



# Našartujme skrytý potenciál nášho kraja!

Verejná doprava a prínosy integrovaného dopravného systému (IDS)

**LUNTER**

**PRE DOBRÝ KRAJ**

## Banskobystrický samosprávny kraj

- 655 000 obyvateľov
- 516 obcí
- 13 okresov

## Verejnú dopravu v kraji zaisťuje

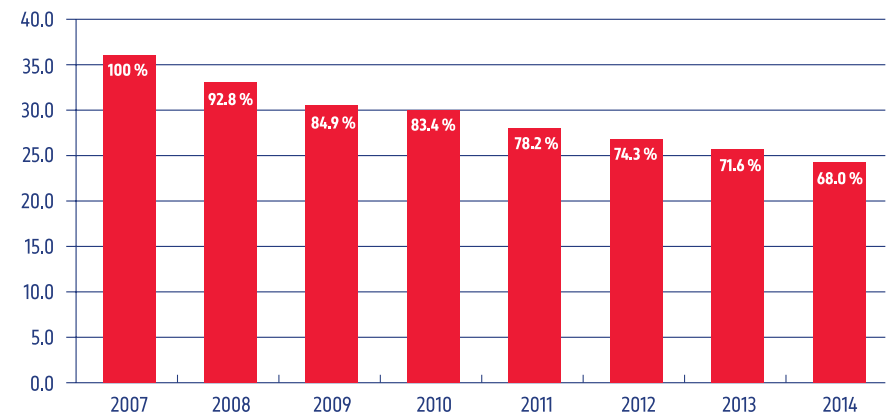
- Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. [ZSSK]
- V pravidelnej prímestskej autobusovej doprave na území Banskobystrického samosprávneho kraja pôsobia v súčasnosti dve dopravné spoločnosti: Slovenská autobusová doprava Zvolen, a.s. a Slovenská autobusová doprava Lučenec, a.s.
- Celkovo 15 vydaných dopravných licencií pre autobusovú dopravu

- Vlastná mestská doprava [MHD] má 6 miest, ktoré majú celkovo 219 000 obyvateľov a tvorí 33 % kraja [Banská Bystrica, Zvolen, Žiar nad Hronom, Brezno, Lučenec, Rimavská Sobota]

## Súčasný stav verejnej dopravy v Banskobystrickom kraji

- Súbehy autobusovej a vlakovej regionálnej dopravy
- Cestujúci musia platiť osobitný lístok v každej dopravnej spoločnosti
- Trvalý pokles cestujúcich v regionálnej autobusovej doprave [v rokoch 2007 – 2014 pokles o 32 %]

### Prehľad počtu prepravených osôb v regionálnej autobusovej doprave na území BBSK za obdobie 2007 – 2014



## Dôvody integrácie verejnej dopravy

- Zjednodušenie cestovania pre obyvateľov kraja aj návštevníkov regiónu – možnosť cestovania s jedným cestovným lístkom vlakom aj MHD.
- Odstránenie súbežných vlakových a autobusových spojov (vlaký a autobusy by mali začať spolupracovať, nie si konkurovať).
- Lepšie využitie verejných prostriedkov pre zlepšenie dopravnej obsluhy celého kraja.
- Zvýšenie počtu prepravených cestujúcich vo verejnej doprave.

## Zahájenie integrácie verejnej dopravy

- Založenie krajského organizátora verejnej dopravy [potreba rozhodnúť o právnej forme – príspevková organizácia/obchodná spoločnosť/iná].
- Určenie kompetencií krajského organizátora – za čo všetko bude zodpovedný [zmluvy s dopravcami, tarify, rozúčtovanie tržieb, vybavenie cestujúcich, cestovné poriadky, atď.].
- Stanovenie organizačnej štruktúry.
- Príjem personálu.
- Zahájenie činnosti [zahájenie vyjednávani o zapojení dopravcov,

miest a obcí do systému IDS].

- Spustenie webu [informácie pre cestujúcich, informácie o IDS, cestovné – tarifné a prepravné podmienky, mapy, informácie o výlukách a výnimkách a ďalšie].

