se znalostmi dopravy.

Zvyšuje se důraz na veřejné investice jako nástroj obnovy důvěry v rozvoj poptávky na trhu a přilákání soukromého kapitálu, kterého je podle odhadu Evropské komise a Evropské centrální banky násobek toho, co by bylo možno investovat do rozvoje ekonomiky. Investiční plán pro Evropu počítá soustředěním veřejných a soukromých prostředků navýšit zdroje na investice jen na následující 3 roky této Komise nejméně na 315 mld. €. A mohlo překvapit, že se na plánu bude podílet vkladem 315 mld. € i Čína.

V rámci vytváření Evropské unie bankovních trhů navrhuje Komise v přenesené pravomoci snížit hodnocení rizikovosti projektů u tzv. kvalifikovaných projektů dopravní infrastruktury, protože investice do nich jsou i finančně trvale udržitelné a snížením hodnocení rizikovosti mohou banky a zejména pojišťovací fondy s bilionovými zdroji € uvolnit další částky k nasycení potřeb dopravních investic v příštích létech, odhadovaných na 2 biliony €.

Jeich čerpání bude ovšem těsně spjato s režimem tvrdého uplatňování pravidel EU pro čerpání veřejných prostředků, i když se připouští řešit situace, kdy v krizi přijatých více než 40 směrnic k zábraně rozpadu finančního systému přenesla břemena z opatření podle hodnocení Komise na nejméně bohaté a tuto situaci nutno řešit. A příval směrnic mohl vést k nežádoucím efektům, proto Komise zahájila rozsáhlou akci výzvou k podávání důkazů všech zainteresovaných k funkčnosti a provázanosti, případně nadbytečnosti (protože trvalá veřejná kontrola na úrovni EU a členských států je samozřejmá).

Dostatek úsporně vynakládaných prostředků garantovaných EU dává naději na jakékoliv zvládnuté financování rozvoje prorit, hlavně v dopravě, na prorůstovou ekonomiku s vysokou zaměstnaností, i přes zkoušky v podobě imigrační krize. Zčásti vznikly likvidací některých totalitních struktur bez domyšlení, kdo místo svrhlých nastoupí (příspěvek EU na přijetí několika tisíc asylantů ohrožených na životě Českou republikou a přípravu přemístění či návratů nežádoucích ekonomických migrantů je přes 2,4 mld. Kč, necelé 3% celkové uvolněné částky. Ve více postižených státech jsou částky podstatně větší; viz tabulka o finanční pomoci EU členským státům postiženým migrační krizí).

Německo, které pracuje nepřetržitě s představami o dlouhodobém rozvoji ekonomiky a trhu práce ohrožených stárnutím, se zřejmě příliš široce rozmáchlo; migrace byla sice EU a OSN předvídána už od roku 2000, ale postupně, v organizačně zvladatelném příjmu azylantů a proto s nižšími příspěvky na humanitární pomoc prostřednictvím fondů OSN, než státy přislíbily. Ale snaha z regulované migrace vytěžit co nejvíce pro růst ekonomiky trvá.

Růst je základem studie 5 předsedů (Komise, EU, Evropského parlamentu, eurozóny a ECB), která má vést k dovršení ustavení Spojených států evropských nejpozději do roku 2025.

Finanční zdroje na obecné služby ve veřejném zájmu

Od roku 2013 nabyl účinnosti (po ratifikaci všemi státy EU kromě Spojeného království, Chorvatska a České republiky) po někaletém projednávání dokument, nazývaný v odkazech Komise na něj „Pakt o stabilitě, koordinaci a růstu“. Oficiální překlad není k dispozici. Z Paktu plynou základní parametry ekonomiky EU: schodek veřejných rozpočtů (od centrální vlády po obce) do 3 % HDP ročně, důležitější ukazatel veřejného dluhu do 60 % HDP ročně. Ale v rámci Evropského semestru se členské státy zavazují oba ukazatele podle jimi předložených harmonogramů v příštím roce a 2 dalších letech zlepšovat. Nezdůvodněné nedodržení závazků může být u států oblasti euro penalizováno, u členských států EU mimo oblast euro, bez ohledu na to, zda výše zmíněný Pakt ratifikovaly nebo ne, (je pokrytý Smlouvou o fungování EU) by mohlo být kráceno spolufinancování z EU.

Zásadní význam má předpoklad, že veřejné výdaje státu mohou v zásadě ročně růst nejvýše o stejné %, jako růst potenciálního HDP. Do toho patří všechny vládní výdaje včetně splácení vládního dluhu. ČR byl jediný stát střední Evropy, který se dostal na několik let po sobě do recese a výrazně většího zadlužení. Z časové řady lze odvodit jen vývoj podílu dluhu na HDP; absolutní hodnoty nelze ze základu pro desetiletí se základním rokem 2000 převést na období se základním rokem 2010, až na roky 2011 a 2012, kdy byly zveřejněny podíly podle obou základních let, nelze. Podíly vládního dluhu na HDP ČR jsou uvedeny v následující tabulce. V roce 2015 lze očekávat pokles na 42 %.

Tab. 1: Vývoj podílu vládního dluhu na HDP ČR

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
29,4%	29,0%	28,7%	34,0%	37,8%	40,8%	39,9% (44,6%)	45,0%	42,6%

Zdroj: Eurostat

Na propadu růstu se podílel skokový nárůst nezaměstnaných o necelých 80 % v roce 2009 následovaný dalšími nárůsty až do roku 2012, paradoxně provázený snížením růstu výdajů na sociální ochranu státu (před 2009

rokem růst o 6 až 10% ročně, v roce 2010 jen přes 1%, 2011 přes 2%). Z čeho tedy vznikl dluh?

Současný roční růst HDP se očekává cca 4%, dluh klesne pod 42 % HDP. Je to dost na větší splácení dluhu? To ale zpomalý růst HDP- podle propočtů Komise přinese nárůst HDP o 1% vyšší výnos daní o 0,42 % HDP a nárůst ekonomiky se zdá Komisi zatím příliš malý. Naopak investice či konečná spotřeba zvýší tempa růstu ekonomiky a zaměstnanost, to podnítl růst spotřeby.

Měření efektivity privatizace veřejných služeb

Protože překračují některé členské státy předkrizovou úroveň, lze předpokládat i starý podíl jednotlivých základních položek ve výdajích podniku mimo finanční sféru před krizí. V roce 2007 jako posledním předkrizovým roce byla průměrná míra investic v oblasti euro v EU 24,2% na investice, 42,6 % na hrubé investice, zbylých 33,2% na materiálové a personální náklady. Náklady finančního sektoru budou mít dočasně vyšší podíl hrubého zisku. Teď se neefektivně diskutuje o výši zdanění. V EU je standardní sazba v nejnákladnějších ekonomikách cca 30 %, v Dánsku je jediná jednotná sazba 21%. K harmonizaci dojde po dohledání neoprávněných výjimečně snížených standardních sazeb u nejnákladnějších států a automatizované výměně informací o majetku a jeho nárůstu subjektů z jiných členských států. Zásadní vliv bude mít realizace zásady, že se podnikatelský zisk má zdaňovat v zemi, kde se vygeneroval. Proti tomu se Česká republika dlouho stavěla, teď to chce urychlit.

Pokud bychom vzali za základ 19% daň, pak zbyde na zisk po zdanění 23,6%. Podnikatel chce maximalizovat zisk, který se nakonec ustálí na průměrné míře zisku. Těchto 19%, které se nepochybně změní, by chtěl každý soukromý dopravce od veřejné správy. Nahradí efekt z pružnosti podnikání takové zvýšení nákladů? Nebo bude pokračovat jen politická odpovědnost, protože všechno zvládne trh?

