

PREŠOVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ
Úrad Prešovského samosprávneho kraja

Materiál do Zastupiteľstva
Prešovského samosprávneho kraja
dňa: 21.06.2021

Číslo poradia: 21

Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja

Predkladá:

Ing. Alexander Galajda

Vedúci odboru dopravy

Prešovského samosprávneho kraja

Návrh na uznesenie:

v prílohe

Spracoval:

Ing. František Petro, PhD.

Odsúhlasil:

Mgr. Fabián Novotný

riaditeľ Úradu Prešovského samosprávneho kraja

Prerokované:

Komisia dopravy

V Prešove dňa 11.06.2021

N Á V R H

n a u z n e s e n i e

Zastupiteľstvo Prešovského samosprávneho kraja

A. Berie na vedomie

- **Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja**

Dôvodová správa

Dopravnou obslužnosťou sa rozumie vytvorenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave na zabezpečenie pravidelnej dopravy na území kraja alebo obce. Primeraným rozsahom sa rozumie počet spojov za deň, presnosť a pravidelnosť jednotlivých spojov na jednotlivých autobusových linkách na uspokojenie dopytu verejnosti počas jednotlivých dní v týždni pri zohľadnení možností súbežných prepráv a prestupu, vzdialenosti k zastávkam, priepustnosti ciest v priebehu dňa, bezpečnosti prepráv, výbavy a kapacity vozidiel a cestovného pre vybrané skupiny cestujúcich.

Na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia objednávateľ zostavuje plán dopravnej obslužnosti a uzatvára s dopravcami zmluvy o službách. Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ berie do úvahy oprávnené požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu a ďalšie kapacitné možnosti dopravcov, technický stav ciest na trase autobusových liniek, kapacitné možnosti súbežnej železničnej dopravy a mestskej dráhovej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania prepravy a finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu za službu vo verejnom záujme ("príspevok na úhradu"). Pri zostavovaní plánu dopravnej obslužnosti objednávateľ spolupracuje s objednávateľom dopravných služieb železničnej dopravy na zosúladení kapacitných a prevádzkových možností v železničnej doprave a v pravidelnej autobusovej doprave.

Rámcový obsah plánu dopravnej obslužnosti stanovuje zákon NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších zmien a predpisov a zákon NR SR č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších zmien a predpisov.

Plán dopravnej obslužnosti je podkladom na udeľovanie dopravných licencií, na uzatváranie zmlúv o službách a na zostavovanie cestovných poriadkov v pravidelnej doprave.

Objednávateľ (Prešovský samosprávny kraj) musí vypracovať plán dopravnej obslužnosti tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obslužnosti územia, najmä racionálne usporiadanie pravidelnej dopravy s cieľom minimalizovať súbežné prepravy a vytvoriť funkčnú nadväznosť pravidelnej dopravy na železničnú dopravu a na mestskú dráhovú, a aby podporoval integrované dopravné systémy.

Vzhľadom na rozdelenie spracovania Plánu dopravnej obslužnosti (PDO) Prešovského samosprávneho kraja (PSK) do šiestich etáp sú spracované nasledovné etapy:

1. ETAPA: Podrobné oboznámenie sa s Plánom udržiateľnej mobility PSK

2. ETAPA: Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy PSK verejnou osobnou dopravou
3. ETAPA: Posúdenie a zdokonalenie štandardov dopravnej obsluhy verejnej osobnej dopravy (navrhnutých v rámci PUM PSK) za účelom ich aplikovateľnosti v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko
4. ETAPA: Koncept linkovej obsluhy PSK s ohľadom na funkčný región Východné Slovensko.
5. ETAPA: Podrobné definovanie všetkých liniek VOD v PSK, vrátane relevantných exteritoriálnych presahov a potrebných infraštruktúrnych opatrení.
6. ETAPA: Ciele a zámery v oblasti ďalšieho rozvoja VOD v PSK, s ohľadom na funkčný región Východné Slovensko.

Nad rámec zadania PDO PSK boli vypracované elektronické výstupy najmä podklady v MS Excel, ktoré môže objednávatel' PSK resp. organizátor IDS Východ, s.r.o. využiť pri svojej práci do budúcnosti.

