**NÁVRH**

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky**

**z ... 2019,**

**ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávania verejnej osobnej dopravy**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len ,,ministerstvo dopravy“) podľa § 41 ods. 2 písm. n) až q) zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len ,,zákon o cestnej doprave“) a podľa § 36 ods. 2 písm. e) až h) zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení zákona č. 146/2019 Z. z. (ďalej len ,,zákon o doprave na dráhach“) ustanovuje:

**§ 1**

**Predmet úpravy**

1. Táto vyhláška upravuje
2. podrobnosti o obsahových náležitostiach plánu dopravnej obslužnosti a minimálny rozsah, pravidlá jeho zostavovania a štandardy dopravnej obslužnosti,
3. rozsah poskytovaných prevádzkových údajov o službách vo verejnom záujme a frekvenciu ich poskytovania.
4. štruktúru základných tarifných skupín a spôsoby dokladovania príslušnosti cestujúcich v rámci nich,
5. štandardy technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných dokladov.
6. Táto vyhláška sa nevzťahuje na pravidelnú dopravu, ktorá sa nevykonáva na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme.

**§ 2**

**Podrobnosti o obsahových náležitostiach plánu dopravnej obslužnosti, minimálny rozsah a pravidlá jeho zostavovania**

1. Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ vychádza najmä z

1. analýzy prepravných vzťahov,
2. analýzy infraštruktúry a prestupných uzlov s ohľadom na súčasný a potenciálny vývoj dopravných potrieb,
3. priestorovej analýzy z hľadiska prepravného potenciálu v jednotlivých funkčných sídelných jednotkách, najmä miery schopnosti týchto jednotiek generovať alebo priťahovať dopravné väzby,
4. analýzy očakávaných zmien v rozmiestnení aktivít v území, najmä distribúcie pracovných príležitostí a zariadení služieb,
5. analýzy súčasného stavu dopravnej obsluhy, dopravných a prepravných prúdov, vyťaženosti jednotlivých liniek, slabých miest, frekvencie a lokalít závažných mimoriadnych udalostí negatívne ovplyvňujúcich spoľahlivosť prevádzky a
6. analýzy financovania súčasnej organizácie verejnej osobnej dopravy, najmä nákladov, tržieb a úhrad objednávateľov podľa objednávateľov a zmlúv.
7. Plán dopravnej obslužnosti vychádza z platných strategických dokumentov, najmä z územného generelu dopravy alebo plánu udržateľnej mobility. Použitie údajov zo strategických dokumentov je potrebné uviesť v pláne dopravnej obslužnosti.

(3) Plán dopravnej obslužnosti obsahuje návrhovú časť plánu dopravnej obslužnosti (ďalej len ,,návrhová časť“) a plán opatrení na zabezpečenie uskutočniteľnosti plánu dopravnej obslužnosti (ďalej len ,,plán opatrení“).

(4) Návrhová časť obsahuje najmä:

1. variantné riešenie siete liniek verejnej osobnej dopravy a ich najefektívnejšieho vzájomného prepojenia,

b) návrh funkčnej siete liniek vo verejnom záujme pre rôzne scenáre vývoja podľa štandardov definovaných v § 4 až 6 a na úrovni časových polôh a kapacity spojov pre linky v pôsobnosti objednávateľa dopravy, vrátane trasovania nosných a nadväzných liniek verejnej osobnej dopravy a určenie prestupných uzlov.

(5) Plán opatrení obsahuje najmä

1. zásahy do dopravnej infraštruktúry s cieľom zvýšiť plynulosť, pravidelnosť, spoľahlivosť a bezpečnosť liniek v definovanej sieti a zabezpečiť navrhovaný podiel verejnej osobnej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce, pričom tieto zásahy môžu byť riešené variantne v nadväznosti na scenáre,
2. štruktúru vozidlového parku s cieľom vytvorenia adekvátnej ponuky na zabezpečenie dopravnej obslužnosti v stanovenom časovom horizonte,
3. akčný plán a finančný plán na dosiahnutie cieľového stavu verejnej osobnej dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce.

(6) Plán dopravnej obslužnosti sa zostavuje spravidla na päť rokov.

