

Analýza služieb verejnej osobnej dopravy vo vidieckych oblastiach Slovenska



RNDr. Dušana Dokupilová, PhD.

Ing. Martina Repíková

December 2024

Obsah

Úvod.....	2
1. Prehľad verejnej dopravy na Slovensku	3
Legislatívny rámec pre dopravu	3
Systém verejnej dopravy.....	5
Integrované dopravné systémy.....	6
Cestovné lístky a zľavy vo verejnej doprave	7
Osobná doprava a mobilita cestujúcich na Slovensku	8
2. Služby pre zraniteľné skupiny	10
Dostupnosť staníc, zastávok a vozidiel.....	10
Zľavy na nákup cestovných lístkov	11
3. Služby vo vidieckych oblastiach.....	13
4. Navrhované opatrenia a riešenia pre efektívnejšiu verejnú dopravu (s osobitným zameraním na vidiecke oblasti).....	15
Záver	17

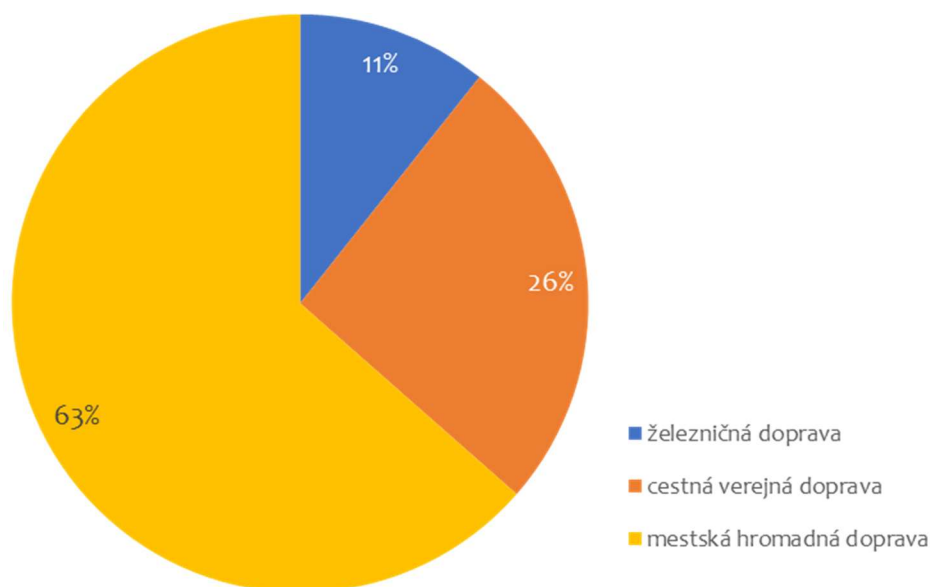
Úvod

Dopravná chudoba zostáva významnou výzvou pre vidiecke oblasti Slovenska, pretože brzdí sociálny a ekonomický rozvoj a prehľbuje nerovnosti. Táto správa skúma súčasný stav verejnej dopravy vo vidieckych oblastiach, pričom identifikuje kľúčové problémy, ako je nedostatočné pokrytie službami, vysoké náklady na dopravu a obmedzená dostupnosť, ktoré neúmerne ovplyvňujú zraniteľné skupiny obyvateľstva. Skúmaním štruktúry dopravného systému Slovenska, legislatívnych rámcov a zdrojov financovania sa snažíme poukázať na kritické medzery a navrhnúť realizovateľné riešenia na zlepšenie dopravnej infraštruktúry. Naším cieľom je napomôcť tomu, aby všetci obyvatelia, bez ohľadu na ich geografickú polohu, mali prístup k spoľahlivým, cenovo dostupným a efektívnym možnostiam dopravy, ktoré spĺňajú ich každodenné potreby a prispievajú ku kvalite ich života.

1. Prehľad verejnej dopravy na Slovensku

Dopravná sieť Slovenska je štruktúrovaná tak, aby vytvárala komplexné prepojenie medzi rôznymi regiónmi, čím sa uľahčuje mobilita od národnej úrovne až po miestne verejné služby. Pilierom tohto systému je **národná železničná sieť**, ktorá spája kľúčové mestá a obce po celej krajine a poskytuje základné dopravné trasy prepájajúce všetky regióny. Na cestných komunikáciách premáva **medzimestská autobusová doprava**, ktorá na niektorých trasách konkuruje železničným spojom a zároveň na iných ich dopĺňa, a to najmä v oblastiach, ktoré nie sú pokryté železničnými traťami. Regionálna **autobusová sieť** dopĺňa železničný a medzimestský autobusový systém, čím zabezpečuje dopravné spojenie pre mestá a obce. Medzimestská autobusová doprava vytvára kľúčové spojenia medzi mestskými centrami obsluhovanými mestskou dopravou, a regionálnymi oblasťami.

Obrázok: Podiel počtu pasažierov v osobnej doprave (okrem individuálnej dopravy) v roku 2023



Zdroj: [Štatistický úrad](#), do1003rs

Riadenie verejnej dopravy na Slovensku je viacúrovňový systém zahŕňajúci národné, regionálne a mestské orgány, pričom každý má špecifické úlohy a zodpovednosti. Ministerstvo dopravy SR dohliada na formulovanie národnej dopravnej politiky a financovanie na národnej úrovni, kým regionálne a mestské orgány sa starajú o plánovanie a prevádzku miestnych služieb. Dopravné služby prevádzkujú verejné aj súkromné subjekty, čím prispievajú k rôznorodému ekosystému. Predpisy verejnej dopravy zaisťujú, že títo operátori dodržiavajú zavedené štandardy služieb, podporujú bezpečnosť, spoľahlivosť a dostupnosť pre všetkých používateľov.

Legislatívny rámec pre dopravu

Legislatíva upravujúca dopravu a dopravné služby na Slovensku tvorí ucelený systém. Zahŕňa niekoľko kľúčových zákonov a vyhlášok, ktoré adresujú podmienky a prevádzkové potreby cestnej

a železničnej dopravy, ako aj služieb verejnej dopravy. Tieto zákony usmerňujú riadenie, zodpovednosť a práva prevádzkovateľov dopravy a jej používateľov.

