

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislavy

SPRÁVA

zo zahraničnej pracovnej cesty (ZPC)

Zahranická pracovná cesta sa uskutočnila do štátu: Nemecko

Dátum od-do: 12.-13. 11. 2013

Účastníci ZPC: Peter Bánovec

Podrobné údaje o rokovaní – kde sa rokovanie uskutočnilo, s kým sa rokovalo, obsah rokovania:

V dňoch 12.-13. Novembra 2013 sa v Nemeckom meste Stuttgart konal workshop k medzinárodnému **projektu TIDE** (Transport Innovation Deployment for Europe) s podtitulom „*Innovative ideas and how to take advantage of them*“. Projekt TIDE sa zaoberá 5 základnými okruhmi inovatívnych prístupov, kde okrem tém ako sú nemotorové spôsoby dopravy a elektromobilita prevláda inovatívny prístup k riešeniu problematiky verejnej dopravy. Celého workshopu zastúpeného viac ako 20 mestami nielen z Európy sa zúčastnilo viac ako 80 odborníkov z oblastí tematických okruhov riešených v rámci projektu TIDE. Za Hlavné mesto SR Bratislava som sa zúčastnil za cluster 5: „*Public transport*“.

Počas prvého dňa boli súčasťou programu prednášky týkajúce sa projektu TIDE ako aj ďalších príbuzných projektov a niekoľko zaujímavých informácií z **Univerzity v Stuttgarte** a inštitútu **Frahofer** (jedno z najväčších vývojových centier v Nemecku, napr. vyvinuli rozšírený hudobný formát mp3).

V rámci workshopu sa zúčastnil náš cluster verejnej dopravy diskusie u miestneho organizátora integrovaného dopravného systému regiónu Baden-Württemberg – VVS, v rámci čoho sme sa dozvedeli nasledovné:

- organizátor integrovanej dopravy spolupracuje so 40-timi regionálnymi operátormi
- v rámci regiónu regiónu **Baden-Württemberg** pôsobí 23 organizátorov integrovanej dopravy, VVS je jedným z najmenších s počtom obyvateľov oblasti 2,45 mil.
- ich základným heslom je: „*jedna tarifa > jeden lístok > jeden cestovný poriadok*“ a garantovanie rovnakého prístupu pre všetkých užívateľov všetkých dopravných módov
- **Stuttgart** má aktuálny stupeň automobilizácie na úrovni **541 vozidiel/1000 obyvateľov**, 16470 P+R parkovacích miest a 13435 parkovacích státí pre bicykle
- v rámci integrovaného systému počas minulého roka bolo prepravených **338 mil.** cestujúcich, čo je historický rekord a potvrdzuje neustále stúpajúci trend počtu prepravených pasažierov na úrovni približne 5% ročne (za rok 2011 to bolo 336,2mil. a v roku 2000 to bolo 297,7 mil.)
- v integrovanom systéme je zapojených 7 objednávateľov dopravných výkonov, všetci sú spoločníkmi v rámci organizácie VVS
- každoročne sa cena cestovného navyšuje o cca. 1,3-1,5%
- VVS zodpovedá za vydávanie licencií dopravcom a za základné štandardy obslužnosti a informovania cestujúcej verejnosti
- z hľadiska tržieb je príjem delený nasledovne: 60% tržby z predaja, 6% štátna dotácia, 4% dotácia od vlastníkov dopravných spoločností vo vlastníctve samospráv, 27% dotácia od objednávateľov dopravných výkonov, 3% sú iné príjmy

- celkové náklady za rok 2012 dosiahli 660 mil. € napr. od mesta Stuttgart je limit na dotáciu dopravného systému 25mil.€ prevádzka organizátora integrovanej dopravy stojí ročne 11 mil. €čo predstavuje 1,38% tržieb každého dopravcu
- del'ba tržieb je v pomere 80:20, kde 80% dostávajú dvaja najsilnejší operátori (DB+SSB) a 20% ostatných 38 lokálnych operátorov, pričom sú garantované zazmluvnené výšky tržieb u každého operátora podľa jeho kontraktu
- integrovaná doprava je prevádzkovaná na starých zmluvách, ktoré nie sú v súlade s ustanovením 1370, nie sú definované ani štandardy kvality
- do budúcnosti je snaha zaviesť „smart ticketing“ na báze čipových kariet, on-line nákupu cestovných lístkov a SMS lístkov – predpoklad zavedenia v roku 2015
- úspešne aplikovaná služba DRT najmä v nočných časoch vo vzdialenejších lokalitách v spolupráci s taxi službou
- VVS zabezpečuje okrem integrovanej dopravy aj ďalšie služby, ako: predaj cestovných lístkov, car-sharing, bike-sharing, parkoviská P+R, výber parkovného, taxi a niekoľko činností pre samosprávu
- na území mesta Stuttgart je prevádzkovaných 13 liniek systému light railway a 1 linka ozubnicovej železnice „Zacke“
- spoločnosť realizuje raz ročne tzv. „customer barometer“ prieskum v jednej šestine regiónu, po šiestich rokoch tak majú celý región a opätovne je inovovaný najstarší prieskum