Dne 8. října 2015 se v Lucemburku sešla Rada dopravy. Vedle komisařky se jí zúčastnil místopředseda Komise a komisařka pověřená agendou průmyslu, aby informovali o postupu Komise v otázkách měření emisí vozidel v podmínkách provozu. Ale hlavní jednání byla zaměřena na

dosažení politické dohody k 4. železničnímu balíčku, případnému přehodnocení Bílé knihy dopravní politiky 2011 analogicky zvyšující integraci, jako evropská energetická unie, vyplnění mezery v investování do dopravní infrastruktury, bezpečnosti železniční dopravy a mimořádný bod k zařazení cyklistické dopravy jako sektoru dopravy, který může přinést snížení emisí zejména ve městech. Na podporu realizace 4 bodů, vyžadujících politickou dohodu se uvádí dopis předsedy a prvního místopředsedy Evropské komise předsedovi Evropského parlamentu a předsedajícímu premiérovi Lucemburska o naléhavosti projednání opatření následující po obecné politické dohodě. Její dosažení však může být u 4. železničního balíčku nesnadné, protože se odvolává na materiál Komise z počátku 2013, který nebyl přijat zejména pro nevyřešení „Cherry picking.“ Rada dopravy se v Lucemburku 8.10. dohodla na politických zásadách kompromisu, na prosincovém zasedání Rady dopravy, posledním za lucemburského předsednictví, lze očekávat návrh na prováděcí pravidla. Text politické dohody je v příloze 1.

Příloha č. 1: Záznam z jednání Rady dopravy 8.19. k 4. železničnímu balíčku

Tisková zpráva Rady EU

709/15

8. 10. 2015

Otevření železničního trhu a jeho správa a řízení: Rada se dohodla na svém postoji

Dne 8. října 2015 dosáhla Rada dohody o obecném přístupu k dvěma návrhům týkajícím se liberalizace služeb vnitrostátní osobní železniční dopravy a posílení řízení a správy železniční infrastruktury. Návrhy jsou součástí tržního pilíře čtvrtého železničního balíčku.

Lucemburský ministr udržitelného rozvoje a infrastruktury a předseda Rady François Bausch uvedl: „Dnes jsme dosáhli dohody o předpisech EU, jež přispějí k podpoře železniční dopravy v celé Evropě. Jsem spokojen s takto výraznou podporou, ještě více mě však těší vyvážená a solidní řešení, na nichž jsme se dokázali dohodnout.“

Cílem nových pravidel je zlepšit kvalitu služeb v železniční dopravě posílením jejich dynamiky a zaměřením na zákazníka. Měla by také podpořit investice a inovace a zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž na trhu

železniční dopravy. Podle zmíněných návrhů by železniční společnosti Evropské unie měly mít zajištěn nediskriminační přístup do železniční sítě ve všech zemích EU pro účely provozování služeb vnitrostátní osobní dopravy. Mohly by buď zavádět své vlastní komerční služby a soutěžit s jinými provozovateli, nebo by se mohly ucházet o zakázky na veřejné služby.

Byly by stanoveny záruky pro zabránění střetu zájmů a zvýšení transparentnosti finančních toků mezi provozovateli infrastruktury a provozovateli železniční dopravy.

Nařízení o závazcích veřejné služby

Rada se dohodla, že nabídkové řízení by mělo být hlavním pravidlem pro uzavírání smluv o veřejných službách. Několik výjimek z tohoto pravidla by nicméně umožnilo přímé uzavírání smluv o veřejných službách. Výjimky řeší obavy spojené např. s otázkou vhodnosti nabídkového řízení pro malé trhy a potřebou zajistit dlouhodobou kontinuitu veřejných služeb v železniční dopravě.

Orgány členských států by zejména mohly zvolit přímé uzavření smlouvy, pokud je to odůvodněno strukturou a zeměpisnými vlastnostmi daného železničního trhu a sítě a pokud by to zlepšilo kvalitu služeb nebo efektivitu nákladů. Pokrok při zlepšování služeb by vnitrostátní orgány posuzovaly prostřednictvím výkonnostních kritérií, jako je dochvilnost a četnost provozu vlaků.

Přímé uzavírání smluv by bylo možné také v případě zakázek malého rozsahu a za výjimečných okolností.

Lhůty uvedené v postoji Rady jsou delší než lhůty, které navrhla Komise. Vnitrostátní orgány by například měly možnost pokračovat v přímém uzavírání smluv o veřejných službách po dobu 10 let od vstupu nařízení v platnost, aniž by musely zdůvodňovat účel smluv. Stávající smlouvy o veřejných službách, jež byly uzavřeny přímo, by mohly platit až do konce jejich platnosti.

Směrnice o správě a řízení

Rada se domnívá, že členské státy disponují organizačními strukturami, které jsou již z velké části slučitelné s cíli návrhu. Prostřednictvím cílených opatření bude řešena řada situací, které jsou považovány za potenciálně problematické, například nebezpečí střetu zájmů nebo převody prostředků mezi provozovateli infrastruktur a železničními společnostmi. Záruky by nicméně neměly zasahovat do struktury podniků.

Opatření, která mají zajistit nezávislost provozovatelů infrastruktur, by měla být zaměřena na jejich hlavní funkce, aby se tak zabránilo nadbytečné administrativní zátěži a zbytečným nákladům na přizpůsobení. K těmto hlavním funkcím patří rozhodování o přidělování trasy vlaku a zpoplatnění infrastruktury.

Způsob výkonu funkcí provozovatele infrastruktury je nyní do určité míry flexibilní. Členské státy mohou rozhodnout, že přidělování trasy a zpoplatnění infrastruktury může vykonávat nezávislý subjekt. Provozovatel infrastruktury navíc může výkon funkcí outsourcovat v zájmu zvýšení efektivity.

Půjčky mezi jednotlivými aktéry v odvětví železniční dopravy by nebyly zakázány obecně, ale pouze v případech, kdy by ohrožovaly spravedlivé fungování tohoto odvětví.

Pravidla zajišťující nezávislost zaměstnanců a vedoucích pracovníků byla zjednodušena, aby se zabránilo nadměrné regulaci.

Členské státy by měly tři roky na to, aby upravily své vnitrostátní předpisy. Některá zásadní pravidla, například týkající se nezávislosti provozovatelů infrastruktur nebo finanční transparentnosti, by musela být provedena do konce tohoto přechodného období. Jiná pravidla, mimo jiné nediskriminační přístup k infrastruktuře, by platila od roku 2020.

Další kroky

Přijetí postoje Rady umožní předsednictví zahájit jednání s Evropským parlamentem. Aby se návrhy mohly stát platnými právními předpisy, musí je schválit oba tyto orgány.

Lze očekávat, že se mohl dosáhnout pokrok v realizaci přijatých obecných politických zásad již na prosincovém zasedání Rady ministrů dopravy, posledním za lucemburského předsednictví.

