

**VYHODNOTENIE I. ETAPY  
INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU  
V BRATISLAVSKOM KRAJI**

*marec 2014, rev. 20140320*

## OBSAH

Obsah.....	2
Zoznam skratiek .....	3
Úvod.....	4
1. Vyhodnotenie prevádzky IDS BK.....	5
1.1. Tarifno-legislatívna oblasť.....	5
1.2. Dopravno-organizačná oblasť.....	9
1.3. Infraštruktúrna oblasť .....	11
2. Vyhodnotenie ekonomiky IDS BK.....	17
3. Vyhodnotenie plnenia Dohody o spolupráci pri realizácii Integrovaného dopravného systému na území Bratislavského kraja .....	21
4. Záver .....	25
5. Vybrané ukazovatele .....	27

## Zoznam skratiek

<b>BID</b> – Bratislavská integrovaná doprava, a.s.
<b>BMK</b> - Bratislavská mestská karta
<b>BSK</b> - Bratislavský samosprávny kraj
<b>BK</b> – Bratislavský kraj
<b>CL1C</b> – cestovný lístok na jednu cestu
<b>CP</b> – cestovný poriadok
<b>DPB</b> – Dopravný podnik Bratislava, a.s.
<b>HMB</b> - Hlavné mesto SR Bratislava
<b>IAD</b> – individuálna automobilová doprava
<b>IDS BK</b> – Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji
<b>MDVRR SR</b> - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR
<b>MHD</b> – mestská hromadná doprava
<b>NFP</b> - nenávratný finančný príspevok
<b>OPBK</b> – Operačný program Bratislavský kraj
<b>P+R</b> – záchytné parkovisko (Park and Ride – zaparkuj a chod)
<b>PAD</b> – prímestská autobusová doprava
<b>PCL</b> - predplatný cestovný lístok
<b>PDO BSK</b> , resp. <b>PDO</b> - Plán dopravnej obsluhy Bratislavského samosprávneho kraja
<b>RJ-SK</b> – RegioJet a.s.
<b>SL</b> – Slovak Lines, a.s.
<b>TTSK</b> – Trnavský samosprávny kraj
<b>ŤZP/ŤZP-S</b> – ťažko zdravotne postihnutý / ťažko zdravotne postihnutý odkázaný na sprievodcu
<b>ZSSK</b> – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

## ÚVOD

Dňom 1.6.2013 bola spustená I. etapa IDS BK na území hlavného mesta SR Bratislava a v okrese Malacky, ktorou sa realizovala čiastočná tarifná integrácia - zavedenie predplatných cestovných lístkov platných na integrovanom území u dopravcov Dopravný podnik Bratislava, Slovak Lines a Železničná spoločnosť Slovensko.

Územný rozsah I. etapy IDS bol zvolený z nasledovných dôvodov:

- Integrácia na tento smer bola v tom čase už čiastočne spustená, a to v podobe tzv. kupónu Bratislavskej integrovanej dopravy (ďalej len „kupón BID“), ktorý umožňuje cestujúcim cestovať za zvýhodnených podmienok.
- Z geografického hľadiska tvorí toto územie akýsi samostatný celok, ktorý nie je silnými tangenciálnymi väzbami previazaný s ostatnými regiónmi na území Bratislavského kraja.

Hlavným dôvodom zavedenia IDS BK na etapy, je lepšie rozloženie prvotných vstupných nákladov na menšie diely v priebehu dlhšieho časového obdobia. Ďalším, nemenej dôležitým dôvodom etapovitého postupu je skutočnosť, že pre realizáciu tarifnej integrácie v plnom rozsahu, t.j. integrácia predplatných cestovných lístkov a cestovných lístkov na jednu cestu, je potrebné dobudovať jednotný tarifný a informačný systém u všetkých dopravcov prevádzkujúcich verejnú dopravu v Bratislavskom kraji. Dobudovanie jednotného tarifného a informačného systému všetkých dopravcov vykonávajúcich verejnú dopravu na území Bratislavského kraja je realizované prostredníctvom projektov financovaných z Operačného programu Bratislavský kraj, z čoho vyplývajú dlhšie lehoty súvisiace s prípravou projektov, ich posudzovaním, schvaľovaním ako aj kontrolou postupu pri verejnom obstarávaní.

V tomto materiáli predkladáme vyhodnotenie fungovania IDS BK za rok 2013. Vzhľadom na skutočnosť, že IDS BK je v prevádzke len 7 mesiacov, **nie je možné dosiahnuté výsledky porovnávať s prechádzajúcim obdobím.**

## 1. VYHODNOTENIE PREVÁDZKY IDS BK

### 1.1. Tarifno-legislatívna oblasť

V oblasti tarifno-legislatívnej sa vyhodnocujú nasledovné oblasti:

#### Zjednotenie tarifných podmienok

Pred zavedením IDS BK bol spracovaný a schválený materiál zaoberajúci sa zjednotením dovtedy rozdielnych tarifných podmienok (viď Tabuľka č. 1), pričom tie najvýraznejšie zmeny boli prerokované osobitne so zástupcami objednávateľov. Na tomto základe bol stanovený jednotný rozsah zľavenej a bezplatnej prepravy.

Tabuľka č. 1 Výška zľavy pre jednotlivé skupiny občanov u jednotlivých dopravcov pred zavedením IDS BK a návrh zjednotenia zliav v IDS BK

skupina občanov	DPB	SL <sup>1</sup>	ZSSK	IDS BK
Deti do 6 rokov	100%	50% <sup>2</sup>	100%	100%
Deti od 6 do 15 rokov	50%	50%	50%	50 %
Študenti do 26 rokov	50%	50%	50% <sup>6</sup>	50 %
Občania ak sú poberateľmi starobných, invalidných dôchodkov s mierou invalidity nad 71%, alebo ak sú poberateľmi výsluhových dôchodkov po dovŕšení 57 rokov	50% <sup>3</sup>	-	-	50 % <sup>4</sup>
Občania nad 60 rokov	-	-	40% <sup>5</sup>	-
Občania nad 70 rokov	100% <sup>3</sup>	0,20€/25 km	0,15€/50 km	17€ / rok
Držitelia preukazu ŤZP a ŤZP-S	100% <sup>3</sup>	50%	60%	50%
Sprievodca držiteľa ŤZP-S	100%	50%	100%	100%
Držitelia osvedčenia o príslušnosti Čs. armády v zahraničí, potvrdení min. obrany o účasti v I. a II. odboji, držitelia preukazu SANO, KPV, SZČPV, Politickí väzni....	100%	0%	0%	0%

Vysvetlivky:

<sup>1</sup> – výška zľavy u SL sa z dôvodu zaokrúhľovania pohybuje na úrovni 43-50% podľa tarifného pásma, v ktorom cestujúci cestuje,

<sup>2</sup> – zľava sa poskytuje aj sprevádzajúcej osobe,

<sup>3</sup> – DPB poskytuje zľavy v týchto kategóriách len občanom SR,

<sup>4</sup> – občania od dovŕšenia 60. roku veku, ktorí sú poberatelia starobného, invalidného resp. výsluhového dôchodku,

<sup>5</sup> – zľava 40% je poskytovaná ako komerčná zľava pre občanov nad 60 rokov, jej priznanie je podmienené zakúpením preukazu s ročnou platnosťou v cene 9,90 €.

<sup>6</sup> – zľava na časové cestovné sa poskytuje len pre dni školského vyučovania

Najväčšou zmenou bolo zrušenie bezplatnej prepravy v MHD Bratislava pre držiteľov preukazov ŤZP a občanov nad 70 rokov. Na základe negatívnych reakcií občanov pristúpilo HMB k uplatneniu výnimky pre oddialenie týchto opatrení – pre občanov nad 70 rokov do zavedenia tarifnej integrácie v plnom rozsahu, pre držiteľom preukazov ŤZP/ŤZP-S najskôr do 30.6.2013 a následne do 31.12.2013. Po rokovaní zástupcov všetkých objednávateľov, kedy nebol akceptovaný návrh MDVRR SR, zostal stav v oblasti poskytovania zliav pre držiteľov ŤZP/ŤZP-S bezo zmeny a na rokovaní Mestského zastupiteľstva bolo k nej, bez akejkoľvek predchádzajúcej dohody či iných podkladov, pridané aj ďalšie skupiny cestujúcich – držiteľov Jánskeho plakety a účastníkov odboja<sup>1</sup>, čím sa HMB svojim spôsobom odkláňa od pôvodne prijatého rozhodnutia.

#### Vyhodnotenie:

Jednostranné politické rozhodnutie Mestského zastupiteľstva bez predchádzajúceho odborného posúdenia, má svoje logické opodstatnenie (zvýhodnenie na základe sociálneho či spoločenského statusu), avšak do systému vnáša nesystémový prvok, ktorý v konečnom dôsledku prináša nevýhody pre „zvýhodnených“ cestujúcich, ktorí výhody IDS BK pri svojich cestách nemôžu využiť.

