

Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / www.finance.gov.sk/uhp

Hodnota za peniaze
projektu

Národný integrovaný cestovný lístok



júl 2024

Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií SR k pripravovanej investícii na základe § 19a zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Hodnotenie pod vedením Martina Haluša pripravili Martin Kmeňko, Michal Jerga a Ján Chocholáček na základe zverejnenej štúdie uskutočniteľnosti projektu.

Ekonomické hodnotenie MF SR má odporúčací charakter a negarantuje prostriedky z rozpočtu verejnej správy v hodnote investičného projektu. Rozhodnutie o realizácii projektu je v kompetencii jednotlivých ministrov.

Zhrnutie

- **Ministerstvo dopravy SR (MD SR) plánuje zvýšiť kvalitu cestovania verejnou dopravou zjednotením tarifných poriadkov a umožnením nákupu jednotného cestovného lístka.** Zjednotenie tarifných podmienok osobnej vlakovej a autobusovej dopravy má priniesť pripravovaná vyhláška. Hlavným benefitom realizovaného projektu bude možnosť nákupu jednotného cestovného lístka na viaceré druhy verejnej dopravy. Cieľom je prilákať viac ľudí do verejnej dopravy a tým znížiť negatívne dopady cestovania osobnými autami. Projekt vychádza z Plánu obnovy a odolnosti.
- **Štúdia preferuje vytvoriť na nákup lístkov novú mobilnú aplikáciu, cez ktorú bude možné zaplatiť cestu v mestskej aj diaľkovej doprave na celom Slovensku.** V aplikácii má byť na výber nákup jedného lístku z bodu A do bodu B podľa vopred stanoveného plánu s využitím diaľkovej aj mestskej dopravy od viacerých dopravcov aj využitie v režime tzv. Pay as you Go, ktorý umožňuje cestovať bez vopred kúpeného lístka, s platbou za skutočne zrealizované cesty na konci dňa.
- **Investičné náklady na mobilnú aplikáciu, centrálné komponenty a zariadenia sú vo výške 20,4 mil. eur s DPH, priemerné ročné prevádzkové náklady majú byť 4,2 mil. eur s DPH.** Súčasťou investičných nákladov je vývoj softvérových riešení vrátane aplikácie (9,7 mil. eur), integrácie na systémy rezortu dopravy a súkromných dopravcov (2,4 mil. eur) a označovačov do vozidiel (8,3 mil. eur). Hlavná časť prevádzkových nákladov je tvorená aplikačnou podporou softvéru a zariadení, vrátane cloudových služieb (priemerne 2,2 mil. eur ročne), poplatkami za platbu kartou bankám, podporné aktivity a marketing (priemerne 1,3 mil. eur ročne) a mzdovými nákladmi (priemerne 0,7 mil. eur ročne).