**§ 3**

**Štandardy dopravnej obslužnosti**

1. Štandardom dopravnej obslužnosti (ďalej len ,,štandard“) sa na účely tejto vyhlášky rozumie súbor pravidiel, ktoré sa uplatňujú pri vytvorení a zabezpečení poskytovania primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej verejnej osobnej doprave na obsluhovanom území, a to najmä
2. štandard dostupnosti najbližšej zastávky,
3. štandard frekvencie obsluhy zastávky,
4. štandard nadväznosti spojov pri prestupe,
5. štandard počtu prestupov,
6. štandard časového intervalu medzi spojmi,
7. štruktúru základných tarifných skupín a spôsoby dokladovania príslušnosti cestujúcich v rámci nich,
8. štandardy technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných dokladov.

(2) Štandardy určujú podmienky, ktoré sa uplatňujú na celoštátnu železničnú dopravu (ďalej len „diaľková doprava“) a regionálnu a prímestskú železničnú a pravidelnú prímestskú autobusovú dopravu (ďalej len „prímestská doprava“) a mestskú pravidelnú autobusovú dopravu a električkovú a trolejbusovú dopravu a mestskú železničnú dopravu (ďalej len „mestská doprava“)[[1]](#footnote-1) .

(3) Štandardy zohľadňujú, že dopravná obslužnosť je spravidla rozdelená na

a) nosné linky, ktoré tvoria základný pilier obslužnosti pozostávajúce z atraktívneho intervalu spojov a sú charakteristické pravidelnosťou, spoľahlivosťou a priamym prepojením významne dôležitých bodov, najmä spádových centier a

b) obslužné linky, ktoré nadväzujú na nosný systém v prestupných uzloch zabezpečujúci najmä plošnú dopravnú obsluhu spádových oblastí.

(4) Počty spojov sa určujú na základe výsledkov analýzy dopytu tak, aby nedochádzalo k neželanej konkurencii liniek objednávaných vo verejnom záujme. Prednosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti na danom úseku má taký druh dopravy, ktorý dokáže splniť prepravné požiadavky cestujúcich vzhľadom na kapacitu, cestovnú rýchlosť, ekonomickú efektívnosť, ekológiu a na dochádzkovú vzdialenosť[[2]](#footnote-2).

(5) Lokality s prepravnými prúdmi v jednom smere menšími ako 250 osôb môžu byť vyňaté z uplatňovania štandardov využívaním alternatívnych foriem dopravnej obsluhy.

**§ 4**

**Štandardy pre diaľkovú dopravu**

1. Štandardom pre diaľkovú dopravu je
2. prestupný čas
3. najviac 10 minút pri garantovaných prestupoch v dominantnom smere prepravného prúdu,
4. najviac 30 minút pri ostatných garantovaných prestupoch,
5. pričom

maximálny prestupný čas môže byť primerane predĺžený v závislosti na čase presunu vplyvom miestnych pomerov, najmä však vzdialenosti nástupíšť,

1. premávka všetkých liniek s pravidelným intervalom dlhším ako 15 minút podľa zásad integrovaného taktového grafikonu, pričom tieto intervaly sú vzájomne koordinované,
2. organizovanosť všetkých spojov na linkovom princípe,
3. určenie dĺžky intervalov odchodov liniek v závislosti od intenzity prepravných prúdov,
4. premávka nosných liniek v pravidelných intervaloch,
5. doplnenie nosných liniek na vybraných reláciách o obslužné linky,
6. Štandardom pre diaľkovú dopravu je
7. časový interval medzi spojmi
8. najviac 60 minút pri rovnomerne obsadených linkách s viac ako 3 000 cestujúcimi v jednom smere za deň,
9. najviac 120 minút na linkách s počtom cestujúcich menším ako 3 000 cestujúcich za deň,
10. najviac 240 minút vo výnimočných prípadoch a v prípadoch odôvodnených v pláne dopravnej obslužnosti na linkách s počtom cestujúcich menším ako 2 000 cestujúcich za deň,
11. zavedenie pásmovej obsluhy v podobe expresnej linky na nerovnomerne obsadených linkách podľa dopravných možností, pričom nemôže dôjsť k obmedzeniu minimálneho štandardu intervalu obsluhy zastávok,
12. určenie miest zastavenia na princípe garancie spojenia regionálneho centra, významného centra cestovného ruchu alebo iného významného centra s príslušným krajským mestom s maximálne jedným prestupom.