Je potrebné uviesť, že Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja bol spracovaný na základe údajov z pred pandémie koronavírusu COVID-19, čiže z roku 2019. Išlo o tzv. štandardné obdobie ponuky verejnej osobnej dopravy na zabezpečenie dopravnej obslužnosti.

Názov diela: **Plán dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja**

Cena diela bez DPH: **199 500,- €**

DPH: **39 900,- €**

Cena diela s DPH: **239 400,- €**

Slovom cena vrátane DPH: dvestotridsaťdeväťtisícštyristo eur.

Prvotnou podmienkou pre spracovateľa Plánu dopravnej obslužnosti Prešovského samosprávneho kraja je nadväznosť na Plán udržiateľnej mobility Prešovského samosprávneho kraja (ďalej PUM PSK), ako aj komunikácia so spracovateľom Plánu dopravnej obslužnosti Košického samosprávneho kraja v záujme tvorby integrovaného dopravného systému (ďalej IDS) funkčného regiónu Východné Slovensko – komunikáciu zabezpečí objednávatel' PDO PSK.

1. ETAPA: Podrobné oboznámenie sa s Plánom udržiateľnej mobility PSK (ďalej PUM PSK)

V rámci tejto etapy spracovateľ PDO analyzoval výstupy PUM PSK, predovšetkým sa podrobne oboznamuje s dátami o súčasnom a potenciálnom prepravnom dopyte a s dopravným modelom dodaným v rámci projektu PUM PSK (softvér: Aimsun, formát: .ang). Možnosť korekcií v analýzach PUM PSK po dohode s objednávatelom PDO PSK.

2. ETAPA: Analýza súčasného stavu dopravnej obsluhy PSK verejnou osobnou dopravou

Výstup 2. etapy vypracovania PDO PSK obsahuje:

- vyhodnotenie údajov o prepravných prúdoch v regionálnej verejnej osobnej doprave (ďalej VOD) podľa jednotlivých liniek a spojov a ich porovnanie s ponúkanou prepravnou kapacitou na týchto linkách/spojoch,
- dáta z elektronických pokladní z prímestskej autobusovej dopravy (ďalej PAD) a zo železničnej dopravy (ďalej ŽD) zabezpečí objednávatel PDO spracovateľovi PDO, a to za 3 typy dní:
 - bežný pracovný deň,
 - víkend,
 - letný pracovný deň.
- vyhodnotenie údajov o tržbách v PAD podľa jednotlivých liniek a spojov,
- vyhodnotenie údajov o jednotlivých typoch cestujúcich,
- približné grafické znázornenie atrakčných obvodov zastávok VOD (hranica dostupnosti do 500 m a hranica dostupnosti do 1000 m) v územiach obsluhovaných železničnou aj autobusovou dopravou zároveň,
- grafické znázornenie počtu prepravených cestujúcich (za deň a za maximálnu špičkovú hodinu) na jednotlivých úsekoch siete vo forme pentlogramov intenzít prepravných prúdov (vypracovaných na mapových podkladoch),

3. ETAPA: Posúdenie a zdokonalenie štandardov dopravnej obsluhy verejnej osobnej dopravy (navrhnutých v rámci PUM PSK) za účelom ich aplikovateľnosti v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko

Výstup 3. etapy vypracovania PDO PSK obsahuje štandardy dopravnej obsluhy regionálnou VOD, založené na návrhu z PUM PSK, ktorých súčasťou je najmä:

- rozdelenie obcí do kategórií podľa odporúčaného rozsahu dopravnej obsluhy,
- stanovenie minimálneho rozsahu dopravnej obsluhy jednotlivých kategórií obcí (podľa jednotlivých typov dní),
- stanovenie základnej prevádzkovej doby pre jednotlivé kategórie obcí,

- stanovenie štandardov dostupnosti zastávok,
- určenie maximálneho počtu prestupov pre jednotlivé typy ciest (z obcí do spádového centra (okresného mesta) a z obcí do krajského mesta).