Příloha č. 2: Finanční pomoc členským státům EU

PŘÍLOHA 2: Finanční pomoc členským státům

	Dlouhodobé financování 2014–2020				První platby dlouhodobého financování v roce 2015		Nouzové financování	
	Příděl AMIF	Příděl ISF (Hranice)	Příděl ISF (Policec)	Celkem příděly AMIF+ISF	První předběžná platba AMIF (zelená/roční – vyplácející)	První předběžná platba ISF (zelená/roční – vyplácející)	Nouzová pomoc z AMIF přijatá a vyřazená	Nouzová pomoc z ISF (Hranice) přijatá a vyřazená
Rakousko	84 533 977 €	14 162 727 €	12 162 906 €	90 859 610 €	4 937 378,39 €	1 858 219,31 €	3 330 000 €	
Belgie	89 250 877 €	17 519 321 €	17 903 270 €	124 673 568 €	6 878 531,95 €	2 745 441,37 €		
Bulharsko	10 006 777 €	40 306 130 €	32 002 293 €	82 375 200 €	700 474,30 €	5 093 194,61 €	4 130 000 €	
Chorvatsko	32 308 670 €	34 507 030 €	8 117 257 €	74 932 964 €	1 199 366,30 €	3 829 363,79 €		
Kypr	17 133 800 €	35 609 771 €	19 095 426 €	71 838 997 €	2 261 607,39 €	2 983 700,09 €	940 000 €	
Česká republika	26 185 177 €	14 381 484 €	17 029 012 €	57 595 673 €	1 937 962,39 €	2 252 914,72 €		
Dánsko		10 322 133 €		10 322 133 €		732 549,31 €		
Estonsko	10 156 577 €	21 781 752 €	13 480 269 € EUFE	45 418 598 €	406 263,08 €	2 468 341,47 €		
Finsko	23 488 777 €	36 934 528 €	15 682 348 €	76 105 653 €	3 089 714,39 €	3 708 381,32 €		
Francie	265 265 377 €	84 999 342 €	70 114 640 €	420 679 559 €	20 061 340,39 €	12 401 478,74 €	8 980 000 €	
Německo	208 416 877 €	51 753 437 €	79 504 401 €	339 674 715 €	15 499 181,39 €	9 411 608,66 €	7 030 000 € Dolní Lohozem v řízení	
Řecko	259 348 877 €	166 814 388 €	20 489 650 €	446 652 915 €	18 154 421,39 €	15 039 082,66 €	1 180 000 € Dolní Lohozem v řízení	7 500 000 €
Maďarsko	23 713 477 €	40 829 197 €	20 661 922 €	85 206 596 €	1 687 943,39 €	4 304 518,31 €	5 210 000 €	1 490 000 €
Irsko	19 519 077 €		9 241 080 €	28 762 157 €	1 587 535,39 €	847 015,60 €		
Itálie	310 355 777 €	158 306 897 €	56 631 761 €	523 294 435 €	22 074 904,39 €	17 142 206,06 €	13 660 000 €	5 480 000 €
Lotyšsko	13 751 777 €	15 321 704 €	18 941 431 €	46 214 912 €	962 824,39 €	2 303 819,43 €		
Litva	9 632 277 €	178 764 873 €	16 120 656 €	204 457 806 €	674 250,39 €	13 716 337,03 €		
Lucembursko	7 160 577 €	5 400 129 €	2 102 689 €	14 663 395 €	557 240,39 €	525 197,26 €		
Malta	17 178 877 €	53 098 597 €	8 979 107 €	79 256 581 €	1 202 521,39 €	5 227 459,28 €		
Nizozemsko	94 419 077 €	30 609 541 €	31 540 510 €	156 569 130 €	8 940 685,39 €	4 596 703,71 €	2 150 000 €	
Polsko	83 410 477 €	49 113 133 €	39 294 220 €	151 817 830 €	4 857 553,48 €	6 188 514,71 €		
Portugalsko	32 776 377 €	18 900 023 €	18 693 124 €	70 369 524 €	2 359 916,39 €	2 705 442,04 €		
Rumunsko	21 915 877 €	61 151 568 €	37 150 105 €	120 217 550 €	1 710 161,39 €	6 693 717,11 €		
Slovensko	10 980 477 €	10 092 325 €	13 891 478 €	34 964 480 €	915 353,39 €	1 678 880,21 €		
Slovinsko	14 725 477 €	30 669 103 €	9 882 037 €	55 276 617 €	1 030 783,39 €	2 983 032,60 €		
Španělsko	257 101 877 €	195 366 875 €	54 227 207 €	506 695 959 €	19 179 131,39 €	19 348 545,74 €		
Švédsko	118 536 877 €	11 518 706 €	21 057 201 €	151 112 784 €	10 790 281,39 €	2 280 313,49 €		
Spojené království	370 425 377 €	nevztahuje se	nevztahuje se	370 425 377 €	27 483 790,39 €	nevztahuje se		
CELKEM	2 892 660 002 €	1 297 730 943 €	662 090 000 €	4 440 484 918 €	180 150 950,48 €	151 855 858,67 €	48 880 000 €	14 430 000,00 €

Literatura

- [1] Oficiální záznamy z jednání Rady dopravy k 4. železničnímu balíčku za rok 2014
- [2] Zprávy Eurostat k vývoji základních ukazatelů rozpočtu členských států EU, zejména schodků veřejných financí
- [3] Zprávy Eurostat o míře podnikatelských investic a zisku
- [4] Dokončení evropské hospodářské unie. Zpráva vypracovaná Jeanem-Paulem Junckerem v úzké spolupráci s Donaldem Tuskem, Jeorenem Dijsseselblomem, Mariem Draghim a Martinem Schulzem, červenec 2015
- [5] Zprávy Komise k migraci 2015 do října 2015.
- [6] Údaje ze Statistických ročenek České republiky 2010 až 2014 k výdajům ESSPROS.

- [7] Transport council on 8 October in Luxembourg (MEMO 15/5789, 7.10.2015)
- [8] Otevření železničního trhu a jeho správa a řízení". Záznam ze závěrů jednání Rady ministrů k 4. železničnímu balíčku z 8.10.2015

Doc. Ing. Antonín Peltrám, Csc.

Masarykova Univerzita
Ekonomicko-správní fakulta
Lipová 41a
Brno
antonin.peltram@gmail.com

VLIV TECHNICKÝCH INOVACÍ NA CÍLE A NÁSTROJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

**The influence of technical innovation to the objectivec and
instrument sof rail**

JIŘÍ POHL

Abstract

The railway is an important tool to reduce the energy intensity of transport and to reduce its environmental impact. However it must offer adequate quality and quantity of transport services. It is possible through technical innovations in all four structural subsystems (tracks, control and signaling, electric power supply, vehicles). Applied technical innovations are positively reflected in the growth of transportation demand. However it is strongly polarized. The interest in passenger rail transport is mainly concentrated in long-distance transport. It is necessary to respect these trends also in the services orderd from state as public service obligation and to fully exploit the potential of railways to meet transport, energy and environmental objectives.

Abstrakt

Železnice je významným nástrojem ke snížení energetické náročnosti dopravy a ke snížení jejich vlivů na životní prostředí. K tomu však musí nabídnout odpovídající kvalitu i kvantitu přepravních služeb. To se daří uskutečňovat prostřednictvím technických inovací všech čtyř jejích strukturálních subsystémů (tratě, řízení a zabezpečení, elektrické napájení, vozidla). Aplikované technické inovace se příznivě projevují v růstu přepravní poptávky. Ta se však výrazně polarizuje, zájem cestujících o železnici se soustřeďuje především do oblasti dálkové dopravy. Je potřebné, aby i státem činěná objednávka dopravy v závazku veřejné služby respektovala tyto trendy a plně využívala potenciál železnice k naplnění dopravních, energetických i environmentálních cílů společnosti.

Keywords

Rail transport; Structural subsystems; Technical Innovation; Transportation demand; Transport as public service obligation

Klíčová slova

Železniční doprava; strukturální subsystémy; technické inovace; přepravní poptávka; doprava v závazku veřejné služby

Úvod

Železnici a dění na ni nelze vnímat samostatně, ale v souvislosti s ostatními aktivitami lidské společnosti. Kromě aspektů sociální geografie jde zejména o energetiku dopravy a o vlivy dopravy na přírodu a na životní prostředí.

Cíle v oblasti dopravy, energetiky a ochrany klimatu

Ve dnech 23. a 24. října 2014 přijal Energetický summit EU za osobní přítomnosti předsedy vlády ČR dokument SN 79/ 14 „Závěry o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030“, který definuje jasně kvantifikované cíle:

- snížit emise skleníkových plynů alespoň o 40 % oproti roku 1990,
- zvýšit podíl energie z obnovitelných zdrojů na 27 %,
- zvýšit energetickou účinnost o 27 %.