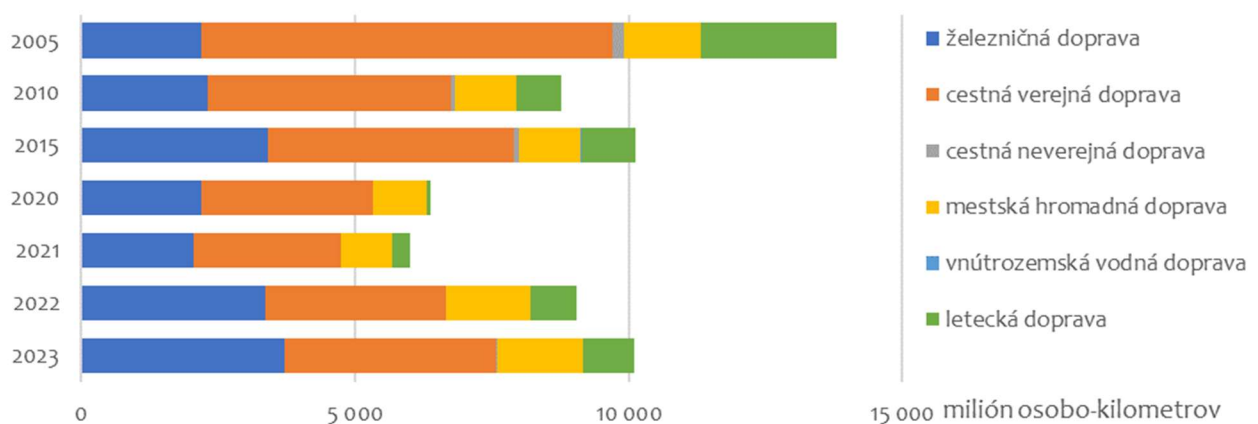
Prevádzku na koľajových dráhach upravuje zákon č. 514/2009 o doprave na dráhach. Upravuje poskytovanie dopravných služieb, prevádzku železníc, električiek a trolejbusov, dodržiavanie bezpečnostných protokolov a ochranu spotrebiteľa v rámci služieb železničnej dopravy.

Pre podnikateľskú činnosť v cestnej doprave stanovuje predpisy zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, ktorý vymedzuje, akým spôsobom dopravcovia poskytujú a vykonávajú služby, ako aj dohľad verejných orgánov. To zabezpečuje, že komerčná a osobná doprava, vrátane taxíkov, funguje za štruktúrovaných a spravodlivých podmienok.

Nedávno schválený zákon č. 332/2023 o verejnej osobnej doprave zavádza opatrenia zamerané na skvalitnenie poskytovania služieb verejnej dopravy. Zdôrazňuje prevádzkové normy, práva a povinnosti poskytovateľov služieb a cestujúcich, a vyžaduje pravidelné a dostupné dopravné služby, ktoré podporujú verejný záujem a regionálnu prepojenosť. Vyhláška 269/2024 špecifikuje podrobné požiadavky zákona č. 332/2023 vrátane dostupnosti služieb, politiky predaja cestovných lístkov a finančných usmernení na posilnenie riadenia a dohľadu nad verejnou dopravou.

Tento právny rámec dopĺňa zákon č. 8/2009 o cestnej premávke, ktorý stanovuje pravidlá pre účastníkov cestnej premávky, požiadavky na vozidlá a povinnosti dopravných orgánov, ktoré prispievajú k bezpečnosti na cestách a riadnemu riadeniu dopravy.

Obrázok : Osobná doprava (okrem individuálnej dopravy), milión osobokilometrov



Zdroj: [Štatistický úrad](#), do1003rs

Štandardy pre verejnú dopravu sú definované v zákone o verejnej osobnej doprave č. 332/2023 a vo vyhláške č. 269/2024. Maximálny povolený počet prestupov závisí od cieľa: jeden prestup pre spojenie z obce do regionálneho centra, dva prestupy do okresného mesta, tri do krajského mesta a štyri do hlavného mesta, Bratislavy. Štandardný čas na prestup je od 10 do 30 minút, pričom intervaly medzi spojmi sú 120 minút pre diaľkovú dopravu a 60 minút pre regionálnu dopravu.

Prevádzkové časy sa líšia podľa typu dopravy. Diaľková doprava premáva od 5:30 do 22:30, regionálna doprava od 4:00 do 23:30 a mestská doprava od 5:00 do 23:00. Regionálna doprava má ďalšie štandardy, vrátane maximálnej dochádzkovej vzdialenosti 1 500 metrov k najbližšej zastávke

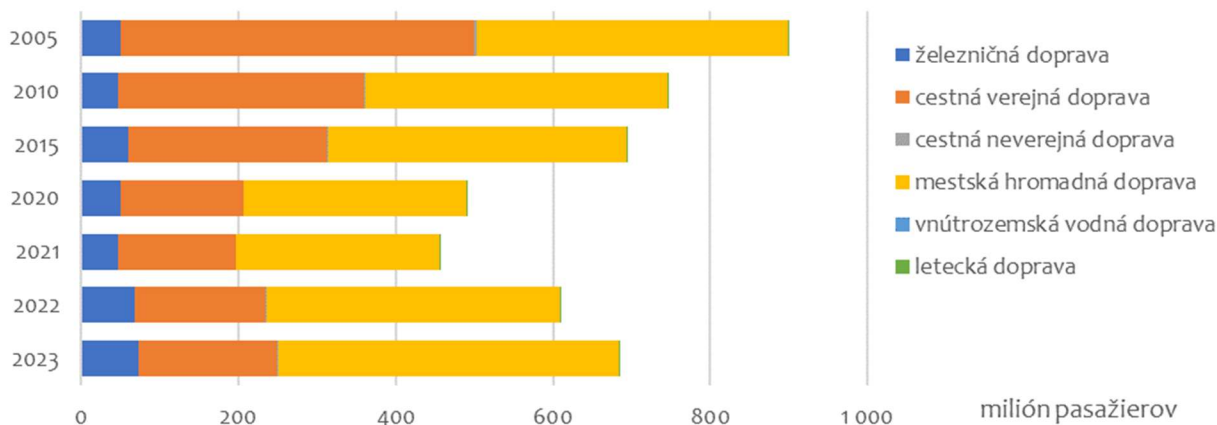
autobusu, pričom musí pokryť 90 % obyvateľov oblasti. Prilahlé regionálne centrá sú spojené priamymi trasami a paralelné trasy sú buď koordinované alebo eliminované na zlepšenie efektivity.

Štandardy prístupnosti a bezpečnosti uprednostňujú osoby so zdravotným postihnutím a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, čím sa zabezpečuje inkluzívnosť verejnej dopravy. V mestských oblastiach musí byť aspoň jedna hlavná trasa s maximálnym odporúčaným intervalom 30 minút počas dopravnej špičky. V obciach s menej ako 30 000 obyvateľmi sa doprava zameriava na spojenie kľúčových zariadení, ako sú pracoviská, školy, zdravotnícke zariadenia a sociálne služby, s napojením na regionálnu alebo diaľkovú dopravu, ak sú tieto zariadenia vzdialené viac ako 1 500 metrov alebo 20 minút chôdze od najbližšej zastávky.