Kedže sa skupina cestujúcich ŤZP prepravuje bez akejkoľvek evidencie, objednávateľ nemá prehľad aké finančné prostriedky musí na poskytovanie tejto výhody vynaložiť, čím nemá možnosť s takýmito údajmi ďalej pracovať. Ak vezmeme do úvahy, že chýbajúce tržby je nutné nahradiť buď iným príjmom (zvýšenie cestovného, zvýšenie príspevku objednávateľa, tzn. zvýšenie (daňových) príjmov resp. presun z inej rozpočtovej kapitoly) alebo znížením kvality služby (nižšia frekvencia spojov, odloženie investícií), stojí za zamyslenie, či v konečnom dôsledku nie je takéto plošné poskytovanie zliav na škodu.

Do budúcnosti je potrebné vyvarovať sa jednostranným rozhodnutiam ktoréhokoľvek z partnerov zapojeného do IDS BK, nakoľko takéto rozhodnutie má dopad nie len na samotného objednávateľa, ale odčerpáva financie z celého IDS čo má priame ekonomické dopady aj na ostatných partnerov v systéme.

Je nutné zaviesť evidenciu všetkých cestujúcich v systéme, vrátane skupín bezplatne cestujúcich.

#### **Zjednotenie predajných systémov**

Nutnou podmienkou tarifnej integrácie bolo zjednotenie tarifno-informačných systémov dopravcov, predovšetkým v oblasti predajných systémov, tak, aby bolo možné zabezpečiť predaj a následné využívanie spoločného cestovného lístka vo forme zápisu na BČK. Do systému boli zapojené karty troch technologických generácií, vrátane ich podtypov, ktoré

---

<sup>1</sup> bezpríspevkoví darcovia krvi držiteľia Zlatej Jánskeho plakety, Diamantovej plakety, Kňazovického medaily s trvalým pobytom v Bratislave a účastníci protifašistického a protikomunistického odboja aj s rodinnými príslušníkmi v priamej línii (SZPB) s trvalým pobytom v Slovenskej republike

vydáva niekoľko desiatok organizácií (zapojení dopravcovia, školy, banky zapojené v projekte BMK).

Práce v tejto oblasti boli nosnými a zároveň najnáročnejšími (z časového aj finančného hľadiska) činnosťami pred zavedením IDS BK. Táto náročnosť bola jedným z dôvodov, prečo musel byť pôvodne stanovený termín odložený.

17. januára 2014 začal DPB, v zmysle schváleného *Dodatku č. 2 k Cenovému výmeru č. 1/2013* zo dňa 20.12.2013, vydávať evidenčné karty pre držiteľov Jánskeho plakety a účastníkov odboja. Tento krok DPB/HMB zasiahol aj do predajných systémov ostatných dopravcov<sup>2</sup> a spôsobuje komplikácie a konfliktné situácie vo vzťahu cestujúci – zamestnanec dopravcu<sup>3</sup>. Je preto nevyhnutné vyvarovať sa do budúcnosti rozhodnutiam, ktoré neboli vopred so všetkými subjektmi zapojenými do IDS BK prerokované, a ktorých termín uvedenia do praxe je skorší, než termín za ktorý môžu byť komplexne aplikované.

#### Vyhodnotenie:

Až na ojedinelé výnimky (spôsobené predovšetkým ľudským faktorom) celý systém od spustenia prvej etapy IDS BK a od odstránenia úvodných nedostatkov fungoval spoľahlivo a bez závažných nedostatkov.

V súčasnosti však systém narušilo zavedenie evidenčných kariet používaných pre evidenciu držiteľov Jánskeho plakety a účastníkov odboja, kedy zavedeniu nepredchádzala analýza a koordinácia zo strany BID, a.s..

Návrhom BID, a.s. je, aby vydávanie všetkých cestovných dokladov používaných v IDS bolo jednoznačne riadené koordinátorom a všetky doklady dopravcov zapojených do IDS, ktoré sú použiteľné vo vozidlách na území IDS bolo koordinátorom konzultované.

### **Zjednotenie databáz o predajoch a internetového predaja**

V nadväznosti na zjednotenie predajných systémov vyplynula potreba prepojenia databáz o predajoch a internetového predaja dopravcov. Po zjednotení kartových systémov si cestujúci môže zakúpiť cestovný lístok na predajnom mieste u ktoréhokoľvek dopravcu a cez internetový obchod len u toho dopravcu, ktorý mu vydal kartu. Keďže však databázy predajov prepojené nie sú, vydavateľ karty nemá prehľad o transakciách zrealizovaných na ním vydanú kartu, u iných dopravcov. To v praxi komplikuje situáciu pri vydávaní duplikátov (cestujúci musí najprv navštíviť aj predajné miesto vydavateľa karty kde si vybaví jej duplikát a následne aj predajné miesto dopravcu ktorý lístok predal), v internetovej predajni neumožňuje kontrolu platnosti u iného dopravcu zakúpeného PCL a pod. Cieľom je dosiahnuť taký stav, v ktorom sa tieto nedostatky odstránia.

---

<sup>2</sup> Projekt Zjednotenie predajných systémov nepočítal so situáciou, že v systéme budú existovať karty, ktoré nebudú integrované a teda nie je možné zablokovať ich použitie u iných dopravcov.

<sup>3</sup> Cestujúci sa dožadujú bezplatnej prepravy, resp. možnosti využívať tieto karty aj u ostatných dopravcov

Vyhodnotenie:

Riešenie tejto úlohy je pripravené od júla 2013, avšak z dôvodu nedostatku finančných zdrojov na strane DPB, nebolo dodnes realizované. Je žiaduce nájsť pri realizácii tejto úpravy podporu všetkých subjektov zapojených do IDS BK a zrealizovať prepojenie jednotlivých databáz a systémov v plnej (resp. nevyhnutnej) miere.

**Delenie tržieb**

Delenie tržieb medzi dopravcov v IDS BK sa realizuje na mesačnej báze v zmysle schváleného materiálu „*Delenie tržieb medzi dopravcov BID*“. Systém delenia tržieb medzi dopravcov je založený na skutočne realizovaných výkonoch dopravcov, vyčíslených v ponúkaných miestových kilometroch, v jednotlivých tarifných zónach. Na zabezpečenie presnej a spravodlivej delby tržieb medzi dopravcov bol v dňoch 24.09. a 25.09.2013 zrealizovaný dopravný prieskum v dopravných prostriedkoch všetkých dopravcov zapojených do IDS BK. Cieľom dopravného prieskumu bolo zistiť pomer využívania integrovaných cestovných lístkov k cestovným lístkom daného dopravcu (duálna tarifa). Následne boli výsledky dopravného prieskumu použité na úpravu parametrov pre rozúčtovanie tržieb - skutočne využité miestové kilometre v IDS BK namiesto ponúkaných miestových kilometrov.

Vyhodnotenie:

V schválenej metodike bol pre rozdelenie tržieb medzi zóny 100 a 101 stanovený pevný koeficient 2:1 (tzn. 2 diely do zóny 100, jeden diel do zóny 101). V praxi sa však preukázalo, že takéto nastavenie koeficientu nezodpovedá skutočným výkonom v týchto dvoch zónach, ktorých priemerný pomer bol 3:1 :

- zóna 100                      1.162.148.814 mkm
- zóna 101                      386.796.200 mkm

Z toho dôvodu navrhujeme zmeniť pevný pomer 2:1 na pomer podľa skutočne realizovaných miestových kilometrov. Porovnanie dopadu tejto zmeny je v tabuľke.

Tabuľka č. 2      Príklad rozdelenia tržby z 30-dňového PCL 100+101 v hodnote 26,90€

dopravca	súčasný stav (pomer 2:1)	nový stav (pomer podľa mkm)
provízia predajcu	0,81 €	0,81 €
DPB	25,15 €	25,28 €
SL	0,23 €	0,21 €
ZSSK	0,71 €	0,60 €



### Bratislavská mestská karta

BMK je projekt HMB určený občanom s trvalým pobytom v Bratislave. V oblasti dopravy je možné ju využiť ako nosič predplatného cestovného lístka, pričom jej držiteľ získa zľavu 10% z ceny PCL, ktorú následne HMB spätne prefinancováva dopravcovi. V rámci PCL IDS BK sa zľava poskytuje len z ceny PCL pre zóny 100+101. Predaj je však možný len prostredníctvom predajnej siete DPB. BID spolu s ostatnými dopravcami zastáva názor, že v rámci IDS BK má byť integrovaný aj predaj cestovných lístkov, tzn. cestujúci má mať možnosť zakúpiť si plnú ponuku cestovných lístkov u všetkých zapojených dopravcov bez obmedzení. Predaj na BMK so zľavou, aj napriek tomu, že neprinesie žiadne zvýšené náklady pre žiadnu zo zúčastnených strán, sa zatiaľ nepodarilo dohodnúť.

#### Vyhodnotenie:

BID bola v decembri 2013 HMB poverená rokovať s bankami o umožnení predaja PCL na BMK aj ostatnými dopravcami za podmienky, že pre HMB to nebude vyžadovať dodatočné výdavky a že HMB bude mať dostatočný kontrolný mechanizmus oprávnenosti nároku na poskytnutie zľavy. Rokovania prebiehajú v roku 2014

## 1.2. Dopravno-organizačná oblasť

V súvislosti so zavedením I. etapy IDS BK sa v oblasti dopravnej integrácie zrealizovali nasledovné činnosti a opatrenia:

- zjednotenie názvoslovia a priestorové zjednotenie vybraných zastávok,
- zavedenie číselného označenia liniek PAD a železničnej dopravy,
- spracovanie návrhu linkového vedenia PAD,
- spracovanie podkladov pre tvorbu CP PAD.