Hodnotenie

- **Na dosiahnutie cieľov Plánu obnovy je kľúčová dohoda o zjednotení tarify medzi všetkými relevantnými krajinami a dopravcami.** Ministerstvo dopravy SR pripravuje vyhlášku, ktorá má nastaviť záväzné pravidlá pre zjednotenie tarifných podmienok. Na zjednotení tarifných podmienok sa musí rezort dopravy dohodnúť s kľúčovými zainteresovanými stranami, ide najmä o kraje a dopravcov. To platí aj v prípade alternatívneho riešenia zvažovaného MD SR, ktoré by vytvorilo samostatnú tarifu pre jednotný cestovný lístok a súčasne by ostali v platnosti aktuálne tarify a zľavy. V súčasnosti je k dispozícii pracovná verzia, ktorá ešte nebola predmetom legislatívneho procesu. Takéto riešenie nemusí naplniť potenciál zatriktívnenia verejnej dopravy nakoľko vytvára viacero predajných kanálov, v ktorých môžu byť rôzne ceny a tarifné podmienky.
- **Zjednotenie taríf už prebieha v rámci jednotlivých krajov, kde je aj podporené aplikáciami na nákup lístkov.** Vo viacerých krajinách majú občania k dispozícii moderné riešenia na nákup lístkov v rámci celého integrovaného systému verejnej dopravy, v ďalších krajinách prebieha realizácia podobných projektov. Dobrým príkladom je integrácia verejnej dopravy v Bratislavskom kraji, kde došlo k zjednoteniu taríf naprieč všetkými druhmi dopravy a občan si môže kúpiť jeden lístok za rovnakú cenu bez závislosti na zvolenom dopravnom prostriedku.
- **Na realizáciu prínosov projektu je okrem zjednotenia tarify a zavedenia jednotného cestovného lístka potrebné zabezpečiť dobrú nadväznosť vlakových a autobusových spojov.** Podľa štatistík zo štúdie záujem občanov o verejnú dopravu dlhodobo klesá. Dôvodom preferencie osobnej automobilovej prepravy nie je primárne nedostupnosť jednotnej mobilnej aplikácie. Hlavnými príčinami sú najmä nenadväzovanie spojov v rámci vlakovej a autobusovej verejnej dopravy, časté meškania a dlhé cestovné časy v porovnaní s osobnou automobilovou prepravou. Význam jednotného cestovného lístka výrazne vzrastie najmä po zjednotení grafikonov železničnej a autobusovej dopravy.
- **Podľa štúdie spĺňa požiadavky plánu obnovy aj základná alternatíva, ktorá môže byť zrealizovaná rýchlejšie a je lacnejšia o 8,3 mil. eur. Prípadný rozvoj je možné realizovať priebežne na základe dosahovaných výsledkov.** Základná alternatíva vyžaduje nákup jednotného cestovného lístka pred cestou, čo odbúrava potrebu nákupu nových validačných zariadení do vozidiel na validáciu Pay as you Go ciest, za 8,3 mil. eur. Toto riešenie môže byť zároveň nasadené rýchlejšie, nakoľko nebude potrebné

čakať na dodanie a inštaláciu nových zariadení do vozidiel, ktorú je možné realizovať len v časoch, kedy sú autobusy a vlaky odstavené. Rozvoj systému integrovanej dopravy o nové služby a režimy cestovania (napr. Pay as you Go) je ďalej možné realizovať na základe výsledkov s prevádzkou základnej alternatívy.

- **Ďalšie zrýchlenie realizácie a významné zlacnenie môže priniesť zanalyzovanie potrebného rozsahu a využiteľnosti existujúcich riešení dostupných na trhu.** Štúdia porovnáva len rôznych rozsah služieb v rámci vývoja vlastnej aplikácie, ktorý podľa štúdie môže pri realizácii preferovanej alternatívy trvať dva roky. Na trhu sú pritom dostupné hotové aplikácie, vrátane aplikácií krajov, ktoré pokrývajú základné požadované funkcionality a je možné ich po nevyhnutných úpravách začať využívať v krátkom čase. Príkladom je otestovanie a nasadenie hotovej aplikácie za 6 mesiacov v Zlínskom kraji. Možnosť ich nasadenia a prípadného dodatočného rozvoja nie je v štúdii zanalyzovaná. Podľa informácií od MD SR určí technické riešenie verejné obstarávanie, no investor môže už pri príprave projektu a rozpočtu vyslať trhu jasný signál, aké ceny a riešenia očakáva.
- **Investičné a prevádzkové náklady projektu sú expertným odhadom a pred ďalším pokračovaním by mali byť spresnené a verifikované, taktiež je nutné overiť a potvrdiť možnosť financovania prevádzkových nákladov z prostriedkov Plánu obnovy.** Podľa MD SR bol odhad urobený po konzultácii s potenciálnymi dodávateľmi. Opis zadania ani ich ponuky nie sú súčasťou štúdie MD SR. Pred ďalším pokračovaním by preto mal byť vypracovaný overiteľný rozpočet projektu v súlade s platnými metodikami, vrátane porovnania nákladov na vývoj vlastnej aplikácie aj využitie riešení dostupných na trhu. To isté platí pre overenie a potvrdenie možnosti čerpania prostriedkov Plánu obnovy na prevádzkové náklady do júna 2026 (celkom 9,5 mil. eur).
- **Akčný plán realizácie projektu je potrebné zosúladiť s predloženou dokumentáciou kvôli riziku nespĺnenia míľnika POO do júna 2026 pri vývoji vlastnej aplikácie v preferovanom rozsahu.** Hraničný termín pre spustenie služby je podľa Plánu obnovy a odolnosti júna 2026. Akčný plán počíta s nasadením aplikácie v júni 2026, čo v prípade akéhokoľvek zdržania v celom procese nemusí byť dosiahnuteľné. Príkladom je plánované spustenie prípravy procesu verejného obstarávania v máji 2024, u ktorého nie je zrejmé či nastalo. Zjednotenie a aktualizácia harmonogramu by mali preukázať realizovateľnosť celého projektu v súlade s míľníkmi a cieľmi POO.