Systém verejnej dopravy

Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečujú štátne, mestské a súkromné spoločnosti. **Železničná osobná doprava** na Slovensku je dlhodobý základným pilierom verejnej dopravy, no čelí výzvam ako zastaraná infraštruktúra a ekonomické obmedzenia vrátane znižovania spojov. Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) spravujú infraštruktúru, zatiaľ čo Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) poskytuje osobnú dopravu. ZSSK poskytuje aj bezplatné cestovanie pre študentov a seniorov, financované štátnou dotáciou. Súkromní dopravcovia, ako Leo Express a RegioJet, tak narážajú na nevýhodné podmienky voči štátnemu dopravcovi. Liberalizácia trhu, plánovaná na roky 2025/2026, by mohla priniesť pozitívne zmeny.

Obrázok: Osobná doprava (okrem individuálnej dopravy), milión pasažierov



Zdroj: [Štatistický úrad](#), do1003rs

Cestnú dopravu prevádzkujú prevažne súkromné spoločnosti a spoločnosti s majetkovou účasťou samospráv. **Medzimestskú dopravu na veľké vzdialenosti** väčšinou zabezpečujú súkromné spoločnosti, ktoré poskytujú konkurenciu železničným službám alebo obsluhujú iné miesta na ekonomicky rentabilných trasách. Za diaľkovú dopravu sa považuje dopravná cesta, ktorá je spravidla dlhšia ako 100 km a spája významné centrá miest, prechádza viacerými regiónmi a nie je primárne určená na každodenné dochádzanie do regionálnych centier (§ 269 zákona 269, § 16).

Regionálna autobusová doprava je riadená samosprávnymi krajinami, často prostredníctvom zmlúv o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme a financovaná samosprávou. Zabezpečuje spoje a služby, ktoré by inak mohli byť nedostatočné. Regionálna doprava slúži predovšetkým na každodenné dochádzanie, najmä do regionálnych centier alebo na zabezpečenie dopravnej obsluhy v rámci kraja (zákon 269/2024, § 16). Je prevádzkovaná a financovaná najmä z rozpočtov samosprávnych krajov. Príspevky z európskych fondov možno získať aj na modernizáciu a rozvoj regionálnej dopravnej infraštruktúry a vozového parku.

Mestská hromadná doprava zabezpečuje prepravu v rámci mesta alebo obce a jej bezprostredného okolia (zákon 269/2024, § 16). V súčasnosti mestská hromadná doprava premáva v 61 mestách, obsluhujú ju autobusy a mikrobuses. Trolejbusy jazdia v Bratislave, Košiciach, Prešove, Banskej Bystrici a Žiline. Električky sú nasadené v Košiciach a Bratislave. Mestská hromadná doprava je z veľkej časti financovaná z rozpočtu obce, ktorý tvoria predovšetkým príjmy z daní a poplatkov. Výnosy z cestovného v osobnej doprave nepokrývajú prevádzkové náklady spojené s prevádzkou mestskej hromadnej dopravy.

Špecifickou výzvou je zabezpečenie dopravy pre školopovinné deti, ktoré potrebujú prísť do školy v konkrétnom čase. Na Slovensku neexistuje jednotný systém školských autobusov ako v iných krajinách. Školské spoje sú najčastejšie integrované do bežnej verejnej dopravy a prispôbené potrebám detí z hľadiska času a trasy. Zatiaľ čo obce sú zodpovedné za základné vzdelávanie a samosprávne kraje dohliadajú na stredoškolské vzdelávanie, obe samosprávy spolupracujú s poskytovateľmi dopravy na tvorbe cestovných poriadkov verejnej dopravy, ktoré zohľadňujú čas začiatku vyučovania.

Problém nastáva vtedy, keď v obciach s veľkým počtom žiakov chýba spojenie do obce, v ktorej sa určená škola nachádza. Keďže doprava aj školská prevádzka spadajú do pôsobnosti samosprávnych krajov, tieto spravidla zabezpečujú prevádzku a financovanie školských autobusov. V niektorých prípadoch však obce podporujú tieto linky a prispievajú spolufinancovaním prevádzkových nákladov. Okrem toho, v odľahlých oblastiach fungujú miestne iniciatívy financované obcami alebo krajskými samosprávami, pričom doprava môže byť integrovaná do verejnej dopravy alebo organizovaná na vyžiadanie. Osobitnou kategóriou sú školské autobusy pre súkromné školy, ktoré sú financované zo súkromných zdrojov – buď samotnou školou alebo rodičmi.

Integrované dopravné systémy

Viacere regióny na Slovensku zaviedli integrované systémy verejnej dopravy, ktoré úspešne spájajú rôzne druhy dopravy, vrátane autobusov, vlakov, električiek a trolejbusov. Tieto systémy zahŕňajú mestské, prímestské, medzimestské a dokonca aj diaľkové služby. Táto integrácia zjednodušuje cestovanie pre obyvateľov a ponúka niekoľko výhod:

- **Znížená závislosť od auta:** Jednoduchšie používanie verejnej dopravy podporuje odklon od individuálneho používania áut, čo prispieva k zníženiu emisií skleníkových plynov, hluku a dopravných zápch.
- **Jednorazové cestovné lístky:** Cestujúci môžu využívať jednotný tarifný systém, ktorý eliminuje potrebu viacerých cestovných lístkov na rôzne druhy dopravy.
- **Plynulejšie presuny:** Koordinované trasy a plány zaisťujú plynulejšie spojenia medzi rôznymi režimami, šetria čas a skracujú čakacie doby.

- **Zlepšená dostupnosť:** Integrácia rôznych služieb rozširuje možnosti cestovania, najmä na dlhšie vzdialenosti a spojenia cez uzly, čím sa verejná doprava stáva životaschopnejšou voľbou.

Na Slovensku fungujú štyri funkčné integrované dopravné systémy, ďalšie dva sa pripravujú a pokrývajú takmer 80 % územia krajiny.

- **Integrovaný dopravný systém Bratislavského kraja (IDS BK):** Pokrýva hlavné mesto Bratislava a okolie (Bratislavský kraj) s napojením na susedné kraje, konkrétne na Trnavský kraj, ktorý je jediným príľahlým krajom. Ponúka jednotný tarifný systém a umožňuje cestovanie autobusmi, vlakmi, trolejbusmi a električkami.
- **Integrovaný dopravný systém Východ (IDS Východ):** Zameriava sa na Košický a Prešovský kraj a postupne sa rozširuje o ďalšie oblasti.
- **Integrovaný dopravný systém Žilinského kraja (IDS ZK):** Tento systém pokrýva časti Žilinského kraja vrátane okresov Žilina, Martin, Turčianske Teplice, Čadca a Kysucké Nové Mesto. Ponúka integrované cestovanie autobusmi a vlakmi.
- **Integrovaný dopravný systém Banskobystrického kraja (IDS BBSK).**

Existujú aj ďalšie snahy ostatných dopravcov o koordináciu prepojení medzi železničnou a autobusovou dopravou, ako je napríklad vytvorenie efektívneho polointegrovaného dopravného systému, ktorý zlepšuje dostupnosť a služby pre cestujúcich, najmä na väčšie vzdialenosti a cez rôzne dopravné uzly. Diaľkové autobusové linky, ale aj mestská doprava, často koordinujú svoje cestovné poriadky s vlakovými spojmi, čím umožňujú efektívnejšie spojenie medzi mestskými a regionálnymi centrami.