## Harmonogram integrácie verejnej dopravy v Banskobystrickom kraji

- Postupné rozčlenenie kraja na jednotlivé spádové oblasti, ktoré majú vzájomné dopravné väzby a historicky tvorili kompaktné územie. Integrácia verejnej dopravy by potom mala prebiehať po týchto celkoch.
- Integrácia prvého funkčného celku, vrátane optimalizácie liniek autobusovej dopravy, s cieľom zlepšiť dopravnú obsluhu územia, obmedziť súbežné autobusy a lepšie previazať autobusové spoje so železničnou dopravou je možné v časovom horizonte 8 mesiacov. Tzn., zahájenie prvej fázy IDS je možné od decembrovej zmeny cestovného poriadku 2018/2019. Na optimalizovaných linkách zaradených do IDS je potom možné zahájiť prípravu na výberové riadenie autobusového dopravcu na takomto prevádzkovo ucelenom území

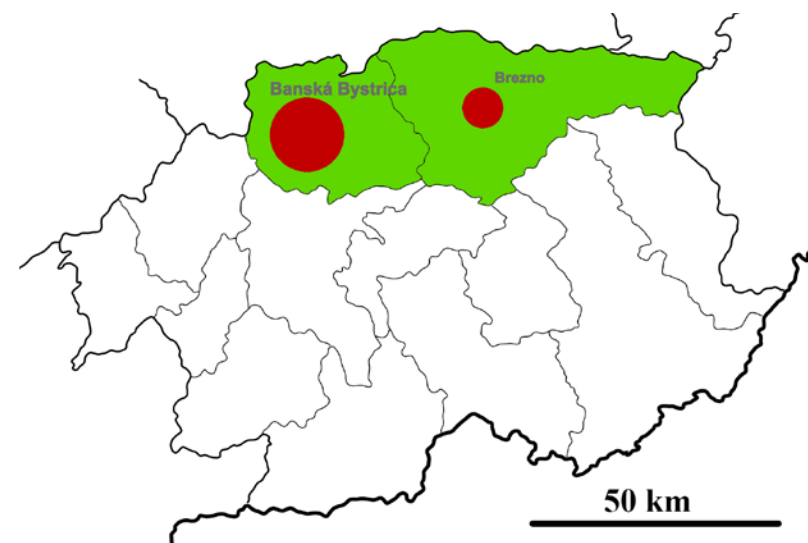
s cieľom uzavrieť nové zmluvy, prípadne definovať nové štandardy kvality. Predpokladaná doba trvania celého procesu je dva až tri roky. Termíny pre zahájenie prípravy výberového riadenia na autobusových dopravcov je potrebné zvoliť s ohľadom na termíny platnosti súčasných zmlúv.

- Ďalšie rozširovanie integrácie by malo prebiehať po menších celkoch, najvhodnejšie do veľkosti maximálne 40 až 50 tisíc obyvateľov alebo do 40 až 50 obcí, ktoré je možné do IDS pridávať niekoľkokrát ročne. Najlepšie v termínoch zmeny cestovných poriadkov na železniciach, začiatkom školského roka a pod.

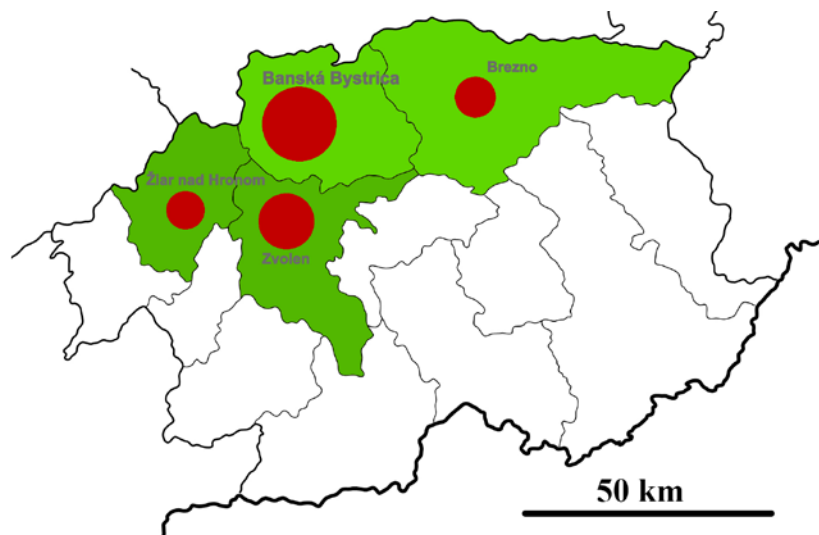
Parametrom na určenie celkov by mala byť prevádzková dopravná a ekonomická previazanosť územia, preto nie je vhodné presne kopírovať napr. hranice jednotlivých okresov. Dôležitá je predovšetkým spádovosť územia pre dennú dochádzku, teda súbor obcí, z ktorých prevažuje dochádzka do konkrétneho spoločného osídlenia mesta, a toto celistvé územie naraz zaradiť do IDS.