Odporúčania

- V súlade s cieľmi Plánu obnovy a odolnosti SR sa zamerať prioritne na zjednotenie tarifných podmienok medzi vlakovou a prímestskou verejnou dopravou.
- Pred vyhlásením verejného obstarávania:
 - Zvážiť možnosť výberu hotového technologického riešenia vrátane nutných úprav tak, aby bol splnený cieľ míľnika Plánu obnovy v záväznom termíne do júna 2026.
 - Následne prehodnotiť výber preferovanej alternatívy, spresniť výšku jej investičných a prevádzkových nákladov a aktualizovať harmonogram projektu.
 - V prípade realizácie alternatívy, ktorá vyžaduje nákup validačných zariadení, overiť v spolupráci s dopravcami ich počet a časovú náročnosť inštalácie.
 - V spolupráci s Národnou implementačnou a koordinačnou autoritou overiť a oficiálne potvrdiť možnosť financovania prevádzkových nákladov do júna 2026 (9,5 mil. eur) z prostriedkov Plánu obnovy.
- Priebežne a počas prevádzky projektu:
 - Pravidelne vyhodnocovať získané dáta o správaní cestujúcich a dosahovaných prínosoch.
 - Pripraviť konkrétne návrhy na ďalšie zvýšenie atraktívnosti verejnej dopravy (napr. pre lepšie nadväzovanie autobusov a vlakov alebo skrátenie doby cesty).

Popis, ciele a rozsah projektu

Ministerstvo dopravy SR plánuje pre občanov sprístupniť službu nákupu jednotného integrovaného cestovného lístka pre občanov. Pre dosiahnutia cieľa plánu obnovy je potrebné zjednotiť tarify, ale zjednodušiť cestovanie je možné už predtým. Cieľom Plánu obnovy je zjednotiť tarifné podmienky vo verejnej doprave a vybudovať integrovaný dopravný systém, ktorý umožní cestovať vlakom a prímestskými autobusmi na jeden cestovný lístok v najmenej šiestich krajoch na Slovensku. Hodnotený projekt sa zameriava výhradne na budovanie jednotného cestovného lístka, zjednotenie taríf rieši pripravovaná vyhláška. S ohľadom na termíny Plánu obnovy je vhodné pripravovať obe aktivity súbežne. Pred zjednotením taríf je možné poskytnúť občanom k dispozícii jednotné miesto, kde si budú môcť takýto lístok kúpiť čím dôjde k zjednodušeniu cestovania.

Zjednotenie tarifných podmienok verejnej osobnej vlakovej a autobusovej dopravy má priniesť pripravovaná vyhláška, kľúčová je však dohoda medzi všetkými zainteresovanými stranami. Na zjednotení tarifných podmienok sa musí rezort dopravy dohodnúť s kľúčovými zainteresovanými stranami, ide najmä o kraje a dopravcov. To platí aj v prípade alternatívneho riešenia zvažovaného MD SR, ktoré by vytvorilo samostatnú tarifu pre jednotný cestovný lístok a súbežne by ostali v platnosti aktuálne tarify a zľavy. Takéto riešenie nemusí naplniť potenciál zatraktívnenia verejnej dopravy nakoľko vytvára viacero predajných kanálov, v ktorých môžu byť rôzne ceny a tarifné podmienky. Popis súčasného stavu je uvedený v boxe 1.

Box 1: Popis súčasného stavu tarifných podmienok vo verejnej osobnej doprave na Slovensku

Na Slovensku tradične fungujú rôzne tarifné podmienky v jednotlivých druhoch dopravy a krajoch. V každom kraji a meste preto platí rôzna výška cestovného v závislosti od prejazdených kilometrov alebo času, nárok na zľavy majú rôzne skupiny cestujúcich, a to aj v rôznej výške. Samostatne funguje železničná doprava, kde sú podmienky jednotné naprieč celým Slovenskom.