Druhý deň rokovaní bol venovaný jednotlivým clusterom. V rámci clusteru verejnej dopravy bola vedená diskusia v nasledovnom okruhu tém:

- ⇒ tendrovanie dopravcov vs. priame zadanie (podľa pravidiel 1370)
- ⇒ čisté náklady na km vs. hrubé náklady na km v kontrakte
- ⇒ oceňovanie zákazníkov ochotných platiť za kvalitné služby

Nie na všetky témy sa však dostalo.

V rámci diskusie odzneli nasledovné postrehy jednotlivých odborníkov pre oblasť verejnej dopravy z Európy a Ázie (zástupca Turecka):

- tendrovanie dopravcov má za následok problém so mzdami vodičov, ktoré sú tlačene na čo najnižšiu úroveň
- viaceré Nemeckých miest využíva možnosť verejného dopravného monopolu (mestská firma) so sub-kontraktami pre iných dopravcov
- výhradne striktná a riadna kontrola prináša zvýšenie kvality poskytovaných služieb, nový dopravca má zo začiatku čiastočnú snahu o zlepšenie poskytovaných služieb ale po krátkej dobe prichádza k znižovaniu kvality (bez adekvátnej kontroly)

Zaujímavé informácie boli prezentované jednotlivými zástupcami:

- **Budapešť (HU)**
 - pre problémy so zastaralým vozovým parkom sa rozhodli 2/3 autobusovej dopravy prenechať súkromným dopravcom, ktorí musia prevádzkovať výhradne nízkopodlažné vozidlá (zvíťazil VT transport vo všetkých tendroch)
 - BKV ostáva zvyšok plus dráhová doprava
 - v rámci kontraktu sú definované vozokilometre dopravcu
 - linky určuje mesto
 - uhrádzané sú výhradne miestokilometre (t.j. všetky servisné presuny sú na vrub dopravcu)
 - BKV a mesto Budapešť už niekoľko rokov nezvýšilo cenu cestovného, vďaka čomu im stúpajú tržby

- **Vilnius (LT)**
 - toto leto zrušili kontrakty so všetkými súkromnými dopravcami z dôvodu ich vysokých požiadaviek
 - optimalizovali sieť MHD
 - zaviedli BRT (Bus rapid transit – rýchle BUS linky)
 - výsledkom je 20% nárast počtu cestujúcich
 - mestský podnik subkontrahuje súkromných dopravcov pri zabezpečení adekvátnej kvality
 - tolerancia platnosti napr. 30 min lístok platí až 40 min
- **Bologna (IT)**
 - kontrakt z roku 2011 na 37mil vzkm
 - predtým 8 dopravcov, dnes iba jeden – konzorcium všetkých predchádzajúcich
 - predtým veľmi neprehľadné kontrakty z minimálnou kontrolou
 - aktuálne pracuje pre autoritu (mesto) 10 ľudí (iba operatíva bez plánovania) v rámci mestskej a regionálnej dopravy
 - zvyšovanie ceny cestovného výhradne pri jednotlivom cestovnom, predplatné udržiavajú na rovnakej úrovni
- **Tartu (ES)**
 - druhé najväčšie Estónske mesto
 - prevádzkujú iba autobusy –súkromní operátori
 - mesto odňalo predaj lístkov operátorom a predáva samo, dosiahli 20% nárast v počte predaných lístkov a v tržbách
 - aktuálne nakupujú CNG autobusy
- **Varna (BG)**
 - 2 dopravcovia z toho jeden súkromný
 - tržby sú delené 50:50
 - aktuálna deľba prepravnej práce je v pomere verejná doprava 26:74 individuálna doprava
 - 65% sú jednotlivé cesty
- **Catalunya (E)**
 - 4 provincie v rámci regiónu Katalánsko (Catalunya po španielsky)
 - výhradne autobusová doprava – súkromní dopravcovia
 - 70 dopravcov v rámci regionálnej železnice
- **Dubrovnik (HR)**
 - mestský podnik s akciami niekoľkých menších miest regiónu
 - zavedený systém čipových kariet
 - veľká administratíva
- **Warszaw (PL)**
 - 3 súkromní BUS dopravcovia, 1 mestský podnik
 - každý z druhov dráhovej dopravy má iného dopravcu
- **Navarre (E)**
 - hlavné mesto regiónu Pamplona
 - súčasťou systému je aj vodná doprava so spoločnosťami s rôznou účasťou (verejný plus súkromný sektor)
 - chcú zaviesť regionálnu daň na financovanie verejnej dopravy rovnako ako má Barcelona
 - majú nízke percento využívania verejnej dopravy
- **Kocaeli (TR)**
 - jeden mestský dopravca, veľa súkromných dopravcov
 - na národnej úrovni neexistuje zákon, ktorý by upravoval podmienky prevádzky verejnej dopravy
 - aktuálne vybudovali nové električkové trate
 - snaha o zlúčenie súkromných dopravcov s mestským podnikom – aktuálne musia napr. v trasách novej električky časť tržieb dávať súkromným dopravcom jazdiacim v rovnakej trase
 - mestský dopravca má zavedený systém čipových kariet