Zavedenie týchto systémov má výhody zlepšenej koordinácie cestovania, umožňuje plynulejšie prestupy a znižuje nepohodlie spojené s viacerými samostatnými lístkami. Integračné úsilie sa zameriava na zabezpečenie zosúladenia cestovných poriadkov, čím sa cestujúcim uľahčí prechod medzi jednotlivými druhmi dopravy a efektívne sa dostanú do cieľa.

Cestovné lístky a zľavy vo verejnej doprave

Systémy cestovných lístkov na Slovensku sú navrhnuté tak, aby uľahčili používanie pre používateľov verejnej dopravy a ponúkajú rôzne typy a možnosti cestovných lístkov. Tieto systémy sa zameriavajú na integráciu viacerých druhov dopravy a poskytujú pohodlný prístup naprieč rôznymi regiónmi a dopravnými operátormi.

Slovenské dopravné spoločnosti ponúkajú rôzne možnosti lístkov, aby uspokojili rôznorodé potreby cestujúcich:

- **Lístky na jednu jazdu:** Tieto lístky sú k dispozícii na jednotlivé cesty a zvyčajne platia na určitý časový úsek v závislosti od mesta alebo dopravcu. Ceny sa môžu medzi mestskými a regionálnymi službami líšiť.
- **Predplatné sezónne lístky:** Pravidelní používatelia môžu využiť denné, týždenné, mesačné a ročné **predplatné lístky**, ktoré ponúkajú úsporu nákladov a umožňujú neobmedzené cestovanie v rámci určeného obdobia a dopravnej siete.
- **Zľavy a úľavy:** Pre študentov, seniorov a jednotlivcov s nízkym príjmom sú k dispozícii špeciálne úľavy, ktoré im v určitých prípadoch poskytujú znížené cestovné alebo dokonca

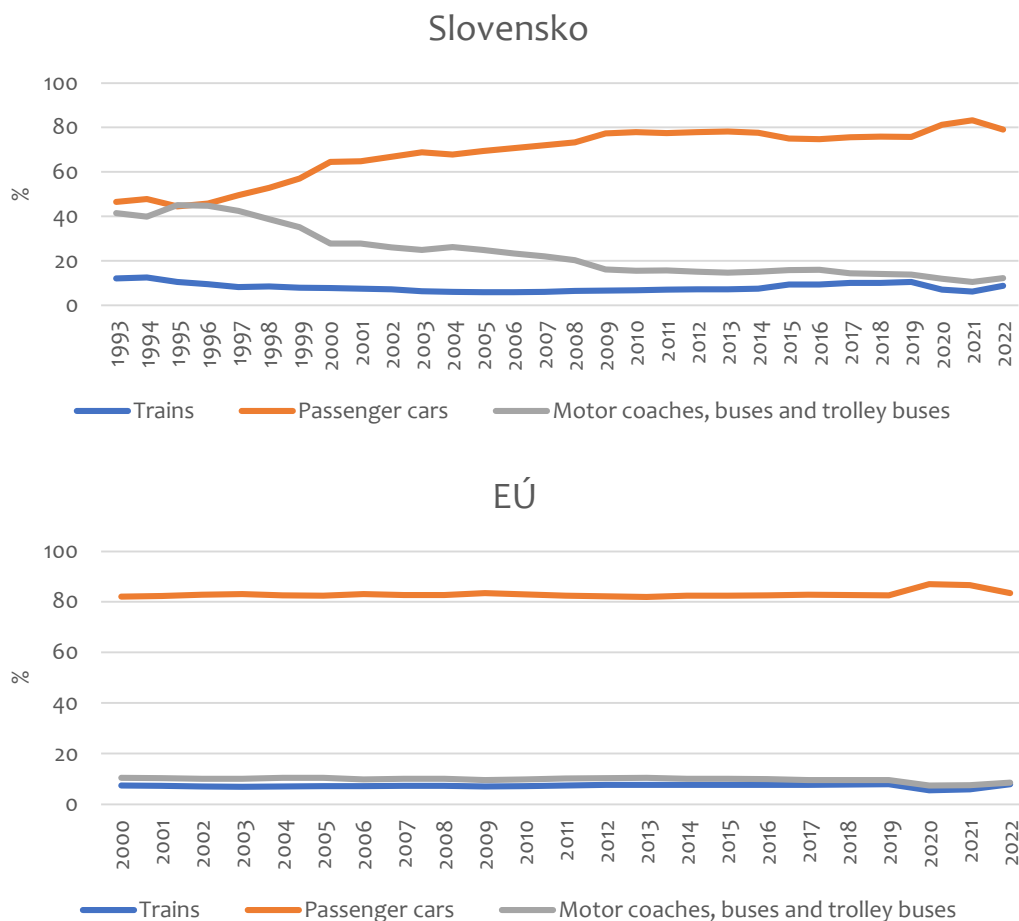
bezplatné cestovanie. Tieto úľavy sú rozhodujúce pre zabezpečenie cenovej dostupnosti a prístupnosti pre zraniteľné skupiny a podporujú ich potreby mobility.

Pre železničnú, medzimestskú a mestskú verejnú dopravu sú dostupné mobilné aplikácie, ktoré poskytujú buď informácie o verejnej doprave v reálnom čase, alebo aspoň relevantné časové poriadky. Rastie aj zavádzanie bezkontaktných platobných systémov vo verejnej doprave, čím sa zjednodušuje platobný proces.

Osobná doprava a mobilita cestujúcich na Slovensku

V priebehu posledných desaťročí Slovensko zaznamenalo výrazné zmeny v modálnom podiele osobnej dopravy. V minulosti bola väčšia časť obyvateľstva odkázaná na verejnú dopravu, pričom prevládajúcim spôsobom cestovania boli autobusy a vlaky. V roku 1993 sa viac ako 53 % ciest uskutočnilo verejnou dopravou, ktorá bola z veľkej časti spôsobená obmedzeným prístupom súkromných vozidiel. Tento trend sa však dramaticky zmenil a do roku 2022 sa používanie osobných áut zvýšilo na takmer 80 %, čo je v súlade s priemerom EÚ. Posun odzrkadľuje širší ekonomický rast, zvýšené vlastníctvo áut a rozrastanie miest, ktoré ovplyvnili preferencie verejnosti pre individuálnu dopravu pred verejnými možnosťami.