V intencích těchto trendů je též formulována „Aktualizovaná státní energetická koncepce ČR“, kterou zpracovalo Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR a kterou přijala vláda České republiky dne 19. května 2015. Ta uvádí dopravu jako zásadního spotřebitele energie (doprava se na konečné spotřebě energie v ČR podílí 21 %), a to velmi závislého na uhlovodíkových palivech. Ropná paliva a jejich náhražky pokrývají v současnosti v ČR 97 % energie pro dopravu. Vysoká závislost dopravy na fosilních uhlovodíkových palivech má krajně nepříznivý dopad jak na energetickou bezpečnost státu, tak i na uhlíkovou stopu dopravy s vlivy na nežádoucí klimatické změny. Je proto logické, že Aktualizovaná státní energetická koncepce ČR stanoví pro dopravu odklon od používání uhlovodíkových paliv a významné posílení využití elektrické energie v dopravě. Do roku 2030 má být v ČR ve srovnání s rokem 2015:

- snížena spotřeba ropných paliv v dopravě o 8 889 milionů kWh/rok (úspora zhruba 900 milionů litrů motorové nafty či automobilního benzínu),
- zvýšeno využití elektrické energie v dopravě o 1 944 milionů kWh/rok.

Jde o zásadní úkol, který společně se strukturálními změnami v elektrárenství (zvýšení podílu bezemisních zdrojů ze současných 45 % na 56 %, a tím i snížení uhlíkové stopy elektrické energie z 0,60 kg CO₂/kWh na 0,44 kg CO₂/kWh) zajistí:

- úsporu energie 6 944 milionů kWh/rok,
- úsporu fosilní energie 6 329 milionů kWh/rok,
- snížení produkce oxidu uhličitého o 1 529 milionů kg/rok.

Náhrada roční spotřeby 8 889 milionů kWh ropných paliv spotřebou 1 944 milionů kWh znamená nahradit jednou kWh elektrické energie 4,57 kWh energie ropných paliv.

Naplnění tohoto cíle je reálné, a to při přesunu dopravy z naftou poháněných automobilů na elektrickou železnici. V takovém případě lze uvažovat s dvojicí multiplikačních faktorů:

- 2,5násobné zvýšení energetické účinnosti pohonu (náhrada naftového pohonu elektrickým),
- 3násobné snížení energetické náročnosti dopravní práce (náhrada samostatně jedoucích automobilů vlakem na železnici).

Převod silniční dopravy na elektrickou železnici je tedy ve výsledku provázeno $2,5 \times 3 = 7,5$ násobným snížením spotřeby energie.

Též z hlediska celkových objemů přepravní práce je vytyčený úkol reálný, což je dáno dominantním postavením silniční dopravy. A to jak v oblasti osobní dopravy (rok 2014: individuální automobilová doprava 60 %, autobusy 9 %, železnice 7,1 % přepravní práce), tak i v oblasti nákladní dopravy (rok 2014: silniční doprava 76 %, železnice 20 % přepravní práce).

Technické inovace strukturálních subsystémů železničního systému

Pro naplnění výše uvedených cílů v oblasti energetiky podporuje EU i ČR přebudování železnic v moderní dopravní systém. V oblasti finančních zdrojů jde zejména o evropské fondy OPD a CEF. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013 jsou v ČR modernizovány tratě sítě TEN-T, na základě nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1316/2013 budou přes ČR procházet čtyři z devíti evropských nákladních železničních koridorů RFC.

Desítky miliard Kč, vkládaných každoročně do modernizace železnic z prostředků SFDI, nejsou určeny pro konzervaci původního stavu železnice. Jejich cílem je zvýšení kvality a výkonnosti železnice tak, aby byla schopna převzít větší podíl přepravních výkonů a zajistila je kvalitně a efektivně. Podmínkou poskytnutí příslušných prostředků je příznivý poměr nákladů a celospolečenských přínosů (vnitřní výnosové procento příslušných investic EIRR musí být vyšší než 5,5 %). Přitom právě převedení dopravy z energeticky a environmentálně více náročných módů na železnici, jakožto i úspora přepravních časů, jsou těmi nejvíce ceněnými výnosy v ekonomické analýze nákladů a výnosů CBA.

Subsystém infrastruktura (INS)

Základem inovačních aktivit SŽDC je obnova či modernizace železničních tratí. Dosud to byla zejména modernizace čtyř národních tranzitních železničních koridorů na rychlost až 160 km/h. Ta bude v dohledné době završena dokončením modernizačních prací (a s nimi souvisejících mnohaletých výluk) na 3. a 4. národním tranzitním železničním koridoru, která přispěje ke zvýšení atraktivity železniční dopravy mezi Prahou a Plzní i mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Následně bude trať Brno – Přerov vybavena druhou kolejí a modernizována na rychlost 200 km/h.

Zásadní modernizace čekají i dosud opomíjené tratě koridoru RFC 9 Rýn – Dunaj, a to Plzeň – Domažlice st. hr. (optimální řešení: nová elektrifikovaná dvoukolejná trať pro smíšenou nákladní a osobní dopravu s traťovou rychlostí 200 km/h) a Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hr. Důležitým projektem rozvoje sítě železnic SŽDC je též chystaná výstavba druhé traťové koleje a zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h na trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, významné jak pro nákladní dopravu (vedení nákladních vlaků v relaci severozápad – jihovýchod mimo Prahu, Kolín a Pardubice), tak i pro osobní dopravu v relaci Praha – Hradec Králové.

Rostoucí poptávka po přepravě osob v ose severozápad – jihovýchod jednoznačně směřuje k potřebě urychleně přistoupit k vybudování vysokorychlostní železnice Praha – Brno, která se stane základem vysokorychlostního železničního systému (HS) v ČR. Nabídka polovičního času ve srovnání s individuální automobilovou dopravou (54 minut versus 2 hodiny) při výrazně nižší energetické náročnosti (8 kWh elektrické energie na sedadlo a cestu versus 25 kWh energie nafty či benzínu na sedadlo a cestu) jsou jejími přednostmi. Přitom efektivita nové

vysokorychlostní tratě, postavené s ohledem na výhradně vysokorychlostní provoz a díky aplikaci moderních technologií poměrně levně (žádné mezilehlé železniční uzly, minimum stanic a výhybek, jen prostá dvoukolejná trať, údržbově nenáročná pevná jízdní dráha, žádná návěstidla, jen ETCS Level 3, žádné železniční přejezdy, jen mimoúrovňová křížení, elektrizace systémem 2 x 25 kV s malým počtem trakčních napájecích stanic...) a s nízkými provozními náklady je mimořádně vysoká.

Stojí za povšimnutí, jaký přepravní potenciál tato vysokorychlostní železnice má. Nynější přepravní proud po dálnici D1 mezi Prahou a Brnem (denně cca 50 000 osob na vzdálenost 200 km) reprezentuje roční přepravní výkon cca 3,6 miliardy osobových kilometrů, což je polovina přepravních výkonů osobní dopravy na celé 9 500 km dlouhé síti českých železnic (7,2 miliardy osobových kilometrů ročně).

Subsystém řízení a zabezpečení

Zvyšování rychlosti jízdy vlaků klade vysoké nároky na pozornost strojvedoucího:

- doba viditelnosti návěstidel je kratší,
- brzdné dráhy jsou delší,
- následky případných nehod jsou rozsáhlejší,
- počet návěstidel, která spadá pod pracovní směny, je větší (vlivem vyššími rychlostmi docilovaných vyšších proběhů).

V zájmu zvýšení bezpečnosti železniční dopravy je proto nutné zavést vlakový zabezpečovač kontrolující činnost strojvedoucího, s cílem zajistit, aby vlak byl v pohybu pouze tehdy, pokud to má povoleno, a aby nepřekračoval jemu dovolené rychlosti. Tím bude odstraněno dosavadní nejslabší místo v zabezpečení železnic. Na straně dopravní cesty již pracuje soudobá zabezpečovací technika zcela nezávisle na člověku a jeho možné chybě, avšak jejím výsledkem je jen vytvoření určité návěsti. Dosud stále ještě záleží bezpečnost železniční dopravy na pozornosti strojvedoucího, zda dotyčnou návěst postřehne a poslechne, či nikoliv.