4. ETAPA: Koncept linkovej obsluhy PSK s ohľadom na funkčný región Východné Slovensko

Výstup 4. etapy vypracovania PDO PSK obsahuje rozpracovanie a prípadnú modifikáciu princípov optimalizácie dopravnej obsluhy regionálnou VOD, definovaných v rámci PUM PSK. Podmienkou spracovania výstupu je aj absolvovanie rokovaní so ŽSR a ZSSK. Pôjde napr. o:

- princípy integrovanej dopravy v rámci funkčného regiónu Východné Slovensko,
- návrhy zmien v dopravnej infraštruktúre v PSK, smerujúce k skvalitneniu prestupov medzi jednotlivými druhmi dopravy,
- stanovenie minimálnych prestupných časov v jednotlivých potenciálnych prestupných uzloch v PSK pri prestupe VLAK-BUS a BUS-BUS.

5. ETAPA: Podrobné definovanie všetkých liniek VOD v PSK, vrátane relevantných exteritoriálnych presahov a potrebných infraštruktúrnych opatrení

V rámci tejto etapy za trasovanie liniek PAD, konštrukciu cestovných poriadkov PAD a návrh obehov vozidiel PAD zodpovedal Odbor dopravy Úradu PSK. To znamená, že tieto činnosti vykonávali vopred určení zamestnanci Odboru dopravy Úradu PSK alebo nezávislého organizátora IDS východného Slovenska. Tí vytvorili návrhy v podobe pracovných nečistopisov v elektronickej forme (poznámky, skice, tabuľky...), ktoré následne dodávateľ PDO prevedie do profesionálnej grafickej a textovej podoby. Dodávateľ PDO zabezpečí pre potreby návrhov liniek a spojov PAD systémové jazdné časy podľa požiadaviek objednávateľa PDO.

Pri konštrukcii cestovných poriadkov v ŽD bol dodávateľ PDO povinný konzultovať všetky návrhy so spomínanými zamestnancami Odboru dopravy Úradu PSK, resp. organizátora IDS.

Výstup 5. etapy vypracovania PDO PSK obsahujú:

- Stanovenie trás, dĺžok a modálneho charakteru jednotlivých liniek VOD, vrátane základnej charakteristiky dopravnej obsluhy na nich, intervalov v rámci jednotlivých denných dôb počas pracovných dní a počas víkendov, obehov a počtu vozidiel, ako aj

presného určenia zastávok, prestupných bodov a systémových jazdných časov. Všetko s ohľadom na:

- linkový princíp dopravnej obsluhy,
 - princípy integrovanej dopravy (koordinácia jednotlivých druhov dopravy),
 - čo najefektívnejšie obeh vozidiel (čo najvyšší podiel aktívnej služby vozidla na celkovom čase obehového cyklu – podľa možnosti nad 70 %),
 - integrovaný taktový CP s jednotnou škálou intervalov spojov, ktoré môžu byť iba násobkami alebo deliteľmi 60 minút – všade tam, kde je to možné a efektívne,
 - atraktívny čas dochádzky do/z práce/školy (do 45 minút jazdy vo vozidle) – všade tam, kde je to možné a efektívne,
 - časovú synchronizáciu liniek v relevantných prestupných bodoch a relevantných prepravných smeroch (pri cestách tam aj späť),
 - sieťový charakter dopravnej obsluhy (znižovanie počtu koncových liniek – všade tam, kde je to možné a efektívne),
 - zvyšovanie konkurencieschopnosti VOD voči IAD (zrýchľovanie, zvyšovanie ponuky spojení, zjednodušovanie celého systému),
 - výnimky z taktu pre linky s malým počtom spojov (napr. 6 párov v pracovné dni alebo s nekonvenčným systémom obsluhy – doprava na zavolanie a pod.).
- Konkretizovanie potrebných infraštruktúrnych opatrení:
- zabezpečovacie zariadenia či výhybne na konkrétnych miestach na železničnej sieti, odstránenie pomalých jazd, lokálne zvýšenia traťovej rýchlosti a pod.,
 - odstránenie bodových závad na cestnej sieti, úprava vozovky na možnosť premávky autobusov, eventuálne nové krátke cestné prepojenie a pod.,
 - výstavba prestupných terminálov, P+R, B+R a K+R na konkrétnych miestach.
- Definovanie funkcií jednotlivých liniek:
- predpokladané hlavné účely ciest, kategórie cestujúcich, zdroje a ciele prepravy (vrátane turistických sezón),
 - podpora socioekonomického rozvoja a cestovného ruchu,
 - použiteľnosť nad rámec pracovnej a školskej dochádzky,
 - konkurencieschopnosť voči IAD,
 - zmierňovanie vyludňovania alebo negatívnych zmien v štruktúre obyvateľstva v periférnych oblastiach PSK,
 - či podpora medziregionálnych a cezhraničných prepravných vzťahov.

