**Bod č. Zastupiteľstvo Bratislavského samosprávneho kraja**

Materiál na rokovanie Zastupiteľstva

Bratislavského samosprávneho kraja

12. mája 2017

**Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja**

Materiál predkladá: Materiál obsahuje:

Ing. Martin Berta 1. Návrh uznesenia

podpredseda BSK 2. Dôvodová správa

3. Materiál (na CD)

4. Stanoviská komisií

Zodpovedný:

Ing. Marian Rovenský

predseda predstavenstva

Bratislavská integrovaná doprava, a. s.

Spracovatelia:

Ing. Zuzana Horčíková

generálna riaditeľka

Bratislavská integrovaná doprava, a. s.

Bratislava

máj 2017

Návrh uznesenia

**UZNESENIE č. ........... / 2017**

zo dňa 12. 05. 2017

Zastupiteľstvo Bratislavského samosprávneho kraja po prerokovaní materiálu

**A. schvaľuje**

strategický dokument Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja, na základe ktorého sa budú vykonávať zmeny v dopravnej obslužnosti podľa stanoveného harmonogramu.

**B. ukladá**

riaditeľovi Úradu Bratislavského samosprávneho kraja v zmysle bodu A zapracovať finančné dopady do rozpočtu na nasledujúce roky.

T: priebežne

**D ô v o d o v á s p r á v a**

Spusteniu III. etapy Integrovaného dopravného systému v Bratislavskom kraji (ďalej len „IDS BK“) predchádzali intenzívne rokovania objednávateľov dopravných výkonov o jeho nastavení a následnom prevádzkovaní. V rámci týchto rokovaní bola spoločnosť BID, a. s. poverená tým, aby zabezpečila vypracovanie Plánu dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja, ktorý stanoví optimálnu dopravnú obslužnosť jednotlivých obcí v regióne a odporučí vykonanie opatrení na zlepšenie atraktívnosti verejnej osobnej dopravy.

Plán dopravnej obslužnosti je dokument, ktorý je podkladom na udeľovanie licencií, na uzatváranie zmlúv o službách vo verejnom záujme, na spoluprácu s objednávateľom služieb železničnej dopravy a na zostavovanie cestovných poriadkov v pravidelnej osobnej doprave.

Plán dopravnej obslužnosti navrhuje taký model dopravnej obslužnosti, ktorý zabezpečí hospodárnosť prevádzky a bude rešpektovať oprávnené požiadavky cestujúcej verejnosti. Plán dopravnej obslužnosti prihliada na prevádzkové a kapacitné možnosti jednotlivých druhov dopravy a dopravcov.

Výber dodávateľa na spracovanie dokumentu Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja bol realizovaný podľa zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Spracovateľom dokumentu je Žilinská univerzita v Žiline, s ktorou bola dňa 18.07.2016 podpísaná zmluva o dielo. Členovia spracovateľského tímu z Katedry cestnej a mestskej dopravy a Katedry železničnej dopravy z Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov sú pod vedením prof. Ing. Jozefa Gnapa, PhD.

Celková hodnota diela, dokumentu Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja, predstavuje sumu 191.520,- eur vrátane DPH.

Dokument vychádza z údajov o intenzitách prepravných prúdov (počty cestujúcich) od dopravcov zabezpečujúcich výkony vo verejnom záujme v Bratislavskom kraji. Súčasťou dokumentu je aj spracovanie demografických charakteristík obyvateľstva na základe štatistických údajov, analýza súčasnej dopravnej siete a identifikácia nedostatkov v dostupnosti verejnej osobnej dopravy v kraji.

Dokument je rozdelený na šesť etáp. **Prvá etapa** obsahuje informácie o počte obyvateľov, informácie o ich rozložení na danom území, analýzu rozmiestnenia pracovných príležitostí v Bratislavskom kraji, analýzu rozmiestnenia zdravotníckych a školských zariadení a ich dopravnej obslužnosti.

**Druhá etapa** analyzuje údaje o intenzitách a smerovaní prepravných prúdov, ktoré boli poskytnuté od dopravcov Slovak Lines, a. s., Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Dopravný podnik Bratislava, a. s., SAD Dunajská Streda, a. s., Arriva Trnava, a. s. a RegioJet, a. s. Súčasťou analýzy sú výstupy vo forme tabuliek s určením obsadenosti v daných profiloch, grafické znázornenia intenzít prepravných prúdov vo forme pentlogramov a identifikácia voľných kapacít vozidiel verejnej osobnej dopravy. Je základným podkladom pre návrh dopravnej obslužnosti.