Řešením je zavedení jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS druhé aplikační úrovně (Level 2), který prostřednictvím datového rádiového spojení EIRENE s technologií GSM-R kontinuálně přenáší z tratě

na vozidlo jedoucí v čele vlaku oprávnění k jízdě (MA) i dotyčnému vlaku adresně určený aktuální rychlostí profil. Vozidlová část vlakového zabezpečovače trvale dohlíží, zda strojvedoucí nebo zařízení pro automatické vedení vlaku (ATO) dodržují předepsaný rychlostní profil a v případě, že hrozí jeho překročení dávají povel k aktivaci brzdění tak, aby byl požadovaný rychlostní profil dodržen.

Minimalizace nehod způsobených chybou strojvedoucího je zásadním přínosem ETCS, avšak neméně důležité jsou i další přínosy:

- vytvoření podmínek pro energeticky hospodárné řízení jízdy vlaku (strojvedoucí zná situaci na trati s velkým předstihem vpřed),
- vytvoření podmínek pro plynulejší jízdu vlaku s méně restriktivními omezeními rychlosti,
- vytvoření podmínek pro jízdu vlaku v těsnějším sledu s cílem dosažení vyšší propustné výkonnosti tratí a uzlů,
- zrušení hlavních návěstidel (po skončení migračního období),
- vytvoření podmínek pro automatické vedení vlaku (ATO) – jízda vlaku podle jízdního řádu,
- vytvoření podmínek pro automatické řízení valové dopravy (ATS) – jízda vlaku podle dynamického jízdního řádu,
- jednotný systém pro celou Evropu (avšak využívaný i mimo ni),
- odstranění dosavadních rychlostních limitů (100 km/h na tratích bez národního systému LS, respektive 160 km/h na tratích s národním systémem LS).

V souladu s Národním implementačním plánem ERTMS, který zpracovala SŽDC a který přijalo Ministerstvo dopravy ČR, bude ETCS ponejprv budováno na tratích všech čtyř národních tranzitních koridorů (aktuálně probíhá jeho výstavba v úseku Kolín – Břeclav, připravované jsou úseky Děčín – Praha – Kolín a Břeclav – Bohumín). Návazně na to bude tento systém rozšířen na všechny tratě celostátní. Spolu s tím je připravováno i vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS s cílem zkrátit migrační období na minimum. Optimálním řešením je nulové, respektive záporné migrační období – vozidla jsou na příchod ETCS připravena v předstihu před tratěmi. Pak lze bezprostředně po dokončení traťové části zavést výhradní provoz všech vlaků pod dozorem ETCS.

V případě zavádění techniky digitálního rádiového spojení EIRENE s technologií GSM-R se takový stav již podařilo navodit. Prakticky veškerá vozidla používaná v traťové službě v síti SŽDC jsou již digitálními (respektive duálními) radiostanicemi vybavena, a proto může být v příslušném teritoriu systém plnohodnotně aktivován prakticky ihned po vybudování základnových stanic. Po vybavení vozidel palubními jednotkami (OBU) vlakového zabezpečovače ETCS lze logicky očekávat i rozšiřování traťové části ETCS i na další navazující tratě.

Subsystém elektrické napájení (ENE)

V minulém plánovacím období (OPD 1) nebyla elektrizace tratí systematicky rozvíjena, naopak došlo k politování hodnému nákupu vozidel poháněných spalovacími motory s adresným určením pro zajištění provozu na elektrifikovaných tratích, respektive na tratích vhodných pro elektrizaci. Navíc se jednalo o poměrně těžká vozidla s vysokou spotřebou nafty, převyšující standard strašších motorových vozů.

V nadcházejícím plánovacím období (OPD 2) je v oblasti tohoto subsystému situace mnohem progresivnější. Na základě iniciativy Ministerstva dopravy ČR a SŽDC je postupně formou studií proveditelností prověřována rentabilita elektrizace tratí, na kterých je dosud zajišťován provoz vozidly poháněnými naftou. Jde zejména o tratě, na kterých stát objednává dálkovou (neregionální) osobní železniční dopravu, respektive na kterých kraje objednávají intenzivní regionální (příměstskou) dopravu či o tratě s potenciálem rozvoje nákladní dopravy. Cílem je využít nově budovaná pevná trakční zařízení nejen k napájení vozidel na nich provozovaných, ale i k nabíjení akumulátorů vozidel provozovaných v jejich okolí. Vytvořením dostatečně husté sítě elektrických drah lze tak vytvořit podmínky pro plně elektrický provoz i na neelektrifikovaných tratích, neboť úseky bez napájení nebudou dlouhé a zvládnou je vozidla s akumulátory o nepříliš velké hmotnosti.

Nastalo více okolností, které vedou k rozhodnutí odpovědně řešit konverzi systému 3 kV na 25 kV na tratích historicky vybavených systémem 3kV:

- zvyšování rychlosti jízdy vlaků osobní i nákladní přepravy a s tím související růst odběrů vozidel, spolu se zvyšováním intenzity vlakové dopravy vedou k přetěžování pevných trakčních zařízení systému 3 kV,

- ze stejných příčin dochází k enormnímu růstu ztrát v trakčním vedení 3 kV (až na 50 %), což zvyšuje náklad vlakové dopravy,
- ze stejných příčin dochází k enormnímu růstu poškození kovových konstrukcí bludnými proudy,
- systém 3 kV se ukázal nefunkční při ledovce, zatímco u systému 25 kV nedošlo k liniovému selhání,
- dosud neelektrifikované, převážně jednokolejné tratě v severní části státu lze mnohem levněji elektrifikovat systémem 25 kV než systémem 3 kV (menší průřezy trakčního vedení, menší počet trakčních napájecích stanic, absence opatření proti účinkům bludných proudů),
- železnice Slovenské republiky již zahájily přechod na systém 25 kV a brzy dojde k příchodu tohoto systému k hranicím s ČR u Lúk pod Makytou i u Čadce. Z důvodu zajištění náležité rychlosti jízdy těžkých nákladních vlaků přes vrcholové průsmyky s velkým stoupáním, jakožto i z důvodu redundantního napájení těchto důležitých evropských koridorů RFC (dosud řešeného paralelní spoluprací měřen na území ČR i SR), je racionální převést na systém 25 kV i navazující traťové úseky na straně SŽDC, dosud napájené napětím 3 kV,
- postupná výstavba tratí rychlých spojení, tvořících podle Nařízení evropského parlamentu a rady č. 1315/2013 součást evropského vysokorychlostního železničního systému, přivedou napětí 25 kV do Ústí nad Labem, Prahy, Přerova a Ostravy. Tomu je vhodné v předstihu přizpůsobit i navazující konvenční železniční síť.

Logicky a v souladu s cíli evropské i státní dopravní i energetické politiky přichází období výrazného rozvoje elektrické vozby. Typickým případem je připravovaná elektrizace železnic na východní Moravě (Otrokovice – Zlín – Vizovice, Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bojkovice / Veselí nad Moravou, Brno – Veselí nad Moravou, Ostrava – Ostravice / Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Holešov – Hulín – Kroměříž – Nezamyslice), který vytváří velmi racionální stavební i provozní soubor s řadou přínosných synergických efektů. A to i v kombinaci s aplikací ERTMS.