Obrázok: Modálne rozdelenie osobnej dopravy, v percentách



Zdroj: Eurostat, Modálne rozdelenie vnútrozemskej osobnej dopravy

Celkový počet osobokilometrov prejdenných rôznymi druhmi dopravy zdôrazňuje dominantnú úlohu používania súkromných automobilov. Zatiaľ čo služby verejnej dopravy, najmä železničná a medzimestská autobusová doprava, stále zohrávajú kľúčovú úlohu v celkovej sieti, ich podiel na osobokilometroch bol prevýšený súkromnou dopravou. V porovnaní so susednými krajinami a priemerom EÚ je závislosť Slovenska od osobných vozidiel značná, aj keď snahy o zvýšenie využívania verejnej dopravy pokračujú prostredníctvom investícií do infraštruktúry a politických zmien zameraných na zlepšenie kvality služieb a integráciu.

Zo Sčítania obyvateľov a domov 2021 vychádza individuálna motorizovaná doprava ako najčastejšie využívaný spôsob dochádzky do práce, pričom predstavuje až 59 % všetkých ciest. Hromadná motorizovaná doprava má podiel 19 %, zatiaľ čo nemotorizovaná doprava (pešo alebo bicykel) tvorí 17 %. Táto štruktúra dopravy sa výrazne líši v závislosti od regiónov. Vidiecke oblasti sú viac závislé od individuálnych vozidiel, zatiaľ čo mestské oblasti majú vyšší podiel verejnej dopravy a nemotorizovaných foriem mobility. Priemerná vzdialenosť dochádzky na Slovensku je 14,6 km, pričom hromadná a individuálna doprava pokrývajú podobné vzdialenosti (15 km). Nemotorizovaná doprava je využívaná prevažne na krátke vzdialenosti (1,07 km), hlavne v mestských oblastiach. Dochádzka z vidieckych obcí do miest dominuje medzi typmi mobility, čo zdôrazňuje koncentráciu pracovných príležitostí v mestských oblastiach a zároveň naznačuje, že vidiecke oblasti sú viac závislé od individuálnej dopravy na pokrytie väčších vzdialeností.

Dopravný systém na Slovenska výrazne ovplyvňuje životné prostredie, pričom veľkú úlohu zohráva podiel jednotlivých typov dopravy. Časté používanie osobných automobilov prispelo k vyšším emisiám, čo predstavuje výzvu pre splnenie environmentálnych cieľov. Na druhej strane, verejná doprava, najmä električné vozidlá, ako sú električky a trolejbusy v mestách, poskytuje udržateľnejšiu alternatívu, ktorá znižuje emisie a dopravné zápchy. **Podpora udržateľnej dopravy** zahŕňa opatrenia, ako sú investície do električných autobusov, budovanie cyklistických trás a rozvoj integrovaných dopravných systémov. Cieľom týchto politík je motivovať ľudí, aby uprednostnili verejnú a nemotorizovanú dopravu, čím sa zmierni negatívny dopad dopravy na životné prostredie.

2. Služby pre zraniteľné skupiny

Na Slovensku antidiskriminačný zákon (zákon č. 365/2004 Z. z o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach ochrany pred diskrimináciou) upravuje ochranu pred diskrimináciou z rôznych dôvodov vrátane zdravotného postihnutia, veku, pohlavia, etnickej príslušnosti alebo národnosti, najmä vo verejných službách, ako je aj doprava. Tento zákon stanovuje, že všetci jednotlivci majú rovnaký prístup k týmto službám a sú chránení pred diskriminačnými praktikami.

Sektor dopravy na Slovensku ďalej upravujú osobitné zákony, ako napríklad zákon o dráhach, zákon o verejnej doprave a zákon o cestnej doprave. Tieto zákony obsahujú ustanovenia na zlepšenie dostupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím, ktoré nariaďujú vhodné úpravy infraštruktúry a dopravných prostriedkov na uspokojenie týchto potrieb. Okrem toho národné stavebné normy dopĺňajú tieto predpisy stanovením technických noriem pre výstavbu prístupných dopravných zariadení.

Na Slovensku neexistuje špecifický systém školských autobusov, aký možno nájsť v niektorých iných krajinách. Namiesto toho slovenskí študenti zvyčajne využívajú na dochádzanie do škôl a zo škôl bežnú verejnú dopravu. Slovenské zákony stanovujú všeobecné bezpečnostné opatrenia v rámci verejnej dopravy, ktoré chránia všetkých cestujúcich vrátane školákov. Neexistujú však špecifické prevádzkové smernice ani bezpečnostné normy určené výhradne pre školské autobusy.

Na európskej úrovni sa Slovensko približuje k zákonu EÚ o prístupnosti (č. 2019/882), ktorý integruje štandardy EÚ do svojho národného rámca s cieľom zlepšiť dostupnosť rôznych produktov a služieb vrátane dopravy. Ide o súčasť širšej iniciatívy na zabezpečenie jednotných noriem dostupnosti vo všetkých členských štátoch EÚ. Okrem toho nariadenia EÚ, ako je nariadenie (EÚ) č. 181/2011 a nariadenie (EÚ) č. 1371/2007, definujú práva cestujúcich v autobusovej, autokarovej a železničnej doprave, pričom zdôrazňujú ochranu a dostupnosť pre všetkých, najmä pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

V medzinárodnom meradle sa Slovensko zaviazalo dodržiavať Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím (CRPD), ktorý okrem iného presadzuje komplexné práva a dostupnosť osôb so zdravotným postihnutím vo verejnej doprave.

Dostupnosť staníc, zastávok a vozidiel

Vo väčších mestských častiach sú stanice a zastávky MHD vybavené prístreškami, niektoré aj s posedením, zvyšujú komfort pri čakaní na spoj. Vozový park verejnej dopravy vo väčších mestách na Slovensku poskytuje vizuálne a zvukové hlásenia, má vyhradené priestory pre invalidné vozíky, detské vozíky alebo miesta na sedenie tehotných žien, ktoré vyhovujú potrebám zraniteľných cestujúcich.

V Bratislave sa verejná doprava snažila zlepšiť dostupnosť, predovšetkým pre autobusy a električky. Niektoré vozidlá sú vybavené rampami alebo výtahmi, ktoré pomáhajú cestujúcim s problémami mobility pri nastupovaní. Pre cestujúcich vyžadujúcich tieto zariadenia je dostupnosť vhodných vozidiel označená symbolom invalidného vozíka v cestovných poriadkoch verejnej dopravy, ktorý pomáha identifikovať, ktoré služby sú vybavené na uspokojenie ich potrieb. Značná časť vozového parku mestskej hromadnej dopravy v Bratislave je obsluhovaná nízkopodlažnými vozidlami, aby sa zlepšila dostupnosť pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, ako sú napríklad osoby na invalidnom vozíku. Tieto vozidlá majú tiež vyhradené priestory a prednostné sedadlá

pre zraniteľné skupiny, ako sú starší ľudia a tehotné ženy. Väčšina autobusov a električiek je navyše vybavená systémami, ktoré poskytujú vizuálne a zvukové hlásenia vrátane informácií o zastávkach a bezpečnostných pokynoch.