Zjednotenie názvoslovia a priestorové zjednotenie vybraných zastávok prímestskej a mestskej dopravy na území HMB. Zmeny sa realizovali v mesiaci december 2012. Celkom bolo premenovaných 21 zastávok PAD a priestorovo zlúčených 10 zastávok.

Opatrenia sledovali za cieľ zlepšenie orientácie pre cestujúcich, kedy sa tá istá resp. blízka zastávka odlišovala v názve a vytvorenie možnosti prestupu na spoločnej hrane.

Označenie liniek PAD a železničnej dopravy v rámci IDS BK vychádza z dokumentu Koncepcia BID z roku 2007. Označenie liniek PAD bolo rozšírené o trojmiestne číslo v rozsahu 200 – 299 a vlakových liniek o písmeno „S“<sup>4</sup> a dvojmiestne číslo v rozsahu 20-29.

Jadro činností súvisiacich v oblasti dopravnej optimalizácie bolo zamerané na spracovanie návrhu linkového vedenia PAD na Záhorí, vrátane podkladov pre cestovné poriadky, nakoľko pôvodný stav nespĺňal základné požiadavky na linkové vedenie PAD

---

<sup>4</sup> Materiál „Zmena v označovaní vlakových liniek“ z roku 2009

charakteristického pre IDS. To znamená nedostatočnú harmonizáciu, koordináciu (tak časová ako aj priestorová – vzájomná nadväznosť a súbežnosť) so železničnou dopravou, absenciu pravidelnej – intervalovej prevádzky, neprehľadnosť linkového vedenia a vedenia spojov PAD (vetvenie liniek, nesystematické - rozdielne zastavovanie spojov na linkách v spoločných reláciách, ako aj rozdielne zastavovanie spojov v rovnakej relácii na tej istej linke). Vypracovaný návrh linkového vedenia rešpektoval požiadavky platného dokumentu Plán dopravnej obsluhy BSK.

Vypracované podklady pre tvorbu CP boli poskytnuté dopravcovi Slovak Lines, a.s., ktorý zabezpečuje prevádzku liniek PAD a v zmysle Zákona o cestnej doprave je povinný spracovať cestovné poriadky. V procese prípravy CP boli postupne vypracované ich štyri varianty. Variant, ktorý bol schválený odborom dopravy BSK a zavedený do praxe (od 9.12.2012), zohľadňoval návrhy BID len vo veľmi obmedzenom rozsahu, a to aj napriek skutočnosti, že BSK zvýšil objednávku dopravného výkonu medziročne o 270 tis. vzkm na rok 2013. Konečný variant CP PAD viac reagoval na požiadavku BSK nevykonávať zásadné zmeny v systéme PAD, nakoľko dochádzalo k integrácii len časti liniek PAD (zo 42 liniek dopravcu, integrácia na Záhorí zahŕňa len 10 liniek).

Pridanou hodnotou bolo oproti predchádzajúcemu obdobiu zadefinovanie a rozšírenie nadväzných spojení autobus – vlak vo vybraných prestupných miestach na Záhorí. Išlo o prestupné miesta:

- Malacky - nadväznosť zo smerov Gajary, Studienka, Jakubov,
- Plavecký Štvrtok – nadväznosť zo smeru Láb,
- Veľké Leváre – nadväznosť zo smeru Malé Leváre.

V sledovaných prestupných bodoch bolo navrhnutých 137 nadväzností medzi ŽD a PAD počas jedného pracovného dňa. Za štandardný čas prestupu bol zvolený časový interval 10 - 15 minút (vplyv reálnej prevádzky a charakter dopravnej siete spôsobil, že nebolo možné vo všetkých prípadoch nadväzných spojení dodržať štandardný čas prestupu). Návrh predpokladal zabezpečenie rovnakej obsluhy v režime: pracovné dni počas školského vyučovania (označenie „c“) ako aj pracovné dni počas školských prázdnin (označenie „w“). Taktiež bolo navrhnutých celkovo 156 nadväzností medzi ŽD a PAD počas víkendov v pomere 78 nadväzností v sobotu a 78 nadväzností v nedeľu príp. sviatok.

V konečnom CP PAD pre rok 2012/2013 bolo dosiahnutých v režime:

pracovné dni počas školského vyučovania:	113 nadväznosti/deň	82%
pracovné dni počas školských prázdnin:	105 nadväznosti/deň	77%
Sobota	47 nadväznosti/deň	60%
Nedeľa príp. sviatok	42 nadväznosti/deň	54%

Z prehľadu dosiahnutých nadväzností je zrejmé, že k najvýraznejším odchýlkam došlo počas voľných dní a to hlavne z dôvodu obmedzeného počtu prevádzkovaných spojov na

autobusových linkách, ktorých počet neumožnil vytvoriť rozsah nadväzných spojení podľa pôvodného návrhu BID.

V systéme prímestskej dopravy v rámci IDS BK, podľa schválenej koncepcie, má byť, tam kde to parametre dovoľujú a denný prúd cestujúcich si to žiada, železničná doprava nosná a autobusová zasa doplnková. Zo strany MDVRR SR bola pre potreby I. etapy IDS BK na železničnej trati Bratislava – Kúty posilnená doprava (na 27 párov vlakov) s uplatnením pásmovej obsluhy (vzájomné preloženie osobných a REX vlakov s prestupom v Malackách) ako aj intervalové vedenie vlakov.

CP PAD 2012/13 nereagovali v oblasti obmedzenia paralelného prevádzkovania PAD so železnicou v relácii Bratislava - Malacky na predmetnú skutočnosť v primeranej miere (došlo k zrušeniu len dvoch párov zrýchlených autobusových spojov z 12 na 10), čo MDVRR SR považovalo za nedostatočné s ohľadom na úroveň posilnenia železničnej dopravy. Z tohto dôvodu sa problematika obmedzenia PAD v predmetnej relácii riešila na úrovni MDVRR SR, BSK, BID aj v priebehu roka 2013. Nepodarilo sa však nájsť spoločné riešenie postupného obmedzovania PAD v predmetnej relácii. Následne v CP železničnej dopravy 2013/2014 došlo k obmedzeniu rozsahu železničnej dopravy na predmetnej železničnej trati úroveň 21 párov vlakov.

#### Vyhodnotenie:

Nakoľko charakter PAD nenapĺňal v požadovanej miere potreby IDS BK v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy, ťažisko realizovaných činností súviselo so zmenami dotýkajúcich sa oblasti PAD (vrátane linkového vedenia a charakteru prevádzky).

Optimalizačné opatrenia v linkovom vedení PAD navrhované BID však neboli v plnej miere realizované. Táto skutočnosť má priamy vplyv na rozsah očakávaných efektov zo zavedenia IDS BK.

Je potrebné si uvedomiť skutočnosť, že nakoľko nedošlo k zatraktívneniu ponuky cestovania nevytvárajú sa predpoklady na získavanie nových cestujúcich v želanom rozsahu, ktorí by zmenili návyky v cestovaní a prešli z IAD do systému hromadnej dopravy.

### **1.3. Infraštruktúrna oblasť**

Spustenie I. etapy IDS BK sa uskutočnilo bez výraznejších zásahov do infraštruktúry. Infraštruktúra na spustenom území IDS BK, vrátane zastávok, autobusových a železničných staníc sa vyznačuje svojou zastaranosťou, vo väčšine prípadov nezodpovedá novozavedeným technicko-prevádzkovým štandardom IDS BK a neplní tak plnohodnotne svoj účel pre potreby cestujúcich. Jedným z dôvodov stagnácie rozvoja je, že subjekty, ktoré majú v správe infraštruktúru, nemajú dostatok finančných prostriedkov na jej

modernizáciu a budovanie nových zastávok, vrátane prístreškov. Pre prehľadnejšie členenie stavu delíme infraštruktúrnú oblasť nasledovne:

### **Železničná infraštruktúra**

Jej správcom je manažér železničnej infraštruktúry - Železnice Slovenskej republiky. Do oblasti IDS BK patria stanice a zastávky uzlu Bratislava, trať č. 110 v úseku Bratislava – Závod a trať č. 113 Zohor – Záhorská Ves. Stanice a zastávky na trati č. 110 sú elektrifikované a vyznačujú sa spevnenými nástupnými hranami, ktoré umožňujú bezpečnejší nástup a výstup cestujúcich a v obmedzenej miere aj pohyb hendikepovaných osôb. Komplexná modernizácia stanice prebehla iba v žst. Bratislava-Rača pri modernizácii koridoru smer Trnava. Boli vybudované nové nástupiská, zriadený bezbariérový prístup k vlakom, podchody a výťahy. Na technicky vyhovujúcej úrovni môžeme hodnotiť aj žst. Bratislava hl.st., Bratislava-Nové Mesto a Bratislava-Petržalka. V ostatných staniciach a zastávkach na trati nie je zabezpečený vhodný informačný systém, hlásenia vlakov, alebo bezbariérový prístup pre hendikepovaných občanov. Príchod k vlakom je zabezpečený úrovňovými prechodmi v koľajisku.