Subsystém vozidla

Rovněž v oblasti vozidel došlo k řadě významných inovativních kroků. Řada z nich je spojena s pokrokem v oblasti polovodičové techniky. Jak výkonové měniče, tak i řídicí, diagnostické a komunikační systémy zasáhly obor kolejových vozidel, počínaje trakčními i pomocnými pohony a následně ovlivnily prakticky veškeré části vozidla: brzdy, ventilaci, vytápění a chlazení (klimatizaci), osvětlení, dveře, catering, toalety, informační systémy. Spolu s tím přišel i pokrok v oblasti pojezdů vozidel (přechod na pneumatické vypružení), brzd (orientace na kotoučové brzdy), vozových skříní (s velkým důrazem na aerodynamiku), mezivozových přechodů (uzavřené tlakotěsné provedení) i tažného a narážecího ústrojí. Změnil se i interiér vozidel. Tradiční provedení osobního vozu s kupé a s přímou vazbou uspořádání interiéru na provedení vozové skříně bylo nahrazeno velkoprostorovým uspořádáním s převážným uspořádáním sedadel za sebou a s uvolněním vazby na vozovou skříň, řešenou jako variabilně využitelná prázdná trubka.

V souvislosti se zvyšováním rychlosti jízdy vlaků došlo k profilaci kdysi univerzální sestavy, tvořené lokomotivou a skupinou jednotlivých osobních vozů, do tří kategorií vozidel:

- **vozidla pro regionální dopravu** (vlaky kategorie Os, respektive Sp, rychlost krátkodobě do 160 km/h) – typicky vně bezbariérová (nizkopodlažní) elektrická trakční jednotka s vysokým důrazem na nízkou hmotnost, neboť základní složkou spotřeby energie jsou ztráty rozjezdem a brzděním. Potřeba vysoké akcelerace jakožto i požadavek nízké hmotnosti vedou k odklonu od používání lokomotiv k dopravě osobních zastávkových vlaků, ty se stávají oblastí aplikace trakčních jednotek s vysokým podílem poháněných (a elektrodynamicky rekuperačně brzděných) dvojkolí. V oblasti řešení interiérů převládá orientace na stroze řešená vozidla, připomínající praxi vozidel MHD. To je dáno cestováním na krátké vzdálenosti. Snaha o vysokou cestovní rychlost (intenzivní rozjezd a brzdění, rychlá výměna cestujících na zastávkách) je vedena především snahou, aby osobní zastávkové vlaky příliš nezdržovaly ostatní provoz na hlavních tratích,
- **vozidla pro dálkovou dopravu na konvenčních tratích** (vlaky kategorie R, Ex, EC, IC, rychlost dlouhodobě 200 až 230 km/h) –

typicky vnitřně bezbariérová volně průchozí tlakotěsná netraková jednotka se standardní výškou podlahy, dopravovaná (tažená či sunutá) lokomotivou, uvnitř opatřená semipermanentními spřáhly a navenek tradičním tažným a narážecím ústrojím. Tato koncepce umožňuje společné redundantní napájení palubních elektrických sítí, vytváří pro cestující značkový přepravní produkt vysoké a vyrovnané kvality a odděluje cestující od zdrojů hluku a vibrací. Její zásadní výhodou je i variabilita zvyšování přepravní kapacity, a to jak dlouhodobě přidáváním vozů dovnitř do jednotky, tak i operativním přivěšováním vozů vně,

- **vozidla pro dálkovou dopravu na vysokorychlostních tratích** (HS, rychlost 300 až 350 km) – typicky vnitřně bezbariérová volně průchozí trakční jednotka se standardní výškou podlahy. Základními požadavky jsou odpovídající aerodynamické parametry (nízký aerodynamický odpor, vysoká odolnost vůči bočnímu větru), potřebné trakční vlastnosti, tlakotěsnost, vysoký cestovní komfort i vlídné působení vozidla na trať i při vysokých rychlostech.

Vývoj přepravní poptávky

Zcela zásadní skutečností je obrat ve struktuře dělby přepravních výkonů osobní železniční dopravy. Po téměř stoletém období poklesu podílu železnice na celkových přepravních výkonech osobní dopravy v ČR na úkor silniční a následně i letecké dopravy, které začalo krátce po skončení první světové války a trvalo zhruba do roku 2009, došlo v průběhu posledních pěti let k zásadnímu obratu. Podíl železnice v ČR již pět let vytrvale roste. Přepravní výkony osobní železniční dopravy vzrostly v průběhu pěti let o 20 %, tedy narůstají v průměru o 4 % ročně. Avšak tento nárůst není rovnoměrný, týká se jen tratí sítě TEN-T, a to zejména dálkových vlaků (u těch narůstají přepravní výkony o zhruba 6 % ročně), zatímco regionální doprava až na výjimky stagnuje, respektive klesá. Z hlediska dopravních výkonů dominuje v ČR regionální doprava nad dopravou dálkovou (zhruba 80 mil. vl. km/rok versus 40 mil. vl. km/rok). Avšak dálkové vlaky jsou cestujícími mnohem více využívány, než vlaky regionální. V důsledku toho jsou přepravní výkony dálkové dopravy dvojnásobkem přepravních výkonů regionální dopravy (zhruba 5,4 mld. os. km/rok versus 2,7 mld. os. km/rok). Zájem je zejména o dálkové linky vedené po tratích modernizovaných národních tranzitních koridorů. Je zřejmé, že investice do modernizace

tranzitních koridorů i na nich provozovaných vozidel přináší pozitivní efekt.

S ohledem na dominantní podíl silniční dopravy je potenciál dalšího růstu přepravních výkonů železnice velmi značný. Vývoj ukazuje, že obyvatelstvo reaguje na kvalitní nabídku veřejné dopravy pozitivně. Preferuje moderní železnici i před individuální automobilovou dopravou. Ta z hlediska přepravních výkonů již pět let stagnuje, a to i navzdory neustále rostoucímu počtu automobilů – jejich produktivita soustavně klesá.

Jakkoliv jde o trend, který je v souladu s cíli EU i ČR v oblasti dopravy, energetiky i životního prostředí lze oprávněně tvrdit, že velká většina cestujících volí vlak nikoliv z důvodů energetických a environmentálních, ale z důvodu rychlé a pohodlné jízdy s možností plnohodnotného využití času stráveného cestováním. Proto je zvyšování kvality parku železničních vozidel významným stimulačním prvkem k naplnění energetických a environmentálních cílů EU a ČR. Přitom je potřebné i zvyšování rozsahu dopravy (četnosti i velikosti vlaků), neboť i kvantita přepravní nabídky je součástí její kvality.

Téma kvantity se dotýká i železniční dopravní cesty. Po létech stagnace dochází k růstu přepravních výkonů i v železniční nákladní dopravě. Avšak i ta je soustředěna téměř výhradně na tratě sítě TEN-T, které jsou tak více zatíženy. Nástrojem k docílení patřičné propustné výkonnosti tratí je jízda nákladních vlaků v těsném sledu za rychlíky, tedy rychlostí 100 km/h. To má dvě důležité konsekvence:

- zvýšení měrného výkonu nákladních vlaků z tradičních cca 1 kW/t na zhruba 3 kW/t, tedy použití pro dopravu vlaků o hmotnosti kolem 2 000 t nikoliv tradičních lokomotiv o výkonu 2 MW, ale moderních lokomotiv o výkonu 6 MW,
- snížení hlučnosti nákladních vozů odklonem od používání litinových brzdových špalíků, které zdrsnují povrch kola a ta následně hlučí, zejména při vyšších rychlostech.

Doprava v závazku veřejné služby

Z porovnání přepravní nabídky v segmentu nejrychlejších vlaků na ramenech Praha – Brno (doprava v závazku veřejné služby) a Praha – Ostrava (open access) je zřejmé, že doprava v závazku veřejné služby nabízí cestujícímu vyšší kvalitu:

- pravidelný jednohodinový takt po celý den (zkrácený ve špičce na půlhodiny) versus tři ne zcela pravidelné a vzájemně neprovázané dvouhodinové takty,
- jednotné systémové jízdní doby versus trojice různých systémových jízdních dob,
- jednotný systém zastavování v nácestných stanicích versus tři různé systémy zastavování v nácestných stanicích,
- jednotná vazba na přípoje versus tři různé časy příjezdů a odjezdů,
- jednotný tarif versus tři různé vzájemně neuznávané tarify,
- dobrovolná rezervace versus povinná rezervace,
- nasazení nových vozidel versus starší vozidla,
- jednotné pokračování linky do zahraničí versus vedení jen vybraných vlaků do zahraničí.

