

Koncepcia rozvoja verejnej osobnej dopravy v BK

**Pasportizácia a akčný plán modernizácie zastávok verejnej dopravy -
manažérske zhrnutie**

Zadávatel'

Bratislavský samosprávny kraj
Sabinovská 16
820 05 Bratislava

Zhotovitel'

PRO CEDOP s.r.o.
Milady Horákové 893
272 01 Kladno

2021

Cieľ koncepcie

Cieľom Bratislavského samosprávneho kraja (ďalej aj BK) bolo získať detailný prehľad o základnej infraštruktúre verejnej dopravy na svojom území pre jej ďalší rozvoj, ako aj prioritizáciu jednotlivých projektov modernizácie infraštruktúry pre prímestskú autobusovú a železničnú dopravu.

Cieľom koncepcie je vytvoriť predpoklady pre systémovú modernizáciu a údržbu základnej dopravnej infraštruktúry, aby ich stav zodpovedal moderným trendom pre komfortný a bezbariérový prístup k verejnej doprave.

V nadväznosti na vykonanú koncepciu budú realizované ďalšie projekty zamerané napríklad na zlepšenie technického stavu, rozšírenie a zjednotenie vybavenia, či zjednotenie vizuálu všetkých nástupných, výstupných alebo prestupných miest v sieti verejnej dopravy.

Pasportizácia

Prvým výstupom v rámci spracovania koncepcie je pasportizačná databáza uložená vo formáte Microsoft Excel obsahujúca informáciu o každom preddefinovanom atribúte (napríklad existencia zastávkového zálivu, prítomnosť automatu na lístky, plánu okolia a pod.) pre každú zastávku, stanicu, resp. nástupnú hranu zvlášť. Prílohou databázy je fotografická dokumentácia každej nástupnej hrane autobusovej zastávky alebo železničné zastávky (stanice), ktorá pozostáva predovšetkým z nasledujúcich fotografií:

- pohľad na zastávku/nástupnú hranu zachytávajúci jej celý priestor, tak aby bolo čo najlepšie viditeľné prítomné vybavenie;
- pohľad na označník/ ceduľu zastávky smerom od nástupnej hrany;
- pohľad na informačný panel s cestovnými poriadkami alebo inými informáciami (ak existuje)
- fotografický záber každej nástupnej hrany, resp. každého nástupišťa zvlášť;
- fotografický záber zachytávajúci celý priestor stanice, tak aby bol celý priestor stanice čo najlepšie viditeľný (360stupňový záber);
- pohľad na cyklostojany alebo P+R;
- ďalšie fotografie dokumentujúce štruktúru zložitejšej stanice, prepojenie zastávky s okolím (vstupy, výstupy), pohľady na ďalšie vybavenie atď.