Vidiecke oblasti majú väčší problém zabezpečiť dostupné dopravné prostriedky a infraštruktúru, a to pre nižšie financovanie a geografické obmedzenia. Aj keď je snaha zlepšiť pohodlie cestujúcich, pokrok je v porovnaní s mestami pomalší a nerovnomerný.

Vo väčšine železničných staníc sú kryté čakárne a sociálne zariadenia. Vďaka investíciám z fondov EÚ bolo veľa železničných staníc vybavené rampami a výtahmi pre cestujúcich s obmedzenou pohyblivosťou, aby sa dostali na potrebné nástupište. V niektorých vlakoch Železničná spoločnosť (ZSSK) poskytuje zázemie pre cestujúcich s obmedzenou pohyblivosťou vrátane možnosti objednať si asistenciu a využiť špeciálne kupé. Tieto služby je potrebné dohodnúť vopred a sú navrhnuté tak, aby zlepšili dostupnosť pre cestujúcich so zdravotným postihnutím.

Dostupnosť cestujúcim so zníženou pohyblivosťou je v regionálnej i diaľkovej autobusovej doprave rôzna. Niektoré prímestské linky sú vybavené nízkopodlažným autobusom, ale zatiaľ nie vo všetkých krajoch. Na diaľkových autobusových linkách na Slovensku sa prístupnosť pre cestujúcich so zdravotným postihnutím líši v závislosti od dopravcu a konkrétnej linky. Niektorí dopravcovia môžu ponúkať pomoc pre cestujúcich so zníženou mobilitou, avšak dostupnosť rámp, vyhradených miest na sedenie a palubných oznámení je obmedzená.

Zľavy na nákup cestovných lístkov

V regionálnej doprave môžu mnohé skupiny, najmä tie najzraniteľnejšie ako zdravotne postihnutí, seniori či rodiny s deťmi, využiť zľavy na cestovnom. Kategórie cestovného okrem štandardného cestovného na Slovensku sú:

- Deti do 6 rokov,
- Deti od 6 do 18 rokov,
- Študenti všetkých stupňov denného štúdia do 26 rokov,
- Seniori (od 63 rokov),
- Osoby so zdravotným postihnutím.

Dôchodcovia nad 63 rokov majú nárok na zľavu z cestovného, stačí keď sa preukážu dokladom totožnosti. Zľava sa poskytuje vo výške 50 % zo základného cestovného. Navyše, dôchodcovia nad 70 rokov majú právo na „zľavnené cestovné“, ktoré je na úrovni 80 % zľavy zo základného cestovného. V niektorých prípadoch sa zľava môže rozšíriť na bezplatné cestovanie, na ktoré je potrebné zabezpečiť si predplatný lístok v cene 0 EUR (potrebná je však registrácia).

Cestujúci so zdravotným postihnutím (musí vlastniť potvrdenie o ťažkom zdravotnom postihnutí) a ich sprievod majú nárok na zľavnené cestovné po predložení preukazu ŽPZ alebo ŽPZ-S. Poskytnutá zľava je obvykle 50% zo základného cestovného.

Deti do 6 rokov cestujú vo vlakoch a autobusoch v mestskej, regionálnej a diaľkovej doprave zadarmo. V niektorých prípadoch sa vyžaduje doklad o veku dieťaťa v listinnej podobe.

Školopovinné deti do 16 rokov alebo do skončenia povinnej školskej dochádzky majú nárok na zľavnené cestovanie autobusom vo výške 50 % zo základného cestovného. Pri cestovaní vlakom

môžu získať bezplatný lístok, dostupný v obmedzenom počte na konkrétne spoje. V prípade prekročenia limitu voľných vstupeniek si môžu zakúpiť vstupenky s 50% zľavou. Všetky deti musia mať preukaz, aby mohli využívať zľavnené cestovanie vlakom. Pri cestovaní autobusom majú nárok na zľavnené cestovné, ktoré nevyžadujú doklad. V prípade pochybností o veku však cestujúci musia vek dieťaťa overiť platným občianskym preukazom alebo preukazom poistenca.

Študenti potrebujú na vydanie zľavneného cestovného preukazu potvrdenie o štúdiu alebo ISIC a v prípade cestovania vlakom aj poukaz, ktorý im umožňuje zľavnené cestovanie.

Ostatní cestujúci, ako sú darcovia krvi a účastníci protifašistického odboja, môžu tiež získať zľavy na cestovné. Rozsah týchto zliav sa môže líšiť v závislosti od prevádzkovateľov verejnej dopravy.

V mestskej hromadnej doprave sa rozsah zliav na cestovnom, ktorý môže byť pre cestujúcich nad 60 rokov výrazne vyšší, líši podľa dopravcu.

V železničnej doprave, Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) ponúka bezplatné cestovanie pre vybrané skupiny obyvateľstva, ako sú študenti a seniori. To zvyšuje dostupnosť železničnej dopravy, ale predstavuje aj výraznú finančnú záťaž pre spoločnosť (štátny rozpočet).

Výrazné zľavy na cestovnom sú praktickým riešením, ktoré umožňuje všetkým skupinám obyvateľstva, vrátane ekonomicky znevýhodnených, využívať verejnú dopravu, t.j. ekologický spôsob dopravy. Otázka bezplatného cestovania vlakom je však sporná. Hoci pomáha zraniteľným skupinám, ako sú dôchodcovia a študenti/deti tým, že potenciálne zmierňuje dopravnú chudobu, nepodporuje ekonomicky racionálne správanie a vytvára umelý dopyt po doprave, ktorý nie je založený na skutočných potrebách. Mohlo by sa zväžiť prehodnotenie bezplatného cestovania pre tieto skupiny s cieľom obmedziť jeho rozsah alebo zaviesť minimálne poplatky.

3. Služby vo vidieckych oblastiach

Vo vidieckych oblastiach Slovenska verejná doprava pozostáva predovšetkým z vlakovej dopravy prevádzkovej štátnou spoločnosťou a autobusovej dopravy spravovanej samosprávnymi krajinami. Tržby z cestovného obvykle pokrývajú menej ako polovicu prevádzkových nákladov, pričom zvyšok je financovaný dotáciami od národných a regionálnych orgánov na zabezpečenie kontinuity služieb. Obmedzená dostupnosť a frekvencia verejnej dopravy však často núti obyvateľov spoliehať sa na súkromné vozidlá. Táto závislosť prispieva k environmentálnym problémom, ako sú zvýšené emisie, hlukové znečistenie a dopravné zápchy, najmä počas špičiek v blízkosti hlavných dopravných uzlov.