Obr. 1 Prístup k vlaku v žst. Malacky sa vyznačuje úrovňovým prechodom v koľajisku a absenciou nástupísk

Trať č. 113 Zohor – Záhorská Ves je zaradená v rámci železničnej infraštruktúry do regionálnych (lokálnych) tratí a podľa tohto zaradenia sa vyznačuje aj svojimi parametrami – nízka dopravná rýchlosť, minimálne investičné aktivity a žiadne služby pre cestujúcich. Uzamknuté budovy, minimálne osvetlenie a spevnená nástupná hrana, to je charakteristická črta tejto trate.





Obr. 2 Žel. zastávka Vysoká pri Morave

#### Vyhodnotenie:

Pre ľahšiu informovanosť cestujúcich a ich bezpečnosť, je potrebné dobudovať najmä v prestupnom uzle Malacky a v prestupnej stanici Zohor, nové spevnené nástupné plochy s bezpečnostnými prvkami a bezpečné prechody k vlakom v koľajisku. Zvýšenú kvalitu informovanosti pre cestujúcu verejnosť by prinieslo aj zriadenie elektronických informačných tabúl a rozhlasu na zastávkach.

#### **Cestná infraštruktúra a zastávky PAD**

Paralelne so železničnou traťou vedie Záhorím aj najstarší diaľničný úsek na Slovensku, ktorého správcom je Národná diaľničná spoločnosť, a.s., a využívajú ho aj zrýchlené spoje PAD. Cestnú infraštruktúru ďalej tvoria cesty prvej triedy (správca Slovenská správa ciest), druhej a tretej triedy (správca Regionálne cesty Bratislava, a.s.) a mestské a obecné komunikácie, kde je správcom mesto, prípadne obec.

Aj v roku 2013 došlo k čiastočnej obnove povrchu vozoviek najviac poškodených komunikácií, mnohé úseky ciest ale na obnovenie povrchu stále čakajú. Priebežne pred spustením I. etapy IDS BK a aj po jeho spustení, obce a mestá v rámci finančných možností obnovujú prístrešky autobusových zastávok a ich intravilán. V súvislosti so zavedením IDS BK bola realizovaná výstavba novej autobusovej zastávky v obci Zohor. Zastávka Zohor, železničná stanica, je doteraz z dôvodu neskončenej kolaudácie bez PAD a jej nevyužitie vyvoláva rozčarovanie miestnych obyvateľov.



Obr. 3 Zastávka Zohor, železničná stanica

V integrovanej oblasti doteraz neprebehlo prehodnotenie efektivity v minulosti zriadených zastávok, ktoré sú často umiestnené na rázcestiach obcí, v križovatkách, jarkoch ciest, bez spevnenej a vyvýšenej nástupnej plochy a dokonca aj s chýbajúcimi označikmi zastávok. Vo väčšine prípadov tieto zastávky nezodpovedajú platným normám STN a ani novozavedeným technicko-prevádzkovým štandardom IDS BK a sú často nebezpečné tak pre cestujúcich ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky.



Obr. 4 Zastávky PAD linky 102418

V súvislosti s vytvorením prestupných väzieb medzi vlakom a PAD sa pripravuje vybudovanie terminálu integrovanej dopravy v predstaničnom priestore žst. Malacky a súčasnej autobusovej stanice. Pripravovaná investícia prinesie cestujúcemu nový štandard služieb, ktorý bude obsahovať chodníky, nové nástupné plochy, stojiská autobusov, prístrešky, parkovisko P+R, odchodové tabule a stojany na bicykle.





Obr. 5 Autobusová stanica Malacky

#### Vyhodnotenie:

V prestupnom uzle Malacky je potrebné v predstaničnom priestore žst. vybudovať nový terminál integrovanej dopravy. Nevyhnutným krokom bude aj prehodnotenie umiestnenia zastávok, aby sa dosiahla bezpečnosť a požadovaný komfort prepravy.

#### **Parkoviská**

Doteraz na integrovanom území nevznikli nové parkovacie plochy pre občanov využívajúcich IAD, ktoré by umožnili ich prestup z auta do ponúknutých služieb verejnej dopravy. Mnohí motoristi tak začali parkovať pri železničných staniciach a zastávkach na spevnených priestranstvách, ktoré svojimi parametrami a polohou nie sú vhodné na parkovanie, prípadne bezpečné z pohľadu ekológie.



Obr. 6 Pred železničnou zastávkou Plavecký štvrtok

Vyhodnotenie:

Súčasný parkovacie plochy pred žst. a zastávkami sú nepostačujúce, resp. žiadne. Je potrebné dobudovanie nových parkovísk P+R, ktoré si svojim vhodným umiestnením, kapacitou a prípadnými službami získajú obľubu u motoristov z IAD a zabezpečia tak príchod nových zákazníkov – cestujúcich do verejnej osobnej dopravy.



## 2. VYHODNOTENIE EKONOMIKY IDS BK

Zavedenie IDS BK predstavuje krok pri napĺňaní dlhodobého cieľa jednotlivých zúčastnených subjektov – objednávatelia dopravy, jednotliví dopravcovia a používatelia verejnej osobnej dopravy – v efektívnejšom využívaní verejných finančných zdrojov a v náraste kvality verejnej dopravy na území mesta a regiónu.

Úspešné príklady zo zahraničia potvrdzujú, že vzájomné prepojenie jednotlivých lokalít regiónov spôsobom, kde autobus zväža obyvateľov obcí k vlakovej doprave, ktorá je ďalej naviazaná na kvalitnú mestskú dopravu na území regionálnych centier je jediný správny spôsob realizácie integrovaných dopravných systémov, ktoré sú udržateľné nielen z pohľadu mobility obyvateľov, ale aj z ekonomického pohľadu. Regionálny autobus jazdiaci v kratšej trase po najbližšie vlakové napojenie tak môže vykonať viac jzd a zabezpečiť omnoho lepšie spojenie obyvateľom danej lokality. Väčšie množstvo cestujúcich vo vlakoch pomáha pri návrhu a úprave cestovných poriadkov a umožňuje zahustenie vlakov na príslušnej trase, čím sa zlepšuje nielen komfort dopravy, ale aj komfort spojenia a prestupov.

Zavedenie každého projektu, integrovaný dopravný systém nevynímajúc, predstavuje určité vstupné náklady, od ktorých zakladateľ projektu očakáva v určitom časovom horizonte návratnosť. V prípade systému verejnej dopravy možno predpokladať návratnosť, ako uvádzame vyššie, nie len vo forme efektívnejšieho využívania verejných finančných zdrojov na prevádzku verejnej dopravy, ale predovšetkým vo vyššej kvalite a atraktivite verejnej dopravy, s čím priamo súvisí jej častejšie využívanie, a tým pádom nižšie využívanie individuálnej dopravy čo prinesie kvalitnejšie životné prostredie, a pod.

Vstupné náklady IDS BK možno rozdeliť do dvoch okruhov:

- náklady investičné - súvisiace predovšetkým s úpravami tarifno-informačných systémov, zlepšenia infraštruktúry...,
- náklady prevádzkové - súvisiace s prefinancovaním tarifných strát.

### Náklady investičné

V minulosti bolo pri tvorbe príprav IDS BK rozhodnuté, že všetky väčšie investičné projekty budú realizované ako projekty spolufinancované z európskych fondov. Medzi takéto projekty boli zaradené projekty súvisiace s obstaraním tarifných a predajných zariadení, prestupných terminálov, dobudovaním nových železničných zastávok, obnova dráhových vozidiel a pod. Pri všetkých týchto projektoch je spoluúčasť samosprávy vo výške 5% z celkovej sumy projektu.

Tabuľka č. 3 Prehľad výdavkov na investičné projekty spolufinancované z OPBK

prijímateľ	projekt	celkové výdavky	vlastné prostriedky
<b>zrealizované projekty</b>			
BSK	Zriadenie jednotného tarifného systému u dopravcov v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja	375 396,00 €	18 769,80 €
HMB	Dobudovanie tarifného zabezpečenia na území hlavného mesta SR Bratislavy – II. Etapa	325 428,93 €	16 271,45 €
mesto Senec	Terminál integrovanej dopravy v Senci	549 578,39 €	27 478,92 €
mesto Pezinok	Terminál integrovanej dopravy v Pezinku	428 104,57 €	21 405,23 €
<b>prebiehajúce projekty (predpokladané výdavky)</b>			
BSK	Zriadenie jednotného informačného systému v pôsobnosti Bratislavského samosprávneho kraja	1 046 333,00 €	5 %
BSK	Zriadenie jednotného tarifného systému ŽSR na území Bratislavského samosprávneho kraja	350 000,00 €	5 %
HMB	Dobudovanie tarifného zabezpečenia na území hlavného mesta SR Bratislavy	4 929 913,00 €	5 %
BSK	Propagácia zavádzania Integrovaného dopravného systému v pôsobnosti BSK	84 937,20 €	5 %
mesto Malacky	Terminál integrovanej dopravy v Malackách	740 046,82 €	5 %

Pri prebiehajúcich projektoch neuvažujeme výšku vlastných prostriedkov, nakoľko tieto budú známe až po realizácii projektu a závisia predovšetkým od ceny ktorá vyjde zo súťaže a od posúdenia oprávnenosti výdavkov zo strany riadiaceho orgánu.