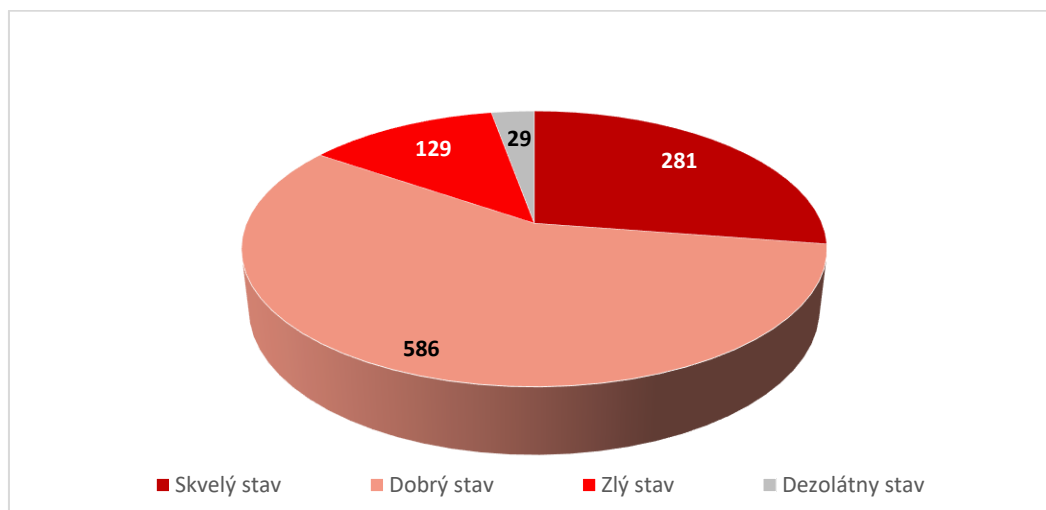


Ukážka fotodokumentácie: zastávka Bratislava, „Logistické centrum – staré zábradlie prechádza cez prístrešok pre cestujúcich

V rámci autobusových zastávok bolo zhotovených cca 29 000 dokumentačných fotografií.

Zo spracovaných pasportov boli získané okrem iného nasledujúce agregované údaje o zastávkových hranách PAD:

Vlastnosť, vybavenie	Áno	Nie
Označník zastávky	882	143
Elektronický informačný panel u označníka zastávky	54	971
Elektronický informačný panel s cestovnými poriadkami a ďalšími informáciami	22	1003
Reproduktor	8	1017
Tlačený informačný panel s cestovnými poriadkami	925	
	Ľahko poškodený – čitateľný	Ťažko poškodený – nečitateľný
	176	26
Info o tarife	634	
	Ľahko poškodený - čitateľný	Ťažko poškodený - nečitateľný
	54	20
		391



Podiel autobusových zastávok podľa ich technického a estetického stavu

Vlastnosť, vybavenie	Áno	Nie	Polozáliv	Slučka	Spevnený povrch	Nespevnený povrch
Zastávkový záliv	501	401	85	38		
Materiál povrchu miesta nástupu cestujúcich					843	181
Vývýšené nástupište	575					
	Obyčajný obrubník	Kasselský obrubník	450			
	552	23				
Vodorovné dopravné značenie	446	579				
Prístup prechodom pre chodcov	592	433				

V prípade zastávok prímestskej autobusovej dopravy boli zistené síce aj významné nedostatky (napr. viac ako 10 % zastávkovým stanovištiám chýba označník ako základný prvok zastávky, na cca 1/3 neboli informácie o tarife a pod.), ale zároveň konštrukcia zastávok nie je tak zlá – zastávkový záliv má prakticky skoro celá polovica všetkých stanovišť a viac ako 80 % stanovišť má spevnený povrch

nástupnej hrany. Zapracovať je potrebné na aktuálne stavebnom (a estetickom stave), ale ako „zlý“ či priamo „dezolátny“ bol ich stav vyhodnotený len v 15 % prípadov.

Súčasťou akčného plánu je tiež indikatívny výber 50 „TOP“ autobusových zastávok, ktoré si zaslúžia prioritnú modernizáciu.

Pokiaľ ide o železniciu, boli stručne diskutované aj jednotlivé konkrétne zastávky, kde bol buď zistený väčší problém alebo kde sa navrhujú nejaké opatrenie (odporúčanie).

Najčastejšími problémami železničných zastávok bolo:

- Málo tabúl s názvom zastávky, ich zlé umiestnenie, chýbajúce tabule. Chýbajúce označenie smerov vlakov.
- Chýbajúci oficiálny – bezpečný prístup jednak z oboch koncov nástupišťa rovnobežne s koľajami, tak z oboch strán kolmo na koľaje (pred a za koľajiskom)
- Ďalšie chýbajúce prvky informačného a navigačného systému
- Zbytočné zábradlie, ktoré komplikuje prístup z parkoviska P+R na nástupište

Pokiaľ ide o železničné zastávky, tam sú väčšie rozdiely dané tým, či sa jedná o už rekonštruovanú stanicu/zastávku, alebo nie. V tom druhom prípade možno často vidieť „biedu a utrpenie“ danú dlhodobým zanedbávaním údržby a odsúvaním rekonštrukcie. V prípade už rekonštruovaných zastávok, najmä na koridorovej trati, je však škoda nevyužitých príležitostí v podobe chýbajúcich prístupov k stanici, premyslenejšiemu riešeniu z hľadiska funkčnosti a komfortu pre cestujúcich a pod.