V ponuke jednotlivých dopravcov sú tiež rôzne typy cestovných lístkov – od jednorazových a neprestupných až po prestupné a časové (denné, týždenné, mesačné...). Forma predaja cestovných dokladov je rôzna – od výhradného nákupu vo vozidle v hotovosti, z predplatného kreditu alebo karty po nákup v automatoch a predajniach až po online nákup. Cestovné lístky môžu byť ako papierové, tak elektronické nahraté v elektronickom nosiči v mobilnom telefóne alebo na čipovej karte.

Jednotné tarify medzi železničnou, prímestskou autobusovou a mestskou dopravou existujú len v okolí Bratislavy a čiastočne v okolí Žiliny a pripravujú sa na východnom Slovensku. Ich zjednotenie bolo umožnené zavedením integrovaných dopravných systémov. Vďaka tomu cestujúci platia na konkrétnej trase rovnaké cestovné bez rozdielu či cestujú vlakom, autobusom alebo mestskou dopravou. Rovnako je zjednotený aj nárok na zľavu a jej výšku pre rôzne skupiny osôb.

Práve jednotná tarifa je nevyhnutným základom pre koordináciu vlakov a autobusov a nevyhnutnou podmienkou pre odstránenie neefektívnych súbehov. Bez zjednotenia taríf by pri rušení súbehov a zavádzaní prestupov hrozilo zdražovanie cestovného a chaos pri nárokovaní si zliav.

Zjednotenú tarifu medzi vlakmi, autobusmi a mestskou dopravou existujú aktuálne v:

- **Integrovanom dopravnom systéme v Bratislavskom kraji** s ponukou jednorazových aj časových cestovných lístkov, ktoré existujú v papierovej (len jednorazové) aj elektronickej podobe (čipová karta, mobilná aplikácia), systém kompletne pokrýva Bratislavský kraj, časť Trnavského kraja a rakúske pohraničie.
- **Integrovanej doprave Žilinského kraja** s ponukou výhradne časových lístkov v elektronickej podobe (čipová karta), a to pre časť Žilinského kraja (okresy Žilina, Kysucké N. Mesto a Čadca).

Čiastočné zjednotenie taríf aktuálne existuje, resp. sa pripravuje v:

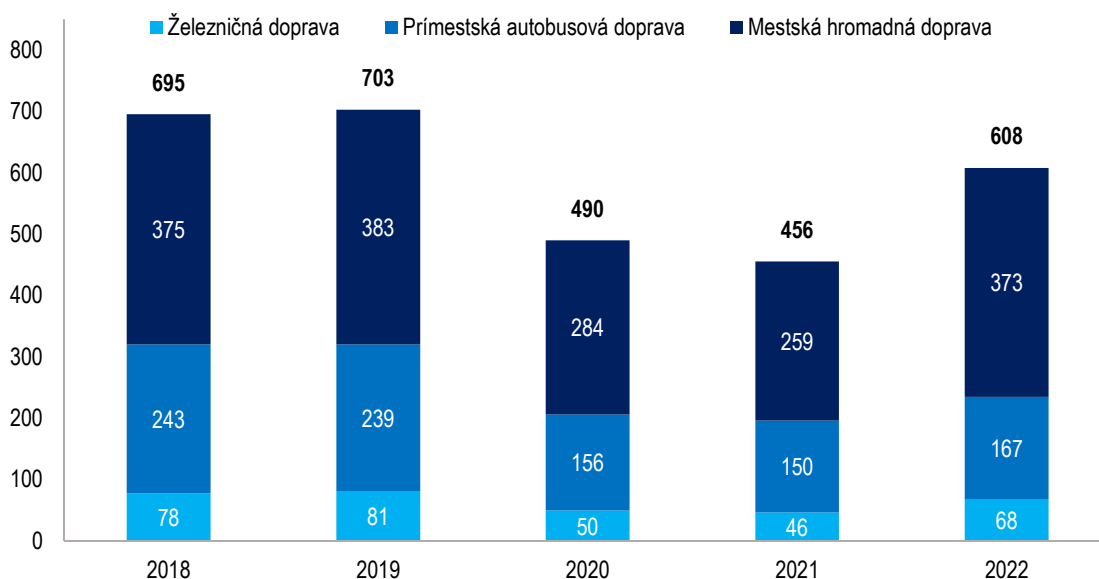
- **Integrovanom dopravnom systéme Banskobystrického kraja**, kde sú vzájomne zjednotenú tarifu v autobusovej doprave.
- **Integrovanom dopravnom systéme IDS Východ** v Košickom a Prešovskom kraji, kde sa v krátkom čase počíta so zjednotením taríf v autobusovej doprave s plánovaným rozšírením v ďalších etapách na vlaky a mestskú dopravu.