- Integráciu celého územia kraja je možné uskutočniť v postupných, približne dvanástich krokoch, tak, aby boli následne do IDS pridávané ďalšie oblasti. Integrácia celého kraja by mala byť dokončená v horizonte 4 až 5 rokoch.

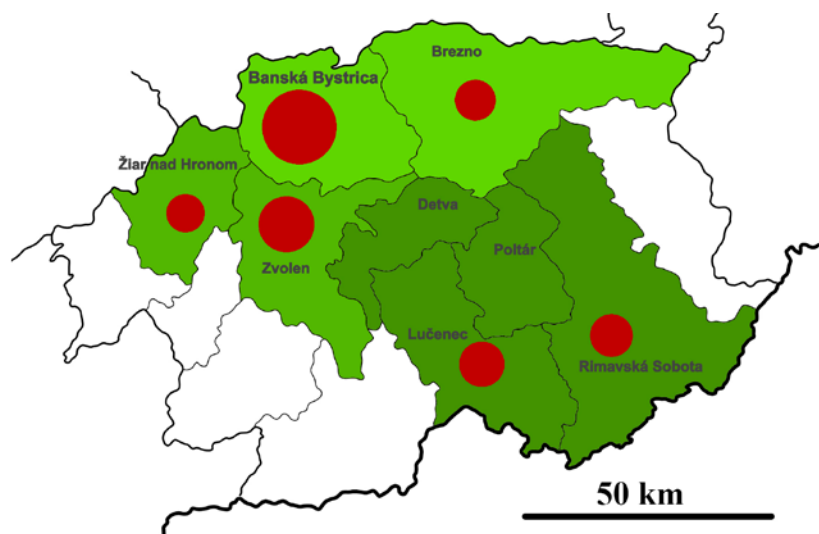
## 1. fáza integrácie dopravy



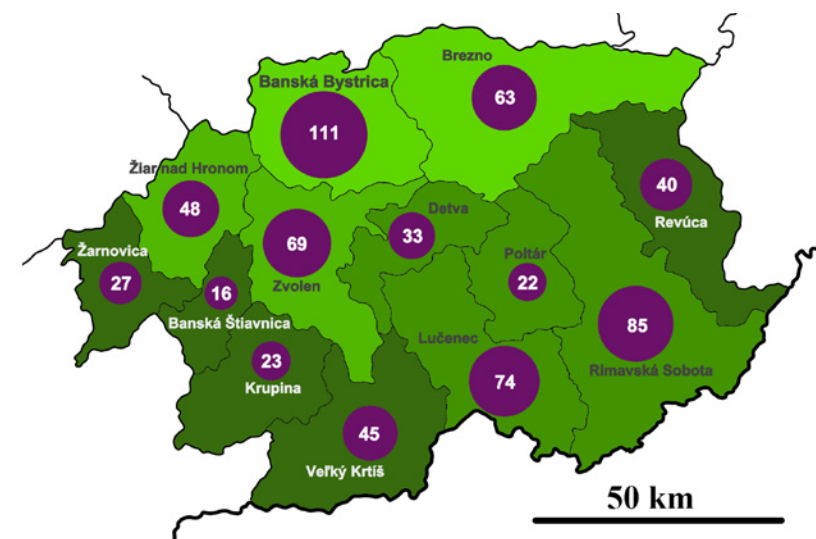
## 2. fáza integrácie dopravy



## 3. fáza integrácie dopravy



## 4. fáza – dokončenie integrácie dopravy na celom území



### Definície tarify a spôsobu vybavenia cestujúcich

- Bude potrebné zvoliť tarifu alebo vybrať vhodnú kombináciu [kilometrový, zónový, zónovo relačný, časový lístok] a vytvoriť cenník pre jednotlivé jazdy aj pre dlhodobé predplatné cestovné lístky. Cestovné v rámci IDS by malo byť vždy o niečo lacnejšie, než súčet samostatne zakúpených cestovných líst-

kov, dopravcom odpadajú náklady spojené s predajom cestovného lístka pre každú jazdu zvlášť.