- Stanovenie kapacitnej kategórie vozidiel nasadzovaných na jednotlivých linkách.
- Vymedzenie liniek s veľmi nízkym dopytom a návrh nekonvenčného systému dopravnej obsluhy na týchto linkách.
- Stanovenie systémových jazdných časov na jednotlivých úsekoch siete, najmä pre účely nastavenia taktového systému dopravnej obsluhy. Na stanovenie systémových jazdných časov zabezpečí dodávateľ PDO na svoje náklady testovacie jazdy v reálnych podmienkach pomocou zapožičaného autobusu, a to všade tam, kde to bude potrebné.
- Vytvorenie celosieťového cestovného poriadku PAD a ŽD, najmä exaktne vypočítaného a graficky znázorneného GVD, konzultovaného s grafikonistami ŽSR a zohľadňujúceho charakteristiky železničných vozidiel navrhovaných pre obsluhu tej-ktorej linky.
- Spôsob koordinácie regionálnej VOD s MHD Prešov, vrátane návrhov na zmeny intervalov vybraných liniek MHD Prešov, v nadväznosti na zmeny systému regionálnej dopravnej obsluhy, s cieľom vytvorenia IDS.
- Porovnanie súčasných a navrhovaných dopravných výkonov:
 - o vo vozidlových kilometroch pre PAD za rok a podľa mikroregiónov zadefinovaných v priebehu tvorby PDO,
 - o vo vlakových kilometroch pre ŽD – za rok a podľa mikroregiónov,
 - o v kilometroch pre regionálnu VOD spolu – za rok a podľa mikroregiónov,
 - o v miestokilometroch pre jednotlivé druhy dopravy samostatne a spolu – za rok a podľa mikroregiónov.
- Kvantifikovanie zmeny objemu dopravných výkonov PAD a ŽD v súbežných úsekoch.
- Schému/schémy liniek VOD, s uvedením: názvov liniek, vzdialeností medzi jednotlivými obcami, jazdných dôb na medzizastávkových úsekoch a intervalov spojov na jednotlivých úsekoch. (Schémy budú vypracované v samostatnej grafickej prílohe.)
- Porovnanie počtu spojení (priamych a prestupných) medzi každou obcou a príslušným okresným mestom a medzi každou obcou a Prešovom v súčasnom a návrhovom stave.
- Návrhy zmien v geografickej lokalizácii zastávok, vrátane prehodnotenia potreby niektorých súčasných zastávok a určenia lokalít s potrebou vybudovania nových zastávok, s cieľom zabezpečiť stanovené štandardy dopravnej obsluhy PSK.
- Posúdenie environmentálnych dopadov implementácie PDO z hľadiska produkcie emisií v mikroregióne Vysokých Tatier a maximálne ďalších 2 mikroregiónoch stanovených na základe konzultácií s objednávatelom PDO PSK za účelom podpory rozvoja a preferencie VOD pred individuálnou automobilovou dopravou v

mikroregiónoch so zvýšenou ochranou životného prostredia alebo v mikroregiónoch výrazne zaťažených emisiami.

- Stručnú charakteristiku navrhovaného systému obsluhy, posúdenie jeho silných a slabých stránok, zmien oproti dnešnému stavu, ako aj ekonomické zhodnotenie, odhad zmeny dopytu a zhodnotenie prínosov pre cestujúcich a objednávateľov dopravných výkonov.

6. ETAPA: Ciele a zámery v oblasti ďalšieho rozvoja VOD v PSK, s ohľadom na funkčný región Východné Slovensko

- Stanovenie výhľadových možností zvyšovania atraktivity VOD (skvalitňovanie systému dopravnej obsluhy, potrebné investície do dopravnej infraštruktúry a pod.).
- Definovanie možností zaintegrovania liniek vykonávajúcich dopravnú obsluhu čiastočne alebo úplne na území susedného funkčného regiónu SR, ako aj možností prepojenia IDS so systémami VOD v priľahlých pohraničných regiónoch susedných štátov.
- Vypracovanie odporúčaných opatrení a časového harmonogramu ich implementácie.