Vytvorenie Národnej dopravnej autority ako centrálnej autority je vhodný krok, jej právomoci však musia byť jasne stanovené. Bez centrálnej entity je riadenie procesu integrácie verejnej dopravy a jeho následná prevádzka takmer nemožná. Preto je dôležité, aby centrálna autorita mala jasne stanovené a dostatočne široké právomoci, ktoré prinesú skutočné zefektívnenie verejnej osobnej dopravy. Dôležitým faktorom je aj zapojenie všetkých relevantných organizácií, najmä krajov a dopravcov do celého procesu. Bez ich súhlasu nie je možné dosiahnuť zjednotenie tarifných podmienok a dosiahnuť integráciu verejnej dopravy na Slovensku.

Identifikácia dopytu

Jedným z dôvodov klesajúceho záujmu o verejnú dopravu je zlé nadväzovanie spojov. Podľa dostupných štatistík rezortu dopravy a Štatistického úradu klesol počet cestujúcich vo verejnej doprave za posledných 5 rokov o 12,6 %. Dôvodmi poklesu sú najmä nenadväzovanie spojov, jej nízka spoľahlivosť a dlhé cestovné časy v porovnaní s osobnou automobilovou prepravou. Potreba nákupu lístkov na rôznych miestach pri cestovaní s prestupom nebol v prieskume uvedený ako jeden z hlavných dôvodov klesajúceho záujmu o verejnú dopravu.

Graf 1: Vývoj využívania jednotlivých typov verejnej osobnej dopravy v čase (mil. prepravených osôb)



Zdroj: ŠÚ projektu, spracovanie UHP

Prioritou by malo byť zjednotenie grafikonov a tarifných podmienok dopravcov železničnej a prímestskej autobusovej dopravy. Slabú nadväznosť spojov by pomohlo vyriešiť, ak by bol grafikon všetkých spojov verejnej dopravy tvorený koordinovane, čo by zaisťovalo nadväznosť vlakov a autobusov. Zjednotenie tarifných podmienok zaisťuje, aby cestujúci neplatili pri rovnakej prejdenej vzdialenosti vyššiu cenu za lístok, ak cestujú s viacerými dopravcami.

Nákup lístka na jednom mieste je už možný v rámci integrovanej dopravy na krajskej úrovni, štúdia neanalyzuje, či to viedlo k vyššej miere využívania verejnej dopravy. Občania v rámci niektorých krajov majú už v súčasnosti k dispozícii moderné spôsoby nákupu cestovných lístkov. To, či to viedlo k presunu cestujúcich z individuálnej do hromadnej dopravy štúdia neanalyzuje. Prínosy projektu pre cestujúcich pohybujúcich sa v rámci kraja sú nízke, keďže pre nich vytvára ďalšiu aplikáciu, ktorej funkčnosť sa nelíši od už fungujúcich riešení.

Porovnanie alternatív

Štúdia neporovnáva všetky možnosti zlepšenia cestovania verejnou dopravou vrátane alternatív tarifnej integrácie, hodnotí 3 rôzne možnosti fungovania podpornej aplikácie. V nadväznosti na identifikované nedostatky cestovania verejnou dopravou by mali byť prioritami koordinovaná tvorba cestovných poriadkov a zjednotenie tarifných podmienok dopravcov. Štúdie nepopisuje, ako je možné dosiahnuť zlepšenie v týchto oblastiach, popisuje len rôzne možnosti fungovania podpornej mobilnej aplikácie.