V záverečnom slove k workshopu **POLIS** predstavil práce EU komisie na **Urban mobility package**, ktoré by mali byť ukončené do konca mesiaca December a ktoré sa zameriava na okruhy ako je **SUMP** (sustainable Urban Mobility Plan – plán trvalo udržateľnej mestskej mobility), vysoko kvalitné plánovanie, kritériá pre efektívne plánovanie (spracované na báze výstupov EU projektu **ELTIS**) čo je v priamej nadväznosti na podmienky financovania z EU fondov do blízkej budúcnosti, ktoré majú byť naviazané iba na kvalitné plánovanie mobility (širokospektrálne – t.j. plány celkovej mobility zahŕňajúce všetky druhy dopravy). Rovnako upriamil pozornosť na plány EU z oblasti bezpečnosti dopravy tzv. „*zero fatality vision*“, efektívne zásobovanie miest aj za pomoci elektromobility či manažment priority vybraných druhov dopravy.

V rámci ďalších vstupov bol spomenutý cieľ EU "**Horizon 2020: smart, green and integrated transport**", ktorý sa zameriava na oblasti rozvinutých BUS konceptov, analýzy bezpečnosti dopravy či elektromobility vo verejnej doprave.

Z ďalších cieľov EU boli spomenuté aktivity ako "**Smart cities and communities**" so zámermi v oblasti jednoduchých domov tzv. „*lighthouse projects*“, spoločnej spolupráce verejného a súkromného sektora a pod; alebo "**CIVITAS 2020**" ktorý sa aktuálne pripravuje a prvé „call“ sa očakáva už tento December, kde sa počíta s konzorciami 4-5 krajín so spolufinancovaním z EU až do výšky 70%.

V rámci projektu **TIDE** sú najbližšie plánované aktivity v smere *e-learning-u*, ktorý by mal začať na jar 2014 na rôzne témy, plánovaný je aj tretí workshop na jar 2015 na tému dopravnej integrácie a výstupom projektu by mala byť príručka: „*Transferability analysys and Impact analysys*“ či príručka: „*Implementation guedlines*“.

Vyhodnotenie z hľadiska splnenia účelu ZPC a odborného prínosu:

Pracovná cesta splnila svoj účel a v rámci riešenia projektu TIDE som bol oboznámený s rôznymi prístupmi, pohľadmi a možnosťami riešení verejnej dopravy v rôznych regiónoch a štátoch EU ako aj mimo nej. Zaujímavou bola spoločná večera účastníkov workshopu, počas ktorej sme si medzi jednotlivými krajinami vymieňali skúsenosti v jednotlivých oblastiach. Nemenej dôležitou súčasťou boli informácie o pokračovaní a smerovaní projektu TIDE, do ktorého sa Bratislava chcela zapojiť priamo, ako aj informácie z prostredia EU a jednotlivých akčných plánov.

Konkrétne úlohy, ktoré vyplynuli z výsledkov rokovania účastníka / účastníkov ZPC:

Z pracovnej cesty nevyplývajú žiadne úlohy.

V Bratislave, dňa 18.11.2013

Podpis účastníka / účastníkov ZPC