- Bude potrebné vhodne zvoliť prípadné zóny – najmä tak, aby ľudia pri cestovaní na rovnakej trase vlakom alebo autobusom prechádzali cez rovnaké zóny a vďaka tomu mohli neobmedzene využívať na jeden cestovný lístok oba dopravné módy podľa svojich dopravných potrieb.

- Zvoliť spôsob odbavenia cestujúcich (papierové cestovné lístky, čipové karty IDS, bankové karty, bezkontaktné platby mobilom s pomocou NFC technológie, a pod.) a tomu prispôbiť odbavenie cestujúcich vo vozidlách a zaistiť clearingové centrum pre rozúčtovanie tržieb. Je možné zvoliť kombináciu i niekoľkých systémov súčasne. Na zriadenie šikovných vybavovacích systémov by malo byť možné využiť spolufinancovanie z európskych fondov.

## Optimalizácia autobusovej dopravy

- Spoločne s tarifnou integráciou je potrebné zmeniť dopravnú obsluhu v oblasti zapojenej do integrovaného systému tak, aby bola prevádzka čo najefektívnejšia.
- Cieľom optimalizácie autobusovej dopravy by malo byť:
  - ▶ odstránenie súbehu autobusových a vlakových spojov, aby v rovnakom čase nešiel vlak i autobus po rovnakej trase,
  - ▶ zlepšenie previazanosti autobusových a vlakových liniek, garantované prestupy medzi vlakmi a autobusmi podľa cestovného poriadku,

- ▶ posilnenie autobusových spojov v oblasti mimo železničnej trasy,
- ▶ prípadné posilnenie vlakových spojov na hlavných trasách pre zaistenie lepšej naviazanosti medzi vlakmi a autobusmi alebo pre rozšírenie dopravnej obsluhy v rámci celého dňa (napr. pridanie večerných alebo ranných spojov).

## Optimalizácia železničnej dopravy

- Rozsah dopravy je závislý na financovaní rozpočtu Ministerstva dopravy a výstavby SR.
- Je možné vyjednávať o časovej polohe vlakov a o početnosti ich zastavení.
- Rozšírenie počtov vlakových spojov je možné urobiť vlastnou objednávkou dráhovej dopravy nad rámec objednávky zo strany štátu (Ministerstva dopravy), a to v rámci ponukového riadenia alebo priamym zadaním zmluvy o službách vo verejnom záujme v súlade s legislatívou EÚ (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave). Je možné o tomto vyjednávať ako so ZSSK, tak aj prípadne s inými dopravcami.

## Financovanie rozsahu objednávky verejnej dopravy

- Úspory vzniknú obmedzením súbežných autobusov a vlakov, vďaka redukcii autobusových spojov idúcich v rovnaký čas a rovnakým smerom ako vlak.
- Tieto usparené autobusové kilometre je možné využiť pre:
  - ▶ posilnenie prímestskej autobusovej dopravy jazdiacej do miest, kde funguje MHD, kde regionálne autobusy spoločne so spojmi MHD vytvoria v meste jeden systém, v ktorom bude možné cestovať s jedným cestovným lístkom za rovnaké peniaze,
  - ▶ posilnenie autobusovej dopravy v odľahlých regiónoch, kde je väčšia mobilita obyvateľstva, ale spoje tam dnes chýbajú, tým dôjde k zlepšeniu dochádzky za prácou a zlepšeniu naviazanosti na vlakovú dopravu,
  - ▶ posilnenie vlakových spojení – objednávka kraja nad rámec objednannej dopravy zo strany Ministerstva dopravy.

## Financovanie koordinátora integrovaného dopravného systému (IDS)

- Túto organizáciu zriadenú krajom bude financovať priamo krajský úrad.
- Náklady na prevádzku by sa mali pohybovať okolo 500 000 eur ročne, v skutočnosti ale bude celkové navýšenie rozpočtu na zaistenie verejnej dopravy nižšie, pretože:
  - ▶ približne polovicu nákladov tvoria mzdy – časťou zamestnancov koordinátora IDS môžu byť zamestnanci presunutí odborom dopravy z krajského úradu, ktorých mzdy a ďalšie spojené výdavky by krajský úrad platil priamo,
  - ▶ celková výška prevádzkových nákladov koordinátora IDS bude závislá na jeho kompetencii, či všetko bude riešiť, pričom kompetencie koordinátora IDS sa môžu postupom času meniť,
  - ▶ rozširovanie kompetencií ale neznamená celkový nárast nákladov, len ich iné usporiadanie. Napríklad: ak bude koordinátor IDS zodpovedný za tvorbu a zverejňovanie cestovných poriadkov, potom bude musieť síce zaplatiť osoby, ktoré budú túto činnosť vykonávať, ale túto činnosť už nebude musieť za-