Medzi investičné náklady plne hradené objednávatelmi verejnej dopravy možno zaradiť náklady dopravcov súvisiace s úpravami tarifno-informačných systémov, predovšetkým však s predajným systémom. Tieto náklady možno vyšpecifikovať vždy pred zavedením tejto etapy, a to na základe cenovej kalkulácie dodávateľov na realizáciu požadovaných zmien.

Tabuľka č. 4 Rozpočet nákladov na úpravy tarifno-informačných systémov

dopravca	náklady na zjednotenie TIS (I.etapa)	náklady na prepojenie databáz	náklady na rozšírenie TIS o II. etapu
DPB	49 950 €	13 750 €	51 670 €
SL	42 620 €	13 750 €	95 170 €
ZSSK	237 500 €*	N/A	N/A

\* V sume pre ZSSK sú započítané aj náklady súvisiace s akceptáciou kariet typu DESfire v zariadeniach sprievodcov na celom území Slovenskej republiky. Tieto priamo s IDS BK nesúvisia, ale vzhľadom na logistiku prevádzky železničnej dopravy ich bolo nevyhnuté zrealizovať. Zároveň ZSSK vytvorila nový SW, ktorý je v maximálnej miere (nutné len minimálne úpravy) pripravený na rozširovanie IDS BK v zmysle stanovených štandardov.

Výsledkom zjednotenia predajného systému je rozšírenie možnosti predaja cestovných lístkov IDS BK – pokým do zavedenia IDS BK mal možnosť cestujúci zakúpiť si cestovný lístok len v predajnej sieti toho-ktorého dopravcu, zavedením IDS BK sa táto možnosť rozšírila na všetkých dopravcov. Tzn. že zatiaľ, čo do mája 2013 si PCL pre MHD v Bratislave bolo možné zakúpiť len v 10-tich predajniach DPB, prostredníctvom 13-automatov a internetového predaja, od júna 2013 je možné zakúpiť si PCL aj na predajniach Slovak Lines, vo všetkých ich autobusoch a tiež na každej jednej železničnej stanici na Slovensku. Vďaka tomu bude možné, po doriešení všetkých dodatočných zatiaľ neuzavretých projektov, prehodnotiť existujúcu predajnú sieť a znížiť tak náklady dopravcov (predovšetkým DPB).

### Náklady prevádzkové

Prevádzkové náklady zavedenia IDS BK predstavujú zvýšené náklady na financovanie verejnej dopravy, ktoré po tarifnej integrácii vznikajú v každom jednom integrovanom dopravnom systéme tým, že po tarifnej integrácii je cestovné pre cestujúcich výhodnejšie hneď od prvého dňa, avšak zvýšenie počtu cestujúcich sa prejaví až v strednodobom horizonte 3 – 5 rokov. Náklady vychádzajú z rozdielu medzi tržbami, ktoré by dopravcovia vybrali ak by IDS nevznikol a tými, ktoré dopravcovia vybrali po zavedení IDS.

Krytie týchto nákladov možno realizovať predovšetkým optimalizáciou dopravnej ponuky.

Tabuľka č. 5 Predpokladané dopady zo zavedenia IDS BK pre rok 2013 (s DPH)

objedn.	zavedenie			zmena ceny CL1C REGIO	zjednot. zliav	zrušenie dotácie na kupón BID	spolu
	PCL 100+101	PCL REGIO	CL1C 100+101				
HMB	- 647 303 €	0 €	- 95 788 €	0 €	29 155 €	240 000 €	- 473 936 €
MDVRR SR	- 171 870 €	- 46 659 €	49 195 €	0 €	- 1 138 €	- 133 494 €	- 303 966 €
BSK	- 440 607 €	- 68 212 €	46 593 €	0 €	- 4 620 €	- 145 494 €	- 631 091 €

Tieto dopady vychádzali z predpokladov:

- IDS BK bude zavedený od 1.3.2013, II. etapa od 15.12.2013,
- cena PCL 100+101 sa zmení k 1.8. o výšku inflácie, cena CL1C sa nezmení,
- podiel cestujúcich s PCL REGIO bude na úrovni 40 %,
- počet cestujúcich sa nezmení.

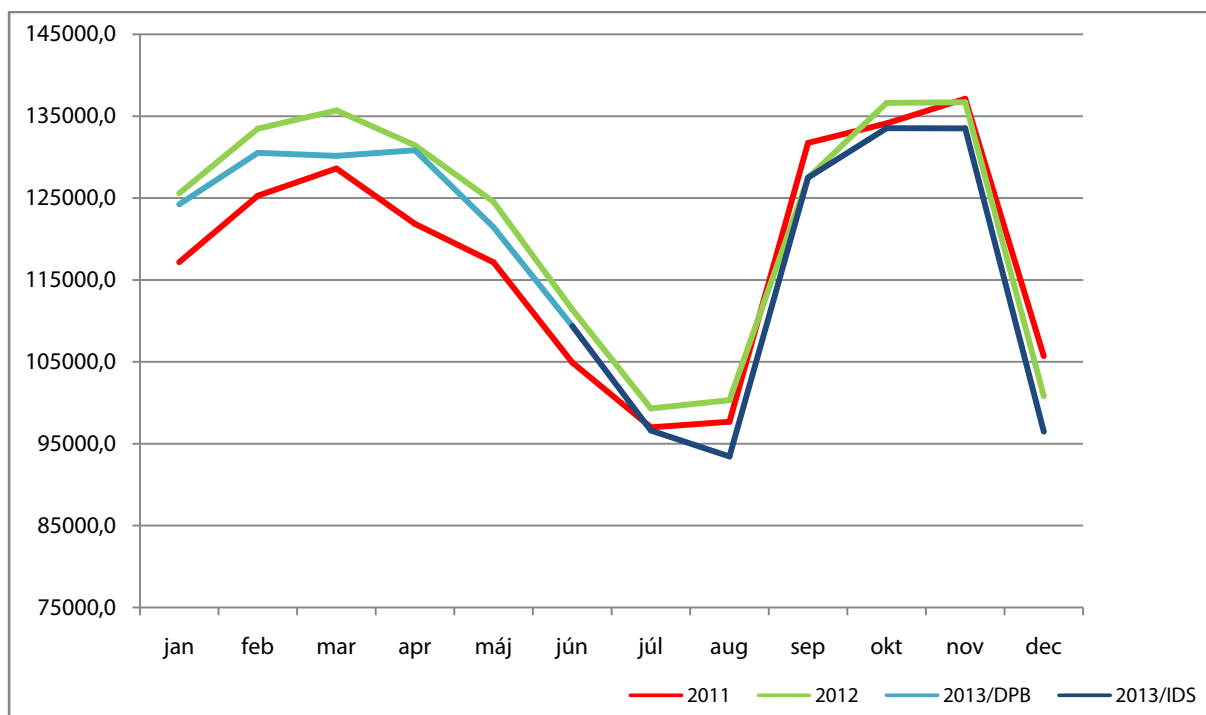
Vzhľadom na skutočnosť, že k zavedeniu CL1C v priebehu roka 2013 nedošlo, budeme sa v analýze venovať len dopadom zo zavedenia PCL, ktoré predstavujú najväčšiu položku v predpokladaných dopadoch.

Tabuľka č. 6 Skutočné dopady zavedenia PCL IDS BK

objednávateľ	predpoklad (s DPH)	predpoklad (bez DPH)	skutočné dopady za rok 2013 (bez DPH)
HMB	- 647 303 €	- 539 420 €	- 433 557 €
MDVRR SR	- 218 529 €	- 182 108 €	- 284 054 €
BSK	- 508 818 €	- 424 015 €	- 73 861 €

Tieto dopady vychádzali zo skutočností:

- IDS BK bol zavedený od 1.6.2013, II. etapa bude až v priebehu roka 2014,
- cena PCL 100+101 sa zmenila k 1.8.2013 o výšku inflácie, cena CL1C sa nezmenila,
- podiel cestujúcich s PCL REGIO bol na úrovni 17 %,
- počet cestujúcich zaznamenal pokles o 2,5 %.



Obr. 7 Vývoj počtu platných PCL 100+101 v jednotlivých mesiacoch rokov 2011-2013

Pokles počtu cestujúcich využívajúcich PCL 100+101 o 2,5 % vo finančnom vyjadrení znamená pokles tržieb o 640.000 € ročne. Tento pokles bol zaznamenaný od novembra 2012, teda 7 mesiacov pred zavedením IDS BK, a v čase výpočtov dopadov ešte nebol známy.

#### Vyhodnotenie:

Skutočné dopady boli odlišné od predpokladaných, avšak svojou výškou ich neprekročili. Dôvody, pre ktoré sa odlišujú predstavujú kvalita vstupných dát, (ne)naplnenie vstupných predpokladov – vid' odrážky pod tabuľkami č. 5 a 6, ako aj posun termínu zavedenia IDS BK o tri mesiace.