Tabuľka 1: Porovnanie dostupnosti služieb naprieč alternatívami

Služba	A1: Agregátor	A2: Sieťový jednotný lístok	A3: Univerzálny jednotný lístok
S1: Nákup jednotného lístka vopred	Áno	Áno	Áno
S2: Služba Pay as you Go	Nie	Áno	Áno
S3: Papierové lístky	Áno	Nie	Áno
S4: Hotovostné platby	Áno	Nie	Áno
S5: Nákup nových validačných zariadení	Nie	Áno	Áno

Zdroj: ŠÚ projektu, spracovanie ÚHP

Nie je jasné, či MD SR požaduje od aplikácie základný alebo rozšírený rozsah služieb, multikriteriálna analýza žiadnu alternatívu nevylučuje. Štúdia sa zaoberá len porovnaním rozsahu dostupných služieb v rámci vývoja vlastnej mobilnej aplikácie. Hlavný rozdiel medzi alternatívami je z pohľadu možnosti využitia služby Pay as you Go (platí pre alternatívy A2 a A3), kedy si občan pre jednotlivé cesty nekupuje lístky vopred, ale zaplatí až na konci dňa na základne skutočne realizovaných ciest, pričom integrovaný systém vyberie cenovo najvýhodnejšiu platbu za všetky realizované cesty. Pre ich realizáciu je kľúčová tarifná integrácia. Ďalším rozdielom je použitie technológie na označovanie a validáciu ciest, kedy pre alternatívu A3 je nutná len minimálna interakcia občana so systémom a cesty sú vyhodnocované automaticky využitím geolokačných smart zariadení.

Základná alternatíva (A1) umožňuje cestovanie so zakúpením jednotného lístka pred cestou a dokáže naplniť míľnik Plánu obnovy bez potreby nákupu nových validačných zariadení. Jej realizáciou bude k dispozícii občanom služba, ktorá cez aplikáciu umožní nákup jednotného lístka pred cestou pre vlakovú a autobusovú dopravu, čo by stačilo na splnenie míľnika Plánu obnovy. Nebolo by tak nutné kupovať nové označovače pre službu Pay as you Go a pri využití už hotovej aplikácie by bolo možné zakúpiť cestovný lístok na jednom mieste už o 6 mesiacov oproti plánovaným dvom rokom vývoja nového riešenia a inštalácie označovačov.

Multikriteriálna analýza by sa mala zamerať aj na možnosti využitia riešení krajov alebo iného hotového riešenia na trhu. Štúdia neoverovala ani neporovnávala možnosť iných riešení ako vývoj vlastnej novej mobilnej aplikácie a centrálného integračného systému. Na Slovensku, ale aj v zahraničí, sú pritom dostupné hotové riešenia, ktoré je možné začať využívať takmer okamžite a v konečnom dôsledku ich obstaranie a následná prevádzka môže byť lacnejšia ako vývoj vlastného riešenia. Ako príklad je možné použiť aplikáciu a centrálny integračný systém Bratislavského kraja, prípadne sa inšpirovať riešeniami v zahraničí (box 2).

Box 2: Porovnanie realizovaných projektov v zahraničí

V zahraničí boli v prvom kroku vytvorené združenia na koordináciu dopravy, zjednotené časové plány dopravcov a systém výpočtu tarify. Väčšina systémov funguje na regionálnej úrovni (Rakúsko, Nemecko, Švajčiarsko), pričom je čiastočne možná integrácia aj na celoštátnej úrovni. V Dánsku a Holandsku integrujú dopravcov v rámci celej krajiny vrátane diaľkových vlakov. O službách a cestovnom rozhodujú zástupcovia vlády spolu s prevádzkovateľmi verejnej dopravy, centrálna je zabezpečený predaj lístkov, koordinácia nadväznosti spojov a marketing.

V zahraničí platia cestujúci v rámci integrovanej dopravy buď za cestovný lístok alebo za počet prejazdených kilometrov. Lístok môže byť platný na konkrétnu trasu ale u viacerých dopravcov (One ticket v Česku), alebo si cestujúci kúpi mesačný lístok platný na všetky druhy dopravy (Deutschlandticket v Nemecku). V Holandsku a Dánsku sa cestujúci označuje v každom dopravnom prostriedku a cestovné sa počíta na základe prejazdených kilometrov, pričom tarifa môže byť odlišná v jednotlivých regiónoch.

