

Materiál na rokovanie  
Komisie dopravy  
a informačných systémov  
hlavného mesta SR Bratislavy  
dňa 21.09.2015

**Informácia**  
**ZASTÁVKY NA ZNAMENIE**

---

**Predkladateľ:**

Ing. Bronislav Weigl  
člen komisie dopravy  
a informačných systémov

**Materiál obsahuje:**

Návrh uznesenia  
Dôvodovú správu

**Zodpovedný:**

Ing. Bronislav Weigl  
člen komisie dopravy  
a informačných systémov

**Spracovateľ:**

Ing. Bronislav Weigl  
člen komisie dopravy  
a informačných systémov

## Návrh uznesenia

### Komisia dopravy a informačných systémov

- A. berie na vedomie**
  - predloženú informáciu

## ZASTÁVKY NA ZNAMENIE

Začiatkom 2000-tich rokov boli vykonané viaceré audity dopravno-inžinierskymi organizáciami s cieľom prijatia opatrení na zníženie prevádzkových nákladov spoločnosti. Uvedené návrhy zhodnotila odborná pracovná skupina, založená na úrovni Magistrátu mesta s jedným s konštatovaním, že MHD v Bratislave má príliš hustú sieť liniek MHD a príliš hustú sieť zastávok MHD. Na základe odporúčaní tejto pracovnej skupiny bol spracovaný návrh redukcie zastávok MHD. Pre ekonomické zhodnotenie boli vykonané kontrolné merania spotreby pri rozjazde vozidla. Vo finančnom vyjadrení to bola v tom čase priemerná hodnota (prepočítaná na EUR cca 0,04 € - 0,06 €. Pre zníženie počtu zastavení sa odporúčalo:

- ✓ preferencia MHD na križovatkách
- ✓ redukcia počtu zastávok, resp. ich zmena na zastávky na znamenie

Rozvoj mesta neumožňuje rušenie zastávok, preto sa postupne rozširujú počty zastávok na znamenie, resp. všetky nové zastávky sa zriaďujú ako zastávky na znamenie s cieľom celoplošného zavedenia zastávok na znamenie. Zriadenie ďalších zastávok na znamenie od 1. septembra 2015 prevažne na trasách trolejbusov a aj na niektorých ďalších vybraných zastávkach sú súčasťou prebiehajúceho dlhodobého procesu a súvisia s programom zefektívňovania prevádzky dopravy, smerujúceho k naplneniu cieľového zámeru, ktorým je celoplošné zavedenie zastávok na znamenie, t. zn. na celom území mesta. K zmenám charakteru zastávok zriadením ďalších zastávok na znamenie je nutné podotknúť, že vo vyspelých mestách v Európe je v súčasnosti bežný štandard riešiť všetky zastávky v rámci MHD ako „**zastávky na znamenie**“. Prispieva to k plynulosti dopravy všeobecne. Napríklad Londýn, Lisabon, Viedeň, Helsinki, Štokholm a mnohé iné, používajú MHD výlučne so zastávkami na znamenie. V týchto mestách verejnú dopravu používa obrovský počet cestujúcich rôznych národností bez najmenších problémov. Rovnako sa tento systém používa aj v českých a slovenských mestách. A pri všetkých auditoch dopravného podniku, ktoré vykonali renomované dopravno-inžinierske firmy opakovane zaznievalo odporúčenie na rozširovanie počtu zastávok na znamenie až do konečného zriadenia všetkých zastávok na znamenie (autobusové a trolejbusové zastávky). Podstatou je dosiahnutie efektívneho správania sa dopravcu pri čerpaní prostriedkov z verejných zdrojov (mestskej pokladnice). V našom prípade je to obzvlášť dôležité, keď sa mesto ocitlo v nepriaznivej finančnej situácii. Vtedy sa v prvom kroku hľadajú všetky možnosti v rovine bežnej prijateľnosti. Dôvodom zmeny je zlepšenie dodržiavania cestovných poriadkov a šetrenie času zbytočným zastavením, zníženie úniku tepla v zimnom období či zvýšenie účinnosti klimatizácie v letnom období. Očakáva sa aj úspora pohonných hmôt, z dôvodu zbytočných zastavení a opätovných rozbiehaní vozidiel a zároveň zníženiu objemu produkovaných emisií, t. zn. zastávky na znamenie sú priateľskejšie k životnému prostrediu. Napokon zvyšuje sa aj pohodlie tých cestujúcich, ktorí idú po trase linky tranzitom. Opätovne poznamenávame, že takýto systém spoľahlivo funguje v mnohých európskych mestách a pritom vôbec nie je rozhodujúca frekvencia cestujúcich na tej - ktorej zastávke (počet nastupujúcich či vystupujúcich osôb) a ani poloha zastávky (extravilán resp. intravilán).

V tejto súvislosti nie je na škodu pripomenúť, že ak cestujúci z pohľadu vodiča stojí „viditeľne“ na zastávke, nemusí dávať znamenie. Tzv. dobiehajúci cestujúci nie je cestujúcim čakajúcim na zastávke, to vyplýva z prepravného poriadku, ktorý určuje povinnosti dopravcu a tiež cestujúcich. V takom prípade, keď na zastávke zastavuje viacero liniek, vodiči všetkých sú povinní zastaviť a umožniť nástup čakajúceho cestujúceho. Na zastávkach na znamenie sa signalizuje len výstup, a to dostatočne zavčasu, aby vodič nemusel „na poslednú chvíľu“ vykonávať pri vedení vozidla prudké manévry a tým ohrozovať cestujúcich vo vozidle či iných účastníkov cestnej premávky. Státie cestujúceho pri kabíne vodiča sa nedá považovať za ekvivalent povinnosti dať znamenie. V dnešných moderných vozidlách sú tlačidlá pre signalizovanie výstupu, resp. otvorenia dverí identické a doslova „na dosah“, takže odpadá aj niekdajší problém s dočahovaním sa na tlačidlo zvončeka na strope salónu pre cestujúcich. Pritom tieto najstaršie vozidlá sa rad zaradom vyradujú z premávky a dnes ich je už len minimum. Zastávky na znamenie šetria čas cestujúcim, a taktiež pohonné hmoty resp. trakčnú energiu dopravcovi, keď nie je potrebné zbytočne zastavovať a rozbiehať sa.

- ✓ **Cestujúci pri výstupe dáva znamenie** vo vozidle vodičovi stlačením tlačidla „DOPYT na otvorenie dverí“ resp. „STOP“
- ✓ **Cestujúci pri nástupe NEmusí (ale môže) dávať žiadne znamenie.** Vodič je povinný vždy zastaviť na zastávke na znamenie, pokiaľ sa tam nachádza cestujúci.

### Prínosy zastávok na znamenie

- ✓ úsporu PHM, ktorá je najvyššia pri rozbehu vozidla,
- ✓ nižšie znečistenie životného prostredia
- ✓ nižšie opotrebenie vozidla (hnacej aj brzdovej sústavy)
- ✓ zlepšenie dodržiavania cestovných poriadkov (kompenzácia meškaní - získaný čas bude eliminovať narastajúce jazdné doby bez pridávania ďalších vozidiel do výpravy, zvýšenie obehovej rýchlosti
- ✓ zrýchlenie prepravy cestujúcich
- ✓ plynulosť ostatnej dopravy v miestach, kde zastávky sú priamo na komunikácii