Ukazuje se, že extramodální konkurence (železnice – silnice), je pro železnici velmi silným motivačním faktorem. Přitom na rozdíl od intramodální konkurence (železnice – železnice) nevede k extenzivnímu využívání omezených kapacit železniční dopravní cesty. Je tedy logické systém objednávky dopravy ve veřejném zájmu nadále rozvíjet.

Ve vztahu k výše popsaným trendům je však nutné pečlivě koordinovat objednávku dopravy v závazku veřejné služby s technickými inovacemi a investičním rozvojem všech čtyř strukturálních subsystémů (INS, CCS, ENE, RST) evropského železničního systému, jakožto i s vývojem na straně přepravní poptávky:

- základem propočtů ekonomické efektivity infrastrukturních projektů (k docílení vnitřního výnosového procenta nad 5,5 %) a tím splnění nutné podmínky financování z fondů EU jsou podle metodiky zveřejněné ve Věstníku dopravy MD ČR 11/2013 dva podstatné faktory:

- převod dopravy ze silnic na železnice, hodnocený jen v oblasti externalit částkou 2,83 Kč/os. km v případě přechodu do vlaku z individuální automobilové dopravy a částkou 0,84 Kč/os. km v případě přechodu do vlaku z autobusové dopravy,
- úspora času zrychlením přepravy hodnocená částkou 276 Kč/h ve volném čase a 653 Kč/h v pracovním čase (směrné hodnoty).

Je nezbytně potřebné, aby při výpočtech CBA infrastrukturních projektů proklamované efekty byly skutečně docíleny. Tedy aby bezprostředně po předání investice do užívání byla zajištěna objednávka příslušných vlaků a k tomu a by též byla opatřena nová vozidla odpovídajících parametrů a v kvalitě, motivující cestující k použití vlaku. Aktuálně jde například o zavedení půlhodinového taktu IC vlaků na lince Ex 3 Praha – Brno a o zavedení segmentu EC/IC vlaků na linkách Ex 6 Praha – Plzeň – Domažlice / Cheb (3. národní tranzitní železniční koridor) a Ex 7 Praha – České Budějovice (4. národní tranzitní železniční koridor),

- parametry a vybavení vozidel pro dálkovou je potřebné volit tak, jak bude odpovídat vývoji železniční dopravní cesty v době jejich třicetileté životnosti (v horizontu 2030 až 2050) – výhradní orientace na vozidla s nejvyšší provozní rychlostí alespoň 200 km/h, tlakotěsná, schopná provozu při napájecím systému 25 kV,
- v souladu s národním implementačním plánem ERTMS pořizovat výhradně jen vozidla vybavená palubními jednotkami EIRENE a ETCS,
- v souladu s Aktualizovanou státní energetickou koncepcí ČR a v souladu s programem elektrizace tratí SŽDC pořizovat nová vozidla výhradně jen elektrická, nikoliv nová vozidla poháněná naftou. Pořízení nových naftou poháněných vozidel by na mnoho let zmařilo investice do elektrizace tratí,
- ve vazbě na dosavadní (v dálkové dopravě v průměru ročně 6 %) i budoucí růst přepravní poptávky pořizovat výhradně vozidla otevřené koncepce, schopná postupného zvyšování přepravní kapacity.

Závěr

Železnice je ve velmi intenzivním kvalitativním i kvantitativním růstu. Za této situace není snadné správně odhadnout budoucí vývoj její technické základny i přepravních vztahů, a podle toho definovat dlouhodobé smlouvy. Avšak bylo by chybou, aby smlouvy s dopravci dlouhodobě konzervovaly stav minulých let a zablokovaly tak na železnici přirozený pokrok. Základním podkladem pro správnou orientaci ve vývoji železnice se mohou stát dobře zpracované a zveřejněné plány rozvoje jednotlivých strukturálních subsystémů železničního systému.

Ing. Jiří Pohl

Siemens, s.r.o

Siemensova 1

Praha 13 - Stodůlky 155 00

jiri.pohl@siemens.com

DOPRAVNÉ SLUŽBY VO VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVE V PODMIENKACH SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Transport services in public passenger transport in the Slovak Republic

LUMÍR PEČENÝ, JÁN PONICKÝ, JOZEF GAŠPARÍK

Abstract

Transport services in the public interest should be provide the necessary transportation services related to public transport of passengers and goods. The contracting parties aim at ensuring efficient, high-quality, convenient and safe transportation services for designated travel and the necessary performance of transport in the selected area. The carrier, would be these services mainly for economic disadvantage did not provided.

Financing of public transport passenger is results from the European Parliament and Council no. 1370/2007 on public services in rail and bus transport, whose main purpose is to ensure transparency in the allocation of contracts of public service in transport. Contracts of public transport service should be concluded for a fixed period in order to minimize distortions of competition while protecting the quality of services. Contract duration is limited and shall not exceed ten years for bus services and fifteen years for rail passenger transport. Contracts in the public interest shall include clear rules such as: clearly defined obligations under the public service, which is to comply, and the parameters on the basis of which to calculate any compensation payment.

Abstrakt

Dopravné služby vo verejnom záujme majú zabezpečiť nevyhnutné dopravné služby súvisiace s verejnou prepravou osôb a vecí. Cieľom zmluvných strán je zabezpečiť efektívne, kvalitné, pohodlné a bezpečné dopravné služby za určené cestovné ako aj potrebnú výkonnosť dopravnej obslužnosti na vybranom území. Dopravca by tieto služby najmä pre ekonomickú

nevýhodnosť vôbec neposkytoval alebo by ich neposkytoval v požadovanom rozsahu a kvalite.

Financovanie verejnej osobnej dopravy vyplýva z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách verejnej železničnej a autobusovej dopravy, ktorého hlavný účel je zaručiť transparentnosť pridelovania a podmienok plnenia zmlúv o službe vo verejnom záujme v doprave. Zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mali uzatvárať na dobu určitú, aby sa čo najmenej narúšala hospodárska súťaž a zachovala sa zároveň kvalita služieb. Dĺžka zmluvy je obmedzená a nesmie prekročiť 10 rokov pre autobusovú dopravu a 15 rokov pre železničnú osobnú dopravu. Zmluva o službách vo verejnom záujme musí obsahovať jasné pravidlá ako sú: jasne vymedzené záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má poskytovateľ splniť a parametre, na základe ktorých sa majú počítat prípadné platby úhrady.

Keywords

Public passenger transport, transport services in the public passenger transport, financing of public transport passenger

Klíčová slova

Verejná osobná doprava, dopravné služby vo verejnej preprave osôb, financovanie osobnej verejnej dopravy

Úvod

Dopravná obsluha vybraného regiónu verejnou osobnou dopravou predstavuje proces vzájomnej koordinácie jednotlivých druhov osobnej dopravy s cieľom vytvoriť funkčný dopravný systém. Výsledkom je vytvorenie atraktívnej prepravnej ponuky pre cestujúceho bez konkurenčného boja. Dopravné služby vo verejnom záujme majú zabezpečiť nevyhnutné dopravné služby súvisiace s prepravou osôb a vecí. Dopravca by tieto služby najmä pre ekonomickú nevýhodnosť vôbec neposkytoval, alebo by ich poskytoval len v obmedzenom rozsahu.

Zmluvy o službách vo verejnom záujme by mali zabezpečiť transparentnosť pridelovania a podmienok plnenia zmlúv o službe vo verejnom záujme. Zmluvy sa uzatvárajú na dobu určitú, aby sa čo najmenej narúšala hospodárska súťaž a zachovala sa zároveň kvalita služieb.