Cieľom **tretej etapy** je návrh Štandardov dopravnej obslužnosti verejnej osobnej dopravy, tzn. stanovenie minimálneho rozsahu počtu spojov pre jednotlivé obce v závislosti od dostupnosti zdravotníckych a školských zariadení, počtu obyvateľov a počtu ekonomicky aktívnych obyvateľov.

**Štvrtá etapa** je zameraná na prehodnotenie prevádzky prímestskej autobusovej dopravy, regionálnej železničnej dopravy a mestskej hromadnej dopravy na spoločných úsekoch. Súčasťou tejto časti dokumentu je určenie optimálnych prestupných časov medzi jednotlivými druhmi dopravy v prestupných miestach a stanovenie odporúčaní na zmenu dopravnej infraštruktúry smerujúcej k zlepšeniu prestupov.

**Piata etapa** stanovuje návrhy na zmenu dopravnej obslužnosti v regióne, pričom počíta s postupným zavádzaním jednotlivých opatrení (rok 2018, 2022 a 2030). Obsahuje trasovanie liniek prímestskej autobusovej dopravy a regionálnej železničnej dopravy, intervaly liniek v jednotlivých obdobiach dňa (špička, sedlo) a vypočítané dopady vo forme zvýšenia objemu vozidlových kilometrov a vlakových kilometrov za rok.

**Šiesta etapa** stanovuje rozvojové plány IDS BK, najmä dopravnú a tarifnú integráciu nových území a nových druhov dopravy.

**Charakteristika návrhu dopravnej obslužnosti**

Etapa A (predpokladaný termín uvedenia do praxe od roku 2018): Návrh je odvodený od súčasného vedenia liniek s tým, že sa uvažuje s ich čiastočnou úpravou. Je to najmä z toho dôvodu, aby mohli dopravcovia prispôsobiť prevádzku na danom území bez radikálnych zmien a taktiež, aby si cestujúci navykli na nový systém obsluhy. Zlepšuje sa nadväznosť prímestskej autobusovej dopravy na železničnú dopravu. Veľmi dôležitým prvkom tohto návrhu je zavedenie intervalového/taktového cestovného poriadku, ktorý zabezpečí vznik dostatočnej ponuky pre cestujúcich aj v čase sedla a počas voľných dní (zvýšenie počtu spojov). Je to reakcia na návrhy obyvateľov Bratislavského kraja na základe realizovaného prieskumu.

Etapa B (predpokladaný termín uvedenia do praxe približne od roku 2022): V tejto etape sa bude zmena obsluhy územia realizovať navýšením počtu spojov, keďže sa predpokladá, že etapa A priláka aj nových cestujúcich. Rok zavedenia tejto etapy je výhľadový, môže sa prehodnotiť na základe výsledkov vyhodnotenia etapy A. V rámci tohto návrhu sa skrátia intervaly medzi spojmi najmä na tých linkách, u ktorých sa predpokladá, že budú slúžiť pre rozvíjajúce sa územie. Počíta sa aj s integráciou individuálnych foriem dopravy a to najmä B+R a P+R.

Etapa C (predpokladaný termín uvedenia do praxe približne od roku 2030): Návrh počíta s úpravou liniek prímestskej autobusovej dopravy s dôrazom na skutočnosť, že nosným dopravným systémom je železničná doprava. Návrh predpokladá dobudovanie prestupných terminálov, parkovísk P+R a B+R pri železničných a autobusových zastávkach a počíta s ďalšími zlepšeniami dopravnej infraštruktúry. Z hľadiska kapacity železničnej infraštruktúry sa uvažuje s jej využitím na maximálnej úrovni.

Všetky návrhy počítajú so zlepšením ponuky počtu spojov pre jednotlivé obce, s predĺžením času poobednej špičky (zmena návykov cestujúcich) a na vybraných linkách aj s predĺžením prevádzkovej doby v zmysle navrhovaných štandardov (pridanie večerných spojov). Návrhy počítajú s jednotným cestovným poriadkom pre voľné dni (čiastočný nárast výkonov v súvislosti s rovnakou prevádzkou v sobotu a v nedeľu) a so zrušením zachádzok liniek MHD do obcí v okolí Bratislavy (linka 37 – Marianka, linka 525 – Chorvátsky Grob), pričom tieto výkony preberá prímestská autobusová doprava s pravidelnými odchodmi spojov v takte (ako MHD). Všetky tieto opatrenia smerujú k zlepšeniu atraktivity systému verejnej osobnej dopravy v kraji.