### 3. VYHODNOTENIE PLNENIA DOHODY O SPOLUPRÁCI PRI REALIZÁCIÍ INTEGROVANÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU NA ÚZEMÍ BRATISLAVSKÉHO KRAJA

Dňa 6.11.2012 bola podpísaná Dohoda o spolupráci pri realizácii Integrovaného dopravného systému na území Bratislavského kraja, medzi Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Bratislavským samosprávnym krajom a Hlavným mestom Slovenskej republiky Bratislava.

Účastníci dohody v nej prejavili spoločný záujem na zabezpečení a rozvoji účelnej, efektívnej a kvalitnej dopravnej obsluhy v rámci integrovaného dopravného systému verejnej hromadnej dopravy osôb na území BK a súhlasili s úlohou a postavením BID, a.s. ako koordinátora.

Taktiež sa účastníci dohody zaviazali k aktívnej spolupráci s BID, a.s. ako koordinátorom za účelom trvalého dosahovania princípov a cieľov IDS spočívajúcej najmä v tom, že budú bez zbytočného odkladu poskytovať údaje o svojich dopravných potrebách, o finančných prostriedkoch poskytovaných na dopravnú obsluhu a o miere využívania dopravy, ako aj o všetkých ďalších údajoch súvisiacich so zaistením dopravnej obsluhy.

Účastníci dohody deklarovali, že vytvoria všetky nevyhnutné a potrebné prevádzkové, technické a finančné podmienky pre zahájenie a následný rozvoj IDS v súlade s priebehom realizácie projektu IDS.

Taktiež sa zaviazali vyvinúť maximálne úsilie na naplnenie cieľov a princípov IDS a za tým účelom akceptovať návrhy BID. V tejto súvislosti má každé zásadné rozhodnutie o IDS podliehať schváleniu všetkých účastníkov dohody a v prípade, ak voči niektorému rozhodnutiu budú mať účastníci výhrady, v dobrej viere budú rokovať o tom, aby tento rozpor odstránili vzájomnou dohodou a prispievali tým k naplneniu princípov a cieľov IDS.

#### Vyhodnotenie:

Z uvedeného vyplýva, že koordinátor by mal mať prístup k takým informáciám o organizácii dopravy, dopravnej situácii a ekonomike dopravy, ktoré budú slúžiť k plneniu úloh v súlade s účelom jeho zriadenia. Dostávame sa však mnohokrát do situácie, že zo strany objednávateľov dopravných výkonov, ale najmä zo strany dopravcov nie sú poskytnuté potrebné a požadované údaje v zmysle vyššie uvedeného, resp. je úmyselne spochybňovaný účel ich použitia, resp. dôveryhodnosť koordinátora v súvislosti s nakladaním s údajmi. Považujeme to za zlý signál a značne to oslabuje pozíciu koordinátora, ako i možnosť kompetentne rozhodovať a navrhovať.

V súčasnosti stále dochádza k takým jednostranným rozhodnutiam objednávateľov dopravných výkonov, ktoré majú nezanedbateľný vplyv na ostatných objednávateľov dopravných výkonov v regióne. Do budúcnosti však nesmie dochádzať k rozhodnutiam

žiadneho z objednávateľov dopravných výkonov bez účasti koordinátora a bez predchádzajúcej odbornej diskusie a odborného posúdenia, ako i schválenia ostatnými partnermi v prípade zásadných rozhodnutí. Objednávateľia dopravných výkonov sa zriadením koordinátora mali vzdať istých kompetencií jeho prospech.

### **Naplnenie základných princípov IDS definovaných v Dohode**

V článku II Dohody o spolupráci pri realizácii Integrovaného dopravného systému na území Bratislavského kraja boli stanovené základné princípy IDS ako i základná definícia IDS.

IDS je systém spájajúci jednotlivé druhy verejnej hromadnej dopravy osôb na území Bratislavského kraja (ďalej iba ako „región“) za účelom zjednotenia dopravných, tarifných a ekonomických sústav dopravcov s cieľom zabezpečiť účelnú, efektívnu a kvalitnú dopravnú obsluhu územia regiónu.

Základné princípy IDS:

1. účelná integrácia dopravných systémov jednotlivých dopravcov a vytvorenie spoločnej dopravnej ponuky pre cestujúcich na území regiónu, ktorá rešpektuje zásadu optimalizácie dopravnej obslužnosti;
2. zjednotenie tarifných a informačných systémov, uplatnenie výhod jednotnej tarify, prepravných podmienok a spoločného cestovného dokladu;
3. uspokojenie prepravných potrieb cestujúcich v regióne pri efektívnom vynakladaní finančných prostriedkov celého systému IDS;
4. zavedenie, prevádzka, riadenie, správa a rozvoj IDS prostredníctvom zmluvných vzťahov so spoločnosťou Bratislavská integrovaná doprava, a.s., ktorú založili za účelom vybudovania IDS BSK a HMB.

### **Účelná integrácia dopravných systémov**

Musíme bohužiaľ konštatovať, že zatiaľ nedochádza k účelnej integrácii jednotlivých dopravcov a vytváranie spoločnej dopravnej ponuky a to i napriek návrhom zo strany BID. Dopravcovia a mnohokrát i objednávateľia dopravných výkonov uprednostňujú vlastné parciálne (či už ekonomické, alebo politické) záujmy, pri rozhodovaní sú ovplyvnení nastaveným rozpočtom a bránia sa zmenám, ktoré by mali vplyv na organizáciu dopravy v ich kompetencii a s tým súvisiace ekonomické dopady.

Bez dopravnej optimalizácie budú prostriedky do dopravy v Bratislavskom regióne vynakladané neúčelne a neefektívne, doprava bude pre objednávateľov drahšia a očakávané efekty z integrácie sa dostavia neskôr ako boli očakávané, alebo vôbec.

Verejná osobná doprava nie je finančne sebestačná a je „doplácaná z verejných zdrojov“, preto na ňu nemôžu platiť štandardné trhové pravidlá a konkurenčné prostredie, ale je úlohou koordinátora, ako aj objednávateľov dopravných výkonov, eliminovať konkurenciu jednotlivých dopravcov, dopravných módov a vhodne koordinovať a dopĺňať jednotlivé

dopravné kapacity, pre zabezpečenie čo najlepšej dopravnej obslužnosti regiónu v závislosti na dostupných zdrojoch.

Zriadením integrátora (koordinátora), mala byť na tento subjekt postupne prenášaná kompetencia účelného a efektívneho objednávaného všetkých dopravných výkonov v regióne, koordinácia jednotlivých dopravcov a dopravných módov, ako i s tým súvisiace stanovenie pomerov pre financovanie dopravy.

Keďže nie je možné v krátkom čase stanoviť spravodlivé pomery príspevkov jednotlivých dopravcov na verejnú osobnú dopravu v regióne, preto navrhujeme, aby plánované rozpočtové položky jednotlivých subjektov boli „zlúčené“ do jedného balíka (nemusí dochádzať k fyzickému presunu peňazí) a posudzované ako celok – dostupné finančné prostriedky na integrovanú dopravu v regióne. Zabezpečí sa tak koordinované a komplexné posudzovanie ponuky, potreby a dostupných financií. O ich prerozdelení na dopravnú obslužnosť územia sa musí rozhodovať bez spojenia objednávateľ – dopravca.

### **Zjednotenie tarifných a informačných systémov, uplatnenie výhod jednotnej tarify, prepravných podmienok a spoločného cestovného dokladu**

Spustením prvej etapy IDS BK došlo k zjednoteniu taríf a prepravných podmienok jednotlivých dopravcov zapojených do IDS BK v oblasti PCL, avšak boli ponechané tarifné podmienky dopravcov pre cestovné lístky na jednu cestu (duálne tarify).

Do budúcnosti je žiaduce, aby na území obsluhovanom IDS BK, bola jedna tarifa a dopravné prostriedky dopravcov zapojených do IDS BK na území IDS BK boli z pohľadu tarify využívané výlučne pre potreby IDS BK. Samozrejme uvedomujeme si zložitosť riešenia tohto problému, ktorý si vyžiada odbornú diskusiu najmä s dopravcami operujúcimi za hranicou územia BK.

### **Uspokojenie prepravných potrieb cestujúcich**

Sme toho názoru, že prepravné potreby cestujúcich sú dnes v podstate naplnené. Neznamená to však, že dopravná optimalizácia a korekcie v dopravnej obslužnosti nie sú nevyhnutné. Je potrebné stanoviť si presné štandardy a zásady dopravnej obsluhy pre jednotlivé časti regiónu na základe akceptovateľných parametrov.

Dopravná obslužnosť a jej aktívne riadenie je silná „zbraň“ pre ovplyvnenie rozvoja územia.

### **Zmluvné vzťahy**

Manažment zmluvných vzťahov pre zavedenie, prevádzku, riadenie, správu a rozvoj IDS je aktívny proces v súčasnosti bez akýchkoľvek problémov. Zmluvné vzťahy a dohody sú priebežne plnené, vyhodnocované a upravované podľa potreby.