Na vyhodnotenie prejazdenej vzdialenosti a výpočet tarify sa využívajú systémy check-in/check-out alebo Pay-As-You-Go. V systéme check-in/check-out sa cestujúci pomocou dopravnej karty alebo aplikácie označí pri nástupe a odznačí pri výstupe z dopravného prostriedku. Tarifa sa počíta na základe prejazdených kilometrov. Aplikácie Pay-As-You-Go pri otvorení vyhodnotí najbližšiu zastávku a následne na základe sledovania polohy zisťuje trasy cestujúcich a vypočítava cestovné. Túto aplikáciu v súčasnosti implementuje Dánsko a využívajú ju aj Rakúsko, niektoré časti Nemecka a Zlínsky kraj v Česku.

Ekonomické hodnotenie

Štúdia preferuje realizáciu alternatívy sieťového jednotného lístka (A2). Rozpočet vo výške 20,4 mil. eur vychádza z konzultácií s potenciálnymi dodávateľmi, ktorých detailné podklady MF SR nemá k dispozícii a nie je tak možné rozpočet overiť. To isté platí pre prevádzkové náklady v priemernej ročnej výške 4,2 mil. eur. Investičné aj prevádzkové náklady projektu sú expertným odhadom a môžu byť nižšie najmä využitím hotového riešenia, pred ďalším pokračovaním je ich nutné spresniť a doložiť podklady pre ich overenie. Prínosy projektu je možné považovať za relevantné len z časti, nákup technologického riešenia a validačných zariadení sám o sebe nedokáže doručiť očakávané prínosy projektu, na ich doručenie je nutná úprava celého procesu cestovania verejnou dopravou.

Tabuľka 2: Investičné a prevádzkové náklady alternatív (mil. eur s DPH)

Náklady	A1: Agregátor	A2: Sieťový jednotný lístok	A3: Univerzálny jednotný lístok
Investičné náklady	13,3	20,4	52,9
Centrálny modul	8,7	8,7	8,7
Web + mobilná aplikácia	1,0	1,0	1,0
Integrácie	3,6	2,4	4,3
Validačné zariadenia	-	8,3	38,8
Prevádzka (10 rokov)	40,5	42,4	59,0
Cloudové služby	6,2	6,2	6,2
SLA centrálny modul + web + aplikácia	13,5	13,5	13,5
SLA zariadenia	3,4	3,2	17,8
Bankové + telekomunikačné poplatky	4,6	6,7	8,6
Mzdy	7,3	7,3	7,3
Podporné aktivity + Marketing	5,5	5,5	5,5
Spolu	53,8	62,8	111,9

Zdroj: ŠU projektu, spracovanie ÚHP

Počet nakupovaných validačných zariadení do vlakov a autobusov vychádza z čiastkového prieskumu, pri výbere základnej alternatívy (A1) nie je ich nákup potrebný (úspora 8,3 mil. eur). Pri realizácii základnej alternatívy nie je nutné nakupovať nové zariadenia do prímestských autobusov (2 087 kusov) a autobusov MHD (403 kusov) a je naopak možné využívať tie súčasné z dôvodu postačujúcej funkcionality na kontrolu vopred zakúpených lístkov bez zavedenia služby Pay as you Go. Výberom tejto alternatívy je teda možné oproti preferovanej alternatíve ušetriť 8,3 mil. eur z pohľadu investície.

Zníženie výšky investičných a prevádzkových nákladov môže priniesť využitie hotovej aplikácie, prípadne iného riešenia bez nutnosti vývoja novej aplikácie. Štúdia neporovnáva náklady na využitie hotových riešení, dostupných na trhu. Príkladom je [obstaranie softvérového riešenia](#) Banskobystrickým krajom za 0,4 mil. eur alebo [Zlínskym krajom](#) za 0,2 mil. eur vrátane 5-ročnej podpory prevádzky. Rozpočet vývoja mobilnej aplikácie a webového rozhrania (1,0 mil. eur), centrálneho softvérového riešenia (7,8 mil. eur) a potrebných integrácií na systémy prepravcov (2,4 mil. eur) vychádza len z konzultácií s možnými dodávateľmi, nie je jasné, či boli oslovení aj potenciálni dodávatelia už hotového riešenia. Podľa informácií od MD SR určí technické riešenie verejné obstarávanie, no investor môže už pri príprave projektu a rozpočtu vyslať trhu jasný signál, aké ceny a riešenia očakáva.