**§ 5**

**Štandardy pre prímestskú dopravu**

1. Pre štandardy pre prímestskú dopravu sa vzťahuje § 4 ods. 1.
2. Štandardom pre prímestskú dopravu je
3. maximálna dochádzková vzdialenosť 1,5 km primerane podľa hustoty zaľudnenia, kde územie nie je obsluhované mestskou dopravou,
4. maximálne jeden prestup pri ceste do regionálneho centra,
5. vedenie spojov na linkovom princípe,
6. eliminácia súbežných liniek podľa možností,
7. definovanie časových polôh liniek na báze integrovaného taktového grafikonu, okrem výnimiek odôvodnených v pláne dopravnej obslužnosti.

**§ 6**

**Štandardy pre mestskú dopravu**

1. Pre štandardy pre mestskú dopravu sa vzťahuje § 4 ods. 1.
2. Štandardom pre mestskú dopravu je
3. maximálna dochádzková vzdialenosť 500 m v mestskej doprave, s výnimkou oblastí s výrazne nižšou hustotou obyvateľov,
4. zavedenie nosných liniek s krátkymi intervalmi s maximálnym prípustným intervalom maximálne 30 minút celodenne, vrátane dní pracovného pokoja,
5. časová koordinácia obslužných liniek v maximálnej miere tak, aby boli zastávky na súbežnom úseku obsluhované rovnomerne.
6. Štandard pre mestskú dopravu v obciach s počtom obyvateľov menším ako 50 000 obyvateľov je vytvorenie spojov najmä k centrám s výskytom pracovných miest, vzdelávacích inštitúcií, zdravotníckych zariadení a úradov s garantovanými prestupmi na prímestskú dopravu alebo diaľkovú dopravu k uvedeným zariadeniam v prípade, ak sú takéto centrá vzdialené viac ako 1,5 km od zastávky diaľkovej dopravy alebo prímestskej dopravy.