**Bratislavská integrovaná doprava, a.s.**

V zmysle článku IV, BID je akciovou spoločnosťou založenou Bratislavským samosprávnym krajom a Hlavným mestom Slovenskej republiky Bratislavou za účelom:

- a) vypracovania zásad organizácie verejnej hromadnej dopravy osôb, stanovenia potrebného objemu výkonov pre jednotlivých dopravcov a dopravných subsystémov a ich prerokovania s HMB a BSK,
- b) navrhnutia taríf, cestovného a prepravného poriadku v IDS,
- c) vypracovania regionálneho projektu organizácie verejnej hromadnej dopravy,
- d) prípravy zmlúv na zabezpečenie prevádzky IDS medzi HMB a BSK na jednej strane a dopravcami na druhej strane,
- e) organizácie finančných tokov v rámci IDS,
- f) zabezpečenia jednotného informačného systému v IDS,
- g) kontroly výkonov a kvality dopravy v rámci IDS.

Vyhodnotenie

Pre to, aby BID mohla vykonávať zodpovedne všetky činnosti uvedené v článku IV, je nutné, aby spoločnosť mala plné kompetencie na rokovanie s dopravcami a prístup k informáciám o organizácii dopravy, výkonoch jednotlivých dopravcov, vyťažení spojov a liniek a pod., vrátane zmluvne dohodnutých podmienok medzi objednávatelmi dopravných výkonov a dopravcami. Spoločnosť BID z pozície koordinátora vníma ako značný problém, že (niektorí) objednávatelia dopravných výkonov, ani dopravcovia nie sú ochotní poskytnúť koordinátorovi požadované dáta, aj keď bolo dohodnuté, že spoločnosť BID, a.s. bude takto informácie žiadať vyslovene v súlade s preukázateľným účelom a zaviazá sa k ich ochrane. Tento problém je výrazný u regionálneho autobusového dopravcu SL a BSK.

Spoločnosť BID, a.s. v súlade s účelom a potrebou v spolupráci s objednávatelmi dopravných výkonov a dopravcami priebežne vykonáva body a), b), c), e), f)

Spoločnosť BID sa zatiaľ nepodieľa na príprave zmlúv na zabezpečenie dopravy medzi HMB a BSK na jednej strane a dopravcami na druhej strane. Vnímame to ako vážny nedostatok, ktorý môže mať za následok uzatváranie zmluvných záväzkov s dopravcami v rozpore s princípmi stanovenými v dohode.

Navrhujeme, aby spoločnosť BID bola v zmluvách na zabezpečenie dopravy medzi HMB a BSK na jednej strane a dopravcami na druhej strane jednou zo zmluvných strán (ďalšou zmluvnou stranou okrem objednávateľa dopravných výkonov a dopravcov).

BID vykonáva kontroly výkonov a kvality dopravy v rámci IDS v minimálnej miere, pričom formulácia „nevykonáva kontroly výkonov a kvality...“ sa viac približuje skutočnosti. Súvisí to jednak s nedostatočnými kapacitami BID, plnom vyťažení zamestnancov s prípravou druhej etapy IDS BK. V budúcnosti sa však na plnenie tejto úlohy chceme viac zamerať.



## 4. ZÁVER

Záverom možno konštatovať, že aj napriek očakávaniam sa návyky cestujúcich zavedením IDS BK veľmi nezmenili, a to z dôvodu, že neboli realizované výrazné zmeny. Z cieľov stanovených v Koncepcii BID môžeme z pohľadu cestujúceho vyhodnotiť ako:

- **skvalitnenie obslužnosti územia** – nebol splnený vôbec,
- **nadväznosť liniek** – splnený čiastočne,
- **pravidelný interval** – dlhodobo existuje v MHD, zavedený bol aj v železničnej doprave, v PAD nie je vôbec,
- **ekonomicky únosné cestovné** – možno považovať za splnený,
- **atraktivnosť verejnej hromadnej dopravy v konkurencii s individuálnou automobilovou dopravou** – zavedením IDS BK sa zatiaľ nezmenila.

Dôležitým atribútom integrovanej dopravy je **prehľadnosť** celého dopravného systému. Cestujúcemu stačí poznať základné trasy, ktoré sú jasne definované a interval, v ktorom je dané spojenie realizované. Vďaka tomu je cestovanie verejnou dopravou atraktívnejšie, pre cestujúceho, najmä v regionálnej doprave, nie je potrebné dlho študovať komplikované trasy liniek a pamätať si jednotlivé odchody spojov.

**Všetky tieto negatívne závery majú súvis predovšetkým s organizáciou dopravy.** Aj napriek tomu, že koordinácia jednotlivých druhov dopravy je základným znakom IDS, v prípade IDS BK prebehla len v minimálnej miere, a to vo forme zlepšenia prípojev spojov v prestupných uzloch a zjednotenia zastávok PAD s zastávkami MHD na území Bratislavy. Zvýšenie počtu spojov a pravidelné odchody boli na území IDS BK zavedené do praxe len železničnej doprave, ktorej obmedzujúcim prvkom boli rekonštrukcie infraštruktúry v priebehu roka a nedostatočný počet zastávok na území Bratislavy. V prímestskej autobusovej doprave neboli tieto parametre zohľadnené vôbec. V mestskej hromadnej doprave, ktorá uvedené ciele spĺňa najviac, sa naplno prejavilo jej dlhodobé podfinancovanie, čo vyústilo, najmä v autobusovej doprave, do zvýšenia nezrealizovaných spojov a v závere roka bolo až 60% vypadnutých spojov (z dôvodu nehôd, porúch atď.) nehradených.

Za jediný splnený cieľ tak môžeme považovať zachovanie ekonomicky únosného cestovného, a to aj napriek tomu, že úplne nenaplnilo očakávania. Zavedením tarifnej integrácie sa cestujúcim na území mesta Bratislavy rozšírili možnosti využívania vlakov a autobusov prímestskej dopravy. Avšak vzhľadom na nedostatočnú infraštruktúru a ponuku spojov v železničnej doprave, s ohľadom na (ne)pravidelnosť prímestskej autobusovej dopravy<sup>5</sup> je táto ponuka využívaná len v malom rozsahu. Pre cestujúcich z regiónu do Bratislavy boli ponúknuté predplatné cestovné lístky, pri ktorých sa na

---

<sup>5</sup> Nepravidelné odchody, „zhluková doprava“ (odchod viacerých spojov v rovnakom úseku v priebehu krátkeho času a následne dlhý časový úsek bez obsluhy), nejednotné zastavovanie vozidiel na rôznych zastávkach po trase...

základe zahraničných skúseností predpokladalo 40 - 60 % využívanie, v skutočnosti však dosahuje cca 15 - 17 %. To však môže mať priamy súvis s vyššie popísanými negatívami, ale aj s tým, že integrácia je len čiastočná.

V nevyhovujúcom stave sa nachádza aj infraštruktúra slúžiaca verejnej doprave, čo sú vo vzťahu k cestujúcim najmä stanice a zastávky, teda miesta prvého kontaktu. Pre objektívnosť však treba dodať, že tento stav sa, i keď malými krokmi, postupne zlepšuje – trať 120 je na území BSK kompletne zmodernizovaná, v plánoch, v rôznom stupni príprav alebo realizácie sú projekty na vybudovanie parkovísk P+R, prestupných terminálov, zlepšenie informačného zabezpečenia, nakupujú sa nové vozidlá. Prvými „lastovičkami“ týchto projektov sú už vybudované prestupné terminály v mestách Pezinok a Senec – i keď sa zatiaľ jedná o územie mimo zavedeného IDS BK. Ak sa v priebehu najbližších rokov podarí zrealizovať všetky, alebo aspoň väčšinu pripravovaných projektov, dosiahne stav infraštruktúry kvalitu porovnateľnú s inými krajinami.

V tomto čase ale pre občana, ktorý dnes nevyužíva verejnú dopravu, žiaľ nemáme, okrem spoločného lístka, žiaden iný argument na to, aby ju využívať začal.