Výška nákladov na aplikačnú podporu centrálneho softvérového riešenia a mobilnej aplikácie je nadhodnotená, nastavením na bežnú úroveň je možné ročne usporiť až 1,3 mil. eur. Výška prevádzkových nákladov pre centrálny riešenie a mobilnú aplikáciu po plnom spustení je nastavená na úrovni 19 % z ceny diela (1,8 mil. eur ročne). Bežná úroveň prevádzkových nákladov sa pohybuje na úrovni 5 % z ceny diela (0,5 mil. eur ročne), a preto je možné znížiť očakávanú výšku ročných prevádzkových nákladov až o 1,3 mil. eur.

Nákup technologického riešenia a validačných zariadení sám o sebe nedokáže doručiť očakávané prínosy projektu, na ich doručenie je nutná úprava celého procesu cestovania verejnou dopravou. Štúdia očakáva, že realizáciou projektu sa zvýši počet ľudí využívajúcich verejnú dopravu. Na to, aby boli dosiahnuté očakávané prínosy projektu je nutné zefektívniť celý proces fungovania verejnej dopravy. Ide predovšetkým o zabezpečenie

nadväznosti spojov v rámci železničnej a prímestskej autobusovej dopravy a skrátenie cestových časov. Bez ich realizácie sú očakávané prínosy expertným odhadom, ktorý nebude možné doručiť v očakávanej výške.

Financovanie investície a časti prevádzkových nákladov do júna 2026 je zabezpečené z alokácie Plánu obnovy. Prevádzka od júna 2026 má byť financovaná zo štátneho rozpočtu, tieto prostriedky nie sú rozpočtovo kryté. V rámci komponentu 3, Udržateľná doprava, je na investičnú akciu Národný integrovaný cestovný lístok alokovaných 26,6 mil. eur bez DPH. Tieto finančné prostriedky nie sú rozpočtované na účtoch kapitoly MD SR. Prevádzkové náklady po spustení projektu do prevádzky nie sú v rámci rozpočtu MD SR rozpočtovo kryté. Náklady na bankové poplatky budú podľa štúdie znášať dopravcovia.

Tabuľka 3: Vplyvy na rozpočet verejnej správy (mil. eur s DPH)

Zdroj finančného krytia	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Financovanie zabezpečené z POO	0,8	8,7	17,0							
z toho investičné náklady		3,6	13,4							
z toho prevádzkové náklady*	0,8	5,0	3,7							
Financovanie zo ŠR za DPH pre alokáciu POO	0,1	1,6	3,3							
Rozpočtovo nekrytý vplyv zo ŠR (prevádzka)			1,5	3,1	3,1	3,0	3,6	3,6	3,6	3,6
Platby za bankové poplatky (dopracovia)			0,1	0,3	0,5	0,7	0,9	1,0	1,2	1,4
Náklady celkom	0,9	10,2	21,9	3,4	3,6	3,6	4,5	4,7	4,9	5,0

Zdroj: ŠÚ projektu, spracovanie ÚHP

* možnosť financovania časti prevádzkových nákladov z prostriedkov Plánu obnovy je nutné overiť s Národnou implementačnou a koordinačnou autoritou na Úrade vlády SR

Riziká

Akčný plán realizácie projektu je potrebné zosúladiť s predloženou dokumentáciou kvôli riziku nesplnenia míľníka POO do júna 2026 pri vývoji vlastnej aplikácie v preferovanom rozsahu. Hraničný termín pre spustenie služby je podľa Plánu obnovy a odolnosti júna 2026. Akčný plán počíta s nasadením aplikácie až v júni 2026, čo v prípade akéhokoľvek zdržania v celom procese nemusí byť dosiahnuteľné. Príkladom je plánované spustenie prípravy procesu verejného obstarávania v máji 2024, u ktorého nie je zjavné či nastalo. Zjednotenie a aktualizácia harmonogramu by mali preukázať realizovateľnosť celého projektu v súlade s míľníkmi a cieľmi POO.