Zmluva o službách vo verejnom záujme

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave vymedzuje ako môžu príslušné orgány poskytujúce služby vo verejnej osobnej doprave konať v súlade s pravidlami Spoločenstva, aby zabezpečili potrebné poskytovanie služieb vo verejnom záujme.

Toto nariadenie je uplatnené v službách, ktoré sú poskytované vo vnútroštátnej a medzinárodnej verejnej osobnej doprave – železničnej osobnej doprave a cestnej osobnej doprave. Výnimku tvoria len služby, ktoré sú poskytované pre svoj historický význam alebo turistickú hodnotu.

Zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré sú uzatvárané medzi objednávateľom a poskytovateľom služieb musia obsahovať:

- geografické územie na ktorom budú poskytované služby vo verejnom záujme,
- záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré musí poskytovateľ splniť,
- parametre, na základe ktorých sa prepočítavajú prípadné platby úhrady,

- náklady spojené s poskytovaním služieb. Medzi tieto náklady zahŕňame najmä náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, parku koľajových vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodnú návratnosť kapitálu.

Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je podľa tohto (1370/2007) uzatvorená na dobu určitú, aby sa čo najmenej narúšala hospodárska súťaž a zároveň bola zachovaná požadovaná kvalita služieb [1].

Tabuľka 1: Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme

Doprava	Doba platnosti zmluvy [roky]
Cestná osobná doprava (autobusové služby)	10
Železničná doprava (vrátane inej koľajovej dopravy)	15

Zdroj: Nariadenie 1370/2007

Výnimku tvorí prípad, ak sa zmluva týka viacerých druhov dopravy, pričom železničná alebo iná koľajová doprava predstavuje viac ako 50% hodnoty doknutých služieb. V tomto prípade je možné zmluvu uzatvoriť na obdobie maximálne 15 rokov.

Predĺženie zmluvy je možné najviac o 50% ak:

- poskytovateľ služieb vo verejnom záujme poskytuje aktíva významné z hľadiska celkových aktív potrebných na výkon služieb vo verejnom záujme,
- sú aktíva spojené prevažne so službami osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy,
- sa náklady týkajú konkrétneho najvzdialenejšieho regiónu [1].

Spôsob objednávania služieb vo verejnom záujme

V podmienkach Slovenskej republiky (ďalej len „SR“) je nasledovná štruktúra objednávania služieb vo verejnom záujme (tabuľka 2).

Tabuľka 2: Objednávanie služieb vo verejnom záujme

Doprava		Objednávateľ
Cestná osobná doprava (autobusové služby)	Prímestská autobusová doprava	Samosprávne kraje ¹
	Mestská hromadná doprava	Mestá alebo obce
Železničná doprava (vrátane inej koľajovej dopravy)	Regionálna železničná doprava	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

Zdroj: Autor

Zabezpečenie dopravnej obslužnosti je:

- ak dopravnú obsluhu územia zabezpečuje príslušný miestny orgán (ak to nezakazuje vnútroštátne právo),
- zadať dopravnú obsluhu na základe zmluvy vo verejnom záujme odlišnému subjektu (kontrola ako nad vlastnými oddeleniami),
- zadať dopravnú obsluhu na základe zmluvy tretej osobe.

Zadanie zmlúv môže byť:

- priame zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme (ak to nezakazuje vnútroštátne právo),
- verejnou súťažou, ktorej podmienky musia byť nediskriminačné,

Priame zadanie služieb vo verejnom záujme je možné ak:

- priemerná ročná hodnota je odhadnutá na menej ako 1 000 000 EUR, alebo je rozsah služieb menší ako 300 000 kilometrov ročne,
- pre malé a stredné podniky (podniky neprevádzkujú viac ako 23 vozidiel) sa môžu priemerné hodnoty zvýšiť na 2 000 000 EUR a rozsah služieb na 600 000 kilometrov ročne,

¹ na území SR je celkovo 8 samosprávnych krajov

- rovnaký prípade je aj v železničnej doprave s výnimkou ostatných druhov koľajovej dopravy (metro, električky) [1].

Úhrada za služby vo verejnom záujme nemôže prekročiť sumu zodpovedajúcu čistému finančnému vplyvu [2].

Každý príslušný orgán je povinný raz ročne uverejniť súhrnnú správu, ktorá slúži na monitorovanie výkonov, kvality a financovania siete verejnej osobnej dopravy[1].

Príklad uzatvorenia zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave

V roku 2010 došlo na základe priameho zadania Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR k podpisu zmluvy o službách vo verejnom záujme so spoločnosťou RegioJet, a. s.

Tabuľka 3: Zmluva o službách vo verejnom záujme na trati Bratislava - Komárno

Dopravca RegioJet, a. s.	
Traťový úsek	Číslo podľa knižného cestovného poriadku
	131 ² 132 ³
	Dĺžka traťového úseku [km]
	5,4 94,5
Dopravný výkon pre celé obdobie GVD (vľkm)	1 246 451

Zdroj: Autor, podľa

Dopravca RegioJet, a. s. má za realizáciu výkonov na traťových úsekoch č. 131 a č. 132 nárok na úhradu za poskytnutie služieb vo verejnom záujme od objednávateľa, t. j. Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Výpočet je stanovený na základe vzorca:

² Bratislava hlavná stanica – Bratislava Nové mesto

³ Bratislava Nové Mesto – Dunajská Streda - Komárno

$$\text{Úhrada} = \text{vlkm} * C * (1 + i) + \text{vlkm} * DC \quad (1)$$

kde:

vlkm – rozsah dopravného výkonu za obdobie platnosti CP,

C – úhrada za 1 vlkm, t. j. 4,52 €/vlkm (podľa roku 2011),

i – kumulatívny prírastok cien podľa Štatistického úradu (od roku 2011),

DC – poplatok za dopravnú cestu.

K zmene úhrady môže dôjsť:

- zmenou daňových poplatkov,
- zmenou poplatku za použitie dopravnej cesty,
- ak bude počas plnenia zmluvy výrazne vyšší dopyt po službách (o viac ako 15%) [3].

Záver

Nediskriminačný prístup v rámci objednávaní služieb vo verejnom záujme predstavuje významný pokrok pre zabezpečenie vhodnej dopravnej obsluhy územia. Liberalizácia dopravného trhu v osobnej doprave umožňuje vstup nových dopravcov na dopravný trh verejnej osobnej dopravy, čím sa zvýši kvalita poskytovaných služieb pre cestujúcich.

VEGA

Príspevok je spracovaný v rámci riešenia grantovej úlohy VEGA 1/0188/13 „Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej služby v doprave v kontexte globalizácie“, ktorý je riešený na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.

Literatura

- [1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách verejnej železničnej a autobusovej dopravy. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:32007R1370>
- [2] http://pnerscontacts.upce.cz/19_2010/Poliak.pdf
- [3] http://www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/zeleznic a/ZoDSVZRegioJet20112020/Zmluva.pdf.

Ing. Lumír Pečený, PhD.

Ing. Ján Ponický

doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD.

Žilinská univerzita v Žiline

Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov

Katedra železničnej dopravy

Univerzitná 8215/1

010 26 Žilina

lumir.peceny@fpedas.uniza.sk

jan.ponicky@fpedas.uniza.sk

jozef.gasparik@fpedas.uniza.sk

Nabídková řízení ve veřejné dopravě: příležitosti a hrozby
Procurements in public transport: opportunities and pitfalls

Sborník příspěvků ze semináře Telč 2015

Conference Proceedings of Telč 2015

Editoři: Ing. Martin Kvizda, Ph.D., Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.

Vydala Masarykova univerzita, Brno 2015

1. vydání, náklad 70 výtisků

Tisk: Tiskárna POINT CZ s.r.o., Milady Horákové 20, 602 00 Brno

ISBN 978-80-210-8003-4