## 5. VYBRANÉ UKAZOVATELE

Tabuľka č. 7 Základné údaje o rozsahu prevádzky IDS BK

sledovaný parameter	m.j.	hodnota	poznámka
rozloha územia	km <sup>2</sup>	1 317,2	Bratislava, Stupava, Malacky
počet obyvateľov	obyv.	484 106	
počet obcí		27	
- z toho miest		3	
počet dopravcov		3	regionálne + mestské
počet zón		19+2	
počet liniek		150	denné + nočné Malacky plne/čiastočne integrovaných
- z toho vlakových		4	
- z toho električkových		8	
- z toho ostatné linky MHD v Bratislave		82+20	
- z toho MHD v ostatných mestách		1	
- z toho prímestských		13+22	
výkony dopravcov	mkm	3 123 985 069	
- z toho výkony vlakových liniek		363 282 166	
- z toho výkony v MHD Bratislave		2 533 310 984	
- z toho výkony prímestskej autobusovej dopravy		227 391 919	
výkony dopravcov	vzkm	28 296 386	
- z toho výkony vlakových liniek		632 995	
- z toho výkony v MHD Bratislave		24 414 935	
- z toho výkony prímestskej autobusovej dopravy		3 248 456	

Tabuľka č. 8 Počty predaných PCL podľa územnej platnosti

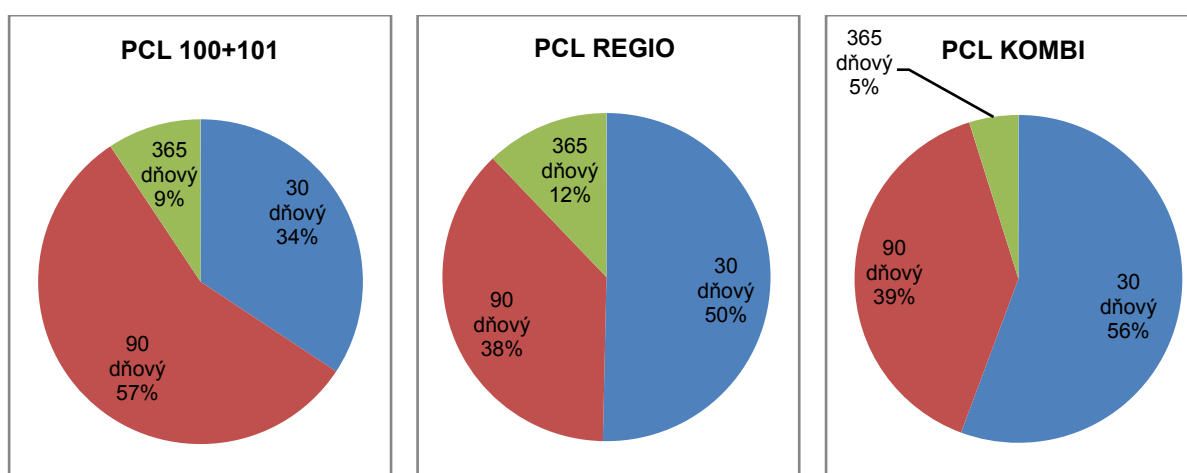
platnosť	06/2013	07/2013	08/2013	09/2013	10/2013	11/2013	12/2013	spolu	podiel
100+101	53 348	56 001	50 480	81 598	63 955	59 801	48 817	414 000	98,51 %
REGIO	24	15	19	36	48	33	14	189	0,04 %
KOMBI	585	461	594	1 010	1 416	1 130	797	5 993	1,43 %
sieťový	15	3	7	22	8	8	9	72	0,02 %

Z uvedeného prehľadu vyplýva, že PCL zahrňajúce aj regionálne zóny tvoria len zlomok zo všetkých PCL, pričom najväčší podiel majú PCL 100+101. Je však možné sledovať postupný nárast ich počtov, ako aj vplyv na ich predaj pôsobením sviatkami a prázdninovým obdobím.

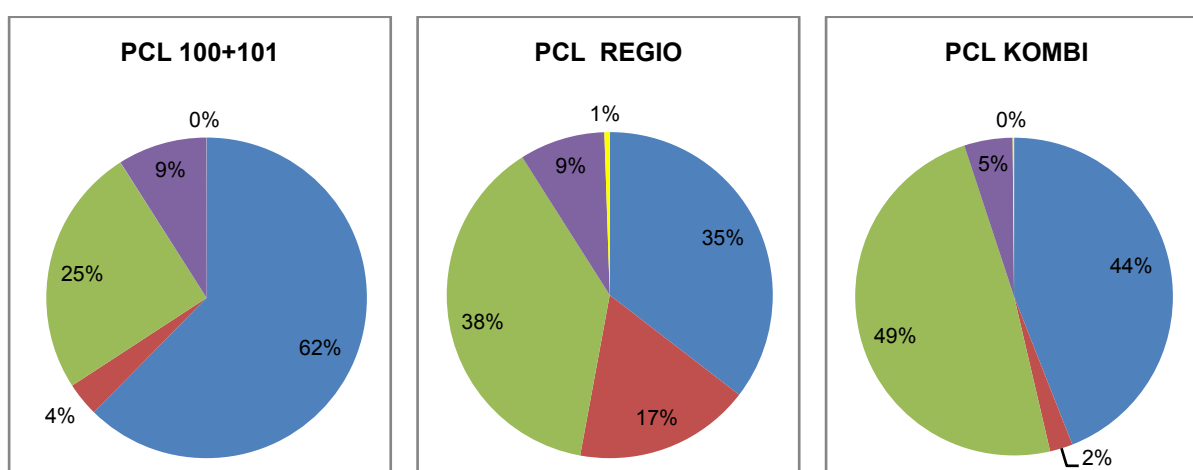
Tabuľka č. 9 Počty predaných PCL podľa časovej platnosti

platnosť	06/2013	07/2013	08/2013	09/2013	10/2013	11/2013	12/2013	spolu	podiel
30 dní	39 599	37 002	34 093	40 476	44 085	44 125	29 223	268 603	63,91%
90 dní	13 848	18 175	16 290	41 291	20 576	16 229	19 220	145 629	34,65 %
365 dní	525	1 303	717	899	766	618	1 194	6 022	1,43 %

Z uvedeného počtu predaných kusov cestovných lístkov tvoria najväčší podiel 30-dňové PCL, avšak po zohľadnení dĺžky platnosti jednotlivých druhov sa na cestovaní podieľajú len tretinovým až polovičným podielom (viď nasledujúce grafy).



Obr. 8 Štruktúra jednotlivých druhov PCL (podľa času platnosti)



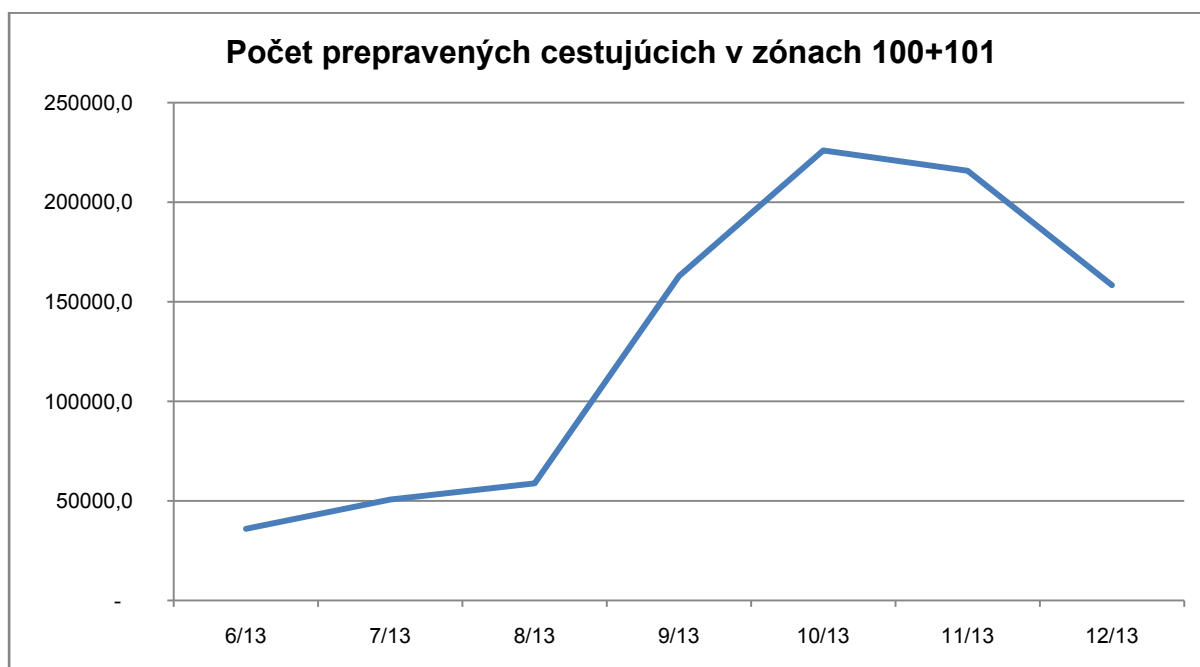
Obr. 9 Štruktúra jednotlivých druhov PCL (podľa kategórie cestujúceho)

Vysvetlivky: základný žiak študent dôchodca ĽZP

Podiely podľa kategórie cestujúceho sú pri jednotlivých druhoch značne odlišné. Zatiaľ, čo v zónach 100+101 tvoria takmer 2/3 cestujúci za plné cestovné, v regióne je pomer opačný a väčšinu tvoria práve cestujúci v kategórii zľavnenej prepravy (predovšetkým žiaci a študenti).

Tabuľka č. 10 Počty prepravených osôb vo vozidlách SL na tarifu IDS BK

platnosť	06/2013	07/2013	08/2013	09/2013	10/2013	11/2013	12/2013
v rámci zón 100+101	1 036	2 299	3 084	4 572	6 085	6 162	4 672
prechádzajúcich hranicou 101/215	22 315	30 612	35 012	100 459	140 189	133 251	97 859
prechádzajúcich hranicou 101/mimo IDS BK	12 659	17 785	20 762	57 888	79 787	76 442	55 802
mimo zón 100+101	1 569	1 604	1 519	6 551	9 954	9 261	6 541



Obr. 10 Vývoj počtu prepravených cestujúcich vozidlami SL v zónach 100+101 na tarifu IDS BK