**§ 7**

**Určenie štruktúry tarifných skupín a spôsobu dokladovania**

1. Základné cestovné je cena za prepravu cestujúceho, ktorý si neuplatňuje nárok na zľavnené cestovné.
2. Zľavnené cestovné je cena za prepravu cestujúceho, ktorý má nárok na zľavu.
3. Výšku zľavneného cestovného určuje regulačný orgán pre každú tarifnú skupinu.
4. Základné tarifné skupiny sú určené nasledovne:
   1. deti do 6 rokov,
   2. deti od 6 do 18 rokov,
   3. žiaci a študenti,
   4. štandardní cestujúci,
   5. seniori nad 62 rokov,
   6. fyzické osoby s ťažkým zdravotným postihnutím a fyzické osoby s ťažkým zdravotným postihnutím s potrebou sprievodcu (držiteľov preukazov ŤZP/ŤZP-S).
5. Deti do 6 rokov je skupina cestujúcich do dovŕšenia 6. roku života. Sprevádzajúca osoba dieťaťa do 6 rokov je povinná v prípade pochybností po vyzvaní kompetentného pracovníka zdokladovať vek dieťaťa do 6 rokov preukazom zdravotného poistenia alebo cestovným pasom.
6. Deti od 6 do 18 rokov je skupina cestujúcich vo veku od dovŕšenia 6. roku života do dovŕšenia 18. roku života. Dieťa od 6. do 18. roku života je povinné, aj prostredníctvom sprevádzajúcej osoby, v prípade pochybností po vyzvaní kompetentného pracovníka, zdokladovať svoj vek úradne vydaným platným identifikačným osobným dokladom obsahujúcim:
   1. aktuálnu fotografiu,
   2. meno a priezvisko a
   3. dátum narodenia.
7. Žiaci a študenti je skupina cestujúcich od dovŕšenia 18. roku života do dovŕšenia 26. roku života, ktorí sú žiakmi alebo študentami dennej formy štúdia. Status žiaka alebo študenta dennej formy štúdia sú povinní zdokladovať platným preukazom ISIC alebo iným dokladom domácej vzdelávacej inštitúcie zriadenej vyšším územným celkom, domácej vzdelávacej inštitúcie akreditovanej ministerstvom školstva, zahraničnej vzdelávacej inštitúcie alebo vysokou školou obsahujúcim:
   1. identifikátor vzdelávacej inštitúcie,
   2. aktuálnu fotografiu študenta,
   3. meno a priezvisko,
   4. dátum narodenia a
   5. dátum platnosti statusu žiaka alebo študenta.
8. Seniori sú skupina cestujúcich od dovŕšenia 62. roku života, ktorá sa pre uplatnenie nároku na zľavnené cestovné preukáže úradne vydaným platným identifikačným osobným dokladom obsahujúcim najmä:
   1. aktuálnu fotografiu seniora,
   2. meno a priezvisko,
   3. dátum narodenia.
9. Fyzické osoby s ťažkým zdravotným postihnutím a osoby s ťažkým zdravotným postihnutím s potrebou sprievodu sú cestujúci s platným preukazom fyzickej osoby s ťažkým zdravotným postihnutím alebo platným preukazom fyzickej osoby s ťažkým zdravotným postihnutím so sprievodcom.
10. Objednávateľ môže nad rámec základných tarifných skupín definovať okruh cestujúcich s dodatočným zľavneným cestovným a tarifu pre doplnkové služby.
11. Cestovné v zľavnenej tarife sa môže v železničnej doprave týkať len cesty uskutočnenej v cestovnej triede, ktorá zodpovedá základnému cestovnému.

**§ 8**

**Štandardy technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných dokladov**

(1) Štandardom technického zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných dokladov sa na účely tejto vyhlášky rozumie súbor pravidiel, ktoré sa uplatňujú v súvislosti s technickým riešením zabezpečenia vydávania a kontroly cestovných dokladov, a to najmä

a) distribučný štandard,

b) štandard výdajných a kontrolných zariadení.

(2) Distribučný štandard je štandard vychádzajúci z distribuovaného modelu, pri ktorom je cestovný lístok uložený v zašifrovanej forme v pamäti bezkontaktnej čipovej karty alebo z centralizovaného modelu, pri ktorom je cestovný lístok uložený v centrálnej databáze a cestujúci sa pri kontrole preukazuje identifikátorom, ktorý má vizuálnu formu 2 D kódu alebo formu zodpovedajúcu štandardu technickej norme pre karty a bezpečnostné zariadenia pre osobnú identifikáciu[[3]](#footnote-3).

(3) Štandard výdajných a kontrolných zariadení je štandard zodpovedajúci nasledovným parametrom výdajných a kontrolných zariadení:

a) on-line komunikácia s databázou predaných cestovných lístkov prostredníctvom internetu, pričom sa odporúča minimálne GSM 3G,

b) optimálne snímanie QR kódu,

c) bezdrôtová komunikácia podľa technickej normy pre karty a bezpečnostné zariadenia pre osobnú identifikáciu[[4]](#footnote-4) prevádzkovaná na základe

1. čítania akceptovaných čipových kariet minimálne typu Mifare Desfire EV2 za použitia zariadenia obsahujúceho minimálne 2 sloty pre SAM modul,

2. čítania akceptovaných bankových kariet za použitia čítačky spĺňajúcej štandardy EMV a PCI,

d) tokenizácia PAN čísla bankovej karty, respektíve UID (SNR) čísla čipovej karty Mifare,

e) minimálna kapacita úložiska 8 GB pre stiahnutie, uloženie a zašifrovanie zadefinovaných dát do pamäte zariadenia tak, aby boli v prípade kontroly prístupné obsluhe zariadenia.