**Zhodnotenie návrhov dopravnej obslužnosti**

Pri etape A počíta spracovateľ dokumentu s nárastom dopravných výkonov prímestskej autobusovej dopravy zo súčasných 12 503 115 vozidlových kilometrov za rok na navrhovaných **15 092 309 vozidlových kilometrov za rok**, čo predstavuje **nárast o 21%** oproti súčasnému stavu (rozdiel 2 589 194 vozidlových kilometrov za rok).

Pri etape B počíta spracovateľ dokumentu s nárastom dopravných výkonov prímestskej autobusovej dopravy zo súčasných 12 503 115 vozidlových kilometrov za rok na navrhovaných **17 915 479 vozidlových kilometrov za rok**, čo predstavuje **nárast o 43%** oproti súčasnému stavu (rozdiel 5 412 364 vozidlových kilometrov za rok).

Pri etape C počíta spracovateľ dokumentu s nárastom dopravných výkonov prímestskej autobusovej dopravy zo súčasných 12 503 115 vozidlových kilometrov za rok na navrhovaných **18 646 440 vozidlových kilometrov za rok**, čo predstavuje **nárast o 49%** oproti súčasnému stavu (rozdiel 6 143 325 vozidlových kilometrov za rok).

Nárast výkonov železničnej dopravy predpokladá spracovateľ dokumentu v etape A na úrovni 47%, v etape B na úrovni 72% a v etape C na úrovni 144%.

Vo výpočtoch dopravných výkonov nie sú zohľadnené obmedzenia počas školských prázdnin, z tohto dôvodu možno počítať s **poklesom vypočítaných dopravných výkonov o 3 - 4%.** Rovnako nie sú vo výkonoch započítané rozličné počty pracovných dní a voľných dní v roku 2016 a 2018 (výpočet je nastavený podľa počtu pracovných a voľných dní v roku 2016).

Finančné vyjadrenie nárastu výkonov je vzhľadom na metodiku výpočtu príspevku na úhradu priamo závislé od tržieb. Tržby v systéme sú závislé od dopytu po verejnej osobnej doprave a na dopyt má pozitívny vplyv nárast ponuky. Preto je predpoklad, že pri zvýšení objemu dopravných výkonov narastie aj počet prepravených cestujúcich a tým aj tržby.

Podľa zahraničných štúdií len samotným nárastom ponuky počtu miestokilometrov o 1% došlo z krátkodobého hľadiska (1-2 roky) k nárastu počtu prepravených cestujúcich o 0,32%, z dlhodobého hľadiska (12-15 rokov a viac) došlo k nárastu počtu prepravených cestujúcich o 0,56%.

Len samotným zvýšením frekvencie spojov o 1% došlo z krátkodobého hľadiska k nárastu počtu prepravených cestujúcich o 0,18%, z dlhodobého hľadiska došlo k nárastu počtu prepravených cestujúcich o 0,33%.

Pre potreby orientačného výpočtu, ktorý nezohľadňuje budúce zmeny v správaní cestujúcich, sme použili hodnotu 0,70 Eur/km. Dopady z jednotlivých etáp sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Nárast objemu vozkm PAD** | **Orientačný finančný dopad** |
| **Etapa A** | 2 589 194 | 1 812 436 EUR/rok |
| **Etapa B** | 5 412 364 | 3 788 655 EUR/rok |
| **Etapa C** | 6 143 325 | 4 300 328 EUR/rok |

Dokument bol priebežne prerokovávaný na spoločných stretnutiach, na ktorých sa zúčastňovali zástupcovia objednávateľa dokumentu a riešiteľský tím. Zároveň sa uskutočnili stretnutia so zástupcami objednávateľov dopravných výkonov, dopravcov a s členmi dopravnej komisie BSK, ktoré sa konali dňa 05.12.2016 (prerokovanie 1. a 2. etapy), 20.02.2017 (prerokovanie 3., 4. a 5. etapy) a 19.04.2017 (prerokovanie celého dokumentu) aj za účasti členov Finančnej komisie a Komisie regionálneho rozvoja, územného plánovania a životného prostredia. Dňa 03.05.2017 sa uskutoční stretnutie so zástupcami Dopravnej komisie Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy.

Vypracovaný Plán dopravnej obslužnosti Bratislavského kraja bol dňa 12.04.2017 zaslaný na pripomienkovanie Ministerstvu dopravy a výstavby SR, Úradu Bratislavského samosprávneho kraja a Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy.

V predkladanej verzii dokumentu ešte nie sú zapracované záverečné pripomienky objednávateľa dokumentu k piatej a šiestej etape. Tieto pripomienky budú spolu s pripomienkami objednávateľov dopravných výkonov a účastníkov stretnutia zo dňa 19.04.2017 zapracované do finálnej verzie dokumentu predkladanej na Zastupiteľstvo BSK dňa 12.05.2017.