bezpečovať každý dopravca zvlášť. Vďaka tomu je možné znížiť náklady, napr. autobusovým spoločnostiam a im tak platiť menej. Prínosom je, že sa cestovné poriadky budú tvoriť spoločne na jednom mieste, čo zníži náklady na ich tvorbu a zároveň umožní ich lepšie zostavovanie v rámci celého kraja k spokojnosti cestujúcich.

### Ďalšie etapy rozvoja integrovaného dopravného systému

- Zriadenie centrálného dispečingu pre zaistenie garantovaných prípojov.
- Zriadenie infolinky pre cestujúcich (riešenie mimoriadnych udalostí, zaistenie informácií, prečo spoj nejde, informácie o meškaniach).
- Vytvorenie mobilnej aplikácie (cestovné poriadky, on-line informácie o polohe spoja, meškani, odjazdové tabule, informácie o tarifách, prepravné podmienky, atď.).
- Definovanie štandardu kvality v rámci IDS – nastavenie podmienok, ktoré bude musieť dopravca spĺňať, pokiaľ sa bude uchádzať o prevádzkovanie verejnej dopravy v kraji – ide spravidla o definície komfortu [kúrenie, klimatizácia,

typy sedadiel], informačné systémy, prístupnosť pre cestujúcich so zdravotným postihnutím, kapacita súprav a vozidiel, a pod. Rovnako tak bude povinnosť túto kvalitu začať dodržiavať od určitého vopred stanoveného dátumu. Prípadne je možné túto kvalitu začať požadovať v prípade predĺženia už existujúcej zmluvy.

- Na základe plánu dopravnej obsluhy stanoviť priority rozvoja verejnej dopravy a pre ich naplnenie formulovať konkrétne požiadavky na Ministerstvo dopravy a výstavby SR, a to požiadavky na rozširovanie rozsahu dopravnej obsluhy verejnou dráhovou dopravou, či požiadavky na modernizáciu cestnej a železničnej infraštruktúry.

### Prínosy integrovaného dopravného systému

- Lepšie využitie verejných finančných prostriedkov na zaistenie dopravnej obslužnosti kraja.
- Jednoduchšie cestovanie verejnou dopravou – na jeden cestovný lístok vlakom, autobusom i MHD.
- Lepšia nadväznosť na prestupy najmä medzi autobusmi a vlakmi.

- Zlepšenie dopravnej obsluhy kraja a zvýšenie mobility obyvateľstva [jednoduchšie dochádzanie za prácou aj za vzdelaním].

- Zvýšenie atraktivity verejnej dopravy.

- Zvýšenie počtu prepravených cestujúcich vo verejnej doprave. Zníženie dopravenej záťaže na cestách, zníženie počtu automobilov prechádzajúcich do miest, zlepšenie kvality ovzdušia i celkovej kvality života v mestách, menšia potreba parkovacích miest.

- Zvýšenie tržieb z cestovného vďaka väčšiemu počtu prepravených cestujúcich.

- Centrálnym riadením a koordináciou verejnej dopravy je možné dosiahnuť nižšie náklady na čiastkové úkony [napr. tvorba cestovných poriadkov] a rovnako tak zvýšenie celkovej kvality verejnej dopravy ako služieb.

Zdroje:

[1] Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja 2015 – 2023

<https://www.enviroportal.sk/eia/dokument/232753>

[2] Zoznam dopravných licencií vydaných BBSK, dostupné on-line na:

<https://www.bbsk.sk/eSlu%C5%BEby/Doprava/Dopravn%C3%A9licencie/Zoznamdopravn%C3%BDchlicenci%C3%ADvydan%C3%BDchBBSK.aspx>

**AUTOR:**  
Miroslav Vyka,  
prezident Svazu cestujících  
ve veřejné dopravě [ČR]