Ukážka popísania chýbajúceho prístupu z jedného konca nástupišť.

Akčný plán

Druhým kľúčovým výstupom je akčný plán s navrhnutými opatreniami, ktorá sú členené na

- systémové, tj. týkajúce sa celého systému IDS;
- individuálne typové opatrenia
 - týkajúce všetkých dopravných módov – napríklad parkovísk P+R;
 - týkajúce sa zastávok konkrétneho dopravného módu
 - autobusové
 - železničné

Kombináciou údajov pasportizačnej databázy pre zastávky PAD a jednotkových údajov o finančných nákladoch je možné získať informácie o rozsahu potrebných modernizačných aktivít a indikatívneho objemu potrebných finančných zdrojov. Napríklad na koľkých zastávkových stanovištiach nie je spevnená nástupná plocha, koľko označiek úplne chýba, kde nie je prechod pre chodcov cez komunikáciu atď.

V rámci systémových opatrení bola odporúčaná **regionalizácia a navýšenie rozsahu objednáwanej železničnej dopravy** s čiastočne zmiešaným modelom, ktorý spočíva v objednávaní diaľkovej dopravy štátom a regionálnej dopravy VÚC za súčasného zabezpečenia dostatočnej miery vplyvu VÚC na podobu dopravy diaľkovej (s cieľom vzájomnej synergie všetkých liniek na danom území), a naopak výraznej finančnej spoluúčasti štátu na doprave regionálnej. Ide o krok smerom k väčšej subsidiarite verejnej dopravy.

Ďalej sa odporúča **zapojenie BK do prípravy infraštruktúrnych projektov verejnej dopravy** a tiež ich **auditovanie z hľadiska užívateľskej prívětivosti**. Tu je priestor aj pre participáciu obcí a občanov.



Príklad dobrej praxe: odchodová tabuľa už na východe z parkoviska P+R, Pezinok

Na účely využitia pri príprave budúcich projektov Koncepcia prináša **zásady návrhu terminálov integrovanej prepravy** a rovnako **námety pre aktualizáciu Plánu udržateľnej mobility BK**.



Príklad dobrej praxe: Prestup vlak – autobus štýlom hrana-hrana. Ostermiething, Rakúsko



Príklad dobrej praxe: spojenie dizajnu a funkčnosti: zastrešená čakáreň sa stala z diaľky viditeľnou dominantou. Fribourg, Švajčiarsko.

Koncepcia rovnako odporúča vytvoriť **jednotný informačný a navigačný systém** - cieľom je vytvoriť jeden „bezšvový“ systém verejnej dopravy aj v oblasti informácií pre cestujúcich, ktorý zvýši kvalitu a pohodu cestovania pre existujúce cesty a zároveň bude vhodnou formou propagovať sám seba – vhodne upozorňovať na možnosti, ktorými IDS disponuje.



Príklad dobrej praxe: Schéma liniek prímestských vlakov na podlahe staničnej haly môže zrazu študovať viac ľudí ako u bežnej vitríny. Madrid-Chamartín, Španielsko

Boli zostavené zásady takéhoto systému. Ďalej Koncepcia prináša **odporúčania pre spôsob budovania systému parkovísk P+R**.

Výsledky pasportizácie v podobe súhrnnej databázy spoločne s dokumentáciou jednotlivých lokalít umožnia vhodne vyberať najpotrebnejšie miesta na modernizáciu a zároveň spomínané zásady spolu s početnými ukážkami dobrej praxe zo zahraničia poskytnú inšpiráciu k nájdeniu riešení, ktoré ocenia cestujúci. Aktuálne oneskorenie v stave zastávok oproti vyspelejším regiónom nie je len nevýhodou – umožňuje si totiž vziať to najlepšie zo súčasnej praxe a neopakovať chyby iných.