V niektorých oblastiach sa postupne zavádzajú nové opatrenia na zlepšenie dopravnej dostupnosti, najmä pre zraniteľnejšie skupiny obyvateľstva. Tu je niekoľko príkladov:

Sociálne taxíky sú dostupné v desiatkach slovenských obcí a miest a sú prevádzkované rôznymi spôsobmi: mesto môže vlastniť auto/minivan, prenajať si ho od inej spoločnosti, prenajať si taxislužbu od inej spoločnosti (napr. Červený kríž), umožniť využívanie taxislužby za znížené ceny, prípadne môže mesto zaplatiť príspevok na cestovné v taxíku.

Služby sociálneho taxi sú zvyčajne obmedzené na pracovné dni a aj to nie na celý deň – zvyčajne od 6:00 do 14:30 (15:00). Väčšinou sú poskytované občanom s ťažkým zdravotným postihnutím a ich sprievodu, seniorom nad 62-70 rokov (v závislosti od mesta), v niektorých prípadoch s podmienkou limitu celkového príjmu. V niektorých mestách je služba poskytovaná aj občanom s ťažkým zdravotným stavom a rodinám s malými deťmi. Dá sa použiť na prepravu v rámci mesta, no v niektorých mestách ojedinele aj do najbližšieho väčšieho centra alebo do 100 km.

V niektorých mestách sú taxíky vybavené aj zdvíhacími plošinami, ktoré uľahčujú prepravu imobilných pacientov. Služi najmä na prepravu do zdravotníckych zariadení, ale aj na bežné cestovanie mestom – pošta, cintorín, nákupy a v niektorých prípadoch aj na zabezpečenie základných sociálno-ekonomických aktivít.

V niektorých mestách je sociálny taxík vyhradený len pre obyvateľov s trvalým pobytom v danom meste. Nárok na službu sa cestujúci preukáže platným dokladom – občianskym preukazom, preukazom ťažko zdravotne postihnutého (ŤZP), výmenným lístkom alebo potvrdením o návšteve lekára.

Cestovné za prejdený km sa môže pre rôzne skupiny obyvateľov líšiť – napr. dôchodcovia a ŤZP majú zvyčajne nižšie cestovné ako rodičia s malými deťmi alebo ľudia s ťažkým zdravotným stavom. Sadzby sa pohybujú približne od 0,20 EUR/km do 1 EUR/km, s poplatkami za státie 1-5 EUR za hodinu.

Objednávky je potrebné nahlásiť 6-24 hodín vopred – buď osobne alebo telefonicky. Okrem sociálnych taxíkov, ktoré prevádzkujú obce, existujú neziskové organizácie, ktoré poskytujú služby sociálnej prepravy vrátane prepravy maloletých do/zo školy a mimoškolských aktivít, rozvoz liekov, potravín, zdravotníckych potrieb a pomôcok (helpo.sk, kovnz.sk).

Preprava na požiadanie je riešením pre riedko obývané oblasti s obmedzenou dostupnosťou MHD.

Na Slovensku zaviedol Trnavský kraj v septembri 2019 službu „autobus na zavolanie“, ktorá pôvodne slúžila obciam s malým počtom cestujúcich, ako je Prietrž a jej osady. Tieto osady boli po ôsmich rokoch opäť obsluhované verejnou dopravou. Služba bola pôvodne dostupná iba počas pracovných dní, ale nasledujúci mesiac roku 2019 sa rozšírila aj do ďalších dedín a premáva aj cez víkendy. O túto službu musia cestujúci požiadať 48 hodín až 30 minút pred plánovaným odchodom autobusu prostredníctvom SMS alebo telefonicky v čase od 8:00 do 19:00. Ceny lístkov zodpovedajú štandardným cenám cestovného.

Služba sa začlenila do širšej dopravnej siete, čo umožňuje prestup na trasy do okresných miest a hlavného mesta. V prvom roku služby využilo takmer 1 400 ľudí, ktorí najazdili 6 174 km, čím ušetrili až 15 000 km oproti bežnej servisnej prevádzke.

Postupom času sa služba rozšírila do ďalších častí Trnavského kraja a do Košického kraja a v roku 2022 boli v dôsledku pozitívnych legislatívnych zmien klasické veľkokapacitné autobusy nahradené mikrobusedmi (kapacita 8 + 1).

Zdieľaná doprava pri dochádzaní do práce alebo školy a späť funguje na základe individuálnych alebo skupinových iniciatív. Skupina ľudí vytvára platformu na zdieľanie dostupných možností dopravy. Od neformálnych dohôd medzi kolegami alebo susedmi až po používanie aplikácií, ako je WhatsApp, či dokonca vývoj vlastných aplikácií – ako to bolo vidieť v Žiari nad Hronom, kde skupina študentov iniciovala zdieľanú dopravu do školy. Vytvorili aplikáciu, ktorá funguje vo viacerých rozhraniach a obsahuje bezpečnostné funkcie pre vodičov aj pasažierov, ako je napríklad overenie používateľov.

4. Navrhované opatrenia a riešenia pre efektívnejšiu verejnú dopravu (s osobitným zameraním na vidiecke oblasti)

Dopravnú chudobu môže spôsobovať viacero faktorov – medzi najvýznamnejšie patrí nedostupnosť verejnej dopravy, vysoké náklady na dopravu, či nemožnosť využívať verejnú dopravu z dôvodu zlej prístupnosti.

Nedostupnosť verejnej dopravy znamená, že nedostatočne uspokojuje potreby obyvateľstva, vyžaduje si nadmerné cestovné časy na prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a aktivitám, alebo spoje verejnej dopravy sú dostupné len v obmedzenom rozsahu. Na Slovensku má veľká skupina obcí menej ako tri spoje denne do najbližšieho centra. Cez víkendy nie sú niektoré dediny obsluhované vôbec. Tento nedostatok verejnej dopravy výrazne prispieva k dopravnej chudobe na Slovensku.

Vysoké náklady na dopravu znamenajú, že priemerná slovenská domácnosť minie na dopravu približne 7,3 % svojich príjmov, vrátane výdavkov na osobné vozidlá a verejnú dopravu. Väčšinu týchto nákladov tvoria osobné cesty autom. Výdavky na verejnú dopravu tvoria len 0,4 % výdavkov domácností. Zľavy na cestovnom výrazne znižujú náklady na dopravu slovenských domácností. Zraniteľné skupiny obyvateľstva dostávajú zľavy na cestovnom – napríklad deti do 6 rokov cestujú zadarmo vo vlakoch a autobusoch, zatiaľ čo študenti a seniori dostávajú zľavy vo výške približne 50 % alebo viac v regionálnych a diaľkových autobusoch a vlakoch.

Prístupnosť verejnej dopravy je mimoriadne dôležitá pre zraniteľné skupiny, akými sú rodiny s malými deťmi, starší ľudia a ľudia so zdravotným postihnutím. Mnohí z týchto jednotlivcov nemôžu používať verejnú dopravu kvôli vzdialenosti od zastávok alebo nemožnosti použiť hromadnú dopravu s invalidným či detským vozíkom.