**§ 9**

**Prevádzkové údaje o službách vo verejnom záujme a frekvencia ich poskytovania**

1. Objednávateľ dopravných služieb (ďalej len ,,objednávateľ“) vedie evidenciu prevádzkových údajov o službách vo verejnom záujme (ďalej len ,,prevádzkové údaje“) na účely komplexného strategického plánovania, modelovania pravidelnej dopravy a analýzy socioekonomických benefitov a nákladov poskytovaných služieb.
2. Objednávateľ poskytuje prevádzkové údaje podľa § 8 ministerstvu dopravy a obchodnej spoločnosti založenej na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému alebo mestského dopravného systému (ďalej len ,,integrátor“).

1. Prevádzkové údaje sa poskytujú za príslušný kalendárny rok, a to najneskôr do konca mája nasledujúceho kalendárneho roka v strojovo čitateľnom formáte .csv, .xls, formou evidovateľných databáz na úrovni cestujúcich, resp. zakúpených cestovných dokladov.

**§ 10**

**Rozsah poskytovaných prevádzkových údajov o službách vo verejnom záujme**

1. Objednávateľ poskytuje prevádzkové údaje
2. ak ide o dopravcov s adresnými cestovnými dokladmi v rozsahu
3. označenie alebo číslo linky a spoja,

2. identifikátor nástupnej a cieľovej zastávky konkrétneho cestujúceho vrátane názvu a jej označenia,

3. časová značka nástupu do vozidla v štandardnom formáte dátumu a času,

4. druh cestovného dokladu podľa typu,

5. druh cestovného dokladu podľa tarify a

6. tarifa,

1. ak ide o dopravcov, pre ktorých premávajú vozidlá vybavené zariadeniami na automatické počítanie cestujúcich v rozsahu
2. označenie alebo číslo linky a spoja,
3. identifikátor zastávky vrátane názvu a jej označenia,
4. informácia o zaznamenanom pohybe v smere do vozidla alebo z vozidla a
5. časová značka záznamu v štandardnom formáte dátumu a času,
6. ak ide o dopravcov s neadresnými cestovnými dokladmi s prevádzkou vozidiel, ktoré nie sú vybavené zariadeniami na automatické počítanie cestujúcich v rozsahu
7. označenie alebo číslo linky a spoja,
8. identifikátor úseku medzi zástavkami,
9. trasa linky definovaná východiskovou zastávkou, konečnou zastávkou a dôležitými nácestnými zastávkami a
10. odhadovaný počet cestujúcich na danej linke.
11. Súčasťou prevádzkových údajov sú nasledujúce prílohy poskytnuté vo formáte kompatibilnom s textovým procesorom:
    1. číselník zastávok s ich príslušnosťou v rámci základných územných jednotiek definovaných Štatistickým úradom Slovenskej republiky v prípade, ak tieto základné územné jednotky nie sú jednoznačné z označenia týchto zastávok,
    2. štruktúra predaja cestovných dokladov počas pozorovaného obdobia podľa druhu, s výnimkou predaja cestovných dokladov podľa ods. 1 písm. a),
    3. realizovaný dopravný výkon a  počet dopravných prostriedkov v členení podľa veľkostných skupín vozidiel vyjadrený v kilometroch a prepravených osobách,
    4. počet prepravených cestujúcich a objem tržieb,
    5. celkový príspevok objednávateľa a celkové náklady,
    6. stratu vyplývajúcu z poskytnutia zliav z cestovného,
    7. cestovné poriadky v elektronickom formáte kompatibilnom s tabuľkovým kalkulátorom nezamknuté pre kopírovanie a editovanie umožňujúce jej ďalšie elektronické spracovanie a
    8. iné číselníky, ak sa v tabuľke vyskytnú iné číselné identifikátory.

**§ 11**

**Účinnosť**

Táto vyhláška nadobúda účinnosť 1. januára 2020 s výnimkou ustanovení § .....

1. V súlade s ustanoveniami § 9 ods. 1 Zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a § 3 ods. 1 Zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov [↑](#footnote-ref-1)
2. Podľa § 20 ods. 5 Zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov má prípade súbežnej dopravy prednosť železničná doprava [↑](#footnote-ref-2)
3. ISO 14443 [↑](#footnote-ref-3)
4. ISO 14443 [↑](#footnote-ref-4)