V závislosti od príčiny dopravnej chudoby je možné implementovať rôzne riešenia:

Doprava na požiadanie by mohla byť efektívnym riešením pre riedko osídlené oblasti, ako sú odľahlé osady s malým počtom obyvateľov, kde bola verejná doprava prerušená z dôvodu neefektívnosti. Autobusy boli často nedostatočne využívané a na väčšine trás slúžili len veľmi malému počtu cestujúcich. Táto situácia ponechala niektoré oblasti izolované pre tých, ktorí nemajú prístup k osobným vozidlám alebo taxíkom.

Preprava na želanie funguje len vtedy, keď je požiadavka na prepravu dopredu oznámená prostredníctvom dispečingu prepravnej spoločnosti. Táto služba začala v roku 2019 v neobsluhovaných obciach v Trnavskom kraji a neskôr bola rozšírená aj do Košického kraja. Pri tomto druhu dopravy musia cestujúci svoj záujem oznámiť minimálne 30 minút pred plánovaným odchodom. Takéto riešenia sú vhodné aj pre iné oblasti Slovenska.

Mikrobusová doprava môže efektívne zabezpečovať prepravné služby v menej obývaných oblastiach, kde sa tradičná autobusová doprava ukazuje ako zbytočne nákladná z dôvodu nesúladu medzi prepravnou kapacitou autobusov a skutočným počtom cestujúcich. Táto alternatíva výrazne znižuje obstarávacie aj prevádzkové náklady vozidiel. Hoci náklady na prácu vodiča zostávajú zväčša konštantné, takéto služby by potenciálne mohli prevádzkovať jednotlivci, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu skupiny B (vhodného pre osobné vozidlá), v závislosti od veľkosti dodávky.

Sociálna taxislužba môže výrazne pomôcť skupinám, ktoré nemôžu využiť verejnú dopravu, či už z dôvodu jej nedostupnosti (napr. v časoch nutných na návštevu lekára) alebo nemožnosti nastúpiť do autobusu či vlaku. Takéto služby už fungujú v rôznych slovenských mestách a obciach, vrátane Čierneho Balogu, Sliacha, Serede, Púchova, Martina, Žiaru nad Hronom, Považskej Bystrice a Trenčína.

Cestovný poukaz by mohol podporiť domácnosti, ktoré míňajú značnú časť svojich príjmov na verejnú dopravu, umožniť im cestovať za znížené sadzby a zabezpečiť prístup k základným sociálno-ekonomickým službám a zároveň podporiť zodpovedné využívanie verejnej dopravy. V oblastiach, kde chýba spojenie verejnou dopravou, by sa mohli zväziť dotované palivové karty pre domácnosti s nízkymi príjmami, ktoré by pomohli pokryť výdavky na palivo, pričom by sa ponúkala priama pomoc rodinám v odľahlých regiónoch.

Integrované dopravné systémy zabezpečujú efektívne spojenie, umožňujúce rýchlejší a cenovo dostupnejší prístup k základným službám pre obyvateľov regiónu. V súčasnosti na Slovensku fungujú štyri integrované dopravné systémy, ktoré pokrývajú Bratislavský kraj s napojením na Trnavu, ako aj Banskobystrický, Košický, Prešovský a Žilinský kraj, ktoré spoločne pokrývajú takmer 80 % územia krajiny.

Zdieľaná doprava je životaschopným riešením v oblastiach s obmedzeným prístupom verejnej dopravy, pričom ponúka čiastočnú náhradu.

Aktívna doprava podporená budovaním cyklotrás a inej cyklistickej infraštruktúry (napr. stojanov na bicykle) môže bojovať proti dopravnej chudobe a posilniť fyzické a duševné zdravie. Podpora elektrobicyklovania môže byť doplnkom ku klasickému bicyklovaniu, pretože umožňuje širšie využitie aj pre menej aktívnych jedincov. Projekt v Bruseli ukázal, že domácnosti s nízkymi príjmami často uprednostňovali bicykle ako primárny spôsob dopravy. ([EGUM](#))

Neriešenie dopravnej chudoby zhoršuje existujúce problémy, najmä v prípade určitých skupín obyvateľstva. Dopravná chudoba má za následok:

- **Nezamestnanosť.** V regiónoch so zlými dopravnými službami je ťažšie splniť požiadavky na prácu, ako je skorý alebo neštandardný pracovný čas.
- **Znížený príjem.** Ľudia v oblastiach s nedostatkom dopravy musia pri výbere zamestnania zväziť dostupnosť dopravy, pričom často prijímajú horšie platené, ale dostupnejšie pozície, čím sa zhoršuje príjmová chudoba.
- **Sociálnu izoláciu.** Postihuje konkrétne skupiny obyvateľstva, vrátane rodičov na materskej/rodičovskej dovolenke, detí, študentov, pracujúcich a dôchodcov, ktorí sa pre nedostatok dopravných služieb nemôžu stretávať s priateľmi, rovesníkmi alebo ľuďmi s podobnými záujmami.
- **Nižšiu úroveň vzdelania.** Študenti sa často musia rozhodnúť pre školu na základe dopravnej dostupnosti, čo môže znamenať výber školy, ktorá nie je vhodná pre ich záujmy alebo má nižšiu kvalitu.
- **Zhoršený zdravotný stav.** Obyvatelia so zlým dopravným spojením nemajú vytvorené podmienky pre návštevu lekárov ani nevyužívajú doplnkové lekárske služby, ako sú rehabilitácie alebo pravidelné preventívne prehliadky.

Záver

Riešenie dopravnej chudoby vo vidieckych oblastiach Slovenska je kľúčové pre zlepšenie sociálno-ekonomického blahobytu jeho obyvateľov. Problémy, ktorým čelíme v dôsledku obmedzeného prístupu, vysokých nákladov a neprimeraných služieb, môžu výrazne sťažiť každodenný život, čo vedie k nezamestnanosti, zníženiu príjmu, sociálnej izolácii a nižším výsledkom v oblasti vzdelávania a zdravia. Efektívne stratégie, akými sú zavedenie dopravy na požiadanie, rozšírenie minibusových služieb, zavedenie sociálnych taxislužieb a podpora integrovaných dopravných systémov však môžu výrazne zlepšiť dostupnosť a znížiť závislosť od osobných vozidiel. Okrem toho by stimulácia aktívnych dopravných riešení, ako je cyklistika, mohla prispieť k udržateľnejšej a inkluzívnejšej dopravnej sieti. Uprednostnením týchto intervencií môže Slovensko zabezpečiť spravodlivý dopravný prístup najmä pre zraniteľné skupiny obyvateľstva a podporiť tak väčšiu ekonomickú a sociálnu integráciu vo svojich regiónoch.